



**COMUNE DI VICENZA**  
SERVIZIO MOBILITA', TRASPORTI, LAVORI PUBBLICI

---

All'onorevole  
Giunta Comunale  
Sede

Relazione di Giunta N. 28 del 03/02/2022

**OGGETTO: MOBILITA' E TRASPORTI: INDIRIZZO AGLI UFFICI PER GLI SCENARI RELATIVI AL PROLUNGAMENTO DI VIALE ALDO MORO.**

La società "Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S.p.A" (di seguito Società BS-PD) è incaricata dello sviluppo progettuale per il completamento della Tangenziale Est di Vicenza, quale prolungamento verso nord di viale Aldo Moro. La Società BS-PD ha trasmesso la nota 39415/21 che contiene una sintesi tecnica delle principali soluzioni progettuali allo studio per lo sviluppo di tale infrastruttura, con anche l'indicazione di quella che risulta preferibile sotto il profilo della funzionalità tecnica, dell'efficienza trasportistica nonché del complessivo inserimento ambientale.

Il progetto interessa il quadrante nord-est del territorio comunale, tra l'ambito di strada di Bertesina e l'ambito di strada Postumia (Anconetta – Ospedaletto), a connettere il nodo del casello autostradale di Vicenza Nord con la tangenziale est, di cui l'infrastruttura proposta costituisce, appunto, il completamento. Le soluzioni proposte possono essere denominate "scenario Anconetta" - maggiormente aderente a tale quartiere e con sviluppo maggiormente lineare in direzione nord - e "scenario Ospedaletto" - maggiormente aderente a tale frazione e con una direzione verso nord-est.

Se a sud della linea ferroviaria Vicenza-Treviso entrambi i tracciati proposti si sovrappongono, è a nord della linea ferroviaria che si evidenzino le maggiori differenze, con un tracciato che converge su Ospedaletto, in direzione del casello di Vicenza Nord, e uno che raggiunge Anconetta e stradone dei Nicolosi verso Monticello Conte Otto.

Nello "scenario Anconetta" si ipotizza un percorso affiancato alla linea dell'elettrodotto esistente, collegato con:

- ✓ strada Postumia, poco a est di via Nicolosi,
- ✓ stradone Nicolosi, a circa 750 m dalla radice di quest'ultimo su strada Postumia,
- ✓ via dell'Autostrada a nord di Ospedaletto, mediante apposita bretella.

Il tracciato è caratterizzato dall'allineamento con il percorso, da viale Aldo Moro a strada Postumia, dell'esistente elettrodotto Terna. Tale allineamento è volutamente proposto in sede di ipotesi progettuale allo scopo di evitare la formazione di una nuova ed ulteriore linea di cesura del territorio, optando invece per un corridoio infrastrutturale già definito, che limiti il più possibile la frammentazione dei fondi agricoli e l'interessamento di area di pregio o tutelate.

Il nuovo asse stradale, procedendo da sud verso nord, ha origine dalla rotatoria di viale Aldo Moro/strada di Bertesina sviluppandosi poi in rilevato a pendenza quasi nulla per circa 400 m e intersecando per la prima volta la linea aerea di Terna; il tracciato prosegue poi planimetricamente in parallelo all'elettrodotto, fino a poco prima della linea ferroviaria Vicenza-Treviso.

Sempre alla progressiva 0+400 ha inizio la rampa di salita del viadotto di scavalco della linea ferroviaria, con una lunghezza di 90 m, con tre campate da 30 m cadauna.

Superata la ferrovia il tracciato prosegue verso nord, sempre parallelo all'elettrodotto: terminata la rampa di discesa dal viadotto ferrovia (progressiva 1+120), la strada si pone in rilevato di 1-2m sul piano campagna fino alla progressiva 1+600, dove viene realizzata la nuova rotatoria "Postumia sud" con la funzione di collegare il nuovo asse stradale con strada Postumia, immediatamente ad est della Anconetta.

Dopo la rotatoria l'asse principale continua verso nord-ovest alzandosi per superare perpendicolarmente strada Postumia con un viadotto.

Dopo lo scavalco il tracciato torna a quota campagna e si realizza una rotatoria "Postumia nord" (progressiva 2+100);



# COMUNE DI VICENZA

SERVIZIO MOBILITA', TRASPORTI, LAVORI PUBBLICI

---

L'intersezione connette l'asse principale con la viabilità secondaria che confluisce sulla SP42- Stradone Nicolosi. L'ultimo tratto dell'asse principale si snoda dalla rotonda Postumia nord, per circa 400 e con andamento planimetrico parallelo alla statale, fino a intersecare la curva esistente della SS 53 in località Ospedaletto: l'intersezione è risolta con una nuova rotonda che immette direttamente sul raccordo per l'autostrada A31 Valdastico in prossimità del casello Vicenza Nord e con la direttrice da e per Treviso (SS 53).

Lo “**scenario Ospedaletto**” collega in modo diretto la rotonda di viale Aldo Moro/Strada Bertesina con la SS53 Postumia.

Il tracciato è caratterizzato da un andamento planimetrico a doppio flesso per porre il tratto principale in parallelo con la linea ferroviaria Vicenza-Treviso; l'attraversamento della SS 53/strada Postumia, in corrispondenza dell'esistente rotonda in località Ospedaletto, viene proposto o a raso (attuale rotonda) o in viadotto.

Nel dettaglio l'asse principale ha origine dalla rotonda terminale di via Aldo Moro e si sviluppa con orientamento sud ovest – nord-est per 400m a raso per poi alzarsi per lo scavalco della linea ferroviaria. Il viadotto ferroviario ha lunghezza complessiva 105m ed è posto in obliquo rispetto alla linea dei binari e planimetricamente in curva, per permettere al tracciato di proseguire a nord della ferrovia con direttrice parallela ai binari.

Dalla progressiva 1+050 circa l'asse è poi nuovamente a quota campagna per circa 900 e traccia una curva per indirizzarsi verso nordovest ad intercettare la statale Postumia. Nell'ipotesi di sovrappasso all'attuale rotonda, il viadotto si sviluppa tra le progressive 1+950 e 2+300, terminando poi la rampa alla progressiva 2+665 presso la nuova rotonda Postumia, di raccordo verso il casello di Vicenza Nord, con diametro esterno ~~esterno~~ di 50m.

Questa nuova intersezione permette di collegare al nuovo asse “Prolungamento viale Aldo Moro” con:

- ✓ il raccordo Valdastico, diretto al casello A31-Vicenza Nord e direttrice da e per Treviso (SS 53),
- ✓ la tangenziale Nord-Est, ipotizzando un innesto del futuro asse nel quadrante nord-ovest della rotonda.

Dal punto di vista delle interlocuzioni con Enti e società interessate, come elementi riportati nel progetto, si evidenzia che:

- RFI indica di prevedere un tracciato (sovrappasso) possibilmente ortogonale alla sede ferroviaria, intersecante quindi il fascio binari al centro della campata;
- L'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali indica di evitare soluzioni di attraversamento di strada Postumia in sottopasso, data la presenza di falde particolarmente superficiali;
- la Soprintendenza competente in materia sia di paesaggio che di tutela di beni rilevanti, ha suggerito di localizzare l'infrastruttura il più possibile all'interno del corridoio già interessato dalla presenza dell'elettrodotto esistente (Terna) e, compatibilmente con i vincoli del reticolo idrografico minore, di limitare il frazionamento delle proprietà delle aziende agricole, mantenere una opportuna “distanza di rispetto” tra le opere viarie di progetto (eventuale rotonda su strada Postumia) da Villa Lampertico;

La sezione stradale, per tutte le soluzioni alternative sopra descritte, corrisponde alla categoria C1 del DM 05/11/2001 “Strade extraurbane secondarie”, con una singola piattaforma bidirezionale (larghezza complessiva pavimentata di 10,50 m) così suddivisa:

- ✓ 1 corsia per senso di marcia di larghezza = 3,75 m
- ✓ 1 banchina esterna a ciascuna corsia di larghezza = 1,50 m

Gli assi secondari, realizzati per il collegamento tra la nuova viabilità e la rete viaria esistente, sono ipotizzati con piattaforma di categoria F2 del DM 05/11/2001, con 1 corsia per senso di marcia di larghezza 3,25 m, banchine da 1 m e larghezza complessiva quindi di 8.50 m.

La Società BS-PD ritiene ed evidenzia che, dal punto di vista tecnico e visto il quadro dei pareri raccolti, l'alternativa progettuale preferibile sia il cosiddetto “**scenario Anconetta**” in quanto:

1. dal punto di vista dell'efficienza trasportistica, tale soluzione è maggiormente in grado di richiamare anche linee di desiderio proprie di altre radiali a nord della città e di innescare quindi il potenziale drenaggio del



# COMUNE DI VICENZA

SERVIZIO MOBILITA', TRASPORTI, LAVORI PUBBLICI

---

traffico della Postumia anche a favore di una futura circonvallazione posta a sud della frazione di Anconetta, fino alla fermata SFMR;

2. per quanto riguarda gli attraversamenti delle principali infrastrutture esistenti, l'alternativa si pone in entrambi i casi, (scavalco ferroviario e SS 53), in viadotto garantendo sia la massima trasparenza compositiva che la continuità al traffico (ferroviario e stradale) sia in fase di cantiere che a lavori ultimati;

3. in risposta all'osservazione della Soprintendenza di *“valutare la possibilità di localizzazione l'infrastruttura il più possibile all'interno del corridoio già interessato dalla linea dell'elettrodotto esistente (Terna) e compatibilmente con i vincoli del reticolo idrografico”* l'alternativa “Anconetta” è collocata all'interno della fascia di vincolo dell'attuale elettrodotto, limitando nel contempo e ove possibile lo spostamento dei tralicci, allontanandosi dalle aree oggetto di tutela (Villa Imperiali Lampertico e area boscata), rispettando anche la rete idrografica superficiale (roggia Caveggiara);

4. relativamente all'occupazione di suolo, al frazionamento e all'accessibilità dei fondi e delle proprietà, l'alternativa consente di contenere tali impatti e di risolvere le interferenze con il tessuto agricolo grazie alla creazione di controstrade e viabilità minori.

In merito alla copertura finanziaria e alle tempistiche realizzative, la stessa Società BS-PD evidenzia come le risorse necessarie alla realizzazione dell'opera siano stanziare; si prevede il completamento della progettazione definitiva entro agosto 2022, della progettazione esecutiva entro il primo semestre 2024 e l'avvio dei lavori entro la fine del 2024. La durata del cantiere è prevista in 24 mesi con conclusione per fine 2026, senza particolari o rilevanti interferenze con la rete stradale e ferroviaria.

La Giunta Comunale, udita la relazione del Sig. Sindaco,

- considerato il rilevante interesse pubblico al completamento di una viabilità di rango superiore quale quella proposta, in grado di attuare il pieno funzionamento della tangenziale est della città, con benefici in termini di salute pubblica, qualità della vita e qualità dell'insediamento nei quartieri di Anconetta, viale Trieste, viale Quadri e strada di Bertesina;
- preso atto della piena disponibilità del finanziamento, in capo alla Società BS-PD, con termine dei lavori per fine 2026;
- preso atto dei pareri espressi dagli Enti interessati sulle alternative progettuali;
- considerate le diverse soluzioni progettuali nonché l'assetto del territorio interessato;
- ritenuto di accogliere la richiesta di Società BS-PD per ricevere un indirizzo preliminare, da parte dell'Amministrazione Comunale, tra le diverse soluzioni in fase di comparazione e studio,

indica l'alternativa progettuale qui denominata **“scenario Anconetta”**, come sopra descritta, quale indicazione agli uffici per il proseguire delle interlocuzioni tecniche e progettuali con la competente struttura di Società BS-PD.

Il Dirigente/Direttore

*Ing. Paolo Gabbi*

Documento firmato digitalmente  
(artt. 20-21-24 D. Lgs. 7/03/2005 n. 82 e s.m.i.)