

Il prolungamento di Via Aldo Moro è un'opera che la città di Vicenza aspetta dagli anni '90 (basti ricordare che il Consiglio Comunale di Vicenza con delibera n. 121 in data 8 luglio 1997 **approvò all'unanimità** il progetto di prolungamento di via A. Moro dall'incrocio con Strada di Bertesina alla Strada Postumia in località Ospedaletto).

Dopo aver esaminato la proposta progettuale che la Soc. Autostrada A4 ha depositato in Provincia nel luglio 2023, **proposta che si discosta fortemente dal tracciato indicato nel progetto preliminare approvato nel 1997**, il comitato Anconetta Futuro ha ritenuto di dare il proprio contributo presentando una soluzione alternativa che si ritiene più rispettosa dell'ambiente e dell'abitato interessato dalla nuova viabilità.

La proposta di ANCONETTA FUTURO prevede di far proseguire le due corsie centrali di Via Aldo Moro in viadotto a scavalco della rotatoria di Bertesina e di utilizzare le due corsie laterali come rami di raccordo con la rotatoria; il tracciato prosegue a nord del viadotto in leggero rilevato (circa 1 m) parallelo alla condotta dell'acquedotto di Padova per poi scavalcare la linea ferroviaria VI-TV e successivamente svoltare a destra e proseguire in affiancamento alla ferrovia per poi dirigersi in direzione nord fino a sottopassare la Postumia a ridosso della "rotatoria dell'uva" e quindi raccordarsi alla attuale viabilità con una nuova intersezione a rotatoria da cui si diparte un breve tratto di raccordo verso Ospedaletto.

I viadotti sarebbero realizzati in travi di acciaio Cor-ten poggianti su pilastri di calcestruzzo armato con fondazioni profonde (analogamente a quanto realizzato lungo Strada di Bertesina nello scavalco della ferrovia in prossimità dell'intersezione con Via Quadri), evitando così gli enormi rilevati stradali inseriti nel progetto di A4.

Si prevede anche di realizzare un nuovo collegamento ciclopedonale tra Ospedaletto e Via Cul de Ola sfruttando la nuova viabilità interpodereale che affiancherebbe la nuova strada.

I principali "punti di forza" sono:

- Eliminazione del viadotto di attraversamento della Postumia, sostituito da un sottopasso con innesto nella Postumia a nord dell'abitato di Ospedaletto e mantenimento della "rotatoria dell'uva";
- Scavalco della rotatoria tra Via Aldo Moro e Strada di Bertesina con evidente beneficio trasportistico;
- Mantenimento, senza soluzione di continuità, dei percorsi ciclopedonali esistenti lungo la Postumia e lungo Strada di Bertesina e realizzazione di un nuovo collegamento ciclabile che da Ospedaletto si congiunge a Via Cul de Ola e quindi a Strada di Bertesina;
- Rispetto dei "contesti figurativi" e dei "coni visuali" di Villa Imperiali Lampertico, di Villa Guiotto e di Villa Negri;
- Rispetto delle previsioni urbanistiche contenute del PAT e nel PTCP;
- Sensibile riduzione del suolo occupato (da 140.000 mq a 70.000 mq);
- Minor frazionamento di fondi agricoli (da 21 a 17) con minore superficie di reliquati, comunque posti a ridosso della attuale massicciata ferroviaria;
- Maggior rispetto dell'abitato esistente (nella fascia di 100 m dalla nuova strada ricadrebbero solo 7 edifici residenziali a fronte dei 18 della progetto A4);
- Sensibile riduzione della movimentazione di materiale di scavo o di riporto (le cave si trovano ad una distanza tra i 10 e i 26 km): il numero di transiti di autocarri pesanti si ridurrebbe da circa 15.000 a meno di 6.000;
- Minore interferenza con la roggia Caveggiara;
- Minore interferenza con le reti di sottoservizi: l'acquedotto di Padova e il metanodotto SNAM vengono intersecati in corrispondenza del viadotto di scavalco della ferrovia;
- Nessuna interferenza con la linea elettrica ad alta tensione di TERNA