



*”... la costruzione urgente non deve pregiudicare, per nessun motivo, la costruzione permanente: una gamba ingessata male deturpa l’arto per tutta la vita ...”.*  
. Ernesto Rogers – arch.

Oggetto: osservazioni su studio di fattibilità TAV/TAC a Vicenza.

Alla Commissione Territorio  
Comune di Vicenza

Lo studio di fattibilità sulla TAV/TAC e sulle opere complementari oggetto delle osservazioni che stiamo affrontando, necessiterebbe di essere approfondita bene sia perché la costruzione di questa nuova linea è intrinsecamente complessa, sia perché devono essere analizzate adeguatamente anche le conseguenze profonde e gli effetti sconvolgenti che si potrebbero produrre sul territorio circostante se non valutati bene prima di pianificare e progettare i lavori.

Una struttura così complessa ovviamente avrà delle ripercussioni sull’assetto urbanistico dell’intera città: oggi la stazione di arrivo è collocata in pieno centro storico ed ha un senso perché la nostra è una città a vocazione turistica, patrimonio dell’UNESCO. Con la proposta che è in discussione, si arriva invece in periferia.

Il Coordinamento dei Comitati intende sollevare alcuni interrogativi ed esprimere delle perplessità proponendo altresì soluzioni alternative.

Dobbiamo chiarire, innanzitutto, che non si tratta di alta velocità (A/V) ma di alta capacità (A/C).

Chiariamo subito, per evitare equivoci, che siamo d’accordo sullo sviluppo della mobilità ferroviaria, che in Italia è ancora limitata rispetto a quella su ‘gomma’. Ma tale sviluppo non può e non deve riguardare solo l’A/V o A/C, trascurando in qualche modo quella regionale e metropolitana.

La nostra non è quindi una posizione pregiudizialmente contraria ma riteniamo che le modalità dell’intervento siano da rivedere, chiarendo gli obiettivi che ci si pone. Detto in modo brutale, vorremmo evitare che la nuova linea facesse da “cavallo di Troia” per altri appetiti che nulla centrano con la nuova linea! Ad oggi abbiamo già 23 passaggi della Freccia Bianca per Vicenza, provenienti da Torino e Milano. Per aumentare tale numero di qualche unità si spendono decine di milioni di €. Risorse che potrebbero essere destinate a quelle Regioni, e sono molte, che in Italia non hanno né la TAV né l’A/C, il che dimostra che in Italia manca un Piano Trasporti Nazionale e che le scelte fatte non sono sempre trasparenti.

La soluzione prospettata dai tecnici di Italferr non è condivisibile perché troppo onerosa (per una tratta di 32 km. Montebello Vic.no - Grisignano si prevede una spesa di c.a 2 miliardi di €. corrispondente mediamente a 62 milioni e 500 mila per km.!!) e riteniamo che l’attuale proposta, non presenti un corretto rapporto costi- benefici.

Pertanto invitiamo ad individuare una soluzione più conveniente e meno costosa.

Per coprire un costo di questa inusitata rilevanza il numero di passeggeri annuo sulla tratta, dovrebbe almeno essere decuplicato, come dimostrano verifiche effettuate su altre tratte nazionali analoghe. La spesa prevista è difficilmente giustificabile, tanto più in un periodo di crisi così profonda e devastante.

Per questo motivo riteniamo non condivisibile la scelta di realizzare due nuove stazioni e di dismettere l'attuale storica stazione, oltretutto recentemente ristrutturata con risorse pubbliche. La contrarietà a realizzare nuove stazioni trae motivo anche dal fatto che, come confermato in sedi ufficiali, sorgerebbero in zone a forte rischio idraulico (P2 per Ponte Alto e P3 per Borgo Berga), per rimediare al quale viene giustificata una cospicua spesa, circa 60 milioni (a preventivo!) per realizzare il bypass idraulico in galleria sotto Monte Berico. Ancora, la stazione ad Est, zona Borgo Berga, porterebbe all'eliminazione di parte del parcheggio scambiatore dello stadio, proprio per consentire i collegamenti di accesso alla nuova stazione, congestionando ulteriormente la viabilità attorno al Tribunale. La stazione in zona fiera, pur potenzialmente predisposta per un aumento di bacino d'utenza, lascia forti dubbi sulla possibile *scelta dei viaggiatori* interessati all'Alta Velocità/Capacità di servirsene, vista la vicinanza dell'Autostrada.

Siamo favorevoli a mantenere la sola stazione attuale, ovviamente riorganizzata ed adeguata alle più moderne necessità. Oltretutto, non ci risulta che in altre città toccate dalla TAV o TAC ci siano due stazioni.

Per contenere i costi bisognerebbe limitare al massimo le variazioni in più e in meno della modificazione dell'andamento del piano binari, sulla tratta.

Siamo però favorevoli a riconnettere alla città i tessuti cittadini storicamente separati dall'attuale linea ferroviaria (quartieri S. Lazzaro e Ferrovieri, Zona Industriale). La non realizzazione della nuova stazione di Ponte Alto permetterebbe di realizzare un più leggero e lento interrimento della linea in modo che in zona ferroviaria la stessa si presenti leggermente semi interrata e sia agevole anche ai pedoni il sovrappasso.

Il tipo di intervento più lieve avrebbe almeno due vantaggi: consentirebbe una minore interferenza con i problemi idrogeologici e minori costi per opere 'complementari'. Parte di questi ultimi potrebbero essere utilizzati per allargare la strettoia di Viale del Risorgimento in modo da rendere indipendenti tra loro le linee Schio-Treviso dalla linea attuale Venezia - Milano.

Questo provvedimento servirebbe contemporaneamente a realizzare l'aumento di quota degli attuali binari della linea Milano Venezia e di quelli nuovi dell'Alta capacità, per superare in sicurezza l'attraversamento dei due fiumi in zona Borgo Berga - Tribunale.

Siamo invece favorevoli a realizzare in sede propria una linea di servizio pubblico (filobus, metropolitana di superficie, etc.) che faccia da spola fra il territorio Est ed Ovest, da Torri a Montecchio Maggiore, passando per la stazione ferroviaria e sfruttando il passaggio in fregio alla nuova linea ferroviaria. In estrema sintesi la nostra proposta è quella di una stazione sola nel sito attuale e collegamenti rapidi Ponte alto/Tribunale.

Per quanto riguarda il rapporto costo benefici, ci teniamo a sottolineare con forza che oltre al numero delle corse, che di per sé non giustifica l'ingente spesa, venga tenuta sotto controllo la politica tariffaria soprattutto per l'AC in quanto vedendo ciò che già succede nelle concessioni autostradali, nelle quali le due ditte private che gestiscono l'80% delle rete naz.li rivendicano, pur in calo di utenza, un conguaglio a rimborso dallo Stato.

Auspichiamo, inoltre, che vengano rispettate al massimo le condizioni ambientali dei tessuti urbani posti lungo la linea, mettendo in atto tutte le opere acustiche e visive (mitigazioni) lungo i 27 km. previsti.

L'ammodernamento della linea ferroviaria Torino-Milano-Venezia non deve essere occasione per effettuare trasformazioni urbane che nulla centrano con la nuova linea. In altre parole la nuova linea non va intesa come alibi per altre operazioni, pur rispettabili e necessarie, che vanno inquadrare nel loro contesto.

Non ci sfugge e condividiamo la necessità di migliorare l'accessibilità tra città e territorio, con un servizio pubblico che deve essere ad alta tecnologia ed efficienza, in sinergia con parcheggi scambiatori ed intersezioni di coincidenze pubbliche.

Esprimiamo invece la massima contrarietà al tempo che il Ministero ha inteso concedere ai cittadini di Vicenza per discutere di un problema che avrà un ripercussione almeno centenaria per la città (30 giorni con in mezzo le Feste !!!).

Dobbiamo sempre aver presente quanto affermava l'arch. Ernesto Rogers: "*...la costruzione urgente non deve pregiudicare, per nessun motivo, la costruzione permanente: una gamba ingessata male deturpa l'arto per tutta la vita ...*".

Tanto più che nella legge di stabilità (21/12/2014 Il Sole 24 Ore) si legge che per l'alta capacità Brescia - Verona - Padova non sarebbe previsto alcun finanziamento per tutto il 2015, per tutto il 2016 e sono previsti 200 milioni solo nel 2017. Il che fa pensare che il Governo ha fatto bene i conti: il tempo necessario, se si vuol un progetto definitivo ed esecutivo adeguato ed evitare come succede spessissimo in

Italia, che la spesa iniziale lieviti a livelli inaccettabili, deve comunque essere congruo. A cominciare da quello concesso ai cittadini e all'Amm.ne Com.le: chiediamo che tale periodo sia protratto ad almeno 90 giorni. Distinti saluti

p. il Coordinamento Comitati Albera Giancarlo e  
staff tecnico

Vicenza 28 Dicembre 2014