



TAV/TAC

Documento di presentazione

in breve

Il Progetto Definitivo, approvato dall'Amministrazione Rucco, è diverso dal Preliminare e si inserisce in un contesto socio-economico radicalmente cambiato, per cui si rende necessario discutere con IRICAV ed RFI importanti modifiche, mettendo mano ai nodi principali.

Inoltre, è indispensabile ragionare della tratta Ovest e di quella Est nel loro insieme, senza soluzione di continuità e rimettendo al centro le persone.

Chiederemo l'applicazione di Envision, un sistema che RFI può attivare volontariamente per rendere l'opera davvero sostenibile.



Indice

Riassunto di un documento scritto con l'ambizione di mettere nero su bianco un pensiero condiviso, relativo ai progetti che coinvolgono la nostra città, utile a definire con chiarezza la linea delle forze progressiste vicentine per un'azione politica corale.

- un progetto diverso
- il contesto mutato
- la necessaria modifica
- le nostre proposte
- il trasporto pubblico
- la prosecuzione a Est
- viale Risorgimento
- le conseguenze sociali
- il protocollo Envision

Un progetto diverso.

Tra Progetto Preliminare e Progetto Definitivo abbiamo assistito a importanti modifiche, a riprova del fatto che ci troviamo di fronte a due scenari molto diversi tra loro, con un notevole aggravio dei costi economici, ambientali e sociali.

Un progetto diverso: lo dicono i numeri.



	2017 - preliminare	2022 - definitivo
Costi	800.000.000 €	2.180.000.000 €
Demolizioni	27	>100
Cantieri (tot)	12	22
Cantieri (mq)	176.200 mq	347.604 mq
Tempistiche	6 anni	9 anni
Lotti costruttivi	Lotto funzionale	2

Il contesto mutato.

Oggi, ancora più di ieri, c'è un impellente necessità di investire nel sociale, per cui ogni euro speso in grandi opere pretende il doppio dell'attenzione che in passato. Vicenza è una delle città più inquinate d'Europa, pertanto, è fondamentale dare maggior rilevanza alle opportunità che il passaggio del TAV/TAC può offrire, soprattutto nell'ambito della mobilità sostenibile.

Il contesto mutato: le conseguenze.



Avviare un ragionamento complessivo sull'intero progetto, da ovest a est, prima di proseguire col III° Lotto, per poter calibrare con attenzione opportunità e prospettive.

Riprendere in mano il progetto e risolvere i nodi principali:

1. impatto del progetto;
2. opere connesse;
3. trasporto pubblico;
4. viale Risorgimento e prosecuzione a est.

I nodi principali



L'impatto: due strade.



1. **Il triplicamento dei binari con gestione tecnologica 'ERTMS HD'**: si tratta di un modello di esercizio già in uso anche in Italia, sebbene in misura molto ridotta. Sarebbe una sperimentazione in grado di ridurre notevolmente l'impatto dell'opera (minor consumo di suolo, minori lavori, ...), aumentando comunque la capacità della linea ferroviaria.
2. **Il quadruplicamento a sezione ridotta**: questa soluzione, alternativa al triplicamento, ridurrebbe drasticamente gli abbattimenti previsti dal Progetto Definitivo.

La stazione centrale

Scartare l'ipotesi di 'stazione ipogea' e affidare la revisione del progetto a un architetto di chiara fama, come Vicenza merita.

Davanti al Piazzale della Stazione, si propone di far transitare le auto in galleria, ricucendo la cesura con Viale Roma e dando spazio alla mobilità lenta di ciclisti e pedoni.



Vicenza vs Padova



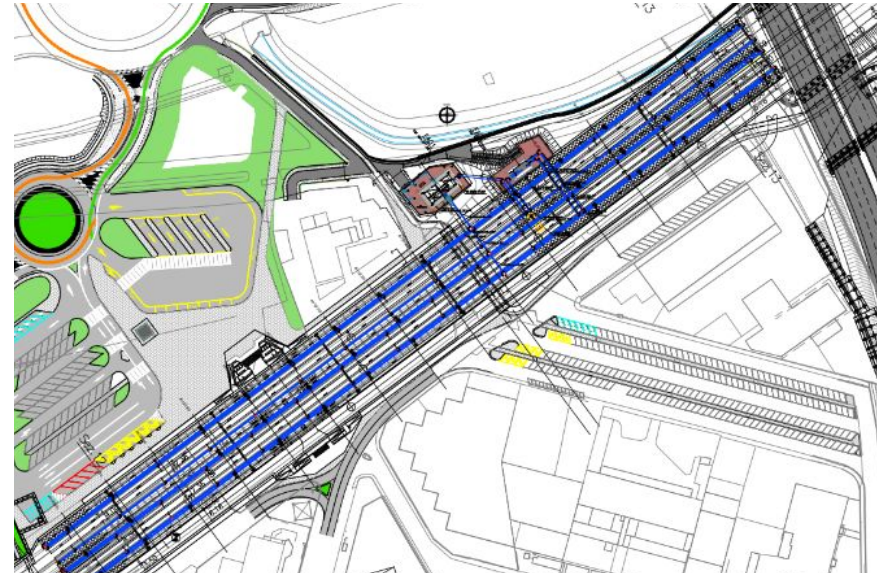
Ponte Alto

Dobbiamo evitare ad ogni costo il blocco della viabilità ad Ovest, previsto per oltre due anni a causa dell'abbattimento e della ricostruzione di Ponte Alto; ancor più ora che stanno finendo i lavori perenni alla Bretella della SP46.



~~Stazione~~ Fermata Fiera

Nell'ottica di un alleggerimento degli impatti sul territorio e di una riduzione dei costi di progetto, è opportuno che non si parli più di "Stazione Fiera", ma di "Fermata Fiera": i conseguenti risparmi economici consentiranno di migliorare il progetto di rifacimento della Stazione Centrale.



Via dell'Arsenale

Anticipare il sottopassaggio all'altezza dei varchi urbanistici esistenti; in alternativa, chiederemo di prolungare il sottopasso di Via dell'Arsenale fino all'area Ex Lanerossi per ridurre l'impatto.



Via Maganza

Il cavalcavia stradale va unito a quello ciclopedonale per ridurre l'impatto. Inoltre, per non isolare il quartiere dei Ferrovieri, si valuterà se aggiungere una rampa di collegamento con S. Lazzaro, oltre a quella verso la Stazione.



Cantierizzazioni e mitigazioni ambientali.



Servirà rivedere il posizionamento delle **aree di cantiere**, mantenendo **all'interno del tessuto cittadino quelle strettamente necessarie alle opere puntuali** e spostando fuori città le restanti, riducendo anche il più possibile la superficie totale delle aree occupate.

Sarà data particolare attenzione alla realizzazione di **barriere acustiche dotate di pannelli attrezzati per il verde verticale**, completi di impianto di irrigazione, in cui si radicano le essenze vegetali. Nei territori più interessati dai lavori stradali e ferroviari, si dovrà implementare la dotazione di **zone verdi a partire dall'area dell'ex Pettinatura Lanerossi**, per la quale pensiamo ad un progetto di rigenerazione urbana con recupero del verde.

Il trasporto pubblico.

In questi anni la grande assente dal dibattito è stata la mobilità sostenibile.

Il PUMS ha reso definitivamente chiaro che questa amministrazione non ha alcuna idea di come trasformare il trasporto pubblico locale per renderlo più efficiente e maggiormente utilizzato.

La rivoluzione del TPL.

1. **un progetto vero per la linea BRT rossa:** urge quanto prima un progetto per il TPL complementare alla linea AV/AC, partendo dal ridisegno della sezione stradale di Viale Verona con la demolizione del cordolo centrale in cemento, il trapianto degli alberi a lato strada e il reperimento degli stalli per la sosta nelle aree ricavate dalle demolizioni.
2. **Stazioni di quartiere per un futuro su rotaia del TPL:** nuove fermate ferroviarie in città, da collocarsi in Fiera (già prevista), a San Pio X e a Ca' Balbi .

Prosecuzione a Est

Una visione globale delle ricadute sulla città è inevitabile e imprescindibile, se si vuole seriamente guidare il futuro sviluppo sociale ed economico.



Viale Risorgimento.



È il grande escluso dell'intera tratta Verona-Padova.

Dopo la Stazione, la progettazione della linea AV/AC riprende al bivio Bacchiglione, non curandosi del **delicato nodo di Porta Monte**.

Risulta quindi necessario mettere a sistema anche questo tratto ferroviario, valutando **un ridisegno di Viale del Risorgimento**, e inserendo l'intervento nel III° Lotto funzionale che risulta ancora privo di Progetto Preliminare.

Zona Est.

1. **Inclusione nella progettazione della zona Ovest:** è importante si ragioni di “attraversamento Vicenza” nel suo insieme; ciò vuol dire tentare la sperimentazione dei tre binari anche a Est, o comunque studiare nel loro complesso le opere connesse.
2. **Scalvaco sotterraneo:** il problema non è dove fare il “salto del montone”, ma l’enorme impatto dell’opera: i binari della linea AV/AC devono passare sotto la linea storica.
3. **Campo della Stanga nell’area Ex Barcaro-Zaccaria:** collocare il Campo della Stanga a sud della Ferrovia equivale a togliere un servizio ai cittadini, puntiamo quindi al recupero dell’ex area Barcaro - Zaccaria.

L'attenzione sociale.

L'Amministrazione Rucco, è colpevole non solo dei ritardi accumulati nella governance del progetto, ma ancor più per il disinteresse dimostrato verso le problematiche sociali e per il mancato coinvolgimento della cittadinanza.

Un ufficio dedicato.



In questi anni il confronto con la città è venuto a mancare. Urge istituire **un ufficio “commissariale” che gestisca tutte le criticità legate alla realizzazione dell’infrastruttura**, che sia aperto e a disposizione di cittadini e cittadine.

L’ufficio avrà un importante ruolo di analisi e indirizzo per quanto riguarda gli espropri, il mercato immobiliare, le trasformazioni urbanistiche, viabilistiche e sociali.

Envision.

Il protocollo ENVISION consente di verificare la sostenibilità economica, sociale e ambientale delle opere avvalendosi di una griglia di 59 criteri di valutazione, più 5 aggiuntivi.



Cos'è Envision?



«Sustainable development is... development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.»

«Lo sviluppo sostenibile è... lo sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni.»

Brundtland Commission Report 1987

Vogliamo essere rigorosi e attenti all'impatto infrastrutturale, nel nome della sostenibilità ambientale ed economica. ENVISION, non solo ci permette di capire se stiamo agendo correttamente, ma ci dice anche se stiamo attuando il progetto più adatto alla città.

Cosa misura?



Quality of Life

14 Credits

Benessere (generare), Mobilità (alternative), Comunità (ascolto ai bisogni)



Leadership

12 Credits

Collaborazione (tutti coinvolti), Pianificazione (tutti), Economia (sviluppo)



Resource Allocation

14 Credits

Materiali (riutilizzo), Energia (meno consumi), Acqua (meno consumo)



Natural World

14 Credits

Ubicazione (è la scelta giusta?), Conservazione (salvaguardia), Ecologia (equilibrio)



Climate & Resilience

10 Credits

Emissione (riduzione inquinamento di qualunque tipo), Resilienza (capacità di resistere alle variazioni estreme di indicatori chiave es.: piogge, terremoti, alluvioni, siccità, etc ...)

Un sistema volontario, che richiediamo.



Il protocollo Envision, è al momento applicato su base volontaria e il suo impiego discrezionale. RFI ha già dichiarato che intende replicarne l'utilizzo in alcuni progetti specifici.

Considerata la complessità dell'opera, è nostro dovere chiedere che sia **introdotto il Protocollo Envision anche per l'intero attraversamento di Vicenza.**



TAV/TAC

Documento di presentazione

in breve

Il Progetto Definitivo, approvato dall'Amministrazione Rucco, è diverso dal Preliminare e si inserisce in un contesto socio-economico radicalmente cambiato, per cui si rende necessario discutere con IRICAV ed RFI importanti modifiche, mettendo mano ai nodi principali.

Inoltre, è indispensabile ragionare della tratta Ovest e di quella Est nel loro insieme, senza soluzione di continuità e rimettendo al centro le persone.

Chiederemo l'applicazione di Envision, un sistema che RFI può attivare volontariamente per rendere l'opera davvero sostenibile.