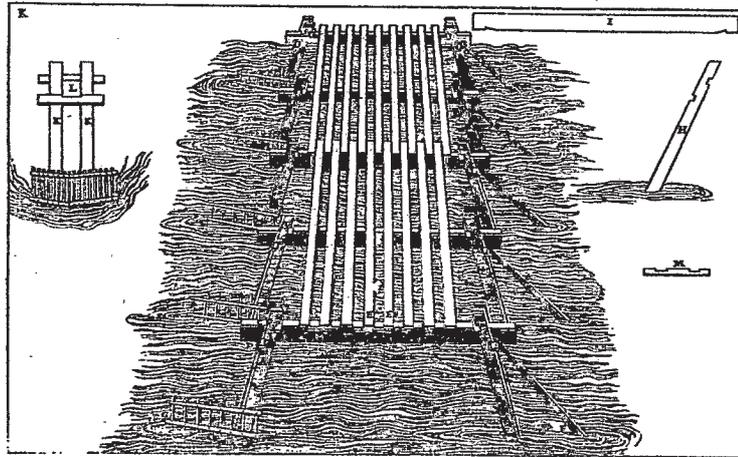


LINEA FERROVIARIA AV/AC TORINO-VENEZIA
Tratta AV/AC VERONA-PADOVA
LOTTO FUNZIONALE II°
Attraversamento Vicenza (ma qui: del Vicentino)

-OSSERVAZIONE MELIORATIVA-



Tav. K

NEQVE SVAE ... NEQVE POLPULI ROMANI DIGNITATIS ESSE STATVEBAT
- Gaio Giulio Cesare: DE BELLO GALLICO, Lib. IV, 17-

VIEFERRO SU-ELEVATE*

«Wer seiner Zeit nur voraus ist, den holt sie einmal ein» -L. Wittgenstein -c.a trad.: 'lo raggiunga l' epoca chi si riduce ad anticiparla'

Alta velocità/capacità [AV-AC],
treni passeggeri e merci,
servizio ferroviario metropolitano regionale [Sfmr],
..... ad infravia ciclopedonale-



Ragionamenti su mobilità, paesaggio, ... ed ambiente,**
a trarne benefici d' attraversamento,
nel Vicentino*.**

Recoaro T., 4 mar. 2016- 19 nov. 2017-

*-da D. Buzzatti; **-due "g": L. Sciascia; *** -"... a salire alle stelle" D. Alighieri: Purg. XXXIII, 145.

... CI ATTRAET, L'AVVIO
NEL CERCHIO DELLA QUIETE, IN CIELI
DOVE S' INALBA LA LVCE

...

Vgo Fasolo (Venezia. 1905-1980)-

PREMESSA:

molto meliorate, dal nuovo progetto preliminare, le proposte ... **0:**

0 - Equamente, Vicenza e suo territorio si pregeranno, -come dai discutendi progetti-, delle fermate di quasi tutti i Tt.A.V.º, e di opere aggiuntive (compensative); è così, opportuno spaziare su ambiente, paesaggio, ed acque-.

E, dopo incontri, dibattiti, ... e suggerimenti ri-valutato *in situ*, la presente osservazione; osservazione che specifica al tratto in oggetto, non tralascia di ri-proporci, per parte della precedente tratta (dal ponte sul Guà, attraverso poi Montecchio, ... -c.a dal km , linea storica-), nel proiettarci, altresì, in considerazioni che attengono la correlata successiva tratta: per quasi tutto, il territorio vicentino (sino a Grisignano di Zocco -c.a km 215, linea storica-) andrebbero bene le su-levate vieferro.

E, ben superate o superande e certo superabili le dibattute problematicità: dalle stazioni ¹ all'idrogeologia², ..., ribadisce il già proposto sulla "strettoia" e, palese, il particolare pregio architettonico-paesaggistico-ambientale del contesto da attraversarsi, insiste su alcune idee ³:

- in primis sul passaggio panoramico dei treni, assieme a biciclette e pedoni, quindi s o p r a^{***} e proprio sopra, e giusto sopra, la linea ferroviaria storica [*a seguire abbrev. Lfs*], salvi i modici spostamenti ad aumentare i raggi di curvatura (ad Altavilla, ad es., accelerando così la Lfs);
- poi, sul completamento bifronte (ad ottenere un accesso anche da sud, da v.le Fusinato) in sopraelevazione (a ricavare un piano impiantistico) ed a copertura arretrata (piacerebbe avere la galleria AV coperta da una "Gondoa volta" in legno e vetro) della stazione di Vicenza (l'attuale, attestata su V.le Roma);
- ancora, sull' implementare: intermodalità (ferro-gomma-ciclopeditone) e trasporto merci viaferro;
- di più, sul meglio interpretare l'anima della città e del territorio, a farla conoscere ed apprezzare;
- ... ecc.,

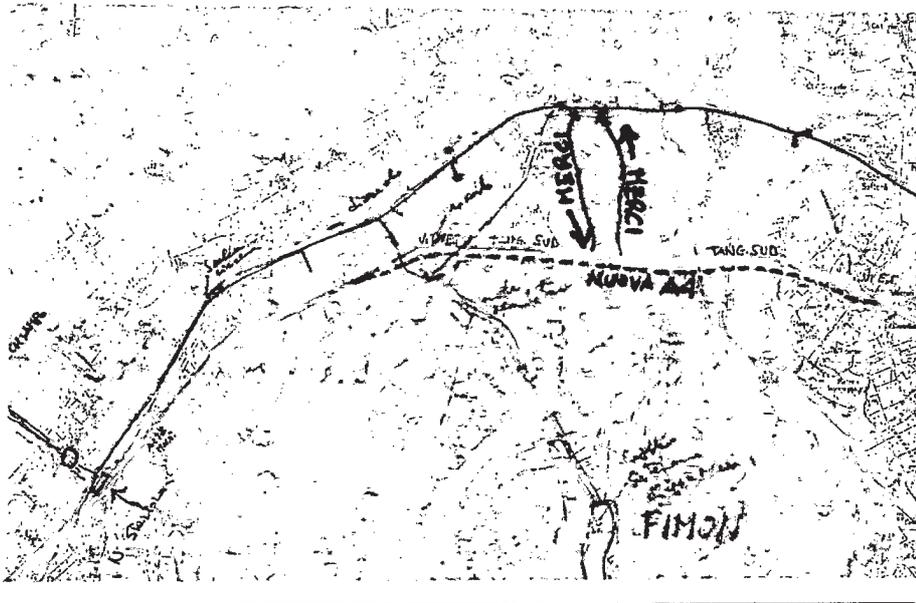
civicamente, a raggiungere* ancora, meliorando ulteriormente l'opera, testimone a lungo, del nostro tempo-

- 0 -**
- ⁰: - Eurocorridoio n. 5 Lisboa-Kiev (fosse ora anche solo Torino-Venezia. l'opera, nel tempo, se ben fatta, si può allungare);
 - ¹: - sull'ubicazione delle stazioni, ad esempio, allora previste presso la Fiera ed il nuovo Tribunale;
 - ²: - prima si pensava di operare sottofalda, con tunnel, da ultimo della lunghezza nell'ordine del chilometro;
 - ³: - grazie a generose indicazioni da professionisti e non, consigli di addetti. riflessioni in viaggio, letture di libri, testi e soprattutto alle lettere ed agli articoli sui giornali, ai quali esprimo gratitudine, spiaciuto di non poterLi di volta in volta anche citare e nominare, sia per brevità e sia per complessità o per la parzialità del desunto (e ritengo sempre rielaborato); confido altresì che, vista l'importanza dell'opera, i Predetti partecipino, anche Loro, auspicando nel frattempo evoluti, completati e ponderati con Loro propria (e più precisa), specifica osservazione. Ribadita la gratitudine, resto anche disponibile.

STAZIONI e FERMATE:

V.le Roma e Fiera a Vicenza, Lerino ... e Montecchio Magg. 2:

- 2.0** - La stazione di Vicenza, in testata sud di v.le Roma, è apprezzata, ben posizionata nella città, piacevole nell' ambiente e giusta urbanisticamente; di più, è completabile (sia in soprelavazione che a sud) ed è già di buona e facilmente potenziabile raggiungibilità (oltre che ciclopedonale, si dirà, anche su gomma).
- 2.1** - Prevalsa l'ipotesi 4 (nelle "comparazioni"), si potrebbe completarla a nord ed a sud, la stazione di Vicenza, oltre meglio valersi delle aree in disuso e collegarla all' adiacente stazione STV: così una opera complessa, bifronte°, di grande pregio, intermodale, concentrandovi, oltre arrivi e partenze (sia viaggiatori che merci) sin anche i cantieri, sopra il costruito dai nostri Padri, salvaguardando al più il territorio (a prati, parchi e coltivi) e contenendo li movimentazioni, scavi e trasporti.
- 2.2** - Si propone: uno scafo in legno e vetro°, per i Tt.A.V., alla q.ta c.a +18,90, su binari e stazione attuali, con un corpo cilindrico a sud -su v.le Fusinato-, l'infravia ciclopedonale suelevata e la stazione bifronte attestata su V.le Roma ed affiancata a V.le Fusinato, dovrebbero essere l'ottimo per utenti -e residenti e turisti, nonché merci- almeno da Montecchio (c.a km 185), a Grisignano di Zocco (c.a km 214): mobilità dolce, sicura, piacevole, protetta da piogge e panoramica.
- 2.3** - Ed implementabile, la raggiungibilità alla Stazione "VICENTINA AV"°, dalle piccole stazioni: ad esempio, a Lerino si costruirebbe, a lato nord-est stazione attuale (c.a Km), una rampa elicoidale, risalibile anche con biciclette, (attorno al nocciolo predisporrebbe un ascensore spazioso), mentre dal cavalcaferrovia di via P. Borsellino a sud-est e da quelli autostrale e SS 11 a nord-ovest, semplici rampe (comodi a centri abitati, zone industriali ed agricole), e poi, entro viaferro la si raggiungerebbe
- 2.4** - Buona la posizione Stazione Montecchio-Valli Agno-Chiampo, per un futuro stacco ferroviario, ancor suelevato (e ben si presta, per posizionarvi le pile, lo spartitraffico della Strada Pedemontana Veneta) per ri-servire le Valli dell' Agno e del Chiampo, dopo la tanto rimpianta "freccia dell'Agno".
Dal V.le Stazione di Alte, dove fermava il treno "freccia dell'Agno", alla nuova, in bicicletta, a dislivello contenuto, giacché si partirebbe già sul sovrappasso Lfs.
- 2.5** - Bene, molto bene anche la fermata Sfmr e Tt.A.V. in Fiera; dall'infravia, semipiani a piedi ed in bici, con un corridore, al livello copertura dell'autosilo in Fiera (dove potrebbe essere attestato un biciparck, per raggiungere la stazione, lasciata lì l'auto, durante il periodo di polveri sottili)-
- 2.1** - - ° - a nord le nove arcate in trachite, si prestano a basamento su cui poggiare, evocandolo, il secondo ordine e l' attico con l'orologio, (demolita stazione del secolo scorso), giungendo così a quota arrivo della ciclopedonale, entro il traliccio viaferro (48,2 c.a m/slmm) e si concluderebbe lo scafo rovescio in legno e vetro, di fermata Tt.A.V. (a salire dalla quota +54,5 sino circa alla 63 c.a m/slmm);
- a sud, per ora, si penserebbe una grande doppia arcata, cui potrebbe sovrapporsi, traforato, il primo ordine (della purtroppo demolita stazione, del secolo scorso); dietro le terrazze ed il giardino; sovrviene F. Gilly: Denkmal Friedrichs des Grossen Leipziger Platz -Berlin 1797-
- 2.2** - - ° - terrazze, giardini ed una "Gondoa volta" (un sogno, dopo elevata una copertura a carena, elevarne una ispirata alla straordinaria opera di architettura navale che è la Gondola), su città e territorio, poco impattante, con la viaferro, nel verde pedemonte (il belvedere di M.te Berico sarebbe c.a a + 85 ml): si pensi a Hauptbahnhof Berlin, incrociarsi plurilivello in altezza e trasparenza di linee, superfici e volumi: una bellezza; pel sovrappasso a V.le Fusinato, alle stradine di M.te Berico sovengono: Madrid -Puerta de Atocha; London -Waterloo I.T.; Sevilla -S. ta Justa, ... ecc.-
- 2.3** - - ° - Gli spunti ispiratori potrebbero essere molteplici, si elencano, così, per dire: - le terrazze, la conoide, la via interna del progetto per il Teatro di Vicenza di C. Scarpa;- il grande basamento con sopra le opere (F. Gilly); -il fiume, magari con la stazione quale porta urbana (L. Cagnola); ... a tacere poi di un ponte, mai costruito, ma sempre ammirato, almeno dal 1570.-



OPERE AGGIUNTIVE:

filobus, viabilità dedicata per i viaggiatori e le merci, canali e ... specchi d'acqua 3:

3.0 - Se ne è discusso e si discute, ma ove il nostro ragionare** trovasse attuazione, si è convinti che la Città ed il Vicentino avrebbero beneficio dalle vieferro, e, ben vengano, opere "compensative", anche a completare quelle intraprese decenni or sono (ad esempio al lago di Fimon, ma non solo);

3.1 - Buona, altra mobilità (filobus), meglio se privilegiando centro e nord^o; a sud già molta: su-elevata, vieferro la dolce ciclopedonale; e, al p.to 3.2 quella su gomma dalla tangenziale (per i residenti nei comuni contermini e per le merci provenienti e da questi e dai due quadranti industriali cittadini);

3.2 - E' necessaria una diversa mobilità, per merci (furgoni, camion e autotreni), a raggiungere lo scalo merci, a stazione già idonea per l'intermodalità gomma-ferro e viceversa (anche a costruire più ecologicamente[?] la linea AV-AC); mobilità tramite una nuova strada, a senso unico, che si distaccerebbe dalla circonvallazione sud (ex A4), prima e dopo la seconda galleria¹ verso Venezia, e, scavalcate ed attraversate, in trincea (aperta solo sui crinali) e galleria, i due versanti collinari (a non alterare i paesaggici -ed avendo galleria d'inversione/collegamento sottomonte-), oscillando sulla quota +60 m/slmm e poi, (scendendo circa a + 9,45 ml, sopra V.le Fusinato), raggiungere lo scalo merci entrando circa linea attuale distributore, proseguire in quota (entro la manica volumetrica della stazione) ed uscirne dopo la chiesetta di S.Giorgio² per tornare, in trincea-galleria, alla tangenziale sud (Uscita: VICENZA CENTRO e BASILICA M.te BERICO, -con eventuale parcheggio/raccordo/inversione sotto i prati ed i boschi-).

3.3 - Da, conservare, l'acqua, essenziale per l'ambiente, l'agricoltura e l'energia, nel lago di Fimon, completando l'opera iniziata, anni sessanta, dagli Avi, e che potrebbe rivitalizzare il lago stesso (necessiterebbero: canale accumulatore, tunnel idrociclabile e rialzo arginatura, a declivio molto dolce e coltivabile -nell'ordine di 1/1,5ml-); ri-vista poi Berlin Haptbahnhof, anche a Vicenza, piacerebbe uno specchio d'acqua, regimentando il tratto del Retrone, a sud, prospiciente il proposto scalo merci.

3.1 - - della città e migliorare la Vicenza-Thiene-Schio e la Vicenza-Treviso-Portogruaro (spazio e binari resterebbero);

3.2 - - si ritiene infatti logico, come si scriverà a seguire, che il grosso della cantierizzazione, la sede uffici, personale, ...ecc. della costruenda linea si avvalgano degli spazi nelle tre stazioni, con il più in quella di Vicenza, che potrebbe costruirsi al grezzo, essere usata per carico-scarico, uffici e logistica, dei lavori alla nuova linea, poi potrebbe essere rifinita, a linea ultimata;

- ¹ - paiono lasciate a ragion vedute gli spazi a lato delle corsie, per le nuove entrate ed uscite senza ulteriori grandi opere;
- ² - realizzandosi qui, anche la ciclopedonale, sopra la camionabile, allo scopo di proseguire poi, sino alla Basilica;

3.3 - -^o conservare le acque di piena del Retrone (q. c.a +33 m/slmm), con canale d'accumulo, poi attraverso le prime turbine Kaplan al lago di Fimon (q. c.a +23-25): che ne trarrebbe beneficio ecologico-ambientale, dopo meglio arginato; di lì, sfruttando il salto di quota ad uso idroelettrico, al P.te di Costozza (q. c.a +20/21 m/slmm), , oltre irrigazione, sino a quel di Nanto (uso intelligente delle risorse).

UNA, FRA LE STRUTTURE TRALICCIATE, DI SOSTEGNO:
descrizione, probabili costi, tempi e modalità costruttive ... dismissione e riuso 4:

4.0 - Le vie-ferro suelevate potrebbero essere costituite da **una travata tralicciata trapezioedale** (a base minore, inf. di circa ml 7,35, maggiore, sup. 12,60, ed altezza ml 6,30 -oltre altri 6,30, a tirantaggio, funzionale per catenarie o trefoli abbattifreccia sellati e carruolati; idonea anche a reggere linee impiantistiche, ... e volumi tecnologici-), **poggiante e su pile** (prababilmente rastremate, a tripode) **e su elementi vari e complessi di risalita/attraversamento** (a strutture murarie traforate, ospitanti rampe, scale ascensori, impianti e q.a.)

Detto traliccio, sarebbe **attestato nella stazione principale ed in quelle secondarie**, inizierebbe dopo superato il ponte sul fiume Guà (circa al Km 187 della linea storica), raggiungerebbe la quota idonea prima della nuova stazione Montecchio-Valli Agno/Chiampo, si accosterebbe a discesa-salita treni (in stazione a Vicenza), proseguirebbe a superare il fiume Tesina estendendosi sino a Grisignano di Zocco, con smonti: -1 sul primo cavalcavia, della ciclopedonale; -1 nella tratta di stazione, dei TtAV.

La tralicciata tubolare aperta sarebbe ubicata **a sopravvia ferroviaria, e conterrebbe, (infravia) la pista ciclabile e pedonale**, (utilizzabile anche da auto e piccoli mezzi per emergenze, mantenimento e manutenzione e per linee tecnologiche, impianto fotovoltaico, ...) **e, sottovia, agganciati (nei tratti utili), impianti tecnologici**.

4.1 - La struttura (a campate variabili, di 3, 7 e 12 moduli da ml 10,5), bilivello (q. ciclopedonale c.a +12,60 e ferroviaria +18,90/21,00 sopra l' attuale quota Lfs), sarebbe retta da pile doppie, a portale, su plinti di fondazione o pali (trivellati); la struttura, onde essere snella, potrebbe anche valersi di catenaria o di cavi, sellati alti, sulle pile (idonee ed utilizzate per reggere anche la linea elettrica aerea) e carruolati (fiduciosi in NT)° **e dovrebbe impiegare circa 9 t/ml di acciaio oltre i c.a., gli armamenti, ecc..**

4.2 - Da esperienze assimilabili, si può ritenere la soluzione proposta **di media costosità** tra la più cara (interrata circa € 90 mln/Km) e la più economica (affiancata c.a 65); detto costo dovrebbe tenere altresì conto dell'eccellente qualità del proposto (ancor poi migliorabile, mediante concorsi°), della salvaguardia di terreni fertili, di case, ed opifici e della quasi certezza nella tempistica costruttiva, nonchè del valore degli acciai, ritenuto recuperabile, a fine esercizio.

4.3 - I tempi di costruzione, diversamente dai costi, **appaiono sensibilmente inferiori a quelli che sembrano preventivati** e si possono ritenere pressochè **certi**, giacchè i tubolari, piatti lamiere e profili prelaborati arriverebbero su ferrovia °, le strutture di sollevamento dall'attuale piano del ferro, sarebbero reimpiegabili (a scalo merci) e si monterebbe in quota (previa posizionata una piattaforma mobile protettiva, si potrebbe sia varare che anche saldare od assemblare in sito) .

4.4 - La reimpiegabilità della materia prima acciaio, costituirebbe un'importante aliquota, del maggiore investimento, ma si pregia di essere riusabile, ed anche eventualmente trasformabile, oltre dare maggiori garanzie di durata nel tempo, stabilità sismica e minor impatto all'importante opera.

4.1 - - ° - certamente, vista l' importanza, la dimensione ed il particolare pregio del tratto cittadino e di quelli di campagna attraversati, ai fini di avere il risultato atteso (vieferro di grande leggerezza, ottima qualità e, sia permesso, raffinata bellezza), si ritengono bandibili una serie di concorsi di idee, che certamente sarebbero partecipati dalle migliori professionalità.

4.4 - - ° -valendosi degli spazi nelle due stazioni esistenti e di appositi spazi nella costruenda di Montecchio, potrebbero operare contemporaneamente in almeno quattro cantieri (1- Vicenza verso Montecchio e 2 verso Grisignano; 3 Montecchio verso Vicenza; e 4 Grisignano verso Vicenza): considerato che servirebbero circa 500 campate, il cui tempo di costruzione potrebbe essere nel mese, almeno a Vicenza si dovrebbe lavorare almeno su sei campate contemporaneamente, quindi meno di cinque anni (ancor meno, lavorando doppio anche Montecchio e Grisignano): così i tempi circa in discussione, ma sicuri. Ultimate le vieferro e rimossi i cantieri, si completerebbero con le rifiniture la stazione bifronte a Vicenza e la nuova di Montecchio.

LE OPERE SU-ELEVATE:

cantierizzazione principale e di linea, mitigazioni di rumori e vibrazioni e manutenzione 5:

5.0 - Oltre quanto sopra già detto°, sui cantieri principali (ubicabili nelle tre stazioni), si crede che la cantierizzazione potrebbe essere fatta occupando provvisoriamente, lungo la linea, una striscia di terreno nell'ordine dei tre-quattro di metri (a lato di quello già precintato nella disponibilità all' Ente), il chè non esclude modeste ulteriori occupazioni definitive/temporanee e talune demolizioni e rifacimenti (ove non si riesca nel realizzare le fondazioni delle nuove pile, in prossimità di pali e tralicci reggicavi persistenti, perchè privi attorno di spazi di lavoro o perchè troppo addosso ai binari Lfs).

Le nuove pile potrebbero ubicarsi, a coppie/tripode una per per lato binari, a circa 6,30 ml dall'asse della coppia dei binari (per un totale asse-asse 12,60 ml), rastremarsi a salire sino alla larghezza assiale dei 5,25 (percorso ciclopedonale largo nell'ordine dei 6,30 ml, sospeso su antivibranti all' interno a pile e travate) e poi dai sorretti 10,50 ml, i percorsi di servizio della linea AV/AC potrebbero essere a sbalzo, su ambo i lati, sino alla larghezza complessiva, in quota di circa 13,65 ml.

Vista la lunghezza (c.a 30 km, ove fosse ancora fattibile estendere le vieferro ad ovest -da bivio Vicenza al fiume Guà-) si costruirebbero specifici impalcati mobili, scorrevoli (su tre-quattro pile), plurilivello, sorretti a contrappeso, idonei ad essere il cantiere in giusta quota per la successiva (quarta pila); impalcati già comprendenti le protezioni e per la linea persistente e per operare sempre in sicurezza, senza mai interrompere la linea storica neppure per il varo travate/impalcati (varo notturno, in orario programmato di manutenzione linea, fattibile come da cortese informazione da società di armamento e movimentazione ferrov.);

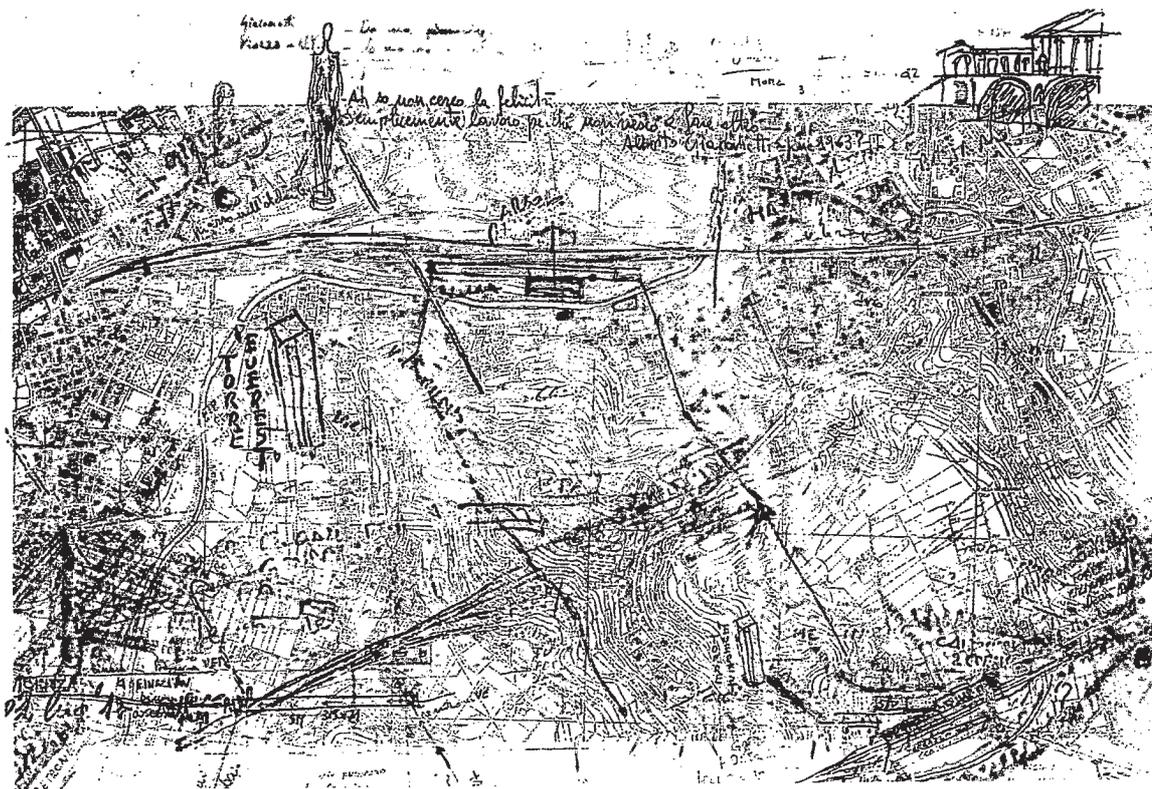
5.1 - A mitigare le vibrazioni re-irradiate a struttura ed ambiente, si provvederebbe interponendo, tra armamento e carpenterie metalliche e getti in calcestruzzo, dei supporti antivibranti costituiti da materassini in materiali elastomerici a basso impatto ambientale (gomme riciclate/riusate);

5.2 - Grazie anche alla distanza (generata dall' altezza), come ipotizzata°, i rumori di transito si ritengono contenibili, nelle direzioni dannose, mediante idonee, ma di dimensioni modeste, barriere antirumore (si confida bastino quelle di carenatura-parapetto), barriere poco incidenti su ambiente e fruitori;

5.3 - Non dovrebbero esserci ulteriori fattori non controllabili di inquinamento (la distanza dai cavi Lfs e la soletta sottoarmamento dovrebbero già di per sè ridurre i campi elettromagnetici) e l' opera, di notevole durata, non presenterebbe particolari esigenze manutentive.

5.0 - ° - ben si presterebbero i volumi interpiano tra Lfs e le nuove linee AV/AC, nella completanda stazione di Vicenza nonchè gli spazi della nuova di Montecchio, oltre quelli sottousati in quella di Grisignano di Zocco, per allocarvi gran parte dei siti logistico-organizzativo-cantierizzativi, riducendo così mobilità, trasporti ed occupazioni di altro territorio naturale.

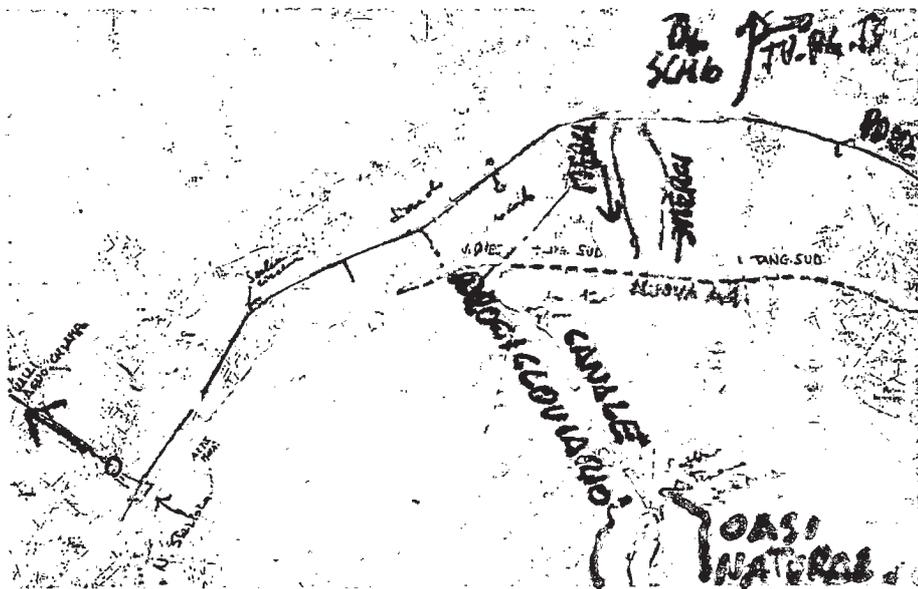
5.2 - ° - ricordasi che si intenderebbe rialzarsi di 12,60 ml con il percorso ciclopedonale e 18,90 con i nuovi binari (un paio di metri in più si salirebbero, senza difficoltà, circa fra il km 199+350 e 199+500, allo scopo di portare a 14,70 e 21 i metri, almeno sin ben oltre i bivi per Treviso-Portogruaro-Cervignano del Friuli e Trieste e Thiene-Schio.



IL COMPLETAMENTO BIFRONTE DELLA STAZIONE DI VICENZA:

Per passeggeri e merci: sopraelevandola, coprendola e con corpo cilindrico e scalo merci 2bis:

- 2bis.0** - Come scritto, l'attuale stazione di **Vicenza**, **in testata sud del viale Roma**, si propone venga completata in relazione alle nuove vieferro AV/AC, che arriverebbero circa una diecina di metri sopra le sue attuali coperture;
- 2bis.1** - Sono evitabili collegamenti interrati/aerei al v.le Roma (si surrogano con le discese ad ovest e sud);
- 2.2bis** - **Si ritiene operare in continuità, con l'anima della città**, proponendo che i marciapiedi dei quattro nuovi binari in quota (sopra gli attuali bin. 2, 3, 4 e 5) siano coperti da una volta nautica (richiamante la carena della basilica paladiana), ispirata alla straordinaria forma del fondo della Gondola, (ma, realizzato in legno e vetro, ... un preludio a Venezia), a creare la galleria dei treni, protetta da piogge e panoramica, affacciatesi sulla città e sul monte.
- 2.3bis** - Ri-vista occasionalmente la "**Pietà Martinengo**" di Giovanni Bellini, si è colto come, **in questa realistica rappresentazione della città agli inizi del XVI sec, il Pittore, aggiunga un pregevole corpo cilindrico; non spiacerebbe evocarlo, per le risalite e per i raccordi sud, di "VICENTINA AV"**°.
- 2.4bis** - Libero, da parte dei binari, lo spazio lungofiume, si costruirebbe qui una manica per un nuovo scalo merci, (tutto entro corpo edilizio, raggiungibile a pendenze modeste dalla nuova strada lineare a mezzacosta) **e si estenderebbe il parco Retrone con un ampio specchio d'acqua** (ad uso ludico, per energia ed anticendio).
- 2.5bis** - Infine, si rileva come queste opere non necessariamente debbano essere realizzate tutte subito: potrebbero anche essere scandite in orizzonti futuri (pluriennali e così meglio ponderate), ma si abbia ben presente come la soluzione vieferro su-elevate consenta innegabile migliore operatività futura-



BENEFICI:

All' ambiente, al paesaggio, alla mobilità, ... ed all'economia **6:**

- 6.0** - Si varierebbe, il modo di attraversare con il treno la città (sopraelevato, come Pescara ...) **ritorna la bellezza del viaggio in treno**, (a meno rimpiangersi, le piacevolezze dei viaggi, nel tempo che fù, si salirebbe, almeno un pò, verso le stelle, ... e, pur non del tutto vedendosi, almeno se ne intravederebbero i monumenti e si godrebbe appieno dei paesaggi), dopo attraversata, quasi tutta in piano, la Pianura padana;
- 6.1** - Una pregiata nuova struttura interesserebbe l'intero territorio sud della provincia di Vicenza (VIEFERRO SU-ELEVATE), un'opera di ingegneria civile, (e, circa al centro: VICENTINA AV), avrebbe il giusto impatto simbolico (*spl* "giusta mobilità", che, Unesco, Riba, OOPP, e QQ.AA. non possono non apprezzare);
- 6.2** - Una struttura utile e piacevole **anche a mobilità ciclopedonale** infravia (a non dire di ciò di particolare che si potrebbe organizzare, godere, e fruire in quell'infravia, da raccordarsi con particolare cura alle stazioni, ai cavalcaferrovia e, ad alcuni luoghi e finestre paesaggistico-ambientali particolari);
- 6.3** - La stazione "VICENTINA AV": **insieme di transiti luoghi e terrazze su città e paesaggio**, a diverse quote e **pluriviabilità: oltre la ciclopedonale est-ovest, le arrivabilità auto** (opposte sui Viali Roma e Fusinato), anche **quella sopraelevata, per le merci arrivanti e partenti** (dalla tangenziale sud, a mezzacosta in trincea e tunnel con forse parcheggio, sotto M.te Berico) **ed anche un'accesso da nord ad interquota di stazione** (con parcheggi ?), **sarebbe ottenibile continuando V.le Torino** (anche per i mezzi pubblici, dipartentesi della stazione STV-FTV), che uscirebbe poi, assieme alla camionabile a mezzacosta sulla tangenziale sud: manifestamente **ancor migliore l'accessibilità a viaggiatori e merci**.
- 6.4** - L'intorno di "VICENTINA AV": la torre cilindrica belliniana (adeguata al ns. tempo o citata ex abrupto), lo specchio d'acqua, i due tralicci per le mobilità che la raccordano al Monte prima, ai territori agricoli poi ed infine alla tangenziale sud, una stazione "morfologica" ed un' arpa nel ns. cielo.
- 6.5** - E contenuti i cantieri, **ridotta la sottrazione di territorio** (ad agricoltura, paesaggio e, perchè nò, al suo stato attuale) **l'ordine dell'unica linea e le minori demolizioni** di abitazioni, ed opifici, oltre la possibilità di costruire valendosi per gran parte dei trasporti su treni: un altro grande pregio.
- 6.6** - Le opere complementari: un anello stradale per le merci collegante lo scalo di VICENTINA AV alla tangenziale sud (con bretella ad uscire-raccordare v.le Torino), l' attenta conservazione delle acque meteoriche in un'oasi naturalistica (i materiali di scavo in situ e per innalzare l'argine a Fimon), un insieme di scavalcaferrovia diversificati e ravvicinati fungenti da sostegno, raggiungibilità di vieferro, a diversi passi in relazione ai diversi contesti (le grandi luci, 12 moduli, solo dove ci saranno le "finestre visuali").
- 6.7** - Il beneficio economico è palese, come pure l'impiego di diversi materiali (anche acciaio, oltre al calcestruzzo -quest' ultimo, non poco, ma prevalentemente impiegato sotto terra e sotto monte-) e tecnologie costruttive predisposte per la novazione, ... , ecc.: **una sfida, una grande sfida.-**

OSSERVAZIONE MELIORATIVA:
diretta conseguenza dei presupposti ragionamenti ____:

In sussiegno del sopra, il sottoscritto Lorenzo Cailotto

quale cittadino

utente del Servizio ferroviario, rimarcata la gratitudine già sopra espressa a coloro i quali a vario titolo hanno contribuito e stanno contribuendo ai fini del miglior esito dell'importante opera pubblica, si rivolge a Codesto Spettabile Ministero affinché:

- accerti, per prima cosa, la fondatezza degli assunti (qualità del paesaggio, ambiente e contesti edificati), verifichi poi la fattibilità (strutturale, rumoroso-vibrazionale, ..., ecc.), e la condivisibilità delle conclusioni desunte;

- coltivi poi gli ulteriori elementi che la presente e le altre osservazioni e riflessioni certamente portano o "fanno scattare", ponendo cortesemente sul sito la presente (meglio se seguita anche dalla precedente osservazione, già al Vs prot. entr.: Rm 0007149/DVA del 15/3/16);

- si adoperi, infine, nel promuovere tutte quelle iniziative, ulteriori studi (.....) proposte (....) e progettualità (... concorsi, per es.) che consentano di addivenire ad un'opera idonea ai tempi, giusta per i territori, coerente alle opere lasciate sul territorio dalle migliori generazioni che si sono succedute nel volgersi dei secoli e, confido, predisposta anche a miglorie che vi vorranno apportare le future (e proficua rimovibilità totale, a fine esercizio).

Auspica, assieme, direzionare, mutuando da F. Guattari, la necessaria nuova opera che *"genererebbe una mutazione del contesto"*, ad-aequandolo a segno del nostro tempo, pur *"orientandolo in senso contrario, rispetto alla comune comprensione, in ragione della sua singolarità"*, così facendone apprezzare, del contesto vicentino, pur solo intra-vedendole, la naturale bellezza, la protratta cura con il quale è stato costruito nel succedersi delle generazioni, con sagaci sistemazioni, plurimi fattori di pregio paesaggistico, ... e pregiate opere di architettura, fiducioso sarà gradito, il nostro tentativo di "porlo in scena", anche per tutti i viaggiatori che, sui veloci TtAV, lo attraverseranno.

Recoaro T., 19 nov. 2017-

