



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

PROVINCIA DI VICENZA



Vicenza, 24 novembre 2017

Prot. N. 4710 /sz

AL
**Ministero dell'Ambiente
e della tutela del territorio e del mare**
Direzione Generale per le valutazioni
e le autorizzazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

e p.c.
Ill.mo Signor
SINDACO
del Comune di
36100 VICENZA

vicenza@cert.comune.vicenza.it

**Oggetto: Progetto preliminare Linea AV/AC Verona Padova, Lotto
Funzionale II - Attraversamento di Vicenza – OSSERVAZIONI**

Premesso che si condivide lo schema del progetto preliminare nella parte in cui comprende il potenziamento della stazione centrale di Vicenza e, conseguentemente, la valorizzazione del Centro Storico del capoluogo quale luogo identitario della comunità locale nonché importante motore economico della città (in particolare per i settori dei servizi e del commercio), si ritiene utile richiamare l'attenzione su alcuni aspetti relativi alla **viabilità** e al **trasporto pubblico locale** che richiedono specifici approfondimenti in rapporto anche alle problematiche della rete commerciale. Detti aspetti sono affrontati nel dettaglio nell'allegata **scheda analitica**, da considerarsi parte integrante delle presenti osservazioni.

In ottica generale il Progetto costituisce una reale opportunità per la Città ma, come risulta anche dalle indicazioni puntuali che alleghiamo, la sua efficacia risulta condizionata alla previsione ed alla contestuale attuazione di interventi complementari indispensabili a preservare e valorizzare i caratteri insediativi e le funzioni localizzate negli ambiti direttamente coinvolti, **caratteri e funzioni, tuttavia, non approfonditamente valutati nel progetto.**



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA

PROVINCIA DI VICENZA

Foglio seguito N. 2

La componente del traffico di corrispondenza tra i due capolinea della *Linea ad Alta Mobilità (di seguito LAM) area Fiera - V.le Serenissima* e la Stazione (o l'area centrale nel suo complesso) è certamente inferiore rispetto alla componente di traffico più diffusa che, utilizzando una pluralità di collegamenti urbani, ha direttamente influenzato la localizzazione delle funzioni non residenziali: rete commerciale, uffici, laboratori artigianali ecc.. Inoltre, la rigidità dello schema di collegamento est-ovest non consente di servire poli strategici quali l'ospedale e la cittadella degli studi, salvo ripensare complessivamente la rete del trasporto pubblico locale ed i suoi snodi.

Certamente risulterà penalizzato il traffico privato - *del resto questo è un obiettivo dichiarato esplicitamente dal progetto* - in particolare lungo gli assi storici di penetrazione urbana, e ciò non sarà compensato dall'incremento del trasporto pubblico: tale penalizzazione si rifletterà direttamente sulle funzioni/attività che da quella componente estraggono una quota significativa di clientela.

Così, affinché il bus elettrico rappresenti effettivamente un'opportunità per la crescita della città, **appare indispensabile compensare** la ridotta accessibilità veicolare privata con il **potenziamento della capacità attrattiva dei diversi ambiti mediante sistematici interventi**, comprendenti quanto meno:

- il censimento puntuale e l'acquisizione di tutte le aree potenzialmente utilizzabili come sosta in un buffer di 100 mq dal percorso TPL (aree dismesse e degradate, ex distributori, di basso valore economico e/o funzionale);
- il ridisegno dello spazio pubblico - *e privato posto in continuità* - per limitare anche visivamente quello della carreggiata stradale a favore della percezione della continuità del fronte insediativo, in particolare se commerciale. Il perseguimento di detto obiettivo richiede quindi l'adeguamento dei marciapiedi, l'omogeneità del trattamento delle superfici, la messa in sicurezza degli accessi, la permanenza di stalli per la sosta breve o la fermata;
- una specifica attenzione per la morfologia urbana per evitare interventi di sostituzione edilizia che invece di rafforzare la continuità dei fronti edificabili, introducono cesure e vuoti con perdita di identità (ex Ceramiche Vicentine, ex Enel, V.le Verona, ecc.).

Nel rimandare, come detto, l'analisi puntuale del progetto ai contenuti dell'allegata scheda, si coglie l'occasione per porgere i migliori saluti.

IL PRESIDENTE
(Sergio Bebecca)

All: "scheda analitica"

SCHEDA ANALITICA

1. Schema della viabilità

Le opere stradali previste, soprattutto nel settore ovest, volte a facilitare il collegamento dal casello di Vicenza ovest all'area della stazione centrale, determinano nuove gerarchie:

- Via dell'Industria assume un carattere strategico per la connessione con V.le Verona e la Stazione: tuttavia non ci sono indicazioni su come viene riorganizzato l'attraversamento della zona industriale, in particolare nella direzione dal centro al casello di Vicenza ovest (itinerario V.le dell'Industria, Via della Meccanica e V.le del Lavoro), con frequenti svolte a sinistra che rischiano di vanificare la funzionalità del collegamento di per sé problematico nel nuovo tratto caratterizzato da 5 rotonde di raggio "modesto" (max 15 m) su una lunghezza di circa 2,5 km;
- il cavalcavia di Via Maganza (in sostituzione del cavalcaferrovia de Ferretti) nonostante la funzione prevalentemente di collegamento urbano, in realtà rischia di incrementare il traffico di attraversamento del quartiere dei Ferrovieri: appare, quindi, indispensabile che sia contestualmente riprogettato V.le Sant'Agostino a favore della valorizzazione degli spazi non destinati al transito veicolare (marciapiedi e stalli di sosta), e recuperando le connessioni tra i servizi separati dal Viale stesso (istituti scolastici, attrezzature religiose, impianti sportivi e parco); si segnala, inoltre, che le dimensioni del previsto sottopasso ciclopedonale di Via Ferretto del Ferretti (scatolare 3 m x 3 m) non sono idonee a rendere percepibile la continuità insediativa tra i due quartieri separati dal fascio dei binari;
- il collegamento verso Padova resta "soffocato" dal sistema di V.le Risorgimento, Piazzale X Giugno e Piazzale Fraccon - Borgo Berga sul quale convergono gli assi provenienti da Vicenza est (V.le Margherita e Via Martiri delle Foibe). Conseguentemente, in assenza di una revisione dello schema di circolazione che interessi almeno il settore compreso tra il cavalcavia di Via Maganza e Piazzale Fraccon, l'incremento di traffico atteso graverà su infrastrutture viarie già oggi insufficienti con inevitabile peggioramento della situazione esistente;
- Viale Camisano - Serenissima: in considerazione dei flussi di traffico ipotizzati, pare critica la funzionalità delle due rotonde in meno di 100 m (su V.le Serenissima e nuovo collegamento con prolungamento Martiri delle Foibe); inoltre non pare risolto il collegamento tra il centro di Torri di Quartesolo e V.le della Pace e quartieri limitrofi.

2. Schema della LAM

Il modello previsto si prefigge di collegare i due capolinea in Fiera e Viale Serenissima, già indicato dal PUM, senza, peraltro, risultare funzionale

all'accesso a due tra i maggiori poli di attrazione: il polo ospedaliero e il polo scolastico in località Viale Astichello. Sono previsti bus elettrici di lunghezza standard di 18m con frequenza, nell'ora di punta, di 7 minuti, (la ricarica flash di almeno 20s comporta un'importante interruzione del flusso di traffico quanto la corsia è promiscua: 6 volte in V.le San Felice, 7 volte in V.le Roma, 13 volte in C.rso Padova) viaggianti prevalentemente su carreggiate esistenti: risulterà, pertanto, significativamente penalizzato il traffico veicolare privato sui tratti stradali interessati, del quale, peraltro, si ipotizza una riduzione del peso dal 75% al 50% (abbattimento di un terzo) a favore del TPL.

Il progetto si limita a verificare la compatibilità "ingegneristica" della sezione delle strade interessate con l'inserimento della LAM, ma non valuta le interferenze con le funzioni/attività che vi sono insediate:

- Viale San Lazzaro - Viale Verona - Corso San Felice: la carreggiata interna è riservata al TPL mentre la corsia esterna resta a servizio del traffico veicolare privato, con il dimezzamento della capacità attuale. Per questo appare necessario pensare ad una riorganizzazione delle superfici pertinenziali alla carreggiata per garantire almeno le attuali possibilità di sosta, indispensabili alla funzionalità degli esercizi commerciali localizzati senza soluzione di continuità lungo l'asse;
- Viale Giuriolo: viene riservato ai soli mezzi elettrici con eliminazione di un fondamentale accesso al centro storico e sottrazione di molti stalli di sosta. Si ritiene che l'attuazione di tale ipotesi possa risultare fatale per l'accessibilità al centro storico;
- Corso Padova: si riconosce la complessità del quadro di riferimento dati gli evidenti vincoli morfologici; ma proprio per questo diviene indispensabile la contestuale acquisizione in Vie limitrofe (in particolare V.le Margherita e Via Legione Gallieno) di tutte le potenziali aree utilizzabili per rafforzare l'offerta di sosta nel settore;
- Stanga: Il tracciato della LAM (fermata TPL n.F16) si sovrappone all'area occupata dalla zona sportiva: l'attuale campo da calcio. Lo stesso dovrebbe essere così ripristinato a sud della ferrovia e con l'occasione si dovrebbe spostare anche la sede della scuola elementare, oggi in posizione critica, creando così un polo di servizi (scolastico/sportivi) razionale ed integrato con il quartiere. Il collegamento allo stesso dovrebbe avvenire tramite il potenziamento e la riqualificazione del sottovia esistente o, preferibilmente, affiancando alla linea LAM un idoneo percorso ciclopedonale.