

RACCOMANDATA A.R.

Spett. le

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.

Vicenza, 24/11/17

**Oggetto: Osservazioni al Progetto preliminare tratta AV/AC VERONA - PADOVA lotto funzionale II attraversamento di Vicenza**

Premessa fondamentale è che lo sviluppo del trasporto su rotaia è auspicato da decenni in sostituzione del trasporto su gomma, in primo luogo di merci, ma anche dei persone, e che le controversie su TAV/TAC non devono prescindere da questa necessità, che rendono l'opera in oggetto di indiscutibile utilità.

Altra premessa è l'attraversamento di Vicenza risulta problematico per la linea TAV/TAC, sia perché la città è troppo vicina alle città limitrofe – trovandosi ad una sessantina di km da Verona ed a una trentina da Padova – sia perché è decentrata rispetto a queste e situata in una strozzatura. Pertanto inizialmente la linea avrebbe dovuto attraversare i Berici a Sud di Vicenza, tagliando fuori la città: pressioni economiche e politiche locali hanno però spinto affinché la linea attraversi Vicenza, anche che se a prezzo di una notevole riduzione della velocità dei convogli.

Erano stati perciò elaborati 2 progetti per salvare la città: il 1° prevedeva l'interramento della linea con passaggio in galleria sotto Monte Berico, l'abbandono dell'attuale stazione che sarebbe stata trasferita nella zona di Borgo Berga; il 2° il mantenimento dell'attuale stazione, ma interrando la linea ferroviaria nella zona ovest della città.

Si è giunti quindi al progetto attuale, che prevede sostanzialmente di affiancare alla vecchia linea ferroviaria la nuova TAV/TAC, raddoppiando i binari attuali da 2 a 4, inserendo una modesta stazione in Via Fiera e potenziando l'attuale stazione di Vicenza: francamente il passaggio dal 'faraonico' progetto 1 al tristissimo progetto attuale, passando per il 2, lascia sbalorditi, a meno che non si sia unicamente pensato a ridurre i costi. Purtroppo il costo ora lo paga la città.

Tale opera avrebbe un impatto ambientale non indifferente in termini di inquinamento acustico sulle zone urbane attraversate, impatto solo parzialmente limitato dalle nuove barriere acustiche e dagli interventi sugli edifici interessati. Ma l'impatto più pesante deriva dalle opere accessorie, opere che nelle intenzioni dei tecnici delle ferrovie e del Comune di Vicenza dovrebbero 'migliorare' la viabilità di Vicenza e che invece andranno ad impattare pesantemente sui quartieri 'beneficati' sia in termini di abbattimenti ed espropri. Per contro, è stato anche inserito un innovativo di bus elettrico tra la zona Est e Ovest della città, talmente innovativo che per essere realizzato dovrà avvalersi "delle migliori tecnologie oggi presenti (alcune in corso di sperimentazione)" (pag. 68 della Relazione Illustrativa Generale): se si tiene conto che alcuni vorrebbero trasformare l'ex aeroporto Dal Molin in un vertiporto per convertiplani, si può immaginare la Vicenza del futuro come la capitale mondiale delle tecnologie avanzate e futuribili...



Essendo un residente nel quartiere dei Ferrovieri, mi limito ad esaminare questa parte del piano, e lasciando ad altri, più esperti, l'esame delle problematiche relative delle altre zone.

Il quartiere dei Ferrovieri è da sempre isolato dal resto della città proprio a causa della ferrovia Milano Venezia: storicamente gli accessi al quartiere avvengono a Est da Viale del Risorgimento, a Nord dal Cavalcaferrovia di Via Ferretto de Ferretti. Fino ai primi anni 2000 tutto il traffico proveniente dalla zona industriale, sita ad Ovest, si riversava nel quartiere che fungeva da tangenziale Sud della città: con volumi di traffico insopportabili. Nei primi anni 2000 l'apertura della nuova tangenziale sud ha alleggerito notevolmente la situazione, che ora presenta criticità limitate alle ore di punta. Invece rimane piuttosto pesante la situazione traffico sull'altro lato della ferrovia, lungo l'asse Viale Verona-Viale San Lazzaro- Corso san Felice, che peraltro è stato di recente ristretto per la chiusura della seconda corsia che è stata riservata ai mezzi pubblici. Per ovviare a tale situazione, il progetto prevede la costruzione di una nuova arteria parallela al suddetto asse viario (ed alla ferrovia) un'opera di ricucitura tramite un nuovo sottopasso (in zona Arsenale), un sottopasso pedonale (al posto del cavalcaferrovia in Via Ferretto de Ferretti), un nuovo Cavalcaferrovia in Via Maganza, e con che collegherà la stazione di Vicenza al nuovo sottopasso dell'Arsenale (per maggior chiarezza si rinvia alla Relazione Illustrativa Generale pp. 52- 58).

Ciò comporterà una non indifferente serie di abbattimenti, ed un peggioramento complessivo della qualità di vita delle abitazioni vicino alla ferrovia, che si troveranno a convivere sia con il maggior traffico ferroviario che con il maggior traffico automobilistico portato dalle nuove arterie spuntate dal nulla che andranno ad attraversare zone residenziali.

Per contro, i vantaggi sono estremamente ridotti per gli abitanti del quartiere dei Ferrovieri, con un corollario non di poco conto: che la nuova viabilità rischia di 'aprire allo sviluppo ed al progresso' un'area industriale abbandonata che di fatto costituisce un polmone verde (anche se non accessibile dagli abitanti, i quali però godono ugualmente del silenzio, della vista e della protezione della barriera verde).

Tale area, denominata Ex-Lanerossi, era già stata oggetto nei primi anni 2000 di un piano edilizio che prevedeva notevoli cubature, ma che per fortuna non era mai stato approvato anche grazie al blocco dell'approvazione del piano urbanistico nel 2008, ed alla crisi generale dell'edilizia iniziata subito dopo. Si è richiesto più volte la tutela della zona verde, nei futuri piani di sviluppo dell'area, ma il comune ha sempre evitato di porre qualsivoglia vincolo. Ora, grazie al nuovo progetto TAV/TAC, verranno costruiti a spese dello Stato quei collegamenti viari che il privato a suo tempo si era proposto di effettuare a sue spese come 'misura compensativa', in quanto l'area verrà circondata sui lati Ovest e Nord dalla nuova strada prevista tra la Rotatoria Granezza ed il sottovia dell'Arsenale (si veda tav 10.5 a pag. 54 della Relazione Illustrativa Generale): nonostante la crisi edilizia perduri, questo costituirà un potente incentivo ad investire nell'area. Per tutto quanto premesso, il piano proposto non può essere accettato NON per l'aspetto ferroviario in sé, bensì per le opere annesse come progettate.

Formulo pertanto le presenti osservazioni:

- 1) Sospensione della parte del progetto inerente le opere accessorie nella tratta compresa tra Ponte Alto e la Stazione di Vicenza (tra il km. 47 e il km. 48+500 circa), in quanto i benefici che tali opere arrecheranno saranno inferiori ai disagi che verranno inferti alla popolazione residente nei quartieri limitrofi alla ferrovia; in ordine alla tratta ferroviaria in questione, osservo che la linea AV/AC andrà ad affiancarsi alla linea esistente con aumento dell'inquinamento acustico e delle vibrazioni prodotte dai convogli.
- 2) Interramento della linea ferroviaria tra il km. 47 e il km. 48+400 circa: buona parte, se non tutti tali disagi verrebbero eliminati se nella tratta in esame la ferrovia venisse interrata, a partire dal tratto adiacente a Via dell'Edilizia fino al tratto adiacente a Via Cà Alte, per una lunghezza di 1,4 km. Circa.

Tale zona viene considerata priva di rischio idrogeologico (si veda Fig. 1-1 a pag. 5 della Relazione Idraulica) essendo delimitata ad Ovest dalla zona di esondazione della Dioma nei pressi di Ponte Alto, e ad Est dalla zona di esondazione del Retrone vicino al ponte di Via Maganza. Inoltre, in tale zona la falda freatica si trova ad una profondità compresa tra i 2 ed i 5 metri (Tav. 19 a pag. 53 della Relazione Geologica): non mi permetto di dare giudizi per i quali non sono qualificato, tuttavia osservo che nel nuovo Passante Autostradale di Mestre, inaugurato di recente, sono presenti tratti in sottopasso lunghi centinaia di metri, con scavi fino a 10 metri sotto il piano di campagna ed opere accessorie che si sono spinte fino a 20 metri sotto il piano di campagna, pur essendo la falda in zona ancora più superficiale (1-2 metri), vista l'altimetria delle zone interessate dall'opera (dati tratti da: Sintesi non tecnica - Studio di Impatto Ambientale del passante autostradale di Mestre - edita nel novembre 2002: par. 3.3.2, pagg. 3-7 e 3-8). Allego pianta schematica dell'ipotesi di interramento ferroviario (tavola 1) ipotizzando l'estensione massima possibile della tratta interrata: saranno poi analisi tecniche più approfondite, se del caso, a stabilire quanto sia lungo il tratto concretamente realizzabile.

- 3) Nuova arteria stradale sovrapposta alla tratta ferroviaria interrata: sulla linea ferroviaria interrata, che comprenderebbe tutti e 4 i binari previsti (i 2 esistenti + i 2 TAV/TAC), si potrebbe far correre l'arteria stradale ora in progetto a Nord della linea: a partire dalla nuova rotatoria 'Parceggio FS', la strada andrebbe a sovrapporsi alla linea interrata all'incirca all'altezza di Via D'annunzio. Pertanto il cavalferrovia/sottopasso di Via Maganza (km. 48+500) andrebbe eliminato, sostituendolo con un incrocio a livello (rotatoria) sito proprio all'inizio del punto in cui la strada andrà a sovrapporsi alla ferrovia. La nuova strada poi proseguirebbe fino all'altezza di Via dell'Edilizia, punto in cui la linea ferroviaria tornerebbe in superficie, per riconnettersi alla viabilità esistente o immettendosi nello svincolo della tangenziale (Via degli Scaligeri) o tramite altra soluzione (comunque mi sembra che la zona si presti a varie ipotesi). Ovviamente tutte le altre opere accessorie previste dal piano a questo punto andrebbero eliminate: del Cavalferrovia di Via Maganza si è detto; andrà anche eliminato il Sottopasso dell'Arsenale e tutta la strada progettata da Rotatoria dell'Industria al sottopasso medesimo (per maggior chiarezza si vedano pp. 52-58 della Relazione Illustrativa Generale e relative figure 10.5, 10.6,1). Quanto all'attuale cavalcavia di Via Ferretto de' Ferretti e alla passerella pedonale di Via D'annunzio, bisognerà valutare se sia possibile eliminarli, consentendo nel contempo un'agevole attraversamento dell'arteria specie a ciclisti e pedoni.

Trattandosi di una strada 'a livello' sarà piuttosto agevole progettare rotatorie e incroci per consentire il collegamento con la viabilità esistente, collegando alla nuova arteria molte delle laterali che ora 'muoiono' contro la ferrovia, con svolta obbligatoria a destra e inversione di marcia possibile nelle rotatorie.

Allego inserito una pianta schematica dell'ipotesi di arteria stradale sovrapposta alla ferrovia (tavola 2).

In tal modo verrà definitivamente superata la secolare frattura della città provocata dalla linea ferroviaria, con un costo molto ridotto in termini di sacrifici ai cittadini (espropri e abbattimenti), con l'annullamento dell'inquinamento acustico provocato dai treni, senza tener conto della possibilità di ridurre l'inquinamento acustico provocato dalla nuova arteria circondandola di barriere antirumore.

Quanto alla realizzabilità dell'opera, pur non essendo un tecnico faccio presente che progetti di interrimento delle linee ferroviarie sono in fase di progettazione in varie città. A titolo di esempio: a Trento, da un lato è in fase di progettazione l'interramento della linea ferroviaria nell'attraversamento della città - pur trattandosi di un fondo vallivo con rischi di esondazione del Fiume Adige e dei suoi affluenti -

dall'altro è in fase di realizzazione l'interramento della linea Trento Malè; a Ferrara si sta progettando l'interramento della linea Ferrara Codigoro nel tratto cittadino.

Quanto ai costi della soluzione proposta, certo costerà un aumento dei costi complessivi, stimati in oltre 800 milioni di euro: ritengo però che, anche con le modifiche in esame, entrambe le 2 ipotesi progettuali precedenti resteranno molto più costose dell'attuale.

Cordiali saluti

Dott. Carlo Rainaldi



3 [C] = Imbocchi tratti interati

/// = Tratti ferroviari interati.



