

VVOX

<http://vvox.it/2015/01/08/tav-vicenza-speculazione-e-ignoranza/>

[alto voltaggio](#) 8 gennaio 2015



Erasmo Venosi

Tav Vicenza, speculazione e ignoranza



La cosiddetta Tav resterà negli annali della storia vicentina con primati insuperabili di **stupidaggini** e **bufale**. Ora è il turno della Vas (valutazione ambientale strategica) e della Via (valutazione impatto ambientale) a margine dall'acronimo Pai (piano assetto idrogeologico). Il progetto "Alta Velocità" fa parte del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) approvato nel 2001 che vincolava la realizzazione delle opere alla effettuazione della **Vas mai effettuata** dai governi succedutisi da allora. Governi incapaci di immaginare un futuro, responsabili del disastro attuale e che con le grandi infrastrutture, hanno raschiato a debito il "fondo del barile" dello Stato. Incapaci, irresponsabili e dilapidatori.

Incredibile l'uso strumentale della questione idraulica del **tunnel sotto Monte Berico**, ma soprattutto la ignorante supponenza di anticipare come gli aruspici la compatibilità dell'opera senza la procedura sull'impatto ambientale. Pennivendoli ignoranti dovrebbero leggere le norme per capire che la compatibilità ambientale implica anche quella di tunnel, e che soprattutto quella idrogeologica si verifica solo attraverso l'elaborazione di un quadro ambientale seguendo le norme

interne e soprattutto comunitarie che lo disciplinano.

Un quadro ambientale che tiene conto anche del piano di assetto idrologico-idraulico e delle relative aree di pericolosità, che vanno dalla “molto elevata” (P4) a “elevata” (P3) con rischio variabile (R).

La stazione in fiera si trova in zona P3/R3, a **pericolosità elevata con rischio elevato**.

Classificazione fatta dall'unico soggetto competente per legge che è l'Autorità di Bacino attraverso il piano stralcio per l'assetto idrogeologico.

Repetita iuvant: l'unico strumento idoneo a verificare la compatibilità dell'area con qualsivoglia progetto è lo studio di impatto ambientale accluso al progetto preliminare e valutato dalla commissione Via del ministero dell'ambiente. Non uno studio di pre-fattibilità come quello presentato dove nemmeno si procede alla giustificazione della scelta progettuale come richiesto dalle norme vigenti. La **speculazione urbanistica** che sperano di innescare a Vicenza con la dismissione della stazione storica è palesemente scritta nella documentazione. Nel documento Italferr “Architettura, Stazioni e Territorio” si legge: «Nel riassetto complessivo del nodo ferroviario di Vicenza, le nuove stazione Vicenza Fiera e fermata Tribunale sono pensate in sostituzione dell'esistente stazione di Vicenza, che si trova in prossimità del centro storico e che sarà dismessa. In questo scenario, è possibile ipotizzare l'assegnazione di una nuova destinazione d'uso urbanistica per il fabbricato e le aree ferroviarie dismesse. Infatti, operando in conformità ad analoghi casi di partnership pubblico-privata, una parte delle suddette aree, le più idonee dal punto di vista urbanistico, potrebbero avere una finalizzazione edificatoria, la cui valorizzazione finanziaria genererebbe plusvalenze a vantaggio del più ampio investimento ferroviario (le volumetrie realizzabili potrebbero essere definite attraverso la sottoscrizione di accordi a valenza urbanistica con il Comune con il riconoscimento ad RFI di diritti edificatori sulle aree da dismettere all'esercizio ferroviario) e del territorio stesso, che potrebbero coprire, al netto dei valori patrimoniali, in tutto o in parte, i costi di acquisizione delle aree e gli oneri derivanti dalla sistemazione dei suoli».

Capito a cosa serve la dismissione della storica? E l'**efficacia trasportistica del progetto**? E la questione idraulica in un territorio reso fragile da cementificazione ed effetti del cambiamento del clima? Dove sono i sostenitori del risparmio rispetto all'onerosità del progetto del 2006? La vicenda ha anche generato affermazioni incredibili. Un piccolo repertorio: 1) non è alta velocità ma alta capacità; 2) il piano urbanistico del Comune non lo prevede; 3) la rete dei treni metropolitani risorge con la Tav 3) consiglieri comunali che approvano una specie di studio di fattibilità (SDF) di una opera strategica. SDF disciplinato dalla legge (art 14 DPR 207/2010) e che manca dell'analisi delle alternative prese in esame.

Il massimo lo raggiunge Italferr quando scrive nella Relazione Generale che «su iniziativa della Camera di Commercio di Vicenza e con l'adesione della Regione del Veneto, del Comune di Vicenza e delle categorie economiche provinciali, è stato aggiornato lo studio di prefattibilità sopra citato, sostituendo l'attraversamento in galleria naturale della Città di Vicenza». Capite? Una delibera del Cipe (94/2006) **sostituita da uno studio addirittura di prefattibilità** approvato con un Protocollo di Intesa, che nemmeno esiste giuridicamente e firmato da soggetti che non hanno alcuna competenza tranne la Regione all'approvazione di quest'opera. E' nato il “Principato berico” retto dalle arti, dai mestieri, da cattocomunisti e sorretta dall'opinione interessato dell'informazione locale in stile Pravda.