

VVOX

<http://vvox.it/2015/01/11/tav-vicenza-out-bacino-utenti-e-falso-sospendere-voto/>

[Alto voltaggio](#) 11 gennaio 2015

**VVOX**

Vvox

## Tav Vicenza, Out: bacino utenti è falso, sospendere voto



*Pubblichiamo integralmente la lettera di OUT, l'osservatorio urbano-territoriale di Vicenza composto dalle associazioni Civiltà del Verde, Italia Nostra, Legambiente, Comitato Pomari, Comitato Laghetto.*

**Vicenza non trova pace** e si deve confrontare, ora, dopo il disastro dell'insediamento di Borgo Berga, con una nuova follia prodotta dal delirio di potere di amministratori e industriali nostrani che considerano il paesaggio culturale vicentino, ingemmato dalla preziosa presenza di ville ed edifici patrimonio UNESCO, come terreno per scorrerie urbanistiche e infrastrutturali in sfregio ad ogni forma di democrazia partecipata.

**Questo enorme spreco** di denaro pubblico (2 miliardi di euro) è come un castello costruito su un terreno instabile. Infatti alla base della supposta necessità di realizzare la nuova stazione in Fiera, e di conseguenza cancellare quella storica in centro e di sconvolgere la città con un delirio di strade,

svincoli, tunnel e parcheggi, c'è una bugia. I promotori, giunta Variati e Camera di Commercio, giustificano la fermata Fiera affermando che questa avrebbe un bacino potenziale di 800 mila utenti, il minimo per consentire una fermata del Tav. La cifra, dice il progettista ing. De Stavola, è ricavata da una mappa dei luoghi da cui in 30 minuti si raggiunge la nuova stazione.

**Questa mappa del bacino** potenziale di utenti, fatta vedere una sola volta alle categorie economiche e agli ordini professionali in una riunione in Camera di Commercio il 15 dicembre, comprende a ovest la città di Verona e a est la città di Padova, e comprende una fetta di quelle due province. È una evidente assurdità: almeno metà di questa area ricade nel bacino delle due stazioni Tav di Verona e di Padova. Una terza fermata Tav a Vicenza, che dista solo 30 km da Padova e 40 km da Verona, non trova alcuna giustificazione in una logica di trasporto ferroviario. L'ing. De Stavola ha avuto l'ardire di affermare che da Abano Terme gli utenti troveranno più conveniente prendere il treno a Vicenza-Fiera rispetto che a Padova. Abano dista 5 km dal centro di Padova, 30 km da Vicenza-Fiera. Un insulto alla logica. Ma un affare per gli industriali e i proprietari dei terreni della zona industriale intorno alla Fiera, i cui valori saliranno alle stelle con la trasformazione in aree direzionali e commerciali, già avviata dalla giunta Variati.

**A Vicenza si ripeterà quanto accaduto con la stazione "Mediopadana"** costruita nella periferia di Reggio Emilia sulla linea Tav Milano-Bologna. Costata 79 milioni di euro, con un bacino potenziale di 2 milioni di persone, viene usata da appena 1500 persone al giorno, un flop così colossale che solo dopo un anno vi ha aperto un bar. Sfidiamo il sindaco Variati e l'ing. De Stavola a mostrare ai vicentini la mappa del "bacino di utenza" che hanno finora nascosto ai vicentini.

**Non siamo "quelli del no"**, noi abbiamo già una proposta alternativa. Crediamo che il raddoppio dei binari sull'asse Milano-Venezia sia necessario, tuttavia non condividiamo contenuti e modalità del progetto propugnato dal Comune di Vicenza. Esistono progetti alternativi (si veda quello proposto dalle associazioni Forgiaidee e Ferrovie a Nordest) che propongono il quadruplicamento dei binari senza uno stravolgimento della città, senza la dismissione della Stazione centrale, senza la costruzione delle due nuove stazioni per i treni veloci in zona Fiera e per le linee regionali a Borgo Berga, entrambe in aree a rischio idrogeologico (certificato dal Piano di Assetto Idrogeologico dell'Autorità di bacino), mentre l'attuale Stazione centrale è a rischio zero. Lo scorso 11 dicembre il Sindaco Variati ha reso pubblico lo studio di fattibilità della nuova linea Alta Velocità tra Montebello Vicentino e Grisignano di Zocco passando per Vicenza (32 km) imponendo al Consiglio Comunale di approvarlo entro 30 giorni, compresi Natale e Capodanno, con una modalità sbrigativa e antidemocratica.

Se da una parte il lato "green" (filobus e piste ciclabili) del progetto è condivisibile, dall'altra non possono essere approvate opere accessorie che in realtà soddisfano quasi esclusivamente le richieste delle Associazioni di categoria (Confindustria, Confcommercio, Confartigianato) che sono anche le forti sostenitrici di questo programma e quindi le uniche, secondo l'Amministrazione, ad avere diritto ad esprimere un parere.

**Lo studio di fattibilità prevede un corredo di opere** cosiddette complementari tra le quali il tunnel sotto la collina di Monte Berico, che partirà da Viale Fusinato per sbucare in Riviera Berica sotto la Villa Valmarana ai Nani. Oltre al tunnel, a preoccuparci è la dismissione della Stazione centrale: sul quel "vuoto urbano" già si muovono gli appetiti dei grandi immobilari e costruttori che hanno in programma da tempo stravolgimenti dell'area sud ovest, dall'ex manicomio di S. Felice alla zona FTV all'ex Domenichelli. Sull'area della Stazione centrale Rfi già ipotizza nuovo cemento, altro che il "grande parco" di cui parlano Variati e De Stavola. Nella relazione di Rfi si legge infatti: "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”.

Siamo convinti che una stazione unica nel cuore di Vicenza possa svolgere tutte le funzioni collegate sia al quadruplicamento dei binari per l'Alta Capacità sia al servizio dei viaggiatori di tutte le tipologie di treni a media e alta percorrenza. Il vuoto urbano antistorico determinato dalla sua dismissione non potrà che incidere negativamente anche sull'economia di una città che vuole essere rilanciata come Città d'Arte, in quanto il suo centro storico sarà raggiungibile con maggiori difficoltà. L'azione messa in campo dai cittadini e dalle Associazioni ambientaliste riunite in OUT Osservatorio urbano-territoriale di Vicenza va nella direzione della **difesa del patrimonio culturale e ambientale ma anche dell'apertura di un dibattito pubblico sulla reale necessità di queste opere.**

Nell'immediato chiediamo la **sospensione del voto di approvazione dello studio di fattibilità** previsto nel Consiglio Comunale del 12 e 13 gennaio. A questa sospensione deve seguire la creazione di una Commissione paritetica stabile composta da esperti autorevoli e da rappresentanti delle organizzazioni politiche, sociali, culturali, economiche e ambientali che analizzi e discuta il progetto in essere e tutte le proposte alternative praticabili.

**OUT osservatorio urbano-territoriale di Vicenza: Civiltà del Verde, Italia Nostra, Legambiente, Comitato Pomari, Comitato Laghetto**