



Il passaggio dell'Alta Velocità a Vicenza è un tema ormai annoso su cui è stato scritto di tutto, sono state presentate svariate proposte progettuali, avanzate ipotesi sul tracciato e sulle possibili fermate, sono stati fatti passi avanti, indietro, di lato... Oggi, dopo che nell'ultimo anno e mezzo le prospettive per la TAV nel Vicentino si sono fatte più chiare e definite, si torna incomprensibilmente a parlare di scenari che vedrebbero Vicenza marginalizzata rispetto al progetto.

Il Comune di Vicenza e la Camera di Commercio, espressione delle categorie economiche, si sono già spesi in passato per superare una precedente posizione consolidata in RFI e in ambienti governativi secondo la quale la provincia vicentina e il suo capoluogo sarebbero stati solo territorio di passaggio, non potendo ambire a un servizio di Alta velocità con fermata a Vicenza. Il lavoro fatto insieme in questi anni ha permesso di ribaltare questa impostazione e arrivare al Protocollo che abbiamo firmato a Roma nel luglio 2014, nel quale si stabiliva in modo condiviso la realizzazione di una linea ferroviaria in grado di assicurare il servizio dell'Alta velocità anche al Vicentino.

Insieme con il sindaco di Vicenza Achille Variati, ebbi modo di chiedere già nell'agosto 2015 a RFI un'analisi comparativa tra i possibili scenari del passaggio e della fermata dell'Alta velocità a Vicenza. L'analisi arrivata nei giorni scorsi - nonostante individui alcune criticità di ordine tecnico, economico e cantieristico riguardo alla soluzione a suo tempo proposta da Comune e Camera di Commercio - sostiene la soluzione che vede nella stazione di viale Roma il luogo di fermata dell'Alta velocità oltre che del servizio regionale. Il documento chiarisce espressamente che per Vicenza l'Alta velocità a lunga percorrenza avrà a regime 90 treni giornalieri di cui 16 con "servizio no-stop"; dunque, i treni a lunga percorrenza che faranno fermata nel capoluogo saranno 74.

Questo punto dell'analisi di RFI è nodale perché mette nero su bianco che secondo RFI l'82% dei treni ad Alta velocità fermeranno a Vicenza. I 16 treni che non fermeranno a Vicenza sono i cosiddetti no-stop, treni che nascono senza alcuna fermata intermedia. La stessa cosa accade, per fare un esempio, al treno no-stop Padova-Roma delle 6.32, che non ferma né a Bologna né a Firenze, senza che queste due città metropolitane ben più grandi di Vicenza se ne siano mai lamentate. Ci sono ovunque convogli Tav che partono e arrivano senza fare alcuna fermata.

Difficile, di fronte a questi dati, sostenere che la Tav non riguarderà il nostro territorio.

Non si tratta dunque di rimettere nuovamente in discussione tutto il progetto. Quello che oggi siamo tutti chiamati a fare, invece, è concorrere a individuare una soluzione efficiente, funzionale e sostenibile dal punto di vista urbanistico, ambientale ed economico. Non si può non tener conto della differenza tra i costi stimati da RFI per la realizzazione della soluzione imperniata sulla stazione Fiera e quelli per le due soluzioni con fermata principale nella stazione di viale Roma. Naturalmente non si può transigere sul fatto che l'accessibilità alla stazione attuale deve essere assicurata in qualsiasi caso attraverso percorsi in grado di garantire tempi comparabili con quelli offerti da una stazione in zona Fiera. Analoga accessibilità dovrà avere anche chi proviene dalla zona di Vicenza Est, sia con il mezzo pubblico attraverso il previsto progetto del filobus, sia con il mezzo privato grazie al prolungamento di Viale Martiri delle Foibe.

Come presidente di un ente che rappresenta il sistema economico vicentino, ritengo inoltre che nelle prossime decisioni che dovremo assumere debba essere tenuta in debito conto la capacità delle soluzioni progettuali in campo di assicurare il più efficiente servizio merci per le aziende raccordate con la linea ferroviaria (acciaierie, Officine Grandi Riparazioni, Terminal Messina).

Più in generale - riservandomi una più attenta analisi della documentazione appena arrivata da RFI, che farò insieme con le categorie economiche e in stretto collegamento con il Comune di Vicenza – si tratta ora di riaffermare con forza un aspetto che sta a monte di qualsiasi progetto e proposta: in tema di Alta velocità le istituzioni, le forze economiche e sociali e la comunità vicentina tutta sono chiamate oggi a fare una scelta da cui dipendono in modo rilevante le prospettive di sviluppo della nostra provincia e la qualità delle relazioni con le altre aree più dinamiche e avanzate del paese e dell'Europa. Non dobbiamo perdere anche questa occasione: il nostro territorio ne ha già perse troppe. Abbiamo la responsabilità di capirlo e di agire di conseguenza.

**Paolo Mariani**

Presidente Camera di Commercio di Vicenza