

Alcune osservazioni, contenute nella delibera, in merito al passaggio dell'alta capacità/alta velocità ferroviaria a Vicenza

Nel dettagliato elenco di osservazioni, ci sono, tra le altre, l'indicazione di non specializzare i binari a svantaggio del sistema metropolitano ferroviario regionale, il potenziamento dell'operatività ferroviaria per il trasporto delle merci, il miglioramento della soluzione viabilistica in area Ftv, con la creazione di una biglietteria unica in stazione e lo spostamento del deposito del trasporto pubblico extraurbano in zona Ponte Alto.

Ancora, per il filobus, il cui capolinea in zona est è ipotizzato all'ex Apa, vengono richieste caratteristiche tecnologiche innovative, mentre per quanto riguarda gli assi viabilistici di accesso al centro, vale a dire viale San Lazzaro, viale Verona e, a est, via della Pace, si intende sfruttare l'occasione dell'introduzione del nuovo sistema di trasporto, per attuare una riqualificazione radicale.

Sul fronte della sicurezza idraulica, l'amministrazione comunale chiede lo studio di nuovi bacini di laminazione per il Retrone e per i suoi affluenti, così come sono raccomandati approfondimenti sul fronte idrogeologico e in relazione alle interferenze con i sottoservizi.

Quanto al potenziamento della stazione di viale Roma, per quanto riguarda i percorsi esterni, in merito alla sua qualità architettonica, e in relazione alle tecnologie costruttive, che dovranno essere ecocompatibili e ad alta efficienza energetica, si chiede particolare attenzione e massima partecipazione del Comune nelle scelte, che dovranno essere in armonia con i valori tutelati dall'Unesco. A ovest, in accordo con le autorità militari e il ministero della difesa, dovrà essere eliminato l'attuale piano di caricamento militare di via D'Annunzio, da spostare fuori città, mentre per via Maganza si dovrà comparare l'ipotesi del cavalcaferrovia con quella di un sottopasso.

Quanto alla cantierizzazione, durante i lavori non si dovrà mai verificare l'interruzione dell'attività fieristica e della viabilità, mentre le opere ferroviarie e l'abbattimento del cavalcavia di Ferreto de' Ferreti, dovranno essere successive alla realizzazione dei nuovi interventi viabilistici.

In generale, inoltre, si dovranno prevedere adeguate barriere antirumore ferroviarie e stradali e tecnologie per l'abbattimento delle vibrazioni. A est, il prolungamento di via Martiri delle Foibe dovrà essere attuato riducendo il più possibile il consumo di terreno agricolo e salvaguardando gli edifici di pregio. I lavori dovranno essere coordinati con quelli della nuova tangenziale, in particolare al nodo di Ca' Balbi. A nord, va studiata l'eliminazione del passaggio a livello di Anconetta, in relazione alla vicinanza con il bivio ferroviario per Schio.

Per quanto riguarda, poi, gli indennizzi, essi dovranno riguardare non solo gli espropri, da ridurre al massimo, ma anche i danni indiretti alle proprietà svalutate dal passaggio della nuova linea dell'alta capacità/alta velocità.

Infine, quando si giungerà alla realizzazione del terzo lotto funzionale relativo all'attraversamento di Vicenza est, esso andrà considerato come "binario stazione", applicando le tecnologie, attualmente oggetto di studio e sviluppo, per aumentare la capacità ferroviaria della linea esistente e minimizzare di conseguenza l'impatto sull'abitato.