

## **TAV a Vicenza Est, il territorio ha una posizione chiara: no alla superficie, sì a soluzioni compatibili con la città**

La posizione del Comune di Vicenza e dei comitati uniti è chiara e non lascia spazio a equivoci: la città non è disponibile ad accettare il quadruplicamento ferroviario in superficie né la realizzazione del cosiddetto salto del montone a Settecà.

Sia chiaro un punto: non siamo contrari all'opera ferroviaria e siamo consapevoli che la sua realizzazione sia una scelta ormai assunta a livello nazionale, che Vicenza non può pensare di interrompere unilateralmente. Non è questo il nostro obiettivo, né vogliamo sottrarci alle esigenze di sviluppo e potenziamento del sistema ferroviario.

Proprio perché riconosciamo la rilevanza strategica dell'opera, chiediamo che la sua realizzazione sia compatibile con la città che la ospita. La questione non è se realizzare l'infrastruttura, ma come farlo: quali alternative siano state realmente valutate, perché alcune vengano considerate impraticabili e come si possa garantire la capacità ferroviaria necessaria senza dividere ulteriormente Vicenza con nuove barriere in superficie.

Accettare l'importanza dell'opera non significa accettare qualsiasi soluzione progettuale. La strategicità nazionale dell'infrastruttura non può diventare una ragione per considerare inevitabili gli impatti sulla città, né per rinunciare a verificare alternative tecnicamente valide e urbanisticamente più sostenibili.

Non siamo di fronte a un'opera che attraversa uno spazio vuoto. Parliamo di quartieri abitati, di famiglie, di attività, di relazioni urbane e di un territorio che ha già sostenuto e sta sostenendo un impatto rilevante per la realizzazione della linea ferroviaria a ovest.

Non accetteremo che la parte est della città venga sottoposta allo stesso modello di intervento, con nuove barriere, nuove separazioni e nuovi disagi destinati a permanere per decenni.

Il Comune di Vicenza esprimerà il proprio parere contrario in tutte le sedi istituzionali, amministrative e procedurali competenti, qualora RFI intendesse procedere con la soluzione in superficie e con lo scavalco di Settecà. È una posizione che intendiamo portare avanti con determinazione, insieme ai comitati e a tutti coloro che chiedono un progetto rispettoso della città.

C'è poi una questione alla quale, ancora oggi, non abbiamo ricevuto una risposta adeguata: l'Opzione Zero.

Da tempo chiediamo a RFI di spiegare in modo puntuale perché non sarebbe possibile raggiungere gli obiettivi di trasporto previsti utilizzando l'infrastruttura esistente, senza aggiungere nuovi binari nel tratto orientale. Non ci bastano dichiarazioni generiche sulla capacità ferroviaria e sulla necessità del quadruplicamento.

Vogliamo una risposta tecnica, verificabile e completa: quanti treni possono transitare oggi e quanti ne dovranno transitare domani? Qual è la capacità effettiva della linea? Dove si generano i vincoli? Qual è il deficit di capacità che si intende risolvere? Quali simulazioni dimostrano che l'Opzione Zero non sia percorribile?

Chiediamo che questi dati siano messi a disposizione del Comune e del territorio, insieme a un confronto trasparente tra tutte le alternative progettuali. Se si sostiene che una soluzione non è

possibile, occorre dimostrarlo con i numeri, spiegando le ragioni tecniche e verificando le alternative prima di assumere decisioni irreversibili.

La nostra posizione non è quella di sottrarci al confronto o di ignorare le esigenze del sistema ferroviario. È esattamente il contrario: chiediamo che la soluzione infrastrutturale venga individuata sulla base di dati, valutazioni comparative e obiettivi di esercizio chiaramente definiti, senza considerare la superficie come una scelta obbligata per il solo fatto di essere meno complessa o meno costosa.

Per Vicenza esiste un criterio che deve guidare il lavoro progettuale: la città non può essere divisa da nuove barriere ferroviarie.

Chiediamo quindi che venga verificato fino in fondo il prolungamento dell'ambito di stazione, così da utilizzare al meglio l'infrastruttura esistente e contenere le nuove opere. Nei tratti in cui, per ragioni oggettive e dimostrate di capacità ferroviaria, si rendessero indispensabili nuovi binari o ulteriori interventi infrastrutturali, la soluzione dovrà essere ricercata nell'interramento della linea, non nella creazione di nuove cesure in superficie.

Il principio è semplice: ciò che può essere gestito nell'ambito di stazione deve essere valutato prioritariamente in questa prospettiva; ciò che richiede nuove opere incompatibili con la continuità urbana deve essere interrato.

Ogni tratto che, per esigenze ferroviarie dimostrate, non possa essere ricompreso nell'ambito di stazione dovrà quindi essere progettato in interrato. Eventuali eccezioni potranno essere considerate soltanto sulla base di vincoli tecnici oggettivi, documentati e sottoposti a un confronto trasparente con il Comune e con il territorio.

Non chiediamo di trasferire il problema su altri Comuni, né intendiamo contrapporre un territorio all'altro. Chiediamo una soluzione complessivamente sostenibile, capace di rispondere alle esigenze del trasporto ferroviario senza scaricarne i costi urbanistici, ambientali e sociali sulle comunità interessate.

RFI e il Ministero hanno il dovere di ascoltare il territorio e di confrontarsi con le istituzioni che lo rappresentano. Il compito del Comune è difendere la città, i suoi quartieri e la qualità della vita dei suoi cittadini.

Su questo punto amministrazione e comitati uniti intendono procedere insieme: nessuna disponibilità al salto del montone, nessuna accettazione del quadruplicamento in superficie e nessuna decisione irreversibile senza una risposta tecnica seria sull'Opzione Zero e sulle alternative interrate.

Proprio per evitare che il confronto sulle alternative progettuali si riduca a una presa d'atto di decisioni già assunte, il sindaco, l'amministrazione comunale e i comitati uniti chiedono che, fino alla definizione di una soluzione complessiva, tecnicamente verificata e compatibile con la città, venga sospesa ogni ulteriore attività di progettazione del terzo lotto relativa all'uscita est di Vicenza.

Contestualmente, chiediamo che siano sospesi e sottoposti a una nuova verifica tutti gli interventi del secondo lotto funzionale che, per configurazione, dimensionamento o assetto infrastrutturale, risultino compatibili esclusivamente con una sola delle alternative progettuali del terzo lotto.

Non chiediamo di fermare indiscriminatamente il potenziamento ferroviario, ma di evitare che si proceda per singoli lotti senza una visione unitaria dell'intervento e senza aver prima chiarito quale

assetto infrastrutturale sia effettivamente necessario. Prima di impegnare risorse pubbliche in opere che potrebbero rivelarsi incompatibili con una diversa soluzione per Vicenza Est, occorre completare il confronto tecnico, rendere disponibili tutti i dati e assumere una decisione trasparente, condivisa e rispettosa del territorio.

Vicenza è disponibile a discutere soluzioni. Non è disponibile a subire una soluzione imposta senza un confronto completo, trasparente e fondato sui dati.

L'opera ferroviaria può e deve andare avanti. Ma deve farlo con soluzioni che rispettino Vicenza, non a spese della sua unità urbana e della qualità della vita dei suoi cittadini.

Vicenza, 29 ottobre 2026

Il Sindaco di Vicenza  
Giacomo Possamai

Il Portavoce del Comitato RispettiAmo Vicenza  
Alessandro Mariotto

La Portavoce del Comitato Tav Setteca'  
Cristina Galvanin

Il Portavoce del Comitato TAV Stanga  
Marco Onestini