



Comune di Vicenza

DELPHI **indagine per raccogliere opinioni e proposte sull'AC a Vicenza** **SECONDA FASE**

Febbraio 2016





Premessa

Conclusa la prima fase dell'indagine Delphi con la relazione sui risultati del primo questionario si è avviata una seconda fase di consultazione che si è concretizzata attraverso un nuovo questionario incentrato in particolare sugli effetti di medio e lungo periodo del progetto AC a Vicenza, sui punti qualificanti e su quelli controversi, per finire con una valutazione sulle modalità possibili di consultazione dei cittadini.

Il lavoro di ricerca, a cui è stato attribuito il seguente titolo: “Delphi, una indagine per raccogliere opinioni e proposte sull’Alta Capacità a Vicenza”, sottende in modo esplicito che si tratta di uno strumento finalizzato a raccogliere opinioni e temi verificando la convergenza e le differenze tra i partecipanti scelti come “esperti” e “testimoni” della realtà vicentina.

La tecnica Delphi ricorre ad uno strumento determinante rappresentato dagli **esperti**, che forniscono le loro opinioni sul problema oggetto di valutazione. Il metodo Delphi nasce dunque dal tentativo di superare i limiti dell'interazione diretta attraverso un processo di comunicazione controllata, stabilito a distanza e in condizioni di anonimato.

Nello specifico caso di Vicenza si è strutturato un percorso costituito da due round:

Il **primo round** ha coinvolto un *panel* di 14 esperti a cui è stato sottoposto un questionario con una serie di domande, per lo più aperte e di carattere generale, con l'intento di far emergere considerazioni, valutazioni e raccomandazioni, a ciascuno di loro è stato chiesto inoltre di indicare altri 10 esperti da coinvolgere in un secondo round di consultazione.

Il **secondo round** ha previsto un nuovo questionario, elaborato a partire dai risultati del primo round, inviato al *panel* allargato di 114 esperti segnalati dagli intervistati del primo round.

I criteri con i quali è stato individuato il *panel* dei 14 esperti è stato quello della “rappresentatività” delle diverse realtà sociali ed economiche che costituiscono la città con attenzione anche alla loro capacità di indicare ulteriori esperti delle questioni poste nell'indagine

La struttura del secondo questionario e il panel di esperti

I presupposti dell'intervista

Il collegamento di Vicenza con l’Alta Capacità ferroviaria Milano-Venezia è un tema discusso da molti anni e molte sono state le soluzioni prospettate: dalla stazione

interrata, fino all'opzione che ritiene inutile una fermata a Vicenza potendo utilizzare le stazioni di Padova e Verona.

Lo Studio di Fattibilità votato in Consiglio Comunale, fatte salve le osservazioni, prevede la fermata dell'Alta Capacità a Vicenza.

Lo Studio di Fattibilità di attraversamento ferroviario dell'Alta Capacità a Vicenza e la sua articolazione urbana può essere descritto in modo estremamente sintetico come segue: *“il nuovo tracciato di due binari dedicati all'Alta Capacità corre parallelo all'attuale ferrovia che mantiene, potenziandola la funzione di trasporto ferroviario metropolitano regionale”*.

Lo Studio di Fattibilità prevede la realizzazione di una nuova e moderna stazione in prossimità del quartiere fieristico, della zona produttiva e del casello autostradale. Tale scelta risponde alla necessità di garantire una migliore accessibilità intermodale e, quindi, un bacino d'utenza più ampio rispetto all'attuale stazione di Viale Roma.

La stazione esistente, non risulterebbe più utilizzabile. Viene prevista, quindi, una fermata urbana in prossimità del nuovo Tribunale, dell'Università e dello Stadio.

L'area dell'attuale stazione verrebbe liberata, recuperando un grande spazio da destinare a verde e a funzioni urbane. Il progetto ferroviario comprende opere complementari tra le quali la filovia, che viaggiando prevalentemente in sede propria collegherà la città alla nuova stazione.

Il nuovo sistema ferroviario: Alta Capacità e SFRM e la filovia, collegheranno le diverse parti della città e rappresentano un nuovo disegno che interviene sull'intero assetto urbanistico.

In data 30 ottobre 2015 è stato sottoscritto l'”*Addendum al Protocollo d'Intesa del 29.7.2014 per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea AC Verona-Padova*” in cui le Parti hanno convenuto sulla necessità di:

- a. effettuare, come richiesto dal Sindaco del Comune di Vicenza e dal Presidente della Camera di Commercio di Vicenza nella nota del 21 agosto 2016, un'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative per l'attraversamento del Comune di Vicenza confermando i punti fondamentali del progetto e tra questi in particolare:
 - l'affiancamento della linea AC alla linea storica esistente,
 - Vicenza sede di fermata non solo per i treni regionali ma anche per i treni di lunga percorrenza AC al servizio della Città e dell'intera area metropolitana vicentina,
 - la possibilità di sviluppare il sistema metropolitano regionale,
 - la realizzazione di una linea filoviaria efficiente,
 - la sostenibilità economica delle opere ferroviarie e delle opere connesse,
 - la compatibilizzazione dell'organizzazione e della tempistica dei cantieri con le esigenze della città e della stessa rete ferroviaria;
 - l'analisi comparativa tra possibili soluzioni alternative prenderà in considerazione in particolare:
 - per il traffico AC: confronto tra la stazione Fiera e l'attuale stazione di Viale Roma;

- per il sistema SFMR: confronto tra le stazioni Fiera e Tribunale e l'esistente stazione di Viale Roma.
- b. riarticolare di conseguenza i lotti funzionali della Verona - Padova come segue:
 - 1^ lotto funzionale: da Verona a Bivio Vicenza
 - 2^ lotto funzionale: attraversamento di Vicenza
 - 3^ lotto funzionale: da Vicenza a Padova
- c. definire entro 4 mesi dalla firma dell'Addendum, e quindi entro fine febbraio, gli elementi fondamentali per la soluzione progettuale per l'attraversamento di Vicenza, costituente il 2^ Lotto Funzionale della Tratta Verona-Vicenza-Padova, da adottare per i successivi sviluppi progettuali.

La struttura del questionario

Con il questionario si è inteso far attribuire un punteggio per ogni tema proposto al fine di avanzare, a fianco delle valutazioni di merito e argomentative della prima fase, anche un sistema di valutazione quantitativo; ovviamente si è prevista la possibilità che ogni partecipante potesse esprimere sue libere considerazioni.

Per valutare in modo sintetico i punteggi (ogni intervistato poteva esprimere il suo consenso con un punteggio da 1 a 10) si sono considerati quali indicatori:

- il numero delle risposte (non sempre tutti hanno risposto);
- la media, moda, deviazione standard, quali indicatori statistici per misurare il valore delle risposte, la convergenza e/o la divergenza.

A fianco dei punteggi di consenso, sono state costruite delle graduatorie di importanza dei temi trattati nelle domande.

La prima domanda riguarda gli effetti più rilevanti nel medio/lungo periodo in merito al passaggio dell'AC a Vicenza. Effetti che sono stati così definiti:

- Un'opportunità di collegamento del territorio Vicentino con l'Europa e i grandi hub aeroportuali.
- Un'opportunità per la riorganizzazione del trasporto pubblico locale (TPL) urbano ed extraurbano.
- Un'opportunità di riqualificazione territoriale e dei servizi per i cittadini.
- Un'opportunità di sviluppo economico per migliorare e rafforzare il sistema dei servizi avanzati alle imprese.
- Fatto salvo l'affiancamento della linea AC alla linea storica esistente, trattasi di un progetto inutile, l'Alta Capacità funziona anche senza la stazione di Vicenza, esistono le stazioni di Padova e Verona a poca distanza.
- Nuove infrastrutture possono rivelarsi negative o eccessivamente impattanti, meglio gestire bene l'esistente e non fare nulla.

La seconda domanda si è incentrata sui temi definiti “qualificanti” dai promotori del progetto: la Camera di Commercio e dal Comune, precisamente:

- Affiancamento della linea AC alla linea storica esistente.
- Vicenza sede di fermata non solo per i treni regionali, ma anche per i treni di lunga percorrenza AC al servizio della città e dell’intera area metropolitana vicentina che è una delle zone produttive più importanti d’Italia.
- Il raddoppio della linea deve essere funzionale allo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR).
- Accessibilità e intermodalità per il necessario interscambio tra ferro e gomma (mezzi privati e TPL).
- La realizzazione di una linea filoviaria con funzione di efficientamento dei collegamenti urbani.
- Garanzia e potenziamento del servizio di trasporto merci su ferro, in particolare per il bacino industriale e per le realtà produttive già raccordate alla linea esistente.
- Nell’ottica della sostenibilità economica, a cui tutte le istituzioni sono tenute, i costi per le necessarie opere ferroviarie e per le opere connesse (viarie, di parcheggio, idrauliche e TPL) non devono lievitare rispetto a quanto previsto in sede di studio di fattibilità.
- L’organizzazione e la tempistica dei cantieri devono essere compatibili con le esigenze della città e della stessa rete ferroviaria

Dalla lettura dei dati del primo questionario sono emersi alcuni “temi controversi” riferiti: al sistema delle infrastrutture, al modello di mobilità di lunga percorrenza e locale, all’assetto urbanistico e funzionale. Temi che sono stati sinteticamente proposti con la seguente forma nella domanda 3.1:

- le infrastrutture ferroviarie
- l’esercizio ferroviario per passeggeri
- l’esercizio ferroviario per le merci
- l’accessibilità, l’intermodalità e la fruibilità
- le necessarie opere connesse
- il rapporto con la città e con il bacino metropolitano provinciale
- le conseguenze su flussi di traffico, TPL e parcheggi
- gli impatti ambientali, paesaggistici e urbanistici
- gli interventi di bonifica e le criticità idrauliche
- i costi e i tempi di cantierizzazione

Mentre la domanda 3.2 si riferisce alla localizzazione della stazione per i treni a lunga percorrenza e per il trasporto pubblico locale: la stazione in Fiera, a Borgo Berga e l’attuale stazione in viale Roma.



La quarta domanda affronta le modalità di consultazione. La problematicità della questione rende infatti complesso chiamare i cittadini ad esprimersi nei termini referendari di SI o NO. Si sono avanzate quindi le ipotesi di:

- **Consultazione** che affronti in modo problematico le questioni attinenti il progetto ferroviario e le opere complementari
- **Tavolo di concertazione** delle associazioni sociali e culturali, degli enti di rappresentanza professionale, sindacale e di categoria

E per quanti hanno indicato la consultazione si è sondata la modalità auspicata:

- Estesa ad un campione vasto (5.000 come ordine di grandezza) estratto in modo statistico dall'anagrafe del Comune di Vicenza
- Estesa ad un campione statisticamente rappresentativo del Comune di Vicenza (circa 1000 così come nei casi di sondaggi demoscopici)
- Estesa ad un campione rappresentativo della realtà dell'area metropolitana vicentina (così come nei casi di sondaggi demoscopici)

Il panel di esperti

Nel corso del primo round sono stati individuati ed interpellati **14 esperti**, di questi 12 hanno risposto e hanno **indicato 114 nuovi esperti per la seconda fase**, si ricorda che ciascuno di loro ne doveva indicare 10.

A questo gruppo di esperti è stato inviato il secondo questionario, ma va precisato che:

- 3 di loro sono stati indicati due volte
- 22 non sono stati trovati ne all'indirizzo fornito ne attraverso forme di ricerca in rete (internet, Pagine Bianche, ecc.) e/o non erano raggiungibili;
- 4 hanno dichiarato di non voler rispondere (già intervistati nella prima fase, partecipato a gruppi che hanno predisposto documenti, ecc.).

85 esperti è diventata la numerosità del panel interpellato. Di questi **hanno fornito risposte al questionario in 50** (58,8%).

Nel secondo round il *panel* degli esperti che hanno partecipato all'indagine risulta come di seguito articolato.

| Rappresentanza | Numero Esperti | Provenienza Esperti | |
|-------------------------------|----------------|---------------------|-------------------|
| | | Vicenza | Esterni a Vicenza |
| Industria ed economia | 10 | 7 | 3 |
| Mondo della cultura | 11 | 5 | 6 |
| Professioni tecniche | 17 | 14 | 3 |
| Città e associazionismo | 6 | 6 | |
| Assoziazionismo ambientalista | 6 | 6 | |
| TOTALE | 50 | 38 | 12 |



Le opinioni e le valutazioni dei partecipanti al panel

GLI EFFETTI PIU' RILEVANTI NEL MEDIO/LUNGO PERIODO

Nel quadro del passaggio dell'AC a Vicenza, ai partecipanti al panel sono stati sottoposti alcuni dei possibili "effetti" attesi nel medio/lungo periodo.

Il questionario sottoponeva sei possibili effetti legati al sistema delle infrastrutture e dello sviluppo socioeconomico di Vicenza.

Le risposte (Tabb. 1 e 2) evidenziano un consistente e condiviso accordo in merito all'opportunità di collegare il territorio vicentino con l'Europa e con i grandi hub consentito dall'AC e come questa rappresenti anche una opportunità per la riorganizzazione del Trasporto Pubblico Locale. Il punteggio medio accordato al primo tema è pari a 7,7 su 10 e il 46.8% del panel lo colloca al primo posto nella graduatoria e il 17,0% al secondo posto degli effetti attesi. Accordo che vediamo molto condiviso anche per il secondo tema, il trasporto locale, che raggiunge il punteggio medio di 7,2 e viene collocato al primo posto dal 21,7% del panel e al terzo dal 30,4%.

A conferma del consistente accordo verso queste previsioni troviamo i punteggi attribuiti agli effetti 5 e 6 riferiti rispettivamente alla "inutilità di una stazione AC a Vicenza" vista la vicinanza di Padova e Verona e agli "effetti negativi delle grandi opere". Infatti l'accordo nei confronti di queste tesi è molto basso: 3,3 e 3,1 è la media del punteggio su 10, e vengono relegati al quinto e sesto posto nella graduatoria da oltre il 50% dei partecipanti al panel.

I temi riferiti alla riqualificazione territoriale e allo sviluppo economico trovano un accordo pari a circa la metà del panel, il punteggio medio raggiunto è 7 e quasi il 50% si colloca sotto la questa media; nella graduatoria sono posti al terzo e quarto posto.

Il quadro che emerge vede quindi una previsione positiva in merito agli effetti sul sistema delle infrastrutture e della mobilità meno certa appare l'ipotesi che l'AC produca effetti positivi sul sistema territoriale e sull'economia.

**Tab. 1 - Accordo sugli effetti più rilevanti nel medio/lungo periodo**

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Numero risposte | 49 | 49 | 49 | 49 | 49 | 49 |
| media | 7,7 | 7,2 | 7,1 | 7,0 | 3,3 | 3,1 |
| moda | 10 | 8 | 8 | 8 | 1 | 1 |
| Deviazione standard | 2,9 | 2,3 | 2,4 | 2,5 | 2,8 | 2,8 |
| % di risposte < alla media | 34,7 | 38,8 | 49,0 | 44,9 | 87,8 | 89,8 |

Fonte: Indagine Sistema 2015

Tab.2 - Graduatoria degli effetti più rilevanti nel medio/lungo periodo (valori %)

| Posizione in graduatoria | effetti nel medio/ungo periodo | | | | | |
|--------------------------|--------------------------------|------|------|------|------|------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1 | 46,8 | 21,7 | 10,9 | 14,9 | 6,7 | 8,7 |
| 2 | 17,0 | 21,7 | 17,4 | 21,3 | 6,7 | 15,2 |
| 3 | 17,0 | 30,4 | 28,3 | 17,0 | 2,2 | 4,3 |
| 4 | 6,4 | 17,4 | 30,4 | 29,8 | 8,9 | 4,3 |
| 5 | 2,1 | 6,5 | 6,5 | 12,8 | 53,3 | 15,2 |
| 6 | 10,6 | 2,2 | 6,5 | 4,3 | 22,2 | 52,2 |
| Numero risposte. | 47 | 46 | 46 | 47 | 45 | 46 |

Fonte: Indagine Sistema 2015

effetti nel medio/ungo periodo

1. Un'opportunità di collegamento del territorio Vicentino con l'Europa e i grandi hub aeroportuali.
2. Un'opportunità per la riorganizzazione del trasporto pubblico locale (TPL) urbano ed extraurbano.
3. Un'opportunità di riqualificazione territoriale e dei servizi per i cittadini.
4. Un'opportunità di sviluppo economico per migliorare e rafforzare il sistema dei servizi avanzati alle imprese.
5. Fatto salvo l'affiancamento della linea AC alla linea storica esistente, trattasi di un progetto inutile, l'Alta Capacità funziona anche senza la stazione di Vicenza, esistono le stazioni di Padova e Verona a poca distanza.
6. Nuove infrastrutture possono rivelarsi negative o eccessivamente impattanti, meglio gestire bene l'esistente e non fare nulla.



PUNTI QUALIFICANTI E PUNTI CONTROVERSI DEL PROGETTO

In relazione alla sottoscrizione in data 30 ottobre 2015 del "Addendum al Protocollo d'Intesa del 29.7.2014 per l'attraversamento del territorio vicentino con la linea AC Verona-Padova" in cui le Parti hanno, tra l'altro, confermato i punti fondamentali del progetto individuati in:

- l'affiancamento della linea AC alla linea storica esistente,
- Vicenza sede di fermata non solo per i treni regionali ma anche per i treni di lunga percorrenza AC al servizio della Città e dell'intera area metropolitana vicentina,
- la possibilità di sviluppare il sistema metropolitano regionale,
- la realizzazione di una linea filoviaria efficiente,
- la sostenibilità economica delle opere ferroviarie e delle opere connesse,
- la compatibilizzazione dell'organizzazione e della tempistica dei cantieri con le esigenze della città e della stessa rete ferroviaria;

il questionario ha posto a valutazione tali "punti fondamentali" misurando il grado di accordo da parte dei partecipanti al panel.

Complessivamente si registra un elevato livello di accordo nella valutazione dei punti qualificanti il progetto: la percentuale supera sempre l'85% e si avvicina all'unanimità tranne nel caso della "realizzazione di una linea filoviaria con funzione di efficientamento dei collegamenti urbani" che risulta valutata come un obiettivo indifferente dal 22,4% e il 16,3% si trova in disaccordo con la sua realizzazione.

La percentuale molto alta di accordo (Tab. 3) e la loro valutazione come prioritaria nella graduatoria di importanza (Tab.4) vede porre l'attenzione ai punti che mettono in connessione l'AC e il Trasporto Pubblico Locale, così come le questioni della sostenibilità economica e l'attenzione che l'opera sia compatibile con le esigenze della città.

**Tab 3. - Accordo sui punti qualificanti del progetto AC (49 risposte valori %)**

| punti qualificanti del progetto | accordo | disaccordo | indifferente | totale |
|---------------------------------|---------|------------|--------------|--------|
| 1 | 85,7 | 2,0 | 12,2 | 100,0 |
| 2 | 85,7 | 4,1 | 8,2 | 100,0 |
| 3 | 95,9 | 0,0 | 4,1 | 100,0 |
| 4 | 98,0 | 4,1 | 2,0 | 100,0 |
| 5 | 61,2 | 16,3 | 22,4 | 100,0 |
| 6 | 91,8 | 2,0 | 6,1 | 100,0 |
| 7 | 91,8 | 2,0 | 6,1 | 100,0 |
| 8 | 95,9 | 2,0 | 0,0 | 100,0 |

Fonte: Indagine Sistema 2015

Tab.4 - Graduatoria dei punti qualificanti del progetto AC (valori %)

| Posizione in graduatoria | punti qualificanti del progetto | | | | | | | |
|--------------------------|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 1 | 11,6 | 44,2 | 20,9 | 4,7 | 0,0 | 2,3 | 9,3 | 7,0 |
| 2 | 20,9 | 11,6 | 20,9 | 18,6 | 7,0 | 7,0 | 2,3 | 11,6 |
| 3 | 16,3 | 4,7 | 18,6 | 25,6 | 4,7 | 9,3 | 11,6 | 9,3 |
| 4 | 2,3 | 18,6 | 7,0 | 27,9 | 9,3 | 14,0 | 16,3 | 4,7 |
| 5 | 16,3 | 2,3 | 14,0 | 9,3 | 11,6 | 16,3 | 18,6 | 11,6 |
| 6 | 11,6 | 4,7 | 7,0 | 7,0 | 23,3 | 25,6 | 14,0 | 7,0 |
| 7 | 9,3 | 9,3 | 4,7 | 4,7 | 14,0 | 16,3 | 14,0 | 27,9 |
| 8 | 11,6 | 4,7 | 7,0 | 2,3 | 30,2 | 9,3 | 14,0 | 20,9 |
| Numero risposte | 43 | 43 | 43 | 43 | 43 | 43 | 43 | 43 |

Fonte: Indagine Sistema 2015

punti qualificanti del progetto

1. Affiancamento della linea AC alla linea storica esistente.
2. Vicenza sede di fermata non solo per i treni regionali, ma anche per i treni di lunga percorrenza AC al servizio della città e dell'intera area metropolitana vicentina che è una delle zone produttive più importanti d'Italia.
3. Il raddoppio della linea deve essere funzionale allo sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR).
4. Accessibilità e intermodalità per il necessario interscambio tra ferro e gomma (mezzi privati e TPL).
5. La realizzazione di una linea filoviaria con funzione di efficientamento dei collegamenti urbani.
6. Garanzia e potenziamento del servizio di trasporto merci su ferro, in particolare per il bacino industriale e per le realtà produttive già raccordate alla linea esistente.
7. Nell'ottica della sostenibilità economica, a cui tutte le istituzioni sono tenute, i costi per le necessarie opere ferroviarie e per le opere connesse (viarie, di parcheggio, idrauliche e TPL) non devono lievitare rispetto a quanto previsto in sede di studio di fattibilità.
8. L'organizzazione e la tempistica dei cantieri devono essere compatibili con le esigenze della città e della stessa rete ferroviaria



In base ai risultati del primo questionario si sono quindi indicati quelli che sono emersi come punti controversi del progetto e tra questi quelli riferiti all'esercizio ferroviario, alla logistica, alle opere complementari agli impatti ambientali, paesaggistici e urbanistici ai costi e ai tempi del cantiere.

Una attenzione specifica è stata quindi posta alla localizzazione della stazione e delle fermate nella città di Vicenza.

Nella lettura dei punti controversi si registra una chiara polarizzazione nella definizione di quelli che risultano ai primi posti come punteggio medio:

- 4. l'accessibilità, l'intermodalità e la fruibilità (8,6);
- 2. l'esercizio ferroviario per passeggeri (8,2);
- 6. il rapporto con la città e con il bacino metropolitano provinciale (8,1);
- 8. gli impatti ambientali, paesaggistici e urbanistici (8,1).

Così come quelli che vengono collocati ai primi posti graduatoria delle priorità:

- 4. l'accessibilità, l'intermodalità e la fruibilità
- 1. le infrastrutture ferroviarie
- 2. l'esercizio ferroviario per passeggeri

e agli ultimi:

- 5. le necessarie opere connesse
- 9. gli interventi di bonifica e le criticità idrauliche
- 10 i costi e i tempi di cantierizzazione

**Tab. 5 - Punti controversi**

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Numero risposte | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 |
| media | 7,7 | 8,1 | 7,5 | 8,6 | 6,8 | 8,1 | 7,7 | 8,1 | 7,1 | 7,4 |
| moda | 10 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | 9 | 10 | 10 | 10 |
| Deviazione standard | 2,5 | 2,2 | 2,5 | 1,6 | 2,4 | 1,6 | 1,9 | 2,4 | 2,9 | 2,5 |
| % di risposte < alla media | 38,3 | 34,0 | 40,4 | 14,9 | 55,3 | 29,8 | 38,3 | 25,5 | 40,4 | 46,8 |

Fonte: Indagine Sistema 2015

Tab.6 - Graduatoria dei punti controversi (valori %)

| Posizione in graduatoria | punti controversi del progetto | | | | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | 23,8 | 19,0 | 0,0 | 26,2 | 2,4 | 7,1 | 0,0 | 16,7 | 2,4 | 2,4 |
| 2 | 2,4 | 21,4 | 11,9 | 4,8 | 7,3 | 14,3 | 7,1 | 9,5 | 11,9 | 9,5 |
| 3 | 14,3 | 4,8 | 19,0 | 16,7 | 2,4 | 11,9 | 11,9 | 9,5 | 2,4 | 7,1 |
| 4 | 11,9 | 7,1 | 14,3 | 14,3 | 9,8 | 4,8 | 16,7 | 9,5 | 4,8 | 7,1 |
| 5 | 4,8 | 21,4 | 4,8 | 9,5 | 12,2 | 7,1 | 11,9 | 14,3 | 7,1 | 4,8 |
| 6 | 4,8 | 9,5 | 19,0 | 9,5 | 9,8 | 14,3 | 11,9 | 2,4 | 14,3 | 4,8 |
| 7 | 4,8 | 0,0 | 7,1 | 2,4 | 7,3 | 16,7 | 21,4 | 9,5 | 9,5 | 23,8 |
| 8 | 11,9 | 11,9 | 4,8 | 2,4 | 14,6 | 14,3 | 9,5 | 11,9 | 14,3 | 4,8 |
| 9 | 9,5 | 4,8 | 14,3 | 11,9 | 17,1 | 4,8 | 4,8 | 9,5 | 16,7 | 7,1 |
| 10 | 11,9 | 0,0 | 4,8 | 2,4 | 17,1 | 4,8 | 4,8 | 7,1 | 16,7 | 28,6 |
| Numero risposte | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 | 47 |

Fonte: Indagine Sistema 2015

punti controversi del progetto

1. le infrastrutture ferroviarie
2. l'esercizio ferroviario per passeggeri
3. l'esercizio ferroviario per le merci
4. l'accessibilità, l'intermodalità e la fruibilità
5. le necessarie opere connesse
6. il rapporto con la città e con il bacino metropolitano provinciale
7. le conseguenze su flussi di traffico, TPL e parcheggi
8. gli impatti ambientali, paesaggistici e urbanistici
9. gli interventi di bonifica e le criticità idrauliche
10. i costi e i tempi di cantierizzazione

Nel merito della localizzazione della stazione e delle fermate per l'AC e per il Trasporto Pubblico Locale (SFRM), si registra in entrambi i casi una netta prevalenza per l'attuale stazione di viale Roma, in particolare come punto di connessione del Trasporto Pubblico Locale (Tabb. 7 e 8)

Tab 7. - Localizzazione della stazione lunga percorrenza

| | v.a | v % |
|--|-----------|--------------|
| in prossimità della Fiera | 19 | 41,3 |
| l'attuale stazione in via le Roma | 27 | 58,7 |
| totale | 46 | 100,0 |

Fonte: Indagine Sistema 2015

Tab 8. - Localizzazione della stazione per i trasporto pubblico locale SFRM

| | v.a | v % |
|--|-----------|--------------|
| Fiera e Borgo Berga | 13 | 27,7 |
| l'attuale stazione in via le Roma | 34 | 72,3 |
| totale | 47 | 100,0 |

Fonte: Indagine Sistema 2015

Su tale tema gli esperti hanno inteso argomentare le loro scelte sia quanti sono favorevoli al mantenimento dell'attuale stazione di viale Roma sia quanti auspicano soluzioni diverse come quelle prospettate dalla stazione in prossimità della Fiera e la fermata di Borgo Berga.

Di seguito si riportano alcuni stralci.

a. Favorevoli all'attuale stazione di viale Roma.

L'attuale stazione in viale Roma assicura un migliore servizio alla città e può essere collegata a diverse zone periferiche con diverse linee del servizio urbano (mentre la linea filoviaria prevista per la stazione Fiera richiederebbe in molti casi uno scambio). In generale, le stazioni devono mantenere posizioni abbastanza centrali, per offrire un vantaggio che è peculiare del sistema ferroviario.

Non riesco a percepire il vantaggio di costruire una nuova stazione dismettendo quella vecchia, che ha il valore di essere in centro alla città.

Il potenziamento dell'attuale stazione in viale Roma, con l'implementazione delle opere connesse (dalla realizzazione di parcheggi al miglioramento dell'accessibilità e intermodalità per il necessario interscambio tra ferro e gomma) è la sola soluzione che garantisce a Vicenza di non essere esclusa dai più importanti collegamenti viari (...) non favorisce la costruzione di nuovi artificiali poli attrattivi in zone periferiche (Fiera) e semi-periferiche (Tribunale) della città.



La Stazione in Fiera, l'eventuale interrimento dei binari siano opere troppo costose e impattanti e non siano idonee per una città come Vicenza di 100.000 abitanti. Molto meglio potenziare l'attuale Stazione di via Roma, e migliorare l'intermodalità e l'accessibilità dell'attuale Stazione, che oltre che uno snodo ferroviario è anche un punto di riferimento per la Città.

In tutte le città del mondo la presenza di una stazione centrale rispetto al nucleo storico urbano rappresenta un elemento fondamentale del sistema del trasporto ferroviario.

L'attuale stazione di Viale Roma, con i necessari adeguamenti legati al potenziamento della linea

Milano - Venezia, è in grado di assolvere pienamente la sua funzione non vi è alcun motivo di spalmare il traffico viaggiatori su due stazioni in una città come Vicenza.

Avere una stazione ferroviaria in Centro Storico è un valore aggiunto eccezionale e contribuisce alla struttura urbanistica, che, invece, con la nuova stazione in Fiera vedrebbe un'ulteriore dispersione e sfrangimento.

La stazione centrale è il biglietto da visita di una città, una delle principali porte d'ingresso che qualifica (in bene o in male) la città stessa.

la stazione centrale può effettivamente diventare il fulcro di un sistema più efficiente di trasporto pubblico locale proprio per la sua collocazione

Ritengo assurda la proposta di portare il baricentro dei trasporti ferroviari nella zona industriale di Vicenza. L'esempio più chiaro è dato dalla stazione AV Mediapadana di Reggio Emilia, costata 79 milioni di euro, la quale ha un numero di passeggeri intorno ai 2000 al giorno, contro i 10000 della stazione centrale di Reggio Emilia.

L'attuale stazione ha la fortuna di avere adiacenti delle aree di verde importanti che potrebbero essere facilmente collegate alle infrastrutture esterne, (ad esempio con la realizzazione di un ponte o sottopasso di collegamento con la viabilità a sud del Retrone), con la possibilità di ricavare nel sottosuolo ampi parcheggi e un facile collegamento degli stessi alla stazione, con costi certamente fortemente inferiori a quelli richiesti per la realizzazione della nuova stazione in zona Fiera.

La zona ferroviaria dell'attuale stazione ha capacità tale da rispondere alle esigenze di rinnovo del centro ferroviario senza che si consumi nuovo territorio e si dia spazio alla rendita fondiaria e a maggiori costi per acquisizione di aree di cui non vi è la necessità;

Il nodo con la linea AC dovrebbe essere uno soltanto ubicato in area dove sia più efficace l'interscambio intermodale merci e passeggeri. Le ragioni possono essere ricondotte al modello territoriale del sistema economico vicentino che è diffuso in poli di eccellenza del primario e dei servizi.



b. Favorevoli alle stazioni/fermate della Fiera e Borgo Berga

Nel quadro di un ammodernamento del SFM, può comunque essere valutata l'opportunità di creare una fermata (non stazione) nei pressi dello Stadio e del Tribunale.

Non sembra corretto concepire una rigida alternativa tra le "vocazioni" attribuite a ciascuna delle stazioni considerate, escludendo che una (o la Stazione in Fiera, o la Stazione in viale Roma) possa assolvere contemporaneamente entrambi i ruoli di fermata sia per la linea AC, sia per il sistema SFMR.

Riorganizzazione della mobilità automobilistica che la stazione di viale Roma non sopporta.

L'intermodalità deve essere garantita ed e' quindi indispensabile il riferimento fiera.

SFMR può avere senz'altro stazioni molto leggere in Fiera, a Borgo Berga ma soprattutto, per la posizione delle scuole superiori a Nord, all'Anconetta sulla Vicenza – Schio.

Sarebbe comunque indicata la costruzione di una fermata in zona Fiera (dei semplici marciapiedi) per la discesa dei passeggeri del traffico locale e nelle occasioni di particolari avvenimenti fieristici anche per i treni AV. Prevedere anche un parcheggio per lo scambio gomma-ferro

Costruzione di una "fermata" anche in zona Stadio dove già esiste un parcheggio ed una fermata dei Bus che potrebbe essere una delle fermate (con quella della Fiera) per la futura metropolitana di superficie di Vicenza che utilizzi la linea Vicenza-Schio.

Perché l'infrastruttura ha un senso solo se e' al servizio dell'intero bacino provinciale, ed in questo caso l'accessibilità della stazione in fiera e' garantita dalla presenza o dalla prossima realizzazione di infrastrutture viabilistiche tali da garantire una facile accessibilità al nuovo terminal previsto nel quartiere fieristico. Il posizionamento in viale Roma invece agevolerebbe (in parte) solo i residenti nel centro cittadino, ma costituirebbe, visti i tempi di percorrenza per accedervi dalla periferia della città, un incentivo a preferire soluzioni alternative per tutti gli altri.

Le stazioni Fiera e Tribunale potrebbero svolgere un ruolo complementare alla stazione centrale, trasformando la prima in fermata-stazione porta ovest per il traffico metropolitano regionale, la seconda come fermata di zona, nel quadro di un servizio su ferro anche a servizio dei quartieri della città.

Il progetto "Stazione Fiera" porta a tutta la provincia la possibilità di utilizzare la stazione aumentando di gran lunga il bacino dei passeggeri.



La stazione in Fiera, oltre ad essere fruibile da un bacino di utenza maggiore (tutto l'ovest vicentino), essendo nuova dovrebbe consentire una mobilità migliore, con la creazione di infrastrutture ad hoc, parcheggi e strade che ne rendano maggiormente fruibile l'accesso. Inoltre, la stazione in Fiera consentirebbe di recuperare alla città la stazione di Viale Roma e di ricucire il centro storico con i colli.

La stazione presso il Tribunale, oltre ad essere in prossimità di un centro direzionale/culturale/sportivo unico in città, è molto vicina all'attuale stazione in Viale Roma. La creazione di una linea di filobus che colleghi le due stazioni passerebbe, credo, per l'attuale stazione, garantendo così i collegamenti con il centro urbano.

Evitare di recarsi in centro per usufruire di un treno (penso a pendolari e studenti) con le attuali difficoltà di parcheggio ed offrire una doppia opportunità di fermata "ai lati est-ovest" della città che favorisca anche i pendolari/studenti provenienti da territorio extracomunale.

c. Posizioni diverse e alternative a quelle proposte con il questionario

Non ritengo necessaria la fermata vicentina dell'alta capacità.

Il progetto offre l'occasione di realizzare una serie di stazioni intermedie per un sistema di mobilità provinciale e regionale sul modello della metropolitana leggera.

Concentrandosi nel "problema" TAV/TAC si rischia di accantonare il problema che interessa il maggior numero di utenti, i pendolari del trasporto regionale o extraregionale, sul tavolo anche i costi-benefici della gestione-servizio e il numero dei fruitori ricavi-perdite.

LE MODALITA' DI CONSULTAZIONE DEI CITTADINI

L'ultima parte del questionario si concentrava sulle possibili modalità di consultazione dei cittadini. La problematicità della questione rende complesso chiamare i cittadini ad esprimersi nei termini referendari di SI o NO. Si sono quindi proposte alcune possibili soluzioni, ponendole non in alternativa, ma valutando il grado di accordo da parte dei partecipanti al panel, precisamente:

- una consultazione che affronti in modo problematico le questioni attinenti il progetto ferroviario e le opere complementari;
- tavolo di concertazione delle associazioni sociali e culturali, degli enti di rappresentanza professionale, sindacale e di categoria

la consultazione in forma referendaria o demoscopica ha fatto registrare un tasso di accordo pari al 45,7%, alta è stata anche la percentuale che sono in disaccordo 37,0%, mentre l'ipotesi del tavolo di concertazione con le associazioni e gli enti di

rappresentanza è risultata una ipotesi apprezzata da quasi tutti i partecipanti al panel: l'86,7% si trova d'accordo e solo l'11,1% in disaccordo.

Tra quanti hanno risposto che sono d'accordo con la consultazione si sono poste tre opzioni: una consultazione estesa ad un vasto campione, una indagine demoscopica in rappresentanza dei cittadini di Vicenza, una indagine demoscopica estesa ai cittadini dell'area metropolitana. Quest'ultima opzione è stata quella che ha raccolto il consenso maggiore (81%).

Tab 9. - Possibili modalità di consultazione (valori %)

| | accordo | disaccordo | indifferente | totale |
|-------------------------|---------|------------|--------------|--------|
| consultazione | 45,7 | 37,0 | 17,4 | 100,0 |
| tavolo di concertazione | 86,7 | 11,1 | 2,2 | 100,0 |

Fonte: Indagine Sistema 2015

Tab 10. - Modalità auspicata per consultare i cittadini (valori %)

| | |
|--|--------------|
| un vasto campione statistico di vicentini | 14,3 |
| un campione statistico demoscopico di vicentini | 4,8 |
| un campione rappresentativo della realtà metropolitana | 81,0 |
| totale | 100,0 |

Fonte: Indagine Sistema 2015

Anche su tale tema gli esperti hanno inteso argomentare le loro scelte, di seguito si riportano alcuni stralci.

Se la città ricomincia a discutere sulla questione, aprendo la breccia ai molti interessi particolari che potrebbero opporsi ad un'opera comunque essenziale, il rischio è che l'opera prevista non venga fatta.

Sembra alquanto discutibile ipotizzare meccanismi di "partecipazione democratica" attuati con le metodologie dei sondaggi (...) Quanto all'idea di estendere comunque la consultazione al di fuori del perimetro geografico-amministrativo del Comune di Vicenza, avrebbe certamente una sua ragion d'essere nella valenza di carattere sovra-comunale di molte delle questioni legate al passaggio ed alla sosta della linea AC in Vicenza.

Sarebbe interessante capire, nell'ottica anche delle smart cities, come la trasformazione digitale in atto possa influenzare scelte valutate e decise anni fa e che oggi si confrontano con scenari completamente diversi.

Per quanto riguarda la Consultazione dei cittadini e il Tavolo di Concertazione, è di fondamentale importanza che siano preceduti da un'opera di informazione



Ritengo che il dibattito pubblico vada preceduto da una documentazione di base che fornisca al “cittadino” la situazione di fatto, in relazione alle problematiche del trasporto ferroviario che riguarda il territorio vicentino

Ritengo che il metodo più efficace di coinvolgimento dei cittadini sia quello che più si avvicina al "Dibattito Pubblico". Poiché in Italia non c'è una legge specifica sulla partecipazione dei cittadini si dovrebbe fare uno sforzo per applicare questo metodo al caso in esame.

La consultazione demoscopica dovrà essere preceduta da una comunicazione mirata anche attraverso la produzione e la diffusione di video documentari che utilizzino il sistema della narrazione per immagini dei diversi contributi esperti, delle opinioni dei pro e dei contro e dei link per eventuali approfondimenti tematici.

Non mi pare utile una consultazione su un tema difficile come questo. L'amministrazione dovrebbe assumersi la responsabilità di una decisione, indipendentemente dal giudizio dell'opinione pubblica, che è sempre manovrata da pochi, ben organizzati. La maggior parte dei cittadini non ha un'idea chiara su questo tema, proprio perché è un tema difficile.

La politica faccia la sua parte assumendosi le responsabilità per cui viene eletta e non delegando a chi già li ha delegati con il voto!

Il dibattito non ha coinvolto finora le categorie di cittadini/impresе con maggiore esperienza di viaggi a lunga percorrenza.