

VICENZA Ieri il commissario straordinario ha incontrato in Provincia i sindaci interessati dal passaggio dell'opera

Tav in città entro il 2027 «Completata in 8 anni»

Vincenzo Macello parla dei cantieri della Brescia-Padova: «La nostra ambizione è di finire l'Alta Velocità tra il 2028 e il 2029»

Nicola Negrin

●● La Tav arriverà in città nel 2027 e il tratto Brescia-Padova sarà completato tra il 2028 e il 2029. A dir-

lo ieri in Provincia, davanti ai sindaci interessati dal passaggio della grande infrastruttura, è il commissario straordinario Vincenzo Macello, incaricato dal governo Draghi di seguire la realizzazione dell'opera che costerà

9 miliardi di euro. Il cronoprogramma prevede entro il 2026 di finire il tratto Verona-bivio Vicenza, ad Altavilla. L'assessore regionale De Berti: «L'Alta Capacità è fondamentale per il Veneto».

In cronaca pag.10-11

LA GRANDE OPERA Il commissario straordinario ha incontrato i sindaci interessati dalla tratta

Tav, Rfi tira la volata e indica il traguardo «Finita entro 8 anni»

Vincenzo Macello spinge i cantieri della Brescia-Padova: «L'ambizione è completarla tra il 2028 e il 2029: già nel 2022 i primi lavori in città»

Nicola Negrin

nicola.negrin@ilgiornaledivicenza.it

●● Si parla di alta velocità Brescia-Padova. Quindi si parla dell'alta velocità che transiterà nel territorio vicentino. Dell'opera se ne parla più o meno da trent'anni, certo. Ma adesso per parlarne si può partire dalla fine. Già, perché sembra quasi da non credere - e in effetti pare quasi impossibile - ma ora Rete ferroviaria italiana indica il traguardo di quell'infrastrut-

tura tanto attesa quanto spesa. È meglio prendere carta e penna per segnarsi le parole di Vincenzo Macello. Non un tecnico qualunque, ma il commissario straordinario nominato dal governo per la grande opera che da Brescia a Padova vale circa 9 miliardi di euro. «La Brescia-Verona - annuncia l'ingegnere dirigente di Rfi - sarà terminata a fine 2025. La Verona-bivio Vicenza, vale a dire il primo lotto funzionale, in agosto 2026. L'attraversamento della città di Vicenza

nel 2027. E il terzo lotto Vicenza-Padova, quello che chiuderà il corridoio, abbiamo l'ambizione di concluderlo tra il 2028 e il 2029».



A tutta velocità Solo il tempo dirà se le ambizioni si trasformeranno in realtà. Quasi tutti i sindaci presenti all'incontro voluto dalla vicepresidente della Regione e assessore alle infrastrutture e trasporti Elisa De Berti e andato in scena ieri pomeriggio in Provincia di Vicenza si sono in ogni caso mostrati sorpresi dalle tempistiche illustrate dal commissario straordinario. Macello, però, non si tira indietro. «Sì - conferma - è un'impresa sfidante ma sono fiducioso per una serie di motivi: il primo è che abbiamo sempre lavorato in maniera collaborativa con la Regione». C'è poi l'aspetto politico. Con la scelta di Mario Draghi di puntare sull'opera per chiudere il corridoio nord dell'alta velocità: «Di certo - prosegue il commissario - la tratta Brescia-Padova è considerata come una priorità da questo governo, altrimenti non si spiegherebbe l'inserimento nel Pnrr e i soldi aggiuntivi che sono arrivati con il Fondo complementare». Ed è qui il terzo aspetto dell'accelerata: si legge Pnrr, si legge Europa, si leggono tempi certi, quindi scadenze, ma soprattutto iter più rapidi. «L'inserimento dell'opera nel Piano nazionale di ripresa e resilienza consente, per decreto, la velocizzazione degli iter autorizzativi che sono quelli che spesso rallentano le opere perché sono delicati. Ad esempio per la verifica d'impatto ambientale c'è una commissione dedicata. E poi ovviamente va tenuta in considerazione la struttura commissariale che rappresento. Consente, per legge, un di-

mezzamento dei tempi autorizzativi. Infine, abbiamo anche ottimizzato le tempistiche delle attività negoziali».

Le tappe Insomma, motivazioni per credere che la Tav possa davvero arrivare a conclusione entro il 2029 ce ne sono. Un passetto alla volta, certo. Anzi, un lotto funzionale alla volta. Si comincia dalla Brescia-Verona: «Siamo al 15 per cento dell'opera e l'attivazione è prevista per le Olimpiadi nel 2026, quindi fine lavori nel 2025». C'è poi la Verona-bivio Vicenza (definito primo lotto funzionale della Verona-Padova): «Siamo riusciti a inserirla nel Pnrr con una rivisitazione importante del cronoprogramma che prevedeva una data di attivazione oltre il 2026 e siamo riusciti a contrattualizzare con il general contractor un programma lavori che finisce ad agosto 2026; in tempo per la rendicontazione ultima verso la comunità europea». Si passa quindi all'attraversamento della città di Vicenza (secondo lotto): «Con il fondo complementare al Pnrr è stata finanziata la realizzazione dell'intero tratto» che arriva fino in stazione «e quindi ai 150 milioni si sono aggiunti 925 milioni di euro. Il che vuol dire che abbiamo a disposizione un miliardo e 75 milioni». Molti di più di quei 850 stimati inizialmente. «C'è stato in effetti un aumento dei costi con il passaggio dal progetto preliminare al definitivo. Non ci sono state, però, modifiche significative all'opera che ora è integralmente finanziata. Data presunta di attivazione: 2027».

Data presunta di avvio dei lavori: «Secondo semestre del 2022; ad oggi stiamo rivedendo alcuni punti e a breve sarà chiusa la progettazione definitiva». Infine, ecco il Vicenza-Padova (terzo lotto): «Abbiamo i 25 milioni per la progettazione definitiva e una volta condivisa la soluzione con il Comune di Vicenza possiamo passare dallo studio di fattibilità della Vicenza-Grisignano e dal progetto preliminare della Grisignano-Padova direttamente al progetto definitivo da Vicenza a Padova». In questo caso, però, mancano i soldi (1,5 miliardi): «Quando si hanno 25 milioni per la progettazione definitiva c'è ragionevole certezza che il miliardo e mezzo che manca possa arrivare in tempi rapidi. Tempistiche? L'ambizione è di completare la tratta tra il 2028 e il 2029».

Da 140 a 320 Alta velocità, dunque, ma soprattutto alta capacità, come sottolinea Elisa De Berti. «Quest'opera - commenta - non è fondamentale per risparmiare cinque minuti sulla linea ferroviaria. È importante per liberare la linea storica che oggi è saturata e permettere quindi, una volta completati i lavori, di potenziare il servizio di trasporto pubblico locale, dando così la possibilità di scegliere di prendere il treno e non l'auto». Gli effetti si traducono in numeri: «Passeremo, infatti, da un modello di esercizio di 142 treni ad oltre 300. Questo grazie a un servizio "omotachico" che darà risposte a un territorio che necessita di tanti treni».

●
© RIPRODUZIONE RISERVATA

●● I numeri

5

Il costo in miliardi dell'opera



La Tav Verona-Padova, opera che costa complessivamente oltre 5 miliardi di euro inserita nel corridoio Mediterraneo, è divisa in tre lotti funzionali

2,47

Miliardi del primo lotto

È ovviamente il più avanzato. Ad agosto è stata consegnata l'opera e nei mesi scorsi c'è stata la firma tra Iricav 2 e Rfi che ha sbloccato anche il sub-lotto costruttivo numero due. Ha una lunghezza di 44 chilometri. I lavori si concluderanno nel 2026

1

Miliardo per il secondo lotto



Sono lievitati i costi dell'attraversamento della città. Recentemente con il fondo complementare al Pnrr sono stati aggiunti 925 milioni ai 150 già in cassetto

26,1

Chilometri del terzo lotto

È il lotto che ancora non ha fatto parlare di sé. Il commissario straordinario Vincenzo Macello ha ribadito che ci sono 25 milioni a disposizione (5 sul 2021 e 20 per il prossimo anno) per la progettazione e l'obiettivo è accelerare l'iter per la definizione

●●

Di chi si tratta

L'identikit del commissario straordinario

Vincenzo Macello è un dirigente di Rete ferroviaria italiana, direttore del settore investimenti. Con decreto firmato dalla presidenza del Consiglio dei ministri lo scorso aprile è stato nominato commissario straordinario della tratta dell'alta velocità Brescia-Verona. Tra i compiti: «Assunzione di ogni determinazione ritenuta necessaria - si legge - per l'avvio o per la prosecuzione delle attività, eserciterà i propri poteri nella gestione delle attività di programmazione, degli iter

autorizzativi, delle progettazioni, delle procedure di affidamento, dell'esecuzione dei lavori e della messa in servizio dell'opera Brescia Padova». L'opera, si legge sempre nel documento, ha un costo stimato di 8,6 miliardi e al momento ha un finanziamento disponibile di 5,4 miliardi. Non è l'unica opera che deve seguire da commissario straordinario. C'è anche il potenziamento della linea Venezia-Trieste, il raddoppio della linea Genova-Ventimiglia, la linea Roma-Pescara e il potenziamento della direttrice Orte-Falconara. Quello di Macello è un volto noto, visto che da tempo è all'interno di Rfi.

«Mi sono laureato nel 1992 - ha raccontato lui in un'intervista - e subito dopo ho partecipato al concorso per ispettori promosso dall'Ente Ferrovie dello Stato». Vince, e da lì inizia l'ascesa all'interno della società. Diventa dirigente Rfi in Liguria e successivamente in Lombardia ricopre il ruolo di direttore della produzione Rfi. Nel gennaio 2018 avviene il disastro di Pioltello a Cremona, con 3 morti e 46 feriti per il deragliamento di un treno. Tra gli indagati anche lo stesso Vincenzo Macello che successivamente si trasferisce a Roma.

LE AZIENDE IN CANTIERE Iricav Due

L'esperienza di Genova per costruire l'opera

Iricav due è il general contractor a cui è affidata la progettazione e la realizzazione della nuova linea ferroviaria ad alta capacità veloce Verona-Padova. Il consorzio è costituito per l'83 per cento dal Gruppo Webuild (di cui il 37,49 per cento è di Astaldi) e per il 17 per cento da Hitachi Rail Sts con altre piccole partecipazioni di Fintecna e Lamaro Appalti (0,01 per cento ciascuno). Webuild è il colosso che ha costruito il nuovo ponte di Genova. La linea Tav Verona-Padova è commissionata da Rfi (Gruppo Fs Italiane) e il contratto per l'avvio dei lavori

del primo lotto funzionale "Verona – Bivio Vicenza" è stato firmato ad agosto 2020. «La nuova linea Verona-Padova, con un investimento dal costo complessivo stimato in circa 5 miliardi di euro, rappresenta un nuovo tassello nel percorso di rilancio economico e dell'occupazione che fa leva sulle infrastrutture, con la creazione di circa 4.000 posti di lavoro tra diretti ed indiretti. Con la realizzazione della linea alta velocità Milano-Venezia, inoltre, il 75% della popolazione italiana sarà servita con linee ad alta velocità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**“Attraverso
il Pnrr c'è
una velocizzazione
dell'intero iter
autorizzativo**

Vincenzo Macello
commissario straordinario Tav



**“Non saranno
i 5 minuti
in meno a fare
la differenza
ma i 160 treni in più**

Elisa De Berti
vicepresidente Regione Veneto





La simulazione dall'alto A Montebello le due linee viaggeranno separate