

Bretella aeroporto, stop in Regione

►Pesanti rilievi della commissione Via sul progetto Rfi per portare i treni dalla stazione a Tessera. Dubbi anche sugli espropri

Ultimatum della Regione a Rfi e Italferr per il progetto della bretella ferroviaria che porterà il treno a Tessera. La Commissione regionale per la valutazione d'impatto ambientale ha dato dieci giorni ai promotori del progetto per fornire una serie di chiarimenti ulteriori rispetto a quelli già forniti a fine luglio. La Regione vuole vedere chiaro sulla lievitazione dei costi, dato che rispetto al primo

progetto del 2013 si è passati da 100 a 500 milioni di euro. Dubbi sono inoltre sollevati sul tracciato "a cappio" della linea che, dopo avere raggiunto il Marco Polo, tornerebbe indietro dopo avere aggirato lo scalo. Ma desta preoccupazione anche il taglio alla somma prevista per gli espropri, che da 14 milioni sarebbe passata a 10: una cifra ritenuta troppo esigua per rimborsare i proprietari.

Trevisan a pagina X

Bretella di Tessera, ultimatum a Rfi

►La Commissione Via regionale chiede chiarimenti sul progetto di collegamento ferroviario per l'aeroporto

►Nel mirino la scelta del tracciato, i costi per i trasporti per Palazzo Balbi e il taglio del budget per gli espropri

AEROPORTO

MESTRE Le integrazioni non sono bastate e, soprattutto sulle questioni più delicate, la Commissione Via regionale è tornata a scrivere a Rfi e a Italferr per chiedere che chiariscano il perché delle scelte fatte nel progetto definitivo depositato il 4 maggio scorso per la bretella ferroviaria che dovrà collegare l'aeroporto con la linea Venezia-Trieste e, da lì, con la stazione di Mestre.

LE TRE MAGGIORI CRITICITÀ

Il "cappio", i costi caricati sulla Regione a causa del numero di treni locali che si prevede di far passare per quel nuovo tratto ferroviario, e il taglio dei prezzi degli espropri di terreni e fabbricati sono i tre filoni principali del documento che la Direzione Ambiente dell'Area tutela e sviluppo del territorio della Regione Veneto ha inviato agli autori e ai promotori del progetto da circa 500 milioni di euro, in buona sostanza la spina dorsale dell'intero intervento che i componenti della Via non hanno chiara nonostante Rfi e Italferr lo scorso 30 luglio avessero già presentato integrazioni per rispondere alle prime richieste di chiarimento. Pochi giorni dopo, il 5 agosto, la Regione aveva convocato l'"Inchiesta Pubblica" ascoltando tutti i portatori di interesse, da Comune e Città Metropolitana di Venezia ai proprietari di Terreni tra Tessera e Dese, fino alle aziende insediate in quell'area, tutti coinvolti per l'incidenza del progetto sul traffico automobilistico, sull'am-

biente, sulle proprietà che verranno smembrate, sul Quadrante Tessera dove dovrà sorgere il nuovo stadio del Venezia Calcio e la cittadella dello sport e dell'intrattenimento. Anche in seguito a quanto emerso in quell'occasione (nel corso della quale i responsabili di Rete ferroviaria italiana avevano ribadito che la maggior parte delle osservazioni non è inerente alla procedura attuale, ossia alla valutazione d'impatto ambientale, Via, e quindi in pratica non avevano risposto) ora la Regione è tornata a chiedere ulteriori chiarimenti, e ha dato a Rfi e Italferr dieci giorni di tempo per rispondere perché intende completare il suo lavoro entro la fine del mese.

La Commissione Via chiede in particolar modo di capire perché dal progetto originario del 2003 che prevedeva un investimento di un centinaio di milioni di euro, si sia arrivati al definitivo attuale che comporta un esborso di circa 500 milioni per una bretella definita "passante" ma che in realtà più di qualcuno ha chiamato "cul de sac" dato che collegherà l'aeroporto solo con la stazione di Mestre, e quindi i treni non potranno né arrivare da San Donà o Trieste, né proseguire per San Donà o Trieste, e nemmeno tutte le altre linee ferroviarie potrebbero transitare per l'aeroporto se non attraverso una doppia manovra in stazione a Mestre. La bretella di circa 8 chilometri, buona parte dei quali in galleria a forma di cappio, che oltretutto lambirà le case di Tessera, avrà questa forma per consentire ai treni di en-

trare in aeroporto e ripartire sempre nella stessa direzione, percorrendo appunto un grande cerchio, evitando così che debbano tornare indietro come avviene nelle stazioni di testa che ci sono nella maggior parte degli aeroporti.

Su questo aspetto la Commissione scrive a Rfi e Italferr che nelle integrazioni del 30 luglio scorso ripropongono l'analisi multicriterio alla base del progetto ma «senza porre in evidenza i benefici apportati da tale soluzione che ne dimostrino i vantaggi» rispetto al progetto del 2003.

TROPPI COSTI PER LA REGIONE

Altro punto critico rilevato riguarda il modello di esercizio, e la Commissione chiede di chiarire le motivazioni «per cui si ipotizzerebbero l'instradamento di tutti i treni regionali da e verso Trieste per la bretella dell'aeroporto, con il conseguente aumento dei tempi di percorrenza per i passeggeri pendolari». Dall'analisi di tutta la documentazione del progetto e delle integrazioni, oltretutto, «tale soluzione di esercizio non pare giustificata e comporta un maggior onere per le finanze regionali».

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il progetto



Otto chilometri di nuovi binari

La linea per l'aeroporto progettata da Rfi e Italferr sarà lunga otto chilometri don una diramazione dalla Venezia-Trieste che porterà allo scalo di Tesserà per poi tornare indietro con un percorso cosiddetto "a cappio".

La linea sarà pronta per i Giochi del 2026

MOBILITÀ

MESTRE Il progetto di collegamento per l'aeroporto Marco Polo, da anni caldeggiato da Save, la società di gestione dell'aeroporto Marco Polo, è stato varato lo scorso giugno dopo avere raccolto le osservazioni presentate da soggetti istituzionali e privati interessati all'operazione. Il percorso ipotizzato a binario unico si snoda lungo otto chilometri, parzialmente in trincea e in tunnel, dalla linea ferroviaria Mestre-Trieste. Il costo preven-

tivato è di poco inferiore a 500 milioni di euro, da realizzare, stando alle stime dei progettisti di Italferr e Rfi, in 49 mesi di lavoro, in modo da concludere l'opera in tempo per i Giochi olimpici invernali di Milano e Cortina del 2026.

Il progetto ha incontrato però l'opposizione in sede locale di forze della maggioranza - Comune in testa - e dell'opposizione, con il parlamentare Pd Nicola Pellicani che due settimane fa ha chiesto l'intervento del Governo per vedere chiaro sul progetto, in particolare sul protocollo d'intesa siglato ancora nel 2017 da Rfi, Save ed Enac. Ma i dubbi riguardano anche gli espropri previsti di abitazioni e attività produttive situate lungo il tracciato e le modalità di scavo di milioni di metri cubi di terreno potenzialmente contaminato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



TRACCIATO La Commissione Via regionale chiede chiarimenti sulla soluzione "a cappio" per il tracciato della nuova linea