

## Venezia

Treni all'aeroporto  
Marco Polo:  
progetto bocciato

Il Cipess ha bocciato le bretella ferroviaria per collegare l'aeroporto Marco Polo di Tessera alla linea Venezia-Trieste. Il Comitato interministeriale, riunito in questi giorni proprio per valutare il progetto da circa 500 milioni di euro di Rfi e Italferr, ha rilevato criticità, soprattutto secondo il ministero dei Beni culturali, riguardo in particolare alla galleria lunga 3 chilometri e mezzo e profonda 12 metri in un'area delicata dal punto di vista idrogeologico, in mezzo al corso di due fiumi e nella zona archeologia di Altino.

Trevisan a pagina 9

# Venezia, stop al progetto per i treni al Marco Polo

► Parere negativo del Cipess alla bretella ► Ora la decisione definitiva sul progetto che prevede scavi in zone archeologiche di Save spetta al Consiglio dei ministri

## IL CASO

**MESTRE** Il Cipess ha bocciato le bretella ferroviaria per collegare l'aeroporto Marco Polo di Tessera alla rete nazionale, e nello specifico alla linea Venezia-Trieste. Il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, riunito in questi giorni proprio per valutare il progetto da circa 500 milioni di euro di Rfi e Italferr, ha rilevato troppe criticità, soprattutto secondo il ministero dei Beni culturali, riguardo in particolare alla galleria lunga 3 chilometri e mezzo e profonda 12 metri, con paratie in cemento armato gettate entro terra a 25 o 30 metri di profondità, una vera e propria diga sotterranea in un'area delicata dal punto di vista idrogeologico, in mezzo al corso di due fiumi e nella zona archeologia di Altino, l'origine di Venezia. In secondo luogo per la prevista demolizione totale del vecchio borgo di Ca' Litomarin, villaggio rurale di una ven-

tina di case risalente ai primi del Novecento.

Cosa succede ora? In base alla legge 400 del 1988, in caso di dissenso su provvedimenti tra amministrazioni statali, si rimette la decisione al Consiglio dei Ministri. Sarà, dunque, il Consiglio dei ministri che dovrà decidere se un borgo rurale e un sito archeologico prevalgano sull'interesse pubblico per un'opera che renderà l'aeroporto intercontinentale un hub intermodale come tutti gli altri scali intercontinentali del mondo.

Il problema è che almeno in Italia non ci sono scali collegati da stazioni ipogee (sotterranee) e con la soluzione "a cappio", ossia con un circolo che consente ai treni di girare in tondo senza dover, invece, arrivare a destinazione all'aeroporto e poi tornare indietro: a Roma, Milano, Firenze, infatti, le stazioni sono tutte di testa. E non a caso il progetto originario della bretella per il Marco Polo, già condiviso da tutti e approvato dal Cipe il 27 maggio 2005, prevedeva proprio una

stazione di testa e costava 223 milioni di euro invece di 500. Perché si è deciso di cambiarlo? Perché Enrico Marchi, il presidente del gruppo Save che gestisce Tessera e Treviso e coordina pure Verona e Brescia, sostiene che i passeggeri risparmieranno tempo e l'aeroporto verrà inserito in una linea principale e non in un cul de sac.

## UN AFFARE

«Per rendere possibile tutto ciò sarà necessario lo scavo e il ricollocamento di 1 milione e 400 mila metri cubi di terreno. Un'enormità che significa soprattutto un grande affare, non certo per il territorio e per la co-



munità veneziana», sostiene il parlamentare veneziano del Pd, Nicola Pellicani, che ha presentato più interrogazioni sulla vicenda, riferendosi alle aree agricole che Save affitterà alle imprese per ospitare quella montagna di terra, mentre ci sarebbero anche le aree del Comune che potrebbero ricevere quei sedimenti: «Tutti siamo favorevoli al collegamento ferroviario con l'aeroporto - insiste Pellicani -, ma per questo non è necessario un intervento così impattante. Il progetto originario prevede un collegamento del Marco Polo con il Sfmr mediante un'asta di superficie e stazione di testa. Se a quel progetto si fosse dato seguito, già da anni avremmo un essenziale collegamento ferroviario concepito con modalità di esercizio sostenibili, come nei migliori aeroporti d'Europa, invece di ricorrere a soluzioni rischiose sul piano costruttivo, funzionale e finanziario».

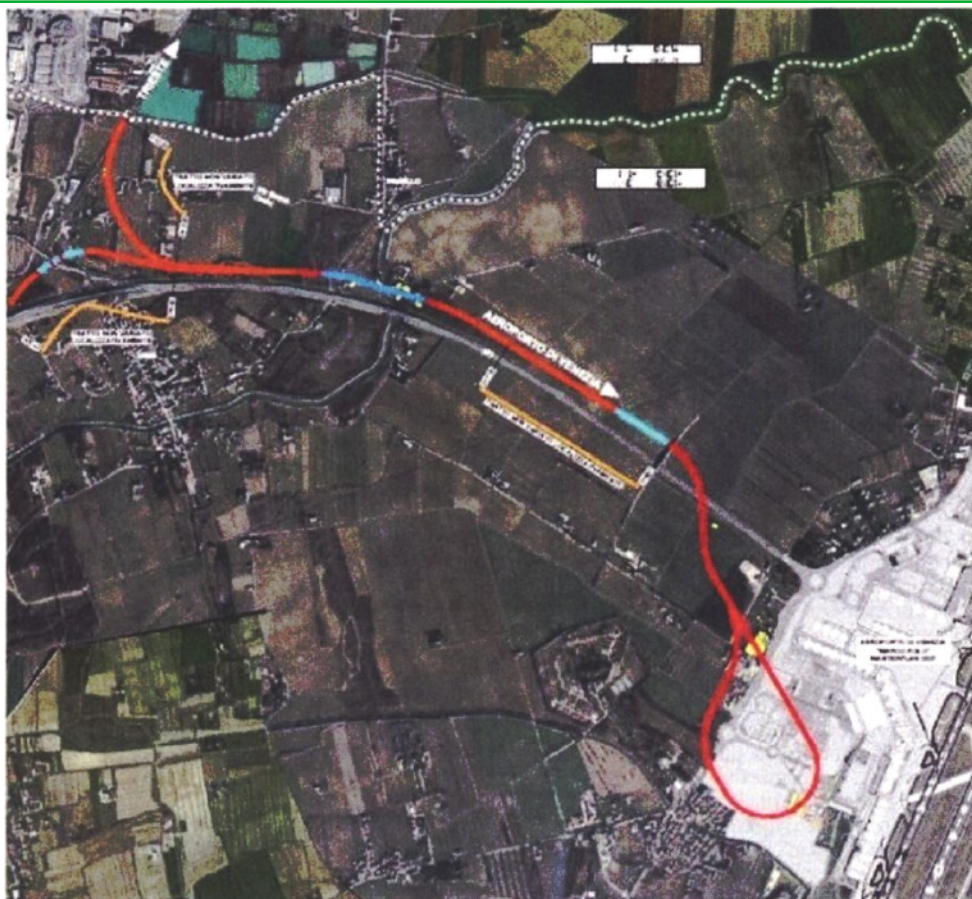
**ICOMITATI**

La considerazione anche dei comitati di cittadini che si stanno battendo per una modifica del progetto è che l'aeroporto di Roma, con una stazione ferroviaria di testa, movimentata oltre 20 milioni di passeggeri l'anno (non in periodo Covid), mentre Tessera ne ha 11, quindi a maggior ragione sarebbe sufficiente il vecchio progetto. Inoltre quest'area, a differenza di Fiumicino, è un sito Unesco, e la stessa Unesco nel documento che boccia le Grandi Navi definisce il progetto per la bretella "impattante".

Per Venezia, però, nel Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza) c'è solo questo progetto, oltre ad alcuni interventi sul porto, e poi la bretella sarà funzionale alle Olimpiadi invernali di Cortina nel 2026. «Il Consiglio dei ministri - avverte Pellicani - e in particolare il ministero dei Trasporti che ora si chiama Mims, ovvero Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, proprio per evocare anche nel nome la sostenibilità, si devono prendere le proprie responsabilità: devono spiegare al mondo come mai stiamo mandando in malora il porto per far piacere all'Unesco, e a Tessera invece può passare tutto».

**Elisio Trevisan**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



PROGETTO Una veduta aerea dell'area sulla quale dovrebbe passare la bretella ferroviaria (in rosso)