

Mestre

email: mestrecronaca@gazzettino.it
 Redazione via Torino 110, Mestre
 Tel. 041.665111 - Fax 041.665160

NUOVI BINARI

Il Governo rilancia la linea ferroviaria dei Bivi e il collegamento con l'aeroporto

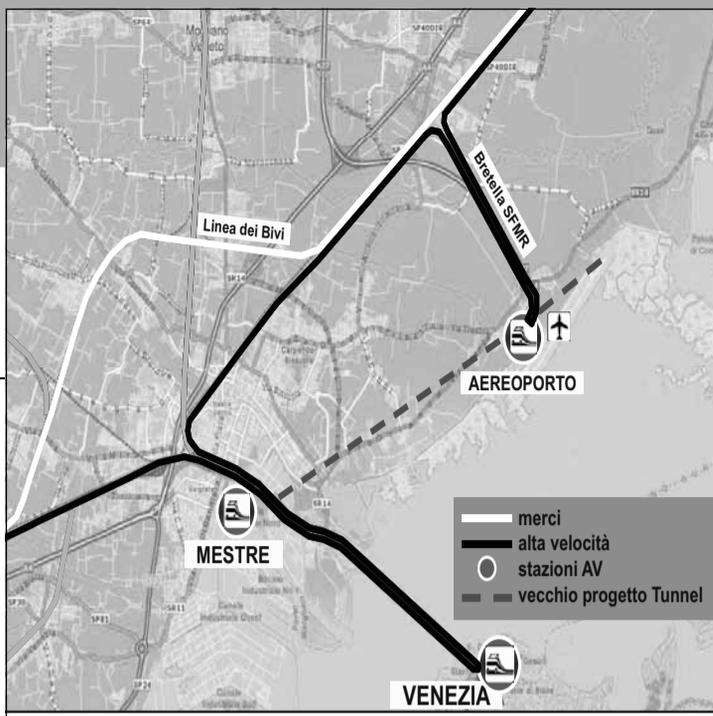
Alberto Francesconi

MESTRE

Sorride il governatore veneto Luca Zaia, se la gode il commissario Bortolo Mainardi, artefice del tracciato alternativo alla Tav "litoranea" fra Venezia e Trieste, con i sindaci e le associazioni che si erano battute per una revisione del progetto di Italferr.

Da oggi però il "nuovo corso" della linea ferroviaria ad Alta capacità, con l'ammmodernamento della linea attuale che consentirà di circolare a 200 chilometri orari fra Mestre e Trieste, riparte da zero, o quasi. È vero che il ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi ha annunciato che per la tratta Mestre-Ronchi sono disponibili 700 milioni di euro. Tra il dire e il fare però c'è di mezzo un iter piuttosto complesso. Prima di tutto Rfi dovrà mettere mano a un progetto preliminare, dato che al momento le uniche carte sono quelle elaborate da Mainardi nello studio di fattibilità del tracciato in affiancamento alla linea attuale. C'è poi da progettare ex novo la tratta Portogruaro-Ronchi, dato che il mandato di Mainardi era limitato alla provincia di Venezia; poi il tratto conclusivo che porterà a Trieste.

Più a monte, però, c'è da risolvere il nodo della linea dei Bivi, che nel piano del



merci
 alta velocità
 stazioni AV
 vecchio progetto Tunnel

ALL'AEROPORTO

Addio fermata sotterranea a Tessera

Il collegamento ferroviario per l'aeroporto non prevede più il tunnel in gronda lagunare ma una "bretella" da Dese fino a Tessera.

LE MERCI

Da risolvere ancora il nodo del ripristino dei Bivi

IN ARCHIVIO

Sparisce la stazione sotterranea in aeroporto

La Regione: niente soldi per la Tav

Palazzo Balbi solleva l'incognita dei finanziamenti per il collegamento con il Marco Polo

commissario dovrebbe essere ripristinata per il traffico merci: com'è noto la linea, mai dismessa dalle Ferrovie, è di fatto scomparsa nel tratto che dal Terraglio va fino al Bivio Carpenedo, a Nordest di Mestre. Qui la linea corre quasi in mezzo alle case e i comitati civici hanno già annunciato battaglia per il timore che il tracciato alternativo al contestato tunnel fra Mestre e Tessera (costo stimato 700 milioni) vada a scapito della qualità della vita dei residenti del Terraglio.

Ma a Palazzo Balbi, archiviato il tracciato litoraneo, si fa notare che al di là delle enunciazioni di principio, resta tutto da scrivere anche un altro capitolo delle infrastrutture ferroviarie che riguardano Venezia: il collegamento con l'aeroporto Marco Polo. È vero che il progetto preliminare, che

prevede una linea a doppio binario di 6,850 chilometri da Dese a Tessera, con fermata intermedia nell'area del futuro stadio, ha incassato l'ok del Cipe ancora nel 2005. Ma i 224 milioni di euro necessari per realizzare l'opera, che rientra nel terzo stralcio del progetto Sfmr, al momento non ci sono.

Di sicuro, in un quadro ancora incerto dal punto di vista finanziario, c'è che il tracciato in tunnel fino a Tessera, dove era prevista una stazione sotterranea, non si farà. E Save, alle prese con i primi cantieri del Masterplan aeroportuale, dovrà rivedere i suoi piani. E lo stesso dovrà fare la Regione, dato che nel Ptrc approvato nell'aprile dello scorso anno figurava ancora la stazione sotterranea.

© riproduzione riservata

LE REAZIONI

«Tempo e soldi sprecati indagherà la Corte dei conti»

Pigozzo (Pd) punta il dito contro palazzo Balbi

Politici e categorie plaudono alla decisione del Governo di puntare sul tracciato dell'Alta capacità parallelo alla linea esistente. La scelta «quanto mai opportuna» commenta il deputato Pd Michele Mognato - Ha prevalso alla fine il buon senso. Auspico adesso che "l'altra Tav" divenga presto realtà, dando avvio immediato alla progettazione e successiva realizzazione nella certezza delle risorse disponibili senza che passino anni come il collegamento della stazione di Mestre con l'aeroporto di Tessera». «È una vittoria su tutti i fronti - gli fa eco il presidente di Cia Venezia Paolo Quaggio - le parole del ministro delle infrastrutture Lupi sull'abbandono del tracciato balneare della Tav e sull'ampliamento della linea esistente rispecchiano totalmente la battaglia che stiamo conducendo da anni. È importante che la Regione si sia resa conto di quanto fosse devastante per il territorio l'ipotesi balneare». Un altro deputato, il leghista Emanuele Prativiera, allarga la visione al progetto della Nuova Romea: «Si prenda esempio dalla vittoria ottenuta per la Tav - scrive in una nota - La soluzione rimane nella condivisione del progetto. Dove il territorio lavora assieme si può vincere e farsi ascoltare da Roma, evitando che i progetti siano calati dall'alto».

In ogni caso la soluzione indicata dal ministro Lupi apre, per il consigliere regionale del Pd Bruno Pigozzo, un altro problema: «Resta il salatissimo conto economico provocato dalle posizioni altalenanti delle Giunte regionali venete degli ultimi otto anni: un milione di euro per ogni anno di questa delirante incertezza. Soldi che potevano più utilmente venire impiegati per le innumerevoli emergenze sociali che interessano la nostra regione, e sui quali chiediamo la verifica della Corte dei Conti».

Anche l'ex deputato Rodolfo Viola punta il dito sulla Regione: «Nel momento in cui il presidente plaude alla nuova soluzione - dichiara - è bene che qualcuno gli ricordi le sue responsabilità politiche e amministrative in questa vicenda. Magari quei due milioni e mezzo di euro potevano essere spesi per il rischio idraulico nel Veneto orientale, visto che questa è la spesa minima che il Consorzio di bonifica di quel territorio ha stimato dovrebbe essere spesa per cominciare a metterlo in sicurezza».

© riproduzione riservata

L'AUTORITÀ PORTUALE

«Una soluzione per tre problemi aperti»

«Finalmente». Così Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale, commenta la decisione del Governo di rilanciare la tratta ferroviaria del Corridoio europeo "Mediterraneo" da Brescia a Trieste. «Un miliardo e 800 milioni di euro - sostiene Costa - sono una cifra che consente di ipotizzare interventi utili e risultati importanti. Adesso si tratta di utilizzarli bene e questo dipende fondamentalmente dalla definizione di un cronoprogramma serio» per completare entro il 2030 la rete. E la soluzione, per l'ex sindaco di deve rispondere contemporaneamente a tre questioni. «In primis consentire l'offerta di un servizio ferroviario efficiente per i pendolari che costituisca l'ossatura fondamentale della città metropolitana di Venezia, che ci si augura al più

PORTO

Il presidente Paolo Costa



presto estesa a Padova e Treviso. In secondo luogo, realizzare un allacciamento efficiente del porto di Venezia a Marghera alla rete di Alta Capacità per l'inoltro di traffici sia verso Ovest, Padova ed oltre, verso la Lombardia e il Brennero, sia verso Tarvisio che verso Trieste». Infine, conclude Costa, «realizzare un collegamento passante tra l'aeroporto di Venezia e l'Alta velocità. La soluzione che consentirà di trasformare lo scalo veneziano da ottimo aeroporto a servizio del Nordest in fattore di

L'OBIETTIVO

Rete completata entro il 2030

localizzazione fondamentale per attività direzionali capaci far fare un salto in avanti all'intero sistema produttivo regionale».

PRATAVIERA (LEGA)

«Scelte condivise anche per la Nuova Romea»