

VENEZIA Rfi illustra alla Camera il progetto preliminare: una sola tratta fra Mestre e Trieste

Alta Velocità senza fermate

Giuseppe Pietrobelli

MESTRE

Tutto d'un fiato dall'aeroporto Marco Polo a Trieste, a 250 chilometri all'ora, sui binari dell'Alta Capacità. Una sola tratta dal Veneto al Friuli, forse bypassando Mestre, attraversando la campagna veneziana con un paio di grandi curve e ripiegando verso Portogruaro per mettersi in parallelo con la A4 nella zona di Lison. Nessuna fermata intermedia, alla faccia di chi voleva l'Alta Velocità a servizio delle spiagge venete. E al momento neanche un euro per realizzare questo pezzo di Corridoio Cinque.

Esce dal cilindro di Rfi, il gestore della rete ferroviaria, il progetto preliminare della Tav, commissionato dalla Regione Veneto che sogna comunque un utilizzo territoriale e per questo aveva deliberato la richiesta ad Rfi di una progettazione che non corresse, nel primo tratto, vicino alla A4. È davanti ai parlamentari della Commissione Trasporti della Camera che il progetto si materializza, a un mese dalla scadenza di fine anno, quando dovrà essere pre-

sentato all'Unione Europea. A parlarne è l'amministratore delegato Rfi, Michele Mario Elia, che lamenta investimenti troppo scarsi.

La Tav verso est non sembra contenere novità rispetto alle indicazioni di massima del "percorso delle spiagge". Ma si precisa nei dettagli. Da Mestre all'aeroporto (probabile stazione) va in tunnel. Poi punta verso Quarto d'Altino, aggira Bagaggiolo e supera il Sile. Si addentra nelle bonifiche, passa tra Chiesanuova e Passarella, valica il Piave in via Palazzetto. Passa a sud di Ca' Turcata, fa un curvone verso nord-est a Stretti. Lascia a ovest Staffolo e Rotta. Supera il Livenza. Punta a nord fra Torre di Mosto e Santo Alò. Sfiora Lison dove inizia a seguire la A4. Altro che Passarella, quale nuova stazione di Jesolo. I treni merci (Alta Capacità) e passeggeri tireranno diritto, anche a Portogruaro. Presenti all'audizione, due parlamentari veneti, entrambi del Pd, Rodolfo Viola e Simonetta Rubinato, che ora invitano i sindaci a mobilitarsi contro «un'ipotesi sbagliata». Elia ha spiegato che il progetto sarà presenta-

to in questa forma a fine dicembre. Serve per non perdere i finanziamenti comunitari per la progettazione di un'opera da 4 miliardi di euro. Ma il progetto è modificabile. Insomma, nulla sembra essere definitivo, anche se la Regione chiese anni fa il "percorso basso" a favore delle spiagge e per ovviare ai problemi (e ai costi) di fattibilità nell'andamento parallelo alla A4. Rfi si augura qualche modifica, se non altro per togliere le curve che impediscono di raggiungere i 250 chilometri all'ora e che rallenterebbero la Tav. La decisione definitiva spetterebbe al committente, la Regione Veneto, che diede indicazioni con Galan, ma che ora è entrata nell'era Zaia.

© riproduzione riservata

LA PROPOSTA

Unica stazione
al "Marco Polo"
poi a 250 all'ora
verso il Friuli

