

Tav, addio alle spiagge Decolla il terzo tracciato



VENEZIA — Vertice in Regione, si va verso l'addio al tracciato balneare. Costa troppo e fa infuriare i sindaci. Meglio lavorare sulla linea esistente.

A PAGINA 2 Bonet

Infrastrutture Chisso non abbandona del tutto la linea sulle spiagge ma i costi stimati dal commissario Mainardi sembrano insostenibili

Tav, prende quota il «terzo» tracciato

La Regione chiede a Rfi un progetto sulla linea ferroviaria. Salva la stazione di Tesserà

VENEZIA — «Non è una marcia indietro». Diciamo allora mezza, marcia indietro. L'assessore alle Infrastrutture Renato Chisso preferisce prendere tempo e rinviare il verdetto: «Nulla è stato deciso. Tra quattro, cinque mesi sarà pronto anche il secondo progetto, quello in affiancamento alla linea ferroviaria esistente. Quando lo avremo, potremo compararlo con quello sulle spiagge e verificare quale sarà il migliore». L'impressione, però, è che pure dalle parti di Palazzo Balbi, dove dimorano gli sponsor principali della «Tav balneare» (leggasi Chisso, per l'appunto, ed il governatore Luca Zaia) si stiano convincendo che quest'ultimo tracciato va riposto nel cassetto, così come quello lungo l'autostrada A4, perché il rischio è che diventi un cantiere infinito e titanico, soprattutto per i costi. Meglio virare verso il tracciato che fa perno sulla linea esistente, modernizzata ed ampliata con la quadruplicazione dei binari, come vanno ripetendo da tempo i sindaci del litorale, i comitati contrari (ma non del tutto) all'Alta Velocità ed ampie schiere dell'opposizione.

Ad affossare la Tav sulle spiagge sono i numeri sciorinati ieri dal commissario Bortolo Mainardi nel corso del vertice con Chisso, il segretario regionale alle Infrastrutture Silvano Vernizzi, il presidente di Save Enrico Marchi ed i tecnici di Rfi e Italferr. Il commissario, va da sé, si è limitato a srotolare le mappe e mettere in fila i dati raccolti, lasciando alla Regione qualunque valutazione politica sul da farsi. E però c'è poco da valutare, quando si scopre che il solo tratto da Mestre a Portogruaro costerebbe 3,4 miliardi di euro, sui 7,4 complessivi dell'intero tracciato Mestre-Trieste, ed all'interno di questi

3,4 miliardi, 772 milioni sono stimati per il segmento Mestre-Tesserà (aeroporto), mentre i restanti 2,6 miliardi dovrebbero essere sborsati proprio per realizzare il tracciato a servizio delle spiagge, dunque con un costo al chilometro di 44 milioni di euro, contro i 15-18 milioni a chilometro della media europea. La Tav veneta, insomma, rischia d'essere tanto, troppo cara e questo è un neo già sottolineato anche da Chisso, durante la convention del Pdl di Cortina, a metà settembre.

Di qui la decisione di affidare a Rfi ed Italferr la realizzazione del nuovo studio di fattibilità relativo all'affiancamento alla linea Mestre-Portogruaro, un'ipotesi che avrebbe il pregio di costare meno, e quindi di poter facilitare il coinvolgimento dei privati e chissà, magari anche della Banca europea per gli investimenti, di non urtare le diverse sensibilità ambientaliste ed archeologiche (la strada ferrata sta dove sta dal 1871) e di seguire l'indicazione arrivata proprio da Bruxelles, che invita ad utilizzare le infrastrutture esistenti come «anima» dei nuovi Corridoi, anche per evitare scontri continui col territorio, modello Val di Susa. Due, comunque, i punti fermi. Il primo è la stazione a servizio dell'aeroporto di Tesserà, che i rumors della vigilia volevano messa in discussione nel caso si puntasse sul «terzo tracciato» (ed in questo senso si spiega la presenza di Marchi al vertice). Il secondo, chiesto con forza da Chisso, è l'attraversamento in galleria di tutti i centri abitati che saranno interessati dal Corridoio. «Resta in ogni caso salda l'intenzione di investire su questa nuova infrastruttura - commenta Chisso - che allo stato attuale

potrebbe anche sembrare sovradimensionata ma che in realtà guarda al futuro, anticipando le richieste di sviluppo del traffico merci e passeggeri verso Est dei prossimi dieci anni».

Maurizio Billotto del comitato «L'altra Tav» accoglie senza troppi entusiasmi l'esito del vertice («Per carità, bene che si faccia finalmente riferimento all'esistente invece di sprecare altro territorio, ma il metodo seguito dal commissario Mainardi resta inaccettabile, il dialogo è inesistente») mentre si dicono soddisfatti i parlamentari del Pd: «Da un anno chiedevamo di verificare soluzioni alternative - commenta Rodolfo Viola -. L'abbiamo detto e ripetuto: l'opera va fatta, ma senza stravolgere il territorio di attraversamento». Gli fa eco Simonetta Rubinato: «E' l'ipotesi che noi abbiamo fin da subito sostenuto per ragioni di costi ma anche di impatto ambientale. Ancora una volta la Regione Veneto dimostra la sua inadeguatezza in materia di politica infrastrutturale: aver preteso a spada tratta la progettazione di un tracciato sbagliato ha comportato una perdita di tempo e uno spreco di risorse di cui qualcuno dovrebbe ora rispondere».

Marco Bonet

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tre tracciati per l'alta velocità

-  Tracciato TAV litoranea
-  Autostrada
-  Ferrovia
-  Tracciato TAV a fianco all'A4



	Progetto preliminare attuale (Tav litoranea)	Ipotesi di tracciato lungo A4	Ipotesi di tracciato lungo la storica linea ferroviaria
 Lunghezza tracciato	62 km	55 km	55 km
 Gallerie nella tratta Aeroporto-Portogruaro	4,5 km	38 km	33 km
 Aree occupate da cantieri	83 ettari	50 ettari	50 ettari
 Aree espropriate	530 ettari	130 ettari	90 ettari
 Volumi di scavo	6.100.000 MC	8.000.000 MC	8.000.000 MC
 Manufatti da demolire	50 circa	< 50	< 50
 Viadotti/ponti	33	4	1



Quando avremo entrambi i progetti valuteremo. I centri abitati verranno attraversati in galleria

Renato Chisso assessore regionale alle Infrastrutture