

PROGETTO APPROVATO DAL GOVERNO

# I treni dentro l'aeroporto Sì alla bretella ferroviaria

Il Consiglio dei ministri ha approvato il progetto di bretella ferroviaria destinata a collegare l'aeroporto alla linea Mestre-Trieste. Rimane la forma «a cappio», la stazione inter-

rata dentro il Marco Polo e il tunnel, seppur di dimensioni ridotte. Moderata soddisfazione da parte di **Enrico Marchi**, presidente di Save. **VITUCCI / PAGINA 25**

GRANDI OPERE IN LAGUNA

## Tunnel più corto, stazione più piccola Ma niente scalo di testa e Alta Velocità

Il governo ha approvato il progetto definitivo della bretella aeroportuale. «Impatti minori». Protestano gli ambientalisti

«Il cappio consente di guadagnare tempo»  
8 chilometri di percorso, 3 sottoterra

Alberto Vitucci

Scavi ridotti e impatto diminuito. Il tunnel e la stazione interrata di dimensioni minori. Ma il «cappio» resta. «Cambiare il progetto oggi comporterebbe un ritardo di 14 mesi. Tempi non compatibili con il Pnrr». Con alcune modifiche rispetto al testo originario, il Consiglio dei ministri ha approvato ieri il progetto definitivo del collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo. La famosa «bretella» che dovrebbe portare il treno allo scalo veneziano. Se ne parla dal 2003, quando Rfi, la società delle Ferrovie, propose la realizzazione del progetto. Allora però l'ipotesi era quella di una «stazione di testa», evitando scavi e prolungamento del percorso. Una infrastruttura «necessaria», visti i volumi di crescita dell'aeroporto veneziano che nel 2013 dovrebbe superare i 16 milioni di passeggeri. Adesso sul tavolo, approvata dal governo, c'è la soluzione «passante». Che elimina le inversioni di marcia del treno consentendo di recuperare tempo prezioso. E secondo i tecnici riduce anche l'impatto e il volume da scavare.

Dopo qualche trattativa, la lunghezza definitiva della linea è stata stabilita in 8 chilometri, di cui 3,4 in galleria compresi i 400 metri della

stazione interrata di dimensioni minori. Con la soluzione a cappio, hanno spiegato i tecnici di Rfi, «ci sarà una riduzione dei volumi di scavo, e la terra sarà sistemata in aree limitrofe, come approvato dalla commissione Via a fine 2020». Ipotesi che fino all'ultimo le associazioni ambientaliste hanno provato a combattere con un appello inviato al premier Draghi. Non è bastata la riduzione delle dimensioni della nuova stazione interrata. Sarà 11 metri sotto il livello del piano campagna, con una larghezza media di 26 metri e mezzo, una lunghezza di 400 metri e una superficie complessiva di 10.600 metri quadrati. L'attuale stazione Alta Velocità di Bologna è profonda 22 metri articolata in 4 piani, larga 56 metri e lunga 500 per una superficie complessiva di 28 mila metri quadrati,

Battaglia anche sull'antico borgo di Ca' Litomarin. Il ministro dei Beni culturali ha chiesto che siano salvaguardate dalla demolizione le case risalenti agli anni Trenta. Nel progetto è prevista la demolizione di tre case. Vista la diversità di vedute, il ministro ha chiesto l'attivazione della procedura sulla complessiva valutazione degli interessi pubblici coinvolti.

Infine, i tempi. «Non saranno compatibili con le Olimpiadi invernali del febbraio 2026», si legge nel progetto. Abbandonato anche l'alternativa di collegamento di superficie con l'ultimo tratto a people mover. «La rottura di

carico» sarebbe dannosa, secondo i progettisti. I costi sono intorno ai 400 milioni di euro, in gran parte recuperabili con i fondi del Pnrr.

Moderata soddisfazione da parte del presidente di Save **Enrico Marchi**. Che vuole certezze (che non ci sono) sullo sviluppo dell'Alta Velocità. Con le dimensioni approvate ieri di tunnel e stazione le Freccie potrebbero avere qualche problema. Ma il progetto dell'Alta Velocità a Trieste, per ora non c'è. Proteste tra gli ambientalisti, Italia Nostra ha inviato una lettera appello al Presidente Draghi. «Non è stato ascoltato», dice la senatrice dei Cinquestelle Orietta Vanin, «si rischia l'ennesima opera devastante per l'ambiente lagunare. «Non si può continuare a fare scavi e grandi opere in un sito Unesco», dice Andrea Gregolin di Italia Nostra, «la decisione del WHC è stata chiara: stop a nuovi progetti nel sito protetto».

Invece il progetto del collegamento ferroviario, ridotto e corretto, è pronto a partire. E' stato approvato nei primi mesi di quest'anno anche dalla Soprintendenza archeologica. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## LA ZONA

### Il borgo di Ca' Litomarino resta in pericolo

L'antico borgo di Ca' Litomarino dovrebbe essere salvo, anche se per dirlo bisognerà aspettare di vedere le carte. Proprio per la delicatezza del sito il ministro dei Beni culturali ha chiesto che siano salvaguardate dalla demolizione le case risalenti agli anni Trenta. Nel progetto però è prevista la demolizione di tre case.



Confermata la realizzazione della stazione a cappio, sottoterra. Ma il tunnel d'ingresso sarà più corto