



Venezia, 04-11-2011

nr. ordine 877  
Prot. nr. 216

Al Sindaco Giorgio Orsoni

**e per conoscenza**

Al Presidente del Consiglio comunale  
Al Capo di Gabinetto del Sindaco  
Ai Capigruppo Consiliari  
Al Vicesegretario Vicario

## INTERROGAZIONE

**Oggetto:** LINEA TAV MESTRE-TRIESTE: PER POTENZIARE LA MOBILITA' SU ROTAIA CI SONO ALTERNATIVE PIU' EFFICACI, MENO COSTOSE E IMPATTANTI. Abbandonare l'ipotesi del tracciato in gronda e della stazione Alta Velocità a Tessera. Realizzare al più presto la rete SMFR e connettere l'Aeroporto "Marco Polo" al metrò regionale.

**Tipo di risposta richiesto:** scritta

Interrogazione urgente

I sottoscritti Consiglieri comunali,

premesso che, in data 2 novembre 2011, il presidente della SAVE SpA ha annunciato per il prossimo lunedì 7 la presentazione pubblica del nuovo Masterplan del nodo intermodale dell'Aeroporto "Marco Polo" di Tessera, all'interno del quale – secondo alcune anticipazioni – sarebbero contenute le proposte di realizzazione di diverse infrastrutture della mobilità, tra cui il collegamento dello scalo con la linea Alta Velocità Mestre-Trieste, con la costruzione della stazione ipogea nei pressi dello stesso aeroporto quale principale ed unica fermata del TAV nel territorio comunale, e l'attestamento a Tessera della metropolitana Sublagunare diretta a Fondamenta Nuove-Arsenale;

considerato che tale presentazione coincide con l'annuncio delle proposte di tracciato avanzate dal Commissario governativo per la realizzazione della TAV Mestre-Trieste e con l'imminente discussione e adozione del Piano per l'Assetto del Territorio (PAT) da parte del Consiglio comunale di Venezia; e che, agli atti, dopo il pronunciamento della Giunta e del Consiglio comunale di Venezia con delibera del 18 febbraio 2011 con l'espressione di un parere negativo nella procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale sul tracciato in gronda e litoraneo della linea AV/AC ferroviaria, non risulta un attivo e pubblico coinvolgimento delle Istituzioni locali democraticamente elette, in primis il Comune di Venezia, su scelte infrastrutturali che condizionerebbero pesantemente lo sviluppo futuro del nostro territorio; e che, pertanto, la presentazione pubblica del nuovo Masterplan costituisce un'ennesima indebita forzatura da parte della cordata privati-Regione che detiene il controllo della maggioranza azionaria di SAVE SpA, in spregio alle Istituzioni democratiche competenti per le scelte di pianificazione urbanistica e territoriale ed in ossequio ad una logica mercantile che subordina l'interesse pubblico della comunità locale a quelli privati degli attuali gestori dell'Aeroporto;

considerato inoltre che, in data 30 ottobre u.s., sono state rese note le prime conclusioni dello studio condotto dal docente IUAV di Trasportistica, professor Carlo Giacomini, in merito al collegamento TAV Mestre-Trieste, da cui risulta che:

- "anche treni non speciali a 200 km/h, raggiungibili su gran parte dell'attuale linea con modeste rettifiche, otterrebbero un tempo di viaggio Mestre-Trieste inferiore all'ora, ottimale per un cadenzamento orario diurno a coincidenze sincrone" e "anche per il futuro complessivo traffico passeggeri, l'attuale linea è più che sufficiente";
- per aumentare, invece, la capacità ferroviaria necessaria per spostarvi il traffico merci "che già ora è sulle strade", "non è necessaria un'intera linea aggiuntiva, neppure con il raddoppio dell'attuale. Di quest'ultima come delle parallele, tutte mai ammodernate, il progetto RFI non ha misurato la capacità ricavabile da un progetto di potenziamento che ottimizzi i vari fattori di capacità: qualità dei binari, massicciate e ponti; potenza e tecnologie di locomotori e alimentazione elettrica; impianti per la gestione del traffico; assenza di passaggio livello; altezze di cavalcavia e gallerie; geometrie, binari e impianti di nodi e stazioni."
- con tali adeguati interventi di potenziamento, "anche l'attuale linea Mestre-Trieste, così ottimizzata, può servire 300 treni al giorno, di cui la metà merci (pesanti anche 1100 tonnellate di carico utile) con una potenzialità merci più che quadrupla dell'attuale";
- "agendo anche sulle parallele linee Treviso-Portogruaro, vuota e comunque raddoppiabile, e Mestre-Udine, utile anche

per i traffici da/per il Centro-europa sulla Pontebbana, si otterrebbe una capacità di direttrice maggiore della pur generosa previsione di lungo periodo del progetto RFI.”

- “una tale strategia di velocizzazione / potenziamento di rete può mantenere la qualifica di progetto di linea comunitaria AV / AC con uguali e forse maggiori possibili garanzie e finanziamenti europei, ed è realizzabile per fasi progressive, proporzionali alle risorse effettivamente disponibili, ciascuna con benefici immediati”;

In conseguenza di tali valutazioni, il professor Giacomini suggerisce che:

- “il nuovo progetto persegue fin dall’inizio quest’efficace ed efficiente ottimizzazione graduale della rete esistente in funzione dei servizi veramente previsti e sufficienti, con correzioni di tracciato o integrazioni di binari là dove necessario, eliminando previsioni ingiustificate.”

- Tra queste “previsioni ingiustificate” figurano: “l’assurda galleria Mestre-Tessera, impraticabile per il traffico merci; la fermata AV di Tessera-Aeroporto, inservibile per la linea per Udine-Tarvisio, inutile e costosa per gli utenti della città vasta e di rallentamento per gli altri viaggiatori AV (mentre per quelli aeroportuali serve e basta il previsto collegamento SFMR).”

- Nel nodo di Mestre “servono e bastano: per le merci un adeguato potenziamento della circonvallazione ferroviaria dei Bivi (utilissima al Porto); e per i passeggeri una nuova fermata AV passante unica e in centro città, lungo le attuali linee per Trieste, ma anche per Udine-Vienna, ben integrata con le reti SFMR regionale e tramviaria urbana.”

ritenuto che le conclusioni dello studio del Laboratorio di Progettazione del territorio dello IUAV, coordinato dal professor Giacomini, prospettino un effettivo potenziamento del sistema di mobilità su rotaia adeguato alle esigenze connaturate con un equilibrato e sostenibile sviluppo sociale ed economico della nostra Città, prevedendo costi finanziari ed ambientali e tempi di realizzazione di gran lunga inferiori a quelli esibiti dai progetti di RFI, dai tracciati ipotizzati dal Commissario e dai fantasmagorici Masterplan di SAVE SpA, ed esse appaiano inoltre ben fondate e comunque meritevoli dei necessari approfondimenti e verifiche;

ritenuto infine che, per il raggiungimento dell’obiettivo irrinunciabile, già votato dal Consiglio comunale con mozione approvata il 18 febbraio 2011, di assicurare il collegamento dell’Aeroporto “Marco Polo” di Tessera con la rete ferroviaria, sia di assoluta priorità la realizzazione a completamento del Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale;

CHIEDONO al Sindaco di intervenire nei confronti del Commissario governativo per la realizzazione della linea AV/AC affinché, sulla base anche delle proposte presentate in premessa, l’Amministrazione Comunale di Venezia sia a pieno titolo e preventivamente coinvolta del confronto sulle ipotesi di tracciato.

**Giuseppe Caccia**

Camilla Seibezzi