



Critiche alla decisione di appoggiare un progetto che prevede scavi fino a 35 metri di profondità: «Si faccia l'asta con stazione di testa»

«C'è una alternativa al cappio per la bretella del Marco Polo»

LA LETTERA

Entrato nelle cronache locali in pieno lockdown, il progetto sperava forse di uscire indenne dal contagio della trasparenza decisionale in agosto, il mese delle vacanze. Ma se una prudenziale moratoria lo ha differito al dopo elezioni una ragione ci sarà.

Parliamo della terza stazione Alta Velocità di Venezia, infilata per otto chilometri sotto l'aeroporto Marco Polo, a quota meno dodici metri con fondazioni che arrivano a meno trentacinque metri. Siamo in bordo laguna in terreni già sotto il livello del mare con risalita salina, arsenico diffuso e porzioni inquinate da kerose e depositi dismessi.

Un progetto devastante per un sistema idrogeologico estremamente fragile che si vorrebbe assoggettare ad un regime di idrovore in attività permanente.

Ma a che scopo la scelta di una simile artificialità per un

preventivo di cinquecento milioni di euro che a consuntivo potrebbero raddoppiare?

La scelta di servire l'aeroporto coi treni veloci non trova riscontro in alcuna indicazione nazionale del Ministero infrastrutture che, con la direttiva Italia Veloce del luglio 2020, promuove collegamenti frequenti delle ferrovie locali per poi congiungersi alla rete nazionale. Cioè con Mestre-Venezia. Difficile non vedere come il cappio sia concepito in funzione di una seconda pista non prevista da alcuna programmazione nazionale.

Dunque un progetto vecchio che risente di una megalomania da Emirati Arabi e forse aspira a realizzare attorno al Marco Polo un vero e proprio protettorato aeroportuale attorno a cui far ruotare stadio, alberghi, centri commerciali e congressuali, parcheggi a non finire. Nel vecchio Prg si prevedevano ventisette ettari per lo stadio che nel Pat del 2012 sarebbero diventati 100.

Un grande business immobiliare nell'ultima area del territorio comunale proiettata

verso spazi aperti periurbani, dove realizzare un polo sportivo e ricreativo per attività all'aperto per la popolazione urbana e metropolitana. Una previsione ormai superata e incongrua con la legge regionale n. 24/2017 sulla tutela e uso del territorio che sposta al 2050 l'obiettivo del consumo a saldo zero.

Il tutto nel quadro di una opacità mascherata dalla presunta urgenza di un'opera che di soli scavi e movimenti terra costituisce un business che Rfi vorrebbe intestarsi direttamente.

Diciamolo allora con chiarezza. Esiste invece una proposta alternativa di connessione ferroviaria ad "asta con stazione di testa" per treni locali che viaggiano in superficie, costa un quarto del cappio e si realizza in metà tempo, tre anni, buoni anche per le olimpiadi, riducendo al minimo scavi e cantiere. Un progetto ben noto a Rfi.

Sono queste le soluzioni che servono. Fare il massimo con il minimo, non il contrario!

In Europa si usa così. Perché quino?

Michele Boato candidato Ecologia e solidarietà; Andrea Martinicandidato Tutta la città insieme; Franco Migliorini, candidato Tutta la città insieme; Andreina Visconti, candidata consiglio regionale Veneto Ecologia Solidarietà; Maria Rosa Vittadini candidata Ecologia e solidarietà; Roberto scarpa, candidato Ecologia e Solidarietà; Stefano Boato e Lidia Fersuoch, Italia Nostra; Cesare Rossi, Presidente Criaave; Andrea Grigoletto Criaave; Marco Trevisan, Piattaforma verde triveneto. —

