

# La Luna oltre il dito

salvare il Veneto per cambiare l'Italia



versione 1.0

con alcune proposte per  
cambiare il Veneto

di  
Paolo Costa

Venezia, novembre 2009

Associazione culturale Altiero Spinelli di Venezia - [www.aaspinelli.it](http://www.aaspinelli.it)

## 6.4. Salvare il Corridoio V: la TAV fino all'aeroporto Marco Polo

***Dare precedenza - con un intervento ad alto valore aggiunto - alla realizzazione della tratta Stazione di Mestre-Aeroporto Marco polo a Tessera del Progetto prioritario 6 (Corridoio V) e costruzione della nuova stazione ferroviaria di Venezia dentro l'aeroporto - la prima in Italia di collegamento diretto treno-aereo - per rendere il Veneto accessibile al mondo e all'Italia nonostante i ritardi nella realizzazione delle tratte italiane della rete TEN-T a Nordest***

Il Veneto ha perso il treno del Corridoio V-PP6 della rete transeuropea di trasporto TEN-T.

La tratta da Milano a Venezia si farà, ma non è chiaro quando. Ad est di Venezia il cumulo delle miopie nazionali e delle sonnolenze locali non consente di far previsioni nemmeno per la conclusione delle progettazioni.

La Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno ha avuto la precedenza assoluta e, adesso, l'attenzione al Nordovest per la realizzazione della Genova-Milano attraverso il terzo valico dei Giovi è diventata superiore all'attenzione al Nordest.

Tutto questo mentre è evidente che il ritardo con il quale si realizzerà l'estensione del progetto prioritario 6 della rete transeuropea di trasporto da Venezia verso Trieste e poi Divaccia-Budapest e il confine ucraino si sta rivelando come uno degli errori più gravi di politica dei trasporti del nostro paese.

L'errore non sta solo e tanto nella mancata messa in valore della tratta ferroviaria Milano -Venezia, che in termini di passeggeri è una delle più ricche d'Italia, come mostrano le stime sulle movimentazioni di traffico di Trenitalia.(se dalla stazione di Roma Termini passano 150 milioni di passeggeri anno, da Milano Centrale ne passano 120 milioni, da Venezia-Mestre e Venezia S.Lucia ne passano 61 milioni contro i 59 milioni di Firenze S. Maria Novella e i 58 milioni di Bologna)

Se è vero che la relazione Milano-Venezia non soffre della concorrenza dell'aereo e vede la ferrovia solo in concorrenza con la strada è intuitivo che l'abbattimento dei tempi di percorrenza da Venezia a Milano avrebbe prodotto e produrrà un allargarsi del mercato ferroviario passeggeri da Venezia su Torino e Genova attraversando l'intera pianura padana.

	<b>Ipotesi al 2020 (treni pax 250 km/h)</b>	<b>Velocità commerciali 2009 (Fonte F.S.)</b>
<b>Da Venezia a:</b>	Tempi di Percorrenza:	Tempi di Percorrenza
<b>Verona</b>	1:00 h	1:10 h
<b>Milano</b>	1:30 h	2:20 h
<b>Torino</b>	2:30 h	4:15 h
<b>Genova</b>	2:30 h	4:30 h

Ma l'errore della ritardata messa in valore della tratta da Venezia verso Milano, Genova e Torino che andrebbe cancellato il più presto possibile è sicuramente inferiore a quello che si sta commettendo non intervenendo in via prioritaria sul nodo di Mestre per

organizzare il trasferimento della stazione ferroviaria dell'area veneziana dentro l'aeroporto Marco Polo a Tessera.

Premessa o completamento dei vantaggi che si avrebbero per l'economia la società italiana come un tutto, e per il mercato ferroviario, in particolare, dal completamento dell'alta capacità/alta velocità sulla relazione Venezia-Trieste-Divaccia, magari integrata da una migliore utilizzazione delle infrastrutture ferroviarie già realizzate sulla tratta della Pontebbana verso Tarvisio e l'Austria.

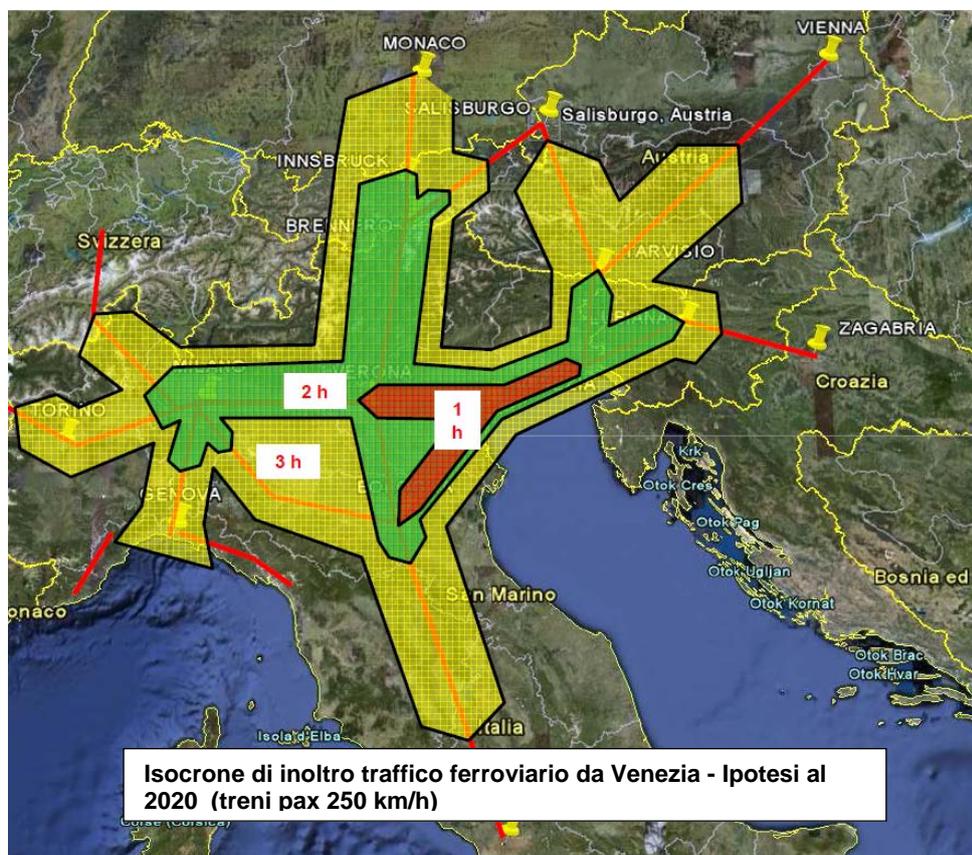
Intervenendo sul nodo di Mestre secondo gli accordi già stabiliti da Comune di Venezia, Regione Veneto e RFI, collegando cioè l'aeroporto Tessera con il treno ad alta velocità, si realizzerebbe la prima interconnessione aereo ferrovia in Italia con effetti benefici sia sul traffico aereo sia sul traffico ferroviario, dimostrati dall'esempio eccellente in materia della connessione treno aereo di Parigi Charles De Gaulle.

A livello europeo poi, le buone pratiche non mancano. La tendenza evolutiva del trasporto aereo va verso una maggiore integrazione della relazione treno ad alta velocità-aeroporti, quali nodi privilegiati di interconnessione con il resto del mondo, per garantire un rapido accesso a tutta l'area di riferimento (città, regione e macroregione).

Oltre al già citato sistema aeroportuale parigino, vi sono numerosi altri esempi di eccellenza nell'integrazione ferrovia aereo, quali ad esempio l'aeroporto di Birmingham già funzionante collegato attraverso l'*airlink* alla stazione dedicata sulla linea ad alta velocità della costa occidentale, che ha registrato un traffico pari a 2.5 milioni di passeggeri/anno.

Ma l'esempio più utile per il Veneto è il progetto "Diabolo", in fase di implementazione a Bruxelles per migliorare la connessione con l'aeroporto internazionale di Zaventem, costruendo una linea dedicata ad alta velocità garantendo un'ottima accessibilità non solo dalla città di Bruxelles (attraverso una quadrupla connessione ferroviaria) alle principali città belghe Anversa e Liegi e alle maggiori capitali europee Parigi, Londra, Amsterdam e Colonia / Francoforte realizzato in partnership pubblica privata (attraverso un consorzio internazionale) e data in concessione ai privati che entrerà a regime nel 2012.

Agganciato all'alta velocità, l'aeroporto Marco Polo di Venezia-Tessera allargherebbe la sua area di raccolta sino a Verona, Trieste e Bologna entro un'ora, fino a Lubiana, Tarvisio, Innsbruck, Milano e Firenze entro 2 h e fino a Genova, Torino e Monaco entro 3 h; per contro i passeggeri in arrivo a Venezia - Tessera



Isocrone di inoltro traffico ferroviario da Venezia - Ipotesi al 2020 (treni pax 250 km/h)

saprebbero di poter raggiungere facilmente le predette località entro il tempo predefinito.

Ne deriverebbe un potenziamento del sistema aeroportuale italiano che senza sottrarre nulla né a Fiumicino né a Malpensa aumenterebbe l'accessibilità di gran parte d'Italia ai mercati aerei internazionali connessi o da connettere dall'aeroporto di Venezia.

L'accessibilità all'aeroporto Marco Polo diventerebbe poi sicuramente un potente stimolo per la creazione di domanda di trasporto passeggeri verso est dal momento che lo stesso sarebbe raggiungibile da Lubiana entro 2 ore e da Zagabria entro 5 ore; ma anche lungo la linea Treviso-Udine-Tarvisio da Salisburgo entro le 3 ore e 30 minuti o addirittura da Vienna entro le 4 ore.

La ricaduta in termini economici, non solo dell'indotto aeroportuale ma tanto per la competitività del tessuto produttivo del nordest quanto per il mercato turistico sarebbe notevole e nel contempo consentirebbe la risoluzione dei numerosi problemi di accessibilità ferroviaria al nodo di Mestre che il traffico passeggeri regionale incontra per l'incrocio con la linea ad alta velocità.

Il riposizionamento della stazione ferroviaria di Venezia all'interno dell'aeroporto di Tessera, rafforzato da un effetto rete che includa anche il trasporto stradale, diventa poi ancor più indispensabile a fronte della realizzazione del "Quadrante di Tessera"; un progetto approvato recentemente dal consiglio comunale di Venezia che vedrà la realizzazione del nuovo stadio di calcio, di numerosi uffici, centri direzionali e sale congressi e del nuovo casinò cittadino.