

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Per sapere, premesso che

- Nell'aprile 2018 venne annunciata la scelta del progetto per la realizzazione, entro il 2025, della bretella ferroviaria e della stazione dell'aeroporto Marco Polo di Tessera;
- Il progetto della società Italferr, partecipata al 100% dalle Ferrovie dello Stato, prevedeva la realizzazione di 3 chilometri e mezzo di tracciato, partendo dalla linea Venezia Trieste all'altezza di Dese, costeggiando la bretella autostradale, per raggiungere l'aerostazione e, attraverso un percorso circolare, il cosiddetto "cappio", per consentire ai treni di proseguire nella stessa direzione, senza dover tornare indietro, con l'obiettivo di far risparmiare tempo ai viaggiatori;
- Tale progetto, cofinanziato dalla Comunità Europea, prevedeva un costo complessivo di 400 milioni di euro, 14 dei quali relativi alla progettazione da parte di Italferr, finanziati nel contratto di programma per gli investimenti, siglato da RFI e Ministero delle Infrastrutture nel 2015;
- Un progetto che, oltre a dotare l'aeroporto di Venezia di un nodo intermodale importante, presenterebbe grandi vantaggi ambientali per il territorio, diminuendo l'inquinamento automobilistico e di conseguenza una minore esigenza di parcheggi;
- In base a quanto riportato dagli organi di informazione in sede locale, a seguito di un vertice tra tecnici del Governo e delle Ferrovie il progetto verrebbe fortemente modificato, in quanto non rispetterebbe il rapporto costi-benefici;
- Per ridurre i costi verrebbe prevista la creazione all'interno dell'aeroporto Marco Polo una stazione "di testa", invece che "di transito", per cui i treni, una volta arrivati all'aeroporto, dovrebbero tornare indietro, come avviene alla Stazione Santa Lucia di Venezia;
- Inoltre, sempre sulla base di quanto riportato dagli organi di stampa, sembrerebbe avanzare, a causa del crescente numero di passeggeri in transito al Marco Polo, l'idea di realizzare il nuovo tracciato non più a un binario singolo, ma doppio, per garantire la massima funzionalità della nuova stazione per l'incarozzamento dei viaggiatori con bagagli al seguito;
- Invece come da una recente intervista rilasciata alla stampa da Enrico Marchi, Presidente di Save, la società che gestisce lo scalo Marco Polo, sembrerebbe confermato il progetto originario mantenendo quindi la stazione "di transito" e il cappio e lo stesso Presidente di Save nell'intervista precisa che un'eventuale modifica del progetto comporterebbe la rinuncia, da parte della società che gestisce lo scalo, alla realizzazione dell'opera, che è già in fase avanzata di progettazione;
- La decisione di variare il progetto della bretella aeroportuale di Venezia comporterebbe certamente uno slittamento dei tempi, poiché la nuova soluzione dovrebbe ritornare al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prima, alla Conferenza dei Servizi poi, e non riuscirebbe a rispettare la scadenza del 2025.

Si chiede pertanto di sapere se corrisponde a vero quanto riportato dalla stampa circa possibili modifiche al percorso o se è da intendersi confermato il progetto iniziale e se intenda garantire sull'effettiva conclusione dei lavori per il prossimo 2025 in considerazione della rilevanza della infrastruttura al servizio della mobilità aeroportuale.

Nicola Pellicani
Deputato PD