



### *L'aeroporto Marco Polo di Venezia*

Andrea Ferrazzi è capogruppo del Partito democratico in Comune a Venezia, ex assessore all'urbanistica della giunta Orsoni e responsabile nazionale urbanistica e edilizia del Partito democratico nel dipartimento ambiente. Con lui abbiamo discusso sui temi dell'aeroporto di Tessera, dalla seconda pista ai collegamenti ferroviari, dall'alta velocità al potenziamento del servizio per i pendolari al Quadrante. **Sull'argomento abbiamo ospitato un intervento di Michele Mognato, deputato del Pd.**

Cominciamo col dire che cos'è oggi l'aeroporto di Tessera e quale può essere il suo prossimo futuro.

L'aeroporto Marco Polo è il terzo in Italia dopo Malpensa e Fiumicino ed è una realtà che sta crescendo molto con più di otto milioni di passeggeri l'anno. A livello di proprietà è integrato con Treviso con il cui traffico arriva a più di dieci milioni annui di passaggi. In più c'è da dire che è una realtà che sta facendo massicci investimenti, perché il Masterplan 1 e 2 prevede la crescita delle infrastrutture in maniera molto seria. Sono investimenti di centinaia di milioni di euro che in parte stanno all'interno del sedimero aeroportuale attuale, e parte vanno anche in espansione sui terreni nella zona est, ma soprattutto in quelli della zona sud. **In quello che si chiama Aeroterminal T2, che è stato pensato come zona d'interscambio tra terraferma laguna e Venezia ma che è stato inglobato nel sedimero aeroportuale.**

Con quali conseguenze?

Con la conseguenza che si apre un tema fondamentale, dal momento che abbiamo sempre immaginato che quello dovesse essere lo snodo di collegamento per i veneziani nei confronti della terraferma e per gli abitanti della terraferma nei confronti di Venezia.



*Andrea Ferrazzi*

Cioè?

Voglio dire un nuovo modo di accesso alla laguna capace di eliminare lo snodo di Piazzale Roma. Al riguardo in passato c'era stato un piano presentato da Roberto D'Agostino, impugnato al Tar da Save per dei vizi formali. **Nel 2013 come assessore all'urbanistica ho presentato una delibera in**

Giunta in cui su quell'area abbiamo definito un piano particolareggiato d'iniziativa pubblica col quale si potenziava il terminal nella direzione che dicevo prima, e che era anche complementare all'aeroporto. Ora, inglobandolo nel sedimero aeroportuale, sfugge totalmente dalla pianificazione urbanistica dell'ente locale. E va in capo all'Enac che ne potrebbe fare quel che crede. Anche se, in primo luogo, sarà opportuno che l'Enac, quando approverà definitivamente il Masterplan, inserisca nel T2 quanto previsto dal piano particolareggiato del quale ti dicevo prima.

Se ciò non avvenisse?

Potrebbero farci quello che vogliono, per esempio hangar e magazzini. Sto parlando per ipotesi, ma la realtà è che quando diventa sedime, è un'opera strategica per lo stato, ed è lo stato che decide. In secondo luogo è necessario che il Comune stipuli immediatamente una convenzione urbanistica con Enac/Save per far sì che quanto è previsto nel piano particolareggiato sia appunto inserito. Questi passaggi li deve imporre il Comune, che però è fermo. **Io stesso ho presentato alcune interrogazioni perché quest'amministrazione sta nicchiando, non sta facendo ufficialmente nulla.** In consiglio comunale sono ferme delle mozioni che risalgono al luglio del 2015. Per quanto si solleciti, non ci viene data alcuna risposta.

Mentre i tempi cosa prevedono?

**Che si deve accelerare. Dieci giorni fa c'è stata la VIA nazionale sul Masterplan complessivo. È quindi questione di settimane. Bisogna chiudere la convenzione urbanistica subito.**

Quali sono gli interessi in gioco sull'aeroporto in generale?

Grossi. Stiamo parlando di una superficie notevole con possibilità volumetriche consistenti e con utilizzi differenziati, visto che andiamo dal direzionale, al ricettivo, al commerciale. **Su quell'area si gioca anche la sostenibilità del progetto del Masterplan.** Al riguardo Save ragiona fondamentalmente su due entrate. Primo sono le tariffe che fa pagare alle compagnie aeree. Secondo sono tutti gli introiti derivanti dall'urbanizzazione di quell'area. Portandoselo a casa, è chiaro che diventa l'attuatore di quel progetto pur rimanendo la proprietà dello Stato. Ma, finché dura la concessione, l'attuatore del progetto è Save. L'aeroporto è importante, bisogna lavorare per farlo crescere. Ma le politiche devono essere politiche pubbliche, la finalità deve essere il beneficio pubblico prima dell'azionista.

E il fatto che, come dici tu, l'attuale amministrazione stia nicchiando non può far pensare che si vuole tutelare qualche interesse particolare?

Non lo so. Non posso dirlo e spero ovviamente di no. Di certo so che il ritardo e l'indecisione stanno diventando pesanti.

E per quanto riguarda i terreni del Quadrante di Tessera?

Il PAT vi prevede solo attività sportive e funzionali allo sviluppo dello sport e del Casinò.

Del cui progetto ormai nessuno parla ormai. Mi pare che la nuova amministrazione abbia altre idee al riguardo, avendo parlato di un parco dei divertimenti.

No, il progetto del Casinò non è morto e bisogna portarlo avanti. Dipende ovviamente dalla volontà politica di farlo. Quanto al parco dei divertimenti bisogna capire se è un tweet o se c'è sotto qualcosa. Personalmente non ho elementi. Se ci sono, ce lo dicano. Certamente non sono d'accordo di fare il Casinò all'aeroporto perché non avrebbe senso da molti punti di vista, e soprattutto dal punto di vista del beneficio pubblico. La previsione prevede che venga fatto in area comunale. Non vedo per quale ragione dovrei andarlo a fare in un'area di proprietà di Marchi che poi lui affitterebbe al Comune stesso. Una cosa che non sta economicamente né in cielo né in terra. Lo sviluppo del Quadrante passa attraverso lo sviluppo delle infrastrutture.

Anche attraverso lo sviluppo dei collegamenti?

Sì, attraverso la rete ferroviaria. Noi siamo favorevoli che all'aeroporto si arrivi attraverso la ferrovia. Che poi sia l'alta velocità o SFMR sarà il mercato a deciderlo. Per arrivare al primo step, tu sai che ci sono state diverse posizioni. La prima era quella di passare sotto la gronda lagunare con un tunnel dopo la stazione di Mestre. Una soluzione che abbiamo osteggiato per i rilievi ambientali ed economici. Si parlava di un miliardo e duecento milioni di spesa, per un vantaggio assolutamente nullo rispetto ad altre ipotesi. L'ex ministro Lupi nell'estate del 2014 ha siglato un accordo sul cosiddetto "budello", sempre sottoterra che dovrebbe entrare ed uscire dopo Quarto d'Altino. Anche questo progetto è scomparso dalla pianificazione. Per giungere finalmente alla bretella di collegamento Dese-Tessera parallela all'autostrada. Un progetto che ha avuto l'ok del Cipe nel 2005, che correndo parallela a un'autostrada non ha un impatto sulla residenzialità, e che ha un vantaggio di natura economica visto che la spesa sarebbe di centonovanta milioni di euro circa. Ora Marchi, dopo aver appoggiato i due primi progetti che sono naufragati, ha sposato la bretella Dese-Tessera, ma la vuole fare sotto terra, con la cosiddetta "situazione a cappio". Ovvero un'asola che scende sottoterra, gira a cappio e poi torna in superficie. Un'operazione che costa settecentosettanta milioni di euro.

E chi la finanzierebbe?

Questo in effetti è il tema centrale. Marchi immagina che lo finanzi lo stato. La differenza tra la bretella di superficie e la "situazione a cappio" sta sul mezzo miliardo. Ha senso? Tanto più che il guadagno in termini di tempo di percorrenza sarebbe di soli sette minuti. Io penso che quella somma potrebbe essere impiegata per potenziare il collegamento ferroviario col sistema aeroportuale del nordest, per fare per esempio una bretellina tra Mestre e Treviso che si stacca e

vada direttamente all'aeroporto Canova. Con un'altra cinquantina di milioni ti colleghi direttamente l'aeroporto di Treviso con Tesserà. Questo rappresenta anche il grande vantaggio di aver ancora meno bisogno della seconda pista. Si potrebbe fare una rete integrata con il SMFR di modo che il venticinque minuti ti colleghi con Treviso, in cinquantacinque con Ronchi dei Legionari attraverso un progetto che è già in essere e che è la velocizzazione della tratta Venezia-Trieste, che di fatto garantisce l'alta velocità risparmiando ben cinque miliardi di euro. Poi c'è un altro fatto. Ovvero che questi soldi bisogna usarli per potenziare il sistema pendolare che fa piangere. Bisogna per esempio raddoppiare la linea Venezia-Castelfranco Veneto.

Si parla anche di seconda pista a Tesserà.

Non mi risulta che ci sia nessuna forza politica che appoggia tale proposta. E non c'è nemmeno bisogno dal punto di vista dei numeri, dato che ci sono aeroporti in Inghilterra che con una pista lavorano trenta milioni di passeggeri. Le previsioni urbanistiche la consentono, ma devo dire che personalmente sono molto perplesso al riguardo.



*@claudiomadricar*