

Masterplan Save «Moto ondoso e viabilità i nodi da sciogliere»

Gasparinetti e il sindacato lavoratori aeroportuali uniti
«Necessario integrare il personale di terra carente»

Maria Ducoli

Il Masterplan 2024/2037 dell'aeroporto di Venezia suscita le perplessità del consigliere comunale di minoranza Marco Gasparinetti (Terra e acqua) e del sindacato dei lavoratori aeroportuali. Insieme hanno espresso, in una conferenza stampa, le ragioni del proprio dissenso. «In termini di marketing, il masterplan è costruito bene», ammette Gasparinetti, «e sicuramente il processo di costruzione è stato limpido, altrimenti non saremmo qui a parlarne», ha spiegato il consigliere comunale. «Ma attenzione: serve contrastare l'incremento del traffico acquico e del relativo moto ondoso. Raddoppiare il numero di mezzi acquei dal canale di Tessera al centro storico vuol dire aumentare la saturazione delle acque di Cannaregio, già al limite».

Gasparinetti, giurista in Commissione europea, ha sottolineato che sì, dei vaporetta ibridi fanno già la tratta aereo-

porto-centro storico ma questi spesso usano il motore elettrico per transitare solo nel Canal Grande, mentre il percorso esterno lo effettuano con il diesel. Secondo il consigliere comunale, gli studi condotti sugli aeroporti europei con un gran flusso di passeggeri hanno dimostrato come il grosso dell'impatto ambientale non derivi tanto dalle fasi di decollo e atterraggio degli aerei, quanto dai veicoli e bus che arrivano in aeroporto. «Per questo, chiediamo che i 7.600 posti auto non vengano aumentati a 9.800 come previsto dal Masterplan», chiosa Gasparinetti.

Oltre a questo, per contrastare il moto ondoso, Terra e Acqua chiede l'introduzione di un servizio navetta che porti i passeggeri dal Marco Polo alla stazione e al Tronchetto, ma anche «una regolamentazione dei mezzi di trasporto acquico che possono accedere alla Darsena, sia in termini quantitativi che qualitativi, di comune accordo con l'Enac, a cui compete la zona». La proposta è quella di introdurre un numero massimo di imbarcazioni in partenza e in arrivo,

calcolate su base oraria. Numero che deve tenere conto anche delle caratteristiche di tonnellaggio e motorizzazione.

Ma non è solo l'ambiente al centro delle richieste di Gasparinetti. Un altro dei nodi importanti è quello del lavoro. «Serve applicare il Contratto collettivo nazionale di lavoro del trasporto aereo a tutti gli addetti alla sicurezza, un aspetto fondamentale da garantire ai dipendenti», sottolinea il consigliere comunale, d'accordo con Mina Partesotto della Flai (Federazione lavoratori aeroportuali italiani). «Ai lavoratori viene richiesto di presentarsi alle 3 del mattino, per 1.200 euro lordi, senza sabati o domeniche che tengano. Dovremmo avere 11 ore di stacco tra un turno e l'altro, ma il più delle volte sono 8. Le buste paga? Sono ferme dal 2013».

Non stupisce né la sindacalista né Gasparinetti che poi si

registri una carenza di personale. «Per forza, se le condizioni sono queste», concordano. Sono circa 370 gli addetti alla sicurezza che mancano tra Venezia e Treviso. «Impossibile aprire tutte le postazioni, se mancano i lavoratori. Questo si ripercuote sui passeggeri, abbiamo visto tutti le foto sui giornali delle file chilometriche. Non si può accelerare co-

me ci dicono di fare, ne va la sicurezza delle persone».

Rispetto ai numeri presentati da Save, secondo cui solo il 38% dei passeggeri che transita al Marco Polo è diretto a Venezia, Gasparinetti è tranciante: «Non prendeteci in giro, sappiamo che questo numero non rispecchia totalmente la realtà. Ma se vogliamo stare al

gioco, allora chiediamo di incentivare la visita delle altre città, tramite campagne di comunicazione mirate». —



IL PROGETTO

Un piano al 2037 con i voli raddoppiati

Sopra, un rendering della nuova aerostazione dell'aeroporto di Venezia. A sinistra, taxi privati in arrivo. Sotto, ancora un rendering di come sarà l'aeroporto secondo il masterplan.

