

# Masterplan 2037, tutti contro Save

Primo dibattito, contestato il metodo: propaganda. Critiche su inquinamento e voli

**VENEZIA** A poco sono valse le riflessioni del direttore Sviluppo di Save intento a spiegare che i passeggeri che arrivano al Marco Polo non sono solo turisti ma l'aeroporto è un veicolo per aumentare import ed export. Gli attacchi sono stati su smog, rumore e nuovi turisti. Il primo dibattito di presentazione del masterplan 2037 è stato fitto di contestazioni anche perché la

modalità scelta ha scontentato tutti. Intanto Bettin ha chiesto al sindaco di intervenire.

a pagina 8

## Aeroporto 2037, attacco a Save «Smog, rumore e ancora turisti»

Masterplan, primo dibattito, contestato il metodo: propaganda. Bettin: serve un confronto vero

**MESTRE** E' bastata poco più di un'ora per far accendere le prime scintille contro il masterplan 2037 dell'aeroporto Marco Polo. Nonostante fossero stati ammesse a partecipare solo 50 persone (che si erano precedentemente iscritte su un apposito format), mentre 61 erano collegate da remoto da casa, è stato un incontro piuttosto animato quello organizzato ieri pomeriggio al Laguna Palace di Mestre da Save, in occasione della prima delle 4 presentazioni del Piano di sviluppo aeroportuale. Al grido di «questo non è un dibattito pubblico», le contestazioni sulla modalità scelta dalla società di gestione per presentare i dettagli del piano e l'analisi sui flussi di traffico dello scalo veneziano (questo il focus del primo incontro) sono iniziate prima ancora che l'amministratore delegato di Save Monica Scarpa ed il direttore Sviluppo Camillo Bozzolo iniziassero ad esporre le loro relazioni come previsto dal rigido programma del format.

Una discussione pubblica ideata da un'agenzia privata incaricata dalla società, che

ha previsto la presenza di 4 «tavoli di lavoro» (con tanto di facilitatori) nei quali al termine della presentazione vera e propria ogni partecipante poteva esporre le proprie osservazioni o obiezioni al piano attraverso un meccanismo di selezione delle domande poi girate ai vertici del gruppo. Le domande e le critiche più frequenti hanno riguardato il collegamento ferroviario, l'accessibilità dell'aeroporto e l'aumento dei flussi di traffico e dei flussi turistici verso Venezia.

Una modalità fortemente contestata da alcuni tra i presenti, su tutti l'ambientalista Stefano Boato che ha preferito boicottare i tavoli. «Questi non hanno mai visto un dibattito vero — ha detto —. Stanno semplicemente cercando di spiegarmi cosa devo pensare». In realtà ancora prima che iniziasse il consigliere comunale dei Verdi progressisti Gianfranco Bettin ha presentato una interrogazione al sindaco per chiedergli di farsi promotore di un vero dibattito pubblico «coinvolgendo l'intera comunità, cittadinanza e istituzioni attraverso

commissioni, consigli comunali e incontri pubblici aperti». «Il percorso avviato da Save non può essere considerato esaustivo né, tanto meno, istituzionalmente rappresentativo — ha scritto —. Si tratta dell'iniziativa di un soggetto privato, che promuove i propri interessi e le proprie linee di investimento e sviluppo».

«Si passerà da 10 a 20 milioni di passeggeri all'anno, che fanno 60.000 persone al giorno — ha ricordato ieri pomeriggio il consigliere di Municipalità Michele Boato — e questo significa che raddoppieranno anche i rumori e le emissioni inquinanti anche se Save lo nega». Pungolato soprattutto sul problema dell'incremento dei flussi turistici a Venezia il direttore sviluppo di Save ha ribaltato la riflessione: «Su 100 passeggeri solo 4 risiedono nel **Comune di Venezia**, 33 risiedono al di fuori e 63 su 100 sono visitatori mentre 6 passeggeri su 10

## I numeri

● Il nuovo masterplan dell'aeroporto di Venezia riguarda il 2037 con due miliardi di investimenti, dieci di valore aggiunto per il territorio e il raddoppio di passeggeri

● Un intervento modulare che va ad integrarsi con il piano presentato nel 2012 non ancora completato a causa della pandemia che prevede tra 14 anni 20,8 milioni di passeggeri (9,1 nel 2022, 11,1 stimati per il 2023)

### Presentazione

Contestato il nuovo masterplan di Save (nella foto Errebi Michele Boato): 50 persone in sala e 61 in streaming

non toccano Venezia e dobbiamo anche considerare che un terzo del traffico del Marco Polo è composto da persone che viaggiano esclusivamente per lavoro, che contribuiscono alla crescita dell'export veneto — ha chiarito Bozzolo —. Le nostre aziende venete devono trovare mercati che oggi sono soprattutto all'estero e per questo i nostri imprenditori devono poter viaggiare».

Tra i partecipanti alla presentazione c'erano anche i consiglieri comunali Marco Gasparinetti di Terra e Acqua

(«Questa è propaganda allo stato puro senza contraddittorio»), Sara Visman del Movimento 5 stelle e il pd Alessandro Baglioni. «Abbiamo assistito ad una vendita di un prodotto — ha commentato il dem — ma la verità è che calando nel territorio questo masterplan emergono da subito i problemi: sia per l'impatto sui flussi turistici che avrà la crescita del volume di traffico aeroportuale, sia perché si nasconde un ulteriore consumo di suolo oltre ad un grande aumento dell'inquina-

mento acustico e dell'aria lungo tutte le aree abitate della gronda lagunare».

### Paolo Guidone

● Ci sarà un volo quasi ogni minuto (tra arrivi e partenze). Ma non ci sarà la terza pista

● L'iter prevede il dibattito pubblico. Servirà il timbro di Enac e la valutazione di impatto ambientale. La procedura si concluderà fra due anni

