

Giovedì 23 marzo 2012. Alcuni membri del Comitato di TesseraBella sono stati ricevuti presso gli uffici della SAVE, dal presidente dott. Marchi e da alcuni fra architetti e ingegneri che si occupano dello sviluppo infrastrutturale dell'aeroporto M. Polo. Un incontro cordiale che ha permesso la presentazione del Comitato, quale interlocutore per la cittadinanza di Tessera e per le aree limitrofe, nonché una presa di coscienza e conoscenza dei prossimi passi che la società SAVE ha intenzione di porre in essere fino al 2030.

Subito dopo la presentazione del nostro Comitato, il presidente, dott. Marchi, ha manifestato, ai presenti, la precisa volontà di rendere pubblico ogni intervento sul territorio che la SAVE effettuerà nei prossimi anni, una maggiore informazione tale da non ingenerare nei nostri concittadini paure e timori legati al prossimo sviluppo aeroportuale.

In particolare il Presidente della società SAVE evidenziava che:

“La nuova pianificazione con orizzonti di lungo periodo realizzata dalla SAVE in collaborazione con l'architetto Giulio De Carli e condivisa con ENAC, è indirizzata a concepire la modernizzazione dei collegamenti e nuove forme di urbanizzazione per orizzonti di traffico fra il 2015, il 2020 e il 2030: tali programmi costituiscono le sfide per il futuro e comporteranno impegni organizzativi ed economici rilevanti nei prossimi anni, per i quali è stata avviata la richiesta di co-finanziamento nell'ambito delle risorse messe a disposizione dalle politiche comunitarie.

Le valutazioni sul futuro assetto dell'aeroporto oltre l'area attualmente in concessione, avviate nel 2004 con una fase di studio cui hanno partecipato esperti internazionali, hanno preso in considerazione parallelamente l'evoluzione funzionale dello scalo aeroportuale e i rapporti con il territorio, associando previsioni di crescita dei flussi di traffico e delle funzioni urbane e integrando strumenti di pianificazione con tavoli di discussione per la condivisione delle scelte con gli Enti locali. I principali elementi del nuovo Masterplan, fondano la pianificazione su programmi a lungo termine realizzabili gradualmente e in armonia con il territorio in funzione delle esigenze, della sostenibilità economica degli investimenti e con particolare attenzione al risparmio di territorio, ai consumi di energia e ai costi di gestione. L'accesso ferroviario con terminal sotterraneo, collocato proprio di fronte all'aerostazione passeggeri, è l'elemento che caratterizzerà la nuova fase di sviluppo assicurando ai viaggiatori nuovi e più elevati livelli di servizio e ulteriore crescita dei flussi grazie al consolidamento e all'allargamento dei rapporti con il bacino di traffico.

In accordo con la Regione del Veneto ed RFI e con il pronunciamento circa la definitiva condivisione del progetto da parte di Provincia e Comune di Venezia, è stata pianificata, all'interno del sedime dello scalo aeroportuale, la stazione dell'SFMR (Sistema metropolitano ferroviario regionale). Invece per quanto riguarda la stazione dell'Alta Velocità che verrebbe anch'essa collegata al terminal passeggeri aeroportuale senza soluzione di continuità, non c'è ancora condivisione sul progetto.

Dal confronto "modello" con gli Enti locali su necessità e criteri insediativi anche a lungo termine, pianificando di conseguenza lo sviluppo del territorio in modo coordinato, è nato inoltre il disegno del Quadrante di Tessera, all'interno del quale troveranno spazio il nuovo Stadio, la nuova sede del Casinò, un *business park* e un ampio parco a contorno della nuova area infrastrutturata. Elemento portante della nuova fase di sviluppo è inoltre il progetto "*Venice gateway*" firmato dall'architetto canadese Frank O. Gehry, che con il nuovo terminal acqueo sulla darsena, accanto al nuovo albergo con annesso centro congressi accoglierà passeggeri e visitatori nella *airport city* collegata via acqua alla città lagunare.

Inoltre a seguito delle problematiche intercorse con la presentazione del Quadrante di Tessera all'interno del PAT in corso di approvazione, la direzione della SAVE evidenziava che:

"La seconda pista, attualmente, non c'è ma potrà arrivare tra qualche anno. Dunque, la fascia di rispetto va mantenuta. Lo stadio è salvo, perché nella fascia si potranno progettare strutture a «bassa intensità» come i parcheggi del nuovo impianto. Questo dovrebbe evitare la modifica delle carte del Pat, il Piano di Assetto del Territorio appena approvato dal Consiglio comunale. Almeno nella parte che riguarda la nuova pista, prevista dal Master plan e in un primo tempo imposta dall'Enac, che poi aveva parlato di una «svista» nell'imporre le fasce di rispetto ad essa collegate. Il Comune, nel breve e medio periodo, invece la nuova pista non la vuole. E questa posizione è stata ribadita con un ordine del giorno votato all'unanimità dal Consiglio comunale e collegato al nuovo strumento di pianificazione urbanistica (Pat). Comunque, sempre secondo Marchi, per fare una pista ci vogliono dai 10 ai 15 anni; ne consegue che le grandi infrastrutture vanno programmate con largo anticipo e perciò l'area dove questa dovrebbe sorgere va

salvaguardata prevedendo peraltro che, se la pista non si farà, quest'area sarà destinata a verde".

In chiusura dell'incontro la direzione della società SAVE comunicava ai presenti che a breve verranno resi pubblici:

- Il bilancio sociale, riepilogativo, tra l'altro di tutte le spese e degli utili sostenuti e conseguiti,
- Un portale ambientale (sito web) nel quale verranno indicati e pubblicati tutti i valori di riferimento monitorati e registrati dalle centraline all'interno del sedime aeroportuale di proprietà della stessa società SAVE, concernenti l'inquinamento acustico e ambientale e le novità del Masterplan.

La direzione SAVE si è inoltre dichiarata disponibile a partecipare con propri finanziamenti alla realizzazione di opere utili per la Comunità di Tessera.

Sarà cura del Comitato TesseraBella comunicare ogni altra informazione utile per la cittadinanza.