

Gestori aeroportuali**«La Save investirà
300 milioni
ma nuove tariffe»****VERSO IL RADDOPPIO**

Il presidente Marchi:
lo scalo di Venezia
si candida a diventare
il principale nodo
logistico del Nord-Est

Claudio Pasqualetto
VENEZIA

«L'aeroporto di Venezia punta al raddoppio nel giro di una dozzina d'anni, ma soprattutto punta a diventare il più importante nodo infrastrutturale dell'intero Nord-Est, incrociando autostrada, alta capacità ferroviaria, metropolitana regionale oltre ovviamente allo scalo aereo. Un piano a medio-lungo termine che verrà presentato ed analizzato da stamani in una due giorni di Stati generali «voluta — spiega Enrico Marchi, presidente di Save, la società di gestione — per allargare il più possibile il dibattito nel massimo della trasparenza». Sul piatto c'è una spesa complessiva stimata in circa 300 milioni di euro, una somma già nella disponibilità di Save. Per partire con gli investimenti, però, Marchi chiede quella che definisce la «certezza del diritto»: regole sicure cioè sulla remunerazione degli investimenti attraverso il meccanismo tariffario. «Ci troviamo — dice — in una situazione opposta rispetto alle concessionarie autostradali: loro hanno incassato gli aumenti ma non hanno fatto le spese previste, noi abbiamo sviluppato i nostri piani ma dal 2000 le tariffe sono bloccate e solo di inflazione perdiamo nel periodo l'11,8 per cento».

Nel conto Marchi mette anche la «sciagurata» legge sui requisiti di sistema per beneficiare Alitalia. Al di là di

questa situazione di incertezza degli aeroporti italiani, penalizzati ulteriormente anche a livello di Finanziaria, il sistema aeroportuale veneziano è pronto per sostenere una crescita che, nelle previsioni, dovrebbe portarlo entro il 2020 a superare la soglia dei 15 milioni di passeggeri rispetto ai poco più di 6 milioni previsti quest'anno. Fiore all'occhiello del piano è la Venice gateway progettata da Frank O. Gehry. Un complesso di edifici in cui riunire l'accesso dalla laguna, la darsena, un albergo, varie strutture di servizio e spazi commerciali. «Un vero e proprio monumento — sostiene Marchi — di straordinario richiamo mondiale. Il costo stimato è di 100 milioni, noi siamo pronti a metterne la metà, ma al resto dovrebbe provvedere lo Stato. Venezia ha un

debito di infrastrutture, ne abbiamo parlato con il sindaco Cacciari, ed è evidente che l'opera di Gehry costituirebbe un valore aggiunto per l'Italia intera».

L'aerostazione, nuovissima, è già stata pensata per crescere in maniera modulare ed il primo passaggio dovrebbe prevedere un allargamento della struttura esistente nel settore partenze.

Nel lungo periodo, invece, la prospettiva è di creare una seconda pista: lo spazio è già stato individuato, il progetto di massima è pronto, «e comunque — sottolinea Marchi — è importante bloccare

l'area per evitare di ritrovarci nel mezzo nuovi edifici a bloccare un potenziale di crescita importante visto che ogni milione di passeggeri significa mille posti di lavoro, senza contare l'indotto».

Il progetto più ambizioso però è quello di concentrare sotto l'aerostazione, caso unico in Italia, le fermate dell'alta capacità ferroviaria e del sistema metropolitano regionale. «Se ci aggiungiamo anche la possibile metropolitana sublagunare verso il centro storico di Venezia e la bretella autostradale — osserva Marchi — avremo sicuramente il più completo sistema infrastrutturale del Nord-Est, in grado di ampliare il bacino di traffico dell'aeroporto ma anche di creare sinergie, ad esempio, con lo scalo di Ronchi dei Legionari (Trieste) per aprire ulteriormente il fronte verso Est».



Enrico Marchi