

AEROPORTO

# Il ministero blocca ancora l'ampliamento del Canova

Ennesimo colpo di scena per il tortuoso e incredibile iter di approvazione del piano di ampliamento dell'aeroporto Canova. / PAGINA 16

IL MASTERPLAN

## Ampliamento Canova, nuovo stop a Roma Il progetto di Save torna in discussione

Ennesimo ribaltone dopo quello dell'inverno scorso. Il piano già alla firma del ministro, va ancora in commissione Via

Ennesimo colpo di scena per il tortuoso e incredibile iter di approvazione del piano di ampliamento e sviluppo dell'aeroporto Canova. Il masterplan, che era già sul tavolo del ministro per il via libera definitivo, per la seconda volta in un anno è tornato indietro, ritornando sul tavolo della commissione Via per ulteriori valutazioni.

IL PASSO DEL GAMBERO

La si potrebbe definire una vicenda tipicamente italiana, una situazione emblematica di quanto la giusta necessità di approfondimenti e valutazioni possa trasformarsi in un kafkiano labirinto di burocrazia. Fatto sta che sul masterplan dell'aeroporto Canova dopo tre anni di carte, discussione, polemiche, quando la vicenda pareva finita si è tornati... se non al punto di partenza almeno due passi indietro. E tutto quando ormai la questione sembrava, per la seconda volta, bella che conclusa. Dopo essere stata per alcune settimane "in attesa delle determinazioni dell'ufficio di gabinetto del ministro per l'ambiente Costa" - atto con cui il dirigente ha poi di fatto ratificato il parere positivo della commissione Via di maggio - il masterplan era finalmente atterrato sul tavolo di Costa, pronto al timbro. Due giorni fa il colpo di scena, invece della firma che avrebbe chiuso il capitolo, il master plan è stato rispedito in commissione. Se a gennaio scorso, quando la

scena di era ripetuta (ancora in zona Cesarini), la scelta era stata dettata dal ricorso in extremis avanzato dal Comitato contro l'aeroporto che aveva contestato il parere della commissione costringendola a una nuova analisi (quella fatta a maggio), stavolta non si conoscono le ragioni della scelta che di fatto rimette tutto in gioco e riapre la discussione che prosegue ormai da sette anni: prima con il vecchio master plan, poi con il nuovo presentato nel 2017.

LE TAPPE DEL CALVARIO

Si potrebbe iniziare a parlare dello sviluppo dello scalo dall'ormai lontano 2013, quando Save e AerTre si mossero per presentare il maxi progetto (130 milioni) poi bocciato dalla commissione Via che chiese a Save di realizzare prima le mitigazioni già previste, poi di pensare allo sviluppo ulteriore. Ma conviene partire dal 2017 quando le società di gestione ripropongono a Roma un progetto "ridotto" da 50 milioni circa. Da lì inizia l'iter al ministero con la Commissione Via impegnata ad esaminare prima tutti i documenti, poi la pioggia di osservazioni. Tutto dura due anni buoni. Nel marzo 2019 arriva il parere: sì, ma con 10 prescrizioni, prima fra tutte quella che impone voli anche sui Treviso. Passano nemmeno 60 giorni e nel dibattito si inserisce la Regione fino a quel momento ben silente. Ve-

nezia dice: sì all'aeroporto, no ai voli su Treviso. Che si fa? Il parere viene preso in considerazione dalla Commissione Via che però in agosto ribadisce il suo, recependo alcune clausole e confermando i voli sulla città. Il piano si prepara a finire sul tavolo del Ministro per l'ok, ma in autunno il Comitato si muove e presenta una serie di osservazioni.

A fine anno (2019) l'ok definitivo al master plan salta. Gelata su Save, levata di scudi di imprese e politica che nel frattempo si scorna per gestire la patata bollente della divisione dei decolli tra Quinto e Treviso. Passano cinque mesi, a maggio la commissione Via si ri-esprime e rinnova il suo ok bocciando il Comitato (che si rivolge alla Corte dei Conti), il progetto quindi dalla commissione viene rispedito a Costa. Torna sulla sua scrivania a inizio estate e poi? Poi ritorna indietro.

LO SCALO FERMO

Save tace. Sette anni a discutere su se e come ampliare uno scalo aeroportuale sono tanti per una impresa privata. Il presidente Marchi, nell'otto vo-



lante della burocrazia ministeriale, ha più volte minacciato di tagliare l'angolo e abbandonare il capoluogo, salvo poi confermare interesse (almeno a parole). Poi è arrivato il Covid che ha paralizzato lo scalo trevigiano (chiuso da aprile) e messo in difficoltà i conti della società che oggi si trova necessariamente a dover rivedere un po' tutto. Anche il Canova?

Di certo, fino a quando funzionava, l'aeroporto Canova rappresentava un ottimo affare perché Save era già riuscita a raggiungere i risultati di esercizio previsti dal piano di sviluppo per il 2030... senza spendere ancora nulla in mitigazioni, interventi sulla viabilità, costruzione di scuole eccetera (che erano l'onere pubblico previsto dal piano, se approvato). Adesso? —

FEDERICO DE WOLANSKI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IL FOCUS

### Sette anni di studi ricorsi e pareri Coi voli in crescita

L'obiettivo principale del masterplan è stato centrato già da tempo: 3,2 milioni di passeggeri pre Covid. E tutto mentre tecnici, politici, ministeri, comitati si sono arrovellati quando non azzuffati. La cifra era scritta nero su bianco come "obiettivo" operativo quando in realtà era già scritta nell'annale dei transiti passeggeri, raggiunta con un continuo e costante aumento dei voli sulla pista trevigiana passata da 17144 voli del 2012 a oltre 22 mila nel 2019.

## IL REPORT

### Nel mese di luglio Treviso unico scalo chiuso di tutta Italia

Il report mensile di Assoaeroporti sul movimento passeggeri di luglio fa emergere come il Canova di Treviso sia l'unico scalo italiano (su 40!) a non aver visto passeggeri. Unica consolazione: quello di Parma non ha dati disponibili. Persino Foggia, Grosseto, Perugia, Crotone, Cuneo, Taranto e Salerno hanno visto decina o centinaia di passeggeri. «Non c'è sostenibilità per un'apertura», ribadiscono Save e AerTre. E a Canova chiuso, anche i vip trevigiani utilizzano Venezia.



Da aprile lo scalo è chiuso, così resterà fino a marzo. Ma è in forse il suo futuro di sviluppo