

gole parti, distinguendo analiticamente le loro diverse modalità d'uso tra "opere strettamente integrate all'aeroporto e/o destinate alla sua utenza" e "opere destinate all'accessibilità di Venezia nord e isole indistintamente per residenti-pendolari-turisti non aeroportuali".

Il necessario dettaglio dei progetti definitivi, tuttavia, renderà ancora più palese un più grave problema. Infatti, se per alcuni lotti ed edifici ricadenti nell'area attualmente a terminal, Save-Enac potranno precisare la necessità e i caratteri di una destinazione "aeroportuale", al contrario per le aree e gli edifici programmaticamente destinati all'utenza locale veneziana non aeroportuale risulterà, ancora più chiaramente, che tale finalità aeroportuale è espressamente denegata, e che per essi non può ammettersi alcun carattere (e quindi alcuno speciale potere) aeroportuale.

E a nulla servirà la furbizia di inserire, nel Protocollo d'intesa, in un passaggio volutamente poco appariscente e non argomentato, un formale generico riconoscimento di "strumentalità al servizio del trasporto aereo" per tutte le attività, attrezzature ed edifici dell'ambito del terminal (punto 1 pagina 6 del Protocollo; esso non riuscirà a nascondere che gli effettivi caratteri del terminal lagunare sono inconciliabili con qualsiasi "strumentalità" al trasporto aereo).

Infatti, come ben chiarito nella specifica circolare Enac Apt-32 del 2009 (forse tenuta nascosta all'amministrazione comunale), per la "strumentalità" al trasporto aereo le attività devono essere: 1) fisicamente congiunte con le altre attività, infrastrutture e componenti impiantistiche dell'aeroporto; 2) finalizzate in modo stretto all'uso da parte dell'utenza aeroportuale. L'esatto contrario di quanto vuole esplicitamente garantirsi il Comune per le opere del terminal di accesso a Venezia, che sarà quindi impossibile qualificare come "strumentali" al trasporto aereo (o lo saranno per poco, fino al primo ricorso di chiunque, facilmente vincente).

Non resta che rimediare subito l'intero Protocollo d'intesa, salvaguardandone, volendo, i termini sostanziali (persino anche l'affidamento unitario alla Save), ma dividendo le aree e le attrezzature pretese dall'aeroporto per utilizzi effettivamente strumentali al trasporto aereo (che il Comune potrà lasciare intercludere nel Psa) e le aree e attrezzature destinate al servizio della mobilità veneziana, sulle quali mantenere la piena esclusiva potestà urbanistica e regolativa del Comune, che così potrà tenersi il coltello della pianificazione e della regolazione d'uso "dalla parte del manico", senza nessun "suicidio urbanistico".

* Urbanista, Ecoistituto del Veneto Alex Langer, Venezia Cambia