



**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**

**DOSSIER CONCLUSIVO  
a cura del proponente**

14 LUGLIO 2023





## Sommario

1. Premessa .....	2
2. Descrizione sintetica dell'intervento .....	2
3. Il dibattito pubblico.....	5
4. Temi emersi durante il Dibattito e valutazioni.....	6
5. Analisi dei Quaderni degli attori e risposte .....	10
6. Conclusioni a valle del Dibattito Pubblico.....	10
7. Appendice: Tavola sinottica dei Quaderni degli Attori .....	15
8. Allegati .....	15

## 1. Premessa

Il presente documento viene emesso a conclusione dell'iter di Dibattito Pubblico relativo al Masterplan 2023-2037 dell'Aeroporto di Venezia, a cura del soggetto proponente SAVE, come previsto dall'art. 7 comma 1 del DPCM n. 76/2018.

La finalità è quella di evidenziare la volontà o meno di realizzare l'intervento – come previsto dalla normativa – oltre alle eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte.

Il presente documento è articolato nei seguenti capitoli principali:

- Descrizione sintetica dell'intervento (estrema sintesi dei contenuti del Dossier di Progetto, pubblicato e discusso nel corso del Dibattito pubblico)
- Il dibattito pubblico (riporta in modo sintetico l'andamento del dibattito, meglio dettagliato nella Relazione Conclusiva del Coordinatore)
- Temi emersi durante il Dibattito e valutazioni (già processati durante gli incontri e tutti documentati negli atti relativi)
- Analisi dei Quaderni degli attori e risposte
- Conclusioni a valle del Dibattito Pubblico

Sono allegati al presente documento sia la Relazione conclusiva del Coordinatore, che ne costituisce parte integrante, sia i documenti prodotti nel corso del Dibattito Pubblico.

## 2. Descrizione sintetica dell'intervento

L'aeroporto Marco Polo di Venezia, incluso nella categoria di gateway intercontinentale nel Piano Nazionale degli Aeroporti, rappresenta il principale hub del complesso aeroportuale del nord-est, che comprende anche gli aeroporti di Verona, Treviso e Brescia. Nel 2019, prima della crisi pandemica, gli aeroporti del gruppo hanno gestito un volume di traffico di circa 18,5 milioni di passeggeri, di cui circa 11,6 milioni nell'Aeroporto di Venezia.

Nel seguito sono descritti sinteticamente gli interventi programmati per lo sviluppo dello scalo Marco Polo, già illustrati nel Dossier di Progetto, pubblicato e discusso nel Dibattito Pubblico.

### 2.1. Le previsioni di traffico

I trend di traffico aereo indicano una ripresa veloce dei volumi pre-pandemia, e una crescita costante nel medio lungo termine. Nel Piano Nazionale Aeroporti del 2022, per l'Aeroporto Marco Polo, ENAC indica un flusso di 18,59 milioni di passeggeri al 2035 con una variazione di +60,8% rispetto al traffico del 2019 (circa 11,6 milioni di passeggeri).

Le previsioni del Masterplan 2023-2037 si estendono per altri 2 anni oltre il Piano di ENAC, fino al 2037, e sono perfettamente coerenti con esso.

Il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture aeroportuali è necessario per affrontare e gestire il previsto aumento del traffico aereo. Pertanto, Save Spa, la società che gestisce lo scalo come Concessionario di ENAC, ha l'obbligo di programmare una serie di interventi per soddisfare la crescente domanda di mobilità, mantenendo standard di sicurezza e qualità dei servizi adeguati alle nuove esigenze.

## 2.2. L'infrastruttura di volo

L'obiettivo è massimizzare la capacità del sistema esistente, ottimizzando la configurazione infrastrutturale risultante dall'esecuzione di tutti gli interventi previsti nel MP2021; si mantiene pertanto la configurazione infrastrutturale attuale:

- La pista principale, nella sua attuale configurazione, continuerà a essere utilizzata sia per atterraggi sia per decolli, fornendo la capacità necessaria fino al 2037.
- La pista secondaria sarà utilizzata come via di rullaggio (taxiway) oppure come pista di volo alternativa nel caso di chiusura della pista principale.

È prevista l'estensione della via di rullaggio (taxiway M), parallela alla pista di volo secondaria, con i seguenti obiettivi:

1. Servire la nuova area nord-est del sedime aeroportuale, designata nel Masterplan per le attività cargo, corrieri aerei (courier) e servizi di supporto (hangar, piazzola di prova motori, ecc.).
2. Ridurre il carico sulle vie di rullaggio esistenti.
3. Garantire la piena intercambiabilità tra le due piste principale e secondaria - mai comunque utilizzabili contemporaneamente - senza alcuna penalizzazione operativa.

Il Masterplan illustra due scenari alternativi per lo sviluppo delle infrastrutture di volo, differenziati dalla configurazione del piazzale aeromobili principale:

- Il primo scenario prevede l'utilizzo dello spazio del piazzale aeromobili centrale per massimizzare il numero di stand necessari per la rotazione degli aerei.
- Il secondo scenario mira a ottimizzare l'operatività del piazzale, con la creazione di un'isola di stand a nord del piazzale per il "self maneuvering", ovvero un'area in cui gli aeromobili possono operare autonomamente senza il supporto di mezzi di spinta per lo spostamento.

In entrambe le ipotesi, i principali interventi riguardano:

- L'adeguamento del piazzale centrale mediante la rotazione degli stand esistenti per ottimizzare la configurazione aeroportuale.



- L'ampliamento verso nord del piazzale, fino alla rotatoria in direzione della SS Triestina, completando l'espansione già realizzata negli anni recenti.
- La realizzazione di una nuova area logistica (Courier city) con un piazzale dedicato al servizio delle attività di trasporto merci.

### **2.3. Terminal passeggeri**

La maggior parte degli interventi sull'aerostazione sono già inclusi nel Masterplan in vigore e vengono confermati anche nel Masterplan 2037. Il terminal manterrà la sua attuale struttura architettonica ma, per soddisfare la crescente domanda di traffico, sono previsti due ampliamenti laterali del terminal esistente, sia a nord che a sud, in coerenza con il terminal attuale:

- L'ampliamento a nord sarà destinato alla creazione di nuove aree per i varchi di sicurezza dell'aeroporto e per i gate di imbarco dei passeggeri verso destinazioni nell'area Schengen.
- L'ampliamento a sud sarà invece dedicato alle partenze verso paesi al di fuori dell'area Schengen.

Lo sviluppo del terminal passeggeri è programmato in diverse fasi successive, per garantire flessibilità negli interventi di ampliamento in base agli scenari futuri di traffico passeggeri. Nel breve termine, sono previsti miglioramenti nella digitalizzazione del sistema e modesti volumi di ampliamento per il miglioramento dei servizi ai passeggeri. In fasi successive, saranno realizzati interventi infrastrutturali più importanti sia a nord che a sud del terminal.

### **2.4. Accessibilità all'aeroporto**

Il Masterplan propone un piano di mobilità a basse emissioni di CO<sub>2</sub>, che sostiene il più ampio utilizzo del trasporto collettivo a fronte della riduzione dell'uso dell'auto privata. Le misure previste includono:

- Miglioramento delle frequenze e della flotta dei mezzi di trasporto pubblico.
- Campagne di comunicazione e incentivi all'uso di mezzi pubblici condivisi o a basse o zero emissioni di CO<sub>2</sub>.
- Regolazione delle tariffe di accesso/sosta per scoraggiare l'uso dell'auto privata.

Il Masterplan mira a favorire l'intermodalità implementando un nuovo modello di accessibilità all'aeroporto, che comprende:

- Miglioramento dell'accesso al trasporto pubblico, che sarà presentato come la prima opzione disponibili per la mobilità dei viaggiatori, con un terminal dedicato e accesso facile e immediato.
- Collegamento con la nuova stazione ferroviaria (realizzata a cura di RFI).
- Promozione del car sharing.
- Potenziamento delle connessioni multimodali.

- Miglioramento delle infrastrutture per i percorsi pedonali e ciclabili.
- Sviluppo della rete Advanced Air Mobility (AAM), che prevede l'utilizzo di droni per il trasporto di persone, merci e materiali biomedici.

Sono stati studiati diversi scenari di transizione verso la mobilità sostenibile, che implicano quindi una diversa necessità di spazi di sosta per le auto private. La modalità di accesso all'aeroporto e l'effettiva necessità di sosta verranno monitorate nel tempo.

## 2.5. Sviluppo sostenibile

Il Masterplan si impegna a perseguire una serie di obiettivi di sostenibilità ambientale che guidano e influenzano le strategie di sviluppo dell'aeroporto. Questi obiettivi includono:

- Ridurre le emissioni nette di CO<sub>2</sub> a zero entro il 2030 mediante l'utilizzo di sistemi energetici a basso consumo e tecnologie a basso impatto ambientale, promuovendo l'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili: sistemi di agrivoltaico, produzione di idrogeno verde, utilizzo di energia geotermica e sistemi di pompe di calore.
- Valorizzare ampie aree intorno allo scalo, creando corridoi ecologici per preservare e promuovere la biodiversità, oltre che ampie zone fruibili dalla cittadinanza
- Promuovere l'economia circolare e migliorare la gestione dei rifiuti, incoraggiando la differenziazione e il riutilizzo dei rifiuti prodotti.
- Progettare e realizzare le nuove strutture secondo gli standard più elevati di efficienza energetica e sostenibilità, per ottenere la certificazione LEED.
- Sostenere la mobilità sostenibile, per offrire ai passeggeri diverse alternative di trasporto a basse emissioni di CO<sub>2</sub>
- Migliorare la sicurezza idraulica e la qualità delle acque immesse nei corpi idrici – superando le richieste della normativa già oggi soddisfatte - nonché massimizzare il recupero dell'acqua per ridurre l'uso di acqua potabile
- Ridurre il consumo di suolo, massimizzando l'utilizzo delle strutture esistenti attraverso interventi finalizzati ad ottimizzare l'efficienza operativa.

## 3. Il dibattito pubblico

In conformità al DPCM n. 76/2018, l'11 aprile 2023 il promotore ha notificato alla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico la richiesta di convocazione del dibattito pubblico relativo al Masterplan 2023-2037 dell'Aeroporto di Venezia.

Il dibattito ha avuto inizio il 26 aprile 2023 con la presentazione del Dossier di progetto alla stampa e si è concluso il 14 giugno con la presentazione della Relazione conclusiva da parte del Coordinatore.

Il dibattito si è svolto regolarmente, offrendo a tutti coloro che lo hanno richiesto l'opportunità di esprimere le proprie posizioni e osservazioni. Durante l'iter, il metodo inizialmente adottato è stato modificato dal Coordinatore in risposta alle critiche di alcune associazioni locali, al fine di favorire una discussione più efficace negli incontri.

Il dibattito pubblico è stato preceduto da una serie di incontri tecnici con i promotori dell'intervento e da una fase di ascolto preliminare degli enti e dei principali portatori di interesse locali, in conformità alla Raccomandazione n. 3 della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico.

Sono stati organizzati due tipi di incontri: incontri pubblici aperti a tutti i cittadini per presentare le ragioni dell'intervento, il Masterplan e gli aspetti rilevanti, e incontri specialistici dedicati ad approfondimenti tematici con specifiche categorie di portatori di interesse.

Le attività di comunicazione relative al dibattito hanno avuto l'obiettivo di fornire informazioni corrette e complete sul funzionamento e la metodologia del dibattito stesso.

## 4. Temi emersi durante il Dibattito e valutazioni

In questo capitolo si riportano le valutazioni sintetiche del proponente sui temi emersi durante il Dibattito pubblico. La sintesi dei temi emersi e delle valutazioni fatte nel corso degli incontri è riportata in modo esaustivo anche nella Relazione conclusiva del Coordinatore.

Si fa presente che sono disponibili anche le informazioni di dettaglio: infatti, ogni singolo incontro è stato integralmente registrato e pubblicato sul sito web dedicato e i risultati sono stati riportati di una relazione di sintesi; inoltre, alle domande rimaste inevase durante gli incontri – unicamente per ragioni di tempo – è stata fornita risposta scritta prima dell'incontro successivo.

Tutti i documenti di cui si tratta sono stati pubblicati nel sito del Dibattito pubblico <https://www.dpaeroportovenezia.it/> e sono allegati a questo Dossier conclusivo.

### 4.1. Ragioni dell'opera

Una delle principali preoccupazioni sollevate da parte dei partecipanti riguarda l'eccessivo turismo che affligge la città storica di Venezia (overtourism). Il proponente ha sottolineato più volte che il contributo dell'aeroporto al turismo della città storica è limitato e costituisce una percentuale ridotta rispetto all'afflusso turistico complessivo; ha pubblicato in merito anche la "Nota integrativa sulle previsioni di traffico" del 25.05.23 a maggior chiarezza.

Un altro tema che ha suscitato interesse e preoccupazione riguarda il numero di decolli e atterraggi che potrebbero coinvolgere l'aeroporto a seguito dell'incremento previsto dei voli. Il proponente ha specificato che la capacità massima attuale dell'aeroporto è di 32 movimenti all'ora e la media dei movimenti previsti per il 2037 è di circa 20 movimenti all'ora.

#### **4.2. Interventi previsti**

Il proponente ha ribadito più volte che l'attuale configurazione dell'aeroporto è in grado di gestire il traffico previsto dal nuovo Masterplan fino al 2037, senza la necessità di costruire una nuova pista. La massimizzazione della infrastruttura attuale è stata apprezzata e ha dissipato la diffusa preoccupazione sul tema.

Altri due interventi che hanno attirato l'attenzione sono la realizzazione dell'area cargo (courier city) e dei vertiporti.

Da un lato, vi è l'interesse degli operatori economici e delle associazioni di categoria a sviluppare il traffico cargo come elemento aggiuntivo per lo sviluppo territoriale. D'altro canto, sorgono preoccupazioni per l'eventuale aumento dei voli, che potrebbe comportare impatti negativi sulla qualità dell'aria e sul rumore (vedi nel seguito), e del traffico generato dai mezzi pesanti.

Per quanto riguarda i vertiporti, non ci sono opposizioni all'intervento, ma sorgono alcune preoccupazioni riguardo alla loro ubicazione, in particolare per la struttura prevista nell'area landside dell'aeroporto, che si trova più vicina alle abitazioni di Tessera. Le preoccupazioni raccolte riguardano principalmente l'aumento potenziale del rumore in un'area adiacente alle abitazioni e la sicurezza dei voli.

Un altro tema dibattuto riguarda la questione degli espropri necessari per acquisire le aree destinate alla realizzazione del Piano di sviluppo. In particolare, sono state sollevate domande e richieste di chiarimenti riguardo agli espropri legati all'area courier e al parco agrivoltaico.

Il proponente ha sottolineato che la gran parte delle aree interessate dalle trasformazioni è già di proprietà di SAVE o di società controllate. Ha precisato inoltre che il Masterplan definitivo includerà il "Piano particolareggiato di esproprio", che identificherà in modo dettagliato le aree coinvolte dagli interventi. La procedura di esproprio potrà essere avviata solo dopo che il Masterplan avrà completato tutte le autorizzazioni richieste dalla normativa vigente.

#### **4.3. Intermodalità**

Durante il dibattito pubblico, è stata prestata molta attenzione all'accessibilità dell'aeroporto e al progetto di intermodalità e transizione verso forme più sostenibili.



Riguardo il nuovo collegamento ferroviario, sono state sollevate diverse critiche riguardo alle soluzioni tecniche adottate da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e agli impatti territoriali causati dalla realizzazione del progetto.

Il proponente ha sottolineato più volte che il progetto del collegamento ferroviario e della stazione sono di competenza RFI; il progetto ha già ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie ed è stato appaltato. Il Masterplan recepisce e integra tale progetto nello sviluppo dello scalo.

Altro tema molto discusso riguarda il numero di parcheggi previsti in futuro. Il proponente ha evidenziato che l'obiettivo del Masterplan è la transizione verso la mobilità sostenibile, con azioni di supporto del trasporto collettivo e disincentivo dell'auto privata. I nuovi parcheggi multipiano si renderanno necessari solo se la transizione verso la mobilità sostenibile sarà più lenta di quanto auspicato. La realizzazione dei parcheggi multipiano è quindi condizionata all'effettiva futura necessità di ulteriori posti auto.

#### **4.4. Transizione energetica**

Gli interventi previsti dal Masterplan, che mirano alla transizione energetica e raggiungere l'azzeramento delle emissioni nette di carbonio dell'aeroporto entro il 2030, sono stati accolti con favore. Il mix di fonti energetiche rinnovabili che si prevede di impiegare per raggiungere tali obiettivi è stato oggetto di discussione in diverse occasioni.

Un intervento particolarmente interessante è il parco agri-voltaico, che avrà una capacità di 49,7 MWp e sarà realizzato su un'area di circa 68 ettari già nelle disponibilità di Save.

Il processo di transizione energetica previsto dal Piano ha suscitato interesse anche da parte di alcune associazioni di Tessera, che hanno proposto di promuovere la creazione di una comunità energetica in grado di soddisfare le esigenze del contesto locale, a maggiore integrazione del rapporto tra l'aeroporto e il territorio.

#### **4.5. Idraulica e gestione dell'acqua**

La gestione integrata delle acque e il riutilizzo delle acque reflue sono stati molto apprezzati. Alcune associazioni agricole hanno mostrato interesse a poter utilizzare le acque depurate e/o raccolte per scopi irrigui, al fine di contrastare i sempre più frequenti episodi di siccità che colpiscono il territorio.

#### **4.6. Compensazioni**

Durante gli incontri del dibattito pubblico, è stata dedicata molta attenzione al tema del verde, in particolare alle previsioni di interventi sul paesaggio e la preservazione della biodiversità che interessano ampie aree intorno allo scalo, tutte già nelle disponibilità di SAVE.

Le aree agricole identificate dal Masterplan si estendono per circa 155 ettari e saranno oggetto di diversi interventi naturalistici. Tra i diversi interventi naturalistici sono previsti anche interventi di rimboschimento, che prevedono la piantumazione di circa 17.000 alberi e 12.000 arbusti autoctoni o naturalizzati. L'introduzione invece di ampie fasce fiorite i quali contribuirà anche ad aumentare la presenza di insetti impollinatori.

#### **4.7. Qualità dell'aria e rumore**

Durante il dibattito pubblico, si è discusso ampiamente della qualità dell'aria e del suo possibile peggioramento in relazione all'aumento del traffico aereo.

Sono emerse inoltre preoccupazioni e richieste di chiarimenti riguardo al rumore generato dagli aeromobili, in vista dell'incremento previsto del traffico aereo secondo il Masterplan.

Il proponente ha illustrato come le nuove tecnologie utilizzate nell'industria aeronautica, comprensive anche di nuovi carburanti denominati SAF, siano in grado di ridurre in modo significativo sia le emissioni in atmosfera sia il rumore generato dai voli. Entrambi i temi sono oggetto di grande attenzione da parte dell'industria aeronautica e del mercato del trasporto aereo.

I costruttori di aeromobili sono impegnati nell'innovazione per affrontare la sfida della decarbonizzazione e della riduzione del rumore alla sorgente, concentrandosi sugli investimenti, la tecnologia e il rinnovo della flotta. Il rinnovamento della flotta aerea del singolo vettore comporta anche il rinnovo dell'intera flotta operativa sullo scalo. I modelli di aeromobili più evoluti che iniziano a caratterizzare l'operatività dello scalo di Venezia sono in grado di ridurre il consumo di combustibile, e quindi le emissioni in atmosfera del 20% oltre a ridurre del 50% le emissioni sonore.

#### **4.8. Analisi costi benefici**

Durante gli incontri, si è discusso se le strategie di sviluppo dell'aeroporto siano coerenti con gli obiettivi dell'Agenda 2030, con un'attenzione particolare agli aspetti etici, sociali ed ambientali.

Il proponente ha ribadito la coerenza delle proprie politiche con le strategie e gli obiettivi dell'Agenda 2030, soprattutto per quanto riguarda la sostenibilità economica e sociale; ha invitato a consultare il proprio Bilancio di Sostenibilità pubblicato ogni anno sul sito web.

## 5. Analisi dei Quaderni degli attori e risposte

Ai fini del presente Dossier conclusivo, particolare attenzione è stata posta ai Quaderni degli Attori pubblicati: le osservazioni e le proposte sono state riportate in una Tavola sinottica (vedi appendice) e ad ognuna è stata fornita la risposta.

Quelle esplicitamente indicate come proposte – o come tali individuate - sono state valutate per essere accolte o meno nel progetto; in particolare, le proposte accolte sono descritte al capitolo 6.2 che segue, insieme alle relative modifiche da apportare al Masterplan.

## 6. Conclusioni a valle del Dibattito Pubblico

La normativa sul Dibattito pubblico – rif DPCM n. 76/2018 artt. 7 e 9 - prevede che, nel Dossier conclusivo, il proponente evidenzi:

- La volontà o meno di realizzare l'intervento.
- Le eventuali modifiche da apportare al progetto.
- Le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte.

Di seguito sono sviluppati i punti richiesti.

### 6.1. Volontà di realizzare l'intervento

Il proponente intende confermare la propria volontà di realizzare l'intervento; nel caso in esame – trattandosi di uno strumento di programmazione degli interventi futuri e non già del progetto di un intervento singolo – questa volontà si traduce nel procedere con l'attuazione del Masterplan 2023-2037, che a breve verrà sviluppato nella sua forma finale definitiva e sottoposto alle approvazioni previste per legge.

### 6.2. Proposte accolte e modifiche da apportare al Masterplan

Qui nel seguito sono descritte le modifiche da apportare al Masterplan, nello sviluppo della forma definitiva finale, a seguito della decisione di accogliere le proposte:

- **Vertiporto**
  - *Osservazione/ Proposta: Allontanare il vertiporto landside dall'abitato di Tessera*

Il Masterplan comprende – nei documenti specifici relativi al Vertiporto – una soluzione B per il vertiporto landside, che si allontana dall'abitato di Tessera sia come localizzazione sia come rotte di avvicinamento e decollo dei mezzi. Nel Dossier di progetto è stata indicata la soluzione A, preferibile in termini di

accessibilità e compatibilità con il layout generale dello scalo. Tenuto conto della osservazione/ proposta, nello sviluppo del Masterplan finale si intende sviluppare la soluzione B.

○ *Osservazione/ Proposta: Ridurre l'impatto del vertiporto sulla Laguna*

Il Masterplan comprende – nei documenti specifici relativi al Vertiporto – alcune soluzioni alternative per il vertiporto airside, tra le quali due più prossime alla testata della pista - preferibili in termini di funzionalità e operatività – e una più centrale rispetto alla pista esistente – che presenta maggiore compatibilità con l'avifauna in barena.

Nello sviluppo del Masterplan definitivo e del correlato Studio di Impatto Ambientale verranno analizzati nel dettaglio gli aspetti ambientali relativi alle diverse ipotesi; la soluzione indicata come preferibile nel Masterplan finale sarà oggetto di procedura VIA (valutazione di impatto ambientale).

● **Aree per la nuova taxiway**

○ *Osservazione/ Proposta: Attivare un confronto per valutare una soluzione alternativa e/o integrativa*

Il proponente ha già attivato il confronto con l'azienda autore della proposta, per individuare una soluzione alternativa e/o integrativa compatibile con le attività che vengono svolte nello stabilimento e con il potenziale futuro sviluppo industriale del sito, oltre che in grado di soddisfare le esigenze dello scalo.

Le diverse ipotesi sono attualmente in discussione, e quella ritenuta preferibile sarà sviluppata nel Masterplan finale.

● **Aree per le attività di supporto**

○ *Osservazione/ Proposta: L'area e l'immobile che si prevede di acquisire sono utilizzati per il servizio pubblico postale e risultano strategicamente indispensabili a mantenere il servizio*

Il Masterplan prevede l'acquisizione dell'area del centro meccanizzato delle Poste Italiane con la finalità di ricavare spazi adeguati ad uso degli handler aeroportuali; l'area – indicata come opzione A - risulta ottimale poiché posizionata in un punto baricentrico rispetto all'estensione del sedime.

L'alternativa possibile – opzione B – è la collocazione nelle aree a nord-est, oltre quella che è la zona destinata alla courier city; tale ipotesi comporta l'acquisizione di aree per circa 42.500 mq (la maggior superficie si giustifica con la minore efficienza dell'area in oggetto rispetto all'ipotesi A). Si vedano in proposito gli schemi a pag. 62 del Dossier di progetto.

Tenuto conto della osservazione/ proposta, nello sviluppo del Masterplan finale si intende sviluppare la soluzione B.



- **Aree verdi**

- *Osservazione/ Proposta: Ripristinare la zona a verde del sedime dei parcheggi a raso, in considerazione della previsione del Masterplan che prevede la realizzazione di parcheggi multipiano*

Il proponente accoglie positivamente la proposta. E' utile sottolineare che l'obiettivo del Masterplan è la transizione verso la mobilità sostenibile, con azioni di supporto del trasporto collettivo e disincentivo dell'auto privata. I parcheggi multipiano si renderanno necessari solo se la transizione verso la mobilità sostenibile sarà più lenta di quanto auspicato; la realizzazione dei parcheggi multipiano è quindi condizionata all'effettiva futura necessità di ulteriori posti auto.

Tenuto conto della osservazione/ proposta, nello sviluppo del Masterplan finale si intende prevedere che – con la eventuale realizzazione dei parcheggi multipiano e compatibilmente con le necessità di sosta - i residuali parcheggi a raso nell'area fronte terminal vengano convertiti ad aree verdi.

- **Collegamenti via acqua**

- *Osservazione/ Proposta: introdurre una regolamentazione dei mezzi di trasporto acqueo autorizzati ad accedere alla Darsena*

Il proponente è assolutamente interessato e proattivo a collaborare con le amministrazioni competenti (Comune e Provveditorato) per limitare gli effetti del moto ondoso. Giova ricordare che già nel precedente Masterplan era previsto un intervento di realizzazione di dissuasori di velocità con l'obiettivo di far rispettare i limiti esistenti per i natanti che navigano lungo il canale di accesso all'aeroporto. Per quanto riguarda la darsena, si valutano senz'altro - insieme ad ENAC – tutte le azioni possibili per favorire le tipologie di natanti a ridotto impatto ambientale.

- *Osservazione/ Proposta: Realizzare punti di ricarica elettrica anche per natanti*

Il proponente accoglie positivamente la proposta, e programma gli interventi necessari nel Masterplan definitivo.

- *Osservazione/ Proposta: valutare delle alternative agli attuali collegamenti via acqua, al fine di ridurre il moto ondoso*

Il proponente è interessato a proporre – in risposta alle osservazioni pervenute nel Dibattito Pubblico - una ipotesi di collegamento alternativo tramite impianto a fune tra l'aeroporto e la città storica. Tale proposta sarà presentata nelle forme previste dalla normativa vigente, e dovrà essere valutata da tutti gli Enti competenti.

- **Percorsi ciclo/ pedonali**

- *Osservazione/ Proposta: Completamento dei percorsi ciclo/ pedonali con priorità al tratto da hotel Marriot a Via Galileo Galilei*

Il proponente accoglie positivamente la proposta, nell'ottica di supportare la mobilità sostenibile di accesso allo scalo: provvederà quindi a realizzare il tratto di viabilità ciclo/ pedonale tra l'hotel Marriot e la via Galilei, individuando un percorso nelle aree demaniali di sua competenza.

- **Accessibilità / mobilità sostenibile**

- *Osservazione/ Proposta: Un sistema strutturato ed integrato delle infrastrutture può attrezzare meglio il territorio a gestire la crescente domanda di mobilità*

Il proponente si è attivato da tempo con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto con l'obiettivo di agevolare la mobilità sostenibile. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.

E' utile sottolineare che uno dei principali obiettivi del Masterplan è la transizione verso la mobilità sostenibile, con azioni di supporto del trasporto collettivo e di disincentivo dell'auto privata. Ogni azione utile ad agevolare e sostenere la mobilità sostenibile è quindi da considerarsi nell'interesse del proponente.

- **Comunità energetica**

- *Osservazione/ Proposta: costituire una Comunità energetica che possa fruire dell'energia pulita prodotta dal parco "agrivoltaico"*

Il proponente conferma la propria disponibilità alla creazione di una CER, e auspica un cambio della normativa specifica che oggi non consente al gestore aeroportuale di cedere l'energia prodotta.

- **Spazi per accoglienza**

- *Osservazione/ Proposta: Realizzare adeguati spazi a tutela dei diritti e dell'accoglienza dei migranti*

Il proponente accoglie positivamente la proposta, e ne terrà conto nel contesto degli interventi di ampliamento del terminal.

Per il dettaglio delle singole proposte e risposte sopra indicate si vedano sia la Tavola sinottica dei Quaderni degli Attori (in appendice) sia i Quaderni degli Attori (negli allegati).

### **6.3. Ragioni che hanno condotto a non accogliere alcune proposte**

Le proposte che il proponente ha ritenuto di non poter accogliere sono raggruppabili sinteticamente in alcuni macro gruppi, elencati nel seguito, per ognuno dei quali si indicano le ragioni che hanno condotto a tale valutazione. Tutti i temi qui illustrati sono stati ampiamente dibattuti anche durante gli incontri.

- **Proposte di limitazione del traffico/ dei voli**

Il traffico indicato nel Masterplan dello scalo è coerente con il Piano Nazionale Aeroporti di ENAC. Il proponente agisce come concessionario di ENAC nella gestione dello scalo, e deve programmare gli interventi necessari a garantire un aeroporto efficiente in grado di processare il traffico previsto.

In merito alla limitazione del turismo verso Venezia, il proponente, durante il Dibattito pubblico, ha più volte illustrato come il carico turistico originato dallo scalo sia solo una parte del totale, e nemmeno la più consistente; in merito ha prodotto anche una relazione integrativa, pubblicata e rimasta agli atti.

- **Proposte sul collegamento ferroviario**

Il progetto del collegamento ferroviario e della stazione sono di competenza RFI; il progetto ha già ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie ed è stato appaltato. Il Masterplan recepisce e integra tale progetto nello sviluppo dello scalo.

- **Proposte di mitigazione/ compensazione**

L'opportunità di eventuali misure di mitigazione emergerà a seguito dello Studio di Impatto Ambientale e sarà confermata durante la procedura di VIA.

È utile ricordare che il Masterplan prevede interventi di riqualifica e di valorizzazione paesaggistica di ampie aree intorno allo scalo, di largo respiro; tali aree diventeranno di fruizione pubblica e avranno spazi verdi, percorsi ciclopedonali, laboratori, ecc. Tali interventi sono a tutti gli effetti catalogabili come interventi di compensazione.

- **Proposte al di fuori della competenza**

Sono relative ad attività/ azioni/ progetti gestiti da Enti terzi, e per i quali il proponente non ha alcuna competenza.

Per il dettaglio delle singole proposte e risposte sopra indicate si vedano sia la Tavola sinottica dei Quaderni degli Attori (in appendice) sia i Quaderni degli Attori (negli allegati).

## **7. Appendice: Tavola sinottica dei Quaderni degli Attori**

Dalla pagina che segue.

Contiene le singole proposte emerse e le relative singole risposte.

## **8. Allegati**

- Relazione conclusiva, a cura del Coordinatore
- Allegati alla Relazione conclusiva:
  - Allegato 1 – Quaderni degli attori
  - Allegato 2 - Restituzione sintetica degli incontri
  - Allegato 3 - Domande e Risposte
  - Allegato 4 - Quadro sinottico



RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE
Q.A.1	Venezia Cambia	1.0	Mette in discussione la validità del dibattito pubblico			Vedi Relazione conclusiva del Coordinatore
		1.1	L'aumento del traffico aereo fa emergere la preoccupazione verso il futuro di Venezia: se sarà solo un parco turistico, se Mestre diventerà un dormitorio turistico, se la cintura verde rimarrà tale e se altre attività economiche non turistiche potranno ancora esistere.			Il contributo dell'aeroporto è solo una quota parte del carico turistico su Venezia. Dai dati analizzati, solo il 38% dei passeggeri dello scalo ha Venezia come destinazione principale. Possiamo quindi stimare che nel 2023 i turisti diretti a Venezia dall'aeroporto saranno circa 2 milioni; tale dato va confrontato con il carico turistico totale su Venezia e isole, valutato intorno ai 30 milioni di presenze all'anno. Si veda anche la "Nota integrativa sul traffico" del 25.05.2023 pubblicata sul sito web del Dibattito pubblico.
Q.A.2	Stefano Boato			2.1	L'aumento dei passeggeri e il raddoppio di posti auto evidenzia un fallimento dell'accesso per ferrovia che andrebbe invece potenziato con la ferrovia regionale (SFMR).	Tema fuori dalla competenza di SAVE
				2.2	Si fa ancora in tempo a fare l'accesso della linea ferroviaria all'aeroporto non in galleria ma in superficie evitando un enorme e costosissimo sconvolgimento ambientale	Tema fuori dalla competenza di SAVE
				2.3	Collegare l'aeroporto con Mestre con una Pista ciclabile	E' in corso di realizzazione una pista ciclabile che collega Tessera all'abitato di Favaro Veneto attraverso il quale è possibile immergersi nella rete ciclopedonale che copre l'intera area urbana di Mestre
				2.4	Necessaria misura ed analisi dei livelli di: - rumore - inquinamento (anche particelle sottili) - morbilità (soglie UE)	Il quadro completo delle analisi emissive, in particolare aria e rumore, sarà oggetto di trattazione completa nello SIA. Giova ricordare che quello presentato nel DP è uno studio preliminare che ha alcune prime valutazioni ambientali che verranno approfondite in modo esaustivo nello SIA. Analoga considerazione per lo studio sul rischio sanitario, presente nel SIA e non nello Studio Preliminare del MP
		2.5	Il Piano Nazionale Aeroporti ENAC, dello scorso ottobre, cita le riduzioni di traffico aeroportuale imposte per legge all'aeroporto di Linate (Milano) e di Ciampino (Roma): analoghe riduzioni vanno imposte per Venezia, città già congestionata dall'attuale enorme lusso turistico che rende la città invivibile, e per il territorio circostante l'aeroporto e la Laguna nord enormemente inquinati dagli aerei in decollo.			Nel Piano Nazionale Aeroporti del 2022, per l'Aeroporto Marco Polo, ENAC indica un flusso di 18,59 milioni di passeggeri al 2035 con una variazione di +60,8% rispetto al traffico del 2019. Le previsioni del Masterplan sono perfettamente coerenti.
Q.A.3	Franco Rigosi (Medicina Democratica Venezia)	3.1	Non allineata la normativa relativa alla realizzazione del dibattito pubblico in quanto il coordinatore dovrebbe essere un ente terzo pubblico			Vedi Relazione conclusiva del Coordinatore
		3.2	Nella nostra realtà l'inquinamento dell'aria è già fuori limite per PM10, NOx e IPA e l'Istituto Sup Sanità recentemente ha attestato che nella realtà veneziana le morti correlate a inquinamento (tumori, ecc) sono 20% in più della media regionale;			Le criticità legate ai valori misurati di PM10, NOx e IPA sono riconducibili ad un'area molto più estesa rispetto a quella locale veneziana. Evidentemente quindi le sorgenti che concorrono a generare questo effetto sono molteplici. Per quanto concerne l'infrastruttura aeroportuale, per effetto della transizione energetica che si vuole attuare, che prevede la dismissione di combustibili fossili, l'obiettivo è di azzerare la produzione di questi inquinanti.
		3.3	Venezia è già in overtourism e il Comune sta cercando di limitare gli accessi, raddoppiando i passeggeri al Marco Polo si portano altri turisti (60% circa dei trasportati) che andranno verso Venezia. Come è compatibile questo sovraccarico ulteriore a una città già stremata e svuotata di residenti?			Il contributo dell'aeroporto è solo una quota parte del carico turistico su Venezia. Dai dati analizzati, solo il 38% dei passeggeri dello scalo ha Venezia come destinazione principale. Possiamo quindi stimare che nel 2023 i turisti diretti a Venezia dall'aeroporto saranno circa 2 milioni; tale dato va confrontato con il carico turistico totale su Venezia e isole, valutato intorno ai 30 milioni di presenze all'anno. Si veda anche la "Nota integrativa sul traffico" del 25.05.2023 pubblicata sul sito web del Dibattito pubblico.
		3.4	E' stato valutato il rischio di incidenti dato che con solo due piste vicine e con il raddoppio dei passeggeri implica quasi un volo al minuto? E in particolare la valutazione è stata fatta nelle fasi di manutenzione periodica delle piste che implica una ulteriore limitazione e affollamento degli aeromobili?			Le due piste funzionano in alternativa una all'altra; NON hanno le caratteristiche per operare contemporaneamente. La sicurezza della pista e di tutta l'infrastruttura viene attentamente monitorata e gestita attraverso le procedure operative, anche durante la manutenzione.
		3.5	E' stata fatta una analisi della deposizione di inquinanti in particolare idrocarburi sui terreni sotto il cono di decollo che è quello con maggiori emissioni inquinanti? Nell'area a bordo laguna ci sono apicoltori e coltivatori, quanto sono inquinati? E' stato calcolato quanto peggiorerà la situazione con l'incremento dei voli per soddisfare il numero di passeggeri richiesto?			La dispersione di inquinanti è fortemente influenzata dalle condizioni atmosferiche in atto sia al momento dell'emissione. Questo fa sì che la dispersione degli stessi non segua la proiezione al suolo del cono di decollo di cui si fa parola. L'utilizzo dei modelli di simulazione calibrati su dati di inventario e misure in situ consente di rappresentare la situazione più realistica su una porzione di territorio molto più ampia rispetto al cono di decollo. Nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) tutti questi elementi saranno analizzati in maniera più approfondita.
		3.6	Nelle relazioni non è messo in evidenza l'aumento di traffico merci, si parla quasi sempre di passeggeri, ma sono gli aerei cargo che aumenteranno enormemente vista lo scambio di merci crescente col mondo, quanti saranno?			Le previsioni del traffico cargo sono illustrate a pag 78 del Dossier di progetto, e sono espresse sia in merci trasportate sia in numero di movimenti (voli). Il traffico merci rimarrà una componente minore per lo scalo veneziano, dove il traffico passeggeri è e resterà prevalente.
Q.A.4	Confturismo Veneto	4.1	Occorre passare da una visione di "comparto turismo" ad una più ampia di "sistema turismo".			Tema fuori dalla competenza di SAVE
		4.2	Nell'apparato viario, le criticità sono i collegamenti con le località turistiche e, in particolare per le città d'arte, lo sviluppo di un sistema-parcheggi e di servizi intrinseci e di connessione con i centri-città.			Tema fuori dalla competenza di SAVE
		4.3	Occorrono nuovi investimenti e soprattutto scelte coraggiose ma necessarie per le infrastrutture, per le grandi opere utili ad una migliore e più sicura circolazione all'interno della nostra regione, su gomma, su ferro, su acqua. Il sistema aeroportuale, la rete stradale, i treni ad alta velocità, i terminal per le navi da crociera e le piste ciclabili sono componenti fondamentali per l'accessibilità sia interna che esterna.			Tema fuori dalla competenza di SAVE

RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE		
				4.4	Si suggerisce sul piano strategico un network tra gli aeroporti di Venezia, di Verona, di Treviso. Si pensi ad un "piano aeroporti", per rendere facile giungere nel Veneto, con la creazione di transfer su ruota della Regione Veneto per agevolare il raggiungimento delle località turistiche. Si pensi alla promozione di queste opportunità sui mercati turistici nazionali ed internazionali;	SAVE già lavora in termini di sistema sui vari scali, tenendo in considerazione il sistema aeroportuale del Nord Est. Nella sua strategia di sviluppo del traffico ha specializzato i diversi scali del gruppo massimizzando la sinergia delle infrastrutture controllate razionalizzando i piani di sviluppo aeroportuali che sono sempre inseriti in un contesto di sistema		
				4.5	Si pensi ad una valutazione programmatica e sinergica dei "piani parcheggi" delle località turistiche, connesse ai relativi servizi e ad un piano omogeneo veneto di segnaletica turistica.	Tema fuori dalla competenza di SAVE		
Q.A.5	Associazioni e comitati	5.1	Si è espresso dissenso sull'obiettivo centrale dell'aumento dei movimenti l'anno col quasi raddoppio dei passeggeri.			Nel Piano Nazionale Aeroporti del 2022, per l'Aeroporto Marco Polo, ENAC indica un flusso di 18,59 milioni di passeggeri al 2035 con una variazione di +60,8% rispetto al traffico del 2019. Le previsioni del Masterplan sono perfettamente coerenti.		
		5.2	Raddoppierà l'impatto acustico e l'inquinamento dell'aria a scapito degli abitanti di Mestre nord, Isole laguna nord, Quartiere di Cannaregio a Venezia e dei paesi dell'intorno aeroportuale e ad esso adiacenti.			Gli effetti legati all'impatto acustico e all'inquinamento dell'aria verranno analizzati nello Studio di Impatto Ambientale. La variazione dei livelli di rumore e della presenza di inquinanti nell'aria deriveranno dalle analisi modellistiche condotte su entrambe le matrici ambientali.		
		5.3	Rischio di iscrizione di Venezia nella Danger List Unesco in quanto l'aeroporto già ora ha raggiunto la sua capacità di carico			Il Masterplan 2037 è stato sviluppato valutando soluzioni in ottica di sostenibilità, in primis ambientale. Le soluzioni proposte mirano a ridurre, se non addirittura neutralizzare, quelli che possono essere gli effetti negativi dovuti all'attività aeroportuale. Si esclude che un aeroporto più sostenibile e che ha colto tutte le opportunità per migliorare il proprio profilo ambientale possa andare in contrasto con i requisiti che Unesco chiede per la tutela del patrimonio della città storica.		
		5.4	Forte inquinamento a terra e in laguna, nell'area di Climb-Out a nord dell'aeroporto e in quella di rullaggio e Take-off ad ovest, entrambe aree residenziali di Tessera.			La dispersione di inquinanti è fortemente influenzata dalle condizioni atmosferiche in atto sia al momento dell'emissione. Questo fa sì che la dispersione degli stessi non segua la proiezione al suolo del cono di decollo di cui si fa parola. L'utilizzo dei modelli di simulazione calibrati su dati di inventario e misure in situ consente di rappresentare la situazione più realistica su una porzione di territorio molto più ampia rispetto al cono di decollo. Nello Studio di Impatto Ambientale (SIA) tutti questi elementi saranno analizzati in maniera più approfondita.		
					5.5	Un ulteriore aumento dei parcheggi, dagli attuali 5.000 fino a 10.000, che dichiara un clamoroso fallimento dell'accesso in ferrovia, il quale va invece potenziato con la ferrovia regionale SFMR, con semplici adeguamenti.	Tema fuori competenza SAVE	
				5.6	Disaccordo verso l'abbattimento di 240 pini domestici e lecci cinquantennali, i quali vanno ad aggiungersi alle altre migliaia di piante della stessa età abbattute dal proponente nell'ultimo decennio.		La gestione del verde all'interno del sedime aeroportuale è un tema ben attenzionato nel Masterplan che afferisce non solo ad abbattimenti ma ad una riorganizzazione complessiva con l'obiettivo di una riqualifica paesaggistica che miri, nonostante la destinazione d'uso delle aree in oggetto, a restituire e rendere fruibile il verde pubblico ai passeggeri ed ai cittadini delle comunità limitrofe. Attualmente, l'unico l'unico progetto peraltro riconducibile al Masterplan 2021, che prevede un intervento su aree in cui sono presenti alberature è la realizzazione dei parcheggi P8 e P9. Tale progetto è stato modificato anche con l'intento di conseguire un bilancio tra abbattimenti e reimpianti largamente favorevole a questi ultimi.	
						5.7	Previsione di una pista ciclabile che colleghi l'aeroporto a Mestre	E' in corso di realizzazione una pista ciclabile che collega Tessera all'abitato di Favaro Veneto attraverso il quale è possibile immergersi nella rete ciclopedonale che copre l'intera area urbana di Mestre
				5.8	Il raddoppio dei passeggeri comporta un forte aumento di turisti diretti a Venezia.		Il contributo dell'aeroporto è solo una quota parte del carico turistico su Venezia. Dai dati analizzati, solo il 38% dei passeggeri dello scalo ha Venezia come destinazione principale. Possiamo quindi stimare che nel 2023 i turisti diretti a Venezia dall'aeroporto saranno circa 2 milioni; tale dato va confrontato con il carico turistico totale su Venezia e isole, valutato intorno ai 30 milioni di presenze all'anno. Si veda anche la "Nota integrativa sul traffico" del 25.05.2023 pubblicata sul sito web del Dibattito pubblico.	
				5.9	Il raddoppio dei turisti per Venezia comporta un ulteriore raddoppio del traffico di taxi acquei e relativi danni da moto ondoso sulle barene e sulle rive della città.		Raggiungere la città storica per mezzo di un taxi acqueo è solo una delle possibilità che i passeggeri hanno. Il proponente, in collaborazione con gli enti competenti, è comunque interessato a vagliare ipotesi alternative di collegamento mettendo anche a disposizione un'area dedicata all'interno del sedime aeroportuale. In ogni caso al problema del moto ondoso che riguarda le barene, tra cui quelle prossime allo scalo, si cercherà di far fronte con l'installazione di dissuasori di velocità.	
				5.10	I due "vertiporti" per droni con passeggeri comportano un'ulteriore invasione dello spazio lagunare.		La nuova mobilità aerea con i droni è una alternativa - a zero emissioni di CO2 - alle altre forme di mobilità su gomma e su acqua, ben più impattanti.	
						5.11	Si ritiene che l'unico modo per evitare tali conseguenze negative sia stabilire un limite (mensile ed annuale) alle movimentazioni degli aerei	Il traffico previsto nel Masterplan dello scalo è coerente con il Piano Nazionale Aeroporti di ENAC
		6.1	Non basta soffermarsi, come si fa nello studio in tema di biodiversità, sulla tutela dell'habitat degli insetti impollinatori e non citare mai l'impegno nella tutela della biodiversità uomo e suo Habitat.		Lo studio presente all'interno del Masterplan su Paesaggio e Biodiversità è stato sviluppato in considerazione del fatto che il principale fruitore dei benefici derivanti dalle riqualifiche proposte siano proprio gli abitanti delle zone circostanti lo scalo. Gli interventi proposti in ambito paesaggistico e naturalistico (aree verdi buffer tra gli abitati e le zone aeroportuali/impianistiche, piste ciclo pedonali, campi multisport) nel riqualificare il paesaggio ne conferiscono anche una funzione sociale direttamente fruibile da tutti gli abitanti.			

RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE
Q.A.6	Cesare Rossi (APS CRIAAVE)	6.2	Il proponente non considera o banalizza le ricadute negative della propria attività mercantile sui residenti nel comune di Venezia e sulla città di Venezia stessa			Il contributo dell'aeroporto è solo una quota parte del carico turistico su Venezia. Dai dati analizzati, solo il 38% dei passeggeri dello scalo ha Venezia come destinazione principale. Possiamo quindi stimare che nel 2023 i turisti diretti a Venezia dall'aeroporto saranno circa 2 milioni; tale dato va confrontato con il carico turistico totale su Venezia e isole, valutato intorno ai 30 milioni di presenze all'anno. Si veda anche la "Nota integrativa sul traffico" del 25.05.2023 pubblicata sul sito web del Dibattito pubblico.
		6.3	Argomentazioni a-scientifiche e vaghe a sostegno del minimo incremento dell'inquinamento dell'aria e del rumore conseguente il raddoppio dei passeggeri			Le minori emissioni sia acustiche che relative all'atmosfera correlate all'operatività di aeromobili di nuova generazione è un dato di fatto derivante dall'obiettivo sviluppo tecnologico in essere. Le tempistiche con cui queste migliorie saranno misurabili sul territorio sono monitorabili sistematicamente su siti web accreditati ed implementati dagli stessi vettori.
		6.4	Dichiarazione non fondata sul fatto che le auto, i pullman, le navette, i taxi, ecc. che entreranno ed usciranno dall'aeroporto di Venezia saranno a trazione elettrica e non inquineranno			Il Masterplan si pone come obiettivo la transizione verso la mobilità sostenibile, con diverse azioni a supporto, tra cui il sostegno ai mezzi a basse emissioni.
				6.5	Introdurre per decreto un limite max all'operatività di ogni aeroporto che si trovi affossato in una città	Il traffico previsto nel Masterplan dello scalo è coerente con il Piano Nazionale Aeroporti di ENAC.
Q.A.7	Giorgio William Letizi	7.1	Visto che si impiegano i dati della popolazione ISTAT 2011 per stabilire il numero di persone potenzialmente coinvolte, evidentemente le previsioni scontano un deficit di attendibilità rispetto al dato attuale, quindi a maggior ragione, le valutazioni e misure di contenimento andranno aggiornate non appena i dati ISTAT 2021 saranno validati e così in avanti in occasione di ogni revisione quinquennale del Master Plan.			Per quanto concerne tutte le analisi ambientali che saranno condotte nello Studio di Impatto Ambientale, saranno direttamente contattate le amministrazioni comunali per la richiesta di dati puntuali ed aggiornati.
		7.2	Dato che è stato riferito che la realizzazione di una nuova pista esige all'incirca un decennio, qual è la massima capacità operativa dell'Aeroporto Marco Polo dopo gli interventi previsti dal presente Masterplan ovvero quando indicativamente l'Aeroporto con gli ulteriori interventi eventualmente realizzabili potrà raggiungere il suo livello di saturazione tale da giustificare la cd "seconda pista"?			La capacità dell'infrastruttura di volo attuale, adeguatamente potenziata con gli interventi previsti nel Masterplan, è verificata e sufficiente almeno fino al 2037, come ribadito più volte durante gli incontri. Non vi sono al momento previsioni ulteriori o diverse, di più lungo periodo.
		7.3	Nel precedente Master Plan al 2021 nello "Studio di impatto ambientale" (23957-RELT103) si prevedeva un superamento del Livello continuo equivalente nel periodo notturno per una dozzina di abitazioni nel Comune di Venezia, segnatamente a Ca' Noghiera in via della Mandria, Triestina, Paliaga e Paliagheta (cfr p. 84) per complessivi 50 residenti (cfr anche tavola 52 elaborato 23957-rel-T708 del maggio 2015), e conseguente intervento di risoluzione tramite l'insonorizzazione acustica (codice mitigazione M1 cfr p. 94) dei suddetti edifici. Tenuto pur conto che parte dei suddetti edifici sarà inglobata nel nuovo sedime aeroportuale a fronte della progettata "cargo city", quanto previsto per il 2021 deve invece ritenersi superato per i restanti edifici a fronte di un prospettato nel 2037 raddoppio dei movimenti e passeggeri rispetto al 2019?			In merito al Masterplan 2021 e relativi interventi di mitigazione, sono attualmente in corso tutte le attività di misura connesse al Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA). A conclusione del PMA i risultati saranno analizzati ed in base a queste analisi sarà dato seguito a quanto riportato nella documentazione dello Studio di Impatto Ambientale e nello stesso PMA.
		7.4	Si chiede se Save abbia in programma di sostenere economicamente in qualche maniera le compagnie aeree che utilizzeranno i biocarburanti.			L'aeroporto di Venezia aderisce alla certificazione volontaria Airport Carbon Accreditation. Nel 2022 ha ottenuto il livello 4+ (Transition) che, tra i diversi requisiti, indica la necessità di creare con i diversi stakeholder delle partnership allo scopo di migliorare le diverse performance ambientali. Il Proponente quindi sta valutando e valuterà anche con le compagnie aeree la strategia da perseguire per diffondere l'utilizzo dei SAF e dell'idrogeno (vedi collaborazione in atto con ENI e Airbus/Snam)
		7.5	Chiarire se l'indice di riferimento N70 in facciata esterna impiegato abbia qualche base normativa nazionale o comunitaria, perché implica che lo spazio esterno antistante le abitazioni registri un livello di rumorosità superiore ai 60 dB, sebbene anche ivi si svolge normalmente la vita quotidiana e familiare, e se ciò rispetti i limiti della zonizzazione aeroportuale e comunale	a		Nella fase di dibattito pubblico si è voluto rappresentare il tema rumore cercando di rapportarlo il più possibile alle attività di vita quotidiana. Si è dunque cercato di rappresentare il tema rumore non con un confronto fra descrittore e valori limiti imposti dalla norma, che sarà fatto nell'elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale, ma con un confronto tra rumore istantaneo proveniente dall'esterno e percezione all'interno dell'abitazione durante la vita quotidiana. L'N70 è un descrittore non normato nella legislazione italiana ma utilizzato in studi relativi ad aeroporti australiani. Nello Studio di Impatto Ambientale l'N70 non sarà trattato ma saranno utilizzati i normali descrittori previsti dalla norma.
				7.6	Attuare e/o monetizzare l'intervento di mitigazione M1 sugli edifici individuati nel precedente Masterplan.	I precedenti interventi di mitigazione, in particolare acustica, previsti troveranno la loro realizzazione per il periodo di proroga di validità dell'attuale masterplan 2021. È stato stimato un preventivo di risorse che saranno utilizzate per dar seguito a questa tipologia di interventi.
				7.7	In analogia all'esistente raccordo Charlie per avanzare lo starting point rispetto alla testata della pista, si chiede di realizzare analoga misura anche per i decolli in direzione sud.	Il Masterplan non tratta di procedure operative di volo. Considerato che la proposta si riferisce al rumore prodotto, si evidenzia che il rumore sarà analizzato in dettaglio nello Studio di Impatto Ambientale e valutato nella procedura di VIA.
				7.8	Si chiede la realizzazione di una adeguata barriera antirumore in terrapieno alberato, quantomeno analoga a quella realizzata a margine della rotonda di ingresso alla "bretella autostradale", in corrispondenza della realizzanda area cargo.	Considerato che la proposta si riferisce al rumore prodotto, si evidenzia che il rumore sarà analizzato nello Studio di Impatto Ambientale e valutato nella procedura di VIA.
		7.9	Si chiede di installare una centralina di monitoraggio in modalità continua dell'inquinamento anche in corrispondenza del recettore R2	Tale richiesta va presentata ad ARPAV che ne ha la competenza.		

RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE
				7.10	Si chiede di installare una centralina di monitoraggio in modalità continua dell'inquinamento in corrispondenza dell'immobile R2".	Tale richiesta va presentata ad ARPAV che ne ha la competenza.
Q.A.8	Claudio Giubbilo (C.R.I.A.A.Ve)	8.1	Hanno espresso la volontà di conoscere: i soggetti contattati per l'adesione all'intervista approfondita, il criterio adottato per la loro individuazione e l'elenco nominativo dei soggetti effettivamente poi intervistati.			Vedi Relazione conclusiva del Coordinatore
Q.A.9	Alberto Cancian (UBS Lavoro Privato Venezia)			9.1	Chiediamo la massima attenzione affinché nelle concessioni e negli appalti ci sia il massimo rispetto verso i diritti, massima attenzione ai salari, ma soprattutto alla sicurezza.	Tema fuori dal Masterplan. In ogni caso SAVE garantisce la massima attenzione ai temi evidenziati, si veda il Bilancio di Sostenibilità pubblicato ogni anno sul sito web del gruppo.
				9.2	Chiediamo uno studio affinché nella porta d'acqua possano operare motobattelli anche dell'azienda pubblica di trasporto veneziano, collegando il Marco Polo con altre zone strategiche della città che non sia la zona marciante.	Tema fuori dalla competenza di SAVE
		10.1	Il raddoppio dei passeggeri comporta un forte aumento di turisti diretti a Venezia.			Il contributo dell'aeroporto è solo una quota parte del carico turistico su Venezia. Dai dati analizzati, solo il 38% dei passeggeri dello scalo ha Venezia come destinazione principale. Possiamo quindi stimare che nel 2023 i turisti diretti a Venezia dall'aeroporto saranno circa 2 milioni; tale dato va confrontato con il carico turistico totale su Venezia e isole, valutato intorno ai 30 milioni di presenze all'anno. Si veda anche la "Nota integrativa sul traffico" del 25.05.2023 pubblicata sul sito web del Dibattito pubblico.
		10.2	Il raddoppio dei turisti per Venezia comporta un ulteriore raddoppio del traffico di taxi acquei e relativi danni da moto ondoso sulle barene sulle rive della città.			Raggiungere la città storica per mezzo di un taxi acqueo è solo una delle possibilità che i passeggeri hanno. Il proponente, in collaborazione con gli enti competenti, è comunque interessato a vagliare ipotesi alternative di collegamento mettendo anche a disposizione un'area dedicata all'interno del sedime aeroportuale. In ogni caso al problema del moto ondoso che riguarda le barene, tra cui quelle prossime allo scalo, si cercherà di far fronte con l'installazione di dissuasori di velocità.
		10.3	Raddoppierà l'impatto acustico e l'inquinamento dell'aria a scapito degli abitanti di Mestre nord, Isole laguna nord, Quartiere di Cannaregio a Venezia e dei paesi dell'intorno aeroportuale e ad esso adiacenti.			Gli effetti legati all'impatto acustico e all'inquinamento dell'aria verranno analizzati nello Studio di Impatto Ambientale. La variazione dei livelli di rumore e della presenza di inquinanti nell'aria deriveranno dalle analisi modellistiche condotte su entrambe le matrici ambientali.
		10.4	Forte inquinamento a terra e in laguna, nell'area di Climb-Out a nord dell'aeroporto e in quella di rullaggio e Take-off ad ovest, entrambe aree qualità della vita dei residenti dell'intero territorio comunale, entrambe aree residenziali di Tessera.			La presenza in atmosfera di elementi inquinanti è fortemente influenzata dalle condizioni atmosferiche in atto sia al momento dell'emissione che nei periodi successivi, questo fa sì che la dispersione degli stessi non segua la proiezione al suolo del cono di decollo di cui si fa parola. Quanto detto è in special modo correlabile alle emissioni derivanti dalle fasi di volo degli aeromobili oltre ad essere comunque vero per la parte emissiva che avviene al suolo (mezzi di terra a supporto degli aeromobili). Per effetto della transizione energetica che si vuole attuare, che prevede la dismissione di combustibili fossili, l'obiettivo sarà di azzerare ogni componente emissiva al suolo.
Q.A.10	Associazioni ambientaliste, liste e partiti			10.5	Un ulteriore aumento dei parcheggi, dagli attuali 5.000 fino a 10.000, che dichiara un clamoroso fallimento dell'accesso in ferrovia, il quale va invece potenziato con la ferrovia regionale SFMR, con semplici adeguamenti.	Tema fuori dalla competenza SAVE
		10.6	Disaccordo verso l'abbattimento di 240 pini domestici e lecci cinquantennali, i quali vanno ad aggiungersi alle altre migliaia di piante della stessa età abbattute dal proponente nell'ultimo decennio.			La gestione del verde all'interno del sedime aeroportuale è un tema ben attenzionato nel Masterplan che afferisce non solo ad abbattimenti ma ad una riorganizzazione complessiva con l'obiettivo di una riqualifica paesaggistica che miri, nonostante la destinazione d'uso delle aree in oggetto, a restituire e rendere fruibile il verde pubblico ai passeggeri ed ai cittadini delle comunità limitrofe. Attualmente, l'unico l'unico progetto peraltro riconducibile al Masterplan 2021, che prevede un intervento su aree in cui sono presenti alberature è la realizzazione dei parcheggi P8 e P9. Tale progetto è stato modificato prevedendo un bilancio tra alberature abbattute e nuovi reimpianti largamente favorevole a questi ultimi.
		10.7	I due "vertiporti" per droni con passeggeri comportano un'ulteriore invasione dello spazio lagunare.			La nuova mobilità aerea con i droni è una alternativa - a zero emissioni di CO2 - ad altre forme di mobilità su gomma e su acqua, ben più impattanti.
				10.8	Si ritiene che l'unico modo per evitare tali conseguenze negative sia stabilire un limite alle movimentazioni degli aerei	Il traffico previsto nel Masterplan dello scalo è coerente con il Piano Nazionale Aeroporti di ENAC.
		10.9	Minaccia dell'iscrizione di Venezia nella lista nera dell'Unesco avendo già raggiunto l'attuale struttura aeroportuale la capacità di carico			Il Masterplan 2037 è stato sviluppato valutando soluzioni in ottica di sostenibilità, in primis ambientale. Le soluzioni proposte mirano a ridurre, se non addirittura neutralizzare, quelli che possono essere gli effetti negativi dovuti all'attività aeroportuale. Si ritiene quindi che le scelte effettuate e che si vorrebbero adottare siano perfettamente in linea con i requisiti che Unesco chiede per la tutela del patrimonio della città storica.
Q.A.11	Fausto Da Ronche (Italia Viva-Segreteria Comunale Venezia)	11.1	Molte osservazioni sul collegamento ferroviario e sull'esercizio ferroviario, tutte articolate e riccamente argomentate.			Il progetto del collegamento ferroviario è di competenza RFI; il Masterplan recepisce e integra tale progetto nello scalo.
				11.2	Bisogna cambiare punto di osservazione. Ulteriori idee ci sono. Più percorribili, meno costose e devastanti sul territorio. Altre possono essere trovate. Ma possono essere progettate e discusse solo da chi ha visione e competenza di "esercizio ferroviario".	Il progetto del collegamento ferroviario è di competenza RFI; il Masterplan recepisce e integra tale progetto nello scalo.
		12.1	Già con i numeri attuali la pressione del turismo sul centro storico è insostenibile.			Tema fuori dalla competenza SAVE



RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE
Q.A.12	Luigi Muffato	12.2	l'aumento della pressione ambientale in termini di inquinamento acustico e atmosferico rende il contesto attorno all'aeroporto degradato.			La variazione della pressione ambientale derivante dalla realizzazione del Masterplan sarà quantificata attraverso tutte le analisi di dettaglio eseguite nello Studio di Impatto Ambientale sottoposto a procedura di VIA nazionale. In ogni caso tutte le azioni intraprese per la realizzazione di questo Masterplan sono volte alla minimizzazione ed all'azzeramento di eventuali effetti negativi già in sede di progettazione.
				12.3	A tutela dell'abitato di Tessera è stato proposto di acquisire il terreno agricolo che si trova tra il Forte Bazzerà e l'abitato al fine di creare una nuova barriera verde piantumando alberature d'alto fusto. Obiettivo: creare un bosco diffuso metropolitano tutto intorno all'aeroporto.	Il Proponente ha verificato la proposta; è in corso l'intervento del "terrapieno vegetato" che ha esattamente la funzione di filtro verde auspicata nella proposta. Si fa presente inoltre che il Masterplan prevede la riqualifica di ampie aree verdi intorno allo scalo che diventeranno ad uso della cittadinanza.
Q.A.13	Markus Hedorfer (HESC Servizi per il territorio)	13.1	Il mancato collegamento rapido con la stazione di Mestre attraverso la linea sotterranea di gronda, come ipotizzato circa 15 anni fa, unitamente al posizionamento della stazione ferroviaria a 400 metri dal terminal (anziché sotto al terminal) comporta verosimilmente una perdita di quote di passeggeri a favore di altre modalità di trasporto.			Tema fuori dalla competenza SAVE
		13.2	Altre articolate e complete osservazioni sul collegamento ferroviario e sull'esercizio ferroviario, oltre che sulla potenziale trasformazione della stazione di Mestre.			Tema fuori dalla competenza SAVE
		13.4	Il tema di maggiore interesse è il collegamento dell'aeroporto alla città, all'area e alla regione metropolitana nonché a tutto il bacino di riferimento. Obiettivo è intercettare l'importante segmento business dell'aeroporto e, in aggiunta, svilupparlo ulteriormente in un rapporto di crescita sinergica tra aeroporto, città, economia metropolitana e regionale come in parte descritto sopra. I collegamenti con mezzi di trasporto pubblico rapidi, efficienti e comodi a livello urbano, metropolitano, regionale e sovregionale sono in questo essenziali.			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto con l'obiettivo di agevolare la mobilità sostenibile. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.
				13.5	Per evitare la compromissione di sviluppi futuri, si raccomanda caldamente di ripensare il posizionamento della stazione ferroviaria e di rinunciare al cappio.	Il progetto del collegamento ferroviario è di competenza RFI; il Masterplan recepisce e integra tale progetto nello scalo.
				13.6	Invitiamo il gestore aeroportuale di farsi promotore di questa visione insistendo presso i decisori istituzionali (comuni, città metropolitana, regione, ferrovie, aziende di trasporto pubblico, altri) affinché, a partire dal master plan qui in discussione, vengano poste le basi per uno sviluppo territoriale in tale direzione	SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto con l'obiettivo di agevolare la mobilità sostenibile. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.
Q.A.14	Markus Hedorfer (Consiglio europeo dei pianificatori)	14.1	Sostenibilità e qualità ambientale d'avanguardia. Tenendo presente che nessun aeroporto potrà essere privo di impatti negativi, prima di tutto in termini ambientali, si dovranno individuare le misure più avanzate per evitarli il più possibile, per mitigarli e per compensarli. Da questo punto di vista, il giudizio su quanto prospettato dal masterplan è positivo.			Una delle idee alla base del Masterplan 2037 è quella di pensare ad uno sviluppo infrastrutturale tale da non aver impatti ambientali: Le misure di mitigazione e compensazione saranno quindi residue.
		14.2	Integrazione multimodale tra trasporto aereo, treno ad alta velocità e reti regionali e locali, nonché car pooling. Si ritiene che le soluzioni infrastrutturali prospettate, peraltro, per quanto riguarda la ferrovia, prive di piano d'esercizio, siano insufficienti per raggiungere i livelli di riduzione del traffico individuale indicati nello scenario "Best" e si teme che, in assenza di interventi esterni importanti certi, il modal split al 2037 possa attestarsi poco al di sotto delle percentuali attuali.			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto con l'obiettivo di agevolare la mobilità sostenibile. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.
				14.3	Connettività con la rete ferroviaria ad alta velocità. Nella misura in cui l'integrazione con la rete ferroviaria ad alta velocità potrebbe influire positivamente sulla riduzione dei voli a corto raggio, si ritiene che l'assenza di una fermata AV in aeroporto, collocata su una linea AV/AC passante (per esempio Mestre-Trieste) rappresenti un punto fortemente critico.	Tema fuori dalla competenza SAVE
		14.4	Attrattività aeroportuale in equilibrio con l'attrattività dei centri urbani. Sebbene si ritenga che il rapporto possa essere fortemente migliorato, non si ravvisano minacce in tal senso dalle previsioni del masterplan.			Tema fuori dalla competenza SAVE
				14.5	Riduzione della mobilità automobilistica. Si invita a riflettere su un'ipotesi aggiuntiva di best performance modal split in caso di ottimizzazione delle connessioni di trasporto pubblico, al di là di quanto imposto dalle attuali condizioni al contorno.	Opzione già considerata, in quanto sono stati valutati più scenari.
		14.6	Monitoraggio su qualità dell'aria e rumore. Il giudizio su quanto prospettato dal masterplan è positivo.			La valutazione degli impatti del Masterplan sarà oggetto di una procedura tecnica amministrativa (VIA) presso il Ministero dell'Ambiente, che prevede il coinvolgimento di tutti gli enti competenti, sia a livello locale che centrale.
		14.7	Integrazione con piani territoriali strategici e piani della mobilità. La sostanziale assenza di istanze di co-pianificazione tra istituzioni si ripercuote negativamente su misure di sostenibilità aggiuntive che potrebbe diventare possibili, dovendo pertanto sostenere dei costi opportunità ambientali.			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali al fine di sviluppare lo scalo in modo sostenibile e integrato. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.

RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE
		14.8	Partenariato forte tra tutte le autorità e portatori d'interesse coordinati da pianificatori territoriali. Come organizzazione di pianificatori territoriali si sottolinea inoltre l'assenza della nostra figura professionale dal processo di pianificazione in discussione.			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali al fine di sviluppare lo scalo in modo sostenibile e integrato. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.
		14.9	Connessione degli aeroporti con la struttura insediativa policentrica europea. L'assenza di una co-pianificazione interistituzionale comporta anche l'assenza dell'integrazione dell'infrastruttura aeroportuale nella rete delle località centrali, comprese altre grandi infrastrutture, con ruoli e funzioni differenziati su base gerarchica. Con riferimento agli aspetti della sostenibilità, si ravvisa anche qui la probabile presenza di costi opportunità ambientali.			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali al fine di sviluppare lo scalo in modo sostenibile e integrato. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.
Q.A.15	Leonardo Global Solutions Spa			15.1	Attivare un confronto per valutare una soluzione alternativa e/o integrativa al fine di mitigare i potenziali rischi provocati dall'allungamento della Taxi Way a danno delle attività velivoliche di stabilimento e per il futuro sviluppo industriale del sito.	SAVE ha già attivato il confronto per trovare una soluzione alternativa compatibile; lo studio delle opzioni è in discussione.
		16.1	Il Masterplan risulta coerente con gli obiettivi e strategie previste nel recente Piano Regionale dei Trasporti (PRT) approvato il 14/07/2020 dal Consiglio Regionale.			---
		16.2	Si evidenzia come le scelte progettuali dello studio preliminare dello stesso Masterplan non hanno posto una particolare attenzione al tema della "Città aeroportuale" un tempo prevista come elemento di sviluppo dell'Aeroporto Marco Polo, a parte un riferimento ad un piccolo albergo e il rapporto non definito con il Comune di Venezia per lo sviluppo del Terminal di Tessera.			Il piano di sviluppo dello scalo si è concentrato sui temi di sostenibilità ambientale e transizione energetica, oltre che sull'integrazione con gli interventi previsti dall'Amministrazione nell'area intorno all'aeroporto. Il rapporto con il Comune per lo sviluppo del Terminal di Tessera è definito dal Protocollo d'intesa sottoscritto nel 2015.
		16.3	Il Masterplan si estende sia sui terreni propriamente attribuiti al sedime aeroportuale, un'area che si estende tra la Laguna e la terraferma, sia su terreni ad esso non corrispondenti. Considerato che si tratta di un'opera pubblica infrastrutturale di rilevanza nazionale, dovrà essere prevista una specifica Variante diretta agli strumenti regionali, provinciali o metropolitani e comunali.			Il Masterplan è uno strumento urbanistico la cui approvazione comporta dichiarazione di pubblica utilità, di indifferibilità e di urgenza degli interventi da esso previsti e costituisce Variante agli strumenti urbanistici locali. Si veda in proposito la pag. 5 del Dossier di progetto, con i riferimenti normativi.
		16.4	È stato posto l'accento sul fatto che nel Masterplan non è prevista una terza pista (attualmente sono presenti due piste, ma l'interesse tra le due opere non consente l'utilizzo simultaneo per le operazioni di volo). Questo potrebbe rappresentare un segnale di debolezza strategica per il futuro dell'Aerostazione.			Sia il Masterplan 2021 vigente sia il nuovo Masterplan 2037 prevedono il potenziamento dell'infrastruttura di volo attuale, con l'obiettivo di limitare il consumo di suolo e preservare il territorio. Tutti gli sforzi vanno in questo senso.
Q.A.16	Ordine degli Ingegneri della Città Metropolitana di Venezia	16.5	Appare opportuno evidenziare la necessità di avviare insieme all' Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSPMAS) una sinergia di azioni comuni volte a perseguire nel miglior modo gli obiettivi comuni.			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali al fine di sviluppare lo scalo in modo sostenibile e integrato. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.
		16.6	Il concetto di Masterplan non esiste nell'ordinamento urbanistico italiano e, come correttamente riconosciuto nei documenti, esso è definito come "Piano di Sviluppo Aeroportuale".			Sono sinonimi. "Masterplan" è usato correntemente anche nei documenti ufficiali di ENAC.
		16.7	Appare opportuno evidenziare anche un mancato approfondimento del rapporto con il Terminal comunale dei trasporti lagunari e dei rapporti con la città e il Comune.			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali al fine di sviluppare lo scalo in modo sostenibile e integrato. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.
		16.8	Così come appare poca attenzione agli hub dedicati al trasporto pubblico locale (ACTV e ATVO) da parte di un Gateway che dovrebbe riferire la propria forza nei confronti sia con la rete delle connessioni monomodali tra aviomobili e con le diverse destinazioni e differenti tratte di trasporto (intercontinentale verso continentale).			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto con l'obiettivo di agevolare la mobilità sostenibile. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.
				16.9	E' necessario intraprendere azioni di coordinamento e potenziamento del sistema di intermodalità del sistema di TPL gomma, ferro, acqua insieme agli con i principali gestori dei servizi di TPL che potranno avvenire mediante opportune intese ed accordi con i medesimi.	SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto con l'obiettivo di agevolare la mobilità sostenibile. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.
Q.A.17	Luciano Pasinetti	17.1	Necessità di porre maggiore sensibilità ai punti che dovrebbero essere interessati alle scie degli aerei, che sono: Il Parco di San Giuliano e Tessera.			La presenza in atmosfera di elementi inquinanti è fortemente influenzata dalle condizioni atmosferiche in atto sia al momento dell'emissione che nei periodi successivi, questo fa sì che la dispersione degli stessi non segua la proiezione al suolo della movimentazione degli aeroplani. L'analisi è quindi da eseguire su aree ben più vaste rispetto ai coni di decollo ed atterraggio.
				17.2	Si chiede di sollecitare Arpav affinché fornisca chiarimenti circa una centralina fissa che dovrebbe, secondo la Carta Tecnica Regionale, essere installata nel Parco di San Giuliano.	La richiesta va presentata ad ARPAV.
				17.3	Si suggerisce di prendere le decisioni sull'aumento della frequenza dei voli in base ai risultati delle analisi delle centraline.	Il traffico previsto è coerente con il Piano Nazionale Aeroporti di ENAC. La qualità dell'aria verrà analizzata con lo Studio di Impatto Ambientale e valutata nella procedura VIA.
		18.1	Solleva una riflessione riguardo via Orlanda, che è una strada statale con parti a concessione comunale ed è fortemente interessata dal traffico da e per l'aeroporto Marco Polo. Attraverso la petizione, che ha raccolto 1570 firme, i cittadini hanno chiesto di mettere in sicurezza il tratto di strada e realizzare una pista ciclabile su Via Orlanda.			Tema fuori dalla competenza SAVE. Con il precedente Masterplan Save ha finanziato al Comune la realizzazione di una pista ciclabile che collega Campalto a Tessera ed una ulteriore che collega Tessera a Ca Noghiera la cui responsabilità esecutiva è sempre in capo al Comune.

RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE	
Q.A.18	Leonardo Muccioli	18.2	Tessera è invasa dalle auto parcheggiate e in movimento, che intasano il traffico, rendono pericolosa la strada e impattano sull'ambiente e la vivibilità della zona.			Tema fuori dalla competenza SAVE	
				18.3	Si richiede a Save di attivarsi per accelerare i tempi e supportare la richiesta di realizzazione della pista ciclabile, essendo parte interessata dato che sulla strada avvengono numerosi spostamenti da e per andare l'aeroporto.	La realizzazione degli interventi delle due piste ciclabili del Masterplan 2021 è in capo al Comune e non al gestore. Giova ricordare che il gestore finanzia il Comune per la loro realizzazione ma non si occupa di progettargli o di realizzarli essendo in un ambito territoriale la cui competenza è del comune. Ogni ritardo nella realizzazione di questi interventi va richiesto a chi ne ha la responsabilità esecutiva.	
Q.A.19	Luca Fattambri (Forum dell'Aria)	19.1	Le controversie sul clima sono aumentate negli ultimi anni, con importanti sentenze dei tribunali che hanno spinto i governi, supportati anche dalla nuova direttiva sulla qualità dell'aria, a riconoscere le proprie responsabilità climatiche nei confronti dei cittadini. L'aumento del traffico aeroportuale dello scalo di Venezia derivante dal Masterplan 2023/2037 pone in rilievo situazioni simili a quelle dell'aeroporto di Heathrow e di Vienna-Schwechat. Segue illustrazione articolata sui punti.			Gli effetti ambientali dell'interno Masterplan saranno analizzati e vagliati per mezzo dello Studio di Impatto Ambientale. Tale studio sarà sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale nazionale; l'organo deputato a valutare il progetto proposto è il Ministero dell'Ambiente e delle Sicurezza Energetica.	
Q.A.20	Loris Spinazzi (Aps CRIAAVE)	20.1	Si chiede qual è l'organismo che ha la facoltà ed il potere di cassare in tutto od in parte il MP nel caso in cui emergesse che questo non rispondeva ai requisiti di sicurezza ambientale e fosse antitetico a norme costituzionali			Il Masterplan definitivo è sottoposto ad un lungo e articolato iter di approvazione, che coinvolge diversi Enti. In particolare, per quanto riguarda gli aspetti ambientali, il Masterplan definitivo e il relativo Studio di Impatto Ambientale sono sottoposti a procedura VIA (valutazione di impatto ambientale). Si veda in proposito la pag 6 del Dossier di progetto.	
		20.2	Quali sono gli obiettivi che hanno informato il Master Plan 2037, elaborato da una società privata, i cui azionisti sono dei fondi stranieri, per quello che si sa da notizie giornalistiche, e dal sito di INFRAVIA?			Gli obiettivi del Masterplan sono illustrati in modo esplicito nei documenti pubblicati e discussi.	
		20.3	I fondi, che hanno come obiettivo primario la massimizzazione dei profitti, tutto legittimo, possono spendersi per il bene dell'infrastruttura aeroporto, che è patrimonio della città di Venezia e dei suoi cittadini?			SAVE è concessionaria di ENAC per la gestione dello scalo "Marco Polo" dal 1987; i compiti e le funzioni sono regolati dalla concessione con ENAC. La proprietà dello scalo è demaniale, quindi nazionale e non locale. Si vedano in proposito le pagg 7 e 8 del Dossier di progetto.	
		20.4	Si ricorda che la compagine azionaria che aveva fondato SAVE era formata dagli enti territoriali, camera di commercio, associazioni datoriali con interesse nell'ordinato sviluppo dell'aeroporto: e se oggi questi fondi, non italiani, decidessero di ritirarsi, chi garantirebbe la gestione dello scalo?			La concessione tra ENAC e SAVE per la gestione del "Marco Polo" ha valenza fino al 2043.	
		20.5	Per quanto riguarda la decisione di costruire un tunnel, per portare il treno in aerostazione, risulta molto costosa, e problematica dal punto di vista ambientale, anche alla luce dei catastrofici eventi in Emilia Romagna, perché inserito in un territorio con notevoli problemi idraulici.			Tema fuori dalla competenza SAVE	
		20.6	Sulla famigerata quarta pista, la d.ssa Scarpa ha affermato che fino al 2047 non ci potrà essere, ma dicendo testualmente che l'area sarà "riservata": vuol dire che per venti e più anni una notevole porzione di territorio, al di fuori del sedime aeroportuale verrà tenuta a disposizione di un soggetto privato, senza alcun titolo per limitare l'utilizzo di quel territorio per altri fini, magari più utili alla comunità?			Non risultano vincoli territoriali relativi ad una futura terza o addirittura quarta pista.	
		21.1	Si presenta un notevolissimo incremento del numero dei passeggeri e dei voli previsto da oggi al 2037. Tale incremento, di per sé, potrebbe anche non rivestire un serio problema se lo guardassimo dal punto di vista occupazionale in quanto gli studi ci dicono che per ogni milione di passeggeri trasportati si creano, fra diretti e indiretti, all'incirca un migliaio di nuovi posti di lavoro: quindi bene sul versante dell'occupazione.			---	
		21.2	Vengono valutate positivamente le azioni poste in essere finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile definiti dall'ONU per il periodo 2015-2030. La produzione e l'utilizzo di energia proveniente da fonti rinnovabili, il recupero dell'acqua per riutilizzarla in attività che non necessitano l'uso di quella potabile evitando così consumi impropri, la tutela idraulica e l'insieme degli altri interventi previsti vanno nella giusta direzione di attenzione all'ambiente.			Una delle idee alla base del Masterplan 2037 è quella di pensare ad uno sviluppo infrastrutturale tale da non aver impatti e valutando soluzioni in ottica di sostenibilità, in primis ambientale. Le soluzioni proposte mirano infatti a ridurre, se non addirittura neutralizzare, quelli che possono essere gli effetti negativi dovuti all'attività aeroportuale.	
		21.3	Un'altra nota positiva è data dalla pianificazione prevista per l'area Aeroterminale. Al suo interno troviamo certamente i parcheggi (anche se ad una prima lettura ci sembra che siano meno numerosi di quelli deliberati sia dall'Amministrazione Comunale, sia di quelli inseriti nell'accordo di programma siglato tra ENAC, SAVE e Comune) e le attività commerciali e ricettive.			Il Protocollo d'intesa prevede più tipologie di parcheggi: A. riservati a residenti e pendolari (confermati nel Masterplan) B. per bus turistici (confermati nel Masterplan) C. "a rotazione" cioè disponibili per i passeggeri: questi NON sono più previsti, in linea con gli obiettivi di mobilità sostenibile e limitato consumo di suolo	
				21.4	Rimane da valutare il destino del boschetto di pini marini che invitiamo a salvaguardare.		tutte le aree verdi presenti all'interno del sedime sono oggetto di progetto dedicato di riqualifica, che salvaguarda il più possibile il verde esistente
		21.5	Un ulteriore fattore che desta preoccupazione è relativo all'area "de-icing" che a prima vista sembra essere posizionata troppo vicino all'abitato, il che potrebbe configurarla come un aggiuntivo elemento di disturbo.			Questo elemento, al pari di altri, sarà oggetto di simulazione e valutazione all'interno dello Studio di Impatto Ambientale.	

RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE	
Q.A.21	Associazioni TesseraBella e Amici della Poiana	21.6	Il vertiporto desta preoccupazione in merito al disturbo acustico che tale struttura potrebbe produrre essendo collocata nelle vicinanze delle abitazioni.			Fermo restando il fatto di aver presto in considerazione l'ipotesi "B" ovvero l'allontanare il vertiporto dall'abitato per avvicinarlo alla darsena, anche questo elemento, al pari di altri, sarà oggetto di simulazione e valutazione all'interno dello Studio di Impatto Ambientale.	
		21.7	L'incremento del numero dei passeggeri trasportati al Marco Polo (11,6 milioni del 2019, 20,8 milioni nel 2037) inevitabilmente porta con sé delle criticità che vanno a coinvolgere diversi attori: da un lato i passeggeri con la loro necessità di ricevere risposte adeguate in termini di capacità di accoglienza, di ospitalità, di spostamento, dall'altro gli abitanti del contorno aeroportuale da tutelare nella salute dall'inquinamento dell'aria e dall'inquinamento acustico e contemporaneamente a questo aspetto avere attenzione alla salvaguardia ambientale del territorio.			Tutti gli effetti ambientali connessi alla realizzazione del Masterplan saranno valutati attentamente all'interno dello Studio di Impatto Ambientale. Per quanto concerne i temi riferibili alla capacità di accoglienza e di ospitalità è evidente che non sono riconducibili al Proponente, al contrario, per quanto concerne una risposta in termini di spostamento il Proponente si è reso disponibile a valutare soluzioni alternative ed innovative.	
				21.8	Si propone di investire la tempistica di realizzazione, prima il vertiporto airside (più lontano dalle abitazioni) e successivamente quello landside così da avere rilevamenti acustici certi.		Gli interventi previsti potranno essere realizzati con le tempistiche dettate dall'ottenimento delle autorizzazioni necessarie, che ad oggi si stimano diverse nei due casi in esame. In ogni caso, è garantito il rispetto della normativa sia in termini di sicurezza sia in termini di rumore emesso (che nel caso dei droni è ridottissimo).
				21.9	Si chiede che venga riavviata l'attività del Gruppo di Lavoro così come si era costituito in occasione del precedente Masterplan.		SAVE conferma la propria disponibilità a riattivare i tavoli di confronto con il territorio
				21.10	Si invita a realizzare quanto prima il terrapieno vegetativo, intervento già previsto nel precedente Masterplan.		L'intervento è in corso di progettazione, e sarà realizzato a breve, verosimilmente nel corso del 2024.
				21.11	Si chiede di realizzare quanto prima l'intervento di insonorizzazione sul condominio Smeraldo, opera di mitigazione già prevista nel precedente Masterplan.		L'intervento è in ENAC per approvazione, e sarà realizzato nel 2025.
				21.12	Valutare di inserire quale opera di compensazione a favore dei cittadini del contorno aeroportuale la possibilità di costituire una Comunità Energetica che sfrutti l'energia prodotta dall'impianto agrivoltaico.		SAVE conferma la propria disponibilità, e auspica un cambio della normativa che oggi non lo consente.
				21.13	Si suggerisce di coprire con pannelli fotovoltaici il park previsto nell'Aeroterminal integrando l'energia necessaria a soddisfare le esigenze della CE.		Il Masterplan già prevede pannelli fotovoltaici su alcuni parcheggi, la valutazione è stata fatta in relazione alle aree oggetto di riqualifica a verde.
		21.14	Valorizzare alcuni luoghi limitrofi quali la gronda lagunare, la Torre antica di Tessera con l'annessa chiesetta di S. Elena o il Museo Archeologico di Altino. Da qui potrebbero nascere interessanti esperienze di natura economica, culturale e sociale.		L'opportunità di eventuali misure di mitigazione emergerà a seguito dello Studio di Impatto Ambientale e sarà confermata durante la procedura di VIA. E' utile ricordare che il Masterplan prevede interventi di riqualifica e di valorizzazione paesaggistica di ampie aree intorno allo scalo, di largo respiro; tali aree diventeranno di fruizione pubblica e avranno spazi verdi, percorsi ciclopedonali, laboratori, ecc. Tali interventi sono a tutti gli effetti catalogabili come interventi di compensazione.		
Q.A.22	Alessandro Carrer	22.1	Credo che il progetto sia ambizioso, l'aumento dei passeggeri previsto implica un aumento dei numeri dei voli giornalieri non indifferente. Potremmo avere un aeroporto al pari di Milano Malpensa o simili.			Il traffico previsto è lontano da quello dello scalo di Malpensa, che nel 2019 ha registrato 234.000 movimenti (a Venezia nel 2037 ne sono previsti 143.000).	
		22.2	Penso che la realizzazione di una nuova pista potrebbe giocare a favore, in tutti i campi, però deve esserci la volontà di farla. Così come le opere correlate: stazione dei treni (anche alta velocità), parcheggi per auto più servizi pubblici veloci ed efficienti e magari un secondo terminal in funzione della terza pista.			Sia il Masterplan 2021 vigente sia il nuovo Masterplan 2037 prevedono il potenziamento dell'infrastruttura di volo attuale, con l'obiettivo di limitare il consumo di suolo e preservare il territorio. Tutti gli sforzi vanno in questo senso.	
		22.3	Inoltre, bisogna puntare ad oriente per creare nuove rotte, il viaggiatore se evita di fare scali è più motivato e felice. Venezia ha sempre visto la presenza massiccia di turisti cinesi e giapponesi.			La Direzione commerciale di SAVE lavora in tal senso.	
Q.A.23	Mauro Luciano Malo	23.1	Ritengo che il nuovo progetto per l'aeroporto di Venezia non sia la migliore soluzione per lo sviluppo e il rilancio della città. Un ennesimo scempio ambientale: distruzione delle ultime aree verdi lagunari che ancora resistono seppur con difficoltà – tuttora già fagocitate da strade, parcheggi e edifici – ulteriore "cementificazione della Laguna" e definitivo stravolgimento paesaggistico-culturale dell'entroterra veneziano.			Il Masterplan dello scalo si pone obiettivi importanti in termini di sostenibilità ambientale e territoriale, ampiamente illustrati nel Dossier di progetto e discussi durante gli incontri.	
		24.1			I punti di instabilità sono parecchi (elencati nel quaderno) Il Masterplan, in sintonia con il carattere turbolento della transizione economica globalmente avviata da qualche anno, dovrebbe prevedere più scenari di riferimento per domanda e offerta.	La previsione di traffico illustrata nel Dossier di progetto è il risultato di confronto tra più scenari previsionali, che tengono conto di molteplici fattori a livello internazionale; nel Masterplan finale si avrà cura di illustrarli in maniera completa. Inoltre, l'andamento del traffico viene monitorato costantemente, così come eventuali scostamenti dallo scenario di riferimento. Per finire, la programmazione degli interventi è regolata da piani di medio periodo (5 anni), come previsto da ENAC. Pertanto, il Masterplan rimane il riferimento per lo sviluppo di lungo periodo, ma il traffico e il programma degli interventi sono verificati costantemente, ed eventualmente rivisti se necessario.	
		24.2	La rete dei collegamenti a terra è altrettanto importante per l'efficienza dello scalo della rete dei collegamenti aerei. Questa rete sul territorio deve essere approfondita e valutata. Non basta pensare al cappio di collegamento con la rete ferroviaria ad alta velocità. Vanno considerati i collegamenti acquedotti con Venezia e quelli con i mezzi di superficie			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali al fine di sviluppare lo scalo in modo sostenibile e integrato. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.	

RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE	
Q.A.24	Alberto Bernstein (Consigliere della Municipalità di Venezia Murano Burano)	24.3	Manca in particolare un dialogo con il Sistema Porto e con i piani di sviluppo dei servizi ferroviari per le merci. Anche l'integrazione con le reti locali di trasporto e in particolare con il terminal di Tessera non sono adeguatamente approfonditi.			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali al fine di sviluppare lo scalo in modo sostenibile e integrato. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.	
		24.6	L'impatto acustico e l'impatto sulla qualità dell'aria del territorio dell'aeroporto e sulle comunità circostanti sono trattati nel Masterplan in modo carente, per cui restano molte obiezioni a un aumento del traffico aereo e del traffico di accesso/partenza. L'impatto sui lavoratori non viene trattato. Vengono trattati gli impatti sulle comunità circostanti.			La documentazione redatta per il Dibattito Pubblico non può presentare lo stesso livello di dettaglio con cui sarà realizzato lo Studio di Impatto Ambientale (SIA). I temi quindi sono stati tutti inquadrati al fine di stimolare un confronto mirato anche a raccogliere proposte alternative da parte di tutti gli stakeholder. Gli impatti saranno elementi valutabili per mezzo dello SIA all'interno della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).	
				24.7	Gli interventi di rinaturazione del territorio Save circostante gli impianti aeroportuali, soprattutto quelli tra la pista e la laguna e quelli nella fascia agricola lungo il fiume Dese appaiono urgenti e importanti, da avviare al più presto, anche in considerazione dei tempi necessari alla loro realizzazione ed entrata in funzione. Credo che vadano considerati interventi di compensazione del passato piuttosto che delle future realizzazioni.		Gli interventi di riqualifica e di valorizzazione paesaggistica delle ampie aree intorno allo scalo saranno autorizzati con l'approvazione completa del Masterplan, che è necessaria per avviarli. Tali interventi sono correlati alla programmazione delle opere future.
				24.8	Venezia è sicuramente il principale attrattore e motivatore del traffico dell'aeroporto Marco Polo. Certamente non il solo. Questa dipendenza dovrebbe essere superata grazie alla promozione di nuove destinazioni, in collaborazione con gli enti locali.		Tema fuori dalla competenza di SAVE.
Q.A.25	Associazione Popilia Anni APS	25.1	Tasso di crescita del 9% anno rileva alto Tire (rendimento interno) su attività dirette ma Benefici ambientali / costi ambientali in negativo.			Il tema dei vantaggi socio-economici è affrontato in modo completo nell'Analisi Costi Benefici. In questo dossier sono stati rappresentati tutti i vantaggi ed i costi, ivi inclusi quelli ambientali, legati alla realizzazione del progetto. Il Bilancio da tutti i punti di vista, incluso quello finanziario rappresentato dal valore dell'indice Tire, sono favorevoli.	
		25.2	Aumento del confine del sedime ed impatto sulle residenze marginali lungo via Triestina e Ca' Noghera.			Le aree interessate dallo sviluppo sono in gran parte già oggi di proprietà di SAVE e società controllate. Rimangono alcune aree di proprietà di terzi, che dovranno essere acquisite.	
		25.3	Scarse possibilità di ampliamento dei servizi per l'indotto il cui sviluppo deve avvenire in aree «Quadrante» comode per l'accesso allo scalo. Le funzioni di strutture sportive difficilmente sono compatibili con lo sviluppo di un economia concorrenziale a supporto dello scalo.			Il piano di sviluppo dello scalo si è concentrato sui temi di sostenibilità ambientale e transizione energetica, oltre che sull'integrazione con gli interventi previsti dall'Amministrazione nell'area intorno all'aeroporto.	
		25.4	Condivisione massima con Enti locali (conferenza servizi) del progetto in modo da aggiornare piani territoriali interconnessi che impattano sul territorio per implementare alcune azioni necessarie (Pums, Pat, Transizione energetica, Camb. Clima, ecc.)			SAVE conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese con gli Enti territoriali ai fini dello sviluppo sostenibile dello scalo. E' utile ricordare che il Masterplan viene sottoposto a un lungo e articolato iter di approvazione, che prevede anche la Conferenza di servizi con gli Enti locali.	
				25.5	Rivalutare Ratio su Benefici/Costi ambientali ed Incrementare Benefici con maggiori interventi. Valutare Aumento green belt/fascia alberata su terrapieni con pannelli alto assorbimento CO2 tipo «CITY TREE», su tutto il perimetro del sedime a protezione della residenza.		L'opportunità di eventuali misure di mitigazione emergerà a seguito dello Studio di Impatto Ambientale e sarà confermata durante la procedura di VIA. E' utile ricordare che il Masterplan prevede interventi di riqualifica e di valorizzazione paesaggistica di ampie aree intorno allo scalo, di largo respiro; tali aree diventeranno di fruizione pubblica e avranno spazi verdi, percorsi ciclopedonali, laboratori, ecc. Tali interventi sono a tutti gli effetti catalogabili come interventi di compensazione.
				25.6	L'espansione (di necessità tecnica) delle strutture per la COURIER CITY in zona Ca' Noghera implica un aumento dei movimenti di mezzi e aerei: I servizi, le abitazioni di Ca Noghera dovrebbero essere ricollocate ed indennizzate per l'aumentato disagio.		Si evidenzia che gli impatti ambientali saranno analizzati in dettaglio nello Studio di Impatto Ambientale e valutati nella procedura di VIA. L'opportunità di eventuali misure di mitigazione emergerà a seguito dello Studio di Impatto Ambientale e sarà confermata durante la procedura di VIA.
				25.7	Il traffico sulla Triestina ( tratto rotonda bretella – Ca' Noghera) tende ad aumentare, occorre un ridisegno della viabilità dedicata alla COURIER CITY e nel complesso all'accesso ai parcheggi del Marco POLO limitando il traffico e conseguente inquinamento da motori tradizionali.		Nel Masterplan è già previsto un nuovo accesso dedicato sulla Triestina in corrispondenza della nuova Courier city, mentre l'accesso principale appare sufficiente, anche in considerazione del futuro minor uso dell'auto privata. In ogni caso, si prevede un approfondimento sul tema accessibilità nel Masterplan definitivo.
				25.8	Il Vertiporto, secondo lo schema della configurazione finale del nuovo sedime, impatta sul fronte lagunare e sull'abitato di Tessera in maniera significativa. Va ripensato in aree a nord Est lontana dalle residenze e con meno impatto sulla laguna soprattutto per i collegamenti infrastrutturali.		SAVE ha esaminato attentamente la proposta. Fa presente che nel documento del Masterplan relativo al vertiporto sono indicate alcune opzioni alternativa, i cui effetti ambientali saranno approfonditi nello Studio di Impatto Ambientale.
				25.9	Citando il MGM di SAVE ( La NUOVA del 6 apr. 2022): occorre ri-confermare la centralità del Quadrante di Tessera come grande area per lo sviluppo dell'indotto aeroportuale (Cittadella Aeroportuale).		Il piano di sviluppo dello scalo si è concentrato sui temi di sostenibilità ambientale e transizione energetica, oltre che sull'integrazione con gli interventi previsti dall'Amministrazione nell'area intorno all'aeroporto.
				25.10	Vanno favorite anche le PMI locali (first call) in concorrenza per alcuni servizi dell'indotto aeroportuale. I parcheggi auto (compresi le aree di interscambio per noleggi) devono essere previsti attorno al sedime ma fuori dai centri abitati o nelle sue dorsali Triestina Orlanda, come funzioni tipiche in ambito «Cittadella Aeroportuale».		Gli appalti sono gestiti secondo la normativa; in ogni caso i fornitori del Veneto rappresentano una quota significativa (si veda pag 16 del Dossier di progetto). Per i parcheggi, si fa presente che SAVE non ha né controllo né competenza sui parcheggi fuori dal sedime.
		25.11	Ri-definire con Comune di Venezia (Pums) e Anas la viabilità specifica aeroportuale e del «Quadrante» in modo da garantire la messa in sicurezza di Tessera e Ca' Noghera attraverso un By PASS che permetta a Tessera un ridisegno del centro dell'abitato funzionale altresì ad una maggiore socialità (si ritiene che il By pass debba collegare l'area «Quadrante/Bosco Sport» con via Orlanda intercettando via Borgo Pezzana uscendo a Ovest del distributore come previsto al vigente PAT.		Il Masterplan recepisce e integra il progetto di variante alla viabilità della amministrazione. SAVE rimane disponibile a discutere ogni soluzione che possa maggiormente garantire le zone abitate intorno allo scalo.		



RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE
				25.12	Concorrere ad aumentare i servizi per Tessera (Pat). L'abitato non ha servizi necessari per la vita quotidiana ( non alimentari, non F&V, scuole a rischio, non parcheggi per residenti), anche attraverso espansione di nuclei residenziali nell'area interna al futuro by pass ( fronte scuole Collodi, ex Benetazzo, area Franchin, ecc.). Ciò favorirebbe l'incremento di qualche attività e servizi per i residenti.	Fuori dalla competenza di SAVE.
				25.13	Diminuzione traffico ed inquinamento portando il TRAM sino a Tessera (Pums).	Fuori dalla competenza di SAVE.
				25.14	Terminal e collegamento con isole e litorale: ripensare ad alternative alle vie acque per ridurre moto ondoso e agevolare crescita della vita nelle isole.	Il proponente è interessato a proporre – in risposta alle osservazioni pervenute nel Dibattito Pubblico - una ipotesi di collegamento alternativo tramite impianto a fune tra l'aeroporto e la città storica. Tale proposta sarà presentata nelle forme previste dalla normativa vigente, e dovrà essere valutata da tutti gli Enti competenti.
				25.15	Messa a disposizione di parte della produzione del parco agrivoltaico con una o più CER ( comunità energetica rinnovabile) per gli abitanti della gronda (Ca Noghera, Tessera, Campalto) con vantaggi al produttore e agli utilizzatori previste dalle leggi vigenti (graduale riduzione caldaie a gas, con ibrido, «induzione» e pompe di calore per le famiglie); Necessario intervento comune con istanza ministeriale per modificare regolamenti limitativi in tal senso per il gestore SAVE.	SAVE conferma la propria disponibilità alla creazione di una CER, e auspica un cambio della normativa che oggi non lo consente.
				25.16	Terminare le opere compensative del precedente Master plan: - barriere e terrapieni Tessera ex T2, marginamenti, ciclabili a Cà Noghera; - ridestinare la commessa C3 del Masterplan 2012-2022 (non più alla via Annia) ma a 3 progetti come indicato dalla Soprintendenza e Segr. Beni Culturali VE nel 2022 per (765.000 €): a) acquisizione e restauro conservativo della Torre Antica e Chiesa S.Elena - S. Antonio del X-XII sec; b) restauro delle vecchie scuole di Tessera per sede civica per Antiquarium e sede Banda di Tessera (100 years); c) Progetto Totem (tutte le piste portano ad Altino e passeggiate patrimoniali Faro Italia Platform) in gronda	Gli interventi da completare sono in corso di progettazione e saranno realizzati a breve.
				25.17	Apertura dei servizi ai residenti con il progetto in area Terminal (T2) per aumentare la qualità di vita quotidiana togliendo i confini tra cittadini e aeroporto creando posti riparati per la sosta dei fruitori delle nascenti piste ciclabili (sia per tempo libero che per lavoratori SAVE).	Gli interventi di riqualifica del verde nel sedime aeroportuale (e comprendono l'area terminal T2) vanno esattamente in tale direzione.
				25.18	Collegamento ciclo-naturalistico tra Ca Noghera e Altino con ponte pensile (a sbalzo) sul Dese lungo la Triestina (unione tra progetto di sistemazione Area Montiron e progetto a Nord l'area argine fiume Dese – bacino di laminazione).	I collegamenti con i principali siti di interesse naturalistico e culturale sono già previsti nel progetto regionale Masterplan delle Piste Ciclabili approvato con delibera della Giunta Regionale nell'ottobre del 2014 e nel PUMS metropolitano (a cura della regione, della città metropolitana e del comune).
				25.19	Recupero e valorizzazione, in accordo con Comune di Venezia, dell'area del Forte Pepe con il recupero della Domus Romana all'interno del suo sedime a completamento del percorso naturalistico di cui al punto precedente	Il Masterplan prevede interventi di riqualifica e di valorizzazione paesaggistica di ampie aree intorno allo scalo, di largo respiro; tali aree diventeranno di fruizione pubblica e avranno spazi verdi, percorsi ciclopedonali, laboratori, ecc. Tali interventi sono gli interventi di compensazione relativi a natura e biodiversità.
Q.A.26	Claudio Marcello (Agriturismo Venice Photobirding)	26.1	Nel Masterplan 2023-2037 è stato dichiarato che si è spostato (e si vuole mantenere) l'80 % dei decolli in direzione 04 verso est, vale a dire verso la Laguna di Venezia. È allora grave che si vadano a scaricare su un tale bene comune i residui dei carburanti che fanno muovere gli aeromobili e si trasferisca su di esso anche il rumore che questi apparecchi generano, soprattutto nella fase del decollo.			L'operatività aeroportuale deve guardare al territorio nel suo complesso, tanto ai beni naturali quanto a quelli residenziali. La suddivisione degli aeromobili in decollo tra virata a destra sulla laguna e virata verso l'entroterra è sempre stata caratterizzata dai numeri citati (80% verso laguna). Questa organizzazione del traffico aeroportuale è il risultato di valutazioni, condotte con Enac ed Enav, che tendono a minimizzare gli effetti ambientali dell'attività dell'aeroporto su aree più densamente popolate.
Q.A.27	Italia Nostra Venezia	27.1	Si ritiene troppo limitato il tempo a disposizione per un'analisi approfondita, e per un progetto di così grande impatto sul territorio.			Vedi Relazione conclusiva del Coordinatore
		28.1	Valutano positivamente la scelta dello scalo di attuare la transizione energetica proprio in fase di sviluppo e di proiezione di crescita anche del traffico aereo.			Una delle idee alla base del Masterplan 2037 è quella di pensare ad uno sviluppo infrastrutturale tale da non aver impatti e valutando soluzioni in ottica di sostenibilità, in primis ambientale. Le soluzioni proposte mirano infatti a ridurre, se non addirittura neutralizzare, quelli che possono essere gli effetti negativi dovuti all'attività aeroportuale.
		28.2	Il ricorso all'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili consolidate o emergenti, la scelta di sviluppare un impianto agri-fotovoltaico fuori dal sedime aeroportuale, così come rinnovare il parco dei veicoli che si muovono all'interno dell'aeroporto con veicoli alimentati a carburante bio, elettrici o a idrogeno, fino all'obiettivo di servire nel 2034 gli aerei di idrogeno verde, non possono che trovarci favorevoli.			Una delle idee alla base del Masterplan 2037 è quella di pensare ad uno sviluppo infrastrutturale tale da non aver impatti e valutando soluzioni in ottica di sostenibilità, in primis ambientale. Le soluzioni proposte mirano infatti a ridurre, se non addirittura neutralizzare, quelli che possono essere gli effetti negativi dovuti all'attività aeroportuale.
Q.A.28	Italia Viva - Segreteria Comunale Venezia	28.3	Siamo molto favorevoli all'attenzione che il Masterplan ripone nel contenere il consumo di suolo sia nel potenziare e migliorare l'efficienza operativa della pista esistente, sia nel ridurre il numero di posti auto, che nello scenario peggiore risultano essere la metà di quelli previsti dal Masterplan attualmente vigente, grazie proprio allo sviluppo dell'intermodalità soprattutto con la linea ferroviaria, nonostante il raddoppio del traffico passeggeri aereo.			---

RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE	
		28.4	La bretella ferroviaria agganciata alla linea Venezia-Trieste, con terminale a cappio, non è una soluzione da stazione passante, che la ferrovia in aeroporto dovrebbe avere.			Il progetto del collegamento ferroviario è di competenza RFI; il Masterplan recepisce e integra tale progetto nello scalo.	
		28.5	Non ci convince la posizione della stazione ferroviaria in Aeroporto, a 500 mt dal terminal. avremmo visto meglio una soluzione più integrata.			Il progetto del collegamento ferroviario è di competenza RFI; il Masterplan recepisce e integra tale progetto nello scalo.	
				28.6	Riteniamo che un sistema strutturato ed integrato delle infrastrutture possa attrezzare meglio il territorio a gestire la crescente domanda di mobilità.	SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto con l'obiettivo di agevolare la mobilità sostenibile. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.	
Q.A.29	Luca Muscarà	29.1	La valutazione dell'impatto sociale esclude dall'analisi le conseguenze di un aumento del traffico, e della rilevante quota di esso ascrivibile al settore turistico, per la popolazione di una città come Venezia, includendo in essa non solo il centro storico ma anche estuario e terraferma.			La documentazione predisposta contiene le valutazioni preliminari; tutti i dettagli legati agli impatti saranno sviluppati nello Studio di Impatto Ambientale correlato al Masterplan definitivo.	
		29.2	E' sconsigliabile procedere allo sviluppo di quello che attualmente è il terzo scalo internazionale italiano a prescindere da una visione alla scala nazionale dello sviluppo dei sistemi turistici e delle reti di trasporto che li dovrebbero servire e collegare tra loro.			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto con l'obiettivo di agevolare la mobilità sostenibile. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.	
		29.3	Si dovrebbe estendere la previsione almeno al 2050, si richiede che un piano di sviluppo come quello di SAVE per l'aeroporto di Venezia adotti una prospettiva temporale di più ampio respiro e non solo di breve e medio termine.			Il Masterplan ha orizzonte 2037, quindi con una visione a 15 anni. L'orizzonte del piano è concordato con ENAC ed è comune ai piani degli altri scali nazionali.	
Q.A.30	Marco Gasparinetti (Terra e Acqua)	30.1	Assenza di scenari alternativi di sviluppo del traffico aeroportuale, mentre le valutazioni svolte in altri Paesi europei considerano un minimo di tre scenari: necessità ancora più evidente alla luce dei precedenti che in questo secolo hanno stravolto le previsioni di traffico a seguito di eventi quali l'attacco terroristico alle Twin Towers (11 settembre 2001) e la pandemia del 2020 – 2021.			La previsione di traffico illustrata nel Dossier di progetto è il risultato di confronto tra più scenari previsionali, che tengono conto di molteplici fattori a livello internazionale. Nel Masterplan finale si avrà cura di illustrarli in maniera completa.	
		30.2	Assenza di una seria valutazione del traffico acqueo e veicolare "indotto" dal potenziamento dall'aeroporto. La variabile rappresentata dal collegamento ferroviario – che tutti auspichiamo - è infatti presa in considerazione soltanto con riferimento agli scenari relativi ai posti auto nei parcheggi gestiti da SAVE sul sedime aeroportuale.			Gli argomenti in questione sono stati trattati nei documenti del Masterplan, nei punti relativi allo studio della intermodalità.	
		30.3	Una criticità che riteniamo importante evidenziare riguarda la sicurezza: un aumento vertiginoso del numero di passeggeri, come quello prospettato nel Masterplan, non può realizzarsi senza garantire condizioni di sicurezza che allo stato attuale si scontrano con la difficoltà di reperire personale adeguato a fronte delle pessime condizioni contrattuali offerte a fronte del livello di responsabilità e di sacrificio richieste agli addetti.			Tema fuori dal Masterplan.	
				30.4	Contrastare l'incremento del traffico acqueo e relativo moto ondoso, con un combinato disposto di incentivi e disincentivi: I) favorendo le direttrici Aeroporto-Stazione e Aeroporto – Tronchetto, con l'istituzione di un servizio navetta che abbia cadenza regolare e adeguatamente pubblicizzata, e II) introducendo – di concerto con l'ENAC che ha competenza sulla Darsena una regolamentazione dei mezzi di trasporto acqueo autorizzati ad accedere alla Darsena, che sia vincolante sia sul piano quantitativo (numero massimo di imbarcazioni in partenza e in arrivo, calcolate su base oraria) sia anche qualitativo (in relazione alle caratteristiche di carena e dislocamento, tonnellaggio massimo e motorizzazione dei mezzi autorizzati).		SAVE è assolutamente interessata e proattiva a collaborare con le amministrazioni competenti (Comune e Provveditorato) per limitare gli effetti del moto ondoso. Per quanto riguarda la darsena, si valutano senz'altro - insieme ad ENAC – tutte le azioni possibili per favorire le tipologie di natanti a ridotto impatto ambientale. Si veda anche la risposta alla proposta che segue.
				30.5	Applicare il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo a tutti gli addetti alla sicurezza, sia per questioni di "Corporate Social Responsibility" sia per ovviare, nell'interesse stesso di SAVE, alle difficoltà di reclutamento delle risorse umane che saranno necessarie a garantire livelli di sicurezza adeguati rispetto al flusso quotidiano di passeggeri.		Tema fuori dal Masterplan.
				30.6	Incentivare le destinazioni finali diverse da Venezia con una campagna di informazione a favore di altre località venete, che contenga anche elementi di "demarketing" (Venezia è sovraffollata e in certi periodi dell'anno andrebbe evitata), promuovendo un turismo consapevole della fragilità dei luoghi visitati, al fine di evitare che il grosso dell'incremento di passeggeri si riversi unicamente su Venezia.		Tema fuori dalla competenza di SAVE

RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE
				30.7	Ripristinare la zona a verde del sedime dei parcheggi a raso, in considerazione della previsione del Masterplan che prevede la realizzazione di parcheggi multipiano, con particolare riferimento all'unico parcheggio in cui sono tuttora presenti i pini marittimi "sopravvissuti" e numerati, per il quale si chiede il ripristino dei numeri iniziali.	Il proponente accoglie positivamente la proposta. Si ritiene utile sottolineare che l'obiettivo del Masterplan è la transizione verso la mobilità sostenibile, con azioni di supporto del trasporto collettivo e disincentivo dell'auto privata. I parcheggi multipiano si renderanno necessari solo se la transizione verso la mobilità sostenibile sarà più lenta di quanto auspicato. La realizzazione dei parcheggi multipiano è quindi condizionata all'effettiva futura necessità di ulteriori posti auto. Tenuto conto della osservazione/ proposta, nello sviluppo del Masterplan finale si intende prevedere che - con la eventuale realizzazione dei parcheggi multipiano e compatibilmente con le necessità di sosta - le aree antistanti il terminal vengano riqualificate consentendo la realizzazione di nuove alberature e migliorando il microclima e comfort complessivo a vantaggio del bilancio ecosistemico dell'intero masterplan.
				30.8	Rimuovere lo scenario che prevede un possibile aumento dei posti auto dagli attuali 7.600 a 9.800, con l'impegno a non superare il numero di posti attuali.	SAVE valuterà attentamente nel tempo la effettiva necessità di costruire nuovi parcheggi; come precisato più volte, è interesse e volontà di SAVE andare verso la mobilità sostenibile, e lo scenario citato è cautelativo rispetto ad un tema che non è totalmente controllato dal Gestore.
				30.9	Realizzare punti di ricarica elettrica anche per natanti.	SAVE accoglie positivamente la proposta, che è in linea con gli obiettivi del Masterplan.
				30.10	Aumentare il tempo di sosta "kiss and ride" a 15 minuti, essendo materialmente impossibile usufruire di tale servizio nel tempo consentito attuale, a fronte dell'aumentato numero di utenti.	Lo scalo ha già organizzato circa 80 posti auto gratuiti - indicati nella segnaletica come WAITING AREA - per l'attesa di un passeggero. Da questi, quando il passeggero sta uscendo dal terminal, ci si può spostare alla SOSTA BREVE che prevede l'utilizzo gratuito per i primi 10'.
				30.11	Stralciare o sospendere gli interventi nell'area barena, sottoponendoli a studio preliminare comprendente l'intera zona di ambito lagunare sottoposta a tutela (SIC e ZPS).	Gli interventi in barena vengono valutati dagli Enti Competenti in relazione a norme e regolamenti vigenti su tutto l'ambito lagunare.
Q.A.31	Maria Rosa Vittadini	31.1	Il Dibattito pubblico si fonda sul presupposto che la descrizione dell'opera e dei suoi effetti ambientali e socio-economici sia al massimo possibile esaustiva e comprensibile anche ai non addetti ai lavori, che dovrebbero essere messi in grado di prender posizione su possibili alternative diverse. La documentazione messa a disposizione del pubblico e "raccontata" dai diversi soggetti attivati da SAVE non ha alternative, risulta di assai difficile lettura e assai squilibrata al suo interno			La descrizione dell'opera e dei suoi effetti è illustrata in modo esaustivo e comprensibile anche ai non addetti ai lavori. L'ampia discussione sui vari temi che si è tenuta negli incontri del Dibattito pubblico dimostra quanto sopra. Le alternative di progetto sono rappresentate per più elementi, laddove era sensato studiarle e proporle.
		31.2	Quali sono i compiti e i poteri di orientamento verso la sostenibilità del gestore dell'aeroporto nel determinare i livelli di inquinamento? Dalla lettura del Masterplan molto pochi.			I livelli di inquinamento saranno il risultato delle valutazioni eseguite all'interno dello Studio di Impatto Ambientale. Per la componente volato lo scenario operativo è quello derivante dalla curva di traffico presentata da ENAC. Per la componente operazioni di terra (velivoli, mezzi operativi sottobordo, traffico indotto, alimentazione energetica dell'infrastruttura) il Proponente, con le scelte progettuali proposte, intende azzerare il contributo emissivo legato al funzionamento dell'aeroporto.
		31.3	E' completamente sottovalutata la considerazione dell'importante lavoro oggi in corso che tende a tracciare scenari molto diversi per il trasporto aereo: che effetti avranno le ipotesi ICAO di decarbonizzazione al 2050? Che effetto avrà l'integrazione del trasporto aereo nell'Emission Trading Scheme UE ETS, soprattutto in vista della allocazione delle quote a titolo oneroso? Non sarebbe necessario avanzare ipotesi diverse anche per lo sviluppo aeroportuale e la sua sostenibilità?			L'ICAO è consapevole che anche il settore dell'aviazione è, assieme agli altri, responsabile nei confronti delle azioni da perseguire per combattere i cambiamenti climatici. E' inoltre consapevole dell'importanza fondamentale che la connettività aerea ha sulle società e le economie anche dei Paesi in via di sviluppo. Per una convivenza in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione da raggiungere, il mercato sta studiando e valutando nuove tecnologie che devono essere però incentivate per permetterne un rapido sviluppo. Inoltre è chiaro che le infrastrutture dovranno essere adeguate (a titolo d'esempio rendere disponibile una fornitura di SAF). L'EU ETS include le emissioni dovute all'aviazione già dal 2012. La nuova proposta normativa rivede le regole affinché il settore contribuisca in maniera rilevante alla riduzione delle emissioni di CO2. Considerato l'ampio spettro di applicazione sarà quindi interesse delle compagnie aeree valutare soluzioni in linea con l'obiettivo altrimenti verrebbe meno la competitività delle stesse. Inoltre le soluzioni adottate ad esempio per la transizione energetica evidenziano che sono state valutate diverse alternative per raggiungere il medesimo "goal"
		31.4	L'incremento di emissioni di CO2 dovuto allo sviluppo aeroportuale, comprese quelle delle attività di tipo 3 (fuori dalla diretta responsabilità del gestore) dovrebbe essere compensato per rispondere alla neutralità climatica da raggiungere al 2050. Occorrono molti più interventi di riforestazione, di ampliamento di parchi e riserve naturali. Benché alcuni elementi di questo tipo siano presenti nel Masterplan nessun bilancio è neppure tentato			Come evidenziato nella figura 1-7 dello studio specialistico sulla Transizione Energetica, si evince che le emissioni di scope 3 del 2019 sono preponderanti (oltre il 97%). Inoltre benché i progetti di riforestazioni siano utili (non solo perché contribuiscono alla cattura della CO2), il quantitativo di emissioni da neutralizzare sarebbe così elevato da non poter considerare tale azione risolutiva allo scopo. Per il gestore e ben espresso negli intenti del progetto, resta confermato l'obiettivo di ridurre il più possibile le emissioni e compensare le quote emissive inalienabili.
		31.5	Riguardo alla definizione delle zone di rispetto A, B e C e della riduzione dell'impronta acustica è difficile intendere la connessione tra crescita del n. dei decolli e degli atterraggi derivante dalla crescita di oltre il 60% dei passeggeri e la rilevantissima riduzione dell'impronta acustica. Per quanto riguarda i limiti è appena il caso di osservare che il limite di 60 dB(A) che deve essere osservato nell'intorno aeroportuale è comunque superiore ai 50 dB (A) diurni e ai 45 dB(A) notturni che dovrebbero essere garantiti nelle normali situazioni urbane agli abitanti di quelle zone.			La principale norma di riferimento in tema di rumore aeroportuale è il D.M. 31/10/1997. All'interno dell'intorno sono validi esclusivamente i valori limite introdotti da questo decreto. Inoltre all'interno della zona A i comuni devono adottare una classificazione acustica del loro territorio compatibile proprio con i valori limite della zona A. In ogni caso quelli che vengono presentati come "livelli da garantire nelle normali situazioni urbane agli abitanti di quelle zone", non sono corretti. Tali valori sono riportati correttamente nella tabella C allegata al decreto DPCM 14/11/1997.

RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE
		31.6	Tutto l'entusiasmo per la mobilità aerea avanzata, a cui sono dedicate molte pagine, mi pare francamente prematuro. Quale è il suo risultato in termini di rumore? Quali problemi in termini di rischio per le zone sorvolate? Si accollano i costi della sperimentazione e della (lenta) maturazione di una adeguata normativa (al momento del tutto assente) agli abitanti di Venezia (e anche al suo aeroporto)? Cui prodest?			La mobilità aerea avanzata è un modalità di trasporto innovativa che non poteva non essere considerata in un Masterplan che ha come orizzonte temporale 15 anni. E' un tema su cui ENAC sta puntando per il futuro a medio termine; la redazione di progetto per la realizzazione di una rete di vertiporti ne è la conferma. Lo scalo di Venezia è solo un punto di questa rete estesa a livello nazionale. L'eventuale sperimentazione quindi non interessa solo Venezia ma l'intero territorio nazionale.
		31.7	La questione Venezia. Sarà anche vero che solo il 40% del traffico che viene da fuori ha come destinazione primaria Venezia. Ma al 2037 si tratta pur sempre di altri 3,5 milioni di turisti che andranno ad aggiungersi a quelli trasportati dalle auto, dai treni AV e dalle grandi navi da crociera.			Considerando le previsioni di traffico dell'aeroporto al 2037, che indicano circa 20 milioni di passeggeri per quella data, quindi circa 10 milioni di persone, a parità di condizioni attuali possiamo stimare nel 2037 circa 4 milioni di turisti su Venezia provenienti dall'aeroporto, con un delta di circa 1,8 milioni rispetto ai flussi pre-pandemia 2019. Per una corretta valutazione del contributo dell'aeroporto, tale stima andrebbe confrontata con le previsioni di presenze turistiche su Venezia per il medesimo orizzonte di lungo periodo, e con il previsto apporto delle altre modalità di accesso alla città storica.
		31.8	Nelle stime della crescita del traffico perché tra il 2035 e il 2037 il traffico cresce ad un tasso più che doppio rispetto alla media della crescita precedente?			La curva di crescita del traffico si presenta come una spezzata caratterizzata dal fatto di raggiungere valori diversi in termini di movimenti aerei e/o passeggeri in anni differenti. Questo tipo di andamento caratterizza tutta la curva. Tassi di crescita più elevati sono presenti anche tra il 2030 ed il 2032 e si ripropongono anche tra il 2035 ed il 2037; non si tratta di un'anomalia ma un andamento legato alla crescita specifica di questo scalo.
Q.A.32	Ordine dei Biologi del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e del Trentino Alto Adige	32.1	Si auspica pertanto che il proponente favorisca e si avvalga della necessaria collaborazione di figure professionali esperte nelle diverse discipline, specificatamente per l'Ordine che rappresentiamo, competenti nel formulare pareri o giudizi sugli effetti sul biota, sugli ecosistemi, così come su aspetti igienico-sanitari.			Tutti gli studi tematici sono stati redatti con la collaborazione di personale esterno altamente competente nel proprio settore.
				32.2	Si suggerisce di dare spazio ed evidenza dei diversi contributi professionali.	Le professionalità che hanno contribuito al progetto sono indicate nel cartiglio/ frontespizio di ogni documento che compone il Masterplan, ognuna per le parti di competenza.
		33.1	Riteniamo vadano meglio indagate le ripercussioni sul territorio circostante sulla base delle previsioni di sviluppo dell'infrastruttura e dei volumi (sia in relazione alla terraferma che alla città storica)			Le ripercussioni sul territorio saranno approfondite nello Studio di Impatto Ambientale - che verrà redatto sul Masterplan definitivo - e saranno valutate nella procedura VIA (valutazione di impatto ambientale).
Q.A.33	Ordine degli Architetti Pianificatori Paesaggisti e Conservatori e Fondazione APPC della provincia di Venezia	33.2	Dalla documentazione resa disponibile non risulta ci siano stati dei passaggi di copianificazione con le aziende (pubbliche) responsabili del trasporto locale, che si ritengono invece necessari per gestire l'accessibilità all'aeroporto, così come andranno approfondite le indagini ai nodi della viabilità su gomma, che incidono sulla vivibilità dei nuclei urbani vicini.			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto con l'obiettivo di agevolare la mobilità sostenibile. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.
				33.3	Si suggerisce di intervenire almeno su uno spostamento della stazione ferroviaria verso la stazione aeroportuale, visto che sarà in sotterranea, prevedendo un'uscita direttamente in stazione aeroportuale ed eliminando così il tratto in tapis roulant che risulta essere una rottura di carico dispendiosa in termini di tempo.	Il progetto del collegamento ferroviario è di competenza RFI; il Masterplan recepisce e integra tale progetto nello scalo.
				33.4	Chiediamo ed auspichiamo poi che i futuri interventi siano oggetto di concorsi di progettazione, in modo tale da favorire la qualità del progetto architettonico. L'Ordine APPC di Venezia, al fine di assecondare questa prassi, è disponibile ad affiancare l'Ente gestore nella definizione dei bandi.	SAVE valuterà l'opportunità di procedere con un concorso di progettazione caso per caso, analizzando le necessità e le caratteristiche specifiche dell'intervento.
		34.1	La stazione Ferroviaria in aeroporto. E' una stazione (sotterranea) finanziata totalmente da RFI per 467 mln di euro. Le terre di scavo saranno sparse su terreni vicini di proprietà SAVE. A servizio del trasporto intermodale sono previsti 6735 nuovi parcheggi auto e 64 parcheggi per bus. Queste asfaltature metteranno senz'altro in primo piano la sicurezza idraulica del Territorio che sarà importante tenere sotto controllo in collaborazione con il Consorzio di Bonifica. Si pone il tema del grande flusso aggiuntivo di veicoli diretti verso l'aeroporto che attraverseranno l'abitato di Tessera che rischia di subire un grave danno ambientale.			Il progetto del collegamento ferroviario è di competenza RFI, così come la gestione delle terre di scavo relative. La sicurezza idraulica del territorio è oggetto di attenzione costante, e lo dimostrano sia gli interventi realizzati con il Masterplan vigente (in primis il bacino di laminazione) sia gli interventi programmati con il nuovo Masterplan. Il Masterplan si pone come obiettivo la transizione alla mobilità sostenibile, con azioni a supporto del trasporto collettivo e a disincentivo dell'auto privata.
		34.2	Atmosfera e rumore. La previsione dell'aumento del 85% dei voli al 2037 [20,8 mln] preoccupa molto per le conseguenze sulla qualità dell'aria e del clima acustico. L'inquinamento aggiuntivo è previsto nella misura + 30.			Gli effetti ambientali dell'interno Masterplan saranno analizzati e vagliati per mezzo dello Studio di Impatto Ambientale. Tale studio sarà sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale nazionale; l'organo deputato a valutare il progetto proposto è il Ministero dell'Ambiente e delle Sicurezza Energetica.

RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE	
Q.A.34	Paolo Franceschetti (CIA) Agricoltori Italiani del Veneto)			34.3	Le aree verdi all'interno del Sedime e nuova Fascia Boscata nell'intorno. Chiediamo ulteriori spiegazioni su cosa verrà fatto a nord e sud del parco agrovoltaico visto che nella relazione si parla di "ecosistema naturale per specie autoctone". La proposta è di ripiantumare o quantomeno ripristinare nel numero, gli alberi tagliati negli anni precedenti (1000 alberi) e che sia piantumata un'ampia fascia boscata nell'intorno aeroportuale da parte di SAVE in concerto con Comune di Venezia e Città Metropolitana (sull'esempio dell'aeroporto di Bologna che sta realizzando 90 ettari di Fascia Boscata nell'intorno aeroportuale). In questo caso potrebbe essere di enorme supporto la consulenza e la progettazione di un ente pubblico come Veneto Agricoltura, l'ente strumentale della Regione per l'innovazione nel settore primario	Quanto riportato nell'osservazione rappresenta in parte una linea di progetto attualmente presente nel Masterplan infatti saranno realizzati nelle aree circostanti l'attuale sedime diversi interventi naturalistici su una superficie complessiva di circa 155 ettari. All'interno di queste aree sono previsti anche interventi di rimboscamento con la piantumazione di circa 17.000 alberi e 12.000 arbusti autoctoni o naturalizzati. Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda a quanto riportato nello studio tematico.	
		34.4	Le eccellenze agricole del territorio. Chiediamo a Save che tipo di rapporto con le eccellenze del territorio intende intraprendere e in che modo si immagina che lo sviluppo del terminal si intersechi con lo sviluppo dell'economia agricola e del territorio circostante.			Il Proponente ha valutato di intervenire anche in aree extra sedime attualmente a vocazione agricola. Oltre all'area del Dese dove è prevista la realizzazione di una connessione ecologica, di un'area per rifugio ed alimentazione fauna e all'area dell'ambito di laminazione dove è prevista la riqualificazione ambientale e la realizzazione di iniziative di natura territoriale e sociale, si è previsto un ambito tecnologico dove verrà realizzato un impianto agrovoltaico che adotta soluzioni volte a preservare la continuità delle attività di coltivazione agricola. Si prevede quindi di incrementare la qualità di tali terreni passando da un'agricoltura di tipo estensivo a seminato a soluzioni che combinano coltivazioni di tipo seminativo, a prato stabile, vitigni, luppolo e piccoli frutti	
				34.5	Imposta comunale di imbarco in aeroporto. Chiediamo che l'intrito sia speso per le mitigazioni ambientali e le compensazioni.		Tema fuori dalla competenza SAVE; la richiesta va sottoposta al Comune di Venezia che percepirà gli utili legati alla riscossione della tassa.
		34.6	Gestione delle Acque. Le acque reflue saranno trattate e riutilizzate. Il Consorzio di Bonifica sta realizzando un nuovo impianto idrovoro e SAVE, nelle sue aree private, ha già realizzato un bacino di laminazione. Tutto questo può essere utilizzato, in caso di necessità, dall'agricoltura circostante?			Le acque reflue trattate sono destinate al riutilizzo all'interno dell'aeroporto per gli utilizzi non potabili connessi all'attività aeroportuale. Le acque accumulate nei bacini di laminazione potranno essere utilizzate per scopi irrigui, a vantaggio delle colture agricole limitrofe, compatibilmente con le capacità di accumulo dei bacini stessi ma soprattutto non a detrimento della biodiversità che è in corso di sviluppo e lo sarà in queste aree.	
				34.7	Aeroporto decarbonizzato entro il 2030. Esprimono profonda preoccupazione per la diminuzione della Sau complessiva a seguito dell'installazione del parco agrovoltaico e suggeriamo di utilizzare le aree aeroportuali già impermeabilizzate o compromesse (tetti, parcheggi a raso, parcheggi verticali). Per quanto concerne le produzioni agricole che verranno pianificate sotto i pannelli fotovoltaici coinvolgeremo, anche in questo caso, Veneto Agricoltura per eventuali studi e sperimentazioni.		La superficie destinata ad uso agricolo resta paragonabile a quella attuale.
		34.8	La Convenzione aeroportuale. SAVE ottiene molti utili dalla gestione aeroportuale. L'aeroporto è un bene pubblico e SAVE paga ad Enac un "Canone aeroportuale" annuo. E' importante però che il territorio circostante ottenga mitigazioni e compensazioni da SAVE. Serve quindi migliorare la previsione dell'articolo 4 della Convenzione aeroportuale.			L'opportunità di eventuali misure di mitigazione emergerà a seguito dello Studio di Impatto Ambientale e sarà confermata durante la procedura di VIA. E' utile ricordare che il Masterplan prevede interventi di riqualifica e di valorizzazione paesaggistica di ampie aree intorno allo scalo, di largo respiro; tali aree diventeranno di fruizione pubblica e avranno spazi verdi, percorsi ciclopedonali, laboratori, ecc. Tali interventi sono a tutti gli effetti catalogabili come interventi di compensazione.	
Q.A.35	Paolo Vettorello	35.1	E' importante che nell'attuale previsione di sviluppo aeroportuale non sia prevista una nuova pista.			E' stato confermato più volte: l'infrastruttura attuale, debitamente potenziata, è verificata e sufficiente almeno fino al 2037.	
				35.2	Necessario, in via prioritaria, la realizzazione di tutte quelle opere atte a mitigare il disagio derivante dall'incremento medesimo con barriere a verde a protezione degli abitati circostanti, insonorizzazione degli immobili, realizzazione di viabilità e parcheggi alternativi all'attuale situazione di sofferenza dell'abitato di Tessera (riduzione e attenuazione degli elementi inquinanti acustici/atmosferici/luminosi e riduzione del traffico passante e del parcheggio selvaggio).	L'opportunità di eventuali misure di mitigazione emergerà a seguito dello Studio di Impatto Ambientale e sarà confermata durante la procedura di VIA. E' utile ricordare che il Masterplan prevede interventi di riqualifica e di valorizzazione paesaggistica di ampie aree intorno allo scalo, di largo respiro; tali aree diventeranno di fruizione pubblica e avranno spazi verdi, percorsi ciclopedonali, laboratori, ecc. Tali interventi sono a tutti gli effetti catalogabili come interventi di compensazione.	
				35.3	Completamento dei percorsi ciclo/pedonali a servizio del territorio circostante l'aeroporto con priorità al tratto da hotel Marriot a Via Galileo Galilei.	Il proponente accoglie positivamente la proposta, nell'ottica di supportare la mobilità sostenibile di accesso allo scalo: provvederà quindi a realizzare il tratto di viabilità ciclo/pedonale tra l'hotel Marriot e la via Galilei, individuando un percorso nelle aree demaniali di sua competenza.	
				35.4	Nuova viabilità stradale che eviti il centro abitato di Tessera (nuovo by pass).	Il Masterplan recepisce e integra il progetto di variante alla viabilità della Amministrazione. SAVE rimane disponibile a discutere ogni soluzione che possa maggiormente garantire le zone abitate intorno allo scalo.	
				35.5	Nuove aree a parcheggio di servizio per l'aeroporto che evitino il parcheggio incontrollato a Tessera.	Il parcheggio a Tessera riguarda soprattutto le auto in attesa. Lo scalo ha già organizzato circa 80 posti auto gratuiti - indicati nella segnaletica come WAITING AREA - per l'attesa di un passeggero. Da questi, quando il passeggero sta uscendo dal terminal, ci si può spostare alla SOSTA BREVE che prevede l'utilizzo gratuito per i primi 10'.	
				35.6	Sviluppare e potenziare il sistema del Trasporto Pubblico Locale riducendo significativamente quello privato.	SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto con l'obiettivo di agevolare la mobilità sostenibile. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.	

RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE
				35.7	La collocazione del Vertiporto Landside è troppo adiacente alle residenze con timore di particolare disagio causato dall'inquinamento acustico. Verificare l'opportunità di una collocazione alternativa.	SAVE ha esaminato attentamente la proposta, e intende accoglierla. Fa presente che nel documento del Masterplan relativo al vertiporto è indicata anche una opzione alternativa, che può essere sviluppata nel Masterplan finale.
				35.8	Va valutata la possibilità di ampliare la platea dei fruitori di energia pulita prodotta dal parco "agrivoltaico" (costituzione di una comunità energetica).	SAVE conferma la propria disponibilità alla creazione di una CER, e auspica un cambio della normativa che oggi non lo consente.
				35.9	Si chiede che venga presa in considerazione l'opportunità di riconvocare il Gruppo di Lavoro costituito con il precedente Masterplan.	SAVE conferma la propria disponibilità.
		36.1	Il Masterplan 2023/2037 di SAVE risulta molto carente sul versante della sostenibilità perché, se è vero che basa il suo progetto su una razionalizzazione dei consumi e sulla transizione delle fonti di energia fossile verso altre più pulite all'interno del sedime di sua competenza, ha escluso qualsiasi scenario di ciò che succederebbe nel circondario e cioè l'impatto diretto sul territorio veneziano e sulla vita degli abitanti.			Con le azioni progettuali proposte all'interno del Masterplan si è cercato di intercettare le criticità o externalità negative già in fase progettuale piuttosto che mettere in campo interventi a sé stanti mirati ad un parziale arginamento di una problematica. La transizione energetica, che richiede tutte le linee di progetto illustrati nello studio preliminare, mira come più volte dichiarato, a rendere nullo il contributo emissivo dell'infrastruttura nello stesso luogo in cui questo si sarebbe generato (sedime e territorio circostante). L'aver integrato questa progettazione, situata in aree esterne al sedime oggi in concessione, con elementi di valenza naturalistica e paesaggistica, ha permesso di riqualificare le stesse aree attribuendone una funzione sociale attualmente inesistente (perché adibite esclusivamente ad uso agricolo). Fermo restando quanto detto, ogni singolo impatto derivante dalla realizzazione dell'insieme degli interventi sarà oggetto di specifica procedura di Valutazione di Impatto Ambientale nazionale, alla base della quale vi è la redazione del relativo Studio di Impatto Ambientale.
Q.A.36	Sara Visman (Movimento 5 Stella Venezia)	36.2	Non si comprende, rispetto all'importante livello di impatto sull'abitato, sulla gronda lagunare, sulla laguna e sulle arterie stradali, quali collaborazioni SAVE abbia programmato con gli Enti che sono competenti rispetto a questi aspetti nella stesura delle attività previste dal Masterplan e in che modo ENAC, proprietaria dell'area in oggetto, abbia intenzione di interloquire preventivamente con i suddetti Enti.			SAVE si è attivata da tempo con gli Enti territoriali al fine di sviluppare lo scalo in modo sostenibile e integrato. Conferma l'interesse e la disponibilità a trovare intese in tal senso.
		36.3	L'aumento delle movimentazioni dei velivoli e la quantità di passeggeri che sono previsti in arrivo, rivelano un probabilissimo aumento molto considerevole della richiesta di scambio intermodale con il territorio.			Il tema viene trattato nel Masterplan, al punto "Intermodalità". L'obiettivo del Masterplan è di supportare la mobilità sostenibile, con azioni di sostegno al trasporto collettivo e di disincentivo dell'auto privata.
				36.4	Si suggerisce al gestore di interdire la darsena a quei natanti adibiti al trasporto pubblico di linea e non di linea che non presentino caratteristiche di sostenibilità ambientale come, ad esempio motori ibridi, elettrici ma, soprattutto, con carene a bassa produzione di onde.	Save, nel rispetto del carattere pubblico del luogo, non può vietare l'accesso, ma valuta senz'altro - insieme ad ENAC - tutte le azioni possibili per favorire le tipologie di natanti a ridotto impatto ambientale.
				36.5	Si osserva anche che, gli interventi a compensazione previsti sulla barena (Area 10) dove, tra l'altro, è prevista un'area di sviluppo di 22.000 metri quadri (Area 5) si richiama l'attenzione sulla mancanza di un Piano morfologico della Laguna che inquadri quali e quanti tipi di intervento sono ammissibili.	Lo studio sui vertiporti prende in considerazione diverse alternative alcune delle quali considerano anche i vincoli relativi alle aree di barena
				36.6	Si osserva inoltre che non c'è traccia di, oltre agli interventi previsti dal Masterplan 2023/2037, un'indicazione di massima su quali possano essere i limiti di un'ulteriore potenziamento ovvero se, in caso di ulteriori ammodernamenti/interventi questi non prevederanno un'ulteriore pista per i velivoli.	Il Masterplan ha orizzonte 2037, quindi con una visione a 15 anni. L'orizzonte del piano è concordato con ENAC ed è comune ai piani degli altri scali nazionali.
				36.7	Si chiede una verifica dei numeri della popolazione coinvolta.	Si conferma la verifica puntuale, da parte di SAVE, di tutte le informazioni utilizzate nelle analisi ambientali
Q.A.37	Tavolo Comunità Accoglienti Venezia	37.1	Quello che vorremmo segnalare è l'impatto sociale dei cittadini stranieri, che passano per l'aeroporto al di là della loro volontà, ci riferiamo in particolare ai rimpatri dei "dublinati" da altri paesi europei verso l'Italia.			vedi risposta che segue
		37.2	La questione dei rifugiati e dei "dublinati" non è questione che riguarda solo gli aspetti della sicurezza ma anche quelli dell'accoglienza e dei diritti.			vedi risposta che segue
		37.3	L'aeroporto nelle sue modalità e organizzazione, dovrebbe contribuire al rispetto dei diritti umani e del diritto di asilo, oltre agli aspetti di sicurezza e di legittimità di ingresso.			vedi risposta che segue
				37.4	Devono essere assicurati spazi adeguati per effettuare colloqui con le persone interessate, con la presenza di interpreti e di mediatori per le necessarie informazioni, operatori che ci risulta essere presenti a chiamata.	SAVE terrà conto della proposta nel contesto degli interventi di ampliamento del terminal.
				37.5	Devono essere garantiti spazi dignitosi di sosta temporanea per le persone "dubinate" in attesa di una sistemazione di accoglienza in Italia.	SAVE terrà conto della proposta nel contesto degli interventi di ampliamento del terminal.
				37.6	Devono essere garantiti ugualmente spazi adeguati anche per coloro che, non ammessi in Italia, stanno attendendo la loro destinazione.	SAVE terrà conto della proposta nel contesto degli interventi di ampliamento del terminal.
				37.7	Chiediamo spazi per le organizzazioni di volontariato per la tutela dei diritti e dell'accoglienza, per le loro funzioni di informazione e supporto.	SAVE terrà conto della proposta nel contesto degli interventi di ampliamento del terminal.



RIF	AUTORE	N	OSSERVAZIONI	N	PROPOSTE	RISPOSTA ALLE OSSERVAZIONI/ PROPOSTE
Q.A.38	WWF Venezia e Territori	38.1	Facciamo notare che dei 7 interventi di mitigazione approvati con il Master Plan 2015/21 NESSUNO è stato attuato e SAVE ha in cassa da allora quasi 8 milioni di euro ricevuti dallo Stato e altri 3 di opere di compensazione ambientale non attuate.			La possibilità di intraprendere la realizzazione degli interventi di mitigazione legati al vecchio Masterplan 2021 è da correlare all'ottenimento della conformità urbanistica dello stesso (ottenuta nel 2018). La realizzazione del suddetto Masterplan, attraverso procedura ministeriale, è stata prorogata al 2027. Entro tale anno sarà dato seguito a quanto proposto nel Masterplan.
		38.2	Nel nuovo Master Plan è prevista una semplice cintura alberata senza funzione di mitigazione del rumore e viene spacciata per l'intervento M3 del Master Plan 2015/2021 che era invece molto più vasto, collocato in altro sito adiacente e pensato come opera strutturale per la difesa dell'intero abitato dal rumore.			Al momento la documentazione predisposta per il Dibattito Pubblico, non contiene dettagli progettuali relativi a misure di mitigazione. Questo è dovuto al fatto che la proposta di tali misure è conseguente all'elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale e alla definizione degli effetti ambientali sul territorio.
		38.3	Come e dove sarà realizzata una significativa zona di rispetto aeroportuale, essenziale per la sicurezza dei voli e per la sostenibilità ambientale?			Dal punto di vista della sicurezza, la normativa prevede alcuni vincoli in termini di altezza dei fabbricati e destinazioni d'uso; tali vincoli sono dimensionati sulla infrastruttura di volo, che non subisce variazioni. Dal punto di vista ambientale, il Masterplan prevede interventi di riqualifica e di valorizzazione paesaggistica di ampie aree intorno allo scalo, di largo respiro; tali aree diventeranno di fruizione pubblica e avranno spazi verdi, percorsi ciclopedonali, laboratori, ecc. Tali interventi sono a tutti gli effetti catalogabili come interventi di compensazione.
Q.A.39	Poste Italiane	39.1	L'immobile di proprietà Poste che risulta tra le previsioni di sviluppo delle aree Handler un'opzione di acquisizione dell'area del centro meccanizzato è, ad oggi, destinato alle attività per l'espletamento del servizio pubblico postale e risulta strategicamente indispensabile per tale servizio. Dunque non risulta compatibile con quanto previsto nel Masterplan.			vedi risposta che segue
				39.2	Attivare un confronto con i soggetti proprietari degli immobili e fabbricati che Save vorrebbe acquisire per lo sviluppo dell'aeroporto.	SAVE fa presente che nel Masterplan è già presente una "ipotesi B" che prevede di utilizzare altre aree in testata oltre la courier city, in alternativa all'acquisizione del centro postale. Nel Masterplan finale si intende sviluppare la soluzione B

An aerial photograph of Venice, Italy, showing the intricate network of canals and buildings. A large, white, stylized graphic element, resembling a thick, blocky letter 'F' or a similar symbol, is overlaid on the left side of the image. The entire image has a blue color cast.

**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**

**RELAZIONE  
CONCLUSIVA  
DEL COORINATORE**

14 GIUGNO 2023

## Sommario

Premessa .....	2
Descrizione sintetica dell'intervento .....	5
Interventi previsti dal Masterplan 2037 .....	6
Le infrastrutture di volo .....	6
Le infrastrutture a terra.....	9
Il dibattito pubblico .....	12
Le attività svolte .....	14
La progettazione del dibattito pubblico .....	14
L'organizzazione e la gestione del dibattito pubblico.....	14
L'informazione e la comunicazione pubblica.....	22
Sintesi dei temi emersi .....	28
I flussi di traffico e le presenze turistiche.....	28
La governance territoriale.....	29
Le infrastrutture di volo.....	29
Le infrastrutture a terra.....	31
Aspetti ambientali, mitigazioni e compensazioni.....	34
Impatti socioeconomici .....	40
Crediti .....	42
Allegato 1 – Quaderni degli attori	
Allegato 2 - Restituzione sintetica degli incontri	
Allegato 3 - Domande e Risposte	
Allagato 4 - Quadro sinottico	

## Premessa

Il dibattito pubblico ha avuto lo scopo di presentare al pubblico il nuovo **Piano di Sviluppo Aeroportuale** (Masterplan) dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente degli interventi di valutare e migliorare la programmazione e la progettazione degli interventi stessi.

La proposta di Masterplan sottoposta a dibattito pubblico ha ricevuto un primo avallo tecnico da parte dell'**Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC)**.

Il dibattito è stato indetto dalla società di gestione aeroportuale, **Save Spa**, che ha contribuito attivamente alla sua realizzazione.

La responsabile del potere di indire il dibattito pubblico è stata Monica Scarpa, Amministratore delegato di Save Spa. Il gruppo di lavoro di Save Spa è stato rappresentato da: Corrado Fisher, direttore operativo; Davide Bassano, direttore area sostenibilità; e Francesca Sartor, responsabile del Masterplan.

Per quanto riguarda ENAC il dibattito pubblico è stato seguito da: Claudio Eminente (Vice Direzione Centrale Vigilanza Tecnica); Costantino Pandolfi (Direzione Pianificazione Progetti); Pasquale Proietti (Pianificazione e progettazione infrastrutture aeroportuali).

Il dibattito pubblico è stato **coordinato** da Andrea Pillon e Gaia Volpe di Avventura Urbana Srl, società selezionata da Save Spa attraverso una gara di evidenza pubblica.

Le attività di coordinamento sono state supportate da Ennio Cascetta, professore ordinario di infrastrutture e sistemi di trasporto, estimo e valutazione presso l'Universitas Mercatorum, e Gianluca Comin docente di strategia di comunicazione presso l'Università Luiss Guido Carli e fondatore di Comin&Partner.

Il dibattito pubblico, realizzato secondo quanto previsto dal DPCM 76/2018, si è svolto secondo i tempi abbreviati, così come previsto dell'art. 6, punto 1, lettera b del Dl 68 del 16/06/2022, convertito nella legge 108 del 05/08/2022.

Il dibattito pubblico è stato monitorato, come prevede la normativa, dalla **Commissione Nazionale Dibattito Pubblico**, attraverso una apposita sezione composta da: Giorgio Maria Tosi Beleffi (Componente e Relatore); Mariella Mainolfi (Componente); Silvia Givone (Esperta); Arianna Di Santo (Ufficio di Presidenza); Tiberio Zompa (Ufficio di Presidenza).

Il dibattito è stato progettato nei 15 giorni previsti dalla normativa a partire dal 20 aprile. Le modalità organizzative sono state poi integrate ad aggiornate nel corso del dibattito stesso in base alle esigenze di processo e secondo le richieste/interessi dei partecipanti. Il progetto di dibattito pubblico è stato presentato, oltre che alla concessionaria

aeroportuale, alla Regione del Veneto, al Comune di Venezia e alla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico.

Il dibattito pubblico si è **aperto il 26 aprile** con la conferenza stampa di presentazione del Masterplan, preso il Palazzo della Regione del Veneto, e si è **concluso i 14 giugno** con la presentazione della Relazione conclusiva da parte del coordinatore del dibattito. Quest'ultima è stata consegnata, come prevede la legge, al proponente degli interventi e alla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico.

A seguito della presentazione della Relazione conclusiva, il proponente del Masterplan elabora, entro e non oltre 30 giorni, il proprio **Dossier conclusivo**, in cui *"(...) evidenzia la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte"*<sup>1</sup>.

Il dibattito pubblico è stato gestito attraverso l'organizzazione di **9 incontri** (4 incontri pubblici e 5 incontri specialistici). Gli incontri sono stati preceduti da una conferenza stampa di presentazione del Masterplan, organizzata da Save Spa.

Nel dettaglio gli incontri realizzati sono stati i seguenti:

**26 aprile 2023 – Conferenza stampa**

Presentazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Masterplan 2037)

**5 maggio 2023 – 1° incontro pubblico**

Presentazione del Dossier di progetto: le ragioni della proposta e i flussi di traffico

**15 maggio 2023 – 1° incontro specialistico**

Incontro dedicato alle categorie economiche di rappresentanza

**18 maggio 2023 – 2° incontro pubblico**

Aeroporto di Venezia: le caratteristiche tecniche e funzionali delle opere

**22 maggio 2023 – 2° incontro specialistico**

Incontro dedicato alle organizzazioni sindacali e del lavoro

**23 maggio 2023 – 3° incontro specialistico**

Incontro dedicato agli enti ed operatori aeroportuali

**25 maggio 2023 – 3° incontro pubblico**

Aeroporto di Venezia: transizione energetica e strategie di sostenibilità

---

<sup>1</sup> DPCM n°76/218, Art. 7, comma 1 lett. d; Art. 9 comma 2

**31 maggio – 4° incontro specialistico**

Incontro dedicato agli ordini professionali

**1° giugno 2023 – 4° incontro pubblico**

Aeroporto di Venezia: il Masterplan e il territorio

**5 giugno 2023 – 5° incontro specialistico**

Incontro dedicato alle associazioni ambientaliste e comitati

**14 giugno 2023 – Incontro stampa**

Presentazione Relazione conclusiva del dibattito pubblico

Il dibattito pubblico è stato inoltre coinvolto nei lavori del **Consiglio Comunale di Venezia** in due sedute (17 maggio 2023 – Commissioni congiunte IV, V e IX; 7 giugno 2023 - Commissioni congiunte IV, V e IX) dove è stato illustrato il Masterplan aeroportuale, le finalità e gli obiettivi del dibattito pubblico e si è aperta la discussione con i Consiglieri comunali.

---

La presente **Relazione** contiene, come indicato dall'art.9 del DPCM n°76/2018, le attività svolte nel corso del dibattito pubblico, la sintesi dei temi, delle posizioni e delle proposte emerse; la descrizione delle questioni aperte e maggiormente problematiche rispetto alle quali verranno esposte le valutazioni finali nel Dossier conclusivo elaborato dal proponente del Masterplan.



## Descrizione sintetica dell'intervento<sup>2</sup>

L'aeroporto Marco Polo di Venezia, classificato come **gate intercontinentale nel Piano Nazionale degli Aeroporti**, è il principale scalo del polo aeroportuale del nord-est, che comprende anche gli aeroporti di Verona, Treviso e Brescia.

Complessivamente i quattro scali hanno registrato nel 2019, prima della crisi pandemica, un volume di traffico pari a 18,5 milioni di passeggeri, di cui circa il 63% ha interessato l'Aeroporto di Venezia.

In particolare, l'aeroporto di Venezia ha registrato nel 2019 un flusso di 11,6 milioni di passeggeri, con una crescita del 3,4% rispetto all'anno precedente. La crescita ha interessato in particolare i voli internazionali extra europei con un incremento di circa l'11%.

Nel 2020, a causa dell'emergenza sanitaria da Covid 19, lo scalo ha registrato un drastico calo del traffico, con una flessione di circa il 75% dei voli.

Negli anni successivi il traffico aereo è tornato lentamente crescere: nel 2021 si sono registrati 3,5 milioni di passeggeri; nel 2022 circa 9,2 milioni, mentre si stima che nel 2023 possano essere oltre 11 milioni.

Le **previsioni del traffico aereo**, nel medio-lungo periodo, restituiscono uno scenario di ripresa, che porta ENAC a prevedere, all'interno del Piano Nazionale Aeroporti, un flusso, per l'Aeroporto di Venezia, di oltre 18 milioni di passeggeri al 2035 (previsione in linea con le previsioni del Masterplan che indicano circa 20 milioni al 2037).

Il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture aeroportuali risponde alla necessità di fare fronte, in modo progressivo, al possibile incremento delle stime di traffico aereo. Pertanto, Save Spa (società di gestione dello scalo), è tenuta a pianificare una serie di interventi per soddisfare la domanda di mobilità crescente, rispettando standard di sicurezza e qualità dei servizi adeguati alle nuove esigenze.

Per far fronte alla possibile crescita del traffico aeroportuale, Save Spa, sottopone a dibattito pubblico le scelte progettuali preliminari per lo sviluppo dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, attraverso la condivisione del Masterplan 2023 – 2037, strumento che definisce le linee strategiche di sviluppo aeroportuale

---

<sup>2</sup> Informazioni tratte dal Dossier di progetto sottoposto a dibattito pubblico

## Interventi previsti dal Masterplan 2037

Il **Masterplan**, sottoposto a dibattito pubblico, è uno strumento urbanistico volto alla previsione, pianificazione e programmazione degli interventi di sviluppo aeroportuale, propedeutico alla realizzazione delle opere all'interno dei sedimi aeroportuali, delle aree individuate per l'espansione degli scali, nonché delle infrastrutture di collegamento con il territorio.

Il gestore aeroportuale è tenuto, in primo luogo, a prendere in esame lo stato di fatto dell'aeroporto, il traffico registrato e il contesto territoriale e in secondo luogo, a redigere il Masterplan, che definisce:

- gli scenari di sviluppo del traffico aereo;
- i fabbisogni infrastrutturali necessari a rispondere allo sviluppo del traffico;
- l'assetto urbanistico e infrastrutturale degli interventi previsti;
- il programma di attuazione degli interventi nel tempo;
- le risorse economiche necessarie per la loro esecuzione

Inoltre, il **Masterplan aeroportuale**, nella redazione definitiva a valle del dibattito pubblico, è corredato dallo Studio di Impatto Ambientale, che illustra e valuta gli effetti ambientali generati dalla crescita del traffico e dalla realizzazione degli interventi programmati

Gli interventi descritti all'interno del Masterplan 2037 riguardano sia le infrastrutture di volo e tutto ciò che sta nella cosiddetta area sterile oltre i controlli di sicurezza (*airside*), sia le strutture aeroportuali che precedono i controlli, come la parte del terminal e la viabilità dei vari edifici a supporto dello scalo (*landside*)

### Le infrastrutture di volo

#### *Il sistema delle piste*

Gli interventi previsti dal Masterplan 2037, che non prevedono la realizzazione di nuove piste di atterraggio e decollo, saranno realizzati per fasi successive in risposta all'incremento della domanda di mobilità.

Gli interventi previsti hanno l'obiettivo di **ottimizzare e potenziare la capacità del sistema esistente**, confermando l'assetto infrastrutturale già approvato con il precedente Masterplan 2021.

Per ciò che riguarda l'infrastruttura di volo, in linea con le previsioni di traffico, si conferma che:

- la pista principale, così com'è attualmente, che garantisce la necessaria capacità del sistema fino al 2037, e pertanto continuerà a essere utilizzata prevalentemente per atterraggi e decolli;
- la pista secondaria verrà utilizzata invece come via di rullaggio (*taxiway*) o come pista di volo in caso di chiusura di quella principale.

Inoltre, si prevede l'estensione della via di rullaggio (*taxiway M*), parallela alla pista di volo secondaria, con lo scopo di:

- servire la nuova area nord-est del sedime aeroportuale, in cui il Masterplan colloca le attività cargo e dei corrieri aerei (*courier*) e le attività di supporto allo scalo (*hangar*, piazzola di prova motori, ecc.);
- ridurre il carico sulle esistenti vie di rullaggio;
- assicurare la completa intercambiabilità tra le due piste principale e secondaria senza nessuna penalizzazione operativa.

### *I piazzali*

Per potenziare le infrastrutture di volo, il Masterplan definisce alcune **strategie di intervento**, quali:

- l'incremento della capacità del piazzale aeromobili, garantendo il massimo utilizzo dello spazio disponibile;
- la riorganizzazione dell'area di stazionamento aereo (*Apron*), per consentire lo sviluppo di nuove aree per le attività di aviazione generale e cargo.

Per far fronte all'incremento delle attività di spedizione e cargo, il Masterplan 2037 prevede pertanto nuovi interventi per la realizzazione di una zona indipendente destinata alla movimentazione delle merci (*Courier-city*) e **l'ampliamento della zona cargo**, da 10.000 mq a 13.600 mq in una prima fase, per poi raggiungere i 21.800 mq nel 2037, con la previsione di nuovi magazzini, varco doganale e aree scoperte per la movimentazione dei mezzi.

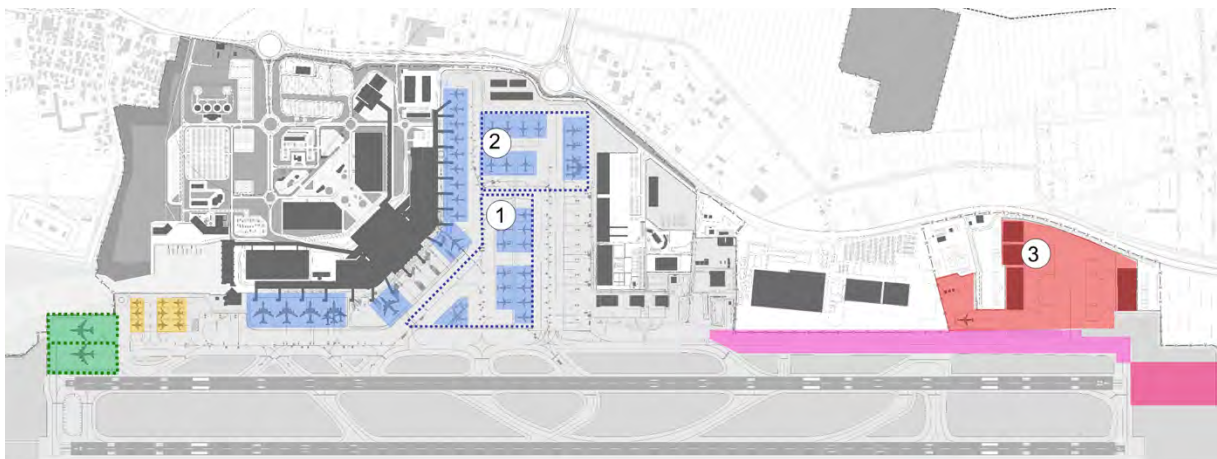
Tra le attività prioritarie del nuovo Masterplan vi è senz'altro il **riposizionamento dell'attuale deposito carburanti** in un'area decentrata, che offrirà la possibilità di servire il piazzale aeromobili con tubazioni interrato.

All'interno del Masterplan vengono illustrati due scenari alternativi di sviluppo delle infrastrutture di volo che si differenziano per la configurazione (*layout*) del principale piazzale aeromobili:

- il **primo scenario** prevede di sfruttare lo spazio del piazzale aeromobili centrale per aumentare il più possibile il numero di stand necessari alla rotazione degli aerei;
- mentre il **secondo scenario** mira ad ottimizzare l'operatività del piazzale e prevede la realizzazione di un'isola di stand a nord del piazzale per il "self maneuvering", ovvero un'area dove gli aeromobili possono operare in autonomia senza l'ausilio di mezzi "push back" per il loro spostamento.

In entrambe le ipotesi, le maggiori aree di intervento sono:

- l'adeguamento del piazzale centrale attraverso la rotazione degli stand esistenti per l'ottimizzazione della configurazione aeroportuale;
- l'ampliamento a nord del piazzale, fino alla rotonda presente in direzione della SS Triestina, per completare quello già realizzato in anni recenti;
- la realizzazione della nuova area logistica (*Courier city*) con la realizzazione di un piazzale dedicato al servizio dell'attività di trasporto merci.



LEGENDA

- |                                 |                                                                                                                |                                                                                                             |
|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ① Adeguamento piazzale centrale |  De-icing                   |  Estensione taxi way   |
| ② Ampliamento Area Nord         |  Area Aviazione Generale    |  RESA pista secondaria |
| ③ Courier City                  |  Area Aviazione commerciale |                                                                                                             |
|                                 |  Area Cargo                 |                                                                                                             |

## Le infrastrutture a terra

### *Il terminal passeggeri*

La maggior parte degli interventi sull'aerostazione sono già stati inseriti nel Masterplan vigente e approvato, e vengono confermati anche con il Masterplan 2037.

Il terminal conserverà l'immagine architettonica attuale, ma per soddisfare la crescente domanda di traffico, si prevede di realizzare due nuovi interventi di ampliamento laterali del terminal esistente, sia a nord che a sud dello stesso:

- l'**ampliamento a nord** è destinato alla nuova area per i varchi di sicurezza dello scalo ed ai gates di imbarco per i passeggeri con destinazioni nell'area Schengen;
- mentre l'**ampliamento a sud** è destinato invece alle partenze verso paesi extra-Schengen.

Le fasi di sviluppo del terminal passeggeri sono state programmate in più lotti successivi con l'intento di rispondere alla necessità di flessibilità negli interventi di ampliamento in rapporto ai nuovi scenari di traffico passeggeri.

Nel **breve periodo** si prevede il potenziamento della digitalizzazione del sistema e la realizzazione di modesti volumi di ampliamento per il miglioramento dei servizi ai passeggeri. Nelle **fasi successive** saranno sviluppati gli interventi infrastrutturali sia a nord che a sud del terminal.



### *Accessibilità aeroportuale*

Il Masterplan propone un **piano di mobilità a basse emissioni di CO<sub>2</sub>**, con l'obiettivo di azzerare le emissioni climalteranti legate alla mobilità, che sostiene il miglioramento della rete di trasporto pubblico e prevede la decarbonizzazione dei mezzi di trasporto.

Il Piano prevede:

- una politica di miglioramento delle frequenze e della flotta del trasporto pubblico;
- piani di comunicazione e incentivi all'utilizzo di mezzi pubblici, condivisi o a zero/bassa emissione di CO<sub>2</sub>;
- rivisitazioni tariffarie dei parcheggi per il disincentivo all'utilizzo dell'auto privata.

Il Masterplan ha pertanto l'obiettivo di favorire l'**intermodalità** implementando un nuovo modello di accessibilità all'aeroporto attraverso:

- il miglioramento della **fruizione del trasporto pubblico** che ai viaggiatori verrà presentata tra le prime opzioni disponibili per la mobilità, con un terminal dedicato, ottima accessibilità semplice ed immediata;
- in particolare, la **realizzazione del tracciato ferroviario** (di competenza RFI), che avrà una stazione in aeroporto che consentirà il collegamento alla rete ferroviaria ad Alta Velocità, permetterà l'accessibilità allo scalo anche a viaggiatori che risiedono a notevoli distanze e senza bisogno di utilizzare altri mezzi di collegamento;
- l'incentivo alla **condivisione dell'auto privata** (*sharing mobility*);
- il potenziamento del **collegamento multimodale terra-acqua** e dei collegamenti tra la terraferma e le isole;
- la diffusione dei **mezzi a basse emissioni**;
- il potenziamento dei **percorsi pedonali** e ciclo-pedonali;
- lo sviluppo della **rete Advanced Air Mobility (AAM)**, che prevede l'utilizzo di droni per il trasporto di persone, merci generiche e materiale biomedicale. Per la creazione della rete è necessaria la costruzione di un **sistema di vertiporti**, che concorrerà a ridurre l'impatto acustico e ambientale e i costi operativi, grazie all'impiego di propulsioni elettriche a batteria od a celle di combustibile ad Idrogeno.

Inoltre, sono stati studiati **diversi scenari** che, rispetto all'andamento effettivo di utilizzo delle auto private e del conseguente fabbisogno di parcheggi (che verrà monitorato nel corso del tempo), prevedono diversi livelli di sviluppo delle **aree di sosta**, e **strutture modulari** che possano essere realizzate per fasi in base alla effettiva necessità di ulteriori posti auto.

### *La sostenibilità*

Il Masterplan definisce una serie di **obiettivi di sostenibilità** che guidano e orientano in modo trasversale le scelte di sviluppo dello scalo.

In particolare, il Masterplan si concentra sui seguenti aspetti:

- **contenere l'impatto acustico e ambientale** dell'aeroporto sulle aree limitrofe;
- **limitare il consumo di suolo** prevedendo il minor numero di nuove infrastrutture e massimizzando l'utilizzo di quelle esistenti, attraverso interventi di potenziamento e miglioramento dell'efficienza operativa;



- incentivare l'**economia circolare** e migliorare la **differenziazione e riutilizzo dei rifiuti** prodotti;
- progettare e realizzare l'ampliamento del terminal passeggeri per raggiungere i più **alti standard efficienza energetica e di sostenibilità** (certificazione LEED);
- sviluppare una rete di mobilità in grado di offrire al pubblico diverse alternative modali sostenibili, al fine di **azzerare le emissioni di CO2**;
- migliorare la **sicurezza idraulica**, la **qualità delle acque** immesse nei corpi idrici e massimizzare il **recupero dell'acqua** come risorsa primaria;
- progettare e programmare gli interventi in connessione con i programmi di **trasformazione territoriale** previsti da altri Enti (come ad esempio: la realizzazione dei collegamenti ciclo-pedonali tra l'aeroporto e il *Bosco dello sport*).

Per la **tutela dell'ambiente**, il Masterplan si prefigge di:

- **valorizzare il paesaggio** e creare corridoi ecologici per salvaguardare e promuovere la biodiversità;
- raggiungere una **completa decarbonizzazione entro il 2030**, implementando strategie *green* (sistemi di agri-voltaico; produzione di idrogeno verde; utilizzo dell'energia geotermica e sistemi di pompe di calore);
- **azzerare le emissioni nette di CO2 al 2030** attraverso l'utilizzo di sistemi energetici a basso consumo e tecnologie a basso impatto ambientale, provvedendo all'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili.

## Il dibattito pubblico

L'11 aprile 2023 il proponente ha comunicato, ai sensi del DPCM n° 76/2018, alla **Commissione Nazionale Dibattito Pubblico** la richiesta di indizione del dibattito pubblico sul Masterplan aeroportuale 2023-2037.

Il 20 aprile la Commissione, facendo seguito alla richiesta del proponente, ha valutato positivamente la documentazione progettuale trasmessa e le modalità di selezione del coordinatore del dibattito, consentendo così l'avvio del dibattito stesso.

Il dibattito si è aperto il 26 aprile 2023 con la presentazione alla stampa del **Dossier di progetto** e si è concluso il 14 giugno con la presentazione della **Relazione conclusiva** da parte del coordinatore del dibattito.

Il **dibattito si è svolto regolarmente** e ha consentito di esprimere le proprie posizioni ed osservazioni a tutti coloro che ne hanno fatto richiesta. Il metodo inizialmente adottato, e parzialmente criticato da alcune associazioni locali, è stato modificato nel corso del processo così da consentire una migliore discussione nel corso degli incontri.

Alcune critiche al dibattito sono emerse rispetto alle **modalità di selezione del coordinatore** che secondo alcuni partecipanti avrebbe dovuto essere una figura direttamente designata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Rispetto a questo punto la stessa Commissione Nazionale Dibattito Pubblico ha valutato corretta la procedura adottata dal proponente, che dopo aver fatto richiesta alla Commissione stessa la designazione di un coordinatore, ha provveduto, in caso di mancata designazione, a selezionare tale figura attraverso una gara di evidenza pubblica.

Inoltre, sempre secondo alcuni partecipanti, il dibattito avrebbe dovuto **presentare al pubblico diversi scenari di intervento**, soprattutto per quanto riguarda l'incremento delle stime di traffico aereo previste dal Piano di sviluppo aeroportuale. Il tema è stato affrontato più volte nel corso degli incontri, anche se il dibattito non poteva rimettere in discussione le stime di traffico che sono quelle definite dal Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile.

## Il dibattito pubblico in numeri



**9**

Incontri



**413**

Presenze



**39**

Quaderni  
degli attori



**41**

Interventi di  
relatori e relatrici

**55**

Interventi di  
cittadini e cittadine

**165**

Domande e  
Risposte

## Comunicazione stampa e social media



**33**

Menzioni quotidiani  
nazionali e locali



**16**

Post

**199.672**

Persone raggiunte

**299.143**

Visualizzazioni

**5.715**

Interazioni

## Sito web



**3.205**

Utenti unici  
che hanno  
visitato il sito



**10.316**

Pagine  
visitate



**504**

Download

## Le attività svolte

### La progettazione del dibattito pubblico

Il progetto di dibattito pubblico è stato elaborato a seguito di una serie di incontri tecnici con i proponenti dell'intervento e, come indicato nella **Raccomandazione n. 3 della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico**, da una fase di ascolto preliminare degli enti e dei principali portatori di interesse locali.

I soggetti da intervistare sono stati individuati a partire da una **mappatura** costruita attraverso l'analisi della rassegna stampa, l'interlocuzione con il proponente e gli enti pubblici del territorio. Inoltre, la mappa degli attori è stata di volta in volta integrata con le segnalazioni degli stessi soggetti intervistati.

Gli incontri hanno avuto la finalità di:

- conoscere e comprendere la posizione degli attori rispetto alla proposta di Masterplan;
- individuare criticità ed opportunità della proposta, nonché per specificare i temi di interesse da trattare nel corso del dibattito;
- raccogliere suggerimenti e proposte rispetto all'organizzazione e gestione del dibattito pubblico stesso.

Secondo la disponibilità dei diversi soggetti **sono state realizzate 26 interviste** agli Enti e alle Organizzazioni del territorio, e in particolare a: Università IUAV; UIL Venezia; Confartigianato Veneto; Fondazione di Venezia; CGIL Venezia Funzione Pubblica; USB Venezia; Confindustria Veneto; Ordine degli Ingegneri; Consorzio di bonifica acque risorgive; Ordine dei Geometri; Provveditorato alla Opere pubbliche di Venezia; Confindustria Veneto Est; Istituto Nazionale Urbanistica sezione Veneto; Associazione Terra e Acqua; Ordine dei Geologi; CGIL Venezia; Confartigianato Venezia; Confturismo; Coldiretti Veneto; CIA Veneto; Ordine degli Architetti; AVA; CIA Venezia; Arpa Veneto; Camera di Commercio di Venezia; Fondazione architetti pianificazione paesaggisti conservatori Venezia.

### L'organizzazione e la gestione del dibattito pubblico

A seguito della fase di ascolto è stata prevista l'organizzazione di due tipologie di incontri:

- incontri pubblici aperti a tutta la cittadinanza dedicati a presentare le ragioni dell'intervento, il Masterplan, le opportunità e gli impatti in forma il più possibile ampia e trasversale con approfondimenti sulle questioni più importanti;

- incontri specialistici dedicati ad approfondimenti tematici con determinate categorie di portatori di interesse.

#### *Modalità di interazione*

Per venire incontro alle esigenze di pubblici diversi gli incontri del dibattito pubblico si sono tenuti in **modalità ibrida**, ovvero sia online che in presenza.

I metodi adottati per facilitare l'interazione durante gli incontri sono stati differenziati:

- gli incontri pubblici hanno previsto una prima parte di presentazioni dei temi di discussione e una seconda parte di discussione ai tavoli per elaborare domande e osservazioni da porre a relatori e alle relatrici;
- gli incontri specialistici hanno previsto una prima parte di presentazioni e una seconda di domande ed interventi dal pubblico, in cui ciascun intervento ha potuto trovare immediato riscontro da parte di chi relazionava.

Oltre agli incontri, il dibattito pubblico ha previsto **altre modalità di partecipazione**, anch'esse differenziate al fine di rispondere a pubblici più o meno digitalizzati:

- l'invio di richieste di chiarimento sul Masterplan e sul dibattito pubblico tramite l'indirizzo mail e/o il centralino telefonico dedicati;
- la presentazione di brevi documenti contenenti suggerimenti e proposte, poi caricati sul sito web del dibattito pubblico nella sezione "Quaderni degli attori";
- la possibilità di interagire con la pagina Facebook del dibattito pubblico.

#### *Inclusione e accessibilità al processo*

Il dibattito pubblico ha adottato un **approccio inclusivo** ed è stato aperto a tutte le persone che abbiano mostrato interesse ai temi oggetto di discussione.

Il Coordinatore ed il suo Staff si sono impegnati ad adottare le misure e gli strumenti a propria disposizione per favorire l'ascolto di voci diverse, affinché i proponenti potessero tenerne conto nell'ambito delle proprie valutazioni.

Per favorire il più possibile la partecipazione di pubblici con esigenze diverse, il dibattito pubblico ha previsto una serie di accorgimenti, che vengono riportati di seguito a scopo informativo:

- per lo svolgimento degli incontri sono state individuate sedi accessibili per le persone con disabilità o a mobilità ridotta e raggiungibili con i mezzi pubblici;
- durante gli incontri in presenza è stato attivato un servizio di interpretariato LIS (Lingua dei segni italiana), mentre partecipando online è stato possibile attivare i sottotitoli e scegliere se scrivere le proprie domande in chat o chiedere la parola;

- il sito web dedicato al dibattito pubblico è stato progettato e realizzato seguendo le linee guida WCAG 2.1 previste dallo standard internazionale WAI del W3C, in coerenza con i requisiti di accessibilità WCAG 2.1 – livello AA.

### *Monitoraggio della partecipazione*

Il dibattito pubblico ha registrato complessivamente **413 presenze** (140 in presenza e 273 online).

Nell'ambito degli incontri pubblici e di **approfondimento specialistico**, sono intervenuti 38 partecipanti tra cittadini e cittadine, rappresentanti dei comitati, delle associazioni, degli ordini professionali e dei rappresentanti di categoria, mentre hanno relazionato 28 persone afferenti alle amministrazioni e all'ente proponente dell'intervento.

Tra i partecipanti c'è stata adesione parziale alla raccolta di dati anagrafici, che dunque risulta incompleta ma comunque significativa.

Hanno partecipato al dibattito **255 uomini e 126 donne**.

La maggior parte di chi ha preso parte al dibattito si colloca in una fascia d'età compresa tra i 40 e i 60 anni (191 persone); 123 persone hanno dichiarato di avere più di 60 anni; 48 persone si sono collocate nella fascia d'età compresa tra i 25 e i 39 anni; infine, hanno partecipato al dibattito 15 persone sotto i 24 anni.

Gli incontri pubblici e specialistici hanno rappresentato delle opportunità di interazione fra il proponente e i partecipanti. Cittadini e cittadine, rappresentanti dei comitati, delle associazioni, degli ordini professionali e dei rappresentanti di categoria hanno attivamente contribuito al dibattito con un totale di **55 interventi**, 40 da parte di cittadini di genere maschile e 15 di cittadine.

I relatori e le relatrici afferenti alle amministrazioni e all'ente proponente dell'intervento hanno preso la parola per 41 volte: 11 interventi da parte di relatrici e 30 da relatori.

Nel corso degli incontri pubblici sono state raccolte e si è fornito risposta a **165 domande** provenienti dal pubblico. Per quanto riguarda gli incontri specialistici si sono registrati **29 interventi** da parte dei partecipanti.

Complessivamente sono stati raccolti e pubblicati **39 Quaderni** degli attori, contenenti le osservazioni e le proposte dei partecipanti.

### *Gli incontri pubblici*

Gli incontri pubblici sono stati programmati per durare tre ore ciascuno.



La gestione degli incontri è stata suddivisa in tre parti:

- una **prima parte**, della durata di circa un'ora, dedicata alle presentazioni tecniche da parte del proponente e dei progettisti (dal secondo incontro, a seguito delle presentazioni tecniche sono stati previsti interventi dal pubblico);
- una **seconda parte**, anch'essa della durata di circa un'ora, dedicata ai lavori di tavoli, dove i partecipanti hanno potuto discutere, moderati da facilitatori e facilitatrici, dei temi della serata, costruire domande condivise e proporre osservazioni. I tavoli di lavoro sono stati organizzati sia per i partecipanti in presenza che on line;
- una **terza parte** dedicata alle risposte dal pubblico. Nel corso degli incontri, al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande via chat e via e-mail per chi partecipava online con successiva aggregazione per temi, in modo da consentire al Coordinatore di sottoporre agli esperti le domande in forma aggregata per temi, così da poter trattare il più alto numero di questioni nel corso dell'incontro.

In alcuni casi, le domande trattavano gli stessi temi proposti attraverso gli interventi dal pubblico e dunque hanno trovato risposta direttamente attraverso i chiarimenti forniti dai relatori e dalle relatrici.

Quando il tempo non è stato sufficiente per trattare tutti gli argomenti, si è scelto di dare precedenza, nelle risposte in diretta, alle domande riguardanti il tema oggetto dell'incontro; pertanto, le domande che riguardavano temi già affrontati in incontri precedenti, o che sarebbero state poi affrontate in incontri successivi, sono state rimandate. Infine, quando non c'è stato tempo per trattare tutte le domande relative al tema dell'incontro, si è deciso che queste avrebbero potuto ottenere risposta scritta in una fase successiva.

Tali risposte sono state pubblicate man mano sul sito, come appendici alle restituzioni dei singoli incontri. Per trasparenza, tutti commenti e le domande ricevuti durante gli incontri sono stati pubblicati sul sito, contestualmente alla restituzione scritta dell'incontro.

Complessivamente sono stati organizzati **4 incontri pubblici**:

- 1 incontro dedicato alla presentazione del Dossier di progetto e ai flussi di traffico;
- 3 incontri tematici dedicati a presentare e discutere le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera, il tema della transizione energetica e le strategie di sostenibilità, il Masterplan e il territorio.

**Il primo incontro pubblico**, dedicato alla presentazione del dossier di progetto, si è svolto venerdì 5 maggio dalle ore 17.00 alle ore 20.00 presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace. L'incontro ha visto la partecipazione di 111 persone, di cui 61 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 50 in presenza. Il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione e modalità di partecipazione. Sono poi intervenuti, nell'ordine: Claudio Eminente (Direttore Centrale Vigilanza Tecnica ENAC, Ente Nazionale Aviazione Civile); Andrea Menin (Direttore Unità Operativa Logistica e Trasporti Regione Veneto); Monica Scarpa (Amministratrice Delegata SAVE Spa); Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo); Camillo Bozzolo (Direttore Commerciale e Sviluppo Aviazione SAVE Spa). Questi interventi hanno avuto la funzione di descrivere alcune specifiche tecniche e di impatto territoriale, esporre le ragioni dell'opera, contestualizzare quest'ultima all'interno del Piano Nazionale Aeroporti e chiarirne il ruolo nell'ambito della programmazione regionale. Nella successiva fase di discussione in tavoli di confronto sono state raccolte 54 domande e osservazioni da parte del pubblico, a cui i relatori e le relatrici hanno avuto occasione di rispondere in parte durante l'incontro e – per quanto riguarda le domande inevase – in forma scritta o nell'incontro successivo. I materiali presentati nel corso della serata sono stati caricati sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/05-05-report/>

**Il secondo incontro pubblico** si è svolto giovedì 18 maggio dalle ore 17.00 alle ore 20.00 presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace e ha riguardato la discussione sulle caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera. L'incontro ha visto la partecipazione di 97 persone, di cui 47 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 50 in presenza. Hanno relazionato Francesca Sartor (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa) e Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), rispettivamente sul tema dell'intermodalità e sull'assetto dell'infrastruttura di volo, il vertiporto e la nuova mobilità aerea sostenibile. Sono poi intervenuti, in ordine: un portavoce in rappresentanza di 23 associazioni e comitati; il portavoce dell'Associazione Venezia Cambia; il portavoce dell'Associazione CRIA AVE (Associazione dei Cittadini per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia); il portavoce del Comitato Ex Umberto I. Gli interventi hanno riguardato principalmente il tema della sostenibilità del progetto in relazione al traffico turistico nella città di Venezia. Nella successiva fase di discussione in tavoli di confronto sono state raccolte 45 domande e 10 osservazioni, a cui è stata data parzialmente risposta. Le domande rimaste inevase hanno ricevuto risposta scritta da parte di SAVE Spa. I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili

sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/18-05-report/>

**Il terzo incontro pubblico**, dedicato al tema della transizione energetica e alle strategie di sostenibilità, si è svolto giovedì 25 maggio dalle ore 17.00 alle ore 20.00 presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace. L'incontro ha visto la partecipazione di 65 persone, di cui 34 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 31 in presenza. Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa) ha relazionato descrivendo le strategie di sostenibilità previste dal Masterplan dal punto di vista energetico e idraulico. Sono seguiti gli interventi programmati del pubblico. Laura Latini ha dato lettura di un documento condiviso e sottoscritto da 25 associazioni e comitati nonché da 4 partiti politici. Si sono poi susseguiti gli interventi di: Monica Coin (Tuttalacittàinsieme); Michele Boato (cittadino); Luigi Muffato (cittadino); Markus Hedorfer (Vicepresidente Consiglio Europeo degli Urbanisti). Nella successiva fase di discussione in tavoli di confronto sono state raccolte 46 domande e 7 osservazioni. Le domande rimaste inevase hanno ricevuto risposta scritta da parte di SAVE Spa. I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/25-05-report/>

**Il quarto incontro pubblico**, dedicato alla relazione e agli impatti del Masterplan con il territorio, si è svolto giovedì 1° giugno dalle ore 17.00 alle ore 20.00 presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace. Hanno preso parte all'incontro 63 persone, di cui 32 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 31 in presenza. Dopo i saluti di Marco Bellato (Presidente della Municipalità di Favaro Veneto), è stata data la parola ai relatori e alle relatrici, nell'ordine che segue: Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa); Roberta Rocco (AGRITECO); Antonio Borgo (BIO.M.A.). Sono stati esposti i temi della qualità dell'aria, della gestione del rumore e della tutela paesaggistica e di biodiversità. In seguito, si è dato spazio all'intervento programmato di Ivano Berto (portavoce dell'Associazione Tessera Bella, dell'Associazione Popilia Annia Aps e dell'Associazione Amici della Poiana), nonché a due interventi dal pubblico. Nella successiva fase di discussione in tavoli di confronto sono state elaborate 31 domande e 7 osservazioni. Le domande rimaste inevase hanno ricevuto risposta scritta da parte di SAVE Spa. I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/01-06-report/>

### *Gli incontri specialistici*

Parallelamente agli incontri pubblici, sono stati organizzati **5 incontri specialistici** che hanno coinvolto le istituzioni, gli enti, le rappresentanze degli interessi, le associazioni ambientaliste, i comitati e i singoli cittadini.

**Il primo incontro specialistico** dedicato alle **Categorie economiche di** rappresentanza, si è svolto lunedì 15 maggio dalle ore 14.00 alle ore 16.00. Hanno preso parte alla discussione 19 organizzazioni di rappresentanza, che si sono collegate online attraverso la piattaforma Zoom. Hanno presentato il Masterplan: Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa) e Francesca Sartor (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa); Francesco Marsella e Andrea Visentin (Arthur D. Little). Successivamente, i partecipanti all'incontro hanno avuto occasione di prendere liberamente la parola, ricevendo risposta dai relatori. Le organizzazioni intervenute sono state: Confindustria Veneto Est (anche portavoce di Confindustria Veneto); Associazione Veneziana Albergatori; Coldiretti; CIA – Venezia (Agricoltori Italiani Venezia); Agri di Venezia; FIPE (Confcommercio dell'area metropolitana di Venezia); Confprofessioni Veneto; Confartigianato Venezia. I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/15-05-report/>

**Il secondo incontro specialistico** dedicato alle **rappresentanze sindacali e del mondo del lavoro** ha visto la partecipazione di 6 organizzazioni sindacali. L'incontro si è svolto lunedì 22 maggio dalle ore 14.00 alle ore 16.00 attraverso la piattaforma Zoom. Hanno presentato il Masterplan nei suoi aspetti tecnici e socioeconomici: Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo); Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa); Andrea Visentin (Arthur D. Little). Successivamente, i partecipanti hanno avuto occasione di prendere liberamente la parola, ricevendo risposta dai relatori e relatrici. Le organizzazioni intervenute sono state: RSA FILT-CGIL (Federazione Italiana Lavoratori Trasporti – Confederazione Generale Italiana del Lavoro); USR-CISL Veneto (Unione Sindacale Regionale - Confederazione Italiana Sindacati dei Lavoratori); UIL Veneto (Unione Italiana del Lavoro); FILT-CGIL (Federazione Italiana Lavoratori Trasporti – Confederazione Generale Italiana del Lavoro); CGIL (Confederazione Generale Italiana del Lavoro). I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/22-05-report/>

**Il terzo incontro specialistico** dedicato agli **Enti ed Operatori aeroportuali** si è svolto martedì 23 maggio dalle ore 14.00 alle ore 16.00. Hanno preso parte alla discussione 11 enti e operatori aeroportuali, che si sono collegati online attraverso la piattaforma Zoom.

Il Masterplan è stato illustrato da Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa) e Francesca Sartor (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa). Successivamente, è stato dato spazio agli interventi dei partecipanti. Ha preso parola ATVO Spa (Azienda Trasporti Veneto Orientale). I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/23-05-report/>

**Il quarto incontro specialistico** dedicato agli **ordini professionali** si è svolto mercoledì 31 maggio dalle ore 14.00 alle ore 16.00. L'incontro ha visto partecipare 18 persone e 7 ordini professionali, collegati online attraverso la piattaforma zoom. Il Masterplan è stato presentato da Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), Francesca Sartor (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa) e Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa). Successivamente, i partecipanti all'incontro hanno avuto occasione di prendere liberamente la parola, ricevendo risposta dai relatori e relatrici. Sono intervenuti: Claudio Beltrame (Ordine degli Avvocati di Venezia); Maurizio de Gennaro (Ordine degli Ingegneri della Città Metropolitana di Venezia); Andrea Menin (Direzione dell'area infrastrutture trasporti della Regione del Veneto - Ordine degli ingegneri della Città Metropolitana di Venezia); Markus Hedorfer (ECTP-CEU - Consiglio Europeo dei Pianificatori Territoriali e degli Urbanisti); Giovanni Leoni (Ordine dei Medici Chirurghi e Odontoiatri di Venezia); Andrea Rumor (Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Venezia). I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/31-05-report/>

**Il quinto incontro specialistico** dedicato alle **Associazioni ambientaliste e comitati** si è tenuto lunedì 5 giugno dalle 14.00 alle 16.00. L'appuntamento ha visto la partecipazione di 26 persone collegate online attraverso la piattaforma Zoom. Invece di aprire l'incontro con le presentazioni di SAVE Spa, si è scelto in maniera unanime di partire direttamente con una sessione di confronto sul tema dell'impatto ambientale dell'intervento. Si sono quindi susseguiti gli interventi da parte delle seguenti organizzazioni e cittadini: l'Associazione Amici della Poiana – Cultura Arte Ambiente; l'Associazione 25 Aprile Venezia; l'Associazione TesseraBella; LIPU (Lega italiana Protezione Uccelli) – sezione di Venezia; Forum dell'Aria; Municipalità di Venezia Murano-Burano; Popilia Annia Aps; Associazione Un Nuovo Volto Per Mestre. I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/05-06-report/>

### *Gli incontri in Consiglio Comunale a Venezia*

**Il primo incontro in Consiglio Comunale** si è tenuto mercoledì 17 maggio presso la sala Consiliare di Mestre - Ca' Collalto del Consiglio Comunale di Venezia. L'incontro è stato dedicato alla presentazione degli interventi previsti dal nuovo Masterplan 2037 per l'aeroporto Marco Polo, nonché alla presentazione delle finalità, degli obiettivi e delle modalità organizzative del dibattito pubblico.

**Il secondo incontro in Consiglio Comunale** si è tenuto mercoledì 7 giugno presso la sala Consiliare di Mestre - Ca' Collalto del Consiglio Comunale di Venezia. L'incontro è stato dedicato ad approfondire le strategie e gli interventi previsti dal nuovo Masterplan 2037 per l'aeroporto Marco Polo, a rispondere alle domande dei consiglieri e delle consigliere ed infine aggiornare sull'andamento del dibattito pubblico.

### *L'informazione e la comunicazione pubblica*

#### *Scenario di partenza*

Ogni dibattito deve essere supportato da una **comunicazione adeguata** che dia a tutte le componenti del territorio, dai cittadini, alle associazioni, ai comitati, agli enti locali, la possibilità di rimanere informati sulle tematiche che riguardano il progetto, le sue caratteristiche, e di conoscere in modo accurato e continuativo le diverse possibilità di partecipazione, e quindi di poter esprimere in modo consapevole i propri pareri e le proprie opinioni secondo le modalità previste.

Il Coordinatore del dibattito e il suo Staff si sono serviti, quindi, di un team di professionisti dedicato alle attività di comunicazione integrata, al fine di favorire la visibilità di tutti gli intervenuti durante il dibattito.

L'avvio ufficiale del dibattito è stato preceduto il giorno 26 aprile 2023 da una presentazione alla stampa celebrata presso la Regione del Veneto e che ha visto la partecipazione del Presidente Luca Zaia e del Presidente di Save Spa Enrico Marchi. In questa assise, sono stati presentati il progetto e il dibattito pubblico in quanto strumento utile e necessario per dare adeguato spazio a tutti coloro che avrebbero voluto intervenire.

A seguito della presentazione, il coordinatore del dibattito è stato intervistato dalla Nuova Venezia per rispondere alle domande tecniche sul dibattito pubblico (cos'è, a cosa serve, chi può partecipare, come seguirlo anche online e come rimanere informati sui vari incontri).



Nonostante non si sia svolta una **conferenza stampa di avvio del dibattito** nel senso pieno del termine, tutte le principali testate di informazione locali hanno dato adeguata copertura all'avvio del dibattito. In particolare: Gazzettino di Venezia, Nuova Venezia, Il Corriere della Sera – Corriere del Veneto / ed. Venezia; Rai – Tgr Regionale del Veneto – Televeneziana – Antenna3 – Tv7 Gold – Venezia Today; Ansa; Adnkronos. In questa prima fase sono stati pubblicati sulle maggiori testate locali e regionali circa 20 articoli con 4 riprese in prima pagina.

Le **attività di comunicazione** relative al dibattito si sono svolte sin dal principio in un quadro di elevato interesse e di forte polarizzazione da parte dei media. Il processo stesso del dibattito è stato sin da prima del suo avvio al centro di un confronto che ha trovato ampio spazio sui media. Per questo motivo, l'obiettivo primario della comunicazione è stato quello di veicolare informazioni corrette ed esauritive in merito al funzionamento del dibattito stesso e alla metodologia del processo partecipativo. Quindi, attraverso i canali social e le attività di media relations, si è cercato di accreditare la voce del dibattito pubblico stesso come chiara, autorevole e rispettosa dal punto di vista istituzionale della partecipazione e del ruolo di tutti.

#### *Media strategy: le relazioni con la stampa*

Obiettivo primario delle azioni di media relations è stato quello di coinvolgere e informare la stampa veicolando informazioni relative agli incontri e alle altre attività previste dal dibattito. Le attività di media relations che hanno accompagnato lo svolgimento del dibattito, hanno visto il coinvolgimento di **6 testate regionali e locali offline e online** tra agenzie di stampa, media cartacei e online e Tv.

#### *L'avvio del Dibattito*

Il primo incontro pubblico si è tenuto il giorno 5 maggio presso l'NH Laguna Palace di Mestre, in un contesto, come detto, già fortemente polarizzato anche dal punto di vista mediatico. L'incontro ha raccolto la più ampia copertura sulla stampa con ulteriori **5 articoli sui media cartacei regionali (con 1 ripresa in prima pagina)**

In occasione del primo appuntamento, così come per tutti gli incontri successivi, sono stati predisposti e condivisi materiali ad hoc per la stampa: inviti, comunicato stampa post-evento, cartella stampa.

#### *La presenza del dibattito sulla stampa nazionale e locale*

Il dibattito ha visto un'ampia partecipazione di giornalisti locali che hanno seguito il dibattito sia in presenza sia attraverso la modalità online. In particolare, il dibattito è stato seguito dalle più importanti testate del territorio – La Nuova Venezia, Il Gazzettino di

Venezia-Mestre e il Corriere della Sera-Corriere del Veneto ed. di Venezia – ottenendo una copertura su Rai TGR Veneto e su alcune testate online.

#### [Le interviste al Coordinatore](#)

A supporto dell'attività di comunicazione relative al dibattito è stata realizzata un'intervista di scenario e di presentazione del dibattito pubblico con il coordinatore del dibattito pubblico. Sono state veicolate costantemente ai media informazioni sull'andamento del dibattito, allo scopo di approfondire le modalità di svolgimento e mantenere un flusso costante di informazioni per i media interessati.

#### [Qualità del dibattito sulla stampa](#)

Il dibattito è stato caratterizzato da una copertura costante anche grazie al continuo invio di comunicati stampa che potessero raccontare lo svolgimento di ogni incontro. La comunicazione ha sempre voluto preservare l'autonomia e la terzietà del coordinatore: a questo proposito, è utile ricordare come il team che ha gestito la comunicazione del dibattito abbia privilegiato sempre l'informazione strettamente legata al dibattito e alle sue dinamiche senza mai entrare nel dettaglio del progetto, a meno che non fosse un tema emerso durante gli incontri.

#### [Comunicati stampa](#)

Di seguito il dettaglio dei 6 comunicati stampa diramati dal 3 maggio al 12 giugno:

- 3 maggio: Dibattito Pubblico Save: Il primo incontro a Mestre
- 6 giugno: Dibattito Pubblico Concluso il primo incontro previsto dal dibattito pubblico sul Masterplan di Save. Presentato nel dettaglio il dossier di progetto
- 19 maggio: Concluso il secondo incontro del Dibattito Pubblico dedicato a "Aeroporto Venezia: le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera".
- 25 maggio: "Acqua e Transizione energetica, concluso il terzo appuntamento del Dibattito pubblico dedicato al Masterplan di Save Spa.
- 2 giugno: Masterplan e Territorio. Concluso il quarto incontro dedicato al Masterplan di Save Spa.
- 14 giugno - Invito incontro stampa per la presentazione della relazione finale del Masterplan di Save Spa

#### **KPI principali:**

- 33 menzioni sui quotidiani nazionali e locali
- 5 menzioni sulle prime pagine delle edizioni locali dei quotidiani

- 10 quotidiani nazionali e locali coinvolti
- 15 menzioni totali su articoli online
- 6 media online coinvolti

*Social Media Management: diffusione del dibattito sulla rete*

Con l'obiettivo di dare visibilità sulla Rete al dibattito pubblico e stimolare la partecipazione della cittadinanza, sono state messe in campo una serie di **azioni mirate di comunicazione digitale**.

Per prima cosa, è stata creata **una pagina Facebook dedicata al dibattito pubblico**, presidio online utile da un lato per comunicare con le persone interessate e favorire il loro coinvolgimento, dall'altro per promuovere gli incontri pubblici e trasmetterli in diretta.

Di seguito, si è proceduto alle seguenti azioni strategiche:

- **creazione e gestione di campagne Facebook Ads**, al fine di amplificare la visibilità dei contenuti verso un pubblico mirato, in particolare le persone residenti nei comuni interessati dall'opera;
- **definizione di una social media policy**, volta a gestire gli eventuali commenti e messaggi da parte degli utenti e promuovere un confronto positivo con essi;
- **monitoraggio avanzato della Rete**, tramite un tool avanzato, al fine tracciare le conversazioni e i principali spazi di discussioni online;
- **mappatura dei gruppi Facebook** frequentati dalle persone che risiedono nelle zone interessate dall'opera, al fine di monitorare i contenuti pubblicati da terzi;
- **mappatura delle pagine Facebook** delle varie realtà interessate, per tenere sotto controllo eventuali prese di posizione sul tema.

**La comunicazione sulla pagina Facebook** si è posta l'obiettivo di dare visibilità al dibattito, ai contenuti, agli appuntamenti e al sito web. A tal fine, il piano editoriale digitale ha previsto la pubblicazione di:

- **contenuti di teasing**, per annunciare gli appuntamenti e stimolare la partecipazione di cittadine e cittadini, in presenza o da remoto;
- **post di racconto**, per sintetizzare i principali temi emersi nel corso degli incontri pubblici e specialistici, anche attraverso immagini scattate live.

#### I dati - KPI social principali

L'attività svolta sulla pagina Facebook nel corso del Dibattito Pubblico ha consentito di raggiungere i seguenti KPI:

- numero di post pubblicati: 16
- persone raggiunte dai post: 199.672
- visualizzazioni dei post: 299.143
- interazioni con i post della pagina: 5.715

#### Monitoraggio avanzato della Rete

L'attività di comunicazione digitale svolta nel corso del dibattito pubblico ha previsto un **monitoraggio costante** delle conversazioni e degli spazi di discussioni online. Questa è stata effettuata da un lato tramite l'utilizzo di un sistema di monitoraggio avanzato, dall'altro attraverso l'attività di analiste e analisti specializzati per esaminare anche gli spazi online non rilevati dal software. In questo modo è stato possibile tenere sempre sotto controllo eventuali criticità o elementi di attenzione da parte degli utenti sul tema. Il monitoraggio ha consentito di seguire tempestivamente le keyword in grado di rilevare i temi connessi all'opera, al percorso partecipativo, al lavoro del coordinatore e ai comuni interessati.

Dal 5 maggio 2023, data in cui si è tenuta la presentazione del dossier di progetto, al 12 giugno 2023, il tool di monitoraggio ha consentito di rilevare **579 contenuti totali** (cifra che include il numero di post che menzionano le keyword di interesse e il numero dei commenti a tali contenuti). I contenuti rilevati provengono da 30 diverse fonti online, tra cui Facebook, News, Blog, Twitter, Instagram e Forum.

#### I soggetti più attivi sulla Rete

Esaminando i contenuti condivisi tra il 5 maggio 2023 e il 12 giugno 2023, si rileva che tra i post con maggiore engagement su **Facebook** vi è quello pubblicato il 6 maggio dalla pagina Facebook "La Nuova Venezia", dedicato all'avvio del Dibattito Pubblico. Tra i soggetti più attivi sul tema emergono i siti e le pagine social di testate di informazione locale o di settore, come La Nuova Venezia, Il Gazzettino, ItaliaVola.com, Travel Quotidiano, Avionews, Venezia Today.

#### Sito web

Un sito web specificamente dedicato al dibattito pubblico è **l'elemento base dell'informazione e comunicazione al pubblico** ed è esplicitamente inserito dalla normativa fra i compiti assegnati al coordinatore (art. 6 Dpcm 76/2018).

Nella progettazione del sito [www.dpaeroportovenezia.it](http://www.dpaeroportovenezia.it), che è andato on-line il 26 aprile 2023 in concomitanza con la presentazione alla stampa, si sono perseguiti in una serie di obiettivi strategici:

- la semplicità di struttura e **chiarezza** di linguaggio e istruzioni, per favorire il più possibile la fruizione delle informazioni contenute nel sito e l'accesso alle diverse modalità di partecipazione al dibattito pubblico: la partecipazione in diretta o online agli incontri, la presentazione di propri contributi scritti attraverso i quaderni degli attori, la richiesta di chiarimenti e segnalazioni attraverso e-mail o telefono;
- l'impegno alla **trasparenza**, secondo il principio dell'accountability (ossia di rendicontazione dell'operato dell'attore pubblico), attraverso la creazione e il tempestivo aggiornamento di un vero e proprio database, di facile e immediato accesso per tutti/e, dei materiali prodotti nel corso del dibattito pubblico: dal Dossier di progetto iniziale alla restituzione di ogni singolo incontro attraverso video, resoconti riassuntivi, documentazione progettuale presentata, fino ai quaderni degli attori ricevuti.

Inoltre, il sito web del dibattito ha rappresentato uno strumento fondamentale per lo svolgimento del processo, in quanto ha permesso alla cittadinanza di:

- **consultare** la documentazione e le immagini relative alla proposta o leggerne una sintesi;
- **conoscere** gli obiettivi e le modalità di svolgimento del dibattito pubblico;
- **consultare** il calendario degli incontri ed iscriversi in presenza o online;
- **consultare** il materiale di restituzione degli incontri (video completi, restituzioni scritte, presentazioni, l'elenco completo delle domande pervenute e in seguito le risposte scritte alle domande rimaste inevase);
- **inviare** domande sulla proposta o sulle modalità di partecipazione al dibattito;
- **inviare** contributi scritti (Quaderni degli attori) e consultare quelli prodotti dalle altre persone.

Gli **utenti unici** che hanno visitato il sito sono stati 3.205, le **pagine visitate** 10.316 con una **permanenza media** di 1.25 secondi, mentre sono 504 i **download** della documentazione tecnica e delle presentazioni scaricate dal sito.

## Sintesi dei temi emersi

Si riportano i principali temi emersi nel corso del dibattito pubblico, rimandando per una trattazione completa al quadro sinottico, allegato alla presente relazione, e ai singoli contributi emersi e raccolti nel corso del dibattito pubblico (si vedano gli allegati relativi alla “Sintesi degli incontri” e alle osservazioni raccolte, “Quaderni degli attori”), che fanno parte integrante della presente relazione.

### I flussi di traffico e le presenze turistiche

Il tema che ha interessato l'intero dibattito pubblico è stato quello del possibile incremento dei flussi di traffico stimati dal nuovo Masterplan. A preoccupare parte dei partecipanti è il tema dell'eccessiva presenza turistica che insiste sulla città storica di Venezia (*overtourism*).

Nonostante il proponente abbia più volte ribadito che l'incidenza dei flussi aeroportuali sulla città storica siano limitati<sup>3</sup> e percentualmente ridotti rispetto alle presenze turistiche complessive, le preoccupazioni e le critiche non sono state del tutto risolte nel corso del dibattito. Secondo le persone più critiche, la città storica è già sottoposta ad eccessive pressioni che renderebbero non sostenibile un ulteriore incremento delle presenze (anche se limitato, come documentato dal proponente).

Da qui la richiesta, da parte di alcuni, di chiarimenti rispetto agli scenari di traffico (che secondo alcuni crescono un tasso più che doppio rispetto alla media della crescita prevista nel Masterplan precedente), impegni rispetto al loro monitoraggio e proposte che suggeriscono di limitare i voli sullo scalo veneziano o prevedere una loro redistribuzione sugli altri aeroporti veneti e lombardi.

Su questi punti il proponente ha affermato che le previsioni di crescita contenute nel Masterplan corrispondono a quelle previste da Enac nel Piano Nazionale degli Aeroporti. Tali previsioni saranno sottoposte ad un controllo periodico e se il traffico dovesse risultare minore del previsto o avesse una crescita più lenta, anche la programmazione degli interventi sarebbe rivista di conseguenza.

---

<sup>3</sup> Secondo i dati presentati dal proponente circa il 38% del totale dei passeggeri dello scalo (pari al 60% del 63%) ha Venezia come destinazione principale



Per quanto riguarda la distribuzione del traffico aereo su altri scali è stato affermato che questo difficilmente potrà avvenire perché il Piano Nazionale degli Aeroporti prevede un incremento dei flussi per gran parte degli aeroporti italiani.

Altro tema che ha suscitato interesse e preoccupazione riguarda il numero di decolli ed atterraggi che potrebbero interessare l'aeroporto in seguito all'incremento stimato dei voli. Su questo punto il proponente ha precisato che la capacità attuale massima dello scalo è di 32 movimenti all'ora e la media dei movimenti previsti al 2037 potrà essere di circa 20 movimenti all'ora.

### La governance territoriale

Nel corso del dibattito è stato riconosciuto che il fenomeno dell'*overtourism* solo in parte vede il contributo delle strategie di sviluppo proposte da Save Spa, che si limita a rispondere dal punto di vista infrastrutturale e gestionale ad una domanda di traffico crescente, ma rappresenta un fenomeno che deve essere governato su scala ampia dagli enti territoriali e dai portatori di interesse che a vario titolo programmano o gestiscono i flussi turistici. Da qui la richiesta, più volte sollevata nel corso del dibattito pubblico, di aprire un **tavolo interistituzionale** che sia in grado di analizzare in profondità il fenomeno e trovare le soluzioni più efficaci per garantire la necessaria sostenibilità dei flussi turistici.

Una richiesta di maggior dialogo e collaborazione è stata proposta anche dalle associazioni locali, particolarmente attive nell'area di Tessera. In particolare si chiede al proponente di ri-avviare i **tavoli di confronto** tra la concessionaria aeroportuale e l'associazionismo locale, al fine di avviare un dialogo costruttivo che, da un lato, consenta al territorio di essere informato sui progressivi sviluppi del Masterplan e, dall'altro, favorisca il monitoraggio delle azioni previste e soprattutto consenta di integrare gli interventi proposti all'interno di un contesto di sviluppo locale più ampio.

### Le infrastrutture di volo

Per quanto riguarda le infrastrutture di volo, le proposte contenute nel Masterplan non hanno sollevato particolari dubbi o critiche da parte dei partecipanti al dibattito pubblico. In particolare, la riorganizzazione interna delle funzioni e degli spazi dedicati alle manovre degli aeromobili, sembra sia stata considerata un aspetto tecnico e specialistico per addetti ai lavori, che non ha aperto una discussione rispetto ai diversi scenari proposti nel Masterplan.

A destare preoccupazione è stata invece la ipotizzata realizzazione di una nuova pista aeroportuale a seguito dei possibili incrementi di traffico che potrebbero registrarsi negli anni successivi al 2037 (periodo oltre il quale sarà necessario elaborare un nuovo Masterplan). Su questo punto il proponente è stato molto chiaro nel ribadire che l'attuale assetto aeroportuale è in grado di assorbire e gestire il traffico previsto dal nuovo Masterplan, senza la necessità di realizzare una nuova pista. Si è fatto inoltre notare, che per gli anni successivi al 2037 le aree che potrebbero ospitare la nuova pista saranno oggetto di ingenti investimenti legati alla transizione energetica e in particolare alla realizzazione del parco agrivoltaico, che le renderebbero di fatto non più utilizzabili per la realizzazione di una nuova pista (a meno di non disinvestire quanto realizzato).

#### *Area cargo e vertiporti*

Altri due interventi che hanno suscitato interesse riguardano: la realizzazione della **nuova area cargo** (*courier city*) e la realizzazione dei **vertiporti**.

Per quanto riguarda il primo punto (*courier city*), si registra, da un lato, l'interesse degli operatori economici e delle associazioni di categoria a sviluppare il traffico cargo come ulteriore elemento di sviluppo territoriale, dall'altro, si è registrata una certa preoccupazione per il possibile incremento dei voli, che in questo caso potrebbero provocare un incremento degli impatti sulla qualità dell'aria e del rumore (su questi punti si tornerà più avanti) e sul del traffico indotto dei mezzi pesanti.

Altro elemento, segnalato attraverso i Quaderni degli attori, è la richiesta da parte di alcuni operatori aeroportuali di avere delucidazioni rispetto alle attività attualmente presenti nelle aree destinate ad ospitare la **courier city** e ad una loro eventuale delocalizzazione.

Per quanto riguarda invece i **vertiporti** non si registrano contrarietà all'intervento ma alcune preoccupazioni che riguardano, in particolar modo, la loro ubicazione, soprattutto per la struttura prevista nell'area *land side* dell'aeroporto (più vicina alle abitazioni di Tessera). Le preoccupazioni raccolte riguardano: il possibile incremento del rumore, in un'area prospiciente le abitazioni, e la sicurezza dei voli, che interessano aree esterne al sedime aeroportuale.

Da qui la richiesta di prevedere la realizzazione di entrambi i vertiporti in aree maggiormente distanti dalle abitazioni. Su questi punti il proponente ha rassicurato i partecipanti rispetto ai possibili incrementi di rumore, che saranno contenuti (lo standard attualmente definito è quello della FAA che stabilisce che il rumore di un drone non deve superare i 55 dB misurato ad una distanza di 50 piedi, circa 15 m) e sulle rotte e sicurezza

dei voli, che dovranno rispettare i parametri previsti dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac).

## Le infrastrutture a terra

### *Mobilità e accessibilità aeroportuale*

Molta attenzione è stata dedicata dai partecipanti al dibattito pubblico ai temi della mobilità e dall'accessibilità aeroportuale. I temi principali di discussione hanno riguardato: il nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto; il tema del traffico veicolare e dei parcheggi; i collegamenti lagunari; la mobilità ciclabile e pedonale.

#### *Il nuovo collegamento ferroviario*

Per quanto riguarda il **nuovo collegamento ferroviario** si sono registrate diverse critiche che hanno interessato le soluzioni tecniche adottate da rete Ferroviaria Italiana (RFI) e gli impatti sul territorio provocati dalla realizzazione del progetto. In sintesi, ad essere contestata è la scelta progettuale di realizzare un anello ferroviario che gira intorno allo scalo (il cosiddetto "*cappio*") con l'ubicazione della stazione a circa 500 metri dal terminal, invece di realizzare, una linea sotterranea di gronda, con prosecuzione verso Trieste, su nuovo tracciato e la stazione ferroviaria direttamente sotto il terminal aeroportuale.

Su questi punti il dibattito pubblico si è limitato a registrare le criticità sollevate e a riportarle nella presente relazione, in quanto il progetto, di competenza RFI, ha concluso la fase autorizzativa e si trova pertanto in una fase molto avanzata della progettazione che non consente di raccogliere e apportare modifiche e/o integrazioni al progetto stesso.

Inoltre, per incrementare la mobilità su ferro e per diminuire il traffico stradale si è suggerito di estendere la **linea del tram da Favaro e Tessera**. Su questo punto il proponente ha ribadito che il Masterplan prevede un collegamento elettrico veloce, denominato BRT (Bus Rapid Transit)<sup>4</sup> ad impatto emissivo zero, il cui tempo di servizio sarà in grado di garantire una capacità di trasporto superiore a quella del tram (l'intervento è coerente con le previsioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile metropolitano utilizzata efficacemente in diversi scali aeroportuali europei).

#### *L'accessibilità veicolare e il tema dei parcheggi*

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale, a fronte dell'incremento stimato di passeggeri, prevede diverse azioni per favorire l'accessibilità aeroportuale attraverso la mobilità pubblica a discapito dell'utilizzo dell'auto privata. L'obiettivo previsto dal Piano è di ridurre

progressivamente l'uso dell'auto privata dal 40% registrato pre-pandemia fino al 10% nel 2037.

L'impostazione del Piano su questi aspetti è generalmente apprezzata, ma le preoccupazioni raccolte nel corso del dibattito riguardano più che altro la possibilità che le azioni previste dal proponente non siano sufficienti a garantire l'auspicato trasferimento modale (auto privata – mezzi pubblici).

Da qui la richiesta dei partecipanti di intraprendere tutte le azioni di coordinamento necessarie con gli enti e i principali gestori dei servizi del trasporto pubblico locale (TPL) al fine di favorire il potenziamento del sistema di intermodalità del trasporto pubblico (su gomma, ferro e acqua).

Il tema del **trasferimento modale** interessa necessariamente le previsioni relative alla realizzazione di nuovi parcheggi, da definire in base agli obiettivi che sarà possibile raggiungere. Su questo punto alcuni partecipanti ritengono infatti che il numero di parcheggi previsti nel nuovo Piano non sarebbe coerente con l'obiettivo di favorire i trasferimenti intermodali e si ritiene che il numero di parcheggi non dovrebbe superare il numero di quelli attuali. Il proponente ha risposto alle obiezioni ricordando che il Masterplan prevede diversi scenari di intervento: quello migliore, che prevede una sostanziale riduzione dell'utilizzo dell'auto privata, consentirà di ridurre l'attuale numero parcheggi (7.760) di 2.270 unità; mentre il secondo scenario, che prevede una riduzione ridotta dell'uso dell'auto privata, implica la necessaria realizzazione di 2.230 nuovi parcheggi.

Sempre sul tema dei parcheggi e **l'accessibilità aeroportuale** si registrano alcune criticità, sollevate, in particolar modo dagli abitanti di Tessera, relative al parcheggio, definito selvaggio, all'interno dell'abitato. In particolare, è stata segnalata la sosta inappropriata da parte di coloro attendono l'arrivo dei passeggeri (sia di auto private che di NCC), o da chi, per evitare i costi del parcheggio in aeroporto, lascia l'auto per lunghi periodi nelle vie del centro abitato. Da qui la richiesta di estendere la sosta breve gratuita in aeroporto a 15 minuti e ad incrementare i controlli e le eventuali sanzioni da parte degli enti preposti.

#### Mobilità pedonale e ciclabile

Per quanto riguarda la **mobilità pedonale** legata all'accessibilità e alla fruibilità dello scalo l'attenzione è stata dedicata ai camminamenti per raggiungere le pensiline del trasporto pubblico locale; la modalità di uscita pedonale dall'aeroporto e la collocazione delle fermate degli autobus di collegamento con Venezia. Su questi punti il proponente ha

affermato che tutta la zona antistante al terminal verrà riprogettata in modo da favorire l'accesso e il deflusso pedonale al terminal, il cui dettaglio sarà definito a seguito dell'approvazione del Masterplan.

Per quanto riguarda la **mobilità ciclabile**, oltre agli interventi già previsti nel Masterplan, si chiede al proponente di farsi promotore della realizzazione della pista ciclabile lungo la Via Orlanda a Tessera. Secondo i partecipanti, la nuova pista garantirebbe una migliore accessibilità all'aeroporto e consentirebbe di mettere in sicurezza un tratto di strada, percorso dai ciclisti, considerato molto pericoloso.

#### La mobilità lagunare

La darsena aeroportuale e la **mobilità lagunare** è considerata dai più un elemento importante di collegamento tra la terra ferma, la Città di Venezia e le isole. Secondo alcuni partecipanti, l'accessibilità alla darsena aeroportuale andrebbe pertanto potenziata favorendo collegamenti pedonali, ciclabili e viari tra gli abitati limitrofi all'aeroporto e la darsena stessa.

Quello che preoccupa maggiormente è invece l'incidenza che l'aumento dei flussi di traffico potrebbe avere sul numero di spostamenti via acqua e di conseguenza sul **moto ondosso**. Per contrastare questi fenomeni alcuni hanno suggerito di

- favorire le direttrici Aeroporto - Stazione e Aeroporto - Tronchetto, con la realizzazione di un servizio navetta su gomma che abbia cadenza regolare;
- introdurre una regolamentazione dei mezzi di trasporto acqueo che ne limiti il numero complessivo (numero massimo di imbarcazioni in partenza e in arrivo, calcolate su base oraria) e ne definisca le caratteristiche (caratteristiche di carena e dislocamento, tonnellaggio massimo e motorizzazione dei mezzi autorizzati);
- di limitare la velocità delle imbarcazioni, attraverso la realizzazione di dissuasori di velocità, controlli costanti e applicazioni di sanzioni adeguate.

Su questi punti il proponente ha affermato che non sono previsti incrementi dei trasporti acquee per raggiungere la città di Venezia e le differenti destinazioni della laguna. Le strategie proposte nel Masterplan prevedono di incentivare modalità di trasporto alternative per i passeggeri dell'aeroporto, anche se bisogna ricordare che i collegamenti via terra/acqua non sono nel diretto controllo del gestore aeroportuale (lo scalo può farsi promotore del cambiamento e prevedere le necessarie infrastrutture, ma è necessaria una concertazione con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto).

Per quanto riguarda invece i dissuasori di velocità il proponente ha affermato che è stato preso l'impegno di installare dei dissuasori di velocità per i motoscafi e si sta collaborando

con il Comune per migliorare il sistema di regolamentazione del traffico aereo. Tuttavia, il sistema di regolamentazione è ancora in attesa dell'omologazione che consentirebbe di imporre sanzioni efficaci per il superamento dei limiti di velocità. Fino a quando questo sistema non sarà operativo l'effetto deterrente rispetto ai limiti di velocità sarà ovviamente limitato.

### Aspetti ambientali, mitigazioni e compensazioni

Gli interventi di **mitigazione** e **compensazione** ambientale previsti dal Masterplan sono stati oggetto di confronto e approfondimento nel corso del dibattito pubblico.

Il primo elemento che è stato chiarito nel corso del dibattito ha riguardato gli interventi previsti dal precedente Masterplan, solo in parte realizzati. Su questo punto il proponente ha presentato nel corso del dibattito uno schema con le opere realizzate e quelle programmate per i prossimi anni (che hanno subito un ritardo a causa dell'emergenza pandemica che ha di fatto bloccato gran parte degli investimenti aeroportuali).

Per quanto riguarda gli interventi previsti dal nuovo Masterplan, i partecipanti al dibattito, apprezzando in molti casi le azioni proposte, hanno suggerito al proponente di relazionarsi maggiormente con il territorio e di percepirsi come una componente attiva nella vita della comunità, facendosi carico delle esigenze espresse dal territorio<sup>5</sup>.

Su questi punti, il proponente si è reso disponibile di riprendere gli incontri con le associazioni e gli abitanti del territorio e ha ribadito come il Masterplan 2037 preveda interventi di valorizzazione paesaggistica e la riqualificazione di diverse aree (come, ad esempio, l'area tra la SS14 e il polo tecnologico che sarà dedicata alla fruizione pubblica e prevederà piste ciclopedonali, laboratori, ed altro).

Il tema delle **compensazioni ambientali** è stato affrontato anche rispetto al possibile incremento di emissioni di CO<sub>2</sub> dovuto allo sviluppo aeroportuale (considerato in tutte le sue componenti, anche di quelle non di diretta responsabilità del gestore) che dovrebbero essere adeguatamente compensate con maggiori interventi riforestazione, di ampliamento di parchi e riserve naturali.

---

<sup>5</sup> A titolo di esempio si citano il recupero della torre di Tessera e della Chiesa di Sant'Antonio e dell'area del Forte Pepe con il recupero della Domus Romana.



### *La valorizzazione del verde*

Il **tema del verde** ed in particolare le previsioni rispetto alle nuove piantumazioni e possibili abbattimenti di alberi, è stato molto discusso durante gli incontri del dibattito pubblico.

In primo luogo, è stato chiesto al proponente di presentare un quadro generale rispetto alle alberature previste nel nuovo Masterplan e di realizzare interventi di rinaturalizzazione del territorio circostante gli impianti aeroportuali (soprattutto quelli tra la pista e la laguna e quelli nella fascia agricola lungo il fiume Dese). Su questo punto il proponente ha specificato che l'area lungo il Dese sarà destinata, per 50 ettari alla forestazione con essenze individuate dalla normativa vigente, mentre l'area agricola sarà destinata all'alimentazione della fauna locale ed esclusa dall'attività antropica. L'area tra il Dese e il polo tecnologico sarà invece interessata da interventi di rimboschimento e di realizzazione di corridoi ecologici con le aree di bosco diffuso presenti o previsti dalla pianificazione territoriale. Nello specifico, le aree agricole individuate dal Masterplan saranno oggetto di diversi interventi naturalistici, attraverso attività di rimboschimento, che occuperanno 155 ettari, con la piantumazione di circa 17.000 alberi e 12.000 arbusti autoctoni o naturalizzati (che hanno anche la funzione di incrementare la presenza di insetti impollinatori).

Inoltre, è stato proposto di ripristinare la zona a verde del sedime dei parcheggi a raso, in base alla previsione del Masterplan che prevede la realizzazione di parcheggi multipiano, con particolare riferimento all'unico parcheggio in cui sono tuttora presenti i pini marittimi (di cui si chiede il ripristino rispetto a quelli abbattuti in passato). Su questo punto il proponente ha affermato che i parcheggi previsti sono costituiti da strutture multipiano che non consumano nuovo suolo. Inoltre, ha ribadito l'impegno ad incrementare le aree verdi nella zona dell'aeroporto, anche per contrastare il fenomeno delle isole di calore.

Il tema del verde è stato affrontato, oltre che per i suoi aspetti naturalistici ed ambientali, anche come elemento di mascheramento e protezione di alcune parti dell'abitato di Tessera. È stata infatti avanzata la proposta di acquisire il terreno agricolo che si trova tra il Forte Bazzera e l'abitato al fine di creare una nuova barriera verde, attraverso la piantumazione di alberature ad alto fusto. Per quanto riguarda questo punto, il proponente ha precisato che l'area non è di proprietà del gestore aeroportuale e sarebbe pertanto necessario acquisire l'area ed espropriare i terreni (la proposta sarà valutata dal proponente in fase di elaborazione del Dossier conclusivo del dibattito pubblico).

### *Tutela della biodiversità*

Nel corso del dibattito alcuni partecipanti hanno chiesto precisazioni sugli studi relativi sia al **rapporto tra la fauna locale e l'aeroporto** sia all'allontanamento di alcune specie animali dallo scalo. Inoltre, si è chiesto di approfondire il rapporto tra gli obiettivi di ripopolamento delle specie lagunari e l'aumento dei voli previsto.

Infine, alcuni partecipanti hanno evidenziato l'importanza di gestire le aree interne ed esterne all'aeroporto con attenzione agli insetti impollinatori, piantumando essenze attrattive per questi animali (punto affrontato nei paragrafi precedenti).

Il proponente ha evidenziato come il monitoraggio periodico, condotto in accordo con le norme, mostri come la cosiddetta "prateria aeroportuale" e le zone limitrofe fungano da rifugio per alcune specie caratteristiche e contribuiscano al loro ripopolamento. Questa evidenza, secondo il proponente, la possibile coesistenza tra l'aeroporto e l'ecosistema circostante, anche a fronte di norme di sicurezza aeronautica che rendono necessarie le procedure di allontanamento di alcuni volatili dalle aree operative.

### *Transizione energetica*

Gli obiettivi previsti dal Masterplan, che prevedono la **completa decarbonizzazione dello scalo entro il 2030**, sono stati generalmente apprezzati. Il mix di fonti energetiche rinnovabili che dovrebbe garantire il raggiungimento di tali obiettivi è stato oggetto diversi momenti di discussione.

L'intervento che ha generato maggiore interesse è stato il parco agri-voltaico, che dovrebbe sviluppare una potenza di 49,7 MWp ed essere collocato su un'area, di proprietà di Save, di circa 68 ettari. Rispetto a questo intervento si sono registrate, oltre ad interessi positivi ed apprezzamenti, alcune perplessità, espresse in particolar modo da alcune associazioni degli agricoltori, rispetto alla compatibilità del parco con le produzioni agricole. Il proponente, nel corso del dibattito, ha mostrato casi internazionali dove si evince la compatibilità delle strutture energetiche con le attività agricole, ma il tema rimane aperto, anche a seguito della richiesta di alcune associazioni degli agricoltori di approfondire l'argomento in successivi tavoli tecnici.

Il processo di transizione energetica previsto dal Piano ha suscitato interesse anche da parte di alcune associazioni locali di Tessera che hanno proposto di stimolare la creazione di una comunità energetica che potesse soddisfare i bisogni del contesto locale, quale ulteriore integrazione del rapporto tra aeroporto e territorio. Su questo punto il proponente ha affermato che le attuali normative consentono di cedere energia

esclusivamente attraverso la rete nazionale, ma che a fronte di eventuali modifiche normative la proposta potrà essere valutata.

Per quanto riguarda gli aspetti legati alla produzione di energia geotermica si segnalano, a parte una generale condivisione dell'intervento, alcune preoccupazioni che riguardano eventuali interferenze delle sonde profonde con le strutture geologiche, la messa in comunicazione di falde acquifere e la possibile alterazione termica del sottosuolo. Su questi punti il proponente ha rassicurato i partecipanti affermando che le 500 sonde geotermiche situate a una profondità di 200 metri non generano interferenze con le strutture geologiche né causano alterazioni termiche o messa in comunicazione di falde acquifere. Le sonde, infatti, lavorano con circuiti chiusi e non prelevano né rilasciano acqua, non generando impatti ambientali.

### *Qualità dell'aria*

Il tema della **qualità dell'aria** e il suo possibile peggioramento in relazione ai possibili incrementi di traffico è stato molto dibattuto nel corso del dibattito pubblico.

Alcuni contributi hanno evidenziato la necessità di rendere più chiaro come il proponente possa promuovere le strategie e le azioni necessarie per ridurre le emissioni dello scalo e degli impatti degli aeromobili. Si è poi chiesto di approfondire l'esistenza di garanzie rispetto alla sostenibilità sul lungo periodo dell'intervento. Inoltre, alcuni partecipanti hanno segnalato come non fossero sufficienti le informazioni e i dati forniti rispetto alle emissioni, soprattutto per quanto riguarda quelle prodotte dai velivoli in fase di sosta, imbarco e sbarco dei passeggeri.

Su questi punti il proponente ha affermato che il settore del trasporto aereo si sia dato l'obiettivo di raggiungere le emissioni nette zero entro il 2050, traguardo anticipato dal gestore aeroportuale al 2030. Inoltre, è stato ribadito come il settore del trasporto aereo sia particolarmente attento all'innovazione e stia lavorando per diminuire il proprio impatto ambientale. Sebbene il settore aeronautico contribuisca per il 2% delle emissioni di gas serra, sono stati siglati stringenti impegni per la decarbonizzazione del settore, che porteranno all'utilizzo di biocarburanti meno inquinanti, all'utilizzo dell'idrogeno e al miglioramento dell'efficienza degli aerei.

Per quanto riguarda le **emissioni degli aeromobili** a terra, il proponente ha affermato che il Piano di sviluppo prevede l'installazione di sistemi per la fornitura di energia elettrica agli aerei in sosta in tutte le piazzole (che alimenteranno anche i sistemi di climatizzazione degli aeromobili), così da ridurre le emissioni e sfruttare appieno l'energia autoprodotta dallo scalo.

Altro tema di interesse riguarda il monitoraggio della qualità dell'aria e in particolare il numero e il **posizionamento delle centraline** che registrano i dati dell'inquinamento (in particolare le PM10). In particolare, rispetto alla rete di centraline esistenti (di competenza dell'ARPAV), si chiede di monitorare con attenzione l'area del Parco di San Giuliano a Tessera (con l'eventuale posizionamento di un'ulteriore centralina di rilevamento).

Il monitoraggio e i dati della qualità dell'aria, secondo alcuni partecipanti, dovrebbero determinare e condizionare le frequenze dei voli.

Su questi punti il proponente ha affermato che la rete di centraline di rilevamento è definita dall'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPAV), che pubblica periodicamente i dati sulla qualità dell'aria sul proprio sito. La centralina posta a ridosso dell'aeroporto mostra come i dati sulla qualità dell'aria e gli impatti dovuto all'aeroporto siano paragonabili a quelli misurati dalle altre centraline collocate nell'area di Mestre.

Inoltre, alcuni partecipanti hanno chiesto fosse approfondito il possibile legame tra le emissioni e la salute, tenendo in considerazione i possibili inquinanti per i terreni e le acque.

Inoltre, il proponente ha garantito che la **qualità dell'aria e le altre matrici ambientali** sono oggetto di monitoraggi costanti e continui, i cui risultati sono pubblicati sul sito del gestore aeroportuale<sup>6</sup>. Per quanto riguarda i dati epidemiologici, il proponente ha ricordato che l'unico studio condotto sulle possibili correlazioni tra le emissioni di un aeroporto e l'impatto sulla salute è quello che ha preso in esame lo scalo di Bergamo nel 2018 (uno studio simile si sta svolgendo sullo scalo di Treviso). Lo studio non ha evidenziato correlazione tra lo stato di salute dei cittadini e le attività aeroportuali.

### *Il tema del rumore*

Nel corso del dibattito sono emerse preoccupazioni e richieste di chiarimento rispetto al **rumore generato dagli aeromobili**, in previsioni dei possibili incrementi di traffico (così come previsti dal Masterplan). A fronte di un temuto incremento dell'impatto acustico si sono chiesti approfondimenti e studi comparativi tra il rumore attualmente prodotto dallo scalo e il rumore che si prevede sarà presente in futuro e di conoscere quali sono le zone dove le attività aeroportuali contribuiscono al superamento delle "normali" soglie danneggiando il benessere degli abitanti.

Rispetto a questi temi sono stati raccolti nel corso dibattito diverse proposte di intervento e richieste di chiarimento, come ad esempio:

---

<sup>6</sup> I dati possono essere consultati al seguente link: [www.ambiente.veneziaairport.it](http://www.ambiente.veneziaairport.it)

- se gli interventi di isolamento acustico degli edifici previsti dal precedente Masterplan fossero stati completati e quali interventi fossero previsti nel nuovo Piano di sviluppo;
- di realizzare l'intervento di insonorizzazione sul condominio Smeraldo e il terrapieno vegetativo, previsto nel precedente Masterplan;
- di valutare la possibilità di spostare lo *starting point* di decollo degli aerei, ove possibile, in modo da ridurre il rumore percepito nelle aree abitate.

Su questi punti il proponente ha evidenziato che le **analisi acustiche** effettuate non hanno rilevato particolari criticità, se si considera il consistente aumento dei movimenti previsti. Inoltre, il proponente ha sottolineato come le normative in vigore individuino diverse misure e strategie volte al contenimento del rumore degli scali aeroportuali, nei casi in cui si presentino delle situazioni critiche, e che anche nel Masterplan si metteranno in atto tutte le strategie operative per evitare che il rumore riverberi su Tessera e sui centri limitrofi.

#### *La gestione delle acque*

Per quanto riguarda la **gestione delle acque reflue**, l'attenzione si è dedicata alla capacità dell'attuale depuratore di garantire la depurazione delle acque in vista di un possibile incremento dei flussi di traffico. Su questo punto il proponente ha affermato che il depuratore esistente, recentemente entrato in funzione, sarà in grado di gestire il flusso dei passeggeri fino al 2032/2035 e che per soddisfare la domanda futura sarà necessario prevedere un nuovo impianto.

Inoltre, è stato registrato l'interesse, da parte di alcune associazioni degli agricoltori, di poter utilizzare l'acqua in uscita dal depuratore e/o provenienti dal bacino di laminazione e **fini irrigui**, anche per contrastare i sempre più frequenti fenomeni di siccità che interessano il territorio.

Infine, il tema più generale della sicurezza aeroportuale è stato affrontato anche in base ai possibili innalzamenti della laguna, provocati dai fenomeni del cambiamento climatico. Su questo punto il proponente ha rassicurato i partecipanti affermando che l'aeroporto è stato costruito ad un'altezza che assicura protezione da condizioni meteo di particolare severità.

## Impatti socioeconomici

Per quanto riguarda gli impatti socioeconomici si è chiesto se le strategie di sviluppo aeroportuali sono coerenti con gli obiettivi dell'Agenda 2030, con particolare attenzione agli obiettivi etici e sociali oltre a quelli ambientali.

Su questi aspetti il proponente ha ribadito che il nuovo Piano di sviluppo aeroportuale è coerente con le strategie e gli obiettivi dell'Agenda 2030, per quanto riguarda gli aspetti legati alla sostenibilità economica e sociale. Inoltre, oltre agli obiettivi dell'Agenda 2030, il proponente ha dichiarato di attuare una serie di azioni che riguardano le attività di gestione aeroportuale come:

- l'applicazione di criteri etico-sociali raccomandati dalle migliori pratiche ESG;
- il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità del Global Compact;
- la redazione del Bilancio di Sostenibilità;
- i principi e criteri definiti dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE;
- i protocolli di controllo previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle principali società controllate e partecipate del Gruppo;
- altre politiche in tema di safety, security, servizio ai passeggeri, sicurezza sul lavoro, gestione ambientale e gestione energetica.

Inoltre, attenzione è stata posta rispetto al **tema dell'occupazione e della qualità del lavoro**. In particolare, viene sollecitato un impegno affinché nelle concessioni e negli appalti ci sia il massimo rispetto verso i diritti, i salari, ma soprattutto attenzione alla sicurezza.

Su questi punti il proponente ha ribadito che gli effetti socioeconomici occupazionali e reddituali prodotti dal Masterplan sono trattati in un documento dedicato e denominato **"Analisi costi-benefici"**. Sono stati stimati degli impatti economici e sociali in termini di reddito da lavoro e di valore aggiunto, ossia il valore aggregato di tutti i beni e i servizi finali prodotti del territorio. La stima è stata effettuata sulla base del calcolo differenziale del volume di occupazione generata dalla gestione aeroportuale nello scenario Baseline e nello scenario nel quale il traffico passeggeri all'aeroporto cresca grazie agli interventi infrastrutturali oggetto del Masterplan 2023-2037 e che incrementeranno la capacità dell'aeroporto.

### *Espropri*

Altro tema dibattito è quello relativo ai possibili espropri per le **acquisizioni delle aree necessarie alla realizzazione del Piano di sviluppo**. In particolare, sono emerse



richieste di chiarimento rispetto ad eventuali espropri legati alla realizzazione dell'area courier e il parco agri-voltaico.

Su questi punti il proponente ha affermato che gli interventi previsti interessano per la gran parte aree che sono già di proprietà del gestore aeroportuale o di società controllate (le aree a nord del sedime, dove sono previsti sia il campo agri-voltaico e gli impianti tecnologici, le aree a verde per la tutela della biodiversità). Altre aree interessate dallo sviluppo sono invece di proprietà del demanio – trattasi delle zone immediatamente a ridosso della pista – mentre le aree rimanenti sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dove sorgerà la nuova cargo city.

Il Masterplan che sarà emesso nella sua forma definitiva avrà tra i suoi documenti il "Piano particolareggiato di esproprio" che identificherà le aree interessate dagli interventi in modo dettagliato. La procedura di esproprio potrà essere avviata una volta che il Masterplan avrà completato tutto l'iter autorizzativo previsto da normativa.

## Crediti

Si ringraziano per il prezioso contributo fornito nel corso del dibattito pubblico:

### **COMMISSIONE NAZIONALE DIBATTITO PUBBLICO**

Giorgio Maria Tosi Beleffi (Componente III<sup>a</sup> Sezione Integrata), Cesare Coppo, Arianna Di Santo (Ufficio di Presidenza), Silvia Givone (Esperta CNDP), Mariella Mainolfi (Componente III<sup>a</sup> Sezione Integrata), Tiberio Zompa (Ufficio di Presidenza)

### **ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC)**

Claudio Eminente (Direzione Centrale e Vigilanza Tecnica), Costantino Pandolfi (Direzione Pianificazione e Progetti), Pasquale Proietti (Direzione Pianificazione e Progetti)

### **ENTI TERRITORIALI**

Regione del Veneto, Città Metropolitana di Venezia, Comune di Venezia, Municipalità di Favaro Veneto, Comune di Cavallino Treponti, Comune di Jesolo, Comune di Marcon, Comune di Meolo, Comune di Quarto D'Altino, Comune di San Donà di Piave

### **SAVE SPA**

Enrico Marchi (Presidente Save Spa), Monica Scarpa (Amministratrice Delegata Save Spa)

Referenti per il dibattito pubblico: Corrado Fischer (Accountable Manager e Direzione Operativa), Davide Bassano (Direzione Sostenibilità), Francesca Sartor (Direzione Infrastrutture Save Spa), Federica Bonanome (Relazioni esterne e stampa)

### **GRUPPO DI PROGETTAZIONE**

Antonio Borgo (BIO.M.A.), Camillo Bozzolo (Direttore Commerciale e Sviluppo Aviazione Save Spa), Francesco Marsella (Arthur D. Little), Roberta Rocco (AGRITECO), Andrea Visentin (Arthur D. Little)

### **GESTIONE DEL DIBATTITO – AVVENTURA URBANA SRL**

#### **Coordinatore del dibattito pubblico**

Andrea Pillon

**Gruppo di supporto al coordinamento del dibattito:** Ennio Cascetta (Esperto per gli aspetti trasportistici, Universitas Mercatorum), Alberto Cena (Presidente Avventura Urbana Srl), Gianluca Comin (Esperto di comunicazione e relazione con i media, Comin&partners), Gaia Volpe (Avventura Urbana Srl).

### **Aspetti organizzativi e restituzione degli incontri**

Valeria Antrilli, Roberta Aria, Francesca Damonte, Loredana Caridi, Yago Pasqualotto

### **Facilitatori e facilitatrici dei tavoli di lavoro:**

Elena Bellu, Vittoria Bosso, Laura Fortuna, Vittorio Indovina, Andrea Mariotto, Sarah Melchiorre, Tommaso Pasquini, Lorenza Sganzetta, Irma Visalli

### **Comunicazione, sito web e gestione piattaforme digitali**

Alessandro Talarico, Chiara Chiari, Luca Ferracuti, Federica Maffei, Marco Rizzone, Giulia Salis Nioi, Enrico Turinetto,

### **COMUNICAZIONE STRATEGICA E SOCIAL MEDIA – COMIN&PARTNERS**

Alessandro Antonelli, Damiano Beltotto, Lorenzo Boni, Federico Regaldo, Nicolò Scarano

*Si ringraziano i cittadini e le cittadine per la partecipazione al dibattito pubblico, i relatori e le relatrici degli enti, del mondo accademico, degli ordini professionali, delle associazioni di categoria, delle organizzazioni sindacali e del mondo del lavoro, delle associazioni e dei comitati per i preziosi contributi forniti.*

The background is a dark blue aerial photograph of Venice, showing the intricate network of streets and canals. A large, white, stylized graphic element, resembling a thick, double-lined arrow pointing to the right, is positioned on the left side of the page, partially overlapping the city's layout.

**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**

**ALLEGATO 1  
QUADERNI  
DEGLI ATTORI**

14 GIUGNO 2023





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Venezia Camb!a**

5 maggio 2023

## Questo non è un dibattito pubblico

Oggi inizia il percorso di presentazione e discussione del *masterplan 2023-2037 dell'aeroporto di Venezia*. Presentazione e discussione, forse, ma non certo un dibattito pubblico. Non lo è per alcune precise ragioni:

- Il soggetto proponente – SAVE – è un soggetto privato con precisi interessi economici e di profitto che può, stando a quanto dichiarano gli stessi promotori, liberamente accogliere o respingere le osservazioni e le proposte avanzate dai cittadini, dalle associazioni e dagli operatori professionali del settore;
- L'agenzia incaricata di facilitare questo percorso è stata selezionata e contrattata da SAVE, dunque, pur nel rispetto degli standard di qualità professionali, è a questa che risponderà, senza garantire alcuna sostanziale terzietà tra le parti;
- Nessun soggetto pubblico – il solo che può istituzionalmente rappresentare l'interesse generale – sembra associato al percorso, né avrà una chiara responsabilità nel decidere l'esito finale di questa consultazione.

La mancanza di neutralità da parte del facilitatore e l'assenza di una chiara visione pubblica inficiano necessariamente l'esito di questo processo, indipendentemente dalla qualità professionale di chi lo promuove e coordina. Il tema non è solo di metodo ma anche di sostanza. Il fatto è che oggi siamo chiamati a esprimerci su una questione decisiva per il futuro della comunità e del territorio. Decidere su quali saranno i flussi di passeggeri – qui si propone di passare da 12 a 20 milioni di viaggiatori nel giro di pochissimi anni! – significa decidere semplicemente dei destini di Venezia. Significa discutere se Venezia sarà solo un parco turistico a tema, se Mestre ne sarà il dormitorio turistico, se la cintura verde della città rimarrà tale o meno, se altre attività economiche non turistiche potranno ancora esistere, se la residenzialità sarà un diritto cittadino o meno, se l'ambiente possa essere bellamente sacrificato agli utili di una società commerciale privata, per quanto grande e influente.

Ci chiediamo: dove sono gli attori pubblici chiamati a esprimersi in rappresentanza dei cittadini su queste questioni territoriali, economiche, sociali e ambientali? Constatiamo che non sembrano apparire né essere coinvolte.

Se SAVE chiama *dibattito pubblico* un semplice *escamotage*, anzi un banale mezzuccio, per dire che intende ascoltare i cosiddetti "stakeholders", per poi tirare dritta e magari usare questo percorso come un vantaggioso ed economico strumento di marketing, beh, no grazie, signor Marchi!

Non mancheremo tuttavia di partecipare a questa consultazione e di valutare le considerazioni che SAVE ne tirerà fuori e, in particolare, seguiremo con attenzione come saranno proposte le alternative all'obiettivo "venti milioni" ed a quale visione di complessiva sostenibilità territoriale si punti ed a quale parte si tenda nella pianificazione aeroportuale nazionale.

5 maggio 2023

**veneziam  
camb!a**

• cod. fisc. 94089440278 (21.09.2015) • cod. attività 949910 (tutela degli interessi e diritti dei cittadini)  
• reg. n. 2060, Agenzia Entrate, Venezia, 10.11.2015 • IBAN: IT84E 0306 9676 8451 0774 852594  
• iscritta all'Albo delle Associazioni del Comune di Venezia - n. 3379 (02.02.2017)

**associazione di cultura politica**

• [veneziamcamb!a@gmail.com](mailto:veneziamcamb!a@gmail.com) • [www.veneziacambia.org](http://www.veneziacambia.org) • Venezia, Cannaregio 2399 •





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Stefano Boato**

Docente di pianificazione territoriale e  
ambientale I.U.A.V  
Consiglio Direttivo di Italia Nostra di Venezia

5 maggio 2023

## IL MASTER PLAN DELL'AEROPORTO DI VENEZIA 2.023- 2.037

PROGRAMMA UN AUMENTO di PASSEGGERI Al 100 % (RADDOPPIO da 10 a 20 MLN )  
di cui 12 a Venezia

e un raddoppio di POSTI AUTO: da 5.000 a 10.000. Si evidenzia così un fallimento dell'accesso per ferrovia che va invece potenziato con la ferrovia regionale (SFMR) con semplici adeguamenti dell'attuale linea F.S. (l'Amministrazione F.S. esclude ufficialmente la necessità di attivare un servizio di Alta Velocità per mancanza di domanda di trasporto anche in prospettiva).

L'accesso in treno all'aeroporto è stato progettato in galleria per non impedire la seconda pista aeroportuale che però non si farà mai più: si fa ancora in tempo quindi a fare l'accesso della linea ferroviaria all'aeroporto non in galleria ma in superficie evitando un enorme e costosissimo sconvolgimento ambientale (e si può Collegare l'aeroporto a Mestre con una pista ciclabile (già raccolte 1.700 firme a Tessera).

**Da ottobre 2022 c'è la proposta di Piano Nazionale degli Aeroporti elaborata dal Ministro Giovannini e dall'ENAC (non ancora approvata per la crisi di governo).**

**Il piano ritiene che l'aeroporto di Venezia non ha criticità e non necessita di nuove piste aeroportuali.**

La previsione di aumento del traffico aeroportuale minimale è del 39% (max 60%) : il Master Plan della SAVE aumenta enormemente questa previsione senza neppure citarla e motivare l'assurdo aumento per un aeroporto che è praticamente in centro città (Ronchi è distante 30 km. da Trieste e 38 km da Udine).

Il Piano Nazionale prevede di dover affrontare prioritariamente la sfida della sostenibilità con una riduzione degli impatti ambientali. Vanno finalmente misurati e analizzati i livelli di rumore, di inquinamento (anche delle particelle sottili) e di morbilità (vedi soglie U.E.). L'aumento del flusso di traffico è assurdo (pari a quello di Bruxelles) e va drasticamente ridotto.

Il piano cita le riduzioni di traffico aeroportuale imposte per legge all'aeroporto di Linate (Milano) e di Ciampino (Roma): analoghe riduzioni vanno imposte analogamente per Venezia, città già congestionata dall'attuale enorme flusso turistico che rende la città invivibile, e per il territorio circostante l'aeroporto e la Laguna nord enormemente inquinati dagli aerei in decollo.

**Stefano Boato**

Docente di Pianificazione Territoriale

Già membro della Commissione di Salvaguardia per il Ministero dell'Ambiente (1998-2017)

**Consiglio Direttivo di Italia Nostra di Venezia**

Venezia 5.5.2023



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Franco Rigosi**

Medicina democratica Venezia

6 maggio 2023

## Osservazioni al masterplan SAVE

Premesso che la Assemblea pubblica come prevista dal decreto 2018 ha un vizio di fondo che ne inficia la credibilità, infatti affida al presentatore del progetto la scelta di chi conduce l'assemblea, riassume le proposte e le sintetizza, quando dovrebbe essere un ente terzo pubblico a svolgere questo ruolo.

Si presentano comunque alcune osservazioni:

- nella nostra realtà l'inquinamento dell'aria è già fuori limite per PM10, Nox e IPA (con limiti ben superiori ai valori proposti dalla organizzazione mondiale sanità) e l'Istituto Sup Sanità nello studio Sentieri recentemente ha attestato che nella realtà veneziana le morti correlate a inquinamento (tumori, ecc) sono 20% in più della media regionale. Raddoppiare il numero delle persone trasportate al Marco Polo, come previsto dal piano, implica un numero maggiore di voli e lo smistamento di questi passeggeri con bus, auto, ecc verso le loro destinazioni e tutto questo peggiorerà ulteriormente l'inquinamento dell'aria. La UE stabilisce che quando si è fuori limite per l'inquinamento bisogna agire per rientrare nei limiti e non peggiorare l'esistente
- Venezia è già in overtourism e il Comune sta cercando di limitare gli accessi, raddoppiando i passeggeri al Marco Polo si portano altri turisti (60% circa dei trasportati) che andranno verso Venezia. Come è compatibile questo sovraccarico ulteriore a una città già stremata, svuotata di residenti.
- è stato valutato il rischio di incidenti dato che con solo due piste vicine e con il raddoppio dei passeggeri implica quasi un volo al minuto? E in particolare la valutazione è stata fatta nelle fasi di manutenzione periodica delle piste che implica una ulteriore limitazione e affollamento degli aeromobili?
- è stata fatta una analisi della deposizione di inquinanti in particolare idrocarburi sui terreni sotto il cono di decollo che è quello con maggiori emissioni inquinanti? Nell'area a bordo laguna ci sono apicoltori e coltivatori, quanto sono inquinati? E' stato calcolato quanto peggiorerà la situazione con l'incremento dei voli per soddisfare il numero di passeggeri richiesto?
- nelle relazioni non è messo in evidenza l'aumento di traffico merci, si parla quasi sempre di passeggeri, ma sono gli aerei cargo che aumenteranno enormemente vista lo scambio di merci crescente col mondo, quanti saranno?

Franco Rigosi Medicina democratica Venezia  
7-5-23

franco.rigosi@gmail.com





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Confturismo Veneto**

12 maggio 2023



**Aeroporto di Venezia**  
***MASTERPLAN 2023-2037***

*Osservazioni di*  
*Confturismo Veneto*

Maggio 2023





## PRESENTAZIONE DI CONF TURISMO VENETO

Confturismo Veneto è una organizzazione imprenditoriale che riunisce le cinque maggiori categorie di settore in area Confcommercio Veneto: alberghi (Federalberghi Veneto), campeggi (Faita Veneto), agenzie di viaggio (Fiavet Veneto), pubblici esercizi (Fipe Veneto) e stabilimenti balneari (Unionmare Veneto), per un totale di circa 17 mila imprese.

La Confederazione è caratterizzata dal concetto di “squadra”, intesa come unità di intenti, superamento degli individualismi, per dare maggiore forza a quella che è la prima economia del Veneto. Obiettivo principale: poter tracciare assieme alle forze istituzionali la strada verso un turismo più maturo, colmare il divario tra la dimensione economica e quella politica del settore turistico veneto e incidere con determinazione sulle scelte politiche regionali per diventare l’interlocutore unitario delle diverse istituzioni che hanno competenza sul turismo.

Confturismo Veneto promuove lo sviluppo di un turismo sostenibile non in contrasto con i delicati equilibri ambientali, crede fortemente nell’alleanza tra cultura e turismo, promuove la valorizzazione dei sistemi turistici come fattore di sviluppo dell’intera economia locale, promuove lo sviluppo della cultura del servizio e dell’orientamento al cliente favorendo la crescita professionale ed imprenditoriale di chi opera nel turismo, rappresenta in tutte le sedi regionali le Federazioni aderenti, assiste le singole Federazioni nei problemi che investono interessi comuni alla categoria e concerta con gli associati una politica tendente a valorizzare le risorse turistiche della Regione, ad incrementare il movimento turistico, a promuovere tutte quelle iniziative atte a creare i presupposti per una costante qualificazione del settore turismo.



## **LO SCENARIO**

Dopo due anni di limitazioni agli spostamenti, i turisti pernottanti in Veneto stanno tornando progressivamente ai numeri che si registravano nel 2019, ultimo anno pre-pandemico e picco storico.

Nel 2022 i turisti pernottanti in Veneto risultano 18,1 milioni, +53% rispetto ad un 2021 caratterizzato ancora da vincoli stringenti, considerato che il passaggio alla zona bianca è avvenuto dal giugno 2021 e solo a luglio 2021 è atterrato il primo aereo dagli USA.

Gli arrivi dell'anno record 2019 non sono stati ancora raggiunti, ma si sta progressivamente tornando a quelle cifre (-10,2%). Le presenze, che rappresentano i pernottamenti effettuati, seguono un andamento simile (+30,2% rispetto al 2021 e -7,5% rispetto al 2019), attestandosi sui 65,9 milioni.

La ripresa è evidente nel corso di tutto il 2022 e culmina a luglio, mese in cui la destinazione Veneto torna molto prossima alle cifre pre-covid (+2,6% degli arrivi e -2,9% delle presenze rispetto al 2019).

Dopo un periodo in cui fondamentale è stato l'apporto del turismo domestico, ora che le frontiere imposte dal covid sono state abbattute, gli italiani ricominciano a viaggiare oltre frontiera e al tempo stesso tutti i mercati esteri più prossimi aumentano la loro presenza. La provenienza UE27 mostra un segno positivo anche rispetto ai tempi precedenti alla crisi sanitaria.

Per accelerare la dinamica del ritorno alla crescita bisognerà rafforzare la capacità competitiva di quel sistema di impresa diffusa, che costituisce la struttura portante dei processi di sviluppo territoriale. E qui entra in gioco l'Aeroporto Marco Polo.

Le piccole e medie imprese turistiche – protagoniste dello sviluppo territoriale – hanno infatti la necessità, oggi più che mai, di un contesto di regole e di politiche, e certo anche di ragionevoli risorse, che ne sostengano, a qualsiasi livello dimensionale, competitività e produttività. Che ne sostengano crescita qualitativa e dimensionale, anche attraverso aggregazioni di gruppo e relazioni di distretto, di filiera e di rete.

## **COMPETITIVITÀ E POLITICHE DI SETTORE**

Le caratteristiche proprie del comparto turistico, la sua trasversalità rispetto agli altri comparti economici e i suoi effetti incrementali rispetto agli andamenti economici territoriali, i nuovi orientamenti emergenti sui mercati, pongono al centro della riflessione la necessità di un apporto integrato delle tematiche legate al settore, che superi un modello di "competenze strette". Occorre, in sostanza, passare da una visione di "comparto turismo" ad una più ampia di "sistema turismo".



La stessa opportunità di Milano-Cortina 2026 potrà essere pienamente colta se, tra l'altro, si saprà far leva sull'azione di rete dell'intero sistema dell'ospitalità turistica veneta e, più in generale, delle imprese del terziario, compreso anche lo scalo veneziano.

### **Programmazione dei trasporti**

Un progetto sui trasporti nel turismo è impostato su una visione globale delle trasformazioni che il turismo del futuro assumerà sul fronte della fruibilità delle località turistiche. L'indirizzo chiave è: politica complessiva dell'accoglienza e dell'ospitalità. La parola chiave è: territorio-impresa.

Territorio-impresa, perché ormai le vie d'accesso sono parte determinante delle ragioni di scelta di un turista, perché le opportunità vanno sviluppate per rispondere ad un viaggiatore che in vacanza desidera sempre di più una molteplicità di attrattive, ed infine, quasi riassuntivo di quanto detto, perché sempre di meno lo sviluppo turistico territoriale vive asetticamente estraneo, in cupole di vetro, e sempre di più – invece – ha gli stessi interessi del territorio e delle altre imprese per quanto riguarda ambiente, sicurezza, infrastrutture, servizi.

Su questo fronte molto si può e si deve ancora fare, occorrono nuovi investimenti e soprattutto scelte coraggiose ma necessarie per le infrastrutture, per le grandi opere utili ad una migliore e più sicura circolazione all'interno della nostra regione, su gomma, su ferro, su acqua. Il sistema aeroportuale, la rete stradale, i treni ad alta velocità, i terminal per le navi da crociera e le piste ciclabili sono componenti fondamentali per l'accessibilità sia interna che esterna.

Ma soprattutto è indispensabile perseguire l'obiettivo di rendere il Veneto aperto alla piena fruizione turistica internazionale, che sempre di più utilizzerà le grandi linee veloci di percorrenza per raggiungere località sempre più lontane, per cui le località venete potranno subire il "danno" della globalizzazione mondiale dei trasporti e delle mete turistiche.

Come è noto, il Veneto è la prima regione turistica d'Italia. Tuttavia il sistema veneto del turismo, che ha imprescindibili relazioni trasversali con gli altri settori economici regionali, rischia di perdere il suo primato a favore di altre regioni se il sistema pubblico, in sinergia con le Organizzazioni regionali di rappresentanza del turismo, non interverrà in un'ottica sinergica di progettualità della fruizione del territorio della nostra regione.

L'obiettivo è introdurre il concetto di "Veneto facile", laddove si rende ormai indispensabile sviluppare accurate riflessioni sulla necessità di infrastrutturare la nostra regione per renderla facilmente percorribile dai cittadini e agilmente fruibile dai turisti, in un'ottica programmatica di largo raggio. Per quanto riguarda l'apparato viario, le criticità sono i collegamenti con le località turistiche e, in particolare per le città d'arte, lo sviluppo di un sistema-parcheggi e di servizi intrinseci e di connessione con i centri-città. Tuttavia è



necessario pensare anche al futuro prossimo e valutare il valore dei trasferimenti aerei, che possono rendere concorrenziali le nostre località qualora connesse ad un sistema regionale di transfer verso le nostre mete turistiche.

- ⇒ **Si suggerisce sul piano strategico un network tra gli aeroporti di Venezia, di Verona, di Treviso. Si pensi ad un “piano aeroporti”, per rendere facile giungere nel Veneto, con la creazione di transfer su ruota della Regione Veneto per agevolare il raggiungimento delle località turistiche. Si pensi alla promozione di queste opportunità sui mercati turistici nazionali ed internazionali. Si pensi ad una valutazione programmatica e sinergica dei “piani parcheggi” delle località turistiche, connesse ai relativi servizi e ad un piano omogeneo veneto di segnaletica turistica. Si pensi al valore che questo turismo porterebbe alle imprese, al commercio, ai prodotti artigianali ed enogastronomici, all’ulteriore conoscibilità di una regione naturalmente votata, per tradizioni e cultura, all’accoglienza: “Il Veneto ti aspetta, il Veneto ti porta con sé”.**



**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**



## **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Associazioni e Comitati**

*CRIAAVe -Cittadini per la riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia; Ecoistituto del Veneto Alex Langer- Mestre; Medicina Democratica-Venezia; Amico Albero - Mestre; Comitato Parco Bissuola-Mestre; Tutta la città insieme -Venezia; VeneziaAmbiente- Malcontenta; Comitato Ex Umberto 1° Bene comune-Mestre; Forum dell'aria -Mestre; Adesso!-Mestre; Urbanistica Democratica-Mestre-Venezia; Italia Nostra-Venezia; Venezia Cambia-Venezia-Mestre; WWF-Venezia e Territorio; Movimento dei consumatori-Venezia-Mestre; P.E.R. Venezia Consapevole ETS - Venezia; Lipu-Venezia; Ecogarden Orto Arcobaleno-Mestre; Alberi in Comune-S. Donà; ISDE Medici per l'ambiente-Venezia; Comitato Viva Petrosto - Mestre; Assoc. Parole di Carta-Mestre; Cittadini contrari allo Smart Control Room-Venezia*

18 maggio 2023



## **Netto dissenso al raddoppio dei passeggeri da/per l'aeroporto di Venezia**

Con la presente vogliamo esprimere – come associazioni/comitati di Cittadini residenti a Venezia e sulla Terraferma veneziana- **il nostro totale dissenso e la non condivisione delle scelte per il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Venezia**, come esplicitate nello Studio Preliminare e nelle Schede progettuali, distribuite per il Dibattito Pubblico.

In particolare, il nostro dissenso è **sull'obiettivo centrale dell'aumento dei movimenti/anno col quasi raddoppio dei passeggeri** dagli 11,5 milioni del 2019 ai 20,8 previsti per il non lontano 2037.

Da questo obiettivo di sviluppo, basato soprattutto sulla logica del profitto, **conseguirebbero molteplici ricadute negative** sulla Città di Venezia, sulla salute e la qualità della vita dei residenti dell'intero territorio comunale.

Va ricordato che sul sito *Venice and its Lagoon* incombe la **minaccia dell'iscrizione nel Danger list dell'UNESCO**. Nel 2015 i **Commissari inviati dall'Unesco** si esprimevano così nel loro *Mission Rapport*: "La Missione è convinta che **le strutture aeroportuali esistenti** abbiano **raggiunto la capacità di carico e il limite di compatibilità** col mantenimento dei valori del patrimonio della Laguna, in particolare nei dintorni dell'aeroporto e del suo collegamento con la città di Venezia".

Il proponente dovrebbe, in un improbabile sussulto di responsabilità sociale, porsi il quesito **se un aeroporto, affossato in una città** - e non città qualsiasi, bensì **VENEZIA** con la sua riconosciuta peculiarità e con tutte le sue note fragilità-, **possa sviluppare le proprie inquinanti attività commerciali senza limiti**.

Per facilitarsi la risposta, potrebbe rileggersi il dettato dell'**art.41 della nostra Costituzione** (L'iniziativa economica privata è libera. **Non può svolgersi** in contrasto con l'utilità sociale o **in modo da recare danno alla salute, all'ambiente**, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana) che tutti i cittadini italiani (imprenditori compresi) son tenuti a rispettare.

Ci limitiamo qui a elencare **alcune conseguenze inevitabili dell'aumento dei voli e dei passeggeri**, riservandoci più approfondite osservazioni sul testo finale del Piano, nelle sedi dove sarà valutato l'impatto ambientale e sanitario dell'opera:

1. **L'aumento dei movimenti aerei** (+ 48.000 sul 2019) sarà possibile solo aumentando la frequenza degli atterraggi/decolli- fino anche ad 1 movimento al minuto- possibile con l'uso in alternata delle due piste, entrambe abilitate al volo e di quasi pari lunghezza e ciò **comporterà il raddoppio dei passeggeri movimentati** (+ 10.000.000 sul 2019).
2. **Raddoppierà l'impatto acustico e l'inquinamento dell'aria** a scapito degli abitanti di Mestre nord, Isole laguna nord, Quartiere di Cannaregio a Venezia e dei paesi dell'intorno aeroportuale e ad esso adiacenti.
3. Un forte **inquinamento a terra e in laguna, nell'area di Climb-Out** a nord dell'aeroporto e in quella **di rullaggio e Take-off** ad ovest, entrambe **aree**

**residenziali di Tessera** (nel Masterplan non sono previsti interventi di mitigazione, dato che *"il rumore aumenta di poco"* e *"l'inquinamento dell'aria è sopportabile"*).

4. Un ulteriore **aumento dei parcheggi, dagli attuali 5.000 fino a 10.000**, che dichiara un clamoroso fallimento dell'accesso in ferrovia, il quale va invece potenziato con la ferrovia regionale SFMR, con semplici adeguamenti; Creare grandi aree di parcheggio rappresenta una forte attrazione all'uso dell'auto privata, più che un disincentivo di tale uso, che il proponente dichiara invece a parole di vuole perseguire.
5. Tale raddoppio inizierà a breve con l'**abbattimento di 240 pini domestici e lecci** cinquantennali, i quali vanno ad aggiungersi alle altre migliaia di piante della stessa età abbattute dal proponente nell'ultimo decennio.
6. Assenza della previsione di una **pista ciclabile** che colleghi l'aeroporto a Mestre.
7. Il raddoppio dei passeggeri comporta **un forte aumento di turisti diretti a Venezia: se nel 2018** (da ricerca SAVE) su 5,7 milioni di passeggeri sbarcati **3,6 milioni** si sono diretti a Venezia (il 63%), **nel 2037**, su 10,4 sbarcati, **saranno 6,6 milioni** quelli che andranno direttamente a Venezia: **altri 3 milioni in più, con quale impatto per gli abitanti di Venezia?** In una città che è già al collasso da turismo, invece di limitarlo e governarlo, si punta al suo raddoppio. Inaccettabile!
8. Il raddoppio dei turisti per Venezia comporta un ulteriore **raddoppio del traffico di taxi acquei** e relativi **danni da moto ondoso** sulle barene e sulle rive della città
9. **Due "vertiporti"** per droni con passeggeri comportano un'ulteriore invasione dello spazio lagunare

Per tutto quanto sopra, le scriventi Associazioni ritengono che l'unico modo per evitare tali conseguenze negative sulla fragile Venezia e sui suoi abitanti sia stabilire un **limite alle movimentazioni** (mensile e annuale) degli aerei, come già stabilito per gli aeroporti di Ciampino e di Linate, ricordando che il **Piano nazionale ENAC dell'ottobre 2022 non prevede assolutamente per Venezia il raddoppio dei passeggeri, anzi** (punto 2.4) **l'applicazione di correttivi** alle previsioni di aumento dal 39 al 60% in presenza di aree di pregio ambientale ed altri parametri.

#### **Sottoscrivono le seguenti associazioni e comitati**

**CRIAAVe** – Cittadini per la riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia,  
**Ecoistituto del Veneto Alex Langer-Mestre, Medicina Democratica-Venezia,**  
**Amico Albero-Mestre, Comitato Parco Bissuola-Mestre, Tutta la città insieme-Venezia,**  
**VeneziAmbiente-Malcontenta, Comitato Ex Umberto 1° Bene comune-Mestre,**  
**Forum dell'aria-Mestre, Adesso!-Mestre, Urbanistica Democratica-Mestre-Venezia,**  
**Italia Nostra-Venezia, Venezia Cambia-Venezia-Mestre, WWF-Venezia e Territorio,**  
**Movimento dei consumatori-Venezia-Mestre, P.E.R. Venezia Consapevole ETS-Venezia,**  
**Lipu-Venezia, Ecogarden Orto Arcobaleno-Mestre, Alberi in Comune – S.Donà,**  
**ISDE Medici per l'ambiente-Venezia, Comitato Viva Petrosto-Mestre,**  
**Assoc.Parole di Carta-Mestre, Cittadini contrari allo Smart Control Room-Venezia**





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Cesare Rossi**

APS CRIAAVe - Cittadini per la riduzione Impatto  
Ambientale dell'Aeroporto di Venezia

19 maggio 2023

*Intervento a nome dell'Aps CRIAABe nel Dibattito pubblico del 18 maggio 2023 sul Studio Preliminare al Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Venezia.*

Il mio intervento è a nome del Consiglio Direttivo dell'Aps CRIAABe- Cittadini per la riduzione Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia, cui aderiscono cittadini residenti nelle frazioni dell'intorno aeroportuale (Tessera, Ca' Noghera, Campalto, Quarto d'Altino, Portegrandi, Burano, Sant'Erasmo) già negli anni pre-pandemia martoriati da crescenti rumore e gas di scarico dei motori di aerei e del traffico auto e acqueo indotto.

Cittadini che da 10 anni sono impegnati in un aspra conflittualità con il gestore e con Enac sulle problematiche della tutela della salute psicofisica e della qualità della vita dei residenti, della salvaguardia dell'ambiente di vita (v. desertificazione del sedime con l'abbattimento di migliaia di alti alberi per fare lucrosi parcheggi) e della difesa di Venezia dall'overtourism, cui l'aeroporto contribuisce in maniera consistente.

Condividiamo il documento di critica di fondo delle associazioni veneziane e mestrine, poiché consideriamo impresentabile il contenuto del nello Studio Preliminare, poiché esso va palesemente in direzione opposta all'impegno più volte, quasi ossessivamente, ribadito nel testo dal proponente, della sua ricerca della massima sostenibilità ambientale.

Non basta soffermarsi, come si fa nello studio in tema di BIODIVERSITA', sulla tutela dell'habitat degli insetti impollinatori e non citare mai l'impegno nella tutela della biodiversità **UOMO e suo Habitat**.

Il proponente vuole apparire- nel più perfetto stile **greenwashing**- come soggetto a tutto tondo orientato alla sostenibilità ambientale, ma non considera o banalizza le ricadute negative della propria attività mercantile sui residenti nel comune di Venezia e sulla città di Venezia stessa, della quale sfrutta pienamente l'immagine attrattiva che ha nel mondo e che la differenzia da tutte le altre città, Castelfranco e Conegliano comprese.

Affermare invero che l'aumento del 50% dei voli su 2019 porterà minimi aumenti degli inquinamenti dell'aria e del rumore, perché in un tempo futuro non precisato tutti gli aerei saranno silenziosi e inquineranno di meno, sono argomentazioni a-scientifiche e vaghe, mentre l'aumento previsto – piccolo o grande che sarà- sarà reale per i cittadini.

Affermare che il raddoppio dei pax ( 11.530mln > 20.185mln ) non comporterà un aggravio del carico di turisti a VE (in realtà stimabile in un raddoppio dei 3,7 mln del 2019) perchè il proponente prevede che entro il 2035 una gran parte di tale massa di turisti sarà stufa di andare per le calli di Venezia e preferirà andare sul Montello, alle

terme di Abano, sulle care colline del prosecco, sulle Dolomiti, così come è stato detto dal presidente Zaia e dal proponente nella conferenza stampa del 5 maggio scorso. Siamo alla barzelletta!

Neanche il raddoppio dei park auto a raso (molto inquinanti) con il loro evidente tasso di induzione all'uso dell'auto privata -più che di dis-incentivazione dello stesso, non deve preoccupare i Cittadini perché nel tempo non definito le auto saranno quasi tutte elettriche!

Si può dedurre allora che residenti nei centri abitati Campalto e di Tesserà, i quali nel 2019 (estraendo la stima dallo Studio Trasportistico del MP 2015/21) sono stati attraversati da ben 8mln di auto, pullman, navette, taxi ecc entranti/uscenti dal M.Polo possono star tranquilli: saranno quasi tutti mezzi elettrici silenziosi e non inquinanti.

No, non è così! Per noi il progetto è inaccettabile e sosterremo le nostre ragioni e la ns. denuncia in tutte le sedi competenti, sui media nazionali e internazionali, perché questo è un problema che interesserà tutti coloro che nel mondo amano Venezia.

Noi miriamo – assieme alla ventina di associazioni simili alla nostra esistenti nei maggiori aeroporti italiani e riunite nel coordinamento nazionale NO FLY Italy\_ all'introduzione per decreto di un limite max all'operatività di ogni aeroporto che si trovi affossato in una città., sull'esempio di Linate e di Ciampino.

Certo il proponente sarebbe coerente con le premesse di “sostenibilità ambientale” spesso riportate nello Studio se si ponesse un'autolimitazione ai movimenti aerei e di conseguenza al numero di passeggeri. Ma conoscendone i valori ideali, ciò difficilmente avverrà.

dr.Cesare Rossi

Consiglio Direttivo CRIAABe.



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Giorgio William Letizi**

25 maggio 2023

## DOMANDE:

1) Dato che é stato riferito dalla dottoressa Scarpa che la realizzazione di una nuova pista esige all'incirca un decennio, qual e' la massima capacità operativa dell'Aeroporto Marco Polo dopo gli interventi previsti dal presente Masterplan ovverosia quando indicativamente l'Aeroporto con gli ulteriori interventi eventualmente realizzabili potrà raggiungere il suo livello di saturazione tale da giustificare la cd "seconda pista?"

2) Nel precedente Master Plan al 2021 nello "Studio di impatto ambientale" (23957-REL-T103) si prevedeva un superamento del Livello continuo equivalente nel periodo notturno per una dozzina di abitazioni nel Comune di Venezia, segnatamente a Ca'Noghera in via della Mandria, Triestina, Paliaga e Paliaghetta (cfr p. 84) per complessivi 50 residenti (cfr anche tavola 52 elaborato 23957-rel-T708 del maggio 2015), e conseguente intervento di risoluzione tramite l'insonorizzazione acustica (codice mitigazione M1 cfr p. 94) dei suddetti edifici.

Tenuto pur conto che parte dei suddetti edifici sarà inglobata nel nuovo sedime aeroportuale a fronte della progettata "cargo city", quanto previsto per il 2021 deve invece ritenersi superato per i restanti edifici a fronte di un prospettato nel 2037 raddoppio dei movimenti e passeggeri rispetto al 2019?

3) Se Save abbia in programma di sostenere economicamente in qualche maniera le compagnie aeree che utilizzeranno i biocarburanti

## CHIARIMENTI

Se l'indice di riferimento N70 in facciata esterna impiegato abbia qualche base normativa nazionale o comunitaria, perché implica che lo spazio esterno antistante le abitazioni registri un livello di rumorosità superiore ai 60 DB, sebbene anche ivi si svolge normalmente la vita quotidiana e familiare, e se ciò rispetti i limiti della zonizzazione aeroportuale e comunale

## RICHIESTE INTERVENTI MITIGAZIONE, CONTENIMENTO E MONITORAGGIO

1) Attuare e/o monetizzare l'intervento di mitigazione M1 sugli edifici individuati nel precedente Masterplan

2) In analogia all'esistente raccordo Charlie per avanzare lo starting point rispetto alla testata della pista, si chiede di realizzare analoga misura anche per i decolli in direzione sud.

3) Si chiede la realizzazione di una adeguata barriera antirumore in terrapieno alberato, quantomeno analoga a quella realizzata a margine della rotatoria di ingresso alla "bretella autostradale", in corrispondenza della realizzanda area cargo

4) Si chiede di installare una centralina di monitoraggio in modalità continua dell'inquinamento in corrispondenza dell'immobile R2"



5) Si chiede di installare una centralina fonometrica in modalità continua anche in corrispondenza del recettore R2 (figura 6-1 della Relazione acustica)

#### OSSERVAZIONI

Visto che si impiegano i dati della popolazione ISTAT 2011 per stabilire il numero di persone potenzialmente coinvolte, evidentemente le previsioni scontano un deficit di attendibilità rispetto al dato attuale, quindi a maggior ragione, ferme le opere di mitigazione già previste nel precedente Master Plan, le valutazioni e misure di contenimento andranno aggiornate non appena i dati ISTAT 2021 saranno validati e così in avanti in occasione di ogni revisione quinquennale del Master Plan.







**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Claudio  
Giubbilo**  
C.R.I.A.A.Ve.

25 maggio 2023





25/5/2023

Al dr. A.Pillon  
coordinatore D.P su MP. Aeroporto di  
VENEZIA .

Ogg: raccomandazioni 1 e 3 delle Linee Guida  
per il DP.

*Egregio Coordinatore,*

le Raccomandazioni in oggetto prevedono ( Racc.ne 1 punto 3.5) che nella fase preparatoria all'organizzazione del DP. il coordinatore incaricato "...per favorire un procedimento di qualità debba , fra altre attività, " effettuare  
° analisi preliminare dei contesti territoriali interessati all'opera,mappando le istituzioni,le associazioni,gruppi e comitati attivi sul territorio e ascoltando i rispettivi orientamenti...".

Abbiamo notizia che il Suo collega di AvventuraUrbana srl. ( dr. A. Cena, coordinatore DP per aeroporto di Firenze ,23.2.23) per l'organizzazione del Dibattito precisa – nel suo documento *Progetto di Dibattito- di aver invitato 100 portatori/portatrici di interesse dei territori interessati all'opera* e di aver ricevuto *disponibilità all'intervista da parte di 38 che in effetti sono stati intervistati.*

Ciò premesso, si chiede se nella fase preparatoria all'organizzazione del DP a Venezia il coordinatore abbia o meno seguito la medesima procedura prevista nella Raccomandazione 1.

Se sì, si chiede di conoscere:

1. i soggetti, ritenuti interessati all'opera, contattati per l'adesione all'intervista approfondita ;
- il criterio adottato per la loro individuazione;
3. l'elenco nominativo dei soggetti effettivamente poi intervistati.

Si fa presente che la scrivente associazione di promozione sociale da almeno dieci anni si occupa del rapporto difficile fra infrastruttura aeroportuale e territorio circostante e i suoi residenti, fonte spesso di aspre contrapposizioni con il proponente e con Enac/Nordest, , esitate in vari esposti, pubbliche critiche ,segnalazioni ai ministeri competenti, manifestazioni di protesta dei cittadini sul sedime aeroportuale ecc. ,finite all'attenzione dei mass media locali .

Nonostante questo inconfutabile interesse per l'opera, la scrivente non è stata ( come consta non siano state altre associazioni di Cittadini veneziani) contattate per l'intervista e si chiede il motivo.

Distinti saluti

*Claudio Giubbilo*  
*presidente p.t.*

[postmaster@criaave.it](mailto:postmaster@criaave.it)



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Alberto Cancian**

USB Lavoro Privato Venezia

28 aprile 2023

L'organizzazione sindacale USB LAVORO PRIVATO VENEZIA ringrazia della considerazione e partecipazione al dibattito pubblico sul masterplan dello sviluppo di espansione dell'aeroporto Marco Polo di Venezia .

Riteniamo l'aeroporto essere il fulcro dell'economia della zona , con l'aumento della capacità dei passeggeri auspichiamo ci sia anche un notevole aumento della capacità lavorativa all'interno e attorno allo scalo aeroportuale , chiediamo la massima attenzione affinché nelle concessioni e negli appalti ci sia il massimo rispetto verso i diritti , massima attenzione ai salari , ma soprattutto alla sicurezza .

Nuovi decreto sui codici degli appalti, sulle concorrenze lasciano parecchi dubbi. Per questo il nostro impegno è collaborare con chi di competenza per creare percorsi che portino ad un giusto equilibrio alla creazione di accordi il più migliorativi possibile.

Tema importante è quello dei trasporti. Un aumento così esponenziale di passeggeri potrebbe creare saturazioni in una zona , quella della gronda lagunare già satura , per questo chiediamo uno studio affinché nella porta d'acqua possano operare motobattelli anche dell'azienda pubblica di trasporto veneziano, collegando il Marco Polo con altre zone strategiche della città che non sia la zona marciata. Anche per questo ci rendiamo disponibili a discuterne più dettagliatamente.



**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**



## **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da

### **Associazioni ambientaliste, liste e partiti**

*CRIAAVe -Cittadini per la riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia; Ecoistituto del Veneto Alex Langer- Mestre; Medicina Democratica-Venezia; Amico Albero - Mestre; Comitato Parco Bissuola-Mestre; VeneziaAmbiente-Malcontenta; Comitato Ex Umberto 1° Bene comune-Mestre; Forum dell'aria -Mestre; Adesso!-Mestre; Urbanistica Democratica-Mestre-Venezia; Italia Nostra-Venezia; Venezia Cambia-Venezia-Mestre; WWF- Venezia e Territorio; Movimento dei consumatori-Venezia-Mestre; P.E.R. Venezia Consapevole ETS - Venezia; Lipu-Venezia; Ecogarden Orto Arcobaleno-Mestre; Alberi in Comune-S. Donà; ISDE Medici per l'ambiente-Venezia; Comitato Viva Petrosto - Mestre; Assoc. Parole di Carta-Mestre; Cittadini contrari allo Smart Control Room-Venezia; Cub Trasporti-Venezia-Mestre; AmbienteVenezia-Venezia; Tutta la città insieme; Movimento 5 stelle; Unione Popolare; Verdi Progressisti*

25 maggio 2023



## **Il Master Plan dell'aeroporto di Venezia NON è sostenibile**

Continuiamo ad esprimere – come associazioni/comitati di cittadini residenti nel comune e nell'area metropolitana di Venezia - **il nostro giudizio sulle scelte per il Piano di Sviluppo dell'aeroporto di Venezia**, come esplicitate nel Master Plan 2023/37 oggetto, nella sua presunta sostenibilità, dell'odierno Dibattito Pubblico, al cui lavoro, peraltro non partecipano i relatori, dopo aver tenuto relazioni spesso assai carenti, soprattutto di riferimenti legislativi.

Riteniamo assolutamente NON sostenibile il Master Plan di Save in particolare, nel suo **obiettivo centrale: l'aumento dei movimenti/anno di passeggeri col quasi raddoppio dagli 11,5 milioni del 2019 ai 20,8 previsti nel 2037.**

Da questo obiettivo **conseguirebbero molteplici ricadute negative** su Venezia e sulla salute e la qualità della vita dei residenti dell'intero territorio circostante.

Sono molti i **motivi di NON sostenibilità** del Master Plan, tra cui:

1. **L'aumento dei movimenti aerei (+48.000 sul 2019) comporterà il raddoppio dei passeggeri movimentati (+ 10 milioni sul 2019).** Ciò comporta un forte aumento di turisti diretti a Venezia: se nel 2018 (dati SAVE) su 5,7 milioni sbarcati 3,6 si sono diretti a Venezia (il 63%), nel 2037, su 10,4 si prevede saranno 6,6 milioni quelli che andranno direttamente a Venezia: altri 3 milioni in più, con enorme ulteriore impatto per gli abitanti di Venezia, già al collasso da turismo. Invece di limitarlo e governarlo, si punta ad un insostenibile aumento.
2. Il raddoppio dei turisti per Venezia comporta un ulteriore raddoppio del traffico di taxi acquei e relativi danni da moto ondoso sulle barene e sulle rive della città
3. Aumentando la frequenza degli atterraggi/decolli- fino anche ad 1 movimento al minuto- aumenterà l'impatto acustico e l'inquinamento dell'aria a scapito sia degli abitanti di Mestre nord, che del Sestiere di Cannaregio a Venezia, delle Isole di Murano e Burano e dei paesi dell'intorno aeroportuale e ad esso adiacenti.
4. Un forte inquinamento a terra e in laguna, nell'area di *Climb-Out* a nord dell'aeroporto e in quella di rullaggio e *Take-off* ad ovest, entrambe aree residenziali. **È nel Masterplan non è previsto alcun intervento di mitigazione, dato che "il rumore aumenta di poco" e "l'inquinamento dell'aria è sopportabile".**
5. Si prevede un aumento dei parcheggi, dagli attuali oltre 5.000 fino a 10.000, dichiarando così un clamoroso fallimento dell'accesso in ferrovia. Ferrovia che va invece potenziata con la Ferrovia regionale SFMR, con semplici adeguamenti; Creare grandi aree di parcheggio rappresenta una forte attrazione all'uso dell'auto privata, più che un disincentivo di tale uso, che il proponente dichiara di voler perseguire.
6. L'ulteriore aumento di parcheggi inizia a breve con l'abbattimento di 240 pini domestici e lecci cinquantennali, che si aggiungono alle quasi tre migliaia di alberi della stessa età abbattuti dal proponente nell'ultimo decennio.
7. **Non si capisce come si possano prevedere ben 2 "vertiporti" per droni con passeggeri, che comporterebbero un'ulteriore invasione dello spazio lagunare, in assenza di alcuna regolamentazione in materia.**

L'unico modo per evitare tali conseguenze negative è stabilire un limite alle movimentazioni degli aerei, come stabilito per gli aeroporti di Ciampino e Linate, ricordando che il Piano nazionale ENAC dell'ottobre 2022 non prevede per Venezia il raddoppio dei passeggeri, anzi (punto 2.4) la loro riduzione.

**Un aeroporto, affossato in una città come Venezia, con la sua fragilità, non può sviluppare le sue inquinanti attività senza limiti. Va ricordato, a tale proposito, l'art.41 della Costituzione: "L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla salute, all'ambiente, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana".**

Si ricorda, infine, che incombe la minaccia dell'iscrizione di Venezia nella lista nera dell'Unesco, i cui Commissari si sono così espressi:

**"Le strutture aeroportuali esistenti hanno raggiunto la capacità di carico e il limite di compatibilità col mantenimento dei valori del patrimonio della Laguna, in particolare nei dintorni dell'aeroporto e del suo collegamento con la città di Venezia".**

**Sottoscrivono le seguenti 25 associazioni:**

**CRIAAVe – Cittadini per la riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia, Ecoistituto del Veneto Alex Langer-Mestre, Medicina Democratica-Venezia, Amico Albero-Mestre, Comitato Parco Bissuola-Mestre, VeneziaAmbiente-Malcontenta, Comitato Ex Umberto 1° Bene comune-Mestre, Forum dell'aria-Mestre, Adessol-Mestre, Urbanistica Democratica-Mestre-Venezia, Italia Nostra-Venezia, Venezia Cambia-Venezia-Mestre, WWF-Venezia e Territorio, Movimento dei consumatori-Venezia-Mestre, P.E.R. Venezia Consapevole ETS-Venezia, Lipu-Venezia, Ecogarden Orto Arcobaleno-Mestre, Alberi in Comune-S.Donà, ISDE Medici per l'ambiente-Venezia, Comitato Viva Petrostto-Mestre, Assoc. Parole di Carta-Mestre, Cittadini contrari allo Smart Control Room-Venezia, Cub Trasporti-Venezia-Mestre, AmbienteVenezia-Venezia,**

**e inoltre le liste o partiti:**

**Tutta la città Insieme, Movimento 5 Stelle, Unione popolare, Verdi progressisti**





**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Fausto Da Ronche**

Italia Viva- Segreteria Comunale Venezia

25 maggio 2023

## **Il "sistema" ferroviario, dell'aeroporto.**

Il collegamento ferroviario con l'aeroporto ha senso a patto che il servizio offerto abbia una cadenza almeno di 10-15 minuti, ed una percorrenza rapidissima, non superiore ai 15 minuti. e garantita nell'arco delle 24 ore o, almeno dalle 04.00 alle 02.00.

Un servizio tale, ridurrebbe il traffico stradale **da e per** l'aeroporto, sia privato che pubblico (autobus), e ridurrebbe anche l'indotto di servizio (parcheggi a breve e lungo termine).

Il progetto presentato, ed approvato, e che si appresta ad essere realizzato, non corrisponde a questi requisiti. Possiede almeno tre grosse criticità di esercizio.

## **Le criticità operative del progetto**

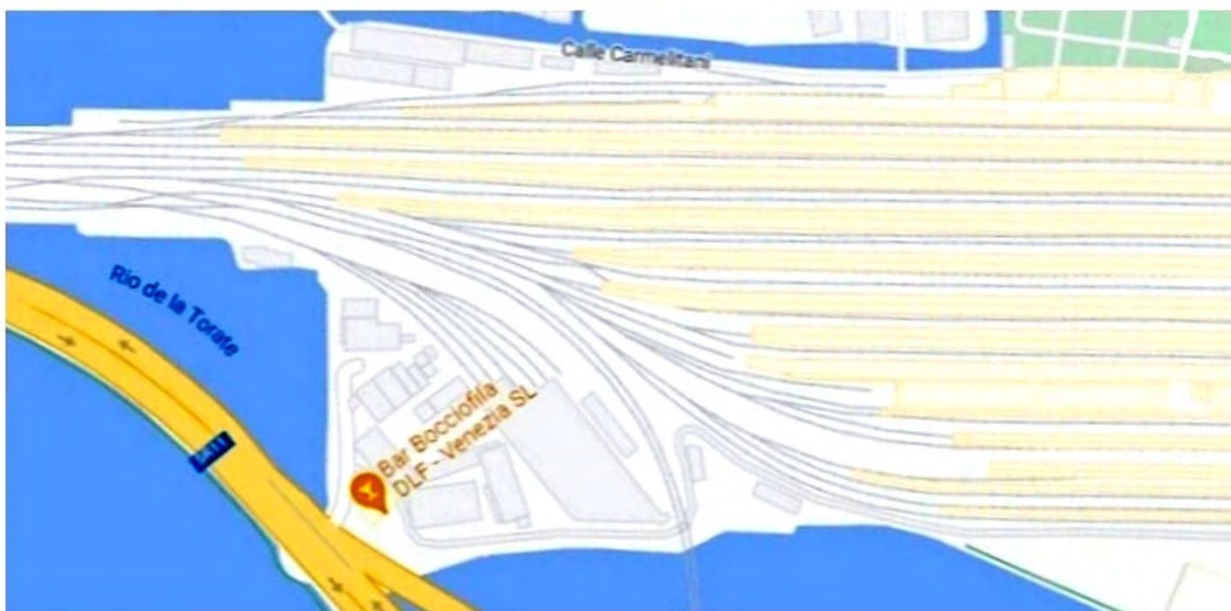
Occorre capire come corrono i treni, ed avere una cultura di esercizio ferroviario. Purtroppo, questa conoscenza, è cosa rara. Prima di far comprendere le criticità occorre dotare chi legge degli strumenti minimi di conoscenza di esercizio ferroviario, prevenendo valutazioni estemporanee e anacronistiche.

## **Prima criticità la stazione detta di "TESTA", di Venezia S.L.**

Le **stazioni di testa sono** delle grandi **stazioni**, situate all'**origine** di una o più linee, costituite da uno o più fasci di binari tronchi tutti dotati di marciapiede sul quale viene effettuato il servizio viaggiatori, e da un insieme di fasci sussidiari di binari, destinati al ricovero e (un tempo), alla composizione dei treni.

I binari di circolazione sono disposti perpendicolarmente al corpo principale del fabbricato viaggiatori, in un unico fascio principale, ed ogni binario termina con un paraurti (binari di circolazione tronchi); Tutti i binari sono, di norma, usati per gli arrivi e per le partenze dei treni.

Le **stazioni di transito o passanti**, sono quelle, nelle quali i treni arrivano, si fermano e ripartono, senza dover invertire la marcia; Come si può ben intuire, i **sistemi di esercizio**, tra le due tipologie di stazioni sono molto diverse.



La situazione, per Venezia, su un piano espressamente tecnico, si complica ulteriormente, rispetto alle stazioni di Milano Centrale e Roma Termini, ed altre. Strutturalmente, Venezia è il prolungamento su quattro binari, del grosso nodo ferroviario di Mestre.

Raccoglie il traffico (arrivi e partenze) proveniente solo da Mestre. Mentre le altre stazioni di testa, hanno traffico che arriva, e parte **per e da**, più destinazioni.

Sono 23 binari i binari che arrivano a Venezia. Il binario n.1 sta alla sinistra. Il binario n.23 sta alla destra.

Non può sfuggire ad un attento osservatore, che la stazione F.S. Di Venezia S.L., è un grande **imbuto sistemato in orizzontale**, dove la parte sottile sono i 4 binari di itinerario di arrivo da Mestre, e la parte larga è la stazione dove sostano i treni.

I treni che **partono** (dispari), si "staccano" dal fascio partenze con una velocità, non superiore ai 30 km orari, per alcune centinaia di metri. Naturalmente i convogli (a volte lunghi anche 12 o più vetture), per essere autorizzati ad aumentare la velocità in sicurezza, devono percorrere e "far uscire", in maniera certa anche la coda

(dei treni).

Successivamente, la velocità può essere aumentata e portata a 60 km orari. E solo quando si è certi di essere fuori dal fascio scambi d'uscita, si può portare il treno alla velocità di permessa dalla linea. Naturalmente, basta osservare l'immagine per capire come la partenza (l'uscita) del treno, sia condizionata dal binario dove è collocato il treno, che deve attraversare il fascio di scambi, dell'itinerario di partenza, prima di poter immettersi in linea.

Abbiamo parlato solo delle **partenze**.

Ma, ci sono anche **gli arrivi** (treni pari), che "subiscono" la stessa identica situazione, naturalmente all'incontrario.

Questa "abitudine" è dovuta **all'intersecarsi** degli stradamenti, sia dell'itinerario di partenza che per quello di arrivo.

Difficilmente ci sono le condizioni per produrre partenze o arrivi simultanei.

### Treni in Partenza da Venezia

00.00	01.00	4	12.00	13.00	14
01.00	02.00	-	13.00	14.00	16
02.00	03.00	-	14.00	15.00	17
03.00	04.00	-	15.00	16.00	17
04.00	05.00	-	16.00	17.00	18
05.00	06.00	9	17.00	18.00	16
06.00	07.00	17	18.00	19.00	17
07.00	08.00	22	19.00	20.00	17
08.00	09.00	16	20.00	21.00	9
09.00	10.00	14	21.00	22.00	8
10.00	11.00	13	22.00	23.00	3
11.00	12.00	11	23.00	24.00	4

**Traccia oraria 20.00 – 06.00 = 37 treni in partenza (10h)**

**Traccia oraria 06.00 – 20.00 = 225 treni in partenza (14h)**

### Treni in Arrivo Venezia

00.00	01.00	1	12.00	13.00	15
01.00	02.00	-	13.00	14.00	12
02.00	03.00	-	14.00	15.00	18
03.00	04.00	-	15.00	16.00	15
04.00	05.00	-	16.00	17.00	16
05.00	06.00	5	17.00	18.00	16
06.00	07.00	10	18.00	19.00	16
07.00	08.00	17	19.00	20.00	15
08.00	09.00	13	20.00	21.00	15
09.00	10.00	16	21.00	22.00	10
10.00	11.00	17	22.00	23.00	6
11.00	12.00	14	23.00	24.00	5

**Traccia oraria 20.00 – 06.00 = 42 treni in arrivo (10h)**

**Traccia oraria 06.00 – 20.00 = 210 treni in arrivo (14h)**

In **arrivo**, i treni si avvicinano alla Stazione di Venezia S.L., alla velocità di 60km/h (segnale di protezione esterno). Per poi, dopo aver percorso quel tratto, si “entra” (segnale di protezione interno), ad una velocità non superiore ai 30 Km/h.

**Ricapitolando:** Nella fascia oraria 20.00 – 06.00, che occupano gli itinerari di partenza ed arrivo, ci sono **79 treni**.

Nella fascia oraria **06.00 – 20.00**, che occupano gli itinerari di partenza ed arrivo, ci sono **435 treni**.

Già oggi, Venezia S.Lucia è satura. A volte i treni in arrivo a Venezia S.L., stanno fermi al segnale di protezione di ingresso, in attesa che un treno parta, per poi ricoverarsi sul binario appena liberato.

Oppure devono attendere, perchè un convoglio in uscita “taglia loro la strada”. E devono aspettare (il tempo necessario) perchè il segnale si disponga per l'ingresso.

A tutto questo, va sommata **la promiscuità** del traffico ferroviario: nei “quattro” binari che da Venezia portano a Mestre, viaggiano treni A.V., trasporto locale, e regionali veloci. E naturalmente, ci sono treni che hanno “priorità di inoltro”. Un treno Eurostar, ha una priorità di invio, maggiore di un treno pendolare.

Tutti questi dati solo per dire la quantità di treni che viene movimentata sulla linea ferroviaria da e per Venezia.

## **Seconda criticità: promiscuità delle linee**

Chi ha girato l'Europa, sa che il traffico dell'esercizio ferroviario, è separato per tipologia.

Il traffico veloce, Eurostar per intenderci, non corre sui binari dove corrono treni locali e trasporto merci. Corrono specificatamente su linee dedicate. Possono esserci alcuni nodi di interconnessione, tra tipologie di trasporti differenti.

Ma non è come in Italia, dove si "pretende" di far correre sullo stesso binario treni con caratteristiche completamente diverse.

Questa è una criticità che interessa, già oggi tutto il nodo di Venezia - Mestre, compresa la traccia Portogruaro-Trieste.

È facilmente intuibile che, quando un treno eurostar-freccia rossa, "è in competizione" con un treno di trasporto locale questo, per forza di cose, deve "cedere il passo".

## **Terza criticità: la nuova bretella ferroviaria**

Lo scambio di immissione sul nuovo tracciato a cappio.



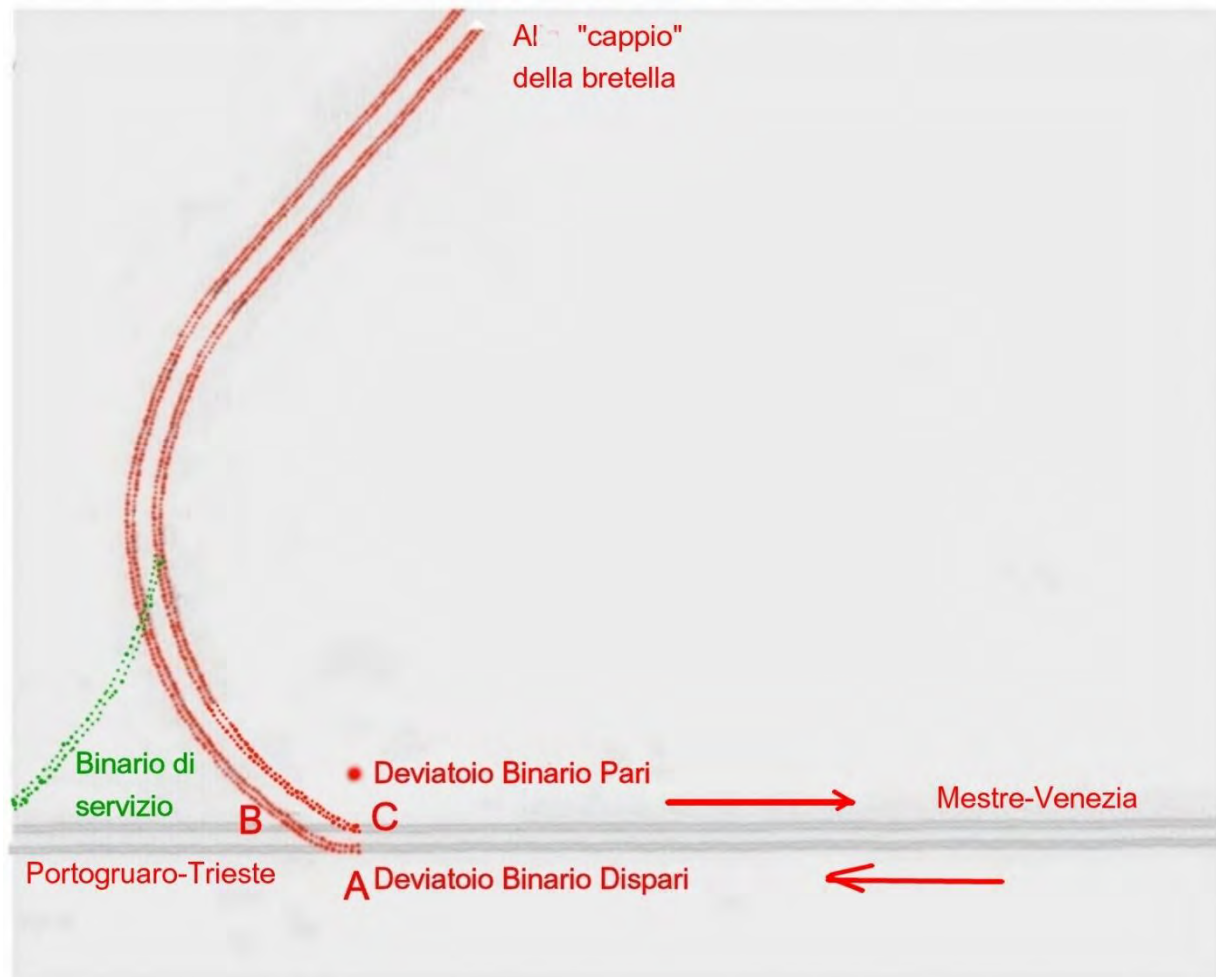
*Vedere l'immagine sotto*

Come si può agevolmente osservare, i treni provenienti da Mestre, e diretti all'aeroporto Marco Polo, percorrenti il binario dispari, troveranno il deviatore **A**, che li devierà verso destra. Tagliando la linea **B** del binario pari. Tutto questo ad una velocità (presumo) di 60 km/h, e si immetteranno nella nuova bretella di collegamento per l'aeroporto.

Proseguiranno per l'aeroporto Marco Polo, dove c'è la fermata di servizio viaggiatori. E ripartiranno percorrendo il "cappio" (a binario unico) ad una velocità non superiore a 60 km/h.

Risaliranno in "bretella", dove potranno aumentare la velocità, e si presenteranno sul deviatore **C**, inoltrandosi sul binario pari, in direzione Mestre.

Come si può ben vedere, il binario "pari" subirà un traffico ferroviario nuovo **doppio**, rispetto al binario di sinistra.



Il binario **verde** (semplice), è un altro innesto, apparentemente secondario, con l'aeroporto e la linea (sempre la stessa) che conduce a Portogruaro-Trieste. (L'argomento verrà trattato in seguito se richiesto)

## Ricapitolando

La percorrenza – Venezia – Aeroporto Marco Polo, viene stimata in circa 35 minuti.

La tratta ferroviaria Venezia – VE.Mestre viene percorsa in 12, 13 minuti (con un sistema a 2 + 2 binari).  
L'invio dei treni "dedicati" per l'aeroporto sulla linea Mestre-Trieste, comporta un percorso di 7, 9 minuti (esclusa la fermata di VE - Carpenedo). Circa 10 chilometri di **traffico misto**. Questa volta però, con **solo** due binari, uno per i **treni pari** ed uno per i **treni dispari**.

Qui, in questo piccolo tratto, circolano **per** Trieste e **da** Trieste, treni A.V., treni del trasporto regionale - lenti e veloci e treni cargo (trasporto merci).

L'inserimento di treni cadenzati (inizialmente ogni mezzora), sul tratto ascendente, ma anche discendente, in alcuni periodi della giornata, dalle 6.30 alle 9.00 e dalle 16.30 alle 19.00, creerà sicure turbative di traffico sugli orari dei treni già esistenti nell'orario ufficiale. Le fasce orario citate, sono quelle con maggior saturazione. Ma anche le altre non sono di meno (escluse fasce 06.00-20.00).

Nella simulazione fatta nel 2021, tenendo conto dei treni già esistenti (treno più treno meno), abbiamo un traffico Regionale, Eurostar-Frecce e Cargo pari a 164 treni per ambo i sensi di marcia (solo sulla tratta Mestre – Portogruaro - Trieste).

Se innestiamo, in questa **simulazione**, 3 treni l'ora per l'aeroporto (h.24) in ambo i sensi (ricordo che inizialmente è previsto un treno ogni trenta minuti).

Si va ad un totale parziale di 144 (per ambo i sensi 72 + 72 ) nuovi treni. Per un totale di (164 +144) 308 treni.

Questi troveranno, **prima**, un collo di bottiglia strettissimo, nella deviated, intersecante il binario "pari" (discendente).

Precedentemente "tagliato" dal treno dispari. E poi, dopo circa venti minuti, nuovamente "tagliato" dallo stesso treno, questa volta con numerazione pari, proveniente dalla bretella (aeroporto).

Quel **tratto di binario**, si vedrà percorso da circa 226 (82+144) treni. Con due segnalazioni semaforiche di protezione, che autorizzeranno la percorrenza ad una velocità non superiore a 60 km/h.

**Dopo**, aver effettuato la fermata a Mestre, si presenteranno a Venezia S.L. e si troveranno il collo dell'imbuto strettissimo per l'ingresso, dove ai già citati **435 treni**, andranno a sommarsi **144 treni** nuovi, per un totale di **579 treni**.

## E allora? Cosa Fare?

Come già detto, bisogna cambiare punto di osservazione. Ulteriori idee ci sono. Più percorribili, meno costose e devastanti sul territorio. Altre possono essere trovate.

Ma possono essere progettate e discusse solo da chi ha visione e competenza di "esercizio ferroviario".

Ndr- RFI, che spesso viene citata a sproposito, ha competenza solo sulla infrastruttura, e NON sull'ESERCIZIO ferroviario.

Sono materie completamente diverse.

Fausto Da Ronche  
Segreteria Comunale Venezia





**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Luigi Muffato**

25 maggio 2023



## CONSIDERAZIONI SUL MASTERPLAN DELL' AEROPORTO MARCO POLO 2023-2037

Il sostanziale aumento dei voli sull' Aeroporto Marco Polo previsto dal masterplan 2037 avrà per la nostra area sostanzialmente due ordini di problemi:

### SULLA CITTA' DI VENEZIA CENTRO STORICO

L'aumento della pressione del turismo sul centro storico Veneziano, pressione a volte insostenibile già con i numeri attuali. La risoluzione del problema però dipende molto più dalle decisioni che la politica Veneziana (e non solo) vorrà finalmente prendere e cioè, o privilegiare una sostenibile vita cittadina ponendo delle limitazioni ai flussi turistici e trovando soluzioni alternative economiche per la sopravvivenza della città, piuttosto che cedere del tutto a una vocazione mono turistica. L'aumento dei passeggeri in arrivo e partenza all'aeroporto (di cui solo il 40% è diretto a Venezia) è più una conseguenza che una causa delle decisioni che verranno prese sul destino della città. Molti sono i fattori che giocano su questa strategica scelta e fra loro molti contrastanti, solo per farne un veloce ed incompleto elenco:

- il "caro affitti" per i residenti e per gli studenti nel centro storico
- la nuova direttiva fanghi per gli scavi in laguna
- la prospettata tassa d'ingresso a Venezia
- la inarrestabile chiusura di locali commerciali nel centro storico
- il destino del porto rispetto alla croceristica e allo scalo merci

Le scelte che la politica vorrà fare su questi temi avranno ricadute importanti sul destino di Venezia e di conseguenza sugli assetti che l'Aeroporto Marco Polo, nella sua funzione di soggetto fornitore di trasporto pubblico, dovrà prendere.

### SULL'ENTROTERRA VENZIANO

L'aumento della pressione ambientale in termini di inquinamento acustico, atmosferico e di inevitabile degrado di tutta l'area limitrofa all'aeroporto. Le certe future innovazioni tecnologiche riguardanti i veicoli e i carburanti potranno sicuramente portare un miglioramento di questa pressione, ma l'azione principale mitigatrice non sarà che quella che tutta l'area circostante l'aeroporto potrebbe attuare da subito. Ricordo che è in dirittura d'arrivo una DIRETTIVA SULL'ARIA EUROPEA per i prossimi anni. L'intervento sul territorio è un compito ineludibile per la nostra zona, non possiamo permetterci di rinunciare al miglioramento in ogni settore del nostro vivere civile che lo sviluppo del trasporto aereo si porta con sé, per non peggiorare la questione ambientale che già ci sovrasta. Dobbiamo puntare a uno SVILUPPO SOSTENIBILE non solo a parole, ma con le azioni concrete e possibili. Una di queste è certamente la creazione di una ampia fascia boscata tutt'attorno all'aeroporto. UN BOSCO DIFFUSO METROPOLITANO. La mitigazione che questo porterà riguarderà il rumore, l'inquinamento, la temperatura oltre che il miglioramento del paesaggio. L'aeroporto Marco Polo si trova a Tessera, nelle immediate vicinanze del centro urbano di Mestre e viene lambito direttamente dalla laguna di Venezia. Questa area, all'inizio del '900, dopo la sua bonifica, era principalmente a vocazione agricola, ora non più. Le residue aree agricole possono essere tranquillamente definite "aree agricole PERIURBANE" cioè aree ancora verdi ma penetrate da una urbanizzazione invasiva che ne ha compromesso definitivamente la loro vocazione originaria, senza averle completamente trasformate. Hanno una bassissima valenza produttiva/economica e sono invece causa di inquinamento per i pesticidi e diserbanti utilizzati, oltre che responsabili di elevati consumi d'acqua utilizzata per l'irrigazione estiva.

Per questi motivi un loro conveniente utilizzo alternativo è sicuramente quello a BOSCO DIFFUSO METROPOLITANO.

L'Unione Europea, nell'AMBITO DEL PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA MISURA 2 – COMPONENTE 4 – INVESTIMENTO 3.1 "TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL VERDE URBANO ED EXTRAURBANO" ha stanziato 330 milioni di euro per la messa a dimora di 6,6 milioni di alberi in 14 Città Metropolitane Italiane. Venezia è una di queste. Vedasi documentazione allegata.

Nel 2022 la Città metropolitana di Venezia ha parzialmente utilizzata la somma di 3.44 milioni di € per lei prevista. I bandi per il 2023 (3,44 milioni di €) e per il 2024 (6,47 milioni di €), non sono ancora usciti, è auspicabile una stretta collaborazione fra SAVE, la Città Metropolitana e i comuni di più stretta cintura urbana a Mestre e all'area aeroportuale, per la sinergica partecipazione a questi bandi volti alla realizzazione del BOSCO DIFFUSO METROPOLITANO. E' una opportunità molto importante, vista come inizio di una mitigazione ambientale, sia per tutta l'area metropolitana circostante, che per lo sviluppo dell'aeroporto. Una occasione di stretta collaborazione fra tutti i soggetti presenti sul territorio da non perdere!

25 maggio 23

Luigi muffato

<https://www.mase.gov.it/comunicati/pnrr-mite-al-progetti-da-330milioni-di-euro-piantare-6-6-milioni-di-alberi-nelle-citta>





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Markus Hedorfer**

HESC Servizi per il territorio, Venezia-Mestre

25 maggio 2023  
Aggiornato al 1 giugno 2023

## Masterplan 2023-2037 dell'aeroporto di Venezia

Dibattito pubblico

### Osservazioni relative ai temi della sostenibilità

25 maggio 2023

HESC servizi per il territorio

Via Ca' Rossa 118/D – I-30173 Venezia-Mestre VE

T/F +39-041-0996482 – E [hedorfer@hesc.it](mailto:hedorfer@hesc.it) – <http://www.hesc.it>

Lo studio associato *HESC servizi per il territorio* del pianificatore territoriale Markus Hedorfer e dell'architetto Donatella Schiuma lavora da oltre otto anni a un'ipotesi di riorganizzazione della struttura metropolitana veneziana al fine di **riposizionare Venezia, Mestre e tutta l'area e la regione metropolitana** nel panorama economico europeo. Uno dei temi di maggiore interesse è l'aeroporto e il suo collegamento alla città e all'area e alla regione metropolitana nonché a tutto il bacino di riferimento al fine di intercettare l'importante segmento business dell'aeroporto e, in aggiunta, svilupparlo ulteriormente in un rapporto di crescita sinergica tra aeroporto, città, economia metropolitana e regionale. I **collegamenti con mezzi di trasporto pubblico** rapidi, efficienti e comodi a livello urbano, metropolitano, regionale e sovraregionale sono in questo essenziali. In questo documento ci si soffermerà pertanto solo sulle questioni della mobilità cercando inoltre di affrontarle limitatamente alle loro implicazioni sulla sostenibilità.

Vediamo alcune criticità che possono dar luogo a **costi opportunità ambientali o di sostenibilità**. Vale a dire costi primariamente non finanziari o economici (che però potrebbero anche tradursi in tali) da sostenere da parte forse del territorio in primis, ma certamente anche dell'aeroporto. Per esempio, il **mancato collegamento rapido con la stazione di Mestre** attraverso la linea sotterranea di gronda, come ipotizzato circa 15 anni fa, unitamente al posizionamento della stazione ferroviaria a 400 metri dal terminal (anziché sotto al terminal) comporta verosimilmente una **perdita di quote di passeggeri** verso altre modalità di trasporto. Quanto alla mobilità locale e regionale, questa perdita si avrà tipicamente verso mezzi di trasporto individuali, mentre sulle medie distanze la perdita sarà verosimilmente verso l'aereo che verrà preferito, come già avviene attualmente, al treno ad alta velocità e verso aerei per il trasporto sovraregionale. Il risultato sono impatti maggiori

rispetto a quelli ipotizzati nel masterplan. Sarebbe da valutare l'entità dell'impatto sull'economia metropolitana e regionale in considerazione anche del fatto che la realizzazione del collegamento ferroviario secondo gli attuali documenti verosimilmente genererà meno utenza aggiuntiva a causa della presumibilmente minore attrattività del centro città (Mestre, ma anche Venezia Antica). Questo ultimo aspetto viene qui riportato soltanto per completezza di esposizione, non avendo particolari impatti sul tema della sostenibilità.

Nei prossimi due capoversi si espongono brevemente i conti sui tempi di percorrenza tenendo in considerazione la soluzione a cui si fa riferimento nel masterplan (**bretella con cappio** e stazione ferroviaria a 500 metri dal terminal aeroportuale) in contrapposizione alla soluzione suggerita dal nostro studio professionale di concerto con altri professionisti (**linea sotterranea di gronda** con prosecuzione verso Trieste su nuovo tracciato e stazione ferroviaria direttamente sotto il terminal aeroportuale).

Nel **trasporto locale**, la soluzione della Bretella con “cappio”, se praticata senza fermate intermedie e se vengono utilizzati treni regionali con velocità fino a 150 km/h, impatta fortemente, soprattutto se si vuole considerare il centro di Mestre come “estensione” delle funzioni business legate all'asset aeroportuale (“airport city in centro a Mestre”). Si è calcolato un **tempo di percorrenza** dalla stazione di Mestre al terminal aeroportuale, quindi comprensiva del percorso pedonale assistito di quasi 500 metri dalla stazione ferroviaria al terminal, di **almeno 20 minuti**. Per contro, utilizzando materiale rotabile treno-tram con velocità massime di 100 km/h, i tempi di percorrenza sono inferiori ai 7 minuti. In una ipotetica prospettiva di rete treno-tram, l'uso di treni regionali sulla stessa rete tram-treno, e quindi con velocità di regime superiori e tempi di percorrenza inferiori ai tram, è possibile solo se i treni in questione non si immettono nella rete urbana. Ipotizzando tuttavia l'impiego di treni regionali sulla linea di gronda, per esempio con funzione di pendolino tra le stazioni di Mestre e Aeroporto, i tempi di percorrenza si ridurrebbero a **meno di cinque minuti e mezzo**.

La differenza è sostanziale anche nei **collegamenti sovra regionali**. Un treno AV impiega dalla stazione di Mestre alla stazione Aeroporto, utilizzando l'ipotetica linea di gronda circa quattro minuti e mezzo. In uscita dalla stazione Aeroporto, lungo una linea nuova in parte sotterranea fino a ricongiungersi alla esistente linea Mestre-Trieste (per la simulazione si è posto il punto di ricongiunzione a circa 14 km a est del bivio con la bretella), sulla quale si procederebbe poi in regime di non AV, ci si impiegherebbe cinque minuti. Per contro, utilizzando la bre-

tella, da Mestre all'aeroporto (solo fino alla stazione, senza il percorso pedonale di 500 metri), ci si impiegherebbe poco meno di 15 minuti. Invece in uscita dall'aeroporto, lungo la bretella e fino al punto di ricongiunzione menzionato sopra, circa 10 minuti e mezzo. Sommando i valori, si ottiene un tempo complessivo di meno di **9 minuti e mezzo** per la soluzione gronda/AV, **contro i 25 minuti** della soluzione bretella/non-AV, con una perdita di tempo pari a 15,5 minuti sul tragitto Mestre-Trieste. Per i convogli in transito vanno aggiunti il tempo di sosta in stazione. Come termine di confronto, lungo la linea Mestre-Trieste attuale, senza passaggio dall'aeroporto ci si impiega circa 14 minuti dalla stazione di Mestre fino al menzionato punto di ricongiunzione, a cui vanno sommati i tempi tecnici necessari per l'inversione della direzione per i convogli provenienti da (o diretti a) Padova.

Per quanto riguarda altri argomenti, non legati alla mobilità, dal masterplan non ci sembrano emergere criticità. Anzi, valutiamo l'approccio come molto lodevole.

*Fine del documento*

## Masterplan 2023-2037 dell'aeroporto di Venezia

Dibattito pubblico

### Osservazioni relative al rapporto con il territorio

1° giugno 2023

HESC servizi per il territorio

Via Ca' Rossa 118/D – I-30173 Venezia-Mestre VE

T/F +39-041-0996482 – E [hedorfer@hesc.it](mailto:hedorfer@hesc.it) – <http://www.hesc.it>

Lo studio associato *HESC servizi per il territorio* del pianificatore territoriale Markus Hedorfer e dell'architetto Donatella Schiuma lavora da oltre otto anni a un'ipotesi di riorganizzazione della struttura metropolitana veneziana al fine di **riposizionare Venezia, Mestre e tutta l'area e la regione metropolitana** nel panorama economico europeo. La presenza e corretta valorizzazione di un'infrastruttura come l'aeroporto di Venezia — “primo gate intercontinentale dell'euroregione alpina-orientale e alto-adriatica” e uno dei tre italiani assieme a Fiumicino e Malpensa — è cruciale per questo riposizionamento. Altri elementi importanti sono il porto di Venezia nelle sue funzioni commerciale, ro/ro e crocieristica, il nodo infrastrutturale ferroviario e stradale di Mestre nel suo complesso, la zona industriale di Porto Marghera e l'Arsenale di Venezia con i loro potenziali di innovazione, riconversione e rifunzionalizzazione, nonché una serie di asset importanti come le università veneziane, la Biennale di Venezia, strutture di cultura e ricerca, la storia veneziana, il turismo.

Quel che, a nostro avviso, è però essenziale per riuscire nell'intento e, per contro, per valorizzare appieno l'infrastruttura aeroportuale è costruire una **visione** globale e dirompente per tutta l'area metropolitana, che abbia la capacità di creare attrattività economica e qualità urbana in termini di offerta culturale e di servizi, oltre naturalmente di percezione sociale ed estetica. È opportuno citare in questo contesto l'enorme **potenziale di trasformazione** in questa direzione rappresentato dall'area che a **Mestre** è attualmente occupata da scali e binari ferroviari, raccordi autostradali, tangenziale, stazione di Mestre. Se portati nel sottosuolo secondo i principi dell'*urban underground planning* e dei programmi d'azione *think deep*, sarebbe possibile liberare in questo modo la città dall'attuale forte spreco di suolo e rendendo disponibile alla ripianificazione molte decine di ettari (84 secondo le nostre stime del





Figura 1: Schema concettuale proposto da HESC e altri dei principali poli e delle connessioni infrastrutturali a livello locale, metropolitano, regionale e sovraregionale nell'area urbana veneziano-mestrina

2019) in posizione strategica nel centro dell'area metropolitana veneziano-mestrina. Si offrirebbe in tal modo l'occasione storica per la riconnessione in superficie delle tre parti principali della città: quartiere Piave; Marghera; Gazzera – Santa Barbara.

Siamo coscienti che il gestore aeroportuale ha potere decisionale limitatamente all'area interna al sedime aeroportuale e facoltà propositiva diretta solo sui terreni di sua proprietà. Ma l'**aeroporto**, in qualità di **uno dei principali attori** nell'area metropolitana e nella citata euro-regione, ha un potere contrattuale che, a nostro avviso, non è ancora stato sufficientemente sfruttato, anche perché le visioni per il futuro formulate finora (nel corso degli ultimi quindici anni) mancavano proprio di un disegno e di una narrazione complessive. Riteniamo che la **visione** proposta dal nostro studio professionale, formulata assieme ad altri colleghi, sia di **preminente interesse per l'aeroporto**, oltre naturalmente per la città e per tutto il territorio di riferimento dell'aeroporto. In questo senso invitiamo il gestore aeroportuale di farsi promotore di questa visione insistendo presso i decisori istituzionali (comuni, città metropolitana, regione, ferrovie, aziende di trasporto pubblico, altri) affinché, a partire dal master plan qui in discussione, vengano poste le basi per uno sviluppo territoriale in tale direzione o, perlomeno, non vengano com-



promesse le possibilità di relativi sviluppi futuri.

Il tema di maggiore interesse è il collegamento dell'aeroporto alla città, all'area e alla regione metropolitana nonché a tutto il bacino di riferimento. Obiettivo è intercettare l'importante segmento business dell'aeroporto e, in aggiunta, svilupparlo ulteriormente in un rapporto di crescita sinergica tra aeroporto, città, economia metropolitana e regionale come in parte descritto sopra. I **collegamenti con mezzi di trasporto pubblico** rapidi, efficienti e comodi a livello urbano, metropolitano, regionale e sovraregionale sono in questo essenziali.

Nel nostro documento presentato in occasione dell'incontro pubblico sui temi della transizione energetica e della sostenibilità, tenutosi lo scorso 25 maggio, abbiamo già evidenziato in dettaglio le criticità principali, parlando di **costi opportunità** in termini ambientali o di sostenibilità. Per i dettagli e conti su tempi di percorrenza, opportunità e rischi di sprechi rimandiamo alla lettura di tale documento. Con le riflessioni offerte in sede odierna, la gamma dei costi opportunità deve però essere necessariamente ampliata agli aspetti economici in senso stretto, finanziari e sociali. Il principale costo opportunità che si rischia di dover sostenere è, a nostro avviso, quello del mancato sviluppo di una rinnovata economia metropolitana che potrebbe usufruire della **notevole vicinanza dello scalo veneziano al centro di Mestre**. Come illustrato nel documento del 25 maggio, un opportuno posizionamento della stazione ferroviaria sotto il terminal aeroportuale, unitamente alla realizzazione sotterranea di un collegamento ferroviario parallelo alla gronda lagunare (come ipotizzato nei progetti del 2008 circa) fino alla stazione di Mestre, consentirebbe di percorrere il tragitto dal terminal aeroportuale alla stazione di Mestre — e quindi nel centro dell'area degli 84 ettari — in appena **4½ minuti in treno ad alta velocità**, in 5½ minuti in treno regionale e in circa 7 minuti in tram, in tutti i casi se non si prevedono fermate intermedie. Per contro, percorrendo, con qualunque treno (AV o regionale), il tragitto attualmente proposto da RFI (percorso pedonale assistito, cappio, bretella, linea esistente Trieste-Mestre) saranno necessari almeno 20 minuti. I tempi di percorrenza sul tragitto da noi proposto sono più brevi dei tempi di percorrenza in qualunque altro aeroporto dal terminal alla *airport city* eventualmente costruita nelle immediate vicinanze dell'aeroporto stesso. Sono relativamente buoni anche i 20 minuti di percorrenza lungo il tragitto progettato da RFI ma, proprio per evitare la compromissione di sviluppi futuri, si raccomanda caldamente di **ripensare il posizionamento della stazione ferroviaria e di rinunciare al cappio**. Come evidenziato dai nostri calcoli nel documento del 25 maggio e da quelli illustrati nel *Quaderno di*

*Fausto Da Ronche* dello stesso 25 maggio, è irrealistico ipotizzare l'utilizzo della bretella con cappio per percorsi passanti a lunga distanza. La presenza del cappio è pertanto del tutto superflua, potendo i treni regionali facilmente invertire senso di marcia in una stazione di testa, soprattutto in considerazione delle frequenze verosimilmente ipotizzabili.

La visione per lo sviluppo territoriale dell'area metropolitana veneziano-mestrina prevede anche importanti interventi sulla mobilità lagunare per stimolare la mobilità dei residenti da e verso Venezia Antica e le isole della laguna, ipotizzando una **rete tram-treno** (in terraferma in graduale sostituzione del tram attuale) che, passando sotto l'aeroporto, prosegue in laguna collegando in prima battuta Murano, Castello, Lido fino a Malamocco.

*Fine del documento*



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da

**Markus Hedorfer**

Vicepresidente del Consiglio europeo  
dei pianificatori territoriali/urbanisti (ECTP/CEU)

25 maggio 2023

Aggiornato il 31 maggio 2023

# Masterplan 2023-2037 dell'aeroporto di Venezia

## Dibattito pubblico

### Osservazioni relative ai temi della sostenibilità

di Markus Hedorfer, vicepresidente ECTP-CEU, 24 maggio 2023

Il Consiglio europeo dei pianificatori territoriali / urbanisti (ECTP-CEU, European council of spatial planners – Conseil européen des urbanistes) è la federazione delle organizzazioni nazionali europee in rappresentanza di circa 40.000 pianificatori territoriali / urbanisti professionali. Membri effettivi italiani dell'ECTP-CEU sono l'ASSURB (Associazione nazionale degli urbanisti e dei pianificatori territoriali e ambientali, membro fondatore dell'ECTP-CEU) e l'INU (Istituto nazionale di urbanistica).

L'ECTP-CEU si occupa da tempo delle grandi infrastrutture e del loro rapporto con le città e con il territorio in generale. Nel corso dell'assemblea generale primaverile del maggio 2019, tenutasi a Madrid, l'ECTP-CEU ha adottato, dopo alcuni mesi di elaborazione anche in cooperazione con ADP (Aéroports de Paris), un **Manifesto su aeroporti e città in Europa** (titolo originale in inglese *Manifesto on airports and cities in Europe*), nel quale vengono enunciati alcuni principi sulle quali la comunità dei pianificatori chiede ai gestori aeroportuali un impegno concreto, procedendo possibilmente a una sottoscrizione formale del Manifesto stesso.

Nel punto elenco che segue vengono richiamati i singoli principi enunciati nel Manifesto, senza tuttavia citarli per esteso, indicando per ciascuno di essi quali sono, secondo l'autore, le eventuali criticità. Nel presente documento ci si limita a indicare le eventuali criticità soltanto relative al tema della sostenibilità, tralasciando in questa sede altri aspetti, come per esempio gli impatti sull'economia territoriale, le infrastrutture di mobilità in termini generali, le procedure di pianificazione, nonché le modalità di co-pianificazione con gli enti territoriali e altri soggetti preposti a pianificazione e programmazione settoriale.

- **Sostenibilità e qualità ambientale d'avanguardia.** Tenendo presente che nessun aeroporto potrà essere privo di impatti negativi, prima di tutto in termini ambientali, si dovranno individuare le misure più avanzate per evitarli il più possibile, per mitigarli e per compensarli. Da questo punto di vista, il giudizio su quanto prospettato dal masterplan è positivo.
- **Piani di gestione della sostenibilità** (energie rinnovabili, gestione idrica, cantieri e ristrutturazioni, aeroporti collegati a centralità urbane, integrazione multimodale, qualità architettonica). Si veda quanto affermato relativamente ai punti specifici.
- **Integrazione multimodale tra trasporto aereo, treno ad alta velocità e reti regionali e locali, nonché car pooling.** Si ritiene che le

soluzioni infrastrutturali prospettate, peraltro, per quanto riguarda la ferrovia, prive di piano d'esercizio, siano insufficienti per raggiungere i livelli di riduzione del traffico individuale indicati nello scenario "Best" e si teme che, in assenza di interventi esterni importanti certi, il modal split al 2037 possa attestarsi poco al di sotto delle percentuali attuali.

- **Connettività con la rete ferroviaria ad alta velocità.** Nella misura in cui l'integrazione con la rete ferroviaria ad alta velocità potrebbe influire positivamente sulla riduzione dei voli a corto raggio, si ritiene che l'assenza di una fermata AV in aeroporto, collocata su una linea AV/AC passante (per esempio Mestre-Trieste) rappresenti un punto fortemente critico.
- **Attrattività aeroportuale in equilibrio con l'attrattività dei centri urbani.** Sebbene si ritenga che il rapporto possa essere fortemente migliorato, non si ravvisano minacce in tal senso dalle previsioni del masterplan.
- **Riduzione della mobilità automobilistica.** Si veda quanto chiamato in causa al punto terzo. In aggiunta si invita a riflettere su un'ipotesi aggiuntiva di best performance modal split in caso di ottimizzazione delle connessioni di trasporto pubblico, al di là di quanto imposto dalle attuali condizioni al contorno.
- **Monitoraggio su qualità dell'aria e rumore.** Il giudizio su quanto prospettato dal masterplan è positivo.
- **Integrazione con piani territoriali strategici e piani della mobilità.** La sostanziale assenza di istanze di co-pianificazione tra istituzioni si ripercuote negativamente su misure di sostenibilità aggiuntive che potrebbe diventare possibili, dovendo pertanto sostenere dei costi opportunità ambientali.
- **Partenariato forte tra tutte le autorità e portatori d'interesse coordinati da pianificatori territoriali.** Si veda quanto chiamato in causa al punto precedente. Come organizzazione di pianificatori territoriali si sottolinea inoltre l'assenza della nostra figura professionale dal processo di pianificazione in discussione.
- **Connessione degli aeroporti con la struttura insediativa policentrica europea.** L'assenza di una co-pianificazione interistituzionale comporta anche l'assenza dell'integrazione dell'infrastruttura aeroportuale nella rete delle località centrali, comprese altre grandi infrastrutture, con ruoli e funzioni differenziati su base gerarchica. Con riferimento agli aspetti della sostenibilità, si ravvisa anche qui la probabile presenza di costi opportunità ambientali.

Fine del documento

# Masterplan 2023-2037 dell'aeroporto di Venezia

## Dibattito pubblico

### Osservazioni per l'incontro con gli ordini professionali

di Markus Hedorfer, vicepresidente ECTP-CEU, 31 maggio 2023

Il Consiglio europeo dei pianificatori territoriali / urbanisti (ECTP-CEU, European council of spatial planners – Conseil européen des urbanistes) è la federazione delle organizzazioni nazionali europee in rappresentanza di circa 40.000 pianificatori territoriali / urbanisti professionali. Membri effettivi italiani dell'ECTP-CEU sono l'ASSURB (Associazione nazionale degli urbanisti e dei pianificatori territoriali e ambientali, membro fondatore dell'ECTP-CEU) e l'INU (Istituto nazionale di urbanistica).

L'ECTP-CEU si occupa da tempo delle grandi infrastrutture e del loro rapporto con le città e con il territorio in generale. Nel corso dell'assemblea generale primaverile del maggio 2019, tenutasi a Madrid, l'ECTP-CEU ha adottato, dopo alcuni mesi di elaborazione anche in cooperazione con ADP (Aéroports de Paris), un **Manifesto su aeroporti e città in Europa** (titolo originale in inglese *Manifesto on airports and cities in Europe*), nel quale vengono enunciati alcuni principi sulle quali la comunità dei pianificatori chiede ai gestori aeroportuali un impegno concreto, procedendo possibilmente a una sottoscrizione formale del Manifesto stesso. Nel punto elenco che segue vengono richiamati i singoli principi enunciati nel *Manifesto*, senza tuttavia citarli per esteso, indicando per ciascuno di essi quali sono, secondo l'autore, le eventuali criticità.

- **Sostenibilità e qualità ambientale d'avanguardia.** Tenendo presente che nessun aeroporto potrà essere privo di impatti negativi, prima di tutto in termini ambientali, si dovranno individuare le misure più avanzate per evitarli il più possibile, per mitigarli e per compensarli. Da questo punto di vista, il giudizio su quanto prospettato dal masterplan è positivo. Si comprende che, per la natura stessa del masterplan, limitato, con poche eccezioni, al solo sedime aeroportuale, non è stato possibile prevedere importanti misure compensative a distanza. Si invita pertanto il gestore aeroportuale a farsi promotore nell'immediato futuro di tali misure presso gli enti preposti alla pianificazione territoriale generale e settoriale.
- **Piani di gestione della sostenibilità** (energie rinnovabili, gestione idrica, cantieri e ristrutturazioni, aeroporti collegati a centralità urbane, integrazione multimodale, qualità architettonica). Si veda quanto affermato relativamente ai punti specifici.
- **Integrazione multimodale tra trasporto aereo, treno ad alta velocità e reti regionali e locali, nonché car pooling.** Si ritiene che le



soluzioni infrastrutturali prospettate, che, per quanto riguarda la ferrovia, sono peraltro prive di piano d'esercizio, siano insufficienti per raggiungere i livelli di riduzione del traffico individuale indicati nello scenario "Best" e si teme che, in assenza di interventi esterni importanti certi, il modal split al 2037 possa attestarsi poco al di sotto delle percentuali attuali. Per migliorare questa prospettiva è necessario che il gestore aeroportuale si faccia promotore presso gli enti territoriali e le aziende di trasporto pubblico (ferro, gomma e acqua) per elaborare una strategia comune per arrivare al livello di integrazione richiesto dal *Manifesto*: ferrovia AV passante in aeroporto; ferrovia non AV in aeroporto, anche con fermata di testa; collegamenti pubblici veloci, preferibilmente su ferro (per esempio tram-treno) con l'area urbana e l'area e la regione metropolitana; co-gestione delle soluzioni di car pooling già ipotizzate dal masterplan.

- **Connettività con la rete ferroviaria ad alta velocità.** Nella misura in cui l'integrazione con la rete ferroviaria ad alta velocità potrebbe influire positivamente sulla riduzione dei voli a corto raggio, si ritiene che l'assenza di una fermata AV in aeroporto, collocata su una linea AV/AC passante (per esempio Mestre-Trieste) rappresenti un punto fortemente critico. Si invita il gestore aeroportuale a farsi promotore presso gli enti preposti alla pianificazione della mobilità e delle infrastrutture ferroviarie di trovare soluzioni adeguate, in linea con il *Manifesto su aeroporti e città in Europa*, per realizzare nel terminal aeroportuale di Venezia una stazione ferroviaria su linea AV passante senza penalizzare, in termini di tempi di percorrenza, le connessioni passanti sulla direttrice in questione.
- **Attrattività aeroportuale in equilibrio con l'attrattività dei centri urbani.** Non si ravvisano minacce in tal senso dalle previsioni del masterplan. Tuttavia, il rapporto tra aeroporto e territorio può essere fortemente migliorato, sia a beneficio della gestione aeroportuale in termini di incremento della quota business dei movimenti in linea con le previsioni del masterplan, sia soprattutto a beneficio della città in termini di attrattività economica. Si invita la gestione aeroportuale a esplorare strumenti di sinergia finanziaria ed economica con i settori attivi dell'area metropolitana e con altri potenziali investitori, anche per attivare ulteriori meccanismi compensativi, per esempio nel sociale, degli impatti.
- **Riduzione della mobilità automobilistica.** Si veda quanto chiamato in causa al punto terzo. In aggiunta si invita a riflettere su un'ipotesi aggiuntiva di best performance modal split in caso di ottimizzazione delle connessioni di trasporto pubblico locale, metropolitano, regionale e sovraregionale, al di là di quanto imposto dalle attuali condizioni al contorno. Si ritiene che il margine di miglioramento sia notevole in caso di efficace co-pianificazione con

gli altri decisori pubblici, anche per esempio riducendo il prezzo dei biglietti del trasporto pubblico locale allineandoli a quelli delle normali corse urbane, come avviene per esempio in Germania per favorire l'uso del mezzo pubblico, rendendolo concorrenziale, soprattutto per la popolazione locale.

- **Monitoraggio su qualità dell'aria e rumore.** Il giudizio su quanto prospettato dal masterplan è positivo.
- **Integrazione con piani territoriali strategici e piani della mobilità.** La sostanziale assenza di istanze di co-pianificazione tra istituzioni si ripercuote negativamente in termini di opportunità non colte (sostenendo quindi dei costi opportunità) in relazione sia a possibili misure di sostenibilità aggiuntive, sia al miglioramento complessivo dell'efficienza della mobilità delle persone nell'area e nella regione metropolitana, ma anche in tutto il bacino territoriale di riferimento dell'aeroporto di Venezia (nord-est italiano e parti di Austria, Slovenia e Croazia). Si invita il gestore aeroportuale a farsi promotore di una politica in questa direzione.
- **Partenariato forte tra tutte le autorità e portatori d'interesse coordinati da pianificatori territoriali.** Si veda quanto chiamato in causa in alcuni dei punti precedenti a riguardo della sostanzialmente inesistente co-pianificazione tra enti. Con riferimento alla terminologia in uso nella legislazione urbanistica veneta (nello specifico all'articolo 15 della LR 11/2004), si rileva in questo contesto come il termine "co-pianificazione" deve essere inteso come un effettivo processo di pianificazione comune, per esempio nell'ambito di un apposito ufficio di piano con una propria équipe di pianificatori, esperti di settore e segreteria. Come organizzazione di pianificatori territoriali si sottolinea inoltre l'assenza della nostra figura professionale dai processi di pianificazione attualmente in essere.
- **Connessione degli aeroporti con la struttura insediativa policentrica europea.** L'assenza di una co-pianificazione interistituzionale comporta anche l'assenza dell'integrazione dell'infrastruttura aeroportuale nella rete delle località centrali, comprese altre grandi infrastrutture, con ruoli e funzioni differenziati su base gerarchica. Si ravvisa anche qui la probabile presenza di costi opportunità sia in termini ambientali, sia in generale in termini sociali, economici e finanziari.

Fine del documento



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Leonardo Global Solutions Spa**

31 maggio 2023

Spettabile  
**SAVE S.p.A. Unipersonale**  
**Viale G. Galilei, 30/1**  
30173 Tessera - Venezia (VE)  
*c.a. Ing. Corrado Fisher*

e.p.c

**Leonardo S.p.A**  
**Divisione Velivoli**  
Piazza Monte Grappa 4  
00185 Roma  
*c.a. ing. Riccardo Busca*

Data: 31 maggio 2023

**Oggetto:** "Aeroporto Marco Polo di Venezia - Osservazioni al piano di sviluppo aeroportuale (Masterplan) 2023 - 2037"

Spettabile SAVE S.p.A,

con riferimento al piano di sviluppo dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia in oggetto, la Leonardo Global Solutions S.p.A, in qualità di proprietaria del complesso immobiliare a destinazione industriale di Tessera (VE) Via Triestina 214, rappresenta che, da una verifica preliminare degli elaborati grafici di progetto pubblicati nel **Master Plan 2037**, risulterebbe che l'intervento di prolungamento della Taxi Way, funzionale allo sviluppo del Settore Logistico dell'aeroporto, interessa parte del sedime del suddetto complesso immobiliare.

L'elaborato grafico di pag. 59 del Master Plan definisce infatti che la nuova Taxi Way venga in parte realizzata sul sedime già di proprietà della Leonardo Global Solutions Spa e in uso alla Leonardo S.p.A per le attività produttive nel settore aeronautico.

Ciò premesso, riteniamo necessario un confronto per valutare e condividere, anche di concerto con Leonardo S.p.A, una soluzione alternativa e/o integrativa orientata a mitigare i potenziali



Leonardo Global Solutions  
Società per azioni con unico socio  
Direzione e coordinamento:  
Leonardo - Società per azioni

Sede legale:  
Piazza Monte Grappa, 4 - 00195 Roma  
tel. +39 06 324731 - Fax +39 06 3208621  
Cap. Soc. € 51.000.000,00 i.v.  
Iscrizione al Registro Imprese di Roma  
Partita IVA e C.F. 08436391000  
Sede operativa:  
Via Pastrengo, 20 - 00185 Roma  
tel. +39 06 455381 - Fax +39 06 3208621



Sistemi di Gestione per la Qualità, l'Ambiente e la Salute e Sicurezza sul Lavoro certificati in conformità alle norme internazionali di riferimento.

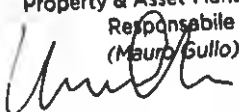


rischi rappresentati dalla nuova taxy way per le attività velivolistiche di stabilimento e per il futuro sviluppo industriale del sito.

Certi che le presenti osservazioni vengano accolte e valutate positivamente, rimaniamo a disposizione per un tavolo di confronto.

Cordiali saluti

**LEONARDO GLOBAL SOLUTIONS S.p.A.**  
Real Estate, Facility & Environmental Services  
Property & Asset Management  
Responsabile  
(Maurizio Gullo)







**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



## **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Ordine degli Ingegneri della Città  
Metropolitana di Venezia**

1 giugno 2023  
Aggiornato al 6 giugno 2023



Ordine degli Ingegneri della Città Metropolitana di Venezia

*Osservazioni*

## **PREMESSE E ASPETTI GENERALI**

0) La redazione dello Studio Preliminare del Masterplan 2023-2037 dell'Aeroporto di Venezia definisce le linee di indirizzo per la pianificazione strategica, a breve e medio termine, del contesto aeroportuale e definisce gli scenari di sviluppo del traffico aereo e i fabbisogni infrastrutturali, oltre a tutti i conseguenti aspetti di carattere urbanistico.

Il Masterplan pertanto rappresenta uno strumento che si colloca nell'ambito della Pianificazione strategica regionale, dove il PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento) stabilisce le finalità e le politiche territoriali articolate per *Temi, Obiettivi strategici e Obiettivi operativi*.

In questo contesto, lo scenario Europeo, nella sua dimensione globale, prevede una maglia reticolare di città connesse (nodi) da corridoi che rappresentano il primo livello di relazione.

Successivamente la maglia è raffittita e, al proprio interno, prevede una serie di maglie secondarie sempre più fitte, che operano per rendere maggiormente efficaci i Paesi, le Regioni i Territori e consentire di favorire e promuovere la complessa rete di rapporti, che risultano elementi vitali per l'Unione Europea.

Secondo questi principi e in questo scenario il PTRC 2020 (approvato dal Consiglio regionale nel giugno 2020) rappresenta il Veneto nella trama europea di relazioni dove la crescita sociale, culturale ed economica passa necessariamente attraverso il riconoscimento, l'efficienza e l'efficacia delle diverse reti di relazioni alle diverse tematiche e alle diverse scale di interesse.

Il Masterplan dell'Aeroporto di Venezia, quale strumento di programmazione degli interventi, si pone con un approccio di

modernizzazione del sistema di reti e nodi del Nord Est per la mobilità di persone e di merci, deve pertanto avere la sua forza ed efficacia per promuovere la crescita del territorio e deve dare risposte e soluzioni alle aspettative e alle finalità previste per lo sviluppo socio-economico in coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, secondo un processo partecipativo che veda coinvolti tutti, Amministrazioni dello Stato e locali, Università e Centri di ricerca, Ordini professionali, parti sociali, economiche, culturali, turistiche etc. Il Masterplan risulta coerente con gli obiettivi e strategie previste nel recente Piano Regionale dei Trasporti (PRT) approvato il 14/07/2020 dal Consiglio Regionale.

1) L'illustrazione da parte dei relatori ha evidenziato gli scenari della pianificazione a breve e medio termine, con l'assetto urbanistico e infrastrutturale degli interventi.

Si evidenzia come le scelte progettuali dello studio preliminare dello stesso Masterplan, che comunque potranno successivamente essere approfondite con la redazione definitiva del Masterplan, hanno posto una particolare attenzione più sugli aspetti trasportistici aeronautici e sui servizi a terra ai passeggeri, i quali, ovviamente, rispondono alle principali finalità ovvero lo scenario e lo sviluppo del traffico aereo e i relativi fabbisogni infrastrutturali, ma non hanno posto una particolare attenzione al tema della "Città aeroportuale" un tempo prevista come elemento di sviluppo dell'Aeroporto Marco Polo (un tempo era stato previsto il progetto di Frank Gehry per la Darsena, per il Casinò, ed altre opere), a parte un riferimento ad un piccolo albergo e il rapporto non definito con il Comune di Venezia per lo sviluppo del Terminal di Tessera.

2) Il Masterplan si estende sia sui terreni propriamente attribuibili al sedime aeroportuale, un'area che si estende tra la Laguna e la terraferma, sia su terreni ad esso non corrispondenti.

Considerato che si tratta di un'opera pubblica infrastrutturale di rilevanza nazionale, dovrà essere prevista una specifica Variante diretta agli strumenti regionali, provinciali o metropolitani e comunali. Ciò però non avverrebbe sugli ambiti di non diretta competenza del demanio aeroportuale riferibili all'ENAC, come per le aree "Agrivoltaiche" a

Nord o di altre ipotesi a carattere ambientale poste al di fuori del sedime aeroportuale vero e proprio.

Per tutte queste aree la coerenza sullo *jus aedificandi* e su tutte le destinazioni d'uso, e le localizzazioni urbanistiche (standard urbanistici, opere di urbanizzazione primaria e secondaria, impianti infrastrutturali di altre amministrazioni dello Stato e locali come Regioni, Province, Comuni), sono definite ancora dalla pianificazione regionale e in istanza dal PRC, cioè dal PAT (Piano di assetto del territorio) e dai PI (Piani degli Interventi, che, come è noto, possono essere molteplici e non interessare l'interesse del territorio comunale).

3) È stato posto l'accento sul fatto che nel Masterplan non è prevista una terza pista (attualmente sono presenti due piste, ma l'interesse tra le due opere non consente l'utilizzo simultaneo per le operazioni di volo).

Questo potrebbe rappresentare un segnale di debolezza strategica per il futuro dell'Aerostazione che, per i prossimi anni, si pone a *“diventare come nodo intermodale completo con l'arrivo del collegamento ferroviario e la stazione in aeroporto”* e candidarsi a dare una significativa risposta *“per soddisfare due ordini di esigenze: da un lato l'alimentazione del corridoio trans-europeo (...) e dall'altro il posizionamento dello scalo quale primo gate intercontinentale dell'Euroregione alpina orientale ed alto adriatica”*.

Pur considerando le oggettive difficoltà per la presenza di aree e siti ambientali e paesaggistici di particolare pregio e fragilità,, sarebbe stato opportuno, forse, proporre soluzioni compatibili, anche se probabilmente una nuova ulteriore pista potrebbe non essere necessaria perché o non si raggiungerà il limite di passeggeri di soglia per la sua realizzazione (che, non è chiaro dipendendo il numero degli aerei in atterraggio e decollo dalle loro dimensioni), oppure si passerà al decollo verticale prima che ciò avvenga (ma le stime ONU parlano di un aumento di 7 volte del turismo mondiale nei prossimi 3 o 4 decenni; certamente inferiore in Europa, ma comunque significativo).

La mancanza strategica di *visioning* del Masterplan, su questi importanti scenari di programmazione comporta quantomeno alcune riflessioni di carattere strategico e politico per il futuro dello scalo.

4) Nel ricordare che il 05 ottobre del 2022 Gruppo Save e AdSPMAS hanno sottoscritto insieme ad altri soggetti il Patto per lo sviluppo del Sistema Logistico, quale strumento condiviso per il raggiungimento degli obiettivi Comuni, appare opportuno evidenziare la necessità di avviare insieme all' Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSPMAS) una sinergia di azioni comuni volte a perseguire nel miglior modo gli obiettivi comuni.

Sembra trasparire come effetto della matrice di origini e destinazioni solo il territorio da cui deriverebbe il potenziale che sostiene sia lo scalo di Venezia che il sistema Aeroportuale Veneto, attrattività su un potenziale che si vuole dimostrare forse più ampio di quello che realmente è, e che comunque potrebbe essere, alludendo anche a regioni estere come Croazia e Slovenia.

Sarebbe invece opportuno essere in coerenza con le finalità previste dal PTRC, che proprio al Tema "*Mobilità*" definisce e stabilisce gli Obiettivi strategici (riconoscere i sistemi aeroportuali del Veneto quali poli di rango internazionale, favorendone l'interconnessione con la rete principale della mobilità veneta) e Obiettivi operativi (mettere a sistema il sistema degli aeroporti, il sistema della portualità e promuovere la logistica).

Il Masterplan al punto 8 "*Intermodalità – trend, mobilità futura e azioni a sostegno della sostenibilità*", definisce alcune proposte per promuovere la mobilità futura, in primis il nuovo collegamento ferroviario e la stazione ferroviaria di Alta Velocità, quale elemento nodale e strategico per l'intermodalità, ma le proposte non sembrano abbastanza sviluppate, ancorché, si ribadisce, si tratti di uno studio preliminare di un Masterplan.

5) Il concetto di Masterplan non esiste nell'ordinamento urbanistico italiano e, come correttamente riconosciuto nei documenti, esso è definito come "Piano di Sviluppo Aeroportuale"

L'uso di questo termine potrebbe però far sorgere alcune difficoltà interpretative con la normativa propria dell'urbanistica concordata tra Piano regolatore aeroportuale e Piani ordinari di altre amministrazioni.

Non appare altresì chiaro l'intento nei confronti delle aree prossime allo scalo nemmeno da parte delle amministrazioni locali (Città

Metropolitana di Venezia e Regione del Veneto); a tal fine è stato già sottolineato che oltre alla dicitura Masterplan è usata la più appropriata dicitura di Piano di Sviluppo aeroportuale.

6) Il Masterplan propone interventi che migliorano l'assetto infrastrutturale del sistema TPL su gomma per una migliore fruibilità da parte dell'utenza anche connessa con la futura realizzazione della bretella ferroviaria e relativa stazione. Appare opportuno auspicare comunque la necessità di intraprendere azioni di coordinamento e potenziamento del sistema di intermodalità del sistema di TPL gomma, ferro, acqua insieme agli e con i principali gestori dei servizi di TPL che potranno avvenire mediante opportune intese ed accordi con i medesimi.

Appare opportuno evidenziare anche un mancato approfondimento del rapporto con il Terminal comunale dei trasporti lagunari e dei rapporti con la città e il Comune.

Così come appare poca attenzione agli hub dedicati al trasporto pubblico locale (ACTV e ATVO) da parte di un Gateway che dovrebbe riferire la propria forza nei confronti sia con la rete delle connessioni monomodali tra aviomobili e con le diverse destinazioni e differenti tratte di trasporto (intercontinentale verso continentale), ma anche con il proprio territorio regionale e locale, soprattutto per alcune destinazioni di forte rilievo e impatto socio-economico e turistico non servite direttamente dal sistema ferroviario: le città d'arte, il sistema delle spiagge (Jesolo, Chioggia-Sottomarina, Lido di Venezia), il sistema della Montagna, con particolare attenzione (e/o preoccupazione) proprio alla prossime Olimpiadi invernali Milano –Cortina 2026.

In conclusione lo “Studio preliminare del Masterplan 2023-2037”, fatte le dovute e accurate analisi, stime e previsioni dei dati (passeggeri, merci, traffico aereo, investimenti e sostenibilità finanziaria, ...) illustra significativamente e in maniera ben articolata le linee strategiche di sviluppo (“*i driver della pianificazione aeroportuale*”) e rappresenta il documento per avviare il dibattito pubblico, ai diversi livelli, per la partecipazione e discussione e successivamente potrà essere avviato l'iter procedurale per la redazione del definitivo Masterplan o, per meglio dire, Piano di Sviluppo Aeroportuale.



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



## **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Luciano Pasinetti**  
Associazione “Un nuovo volto per  
Mestre”

1 giugno 2023



Sono Pasinetti Luciano, rappresento l'Associazione Un Nuovo Volto per Mestre da 30 anni iscritta all'Albo Comunale delle Associazioni.

Al nostro attivo il salvataggio dalla speculazione edilizia dello Stadio Francesco Baracca e molte altre iniziative.

Ho spostato la mia attività nei social perché è l'unico modo di comunicare con un vasto pubblico. In attivo molti video con lo pseudonimo di manolo3049, generalmente incentrati sull'ambiente (oltre 63.000 visualizzazioni).

La proposta che presento trae conseguenza dai seguenti documenti:

Tracciati radar delle emissioni degli aerei in fase di atterraggio e di decollo a confronto con la distanza dalle centraline per il rilevamento degli inquinanti nell'aria;  
numero passeggeri annui transitati nell'aeroporto di Tessera;  
numero dei giorni di superamento del valore limite giornaliero dal 2003 al 2022.

#### Risultati

A fronte di un numero progressivamente in aumento di passeggeri si è verificato, in controtendenza, una diminuzione dei valori dell'inquinamento rapportato alle polveri sottili PM10.

I punti che dovrebbero essere maggiormente interessati alle scie degli aerei sono: Il Parco di San Giuliano e Tessera. Ho tutti i risultati dei campionamenti e riscontro che i valori, peraltro oltre i limiti, del Parco di San Giuliano sono quasi dentici alle stesse località di Mestre.

#### Proposta

Sollecitare Arpav che tiene un atteggiamento ambiguo non rispondendo alle mie richieste di chiarimenti inerente una centralina fissa che dovrebbe, secondo la Carta Tecnica Regionale, essere installata nel Parco di San Giuliano.

Lo spostamento di una antenna per avere una migliore conoscenza dell'inquinamento a Mestre.

Ogni decisione sull'aumento della frequenza dei voli dovrebbe essere determinata da risultati delle analisi delle centraline.

Per quanto concerne Venezia non risulta essere minimamente interessata dai voli degli aerei di Tessera, l'inquinamento è stanziale.

Tocca al Comune di Venezia su sollecitazione dei cittadini contenere l'afflusso dei turisti a Venezia.

Distinti saluti



3 allegati





### Passeggeri annui

Anno ↕	Passeggeri ↕
2000	4.135.608 (▲8,6%)
2001	4.178.285 (▲1,0%)
2002	4.216.398 (▲0,9%)
2003	5.304.597 (▲25,8%)
2004	5.871.415 (▲10,7%)
2005	5.780.783 (▼1%)
2006	6.296.345 (▲8,9%)
2007	7.032.499 (▲11,7%)
2008	6.848.244 (▼2,6%)
2009	6.655.612 (▼2,8%)
2010	6.801.241 (▲2,2%)
2011	8.507.691 (▲25,1%)
2012	8.110.520 (▼4,7%)
2013	8.327.899 (▲2,7%)
2014	8.407.935 (▲1,0%)
2015	8.735.876 (▲3,2%)
2016	9.624.748 (▲10%)
2017	10.355.205 (▲7,7%)
2018	11.184.608 (▲7,8%)
2019	11.561.594 (▲3,4%)
2020	2.799.688 (▼71,8%)
2021	3.437.204 (▲22,8%)





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Leonardo  
Muccioli**

1° giugno 2023

## **Trascrizione colloquio con Leonardo Muccioli**

Leonardo Muccioli abita a Tesserà da 35 anni e tre anni fa ha scritto una petizione per mettere in sicurezza il tratto di strada che va da Mestre all'Aeroporto: Via Orlanda (una strada che parte da San Giuliano e arriva alla farmacia di Tesserà).

La strada in questione è statale con parti a concessione comunale ed è fortemente interessata dal traffico da e per l'aeroporto Marco Polo. Attraverso la petizione, che ha raccolto 1570 firme, i cittadini hanno chiesto di mettere in sicurezza il tratto di strada e realizzare una pista ciclabile su Via Orlanda.

In risultanza alla petizione, Anas ha approvato l'intervento e son stati stanziati 2,9 milioni di fondi PNRR per la realizzazione della pista ciclabile.

Attualmente, il Comune dichiara che l'intervento si trova in fase di progettazione, anche se, afferma Leonardo Muccioli, un consigliere della Municipalità di Favaro ha riferito che entro il 2023 non si sarebbe riuscita a realizzare la pista e che di conseguenza si sarebbero persi i fondi PNRR.

Pertanto, il cittadino chiede a Save di attivarsi per accelerare i tempi e supportare la richiesta di realizzazione della pista ciclabile, essendo parte interessata dato che sulla strada avvengono numerosi spostamenti da e per andare l'aeroporto. Inoltre, sottolinea Leonardo Muccioli, la realizzazione della pista ciclabile andrebbe incontro agli obiettivi di riduzione dell'utilizzo dell'auto privata e le strategie di sostenibilità presentata da Save durante tutto il corso del dibattito pubblico.

In particolare, Leonardo Muccioli crede che Save dovrebbe interessarsi maggiormente alla questione sollevata perché molti loro lavoratori abitano a Tesserà e si sposterebbero in bicicletta per raggiungere l'aeroporto: come si può parlare di mobilità sostenibile se si mettono le persone nella condizione di muoversi in bicicletta?

Ha poi specificato che esiste già un pezzo di pista ciclabile da San Giuliano che arriva a Tesserà (argine laguna, Osellino), ma non è una strada percorribile per andare a lavorare, va bene nel fine settimana. Via Orlanda è il tratto più funzionale per recarsi a lavoro in bicicletta e favorire la mobilità sostenibile.

Infine, Leonardo Muccioli ha concluso dicendo che Tesserà è invasa dalle auto parcheggiate e in movimento, che intasano il traffico, rendono pericolosa la strada e impattano sull'ambiente e la vivibilità della zona. Pertanto, chiede che venga davvero favorito l'utilizzo della bicicletta per diminuire la pressione delle auto.

**Data: 1° giugno 2023**





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da

**Luca Fattambrini**

Forum dell'Aria

5 giugno 2023

**Quaderno del FORUM DELL'ARIA** presentato da Luca FATTAMBRINI

<http://www.forumdellaria.it/> <https://www.facebook.com/ForumdellAria/> [forumdellaria@gmail.com](mailto:forumdellaria@gmail.com)

## **Introduzione**

Le controversie sul clima sono aumentate negli ultimi anni, con importanti sentenze dei tribunali che hanno spinto i governi, supportati anche dalla nuova direttiva sulla qualità dell'aria, a riconoscere le proprie responsabilità climatiche nei confronti dei cittadini. L'aumento del traffico aeroportuale dello scalo di Venezia derivante dal Masterplan 2023/2037 pone in rilievo situazioni simili a quelle dell'aeroporto di Heathrow e di Vienna-Schwechat.

## **Cos'è il FORUM DELL'ARIA**

Le associazioni, i comitati firmatari impegnati in tanti ambiti della difesa della salute e dell'ambiente (acqua, aria, suolo, aree naturali) dagli inquinamenti, dalla cementificazione, dalle opere inutili e dannose costituiscono a partire dal novembre 2016 il "**Forum dell'aria**". Le Associazioni che si riconoscono in questo quadro di intenti lanciano a partire dal mese di novembre una campagna d'informazione che crei una rete nel territorio con momenti di sensibilizzazione, con azioni di mobilitazione e di sensibilizzazione della popolazione e delle forze sociali. Nel Veneto, la Pianura Padana in generale secondo l'Organizzazione mondiale della sanità è una delle aree più inquinate dell'intero continente europeo.

## **La proposta di revisione della normativa sulla qualità dell'aria**

Dalla Comunità Europea, arriva la proposta della nuova direttiva sulla qualità dell'aria, approvata il 26 ottobre 2022, vedrà la percentuale di popolazione europea esposta a livelli elevati di inquinamento al 97% per l'ozono, 81% per il PM10 e al 94% per il biossido di azoto. Il focus comunitario sulla pianura padana individua che il traffico auto pesa per dal 10% al 30% mentre l'agricoltura può arrivare la 40%. Interessanti i nuovi orientamenti che porterà (probabilmente tra un anno), dopo la consultazione con gli organi tecnici nazionali e il trilogio al testo finale. In sintesi, i contenuti della nuova direttiva: allineamento con le raccomandazioni dell'OMS, armonizzare i modelli di monitoraggio, inserire nel monitoraggio nuovi inquinanti come precursori Ozono, IPA e metalli pesanti, particelle ultrafini. Saranno individuati dei super-siti per valutazioni molto dettagliate e definito l'indicatore della media di esposizione che valuterà quanto la popolazione viene coinvolta cosicché la i cittadini verranno informati e avranno accesso alle informazioni ambientali.

## **Masterplan 2023 – 2037, dell'aeroporto Marco Polo di Venezia incremento del traffico aereo**

Nel 2022 lo scalo veneziano ha registrato 9,3 milioni di passeggeri. Nel Piano Nazionale degli Aeroporti, l'aeroporto Marco Polo, a partire dal 2012, è classificato come gate intercontinentale, insieme a Roma Fiumicino e Milano Malpensa ed è il principale scalo del polo aeroportuale del nord-est. Si stima che nel 2023, i passeggeri, possano essere oltre 11 milioni. La crescita lorda annua è del 4,3 % all'anno per arrivare a 20,8 milioni di passeggeri nel 2037. Per far fronte all'incremento delle attività di spedizione e cargo, il Masterplan 2037 prevede pertanto nuovi interventi per la realizzazione di una zona indipendente destinata alla movimentazione delle merci (Courier-city).

## **Emissioni prodotte dal trasporto aereo**

I motori-reattori delle flotte aeree utilizzano cherosene o benzina avio, combustibili costituiti da idrocarburi. La composizione delle emissioni degli aerei è identificabile in: inquinanti gassosi (ossidi di azoto NOx, ossidi di zolfo SOx, monossido di carbonio CO); inquinanti liquidi (idrocarburi incombusti); inquinanti solidi (particolato costituito prevalentemente da fuliggine, polveri di metallo, impurità, residui di additivi); non inquinanti (anidride carbonica CO2 e vapore acqueo H2O). "toxic emissions" aeroportuali nell'ambiente abitato dalla comunità insediata nelle zone circostanti, a ricoprire un'area di circa 1,000 migliaquadrate, sono state riportate 219 "volatile compound" che stagnano allo stato gassoso a temperatura ambiente.

Novantadue (92) di loro sono stati identificati e 78 di questi denotano livelli crescenti nelle zone sottovento alle piste

Le proiezioni dell'Università metropolitana di Manchester prevedono scenari per il raddoppio dei voli globali al 2050. In Europa i singoli voli medi emettono "gas serra" pari a 400 kg per ogni passeggero; equivalenti a 600 auto non catalizzate. Nel dettaglio una tratta Londra-New York-Londra genera circa 986 kg di CO<sub>2</sub> per passeggero. Un volo corto raggio Londra-Roma produce in media 234 kg di CO<sub>2</sub> per ogni utente aereo.

Le aerolinee avranno le capacità di raggiungere l'obiettivo delle zero emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2030? Quali le soluzioni operative per perseguire gli effetti del cambiamento climatico se per le flotte aeree, nonostante l'avvento di velivoli a minor impatto, gli aeromobili "volano" per 30/40 anni prima di essere dismessi a terra? Come separare il computo delle emissioni gassose generate dalle flotte nella movimentazione al suolo, nelle fasi di rullaggio prima del decollo, dopo l'atterraggio, nelle fasi di parcheggio fine volo, nelle fasi di messa in moto dei propulsori e in relazione del ciclo LTO (Landing Take-Off)? Ovvero la corsa in pista per l'involo fino al perimetro esterno del sedime aeroportuale associata con le emissioni della viabilità interna al sedime e da quelle antropiche relative al funzionamento dei terminal, dei satelliti e di tutte le attività associate.

In uno studio pubblicato su Environment International i ricercatori di King's hanno, per la prima volta, misurato le particelle ultrafini (UFP) nelle città europee, e rilevato le emissioni dagli aeroporti. Il dott. Ioar Rivas, ricercatore e autore dello studio, ha dichiarato: *"Ci aspettavamo che le emissioni del traffico fossero un'importante fonte di particelle ultrafini nelle città, ma ora sappiamo che le emissioni aeroportuali, anche se situate alla periferia della città, possono viaggiare abbastanza lontano e raggiungere la popolazione nelle aree urbane lontane dall'aeroporto"*.

### **"Contenzioso climatico", azioni legali per le conseguenze sul clima**

L'inserimento della tutela dell'ambiente nelle costituzioni nazionali è un fenomeno che ha avuto inizio in Europa intorno alla metà degli anni '70 del secolo scorso e poi da lì si è diffuso, in momenti successivi, in tutto il mondo. Alcuni studi recenti mostrano che, ad oggi, le costituzioni di oltre 150 Paesi contengono riferimenti all'ambiente.

Secondo una definizione ricorrente nella dottrina specializzata, per contenzioso climatico si intende *«qualsiasi contenzioso amministrativo o giudiziale, di livello federale, statale o locale, in cui gli atti delle parti o le decisioni dei tribunali sollevano direttamente ed espressamente una questione di fatto o di diritto riguardante le cause e gli effetti del cambiamento climatico o delle politiche ad esso correlate»*. In dottrina sono state avanzate diverse classificazioni dell'ormai ingente numero di casi riconducibili alla categoria del "contenzioso climatico".

### **Sentenze in materia di aumento del traffico aeroportuale**

- Federal Administrative Court, In re Vienna-Schwechat Airport Expansion, sentenza del 02.02.2017:

Alcune ONG austriache avevano impugnato davanti al Tribunale amministrativo federale la decisione delle autorità del Land di consentire la realizzazione di una terza pista aeroportuale. Le ONG sostenevano che le autorità, in base alla legislazione di settore, avrebbero dovuto considerare, in sede di rilascio dell'autorizzazione anche l'interesse climatico. Il Tribunale amministrativo accolse le argomentazioni dei ricorrenti e quindi concluse che la decisione fosse in contrasto con gli impegni di mitigazione dei cambiamenti climatici assunti dall'Austria a livello nazionale e internazionale, nella misura in cui l'ampliamento dell'aeroporto avrebbe comportato un significativo aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

- Il 27/02/2020 La Corte d'Appello del Regno Unito ha bloccato l'espansione dell'aeroporto londinese di Heathrow, per non aver valutato adeguatamente i suoi impatti sugli obiettivi di riduzione delle emissioni assunti dal Paese nell'ambito dell'Accordo di Parigi. *"Questa sentenza dimostra che lo spirito e il testo dell'Accordo di Parigi devono essere rispettati e che i governi, le aziende e gli investitori devono ora urgentemente rivalutare e riconciliare i loro piani con il limite di temperatura di 1,5°C"*, ha detto Farhana Yamin, un avvocato specializzato in contenziosi sul clima. *"Qualsiasi cosa di meno significa che non riescono a salvaguardare il futuro dei loro cittadini e dei loro giovani. La decisione della Corte d'Appello apre la strada al governo britannico per mostrare una vera leadership alla COP 26"*. Secondo l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO), l'aviazione è responsabile di circa il 25% delle emissioni mondiali di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), uno dei gas che causano l'effetto serra, una quantità equivalente alle emissioni di un paese come la Germania.



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Loris Spinazzi**

Aps CRIAAVe

5 giugno 2023

La prima domanda è per il moderatore: ma se dal dibattito pubblico emergesse che il master plan è inapplicabile per es. perché non rispetta requisiti di sicurezza ambientale, o addirittura antitetico a norme costituzionali, qual'è l'organismo che può decidere che debba essere cassato, in tutto o in parte?

E' ormai evidente, basta rivedere i materiali del dibattito pubblico «...abbiamo studiato diversi scenari...», che il master plan è stato sviluppato in SAVE, e poi ENAC, dopo verifiche accurate per quello che riguarda soprattutto la sicurezza, l'ha adottato.

La domanda è: quali sono gli obiettivi che hanno informato il Master Plan 2037, elaborato da una società privata, i cui azionisti sono dei fondi stranieri, per quello che si sa da notizie giornalistiche, e dal sito di INFRAVIA?

I fondi, che hanno come obiettivo primario la massimizzazione dei profitti, tutto legittimo, ovviamente, purché in coerenza col dettato dell' art. 41 della costituzione, possono spendersi per il bene dell'infrastruttura aeroporto, che è patrimonio della città di Venezia e dei suoi cittadini?

Ricordo che la compagine azionaria che aveva fondato SAVE era formata dagli enti territoriali, camera di commercio, associazioni datoriali con interesse nell'ordinato sviluppo dell'aeroporto: e se oggi questi fondi, non italiani, decidessero di ritirarsi, chi garantirebbe la gestione dello scalo?

Per quanto riguarda la decisione di costruire un tunnel, per portare il treno in aerostazione, risulta molto costosa, e problematica dal punto di vista ambientale, anche alla luce dei catastrofici eventi in Emilia-Romagna, perché inserito in un territorio con notevoli problemi idraulici.

Alla domanda perché SAVE non è intervenuta su RFI che progettava sul suo sedime, è stato risposto, un po' frettolosamente, che il sedime aeroportuale non è di SAVE, ma di ENAC.

Vorrei ricordare che il sedime, sia in superficie, sia in profondità, non è né di SAVE, gestore dei servizi aeroportuali, né di ENAC, un'autorità regolatrice, ma dello Stato, quindi appartiene a tutti noi, quindi SAVE avrebbe potuto intervenire sul tema. Se non l'ha fatto vuol dire che condivideva questo progetto, e non può esimersi dal rispondere quando gliene viene chiesto conto, tenendo ancora una volta a mente l'art. 41, nella parte in cui recita: «...Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza...»

Se una persona in un ambiente chiuso si trova con l'acqua alla gola, bastano poche gocce d'acqua per farla annegare: così sono i cittadini di Venezia insulare, in un ambiente delimitato anche pochi(!?! ) turisti in più (comunque qualche milione) possono decretare la fine della vivibilità, già in buona parte compromessa di questa città.

SAVE vuole essere complice del destino drammatico della città e dei suoi pochi cittadini rimasti?

Sulla famigerata quarta pista, la d.ssa Scarpa ha affermato che fino al 2047 non ci potrà essere, ma dicendo testualmente che l'area sarà "riservata": vuol dire che per venti e più anni una notevole porzione di territorio, al di fuori del sedime aeroportuale verrà tenuta a disposizione di un soggetto privato, senza alcun titolo per limitare l'utilizzo di quel territorio per altri fini, magari più utili alla comunità?





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Associazioni TesseraBella e  
Amici della Poiana**

6 giugno 2023

## **Contributo di TB allo “Studio preliminare del MP 2023-2037”**

Anche le Associazioni TesseraBella e Amici della Poiana intendono partecipare al dibattito che si sta sviluppando attorno allo “Studio preliminare del Masterplan 2023-2037” offrendo il proprio contributo con un atteggiamento, per quanto possibile, libero da preconcetti di qualsiasi natura e con una visione sulle tematiche in esame che spazi a 360° perché mossa unicamente dalla volontà di tutelare il proprio territorio, le persone che lo abitano e lo frequentano.

Bene fa la Legge a prevedere che, prima di procedere alla realizzazione di un’opera di tale portata per il territorio, vengano coinvolti i numerosi stakeholders i quali potranno fornire indicazioni utili alla stesura finale del Masterplan. Indicazioni che NON potranno NON essere tenute in debita considerazione da ENAC e SAVE proprio in virtù del ruolo rivestito dai soggetti che li esprimono.

Prima di addentrarci nelle valutazioni relative allo “Studio” vero e proprio desideriamo condividere un paio di considerazioni di carattere generale.

La prima riguarda l’aspetto più controverso del Masterplan, e non poteva essere altrimenti perché va ad incidere su una città già pesantemente gravata da un eccessivo afflusso turistico, e riguarda il notevolissimo incremento del numero dei passeggeri e dei voli previsto da oggi al 2037. Tale incremento, di per sé, potrebbe anche non rivestire un serio problema se lo guardassimo dal punto di vista occupazionale in quanto gli studi ci dicono che per ogni milione di passeggeri trasportati si creano, fra diretti e indiretti, all’incirca un migliaio di nuovi posti di lavoro: quindi bene sul versante dell’occupazione.

E molto probabilmente non sarebbe ancora un serio problema se l’aeroporto fosse ubicato in una località disabitata e lontano da città importanti. Lo diventa invece, nel caso specifico, proprio per il contesto territoriale/sociale/ambientale in cui l’aeroporto di Venezia è insediato, cioè a Venezia, città che come già anticipato da anni soffre di problematiche legate alla grande massa di turisti che la visitano e che ancora oggi fatica a trovare soluzioni che siano veramente adeguate ed efficaci: da un lato proseguire ed implementare la vocazione monoturistica, dall’altro ricercare forme di economia che siano più rispettose delle tradizioni oppure proiettate verso l’innovazione, salvaguardando la fragilità della città e tutelando la qualità della vita per suoi abitanti.

Studi previsionali evidenziano come nei prossimi anni assisteremo ad un notevole incremento nella domanda di mobilità aerea in Italia, in Europa, nel Mondo.....non solo a Venezia quindi: questa è la tematica con cui volenti o meno dobbiamo confrontarci. Ci troviamo di fronte ad un fenomeno in atto da anni, che dobbiamo avere il coraggio di affrontare ed al quale dare delle risposte concrete utilizzando gli strumenti della lungimiranza, dello studio e della saggezza. Il nocciolo di tutta la questione è per l’appunto questo: quali risposte mettere in campo alla crescente domanda di mobilità aerea!

Noi crediamo che “fare spallucce” ignorando il problema e limitandosi ad affrontarlo giorno per giorno, sia deresponsabilizzante al pari del “mettersi di traverso” contestandolo, costruendo “muri” o “blocchi”: è una risposta che appare insufficiente inquanto la necessità e la volontà di viaggiare è uno di quei fenomeni che, ad esclusione di eventi traumatici, è inarrestabile.

*Riteniamo piuttosto che l'atteggiamento più appropriato consista nel governarlo e in tal senso vorremmo proporre alcune linee di azione senza, tuttavia, avere la presunzione che queste possano essere del tutto esaustive.*

La prima prevede **“l’attenuazione”** di tale incremento indirizzandolo, ove possibile, verso gli altri aeroporti che compongono la Rete del Nord-Est. Certamente, visionando il “Piano nazionale degli aeroporti” redatto da ENAC nell’ottobre 2022, si evince che anche per gli altri aeroporti del Nord-Est sussiste una previsione di crescita simile che va da circa il 40% al 60%. Allo stesso tempo però rileviamo come in valori assoluti l’aeroporto Marco Polo supera di gran lunga la somma di tutti gli altri messi assieme e proprio sulla base di ciò invitiamo a verificare la fattibilità di tale intervento.

L’altra azione che possiamo, o meglio dobbiamo, intraprendere consiste nell’accompagnare l’aumento previsto, con lungimiranza e conoscenza delle dinamiche ad esso collegate. E qui entra in gioco la seconda riflessione che desideriamo portare alla vostra attenzione: per governare tale processo e pianificare lo sviluppo futuro del territorio nel modo più armonioso possibile al fine di evitare contrapposizioni che non giovano a nessuno, deve esserci una piena collaborazione tra la SAVE e le Amministrazioni Locali. Riteniamo fondamentale che si superino le divergenze che quasi quotidianamente leggiamo sulla stampa: preferiremmo invece leggere la notizia che si è insediato il **“tavolo della collaborazione”** attorno al quale SAVE ed EE.LL., portatori ognuno dei propri punti di vista e delle proprie necessità, elaborino un pensiero di Sviluppo Sostenibile per Venezia ed il suo territorio, ascoltando anche i suggerimenti provenienti dai cittadini attivi nei territori.

Entrando ora nel merito del Masterplan abbiamo suddiviso le nostre valutazioni in 3 sezioni:

- Aspetti positivi.
- Criticità.
- Proposte.

#### ASPETTI POSITIVI

Vengono valutate positivamente le azioni poste in essere finalizzate al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile definiti dall’ONU per il periodo 2015-2030. La produzione e l’utilizzo di energia proveniente da fonti rinnovabili, il recupero dell’acqua per riutilizzarla in attività che non necessitano l’uso di quella potabile evitando così consumi impropri, la tutela idraulica e l’insieme degli altri interventi previsti vanno nella giusta direzione di attenzione all’ambiente.

Un’altra nota positiva è data dalla pianificazione prevista per l’area Aeroterminal. Al suo interno troviamo certamente i parcheggi (anche se ad una prima lettura ci sembra che siano meno numerosi di quelli deliberati sia dall’Amministrazione Comunale, sia di quelli inseriti nell’accordo di programma siglato tra ENAC, SAVE e Comune) e le attività commerciali e ricettive. Un primo aspetto positivo riguarda la destinazione di una parte di questi parcheggi ai residenti delle isole della laguna nord ed ai pendolari che da molti anni hanno avanzato questa richiesta e che trovano finalmente risposta. L’altro aspetto positivo consiste nella realizzazione del “parco lagunare” che, se non interpretiamo male i disegni allegati, avrebbe la funzione di cerniera fra l’abitato di Tessera e lo scalo aeroportuale superando così la separazione tutt’oggi esistente. *Rimane da valutare il destino del boschetto di pini marini che invitiamo a salvaguardare.*

#### CRITICITA’

L'incremento del numero dei passeggeri trasportati al Marco Polo (11,6 milioni del 2019, 20,8 milioni nel 2037) inevitabilmente porta con sé delle criticità che vanno a coinvolgere diversi attori: da un lato i passeggeri con la loro necessità di ricevere risposte adeguate in termini di capacità di accoglienza, di ospitalità, di spostamento; dall'altro gli abitanti del contorno aeroportuale da tutelare nella salute dall'inquinamento dell'aria e dall'inquinamento acustico e contemporaneamente a questo aspetto avere attenzione alla salvaguardia ambientale del territorio. Infine i veneziani del centro storico e delle isole ai quali consentire una qualità di vita ottimale. **Si tratta di problematiche che, come anticipato sopra, solo attraverso una progettazione e programmazione concertata con gli EE.LL. possono trovare una soluzione soddisfacente.**

Un ulteriore fattore che desta preoccupazione è relativo all'area "de-icing" che a prima vista sembra essere posizionata troppo vicino all'abitato, il che potrebbe configurarla come un aggiuntivo elemento di disturbo.

Vertiporto landside: desta preoccupazione il disturbo acustico che tale struttura potrebbe produrre essendo collocata nelle vicinanze delle abitazioni. Si consideri inoltre che è stato pubblicamente dichiarato che attualmente non ci sono studi sufficienti nel determinare l'effettivo impatto acustico provocato da questi aeromobili. **Si propone di invertire la tempistica di realizzazione, prima il vertiporto airside (più lontano dalle abitazioni) e successivamente quello landside così da avere rilevamenti acustici certi.**

#### PROPOSTE

Si chiede che venga riavviata l'attività del Gruppo di Lavoro così come si era costituito in occasione del precedente Masterplan.

Si invita a realizzare quanto prima il terrapieno vegetativo, intervento già previsto nel precedente Masterplan.

Si chiede di realizzare quanto prima l'intervento di insonorizzazione sul condominio Smeraldo, opera di mitigazione già prevista nel precedente Masterplan.

Durante l'incontro del 1° giugno è stato presentato lo studio modellistico riguardante i livelli di inquinamento acustico e dell'aria consequenziali all'aumento del traffico aereo previsto per gli anni futuri e dal quale sembra che non emergano apprezzabili scostamenti rispetto ai valori attuali. Considerato comunque, che ad eccezione del "terrapieno vegetativo" opera di mitigazione inserita all'interno del precedente Masterplan, non sono previsti ulteriori interventi di mitigazione a tutela dell'abitato di Tessera, viene proposto di acquisire il terreno agricolo che si trova tra il Forte Bazzera e l'abitato al fine di creare una nuova barriera verde piantumando alberature d'alto fusto nel caso in cui i dati risultanti dal monitoraggio che si eseguono in continuo contraddicano lo studio modellistico citato. Si ritiene infatti che i due interventi proposti all'interno dello Studio Preliminare e che vanno sotto il titolo "Paesaggio e Biodiversità" sono certamente apprezzabili e da sostenere ma, in considerazione del luogo in cui sono collocati, non hanno la capacità di proteggere, di fare filtro, di separare le abitazioni dal disturbo causato dall'attività aeroportuale.

Agrivoltaico: valutare di inserire quale opera di compensazione a favore dei cittadini del contorno aeroportuale la possibilità di costituire una Comunità Energetica che sfrutti l'energia prodotta dall'impianto agrivoltaico. Si suggerisce inoltre di coprire con pannelli fotovoltaici il park previsto nell'Aeroterminale integrando l'energia necessaria a soddisfare le esigenze della CE.

SAVE viene oggi percepita dalla cittadinanza come un soggetto che gestisce una impattante struttura “a” Tessera. Il suggerimento che si vuole proporre consiste nell’invitare SAVE a relazionarsi con il territorio in modo diverso dall’attuale, percepirsi lei stessa come una componente attiva nella vita della Comunità nella quale è inserita, sentirsi “di” Tessera, agendo “per” Tessera (dove per Tessera non si intende solo la frazione ma l’intero territorio che contorna l’aeroporto). Dovrebbe, secondo noi, farsi carico con azioni concrete delle esigenze presenti nel territorio rendendolo più accogliente e facendolo crescere anche culturalmente. Ad esempio valorizzando alcuni luoghi limitrofi quali la gronda lagunare, la Torre antica di Tessera con l’annessa chiesetta di S.Elena o il Museo Archeologico di Altino. Da qui potrebbero nascere interessanti esperienze di natura economica, culturale e sociale. E potrebbe costituire un’occasione favorevole all’immagine stessa di SAVE.

Infine ci piace concludere il documento sottolineando come durante gli incontri dell’1 e del 5 giugno siamo stati favorevolmente colpiti e sorpresi nell’apprendere che non sussiste più alcun vincolo urbanistico legato all’insediamento di una nuova pista aeroportuale al di là della Statale Triestina e che nell’area che avrebbe dovuto accoglierla viene invece prevista l’installazione di “Impianti Tecnologici e Agrivoltaico” e un’area destinata a “Paesaggio e Biodiversità” ambientale.

i Direttivi di “TesseraBella” e “Amici della Poiana”



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Alessandro  
Carrer**

6 giugno 2023



Credo che il progetto sia ambizioso, l'aumento dei passeggeri previsto implica un aumento dei numeri dei voli giornalieri non indifferente.

Penso che la realizzazione di una nuova pista potrebbe giocare a favore, in tutti i campi, però deve esserci la volontà di farla.

Così come le opere correlate: stazione dei treni (anche alta velocità), parcheggi per auto più servizi pubblici veloci ed efficienti e magari un secondo terminal in funzione della terza pista.

Inoltre, bisogna puntare ad oriente per creare nuove rotte, il viaggiatore se evita di fare scali è più motivato e felice.

Venezia ha sempre visto la presenza massiccia di turisti cinesi e giapponesi.

Potremmo avere un aeroporto al pari di Milano Malpensa o simili.





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Mauro Luciano Malo**

7 giugno 2023

Ritengo che il nuovo progetto per l'aeroporto di Venezia non sia la migliore soluzione per lo sviluppo e il rilancio della città. Un ennesimo scempio ambientale: distruzione delle ultime aree verdi lagunari che ancora resistono seppur con difficoltà – tuttora già fagocitate da strade, parcheggi e edifici –, ulteriore “cementificazione della Laguna” e definitivo stravolgimento paesaggistico-culturale dell'entroterra veneziano. Il paesaggio culturale veneziano non è solo la città di Venezia, le poche isole della Laguna – già comunque in evidente difficoltà per i milioni di turisti annui, un numero sproporzionato per una realtà così piccola – ma pure le aree limitrofe, dal litorale lidense alle barene della Laguna nord.

La difesa dei centri storici dovrebbe idealmente superare le (seppur utili) ztl, estendendosi ben oltre, nel nostro caso, al Ponte degli Scalzi o a Campo S. Barnaba, almeno qualche chilometro. Venezia, tuttavia, non gode di questa fortuna: a un paio di chilometri da S. Basilio, alla sinistra della città riposa un eccellente mostro industriale – Marghera –; a destra delle Fondamente Nove una futuristica piattaforma di collegamento attende di svilupparsi ancora, distruggendo definitivamente l'ambiente e il “verde pubblico”...alla faccia della tutela dell'ambiente, della transizione ecologica e del nuovo art. 9 Costituzione.



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Alberto  
Bernstein**

Consigliere della Municipalità di  
Venezia Murano Burano

8 giugno 2023

## **OSSERVAZIONI E NOTE AL MASTERPLAN SAVE 2023**

di Alberto Bernstein

Consigliere della Municipalità di Venezia Murano Burano  
Dirigente industriale in pensione.



Il Masterplan è il programma degli interventi/investimenti che SAVE reputa necessari per rispondere alla domanda di servizi aeroportuali e all'evoluzione del contesto normativo e operativo e quindi rispettare i suoi impegni e obblighi come concessionario.

Non è il piano regolatore aeroportuale che deve coordinarsi e integrarsi con gli strumenti di pianificazione del territorio.

## **UN AEROPORTO RESILIENTE?**

Il Masterplan predisposto da SAVE e attualmente in discussione non tiene adeguatamente conto della grande instabilità di questi anni, scommettendo su un processo di crescita lineare e graduale trasformazione senza intoppi e retroazioni dell'impresa e del suo mercato, malgrado le forti spinte conseguenti la transizione energetica e della riorganizzazione dei mercati globali.

Il piano/programma dovrebbe dimostrare di essere resiliente ai cambiamenti imprevisi ma possibili, come gli ultimi anni ci hanno dimostrato. Non lo fa.

Non sono indicate le tappe intermedie di verifica delle eventuali discrepanze tra scenario di riferimento e contesto operativo reale, in cui procedere a revisioni e correzioni del programma.

Non si può lanciare l'auto verso la meta, il cui raggiungimento può essere un percorso tortuoso e accidentato, senza dotare l'auto di freni e di volante. Un motore potente non basta.

La previsione della futura domanda di servizi aeroportuali, notevolmente superiore all'attuale, è basata solo sul numero di passeggeri in arrivo/partenza, desunto dalle previsioni aggregate dei produttori di aeromobili e delle compagnie aeree, previsioni che indicano una crescita continua della domanda anno dopo anno.

Non vengono discusse le conseguenze sulla domanda aggregata futura delle variazioni dei prezzi dei voli conseguenti alla variazione dei prezzi dell'energia, alla adozione di crescenti limitazioni alle emissioni di CO<sub>2</sub> con conseguente impiego di nuovi combustibili sintetici e introduzione di motori elettrici, a nuovi limiti alle emissioni sonore e all'inquinamento atmosferico. Le tecnologie necessarie per rispettare le richieste normative sono ancora acerbe e la loro tempestiva e diffusa disponibilità non è ad oggi affatto garantita. La questione del cambiamento tecnologico e dell'adozione diffusa delle nuove tecnologie sull'enorme parco aerei va discussa nell'ambito della formazione degli scenari di domanda/offerta.

Nel Masterplan non vengono discusse in modo analitico le dinamiche della domanda di ogni singolo segmento componente la domanda complessiva, essenziale poi per studiare la domanda di accessi per l'aeroporto e di partenze dall'aeroporto per le diverse destinazioni del territorio e quindi per valutare la funzionalità e la capienza delle reti di trasporto su superficie terrestri e acquee.

Soprattutto non viene discussa la dinamica della domanda legata al turismo per la destinazione Venezia e per la destinazione spiagge adriatiche, destinazioni che stanno manifestando evidenti segni di saturazione e congestione, addirittura tali da portare a significative restrizioni agli accessi e all'aumento dell'offerta ricettiva. Il ridimensionamento delle crociere è una dimostrazione di questa possibilità.

Il Masterplan deve affrontare queste questioni e considerare che l'aumento di traffico potrebbe non verificarsi, anche in modo significativo, con conseguenti mancati ricavi.

Il masterplan deve quindi descrivere non solo cosa si deve fare tra quello che si può fare per rispondere ad un quasi raddoppio della domanda di voli ma anche cosa fare se questa domanda dovesse bloccarsi fra pochissimi anni, a programma di investimenti già avviato.

Il Masterplan, in sintonia con il carattere turbolento della transizione economica globalmente avviata da qualche anno, dovrebbe prevedere più scenari di riferimento per domanda e offerta. Ad esempio: domanda forte sostenuta da un'offerta forte a prezzi bassi, domanda stabile con un'offerta più ricca in grado di spuntare prezzi alti e di generare un fatturato crescente pur con un numero di passeggeri stabile, ecc.

Il Masterplan non tratta poi adeguatamente la fattibilità e sostenibilità economica e finanziaria degli investimenti e non indica le misure di flessibilità necessarie a garantire l'ammortamento degli investimenti previsti al variare della domanda di servizi aeroportuali rispetto allo scenario di piano assunto.

Sarebbe stato interessante vedere lo sviluppo anno per anno degli investimenti, delle spese per la produzione, delle spese per l'adeguamento alle prescrizioni normative, dei ricavi, degli ammortamenti, dell'indebitamento, del patrimonio... per poter valutare la sostenibilità del piano non solo complessivamente ma nelle sue varie fasi.

### **UN AEROPORTO ACCESSIBILE?**

L'aeroporto è un nodo nella rete dei percorsi di viaggio. Non serve solo a smistare voli e a fornire a questi ultimi i necessari servizi a terra. È anche un momento critico nel viaggio tra origine e destinazione. Vanno esaminate le connessioni dell'aeroporto con le reti e i servizi di trasporto sul territorio che assicurano il viaggio dall'origine fino a destinazione. All'aeroporto bisogna arrivare e dall'aeroporto bisogna partire. Senza rischi di ingorghi e congestioni che portano a dover mettere in conto tempi di viaggio cautelativamente lunghi. Spesso più del volo.

L'aeroporto Marco Polo deve affrontare quindi l'evoluzione dei sistemi di trasporto sul territorio, in particolare la riduzione dell'utilizzo dell'automobile necessaria alla transizione energetica e al contenimento delle pressioni sul clima e i limiti al traffico acquatico ormai da tempo congestionato e al limite della sopportabilità. Il trasporto pubblico via acqua in ambito urbano e lagunare, quello complementare, il traffico privato non possono aumentare i volumi trasportati nei giorni e negli orari di massima domanda. Vi è poi la questione degli impatti del moto ondoso generato sulla stabilità delle strutture edilizie e sulla morfologia lagunare.

La rete dei collegamenti a terra è altrettanto importante per l'efficienza dello scalo della rete dei collegamenti aerei.

Questa rete sul territorio deve essere approfondita e valutata. Non basta pensare al cappio di collegamento con la rete ferroviaria ad alta velocità. Vanno considerati i collegamenti acquatici con Venezia e quelli con i mezzi di superficie

Anche il PUMS Metropolitano conferma che si possono realizzare solo marginali aumenti della capacità di trasporto delle persone verso Venezia, anche di quelle provenienti dall'aeroporto, almeno senza realizzare importanti nuove infrastrutture e riorganizzazioni del tessuto urbano edificato attorno al nodo della stazione di Mestre. Gli aumenti fattibili nell'arco dei prossimi dieci anni sono condizionati alla realizzazione di nuove linee e di nuovi terminal di interscambio tra mezzi su gomma mezzi su ferro e su acqua. Terminal e linee di non facile realizzazione tuttavia, per opposizioni delle comunità locali interessate e per dover superare limiti normativi (come per lo scavo di nuovi canali).

Adesso un passeggero può raggiungere la propria destinazione a Venezia in poco più di un'ora e fare il percorso inverso nello stesso tempo, con al massimo un solo cambio di mezzo tra terrestre e acqueo. La congestione a Piazzale Roma obbligherà a percorsi più complessi, tortuosi e significativamente più lunghi.

Queste difficoltà potrebbero ridurre il numero di turisti in arrivo e partenza dall'aeroporto.

### **AEROPORTO ISOLATO O INTEGRATO?**

L'aeroporto non è un'isola ma un nodo complesso delle reti territoriali. Queste reti possono sostenerne lo sviluppo e la modernizzazione dell'aeroporto oppure soffocare questi processi.

Il Masterplan non affronta il coordinamento con gli altri scali del triveneto, con gli scenari di sviluppo del tessuto produttivo e con i piani di attuazione delle infrastrutture previste dalla pianificazione territoriale comunale e metropolitana.

Manca in particolare un dialogo con il Sistema Porto e con i piani di sviluppo dei servizi ferroviari per le merci.

Anche l'integrazione con le reti locali di trasporto e in particolare con il terminal di Tessera non sono adeguatamente approfonditi.

In particolare le reti di superficie, tram, autobus elettrici veloci BRT linea 5, SFMR non vengono considerate con adeguato approfondimento.

L'allacciamento alla rete nazionale AV con una stazione interrata sembra frutto della necessità di tutelare la realizzabilità della terza pista, ora escluso ma forse in futuro necessaria visto che le due piste attuali non possono essere utilizzate contemporaneamente. La mancata tempestiva segnalazione dell'abbandono di questo vincolo che porta costi e impatti ambientali importanti per il collegamento AV sorprende alquanto, facendo pensare che questo abbandono sia solo tattico e non strategico.

Gli interventi di rinaturazione del territorio Save circostante gli impianti aeroportuali, soprattutto quelli tra la pista e la laguna e quelli nella fascia agricola lungo il fiume Dese appaiono urgenti e importanti, da avviare al più presto, anche in considerazione dei tempi necessari alla loro realizzazione ed entrata in funzione. Credo che vadano considerati interventi di compensazione del passato piuttosto che delle future realizzazioni.

### **ALTRE DESTINAZIONI POSSIBILI?**

Venezia è sicuramente il principale attrattore e motivatore del traffico dell'aeroporto Marco Polo. Certamente non il solo. Questa dipendenza dovrebbe essere superata grazie alla promozione di nuove destinazioni, in collaborazione con gli enti locali.

La città storica di Venezia poi è attualmente molto congestionata a causa del turismo. La mobilità acquea e anche quella pedonale sono in difficoltà per molte ore e per moltissimi giorni dell'anno. La pressione turistica spiazza attività consolidate e residenti.

Si parla quindi di introdurre un tetto al numero di posti letto in città e anche di introdurre un tetto al numero di accessi in città per chi proviene dal territorio circostante.

Abbiamo visto che alla fine le proteste hanno portato a un forte riduzione e alla riorganizzazione del traffico crocieristico a Venezia.

Potrebbe quindi esserci in futuro, anche prossimo, un limite al traffico in arrivo. Come accaduto per le crociere a Venezia o come accade all'aeroporto Schipol (Amsterdam).

### **UN AEROPORTO IMPATTANTE?**

L'impatto acustico e l'impatto sulla qualità dell'aria del territorio dell'aeroporto e sulle comunità circostanti sono trattati nel Masterplan in modo carente, per cui restano molte obiezioni a un aumento del traffico aereo e del traffico di accesso/partenza.

L'impatto sui lavoratori non viene trattato. Vengono trattati gli impatti sulle comunità circostanti.

Il livello del rumore è trattato senza indicare le variazioni riscontrate nei diversi giorni dell'anno e nelle diverse ore dell'anno. Le mappe con le curve delimitanti le aree di superamento dei limiti massimi non sono sufficienti.

L'aumento dell'estensione delle aree con livello di rumore superiore al massimo è molto preoccupante, anche se in queste aree vi sono e vi saranno pochi abitanti.

Anche chi vive vicino al confine delle aree con rumore superiore al massimo consentito subisce un significativo abbassamento del livello di qualità della propria vita.

L'emissione di inquinanti nell'aria dalle attività aeroportuali, dal traffico aereo, dal traffico di accesso/partenza dall'aerostazione non sono trattate con il necessario dettaglio degli effetti nell'arco dell'anno e nell'arco dei giorni critici. Una sola centralina che raccoglie gli effetti di più fonti diverse è chiaramente insufficiente. La mancanza di un numero adeguato di stazioni di rilevamento denota che la scarsa attenzione di Save al problema viene da lontano.

Con pochi dati, anche le modellazioni e le interpretazioni sono fragili.

L'impatto dell'impiego dei nuovi combustibili sintetici SAF sul raggiungimento degli obiettivi di emissione dei gas serra e sulla qualità dell'aria va trattato specificatamente così come l'impatto di tale impiego sui costi delle compagnie aeree e sui prezzi dei biglietti.

Anche il contenimento di questi impatti potrebbe portare a limitazioni al traffico aereo. Come accade a Schipol.

Grazie dell'attenzione.



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Associazione Popilia Annia APS**

8 giugno 2023

# Osservazioni al Master plan Aeroporto di Venezia 2023- 2037 di Gruppo SAVE ( 05 2023)

Associazione Popilia Annia APS | Organo di Amministrazione



# Obiettivi dichiarati del progetto Save di ampliamento dello Scalo M.Polo

- Sostenibilità ambientale, sociale e governance **(ESG)**;
- 17 obj di Sviluppo Sostenibile (SDGs) definiti da ONU 2015-30 (**NET ZERO 2030**);
- Traffico Passeggeri Venezia in Mln: 2022= 9,1    2037= 20,8    **Diff%=+128% (+9% media anno)**;
- **Analisi Benefici/Costi da Valore aggiunto diretto = 1,8**;
- **Analisi Benefici /Costi ambientali (mln €): (346) -(809) = negativo 463**
- Investimenti : **2000 €/Mln** così suddivisi:

– Infrastrutture di volo	302	Transizione energetica	168
– Terminal passeggeri	788	Tutela amb./ciclo acqua	28
– Altri edifici	43	Adeguamenti normativi & #	82
– Cargo & Courier	59	Manutenzioni (Straord.?)	135
– Intermodalità e verde	182	Mezzi e sistemi operativi	184

## Focus sui principali punti critici

***Il Master Plan si inserisce con coerenza nel contesto del PTRC 2020 (consiglio regionale Veneto) e nei termini del piano Regionale dei Trasporti (PRT) del 14/7/2020. (si rimanda a tal proposito alle premesse di cui al Quaderno Osservazioni dell'ordine degli ingegneri della Città Metr. di Venezia). Tuttavia riteniamo che il rinnovato e positivo approccio alla disciplina del Dibattito pubblico ci permetta di esporre alcune punti da approfondire nei quaderni delle «Osservazioni» a tale piano di sviluppo dell'aeroporto Marco Polo di Venezia.***

1. Tasso di crescita del 9% anno rileva alto TIRE (rendimento interno)) su attività dirette ma Benefici ambientali / costi ambientali in negativo ( pag. 21 documento di sintesi Masterplan);
2. Aumento del confine del sedime ed impatto sulle residenze marginali lungo via Triestina e Ca' Noghera;
3. Scarse possibilità di ampliamento dei servizi per l'indotto il cui sviluppo deve avvenire in aree «Quadrante» comodo per l'accesso allo scalo. Le funzioni di strutture sportive difficilmente sono compatibili con lo sviluppo di un economia concorrenziale a supporto dello scalo;
4. Condivisione massima con Enti locali (conferenza servizi) del progetto in modo da aggiornare i piani territoriali interconnessi che impattano sul territorio per implementare alcune azioni necessarie (Pums, Pat, Transizione energetica, Camb. Clima, ecc.);
5. Compensazioni per il territorio;

## Proposte per migliorare il progetto ( punto cr. 1 e 2)

- Rivalutare Ratio su Benefici/Costi ambientali ed incrementare Benefici con maggiori interventi. Valutare Aumento green belt/fascia alberata su terrapieni con pannelli alto assorbimento CO2 tipo «**CITY TREE**», su tutto il perimetro del sedime a protezione della residenza;
- L'espansione (di necessità tecnica) delle strutture per la COURIER CITY in zona Ca' Noghera implica un aumento dei movimenti di mezzi e aerei: I servizi, le **abitazioni di Ca Noghera dovrebbero essere ricollocate ed indennizzate** per l'aumentato disagio;
- Il traffico sulla Triestina ( tratto rotonda bretella – Ca' Noghera) tende ad aumentare, Occorre un **ridisegno della viabilità dedicata alla COURIER CITY e nel complesso all'accesso ai parcheggi del Marco POLO** limitando il traffico e conseguente inquinamento da motori tradizionali;
- Le aree del Vertiporto, secondo lo schema della configurazione finale del nuovo sedime, **impatta sul fronte lagunare e sull'abitato di Tessera in maniera significativa.** Va ripensata in **aree A nord Est (area Courier City?)** lontana dalle residenze e con meno impatto sulla laguna soprattutto per i collegamenti infrastrutturali;

## Proposte per migliorare il progetto ( punto cr. 3)

- Citando il MGM di SAVE ( La NUOVA del 6 apr. 2022): **Occorre ri-confermare la centralità del Quadrante di Tessera come grande area per lo sviluppo dell'indotto aeroportuale (Cittadella Aeroportuale)**. Alcune attività sono lontane dal sedime ( Marcon/ Quarto A, vedi Cucine, Catering, Logistica Dry&Frozen, servizi) o sparse per Ca' Noghera, Tessera e Campalto (parcheggi). Vanno reinserite le zone AEV del comune di Venezia necessarie per tale sviluppo e già previste nella Variante «quadrante di Tessera modificata poi con il Bosco dello Sport (ora in std by)»;
- Vanno favorite anche le PMI locali (first call) in concorrenza per alcuni servizi dell'indotto aeroportuale. **I parcheggi auto** (compresi le aree di interscambio per noleggi) devono essere previsti attorno al sedime ma **fuori dai centri abitati** o nelle sue dorsali Triestina Orlanda, come funzioni tipiche in ambito «Cittadella Aeroportuale»;

## Proposte per migliorare il progetto ( punto cr. 4)

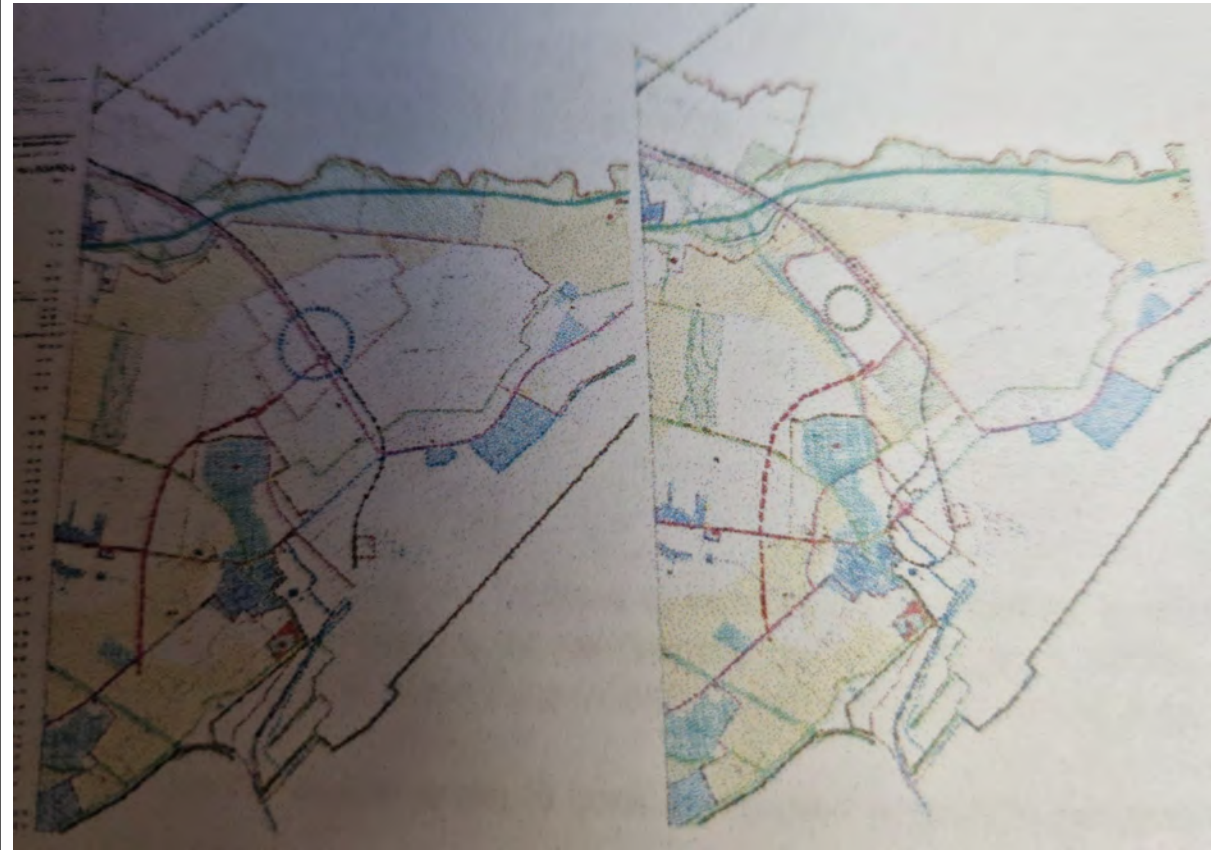
- **Ri-definire con Comune di Venezia (Pums) e Anas la viabilità specifica** aeroportuale e del «Quadrante» in modo da garantire la messa in sicurezza di Tessera e Ca' Noghera **attraverso un By PASS** che permetta a Tessera un ridisegno del centro dell'abitato funzionale altresì ad una maggiore socialità (si ritiene che il By pass debba collegare l'area «Quadrante/Bosco Sport» con via Orlanda intercettando via Borgo Pezzana uscendo a Ovest del distributore come previsto al vigente **PAT** e non come indicato a pag. 26 del doc. di sintesi;
- **Concorrere ad aumentare i servizi per Tessera (Pat).** L'abitato non ha servizi necessari per la vita quotidiana ( non alimentari, non F&V, scuole a rischio, non parcheggi per residenti), anche attraverso espansione di nuclei residenziali nell'area interna al futuro **by pass** ( fronte scuole Collodi, ex Benetazzo, area Franchin, ecc.). Ciò favorirebbe l'incremento di qualche attività e servizi per i residenti;
- Diminuzione traffico ed inquinamento portando il **TRAM sino a Tessera (Pums)**;
- Terminal e collegamento con isole e litorale: ripensare ad alternative **alle vie acque per ridurre moto ondoso** e agevolare crescita della vita nelle isole: Sub lagunare o Ropeway (Fune) utile anche per il futuro porto grandi navi (Lido ?);
- Messa a disposizione di parte della produzione del **parco agrivoltaico con una o più CER ( comunità energetica rinnovabile)** per gli abitanti della gronda (Ca Noghera, Tessera, Campalto) con vantaggi al produttore e agli utilizzatori previste dalle leggi vigenti (graduale riduzione caldaie a gas, con ibrido, «induzione» e pompe di calore per le famiglie) : **Necessario intervento comune con istanza ministeriale per modificare regolamenti** limitativi in tal senso per il gestore SAVE. Così facendo si attua nei fatti la vera transizione energetica sostenibile agendo su uno dei 3 fattori inquinanti in ambiente : quello delle caldaie e dei consumi privati locali;

## Proposte per migliorare il progetto (punto cr. 5)

- **Terminare le opere compensative del precedente Master plan;**
  - (barriere e terrapieni Tessera ex T2, marginamenti, ciclabili a Ca Noghera;
  - **Ri-Destinare la commessa C3 del master plan 2012-2022 (non più alla via ANNIA ) ma a 3 progetti come comunicato alla Soprintendenza e Segr. Beni culturali VE nel 2022 (per 765.000€) :**
    - a) acquisizione e restauro conservativo della Torre Antica e Chiesa S. Elena – S. Antonio del X-XII sec.;
    - b) restauro delle vecchie scuole di Tessera per sede civica per Antiquarium e sede Banda Tessera (100 years);
    - c) Progetto totem ( tutte le piste portano ad Altino e passeggiate patrimoniali Faro Italia Platform) in gronda
- Apertura dei servizi ai residenti con il progetto in area Terminal (T2) per aumentare la qualità di vita quotidiana togliendo i confini tra cittadini e aeroporto creando posti riparati per la sosta dei fruitori delle nascenti piste ciclabili ( sia per tempo libero che per lavoratori SAVE);
- Collegamento ciclo-naturalistico tra Ca Noghera e Altino con **ponte pensile (a sbalzo) sul Dese lungo la Triestina** (unione tra progetto di sistemazione Area Montiron e progetto a Nord l'area argine fiume Dese – bacino di laminazione);
- Recupero e valorizzazione, in accordo con Comune di Venezia, dell'area del **Forte Pepe** con il recupero della **Domus Romana** all'interno del suo sedime a completamento del percorso naturalistico di cui al punto precedente ;



# Proposte per migliorare il progetto (punto cr. 4) Appendice By Pass Quadrante/ Bosco Sport verso via Orlanda



Ipotesi 1° come da PAT vigente ( accordo 2009 e var. Succ.) che prevede inclusione Forte Rossarol



Ipotesi 2° variante al PAT esclude Forte Rossarol ma sempre lontano dal centro di Tessera

# Proposte per migliorare il progetto (punto cr. 5) Appendice Azione aggiuntiva mitigazione naturalistica area Dese, Montiron, Forte pepe, Altino



Con la linea tratteggiata in basso puntinata ipotesi di ciclopedonale da Montiron a Ponte sbalzo su Triestina. Freccia in Alto tratto ciclopedonale idrovora Carmason/Claudia Augusta verso Domus Romana del Forte Pepe con 80.000 mq da recuperare ( attività assistenza ciclo naturalistiche e Ippovia o altre)



# Proposte per migliorare il progetto (punto cr. 5) Appendice Azione aggiuntiva Compensazione per Tessera per recupero Scuole comunali ( XIX sec.) via Pinerolo e Acquisizione e restauro Torre antica e Borgo Benedettino del X-XII sec.



Intervento necessario in quanto ad oggi la struttura fatiscente si trova al centro del paese e rappresenta un pericolo oltre a dare immagine di degrado.

**Nel 2023 la Banda di Tessera compie 100 anni e potrebbe avere qui la sua sede in Via Pinerolo.**



Il sito che comprende il più antico monumento della Terraferma e il Borgo Benedettino con lotto da 10.000 mq ( 5000 mc da riattare) e 17 ha agricoli in adiacenza in vendita. L'obiettivo della comunità è il pieno recupero e restauro conservativo attraverso una fondazione ( o B corporation) per gestire culto , formazione, eventi, visite guidate e un insieme di economia civile.

LA PARTNER SHISP PRESENTATA A GRUPPO SAVE TRA IL 2016 E 2019 CON LE ASSOCIAZIONI DI GRONDA CONTIENE QUESTI ED ALTRI PROGETTI ESG





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Claudio Marcello**  
**Agriturismo Venice Photobirding**

8 giugno 2023

## OSSERVAZIONI AL MASTERPLAN SAVE 2023 – 2027

Com'è noto, la Laguna di Venezia è uno degli ecosistemi lagunari più estesi (550 Km<sup>2</sup> di superficie) e più importanti d'Europa e dell'intero bacino Mediterraneo; è un'area umida naturale con un immenso patrimonio biologico, faunistico e floristico e con alcune specie animali e vegetali rare o minacciate d'estinzione; è catalogata come sito archeologico; è un bene vincolato ai sensi della L. 1497/39; è inoltre designata come Patrimonio mondiale dell'umanità dall'UNESCO, è individuata quasi interamente come Sito di Importanza Comunitaria (SIC) e Zona di Protezione Speciale (ZPS) nell'ambito della Rete Natura 2000 dalla Commissione europea; è assoggettata a tutela, tra l'altro, dalla Legge speciale dello Stato n. 171/73; è indicata quale area Parco naturale regionale dalla Regione Veneto attraverso il PTRC (ancora vigente) e il PALAV; è proposta quale area Ramsar "zona umida di importanza internazionale".

Nel Masterplan 2023-2037 è stato dichiarato (tra l'altro a pagina 14 dello studio atmosferico e a pagina 31 dello studio acustico) che si è spostato (e si vuole mantenere) l'80 % dei decolli in direzione 04 verso est, vale a dire verso la Laguna di Venezia.

È allora grave che si vadano a scaricare su un tale bene comune i residui dei carburanti che fanno muovere gli aeromobili e si trasferisca su di esso anche il rumore che questi apparecchi generano, soprattutto nella fase del decollo.

Si noti, tra l'altro, che mentre in precedenza gli aeromobili in decollo assumevano un'andatura rettilinea, donde gli inquinanti provocati dalla combustione del carburante si disperdevano in tale direzione, ora,

l'effettuazione della curva verso est, ben rappresentata nelle figure 3.7 e 5.4 dello studio acustico e 3.6 dello studio ambientale, ne concentra la maggior parte proprio nell'area lagunare e della Città Storica.

Il ragionamento appena fatto vale anche per l'inquinamento acustico, ove (pagina 21 del relativo studio) si prevede il 98,5% dei decolli in direzione 04 (nord) e di questi, ma la prosa non è chiara, l'87% in direzione est verso la Laguna di Venezia.

Oltre a questi aspetti, che riguardano la tutela del bene comune, v'è il connesso aspetto dei problemi che la scelta adottata sta creando alla proprietà privata e all'attività economica ivi esercitata.

Lo scrivente, oltre che residente in via Altinate n. 11 e proprietario dei fondi prospicienti la parte terminale del Canale Osellino che va dall'aeroporto di Tessera alla confluenza con il Canale Fossetta alla foce del fiume Dese, è titolare di un'impresa agricola con attività agrituristica "Agriturismo Venice Photobirding", che è ubicata nella confluenza suddetta ed ha clienti provenienti da tutta Europa.

Del danno, tuttavia, si discuterà in altra sede.

Venezia, 8 giugno 2023

Claudio Marcello  
anche quale titolare dell'azienda agricola  
Agriturismo Venice Photobirding  
(associato Agriturist)





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Italia Nostra Venezia**

8 giugno 2023



Venezia, 08 giugno 2023

Avendo preso visione del cospicuo materiale documentario relativo al Masterplan, la nostra Associazione ritiene troppo limitato il tempo a disposizione per un'analisi approfondita, e per un progetto di così grande impatto sul territorio.

Pertanto ci riserviamo di inviare quanto prima le nostre osservazioni.

Il Consiglio direttivo di Italia Nostra - Venezia



**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Italia Viva**  
**Segreteria Comunale Venezia**

8 giugno 2023

## **Masterplan 2023-2037 dell'aeroporto di Venezia**

*Dibattito pubblico*

### **Osservazioni relative al Masterplan e alla visione territoriale**

La nostra forza politica, Italia Viva, da tempo analizza la complessità del territorio comunale e metropolitano cercando di coglierne potenzialità inesprese, con l'obiettivo di rafforzarne la competitività.

La nostra attenzione è particolarmente rivolta allo sviluppo di infrastrutture che già insistono su questo territorio o che sono prossime a realizzarsi, al loro far rete per migliorare la qualità di vita di coloro che qui vi abitano, lavorano, studiano o vengono solo per vacanza. Crediamo nella democraticità delle infrastrutture legate alla mobilità perché garantiscono a tutti di potersi muovere, e se sono efficienti, di poterlo fare nel minor tempo, proprio perché al tempo diamo molto valore. Sosteniamo che ogni euro speso deve avere un fattore moltiplicativo generatore di opportunità e di economia.

Questa premessa per dire che noi diamo valore ad infrastrutture come l'aeroporto, il porto o le stazioni ferroviarie perché sono formidabili nodi di connessione che proiettano un territorio, la sua economia, il suo tessuto sociale e culturale ad aprirsi verso altri territori, a rafforzarsi nella competizione tra loro. Pensiamo che questi nodi debbano essere sempre più intermodali e connettersi con reti locali, regionali, europee e intercontinentali, e che il rapporto con il territorio in cui sono inseriti sia il più armonico possibile, nei limiti della funzionalità dello stesso nodo.

Siamo consapevoli che l'infrastruttura aeroportuale, che giace interamente nel comune veneziano, abbia un bacino di riferimento che prende l'intero triveneto e che supererà anche i confini nazionali con il collegamento ferroviario.

Prendiamo atto dello scenario che il Masterplan dell'aeroporto traccia al 2037, tra 14 anni, e della volontà di intraprendere una strategia ambiziosa in direzione della sostenibilità, come azzerare le emissioni di CO2 al 2030, ambiziosa perché sappiamo bene l'impatto che un aeroporto con il suo traffico di velivoli ha in termini di inquinamento acustico, di inquinamento atmosferico, di traffico veicolare che genera.

Valutiamo quindi positivamente la scelta dello scalo di attuare la transizione energetica proprio in fase di sviluppo e di proiezione di crescita anche del traffico aereo.

Il ricorso all'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili consolidate (fotovoltaico e geotermia) o emergenti (idrogeno), la scelta di sviluppare un impianto agri-fotovoltaico fuori dal sedime aeroportuale, così come rinnovare il parco dei veicoli che si muovono all'interno dell'aeroporto con veicoli alimentati a carburante bio, elettrici o a idrogeno, fino all'obiettivo di servire nel 2034 gli aerei di idrogeno verde, non possono che trovarci favorevoli.

Siamo altrettanto favorevoli agli interventi:

- sulla sicurezza idraulica dell'intera area attraverso nuovi bacini di laminazione;
- sul ciclo dell'acqua, per ridurre in modo drastico l'uso di acqua potabile;
- sull'economia circolare per il trattamento dei rifiuti in loco;

- sulle forme di compensazione e valorizzazione del paesaggio, come la creazione del corridoio ecologico lungo il Dese o il recupero della biodiversità lagunare sulle barene artificiali, le aree fiorite per gli insetti inseminatori, i laboratori didattici aperti al territorio, le piste ciclabili, il parco lagunare su terrapieno tra l'abitato di Tessera e le funzioni aeroportuali, con l'asse di penetrazione pedonale e carrabile verso il terminal acqueo e verso le nuove aree di sosta dedicate ai residenti e ai pendolari;
- sulle nuove modalità di mobilità aerea data dai vertiporti, che inseriscono il nodo aeroportuale in una nuova rete di mobilità del futuro, che in chiave logistica e/o turistica incrementerà la connettività di parti del territorio regionale e lagunare;
- sull'attivazione di linee di Bus Rapid Transfert elettrici e il ricorso alla sharing mobility.

Siamo molto favorevoli all'attenzione che il Masterplan ripone nel contenere il consumo di suolo sia nel potenziare e migliorare l'efficienza operativa della pista esistente, sia nel ridurre il numero di posti auto, che nello scenario peggiore risultano essere la metà di quelli previsti dal Masterplan attualmente vigente, grazie proprio allo sviluppo dell'intermodalità soprattutto con la linea ferroviaria, nonostante il raddoppio del traffico passeggeri aereo.

Insomma, sembra che questo Masterplan guardi al futuro con idee molto chiare. E questo ci piace molto.

Però intravediamo anche dei punti di debolezza proprio nel collegamento ferroviario.

La bretella ferroviaria agganciata alla linea Venezia-Trieste, con terminale a cappio, non è una soluzione da stazione passante, che la ferrovia in aeroporto dovrebbe avere.

Abbiamo già inviato un contributo, redatto da un nostro esperto in piani di esercizio ferroviari, che dimostra con numeri che la frequenza di treni da e per l'aeroporto sarà molto più bassa delle aspettative. Certo meglio poco che niente, ma avremmo preferito una connettività migliore e una migliore sinergia anche con la stazione di Mestre.

La nostra visione su questo territorio è quella che vede nel polo logistico veneziano, costituito da Porto, Aeroporto e Stazioni di Mestre e Aeroporto come un unico grande nodo multimodale interconnesso, un forte elemento attrattivo per l'economia urbana e metropolitana, non solo in termini di economia turistica ma di business dei servizi terziari e produttivi, nonché principale porta di accesso regionale.

Questo implica trasformare le stazioni di Mestre e dell'aeroporto come stazioni passanti, collegate da linea parallela alla gronda lagunare, declassando un tratto della attuale linea Venezia-Trieste, fino a Portogruaro, come linea metropolitana, di cui farebbe parte anche la prevista bretella ferroviaria.

In questa visione una rete tram-treno (modello tedesco) potrebbe collegare le aree urbane ai principali nodi intermodali, comprese le isole della laguna e Venezia, andando in sotterranea (sublagunare).

Riteniamo che un sistema strutturato ed integrato delle infrastrutture possa attrezzare meglio il territorio a gestire la crescente domanda di mobilità.



Non ci convince la posizione della stazione ferroviaria in Aeroporto, a 500 mt dal terminal. avremmo visto meglio una soluzione più integrata.

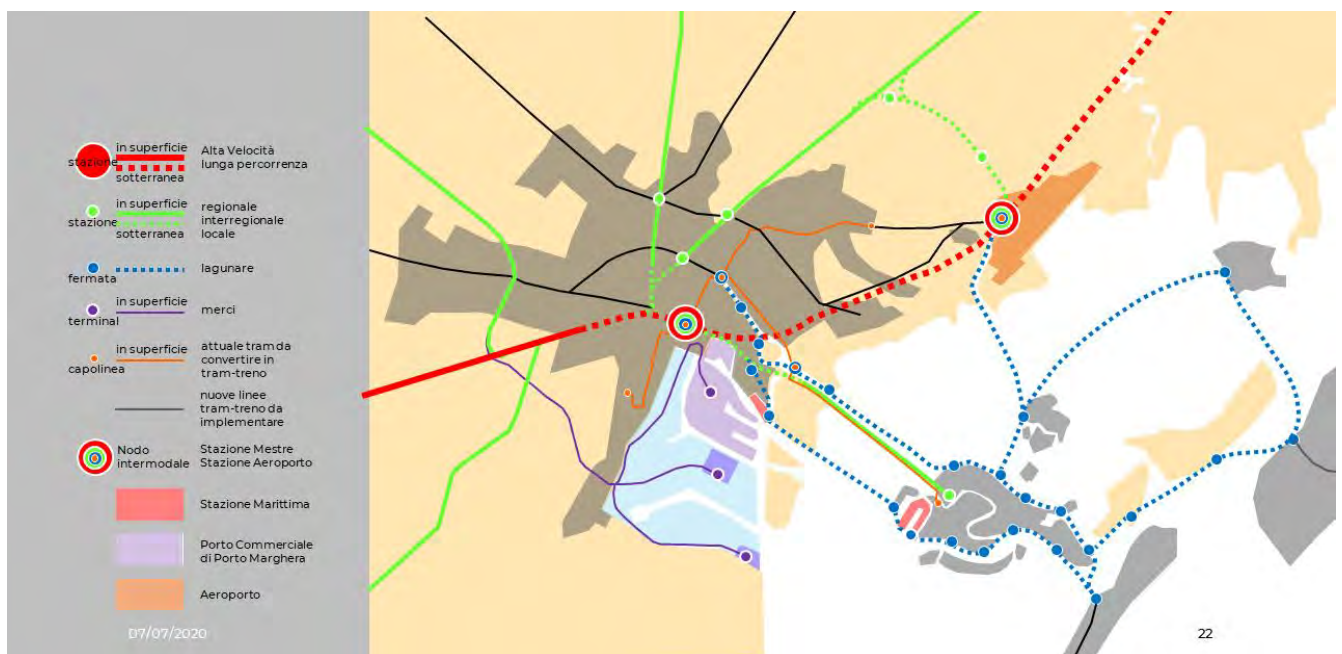
Tenderemmo quindi a considerare la prevista bretella ferroviaria come un costoso assetto di una fase temporale non meglio definita in attesa di soluzioni migliori.

Non ci spaventano quindi le proiezioni di crescita dei passeggeri aerei, ma ci spaventa la mancanza di strutturazione del territorio per gestire questi ed altri flussi.

È per questo che noi auspichiamo una co-pianificazione e co-progettazione, che non è recepire nel Masterplan dell'aeroporto i contenuti dei piani comunali, provinciali e regionali, che spesso cristallizzano una visione già superata, ma significa creare una equipe di lavoro, a rappresentanza di territori e infrastrutture, che insieme costruiscono uno scenario futuro di riferimento verso cui lavorare tutti.

Diversamente oggi ognuno questo lavoro lo svolge nell'ambito del proprio confine di appartenenza e questo secondo noi non è sostenibile, né economicamente e né dal punto di vista territoriale.

Di seguito un nostro schema sul concetto di nodo logistico veneziano.



Venezia 8 giugno 2023

Segreteria Comunale di ItaliaViva Venezia







**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Luca Muscarà**

8 giugno 2023

In considerazione dei previsti aumento del traffico e in generale della domanda turistica sia nazionale sia rivolta a Venezia e al Veneto, è certamente utile che SAVE abbia predisposto un MasterPlan per lo sviluppo dell'Aeroporto di Venezia come quello che vado a commentare e lo abbia sottoposto, sia pure con modalità e tempi discutibili, a un dibattito pubblico.

Nondimeno, da una prospettiva di geografia antropica, la previsione dei relativi impatti previsti da oggi al 2037 presenta alcune importanti criticità progettuali che richiedono invece di essere prese in considerazione. Mi limito qui a quelle che appaiono come le più evidenti:

1. La valutazione dell'impatto sociale esclude dall'analisi le conseguenze di un aumento del traffico, e della rilevante quota di esso ascrivibile al settore turistico, per la popolazione di una città come Venezia, includendo in essa non solo il centro storico ma anche estuario e terraferma. Proprio considerando infatti la velocità con cui nel periodo 2011-2021 l'aumento del traffico passeggeri dell'aeroporto di Venezia e il connesso aumento dei turisti hanno impattato la demografia del centro storico, accentuandone la storica tendenza allo spopolamento, alla perdita di attività e servizi rivolti ai residenti e al simultaneo aumento di quelle rivolte ai turisti, non è possibile prescindere dalla valutazione dell'impatto sociale che il previsto aumento del traffico dell'aeroporto al 2037, così come prefigurato dal MasterPlan, avrebbe sia sulla demografia del Comune di Venezia, sia in termini di conversione di attività rivolte ai residenti in attività rivolte ai turisti. Se è infatti necessario interrogarsi sugli impatti ambientali ed economici dello sviluppo dell'aeroporto, ciò non è sufficiente. Non è possibile infatti prescindere dalle conseguenze che un ulteriore aumento degli arrivi turistici dell'ordine di milioni di persone avrebbe sullo spopolamento della città e sul territorio in termini di ulteriore conversione della vita locale alla monocultura turistica. Anche se tale valutazione non è strettamente di competenza della SAVE, ma ricade piuttosto nel compito delle autorità pubbliche, dalla sola analisi del rapporto tra turisti e residenti a Venezia dal 2011 a oggi è evidente che uno sviluppo dell'aeroporto di Venezia come quello che si prospetta e la mancata valutazione di tale impatto sociale e demografico finirebbero per accentuare le tendenze negative in atto, ricadendo sulla SAVE e sulla città stessa in termini negativi in diversi modi, incluso come danno di immagine.
2. In previsione dell'aumento della domanda turistica alla scala nazionale, alla luce della sua concentrazione sui tre principali aeroporti internazionali che servono le tre città italiane che sono anche le tre principali mete turistiche, e in considerazione delle debolezze dell'attuale sistema delle infrastrutture di trasporti a fronte della presenza sul territorio nazionale di centinaia di centri di potenziale interesse turistico, eredità di una struttura storica degli insediamenti capillare alla scala nazionale, è sconsigliabile procedere allo sviluppo di quello che attualmente è il terzo scalo internazionale italiano a prescindere da una visione alla scala nazionale dello sviluppo dei sistemi turistici e delle reti di trasporto che li dovrebbero servire e collegare tra loro. Le ridotte dimensioni fisiche del Paese, la densità del tessuto insediativo, i limiti delle attuali infrastrutture di trasporto non consentono infatti di condurre l'analisi dell'impatto dello sviluppo dell'aeroporto alla sola scala della regione Veneto o del nord-est, ma domandano di integrare l'analisi alla scala dell'intero territorio nazionale, della sua popolazione e delle sue infrastrutture. Se anche ciò non ricade direttamente nelle competenze della SAVE, bensì nei compiti dell'autorità

pubblica, è evidente che una mancata valutazione dell'impatto dello sviluppo dell'aeroporto di Venezia sull'intero sistema turistico/insediativo/dei trasporti nazionale finirebbe per alimentare due criticità: la prima relativa a un ulteriore congestionamento delle città che già sono le prime mete turistiche primariamente servite dai tre scali internazionali italiani; la seconda perché ciò impedirebbe una più capillare diffusione dei benefici economici connessi alla non impossibile diffusione del turismo sull'intera rete dei centri di minori dimensioni che andrebbe valorizzata. Una visione più lungimirante anche da parte di SAVE dovrebbe invece contribuire ad attivare processi virtuosi sia in materia di studio dei diversi impatti alla scala nazionale e mediante il coinvolgimento dell'ambito della ricerca scientifica nazionale ed europea, sia in direzione di pervenire alla formulazione di un piano nazionale per lo sviluppo del turismo e delle infrastrutture di trasporto, a sostegno della rete storica degli insediamenti e delle relative popolazioni e attività economiche, che consentisse di inquadrare gli interessi di parte e locali all'interno di una più ampia visione di sistema e si desse come obiettivo quello di guidare il previsto aumento dei flussi turistici secondo una visione d'insieme dell'interesse nazionale che da un lato riducesse il congestionamento dei centri principali e da un altro ne favorisse una diffusione capillare e inclusiva, sempre in considerazione di una sostenibilità integrata.

3. Tale visione d'insieme all'interno della quale andrebbe situato il MasterPlan non dovrebbe essere limitata all'orizzonte temporale del 2037, ma dovrebbe estendere la previsione almeno al 2050, in considerazione sia della velocità che caratterizza i trend attuali in epoca di "grande accelerazione", sia del fatto che se una parte rilevante della domanda turistica messa in moto da Venezia e dagli altri centri storici nazionali si fonda su un'eredità storica che per essere preservata e trasmessa alle generazioni successive richiede che un piano di sviluppo come quello di SAVE per l'aeroporto di Venezia analogamente adotti una prospettiva temporale di più ampio respiro e non solo di breve e medio termine.

Luca Muscarà

Docente di geografia economico-politica all'Università del Molise

Ricercatore associato CNR-ISMAR

Chercheur associé Pacte, Laboratoire de Sciences Sociales, Université de Grenoble

Membre d'honneur, Société de Géographie, Paris.



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da

**Marco  
Gasparinetti**

Terra e Acqua

8 giugno 2023

**GRUPPO CONSILIARE**



**Aeroporto di Venezia  
Piano di Sviluppo Aeroportuale  
“MASTERPLAN 2023-2037”**

**Osservazioni del  
Gruppo Consiliare del Comune di Venezia  
“TERRA & ACQUA 2020”**

**7 Giugno 2023**



## Osservazioni del Gruppo Consiliare del Comune di Venezia “TERRA & ACQUA 2020” al Piano di Sviluppo Aeroportuale “MASTERPLAN 2023-2037”

### PREMESSE E ASPETTI GENERALI

Lo “Studio preliminare del Masterplan 2023-2037”, allegato alla Comunicazione di indizione del Dibattito Pubblico da presentare alla Commissione Nazionale, ai sensi del DPCM 76/2018 art. 5 Rev. 00 Marzo 2023, illustra le scelte progettuali preliminari per lo sviluppo dell’Aeroporto di Venezia, che verranno approfondite successivamente con la redazione del Masterplan 2023-2037. Il Piano di Sviluppo Aeroportuale è uno strumento di pianificazione strategica a breve, medio e lungo termine che definisce gli scenari di sviluppo del traffico aereo, i fabbisogni infrastrutturali, e l’annesso assetto urbanistico.

Nell’esaminare gli impatti dell’ampliamento aeroportuale, a titolo comparativo è utile considerare i precedenti di Heathrow<sup>1</sup> il cui ampliamento è stato inizialmente bloccato da un ricorso promosso dal Sindaco di Londra prima di essere autorizzato dalla Corte Suprema inglese nel 2020, e di Schiphol (Amsterdam)<sup>2</sup> che nel 2019 contava su 70 milioni di passeggeri (v. tabella allegata) con picchi superiori ai 100 voli all’ora. Si noti che, nel caso di Schiphol, il Governo punta attualmente a ridurre (anziché aumentare) il numero di voli portandoli ad un massimo di 440.000 all’anno.

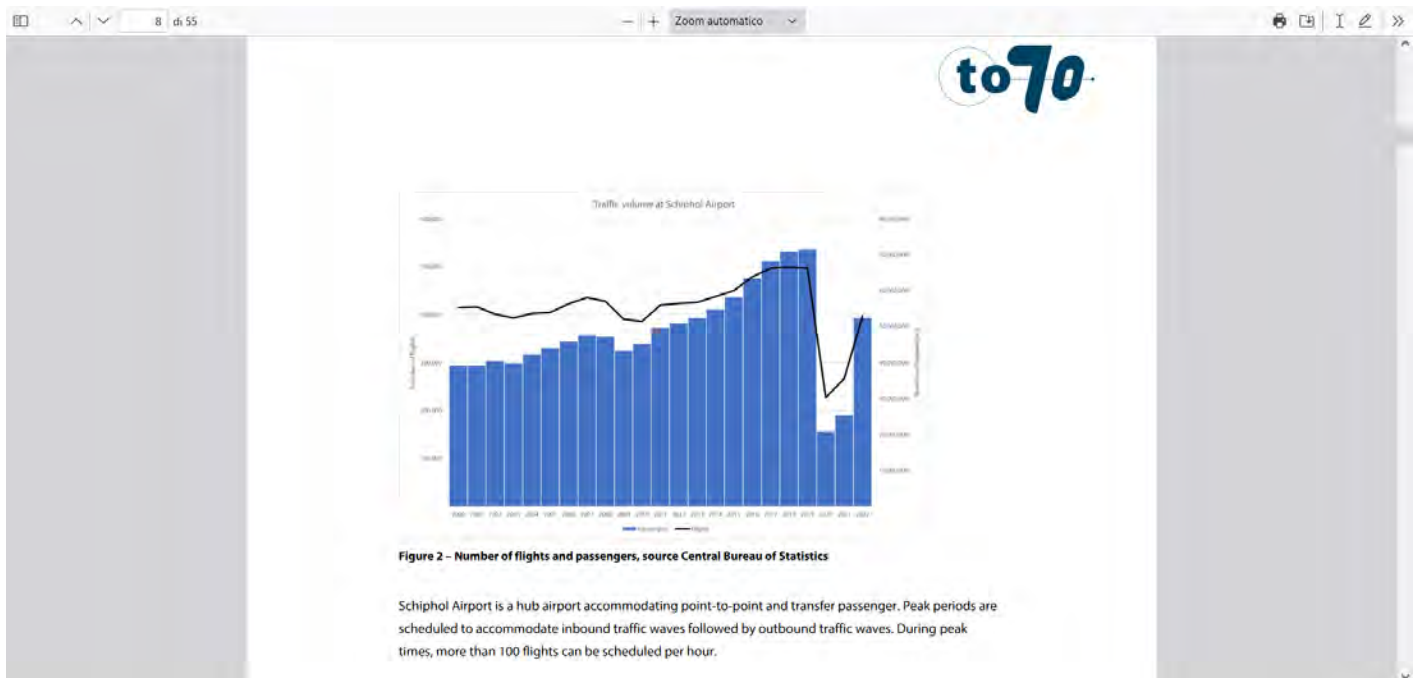
Una prima differenza che balza all’occhio è l’assenza di scenari alternativi di sviluppo del traffico aeroportuale, mentre le valutazioni svolte in altri Paesi europei considerano un minimo di tre scenari: necessità ancora più evidente alla luce dei precedenti che in questo secolo hanno stravolto le previsioni di traffico a seguito di eventi quali l’attacco terroristico alle Twin Towers (11 settembre 2001) e la pandemia del 2020 – 2021.

La seconda criticità è rappresentata invece dall’assenza di una seria valutazione del traffico acqueo e veicolare “indotto” dal potenziamento dall’aeroporto. La variabile rappresentata dal collegamento ferroviario – che tutti auspichiamo - è infatti presa in considerazione soltanto con riferimento agli scenari relativi ai posti auto nei parcheggi gestiti da SAVE sul sedime aeroportuale, la cui previsione oscilla in una forchetta compresa fra i 5.330 e i 9.800, rispetto ai 7.600 circa che si contano attualmente.

<sup>1</sup> UK Department for Transport, « Adding Capacity at Heathrow Airport - Impact Assessment » 2009

<sup>2</sup> NL Ministry of Infrastructure and Water Management, « Balanced approach study Schiphol Airport – Final Report », marzo 2023





La terza criticità che riteniamo importante evidenziare riguarda la sicurezza: un aumento vertiginoso del numero di passeggeri, come quello prospettato nel Masterplan, non può realizzarsi senza garantire condizioni di sicurezza che allo stato attuale si scontrano con la difficoltà di reperire personale adeguato a fronte delle pessime condizioni contrattuali offerte a fronte del livello di responsabilità e di sacrificio richieste agli addetti, che sono tenuti a svegliarsi all'alba e garantire turni di lavoro impegnativi per stipendi inferiori ai 1.400 euro al mese. Il numero attuale di addetti alla sicurezza (300 circa) andrà ovviamente parametrato sul numero di passeggeri i cui bagagli vanno controllati senza creare file eccessive. Nell'interesse stesso di SAVE, per ovviare alle difficoltà di reclutamento chiediamo quindi che anche a Venezia venga applicato il contratto di lavoro aeroportuale, come già fanno gli aeroporti di Roma, Milano, Napoli, Cagliari e Catania. La differenza (200 euro circa al mese) è poca cosa rispetto ai 2 miliardi di investimento previsto ma è invece essenziale per garantire che il potenziamento dei livelli di traffico non vada a scapito della sicurezza dei passeggeri e del personale che si troverà ad operare in una vera e propria cittadella – stando alle dichiarazioni di SAVE che ipotizza 10.000 nuovi posti di lavoro complessivi.

Fatte queste premesse generali, il Masterplan definisce una serie di obiettivi di sostenibilità tra cui:

- il potenziamento del collegamento multimodale terra-acqua e dei collegamenti tra la terraferma e le isole;
- contenere l'impatto acustico e ambientale dell'aeroporto sulle aree limitrofe;
- limitare il consumo di suolo prevedendo il minor numero di nuove infrastrutture e massimizzando l'utilizzo di quelle esistenti, attraverso interventi di potenziamento e miglioramento dell'efficienza operativa;
- sviluppare una rete di mobilità in grado di offrire al pubblico diverse alternative modali sostenibili, al fine di azzerare le emissioni di CO2 e raggiungere una completa decarbonizzazione entro il 2030.

## Considerato che:

Il Masterplan è strumento urbanistico volto alla previsione, pianificazione e programmazione degli interventi di sviluppo aeroportuale, che comporteranno conseguenze importanti nel territorio limitrofo quale Città Metropolitana di Venezia e Comune di Venezia.

Per questo si rende necessario un'attenta analisi degli impatti e conseguenze sia a livello ambientale (inquinamento atmosferico, acustico, paesaggistico) sia a livello di qualità della vita per le comunità locali, in un'area già esposta alle conseguenze dell'iperturismo, quali la congestione di calli e canali, le difficoltà di trovare un alloggio e la contrazione delle opportunità di lavoro non legate alla monocultura turistica. Compito del Consiglio comunale sarà quindi far valere il suo ruolo di rappresentanza delle comunità locali chiedendo e/o negoziando misure di mitigazione e compensazione, eventualmente anche in sede VIA come già accaduto con la delibera approvata all'unanimità nel 2017, quando ad essere in discussione era il Masterplan precedente.

Per l'aeroporto Marco Polo, all'interno del Piano Nazionale Aeroporti, il Masterplan mira a realizzare l'obiettivo di 20,8 milioni di passeggeri nel 2037. Nelle dichiarazioni rilasciate dai rappresentanti della SAVE alle commissioni consiliari riunite in data 7 giugno 2023, peraltro non suffragate da studi o dati certi, l'impatto di tale incremento sulla città di Venezia è stato valutato in un 40% del totale dei passeggeri. Tale previsione non è credibile perché basata sul presupposto che il bacino di utenza domestico possa crescere in pari misura e di pari passo con la domanda internazionale che vede in Venezia la destinazione e la motivazione principale di viaggio. Ipotizzare che al raddoppio dei passeggeri contribuiscano in pari misura i veneti in partenza e gli stranieri in arrivo appare francamente una forzatura non supportata da studi di mercato e nemmeno dal buon senso.

Alla crescita dei flussi turistici diretti a Venezia, ad oggi già satura, si associa un aumento del traffico veicolare sulla direttrice Mestre/Venezia, per il quale non risulta sostenibile il carico indotto rispetto alla viabilità attuale, nonché il traffico acqueo da/per l'Aeroporto, per il quale è necessario un preliminare studio di impatto sull'ambiente lagunare, anche in considerazione al notevole prevedibile aumento del moto ondoso in relazione ai carichi previsti.

In positivo, sicuramente apprezzabili sono gli interventi che all'interno del sedime aeroportuale applicheranno i principi dell'economia circolare (in relazione ad acqua e rifiuti) nonché l'obiettivo dichiarato di "zero emissioni" su gomma, da conseguire con il rinnovo integrale della flotta di veicoli che si muove all'interno dell'aeroporto rispetto alle motorizzazioni attualmente utilizzate per garantire i collegamenti fra aeromobili e "fingers".

In attesa del collegamento ferroviario, tuttavia, nel breve e medio termine l'aumento del numero di passeggeri comporterà un aumento del traffico veicolare indotto, per far fronte al quale il "Masterplan" prevede addirittura un aumento dei parcheggi, risultando quindi in contrasto con l'obiettivo, condiviso con il PUMS di decarbonizzazione. A titolo incidentale, facciamo anche notare la totale assenza di coordinamento fra il Masterplan della SAVE e il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (la cui finalità, come si legge sul sito del Comune di Venezia, è "*orientare le politiche e la programmazione della mobilità urbana nel breve, medio e lungo termine con un orizzonte di 10 anni*").

L'obiettivo di intervenire nell'habitat di barena, eliminando e contenendo la vegetazione alloctona invasiva e non coerente o interferente con le attività dell'aeroporto, risulta non perseguibile con le procedure del piano di sviluppo aeroportuale "Masterplan", essendo quest'area fuori dal perimetro aeroportuale e di conseguenza soggetta alle procedure previste dal Piano di assetto del Territorio/Piano degli Interventi del Comune di Venezia, ai quali l'intervento dovrà essere consentito e conforme.

Considerato infine che viene prevista una vasta area definita come "agrovoltaico", esterna al sedime aeroportuale, nella quale si ipotizza l'installazione di pannelli fotovoltaici, si rileva come la stessa contrasti con la normativa vigente in tema di sicurezza dei voli, essendo tale installazione nei pressi dell'area aeroportuale possibile causa di disturbi visivi indotti dal riflesso solare agli aeromobili, per i quali comunque si confida nella procedura di valutazione dell'ENAC.

**Tutto ciò premesso e considerato avanziamo le seguenti proposte e richieste:**

1. contrastare l'incremento del traffico acquo e relativo moto ondoso, con un combinato disposto di incentivi e disincentivi: I) favorendo le direttrici Aeroporto- Stazione e Aeroporto – Tronchetto, con l'istituzione di un servizio navetta che abbia cadenza regolare e adeguatamente pubblicizzata, e II) introducendo – di concerto con l'ENAC che ha competenza sulla Darsena - una regolamentazione dei mezzi di trasporto acquo autorizzati ad accedere alla Darsena, che sia vincolante sia sul piano quantitativo (numero massimo di imbarcazioni in partenza e in arrivo, calcolate su base oraria) sia anche qualitativo (in relazione alle caratteristiche di carena e dislocamento, tonnellaggio massimo e motorizzazione dei mezzi autorizzati);
2. applicare il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo a tutti gli addetti alla sicurezza, sia per questioni di "Corporate Social Responsibility" sia per ovviare, nell'interesse stesso di SAVE, alle difficoltà di reclutamento delle risorse umane che saranno necessarie a garantire livelli di sicurezza adeguati rispetto al flusso quotidiano di passeggeri;
3. Incentivare le destinazioni finali diverse da Venezia con una campagna di informazione a favore di altre località venete, che contenga anche elementi di "demarketing" (Venezia è sovraffollata e in certi periodi dell'anno andrebbe evitata), promuovendo un turismo consapevole della fragilità dei luoghi visitati, al fine di evitare che il grosso dell'incremento di passeggeri si riversi unicamente su Venezia;
4. Ripristinare la zona a verde del sedime dei parcheggi a raso, in considerazione della previsione del Masterplan che prevede la realizzazione di parcheggi multipiano, con particolare riferimento all'unico parcheggio in cui sono tuttora presenti i pini marittimi "sopravvissuti" e numerati, per il quale si chiede il ripristino dei numeri iniziali.
5. Rimuovere lo scenario che prevede un possibile aumento dei posti auto dagli attuali 7.600 a 9.800, con l'impegno a non superare il numero di posti attuali;
6. realizzare punti di ricarica elettrica anche per natanti;
7. aumentare il tempo di sosta "kiss and ride" a 15 minuti, essendo materialmente impossibile usufruire di tale servizio nel tempo consentito attuale, a fronte dell'aumentato numero di utenti;
8. stralciare o sospendere gli interventi nell'area barena, sottoponendoli a studio preliminare comprendente l'intera zona di ambito lagunare sottoposta a tutela (SIC e ZPS).

Gruppo Consiliare del Comune di Venezia  
“TERRA & ACQUA 2020”  
Il capogruppo  
Marco Gasparinetti



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Maria Rosa Vittadini**

8 giugno 2023

Contributo al dibattito pubblico presentato da Maria Rosa Vittadini

Dato il contingentamento dei tempi disponibili per l'approfondimento e l'elaborazione di una adeguata posizione riguardo al Masterplan dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia provvedo ad inviare un elenco dei punti critici che mi riservo di argomentare con maggiore dettaglio nei prossimi giorni.

Il Dibattito pubblico si fonda sul presupposto che la descrizione dell'opera e dei suoi effetti ambientali e socio-economici sia al massimo possibile esaustiva e comprensibile anche ai non addetti ai lavori, che dovrebbero essere messi in grado di prender posizione su possibili alternative diverse. La documentazione messa a disposizione del pubblico e "raccontata" dai diversi soggetti attivati da SAVE non ha alternative, risulta di assai difficile lettura e assai squilibrata al suo interno. In particolare si affrontano con grande dettaglio di particolari gli interventi di mitigazione ambientale e di miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici, mentre si glissa o si da conto solo in parte per le assunzioni fatte per la stima delle emissioni acustiche ed atmosferiche, per il riconoscimento delle zone di rispetto A, B, C. e in generale per le condizioni di sostenibilità dello sviluppo aeroportuale.

Domanda: quali sono i compiti e i poteri di orientamento verso la sostenibilità del gestore dell'aeroporto nel determinare i livelli di inquinamento? Dalla lettura del Masterplan molto pochi. Il traffico è dato (neppure si ipotizzano scenari), le prestazioni sono cura dei produttori di aeromobili, delle loro prospettive di mercato e dell'azione ICAO (volontaria) e l'unica cosa che può fare il "povero" gestore è attrezzare gli spazi (slot e taxiway) e gestire l'uso delle piste per far posto a tutti. Mi pare un po' poco per parlare di sostenibilità di un aeroporto dove il 90% del problema dipende dal traffico aereo.

E' completamente sottovalutata la considerazione dell'importante lavoro oggi in corso che tende a tracciare scenari molto diversi per il trasporto aereo: che effetti avranno le ipotesi ICAO di de-carbonizzazione al 2050? Che effetto avrà l'integrazione del trasporto aereo nell'Emission Trading Scheme UE ETS, soprattutto in vista della allocazione delle quote a titolo oneroso? Non sarebbe necessario avanzare ipotesi diverse anche per lo sviluppo aeroportuale e la sua sostenibilità?

In ogni caso l'incremento di emissioni di CO2 dovuto allo sviluppo aeroportuale, comprese quelle delle attività di tipo 3 (fuori della diretta responsabilità del gestore) dovrebbe essere compensato per rispondere alla neutralità climatica da raggiungere al 2050. Occorrono molti più interventi riforestazione, di ampliamento di parchi e riserve naturali. Benché alcuni elementi di questo tipo siano presenti nel Masterplan nessun bilancio è neppure tentato.

Riguardo alla definizione delle zone di rispetto A, B e C e della riduzione dell'impronta acustica è difficile intendere la connessione tra crescita del n. dei decolli e degli atterraggi derivante dalla crescita di oltre il 60% dei passeggeri e la relevantissima riduzione dell'impronta acustica. Per quanto riguarda i limiti è appena il caso di osservare che il limite di 60 dB(A) che deve essere osservato nell'intorno aeroportuale è comunque superiore ai 50 dB (A) diurni e ai 45 dB(A) notturni che dovrebbero essere garantiti nelle normali situazioni urbane agli abitanti di quelle zone. Quali sono le zone dove le attività aeroportuali contribuiscono al superamento delle "normali" soglie danneggiando il benessere degli abitanti?

L'indicatore N70 e i suoi paradossi. Il complesso della popolazione colpita non varia (ma resta comunque colpita) ma non vorrei abitare laddove l'incremento di episodi di superamento dei 70 dB supera l'800%.

Non è un problema per l'aeroporto?

Tutto l'entusiasmo per la mobilità aerea avanzata, a cui sono dedicate molte pagine, mi pare francamente prematuro. Quale è il suo risultato in termini di rumore? Quali problemi in termini di rischio per le zone sorvolate? Si accollano i costi della sperimentazione e della (lenta) maturazione di una adeguata normativa (al momento del tutto assente) agli abitanti di Venezia (e anche al suo aeroporto)? Cui prodest?

La questione Venezia. Sarà anche vero che solo il 40% del traffico che viene da fuori ha come destinazione primaria Venezia. Ma al 2037 si tratta pur sempre di altri 3,5 milioni di turisti che andranno ad aggiungersi a quelli trasportati dalle auto, dai treni AV e dalle grandi navi da crociera. Treni, navi, e anche auto (vista la quantità di parcheggi), che fanno parte delle aspirazioni all'intermodalità del gestore aeroportuale. In una simile concentrazione di poteri e di interessi economici non è lecito, per la gestione dell'aeroporto, disinteressarsi del destino di Venezia e dei suoi abitanti. E' vero che sono pochi, ma alla loro esistenza e alla loro possibilità di restare cittadini di Venezia è legata la sopravvivenza stessa della città come luogo attrattivo. Occorrono politiche di gestione dei flussi turistici commisurate alla capacità dei luoghi e della loro godibilità, non alla capacità dei mezzi di trasporto. Perché non cominciare con adeguati scenari di riduzione dei picchi incompatibili?

Nelle stime della crescita del traffico perché tra il 2035 e il 2037 il traffico cresce ad un tasso più che doppio rispetto alla media della crescita precedente?





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Ordine dei Biologi del Veneto, del  
Friuli Venezia Giulia e del Trentino  
Alto Adige**

8 giugno 2023

## **Aeroporto di Venezia “Masterplan 2037” – Dibattito pubblico**

### **Contributo dell’Ordine dei Biologi del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e del Trentino Alto Adige**

L’Ordine dei Biologi del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e del Trentino Alto Adige di recente costituzione, per effetto della Legge Lorenzin (Legge n. 3 del 2018), che qualifica la figura del Biologo come professione sanitaria, ritiene, nell’ambito delle competenze e delle prerogative istituzionali attribuite, di avanzare le proprie istanze in relazione al dibattito pubblico e al dossier di progetto, che si inseriscono nell’iter amministrativo di Valutazione di impatto ambientale del “Master plan 2037”, che ha lo scopo di verificare gli effetti sulle diverse matrici ambientali potenzialmente correlate alla realizzazione degli interventi in progetto, in relazione ai diversi livelli di sviluppo.

L’analisi per sua natura deve essere affrontata con un approccio multidisciplinare più ampio di quello tipicamente funzionale, estetico e strutturale, affinché le valutazioni siano esaustive e portino a risultati affidabili. Tale approccio si può collocare anche nella più ampia definizione del “One Health” riconosciuto dal Ministero della Salute.

Si auspica pertanto che il proponente favorisca e si avvalga della necessaria collaborazione di figure professionali esperte nelle diverse discipline, specificatamente per l’Ordine che rappresentiamo, competenti nel formulare pareri o giudizi sugli effetti sul biota, sugli ecosistemi, così come su aspetti igienico-sanitari.

Si auspica altresì, nello sviluppo degli elaborati previsti nell’iter autorizzativo, di dare spazio ed evidenza dei diversi contributi professionali, non come mero atto formale ma dovuto riconoscimento dello specialista e alla giusta valorizzazione dei contenuti.

Va inoltre positivamente considerato che l’Ordine esercita il controllo e la sorveglianza sugli iscritti, anche con funzioni disciplinari, nell’interesse dei destinatari della prestazione e della collettività.



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Ordine degli Architetti Pianificatori  
Paesaggisti e Conservatori e Fondazione  
APPC della provincia di Venezia**

8 giugno 2023









**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da

**Paolo  
Franceschetti**

CIA Agricoltori Italiani del Veneto

8 giugno 2023





Marghera, 8 giugno 2023

## **L'aeroporto Marco Polo e il Masterplan 2023/2037. Sintesi delle questioni principali e proposte per approfondimenti.**

**CIA – Agricoltori Italiani del Veneto ha partecipato, con la propria Vicepresidente regionale Federica Senno, al dibattito dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza il 15 maggio 2023. Come organizzazione abbiamo pensato, oltre ad intervenire pubblicamente in quella sede, di presentare le nostre preoccupazioni e proposte nel "Quaderno degli attori".**

Il Masterplan prevede uno scenario al 2037 con 20.8 milioni di passeggeri annui. Le statistiche dicono che una percentuale molto alta degli arrivi (circa il 60%), ha come destinazione la città di Venezia. Queste cifre sono sostenibili per la tenuta ambientale e sociale della città? L'Università Ca' Foscari ha sviluppato molti studi e promosso convegni sul Turismo Sostenibile. Il Parlamento Europeo ha posto il problema degli aspetti negativi del sovraffollamento turistico. Venezia e la laguna sono patrimonio UNESCO. Per rispondere ai bisogni trasportistici, turistici e produttivi del territorio di riferimento (Veneto – Friuli – Trentino Alto Adige) è necessario programmare in termini di "Sistema aeroportuale del Nord Est" collegando gli aeroporti di Venezia, Verona, Treviso e Ronchi dei Legionari.

### **La stazione Ferroviaria in aeroporto.**

E' una stazione (sotterranea) finanziata totalmente da RFI per 467 mln di euro. Le terre di scavo saranno sparse su terreni vicini di proprietà SAVE. A servizio del trasporto intermodale sono previsti 6735 nuovi parcheggi auto e 64 parcheggi per bus. Queste asfaltature metteranno senz'altro in primo piano la sicurezza idraulica del Territorio che sarà importante tenere sotto controllo in collaborazione con il Consorzio di Bonifica. Si pone il tema del grande flusso aggiuntivo di veicoli diretti verso l'aeroporto che attraverseranno l'abitato di Tesserà che rischia di subire un grave danno ambientale.

### **Atmosfera e rumore.**

La previsione dell'aumento del 85% dei voli al 2037 [20,8 mln] preoccupa molto per le conseguenze sulla qualità dell'aria e del clima acustico. L'inquinamento aggiuntivo è previsto nella misura + 30.

### **Le aree verdi all'interno del Sedime e nuova Fascia Boscata nell'intorno.**

Chiediamo ulteriori spiegazioni su cosa verrà fatto a nord e sud del parco agrovoltico visto che nella relazione si parla di "ecosistema naturale per specie autoctone". La proposta è di ripiantumare o (quantomeno ripristinare nel numero) gli alberi tagliati negli anni

precedenti [1000 alberi] e che sia piantumata un'ampia fascia boscata nell'intorno aeroportuale da parte di SAVE in concerto con Comune di Venezia e Città Metropolitana [sull'esempio dell'aeroporto di Bologna che sta realizzando 90 ettari di Fascia boscata nell'intorno aeroportuale].

In questo caso potrebbe essere di enorme supporto la consulenza e la progettazione di un ente pubblico come Veneto Agricoltura, l'ente strumentale della Regione per l'innovazione nel settore primario.

### **Le eccellenze agricole del territorio**

Chiediamo a Save che tipo di rapporto con le eccellenze del territorio intende intraprendere e in che modo si immagina che lo sviluppo del terminal si intersechi con lo sviluppo dell'economia agricola e del territorio circostante (accordi commerciali con aziende che producono prodotti DOP, IGP, ecc.).

### **Imposta comunale di imbarco in aeroporto**

Chiediamo che l'introito sia speso per le mitigazioni ambientali e le compensazioni.

### **Gestione delle Acque.**

Le acque reflue saranno trattate e riutilizzate. Il Consorzio di Bonifica sta realizzando un nuovo impianto idrovoro e SAVE, nelle sue aree private, ha già realizzato un bacino di laminazione. Tutto questo può essere utilizzato, in caso di necessità, dall'agricoltura circostante?

### **Aeroporto decarbonizzato entro il 2030.**

Per raggiungere questo obiettivo SAVE si doterà di un impianto agrovoltaiico su terreni di sua proprietà [68,8 ha]. A questo proposito esprimiamo profonda preoccupazione per la diminuzione della Sau complessiva a seguito dell'installazione del parco agrovoltaiico e suggeriamo di utilizzare le aree aeroportuali già impermeabilizzate o compromesse (tetti, parcheggi a raso, parcheggi verticali). Per quanto concerne le produzioni agricole che verranno pianificate sotto i pannelli fotovoltaici conivolgeremmo, anche in questo caso, Veneto Agricoltura per eventuali studi e sperimentazioni.

### **La Convenzione aeroportuale.**

SAVE ottiene molti utili dalla gestione aeroportuale. L'aeroporto è un bene pubblico e SAVE paga ad Enac un "Canone aeroportuale" annuo. E' importante però che il territorio circostante ottenga mitigazioni e compensazioni da SAVE. Serve quindi migliorare la previsione dell'articolo 4 della Convenzione aeroportuale [che accompagna la Concessione] per consentire che SAVE finanzia queste mitigazioni e compensazioni.

Gianmichele Passarini  
Presidente CIA Veneto





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Paolo Vettorello**

8 giugno 2023

## **Osservazioni/contributi al nuovo masterplan aeroporto di Venezia 2023/2037.**

Innanzitutto è importante che nell'attuale previsione di sviluppo aeroportuale non sia prevista una nuova pista, argomento che in epoche recenti aveva infiammato il dibattito pubblico locale. Una nuova pista avrebbe avuto un impatto ambientale particolarmente invadente per i residenti e per il territorio.

Lo sviluppo dell'aeroporto, così come viene illustrato nell'attuale Masterplan, corrisponde a molte delle aspettative che i cittadini e molte associazioni avevano auspicato.

Rispetto ai programmi di sviluppo si evidenziano alcune priorità.

### Opere di mitigazione.

Data la previsione di sviluppo, con incremento del traffico aereo e passeggeri è necessario, in via prioritaria, la realizzazione di tutte quelle opere atte a mitigare il disagio derivante dall'incremento medesimo con barriere a verde a protezione degli abitati circostanti, insonorizzazione degli immobili (come previsto dal precedente masterplan), realizzazione di viabilità e parcheggi alternativi all'attuale situazione di sofferenza dell'abitato di Tessera (riduzione e attenuazione degli elementi inquinanti acustici/atmosferici/luminosi e riduzione del traffico passante e del parcheggio selvaggio).

### Opere di compensazione.

Completamento dei percorsi ciclo/pedonali a servizio del territorio circostante l'aeroporto con priorità al tratto da hotel Marriot a Via Galileo Galilei.

Nuova viabilità stradale che eviti il centro abitato di Tessera (nuovo by pass). Nuove aree a parcheggio di servizio per l'aeroporto che evitino il parcheggio incontrollato a Tessera. Sviluppare e potenziare il sistema del Trasporto Pubblico Locale riducendo significativamente quello privato.

Si evidenzia che la collocazione del Vertiporto Landside è troppo adiacente alle residenze con timore di particolare disagio causato dall'inquinamento acustico. Verificare l'opportunità di una collocazione alternativa.

Ambientalmente sono importanti gli interventi descritti, va valutata la possibilità di ampliare la platea dei fruitori di energia pulita prodotta dal parco "agrivoltaico" (costituzione di una comunità energetica).

Nella logica della partecipazione e concertazione dei programmi/progetti di sviluppo del territorio, si chiede che venga presa in considerazione l'opportunità di riconvocare il Gruppo di Lavoro costituito con il precedente Masterplan.

Piano Nazionale degli Aeroporti 2012 (Piano Nazionale degli Aeroporti 2022).

Nel nord Italia (Valle d'Aosta – Piemonte – Liguria – Lombardia – Trentino Alto Adige – Emilia Romagna – Veneto e Friuli Venezia Giulia), sono indicati ben 15 aeroporti.

Ritengo che un Paese che si definisce moderno e attento alle tematiche ambientali (cambiamenti climatici – minor consumo di suolo – collegamenti infrastrutturali - ecc), dovrebbe prendere in considerazione l'opportunità di razionalizzare tali strutture.

Paolo Vettorello



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Sara Visman**  
**Movimento 5 stelle Venezia**

8 giugno 2023

Il Masterplan 2023/2037 di SAVE risulta molto carente sul versante della sostenibilità perchè, se è vero che basa il suo progetto su una razionalizzazione dei consumi e sulla transizione delle fonti di energia fossile verso altre più pulite all'interno del sedime di sua competenza, ha escluso qualsiasi scenario di ciò che succederebbe nel circondario e cioè l'impatto diretto sul territorio veneziano e sulla vita degli abitanti.

Non si comprende, rispetto all'importante livello di impatto sull'abitato, sulla gronda lagunare, sulla laguna e sulle arterie stradali, quali collaborazioni SAVE abbia programmato con gli Enti che sono competenti rispetto a questi aspetti (Comune di Venezia, Anas, Provveditorato alle OOPP, ecc.) nella stesura delle attività previste dal Masterplan e in che modo ENAC, proprietaria dell'area in oggetto, abbia intenzione di interloquire preventivamente con i succitati Enti.

L'aumento delle movimentazioni dei velivoli e la quantità di passeggeri che sono previsti in arrivo (come illustrato nelle proiezioni previsionali di SAVE), rivelano un probabilissimo aumento molto considerevole della richiesta di scambio intermodale con il territorio. Neppure l'intervento di RFI S.p.a. riguardante un collegamento ferroviario tra la rete già esistente e l'aeroporto sarebbe sufficiente a soddisfare tutte le necessità dei passeggeri rispetto ai mezzi di trasporto da e per l'aeroporto tant'è che lo stesso progetto prevede un cospicuo aumento dei posteggi per le automobili. Per esempio, la via d'acqua prospiciente la darsena verrebbe inesorabilmente congestionata tendendo al limite sopportabile di presenza di natanti nel canale navigabile che unisce l'aeroporto a Venezia e che costeggia una parte dell'isola di Murano. Tale canale è oggi uno dei più pericolosi vista la quantità spropositata di onde alte che lo caratterizza e l'alta velocità tenuta dai natanti. Questa condizione è principalmente imputabile dal continuo viavai di mezzi di trasporto pubblico di linea e non di linea.

#### Proposta

Considerando la competenza di ENAC, a gestione SAVE, dell'area riguardante la darsena (così come riportato dall'ing. Bassano in occasione di apposita domanda durante la Commissione consiliare del 7 giugno 2023) si suggerisce al gestore di **interdire la darsena a quei natanti adibiti al trasporto pubblico di linea e non di linea che non presentino caratteristiche di sostenibilità ambientale come, ad esempio motori ibridi, elettrici ma, soprattutto, con carene a bassa produzione di onde.** Questa misura dimostrerebbe la reale volontà di SAVE di venire incontro al territorio con una misura coraggiosa ma fondamentale per il rispetto della vivibilità in laguna. Si auspica anche, visto che ENAC risponde direttamente la Presidenza del Consiglio e due Ministeri, che pretenda un tavolo di confronto con il provveditorato alle OOPP (anch'esso Ente rispondente direttamente allo Stato) per individuare e mettere in atto le azioni più efficaci necessarie al controllo delle velocità in laguna visto che il progetto di SAVE risponde ad interventi su un aeroporto strategico di interesse nazionale.

Si osserva anche che, gli interventi a compensazione previsti sulla barena (Area 10) dove, tra l'altro, è prevista un'area di sviluppo di 22.000 metri quadri (Area 5) si richiama l'attenzione sulla mancanza di un Piano morfologico della Laguna che inquadri quali e quanti tipi di intervento sono ammissibili. Dalle slide si legge l'intenzione di utilizzare, oltre a pratiche meccaniche, come il taglio selettivo di specie legnose, un erbicida per contenere la diffusione della *Baccharis halimifolia*. Oltre a prevedere la sommersione prolungata della succitata barena quando, gli stessi illustratori del progetto, hanno riportato che, i fanghi di tipo B che sono stati utilizzati per il ripascimento della barena, dovevano essere arginati per non avere scambio di sostanze organiche con l'acqua della laguna.

Si osserva inoltre che non c'è traccia di, oltre agli interventi previsti dal Masterplan 2023/2037, un'indicazione di massima su quali possano essere i limiti di un'ulteriore potenziamento ovvero se,



in caso di ulteriori ammodernamenti/interventi questi non prevederanno un'ulteriore pista per i velivoli.

Altra osservazione riguarda i dati sulla popolazione che si rifà ai dati ISTAT 2011 per stabilire il numero delle persone potenzialmente coinvolte, è possibile che, questi dati, scontino un deficit di attendibilità rispetto al dato attuale, in ogni caso si chiede una verifica dei numeri delle persone che saranno coinvolte.

Sara Visman  
MoVimento 5 Stelle Venezia



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Tavolo Comunità Accoglienti Venezia**

8 giugno 2023

## **Perché partecipiamo alla raccolta di pareri e osservazioni**

Il processo partecipativo avviato per la discussione dei progetti di rimodulazione dell'aeroporto, ci offre l'occasione per contribuire a questo dialogo con le osservazioni che vengono da una Rete di Associazioni che si occupano di immigrazione e diritto di asilo nell'area veneziana, riunite nel Tavolo Comunità Accoglienti di Venezia.

Pensiamo infatti che, accanto alle osservazioni importanti delle associazioni ambientaliste, culturali ed economiche, possa avere posto uno sguardo sociale che vede l'aeroporto come frontiera di accesso anche per rifugiati e richiedenti asilo e più in generale per chi ha deciso di venire a vivere e lavorare in Italia da paesi terzi.

## **La frontiera di una città internazionale**

L'aeroporto e il porto costituiscono barriere fisiche e di passaggio che rendono Venezia una città internazionale e una città di confine.

Questa funzione così cruciale, che già svolge l'aeroporto, al di là dell'ampliamento proposto, comporta responsabilità oltre che opportunità.

Quello che vorremmo segnalare è l'impatto sociale dei cittadini stranieri, che passano per l'aeroporto al di là della loro volontà, ci riferiamo in particolare ai rimpatri dei "dublinati" da altri paesi europei verso l'Italia.

Per costoro, passare i varchi dell'aeroporto è affacciarsi in una situazione diversa non solo geograficamente, ma anche giuridicamente. Entrano spesso senza progetti di vita delineati, lasciando alle spalle relazioni sociali, percorsi formativi, linguistici e lavorativi avviati in altri paesi, dove avevano immaginato di poter vivere e da dove vengono sradicati.

### **Il Regolamento Dublino e l'Italia**

Come noto il Regolamento Dublino, patto fra 32 paesi, dell'Unione Europea e altri paesi associati, costringe chi, nella sua fuga dai paesi di origine ha fatto una prima tappa in Italia con formalizzazione del suo transito, ad essere rimandato qui dal paese europeo dove aveva scelto di vivere come rifugiato : era proprio quel paese e non l'Italia, l'obiettivo del suo progetto migratorio.

Il numero dei "dublinati" verso l'Italia è cresciuto in maniera esponenziale negli ultimi anni, senza che verso di loro sia stata messa in atto una organica politica di accoglienza a partire proprio dall'arrivo in aeroporto.

In questa situazione di rientro non voluto, si possono trovare famiglie intere, persone fragili, malate, persone che da anni erano inserite nel tessuto sociale dei paesi europei, senza peraltro che in Italia vengano assicurati a tutti, accoglienza e procedure di asilo celeri (*la situazione è così grave che il Consiglio di Stato Olandese del 26 aprile 2023, in una sentenza relativa a due rientri Dublino in Italia ha sentenziato il rigetto del rientro per il serio rischio che in Italia potessero trovare una situazione di "privazione materiale di vasta portata ... che impedisce loro di soddisfare i più importanti bisogni primari, come un alloggio, cibo e acqua corrente"*).

I movimenti legati al regolamento di Dublino verso l'Italia hanno subito un incremento costate dal 2010 ( 2.739 persone) al 2019 (5.987), con una riduzione significativa durante il periodo di pandemia (1.468 nel 2021)<sup>1</sup>. Tali movimenti stanno subendo importanti aumenti nella ripresa dei flussi migratori post pandemica.

### **Tessera, l'aeroporto Marco Polo come Hub per i Dublinati**

L'aeroporto di Tessera costituisce uno degli Hub più importanti in Italia e in particolare nel Nord Italia per questi rientri. Nella relazione della Polizia di Frontiera di Venezia del 2022 si citano "552

---

<sup>1</sup> Il diritto di asilo. Rapporto 2022. Fondazione Migrantes. pg.381.

riammissioni nel territorio Italiano ai sensi del Regolamento Dublino”, che si ritiene siano avvenute principalmente se non esclusivamente con mezzi aerei dai paesi europei.

Si tratta quindi di un flusso continuo di persone con questo background migratorio.

Le modalità di accoglienza nel passato sono state valutate come insufficienti: si veda il rapporto di Asgi<sup>2</sup>, 2015, *Il sistema Dublino e l'Italia* che cita, a p.35, alcuni casi critici di non accoglienza successi proprio a Venezia. Eppure ci sono stati a Venezia esempi di buona accoglienza, es. Locanda Dublino/2014<sup>3</sup>, ma sono stati sempre temporanei e senza continuità.

Attualmente come Associazioni di tutela non siamo in grado di dire se l'accoglienza venga effettivamente assicurata a tutte le persone in transito al valico di frontiera come “dublinati”; sappiamo per certo di servizi di interpretariato offerti su richiesta delle autorità di controllo alla frontiera.

### **Proposte**

Ci sentiamo pertanto di fare alcune osservazioni e proposte, che valgono per il futuro ma anche per il presente:

1. la questione dei rifugiati e dei “dublinati” non è questione che riguarda solo gli aspetti della sicurezza ma anche quelli dell'accoglienza e dei diritti;
2. l'aeroporto nelle sue modalità e organizzazione, dovrebbe contribuire al rispetto dei diritti umani e del diritto di asilo, oltre agli aspetti di sicurezza e di legittimità di ingresso;
3. devono essere assicurati spazi adeguati per effettuare colloqui con le persone interessate, con la presenza di interpreti e di mediatori per le necessarie informazioni, operatori che ci risulta essere presenti a chiamata;
4. devono essere garantiti spazi dignitosi di sosta temporanea per le persone “dublate” in attesa di una sistemazione di accoglienza in Italia;
5. devono essere garantiti ugualmente spazi adeguati anche per coloro che, non ammessi in Italia, stanno attendendo la loro destinazione;
6. chiediamo infine spazi per le organizzazioni di volontariato per la tutela dei diritti e dell'accoglienza, per le loro funzioni di informazione e supporto.

Ci pare che l'aeroporto se fa parte di una comunità locale, debba guardare anche a questi aspetti di tutela dei diritti e della dignità umana.

---

2 Associazione Studi Giuridici Immigrazione, *Il Sistema Dublino in Italia, Un rapporto in bilico*, 2015.

3 Consiglio Italiano Rifugiati, Cir notizie, 2015,n.3, pg.46.



**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**WWF Venezia e Territorio**

8 giugno 2023

## OSSERVAZIONI DEL WWF VENEZIA E TERRITORIO

Facciamo notare che dei 7 interventi di mitigazione approvati con il Master Plan 2015/21 NESSUNO è stato attuato e SAVE ha in cassa da allora quasi 8 milioni di euro ricevuti dallo Stato e altri 3 di opere di compensazione ambientale non attuate.

Nel nuovo Master Plan è prevista una semplice cintura alberata senza funzione di mitigazione del rumore e viene spacciata per l'intervento M3 del Master Plan 2015/2021 che era invece molto più vasto, collocato in altro sito adiacente e pensato come opera strutturale per la difesa dell'intero abitato dal rumore.

Si fa presente che l'art. 716 codice navigazione in tema di inquinamento acustico dispone che la realizzazione di opere e l'imposizione di nuove destinazioni urbanistiche nelle vicinanze degli aeroporti sono subordinate all'osservanza delle norme vigenti in materia di inquinamento acustico.

Come e dove sarà realizzata una significativa zona di rispetto aeroportuale, essenziale per la sicurezza dei voli e per la sostenibilità ambientale?





**DIBATTITO PUBBLICO**  
**AEROPORTO DI VENEZIA**



# **QUADERNO DEGLI ATTORI**

Presentato da  
**Poste Italiane**

8 giugno 2023

**CA - Immobiliare - Area Immobiliare Nord Est**

SAVE S.P.A.  
Viale G. Galilei, 30/1  
30173 Tessera – Venezia

**Oggetto:** Piano di Sviluppo Aeroportuale (Masterplan 2023-2037) dell'aeroporto Marco Polo di Venezia.  
Invio osservazioni

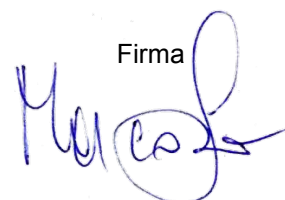
Con riferimento all'incontro dedicato al Piano di Sviluppo Aeroportuale di cui all'oggetto, Poste Italiane S.p.A. in qualità di proprietaria dell'immobile nel Comune di VENEZIA Via Triestina n. 11 distinto al catasto fabbricati al Foglio 163 Particella 94, ricompreso nell'ambito aeroportuale "Marco Polo", formula le osservazioni seguenti.

L'immobile di proprietà Poste è destinato alle attività per l'espletamento del servizio pubblico postale e risulta strategicamente indispensabile per tale servizio, essenziale peraltro allo specifico settore postale.

Tanto premesso, da una consultazione preliminare degli elaborati del Masterplan predisposti da codesta Società e pubblicati sul sito [www.dpaeroportoveneziasp.it](http://www.dpaeroportoveneziasp.it), risulta tra le previsioni di sviluppo delle *aree Handler* un'opzione di acquisizione dell'area del centro meccanizzato di Poste Italiane, non compatibile con la necessaria continuità delle funzioni insediate nell'edificio.

Per quanto sopra esposto, la scrivente Società ritiene utile un confronto per la condivisione di una soluzione alternativa che non pregiudichi lo svolgimento delle attività di codesta Società.

Venezia, 08/06/2023

Firma  




**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**

**ALLEGATO 2  
RESTITUZIONI  
SINTETICHE  
DEGLI INCONTRI**

14 GIUGNO 2023

## Primo incontro pubblico

# Presentazione del Dossier di progetto: le ragioni della proposta e i flussi di traffico

Venerdì, 05 maggio 2023

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/05-05-report/>. Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.*

Venerdì 05 maggio 2023, dalle 17.00 alle 20.00, si è tenuto presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace il **primo incontro pubblico dedicato alla presentazione delle ragioni della proposta e i flussi di traffico** nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di 111 persone, di cui 61 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 50 in presenza.

## La sessione plenaria

Il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione e modalità di partecipazione (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230505-Coordinatore.pdf>*).

Successivamente si è data la parola ai relatori e alla relatrice per esporre la propria presentazione nel seguente ordine: **Claudio Eminente** (Direttore Centrale Vigilanza Tecnica ENAC, Ente Nazionale Aviazione Civile) sul ruolo dell'aeroporto di Venezia all'interno del Piano Nazionale Aeroporti; **Andrea Menin** (Direttore Unità Operativa Logistica e Trasporti Regione Veneto) su come l'aeroporto rientri tra gli strumenti di programmazione regionale; **Monica Scarpa** (Amministratrice Delegata SAVE Spa) sulle ragioni della proposta; **Corrado Fischer** (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo) sulla procedura di valutazione e realizzazione del Masterplan; **Camillo Bozzolo**



(Direttore Commerciale e Sviluppo Aviazione SAVE Spa) sui flussi di traffico e l'impatto degli interventi sul territorio.

**Claudio Eminente (ENAC), *Il Piano Nazionale Aeroporti e il ruolo dell'aeroporto di Venezia***

(Intervento integrale dal minuto 00:14:25 della registrazione dell'incontro)

Eminente ha esposto la struttura e gli obiettivi del vigente PNA (Piano Nazionale Aeroporti), sottolineando per questi ultimi la coerenza con i pilastri del PNRR (Sostenibilità, Intermodalità, Innovazione e Digitalizzazione). In base a tali premesse, Venezia Marco Polo viene delineato come aeroporto di interesse per lo sviluppo del trasporto aereo nel Nord-Est.

**Andrea Menin (Direttore Unità Operativa Logistica e Trasporti Regione del Veneto), *Il Piano regionale trasporti***

(Intervento integrale dal minuto 00:26:39 della registrazione dell'incontro)

Menin ha illustrato le ragioni per cui Venezia si trova in una posizione strategica tra le reti infrastrutturali della Regione evidenziando come l'aeroporto Marco Polo ne costituisca uno dei nodi principali. Ha poi specificato che la Regione, attraverso il Piano Territoriale e Regionale di Coordinamento e il Piano Regionale dei Trasporti, ha lanciato una nuova stagione di pianificazione delle infrastrutture in accordo con i pilastri del PNRR, in cui le strategie risultano coerenti con gli sviluppi e la crescita dell'aeroporto di Venezia.

La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/REGIONEVENETO\\_05\\_mag2023.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/REGIONEVENETO_05_mag2023.pdf)

**Monica Scarpa (Amministratrice Delegata SAVE Spa), *Le ragioni della proposta***

(Intervento integrale dal minuto 00:45:36 della registrazione dell'incontro)

Come introduzione alla presentazione della relatrice, è stato proiettato un video riassuntivo dei principali obiettivi e caratteristiche Masterplan al 2037 (*video disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/video-masterplan/>*).

L'Amministratrice Delegata ha proseguito il suo intervento evidenziando che SAVE Spa è impegnata da molti anni sul tema della sostenibilità ambientale, sociale e di governance, seguendo e monitorando nel proprio operato i 17 obiettivi dell'Agenda ONU 2030. Ha spiegato che lo scalo aeroportuale è Airport Carbon Accredited 4+, ovvero ha iniziato un percorso virtuoso per la riduzione delle emissioni e per limitare il riscaldamento globale a 1,5°C. Inoltre, ha spiegato come SAVE ricerchi lavoratori e fornitori provenienti dal territorio e sia attenta a prevedere programmi di welfare, percorsi di formazione e a garantire lo smartworking per i propri lavoratori.

Scarpa, inoltre, ha esplicitato che il Masterplan mira a:

- potenziare l'infrastruttura esistente, senza occupare ulteriore suolo;
- favorire l'intermodalità;
- prevedere ampliamenti ecosostenibili con certificazioni a livello Gold per il terminal passeggeri;
- riutilizzare integralmente energia e rifiuti con centrali green e la raccolta differenziata e automatizzata dei rifiuti;
- ridurre al minimo l'utilizzo di acqua potabile con il riutilizzo delle acque reflue adoperate nel sedime aeroportuale;
- limitare gli effetti di eventuali eventi atmosferici particolari adoperando sistemi di tutela idraulica;
- tutelare il paesaggio e ampliare le aree verdi nel sedime aeroportuale attraverso: la realizzazione di una barriera acustica vegetale e la creazione di ulteriori spazi verdi, operando anche nella riqualificazione delle barene e per la tutela delle specie del territorio;
- decarbonizzare con la firma di un protocollo d'intesa per Net Zero Emissions nel 2030.



Infine, la relatrice ha precisato che l'investimento totale dell'opera ammonta a circa 2 miliardi, con un'analisi costi-benefici dal rapporto virtuoso di 1,8 (su 1,0 come base di rapporto positivo).

**Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), *Procedura di valutazione e realizzazione del Masterplan*** (Intervento integrale dal minuto 01:03:14 della registrazione dell'incontro)

Fischer ha spiegato che a seguito del dibattito pubblico il Masterplan dovrà ottenere la Valutazione di Impatto Ambientale dal Ministero dell'Ambiente e la conformità urbanistica dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dopo la quale seguirà l'approvazione formale da parte di ENAC per la realizzazione delle opere.

**Intervento dal pubblico in sala:** una partecipante ha chiesto chiarimenti sul ruolo della Città di Venezia nel Masterplan e un approfondimento sulle ripercussioni dirette per la città. Infine, ha evidenziato che a suo parere sarebbe importante avere un'idea di sviluppo della città per poi inserire in quella cornice il progetto del dibattito pubblico.

All'intervento ha risposto il coordinatore del dibattito ricordando che il dibattito pubblico ha lo scopo di approfondire tutti i temi riguardanti il progetto: la città, gli impatti sul territorio, il tema del verde e dell'ambiente. Ha precisato che ogni tema verrà discusso in un incontro dedicato, facendo riferimento al sito <https://www.dpaeroportoveneziaspa.it/>, in cui sono presenti e leggibili tutte le informazioni riguardanti il Masterplan.

(Risposta integrale dal minuto 01:07:14 della registrazione dell'incontro)

**Camillo Bozzolo (Direttore Commerciale e Sviluppo Aviazione SAVE Spa), *Il trend e le previsioni di traffico aeroportuale*** (Intervento integrale dal minuto 01:08:55 della registrazione dell'incontro)

Bozzolo ha illustrato come il principale bacino di utenza dell'aeroporto di Venezia includa, oltre al Veneto, anche il Friuli-Venezia Giulia e il Trentino-Alto Adige. Ha dunque affermato che il nodo strategico ha una portata più ampia del contesto municipale e

regionale. Bozzolo ha poi spiegato come i cambiamenti del mercato di aviazione commerciale abbiano portato a nuovi aeromobili più efficienti, più capienti, più performanti e meno inquinanti, con un aumento dei vettori intercontinentali. Ha concluso spiegando che la crescita dell'aeroporto è guidata anche dallo sviluppo dei nuovi mercati internazionali, che richiedono maggiori scambi e movimenti per il commercio. Infine, ha chiarito che l'obiettivo è quello di permettere la crescita sia delle aziende che del turismo, in quanto esiste una domanda di connessione con Venezia a livello globale, dall'America all'Asia fino all'Australia.

## I temi emersi dai tavoli di discussione

Al termine delle presentazioni, il pubblico ha partecipato alla discussione in tavoli di lavoro, sia in presenza che online, dove, con il supporto di facilitatori e facilitatrici, sono state elaborate più di 54 domande e osservazioni.

I facilitatori e le facilitatrici hanno trasmesso le domande e le osservazioni a una regia centrale che le ha aggregate per temi omogenei, quali:

- Collegamento ferroviario
- Iter autorizzativo
- Traffico veicolare e mobilità
- Dibattito Pubblico
- I flussi di traffico
- L'aumento dei flussi turistici e il Masterplan
- Le alternative studiate
- Caratteristiche dello scalo e sicurezza.

Si riporta che alcuni/e partecipanti presenti in sala hanno contestato la metodologia utilizzata per la discussione, evidenziando che avrebbero preferito non dividersi in tavoli di lavoro. Per questa ragione nella seconda parte dell'incontro il coordinatore ha dapprima esposto alcune delle domande pervenute sul tema del giorno per poi lasciare la parola ai/alle partecipanti che hanno chiesto di intervenire.

## Domande e risposte

Al termine della discussione, il coordinatore ha posto ai relatori e alle relatrici le domande pervenute sul tema dell'incontro. Le domande rimaste inevase per il tempo limitato a disposizione riceveranno risposta scritta da Save Spa e saranno consultabili sul sito dedicato al dibattito. Le domande riguardanti argomenti diversi da quello dell'incontro verranno risposte nell'incontro dedicato al relativo tema secondo il calendario consultabile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/partecipa/>.

### I flussi di traffico

- 1. Rispetto a quanto presentato si espongono dubbi circa l'evidenza del numero di passeggeri che arrivano e partono da Venezia città. L'aumento dei flussi turistici per la città è stimato in crescita, possibile che le percentuali siano così basse? Quanti transitano e si fermano (o sono residenti) a Venezia? Interessa il carico aggiuntivo per una città già stressata.**

**Risposta Camillo Bozzolo (Save Spa):** Bozzolo ha spiegato innanzitutto che, per elaborare le proiezioni di traffico, SAVE acquista diverse fonti di dati, tra cui quelle derivanti dalle celle dei telefonini, con il rispetto della privacy, con le quali gli spostamenti vengono tracciati e i dati riportati nell'annuario del turismo elaborato dal Comune di Venezia.

(Risposta integrale dal minuto 1:27:49 della registrazione dell'incontro)

- 2. Perché nella presentazione è mancata l'analisi trasportistica, sociale, e di surplus di turisti della città di Venezia per poter valutare l'aumento di voli e di transiti all'aeroporto?**

**Risposta Camillo Bozzolo (Save Spa):** per ciò che riguarda l'analisi trasportistica Bozzolo ha spiegato che il tema verrà trattato durante i prossimi incontri del dibattito.

(Risposta integrale dal minuto 1:29:00 della registrazione dell'incontro)

**3. (Domanda pervenuta dal pubblico in sala) Se i residenti di Venezia sono pochi, conta di più la domanda dei turisti?**

**Risposta Camillo Bozzolo (Save Spa):** il Direttore ha affermato che il 40% dei passeggeri dell'aeroporto Marco Polo nel bacino di utenza dell'aeroporto che va da Trieste fino a tutto il Veneto, il Trentino-Alto Adige e parte dell'Emilia-Romagna. I fattori che si prendono in considerazione per attribuirvi un peso sono l'attrattività del territorio, la quantità di abitanti del territorio e la quantità di viaggi che vengono fatti dalle aziende nel territorio.

(Risposta integrale dal minuto 1:38:08 della registrazione dell'incontro)

**Intervento del pubblico in sala:** un partecipante ha evidenziato che in base a ciò che è stato detto con il raddoppio dei voli raddoppierebbero anche gli arrivi e si impatterebbe negativamente sulla capacità della città di Venezia di accogliere ulteriore turismo.

**Risposta Camillo Bozzolo (Save Spa):** il Direttore ha specificato che il raddoppio dei voli arriva al 45% in 18 anni. Dunque, ha esplicitato che la capacità attuale massima è di 32 movimenti all'ora e la media dei movimenti previsti al 2037 è di 20 movimenti all'ora.

(Risposta integrale dal minuto 01:33:35 della registrazione dell'incontro)

**4. (Domanda pervenuta dal pubblico in sala): Per permettere l'atterraggio e il decollo quali e quante manovre verranno effettuate sopra la laguna?**

**Risposta Andrea Pillon:** il coordinatore ha risposto spiegando che il tema verrà trattato nell'incontro dedicato alle strategie di sostenibilità che approfondirà anche i temi del rumore, della produzione di CO2 e degli impatti sul territorio.

(Risposta integrale dal minuto 01:35:48 della registrazione dell'incontro)

**Intervento dal pubblico in sala:** una partecipante ha affermato che se coloro che arrivano sul territorio veneziano aumentano del 45%, la città non sarebbe in grado di sostenere l'aumento del turismo.

**Risposta Camillo Bozzolo (Save Spa):** Bozzolo ha sottolineato l'importanza di capire quale sia l'impatto attuale dell'aeroporto e ha spiegato che solo 4 passeggeri su 10 sono diretti a Venezia.

(Risposta integrale dal minuto 01:38:10 della registrazione dell'incontro)

- 5. Il punto centrale è la crescita del traffico totalmente basato sul turismo. Guardando i piani SAVE passati si parlava della terza pista, mentre nel Master Plan attuale non c'è neanche una parola sul perché si è abbandonata l'idea della terza pista. Siccome Marco Polo tende a voler diventare un hub principale in Italia, si può immaginare che la terza pista sia solo un'idea rimandata e non scomparsa. Se il sistema può durare fino al 2037, quali garanzie ci vengono date che non venga costruita la terza pista successivamente? E perché non se ne parla?**

**Risposta Monica Scarpa (Save Spa):** l'Amministratrice Delegata ha confermato che la terza pista non è prevista dal Masterplan perché la tecnologia e la capacità dell'attuale infrastruttura di volo, su cui sono stati fatti interventi importanti nel 2019, consentono l'utilizzo dell'attuale infrastruttura e, pertanto, non sarà necessario ulteriore utilizzo di suolo fino al 2047.

(Risposta integrale dal minuto 01:42:38 della registrazione dell'incontro)

- 6. Come mai nel precedente piano di attuazione si diceva che nel quadrante nord-est (Verona-Venezia-Treviso-Ronchi dei Legionari) era previsto che potesse aumentare il numero dei trasportati dal 39 al 60% e nel Masterplan la sola Venezia aumenta del 100%?**

**Integrazione della domanda dal pubblico in sala:** il partecipante che ha posto la domanda ha chiarito che a suo parere c'è un raddoppio del flusso rispetto al precedente piano di attuazione firmato ENAC nel 2022 che dava a Venezia un aumento del 39%. Inoltre, ha aggiunto che nel Dossier emerge un aumento dei posti auto da 5.000 a 10.000. Pertanto, secondo il suo parere, il numero di parcheggi previsti si scontrerebbe con l'obiettivo di aumentare i collegamenti intermodali. Infine, ha

concluso spiegando che sia SAVE che la Regione del Veneto dovrebbero porsi il problema dei collegamenti e dell'aumento dei passeggeri.

**Risposta Monica Scarpa (Save Spa):** l'Amministratrice Delegata ha precisato che per quanto riguarda il tracciato ferroviario, tutti i trasporti transiteranno anche per l'aeroporto, anche per agevolare tutti i dipendenti del Marco Polo a spostarsi con l'utilizzo delle linee ferroviarie regionali. Infine, ha specificato che l'aumento dei parcheggi non sia previsto, poiché la riduzione dell'utilizzo delle automobili è una priorità insieme allo sviluppo di progetti ferroviari, carsharing e navette elettriche.

(Risposta integrale dal minuto 1:52:40 della registrazione dell'incontro)

**Risposta Francesca Sartor (SAVE Spa):** Sartor ha specificato che quanto riportato dal PNA si trova a pagina 75 dello studio preliminare del Masterplan (scaricabile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/documenti-masterplan/>), e che le previsioni di traffico espresse sono esattamente in linea con il PNA. Sul tema dei parcheggi ha sottolineato che SAVE si è data obiettivi sfidanti, disegnando tre scenari che prevedono la riduzione dell'uso dell'auto privata e il potenziamento del trasporto pubblico. Il miglior scenario, ha spiegato, riduce drasticamente i parcheggi rispetto ad oggi arrivando a 4.500 parcheggi necessari. Ha aggiunto che gli altri due scenari, descritti nelle pagine 44, 45, 46 del Masterplan, descrivono da un lato la prospettiva di una situazione invariata rispetto a quella attuale e dall'altro una in cui i parcheggi si riducono solo leggermente rispetto agli attuali.

(Risposta integrale dal minuto 01:55:22 della registrazione dell'incontro)

- 7. È importante valutare il flusso riguardante il transito aereo dalla città di Venezia a Tessera e viceversa. Venezia è vessata da moto ondoso, causato anche da vettori in viaggio da e verso l'aeroporto. Avete pensato di prevedere navette elettriche da Tronchetto a Tessera?**

**Risposta Monica Scarpa (Save Spa):** l'Amministratrice Delegata ha spiegato che il tema è in fase di studio e che Save vorrebbe puntare all'incremento delle navette elettriche.

(Risposta integrale dal minuto 02:03:33 della registrazione dell'incontro)

**L'aumento dei flussi turistici e il Masterplan e le alternative studiate**



8. **L'input allo sviluppo è l'aumento del traffico che, tradotto, significa aumento del turismo. Considerato l'attuale scenario globale di incertezza, potrebbero esserci grandi scostamenti rispetto alle previsioni di crescita? Se si parlava di 41 milioni di passeggeri pochi anni fa, oggi si parla di 21 milioni di passeggeri, cosa è cambiato che ha fatto modificare così drasticamente le previsioni?**
  
9. **Il Masterplan ha una visione a lungo termine (di 14 anni), le tecnologie di volo cambieranno molto nei prossimi dieci anni, e si ritiene quindi importante che il Masterplan lavori su più scenari e non solo su una previsione di crescita costruito su quello attuale (fossile). Ridurre i consumi è importante, e il progetto va in quella direzione; quindi, ci si immagina che si possa evolvere verso i combustibili sintetici. Ciò potrebbe portare un aumento dei costi, che potrebbe a sua volta influenzare la stima di crescita abbassando le previsioni. Sono stati valutati questi scenari?**

**Integrazione domanda dal pubblico in sala:** la partecipante ha affermato di non aver letto nel documento di pianificazione scenari alternativi. Ha chiesto dunque se esistono altri scenari e a quale fascia di età si fa riferimento quando si parla dei passeggeri, domandando nello specifico quanto si possono prevedere i comportamenti futuri dei passeggeri.

**Risposta Camillo Bozzolo (Save Spa):** il Direttore ha affermato che durante gli anni della pandemia gli scenari di traffico erano molti e cambiavano rapidamente. Ha precisato che la curva di traffico detta quali sono gli investimenti e che dunque tra il migliore e il peggior caso stimabile si è cercato di individuare la curva più veritiera dalla quale partire per valutare lo sviluppo del Masterplan. Ha poi aggiunto che il processo verrà sottoposto ad un controllo quinquennale che verifichi l'esattezza delle previsioni rispetto al numero di passeggeri. Per quanto riguarda l'età dei viaggiatori, Bozzolo ha ricordato che l'Europa è un continente con un'età media alta e, pertanto, molte persone viaggiano, nonostante l'incidenza di viaggio in Italia sia inferiore a quella di altri Stati. Ha concluso spiegando che le proiezioni hanno già incorporato il cambiamento dell'età dei passeggeri.

(Risposta integrale dal minuto 02:09:07 della registrazione dell'incontro)

**Intervento dal pubblico:** un partecipante ha spiegato che è stato chiesto al Comune di Venezia chiarimenti circa l'inquinamento. Inoltre, ha richiesto un approfondimento sugli impatti del Masterplan sull'occupazione.

**Risposta Andrea Pillon:** il coordinatore del dibattito pubblico ha risposto spiegando che ci sarà una serata dedicata all'impatto ambientale, sull'occupazione e alla qualità del lavoro.

**Intervento dal pubblico in sala:** una partecipante ha chiesto se dibattito pubblico non dovrebbe prevedere diverse soluzioni progettuali e l'opzione zero. Inoltre, ha chiesto se verranno date risposte ai quesiti posti.

**Risposta Andrea Pillon:** il coordinatore ha specificato che il dibattito pubblico prevede, anche alternative allo scenario presentato attualmente.

(Risposta integrale dal minuto 02:23:00 della registrazione dell'incontro)

**Intervento dal pubblico in sala:** un partecipante ha chiesto perché si prevede di realizzare in superficie l'intervento ferroviario previsto per il collegamento della città con l'aeroporto. Inoltre, ha chiesto se esiste un tetto limite allo sviluppo.

**Risposta Monica Scarpa (Save Spa):** Scarpa ha specificato che gli interventi delle ferrovie non riguardano l'azienda aeroportuale; dunque, non riguardano direttamente l'oggetto del Masterplan discusso.

(Risposta integrale dal minuto 02:23:45 della registrazione dell'incontro)

Il coordinatore Andrea Pillon è intervenuto per specificare che il video dell'incontro, le presentazioni, tutte le domande prodotte e le risposte saranno caricate sul sito dedicato al dibattito. Inoltre, ha invitato ad utilizzare lo strumento dei Quaderni degli attori per inviare le proprie segnalazioni (<https://www.dpaeroportoveneziaspa.it/quaderni/>). Infine, ha precisato che il Masterplan sarà comunque sottoposto alla valutazione ambientale che SAVE sarà tenuta a rispettare.

(Risposta integrale dal minuto 02:24:30 della registrazione dell'incontro)

**Risposta Corrado Fischer (Save Spa):** Fischer ha precisato che per ciò che riguarda il progetto ferroviario esiste una delibera del CIPES che spiega che si tratta di un progetto di RFI che non riguarda SAVE. Ha aggiunto poi che il ruolo di Save è quello di fornire una previsione dei flussi di traffico a 15 anni. Infine, ha detto che, dopo il dibattito pubblico, il progetto dovrà essere valutato e verificato dal Ministero dell'Ambiente e, pertanto, al momento non sono state prese decisioni progettuali definitive.

(Risposta integrale del minuto 02:28:23 della registrazione dell'incontro)

## Conclusione

Infine, il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico.

## Secondo incontro pubblico

# Aeroporto Venezia: le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera

Giovedì, 18 maggio 2023

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/18-05-report/>. Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.*

Giovedì 18 maggio 2023, dalle 17.00 alle 20.00, si è tenuto presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace il **secondo incontro pubblico dedicato alle caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di **97 persone**, di cui 47 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 50 in presenza.

### La sessione plenaria

Il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione e modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati. (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230518-Coordinatore.pdf>*).

Successivamente si è data la parola ai/alle relatori/trici per esporre le proprie presentazioni nel seguente ordine: **Francesca Sartor** (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa) sul tema dell'intermodalità e sullo sviluppo delle aree *land*

*side*; **Corrado Fischer** (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo) sull'assetto dell'infrastruttura di volo, il vertiporto e la nuova mobilità aerea sostenibile.

**Francesca Sartor (SAVE Spa), *Intermodalità: obiettivi e trend***

(Intervento integrale dal minuto 00:09:45 della registrazione dell'incontro)

L'Architetto Sartor ha illustrato le strategie di mobilità sostenibile inserite all'interno del Masterplan al 2037. In primo luogo, pertanto, ha mostrato come nella pianificazione si sia voluto porre l'accento sullo sviluppo sostenibile dell'infrastruttura aeroportuale a tutto tondo, focalizzandosi anche su aspetti che non sono direttamente controllati dal gestore come ad esempio le modalità di accesso allo scalo, al fine di incentivare la riduzione di emissioni e limitare il consumo di suolo. In particolare ha espresso l'intenzione di supportare il trasporto collettivo, limitando l'uso dell'auto privata, rendendo così l'aeroporto stesso un hub di intermodalità sostenibile. Francesca Sartor ha così illustrato alcune delle principali azioni e dei principali interventi che si intendono mettere in campo per il raggiungimento di tali obiettivi.

L'architetto ha, poi, illustrato alcuni fattori di trasformazione della mobilità di cui si è tenuto conto per la redazione del Masterplan di progetto, mostrando come le abitudini di trasporto stiano gradualmente cambiando e come la scelta delle modalità di spostamento siano sempre più determinate da una crescente consapevolezza del contributo all'impatto ambientale.

Tutti questi elementi pertanto, ha spiegato Francesca Sartor, contribuiranno a modificare radicalmente il sistema della mobilità contribuendo alla riduzione delle emissioni prodotte, all'aumento della condivisione dei mezzi di trasporto, all'incremento dell'utilizzo del digitale e, più in generale, al raggiungimento di una sostenibilità a tutto tondo. Sulla base di tali considerazioni, oltre che sull'analisi del cambiamento del trend dal 2018 ad oggi e sulle previsioni al 2037, infatti, è stato mostrato come sia stato sviluppato il Masterplan di progetto.

*La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_prz\\_230518\\_01\\_mobilita\\_.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230518_01_mobilita_.pdf)*

**Francesca Sartor (SAVE Spa), *Sviluppo delle aree land side***

(Intervento integrale dal minuto 00:20:35 della registrazione dell'incontro)

L'architetto Sartor ha successivamente proseguito la propria presentazione illustrando il nuovo assetto generale del sedime aeroportuale, spiegando come tali scelte progettuali siano in parte derivanti dalle considerazioni espresse in precedenza nei confronti del cambiamento delle modalità di accesso all'aeroporto.

In particolare, Francesca Sartor ha spiegato come il sedime sia stato ridisegnato con l'intenzione di utilizzare in maniera differente gli spazi a disposizione, sfruttando al massimo l'infrastruttura esistente. A tal proposito, infatti, ha illustrato le azioni previste nelle aree *land side* previste dal Masterplan, ovvero quelle aree situate prima delle aree destinate ai controlli di sicurezza, che ospitano anche tutto il sistema di accessibilità e mobilità. In particolare, sono stati mostrati gli interventi relativi alle nuove aree di intermodalità; i nuovi schemi di viabilità e mobilità sostenibile; la nuova organizzazione dei parcheggi aeroportuali; l'attrezzatura del terminal acqueo con parcheggi convenzionati e servizi, come previsto dalla Convenzione con il Comune di Venezia del 2015; la realizzazione del polo alberghiero, intervento già autorizzato dal Masterplan 2021, in prossimità dell'area Darsena; e infine lo sviluppo e la salvaguardia delle aree verdi presenti nel sedime aeroportuale, attraverso una serie di interventi che verranno illustrati nel dettaglio durante l'incontro del dibattito pubblico dedicato a tale tema.

In conclusione, Francesca Sartor ha mostrato l'intervento previsto per l'ampliamento del terminal passeggeri, che verrà realizzato in coerenza con quanto delineato dal Masterplan 2021 attualmente in vigore.

*La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_prz\\_230518\\_02\\_aree\\_landside\\_.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230518_02_aree_landside_.pdf)*

### **Corrado Fischer (SAVE Spa), L'infrastruttura di volo**

(Intervento integrale dal minuto 00:29:50 della registrazione dell'incontro)

L'ingegnere Corrado Fischer ha introdotto il suo intervento mostrando alcuni importanti interventi già realizzati per potenziare l'infrastruttura di volo esistente. L'obiettivo attuale, ha spiegato Fischer, sarà quello di potenziare ulteriormente l'infrastruttura, evitando però un maggiore consumo di suolo. A tal proposito la



strategia del Masterplan al 2037 prevede di continuare ad agire in coerenza con quanto portato avanti negli scorsi anni in modo da potenziare al massimo la capacità del servizio esistente, completando anche i lavori realizzati in precedenza. Infatti, ha sottolineato Corrado Fischer, attualmente non sono previste nuove piste di decollo e atterraggio, ma si prevede di mantenere lo schema attuale a singola pista. Al contempo, però, si intenderà intervenire sul piazzale per massimizzare la capacità dell'infrastruttura attraverso diverse azioni, quali la riorganizzazione dell'area cargo o la realizzazione di una nuova area di sicurezza per la pista secondaria.

In seguito, l'ingegnere Fischer ha illustrato nel dettaglio il nuovo assetto dell'infrastruttura di volo, attraverso la descrizione di uno schema planimetrico generale, mostrando l'ubicazione e la distribuzione degli interventi sopra citati.

*La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_prz\\_230518\\_03\\_infrastruttura\\_volo.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230518_03_infrastruttura_volo.pdf)*

### **Corrado Fischer (SAVE Spa), Il vertiporto e la nuova mobilità aerea sostenibile**

(Intervento integrale dal minuto 00:37:00 della registrazione dell'incontro)

Successivamente, Corrado Fischer ha presentato gli interventi e le strategie che si intendono portare avanti in merito allo sviluppo di una nuova mobilità aerea sostenibile, volta a migliorare le connessioni con il territorio circostante. In particolare, nell'ottica di una mobilità sostenibile per il futuro, è stata sottolineata la volontà di implementare l'infrastruttura di volo esistente con le strutture necessarie ad accogliere una nuova tipologia di veicolo, un multicottero alimentato da 18 motori, ovvero un aeromobile spinto da propulsione elettrica che può trasportare persone o materiali ad altezze diverse rispetto a quelle del traffico commerciale e risolvere alcuni problemi di mobilità, caratterizzati da fattori di urgenza o necessità, trasportando ad esempio attrezzature o personale medico sul territorio.

Questa tecnologia, ha spiegato Corrado Fischer, permetterebbe di ridurre i tempi di trasferimento, migliorando il collegamento con le parti del territorio difficilmente raggiungibili, senza però incidere sull'inquinamento ambientale e acustico, o sulla sicurezza. Questo, ha spiegato, viene proposto in linea con il "Piano Strategico

Nazionale AAM 2021-2030 per lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Italia”, pubblicato da ENAC (Ente Nazionale per l’Aviazione Civile) nel 2021.

Fischer ha spiegato che il Masterplan al 2037, infatti, prevede la realizzazione di un vertiporto, ovvero una piazzola dedicata al decollo, all’atterraggio e alla gestione di tali aeromobili, suddiviso in due aree distinte, situate in modo da non interferire con l’attività aeroportuale e migliorare i collegamenti a nord, con il territorio della Regione, e a sud con la Laguna.

*La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_prz\\_230518\\_04\\_vertiporto.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230518_04_vertiporto.pdf)*

In seguito alle presentazioni di SAVE Spa, è stato dato spazio ad alcuni interventi programmati del pubblico in sala, che vengono riportati di seguito in forma sintetica.

### **Intervento dal pubblico in sala: portavoce di 23 associazioni e comitati riuniti**

(Intervento integrale dal minuto 00:44:36 della registrazione dell’incontro)

Il portavoce ha preso la parola leggendo un documento firmato da 23 associazioni e comitati per esprimere la non condivisione delle scelte alla base del piano di sviluppo dell’aeroporto di Venezia. In particolare, l’intervento ha mosso la critica nei confronti dell’obiettivo centrale che si pone il Masterplan al 2037, ovvero l’aumento annuo dei movimenti sul territorio. A tal proposito, attraverso la lettura del documento, è stato sottolineato come a tale obiettivo conseguirebbero molteplici ricadute negative per la città di Venezia, la salute e la qualità della vita dei residenti, dal momento che si ritiene che le strutture aeroportuali esistenti abbiano raggiunto la loro capacità di carico e il loro limite di compatibilità. In seguito alla spiegazione dettagliata di tale osservazione, il portavoce ha continuato elencando alcuni dei fattori che a loro parere non sono stati presi adeguatamente in considerazione, come ad esempio gli interventi di mitigazione del rumore e delle emissioni inquinanti, il tema dell’aumento dei parcheggi, quello dell’ulteriore abbattimento di piante e alberi, l’assenza della previsione di una pista ciclabile di collegamento tra Mestre e l’aeroporto o, più in generale, il problema generato dall’aumento del numero di turisti in entrata nella città di Venezia e il conseguente impatto sulla qualità della vita dei residenti.

In conclusione, è stata quindi espressa la richiesta da parte delle associazioni e dei comitati firmatari di stabilire un limite mensile e annuale alle movimentazioni degli aerei in entrata e in uscita dall'aeroporto Marco Polo di Venezia.

**Intervento dal pubblico in sala: portavoce dell'Associazione Venezia Cambia**

(Intervento integrale dal minuto 00:52:09 della registrazione dell'incontro)

Il portavoce ha introdotto il suo intervento sottolineando come, in ambito urbanistico, sia fondamentale definire l'insieme delle aree interessate da uno specifico intervento di trasformazione. Nel caso dell'aeroporto Marco Polo, ha evidenziato pertanto la necessità di far sì che il Masterplan si rapporti con la sua area di interesse, ed in particolare con la città di Venezia, che ha definito una città fragile e assediata dal turismo. Il portavoce ha quindi chiesto di porre un limite per ridurre i voli in entrata, in modo da salvaguardare l'insieme del territorio veneziano.

**Intervento dal pubblico in sala: portavoce dell'Associazione CRIA AVE (Associazione dei Cittadini per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia)**

(Intervento integrale dal minuto 00:57:38 della registrazione dell'incontro)

L'intervento si è concentrato sulle seguenti tematiche: la salvaguardia della salute psicofisica e della qualità della vita dei residenti del territorio veneziano; la salvaguardia dell'ambiente; e la difesa della città di Venezia dall'*over tourism*. Egli ha inoltre riportato alcune problematiche riscontrate quotidianamente dai residenti di cui si fa portavoce, quali l'aumento dell'inquinamento acustico e ambientale, derivato anche dal traffico indotto, automobilistico e acqueo. In conclusione, pertanto, è stato richiesto di limitare le movimentazioni aeree al 2037.

**Intervento dal pubblico in sala: portavoce del Comitato Ex Umberto I**

(Intervento integrale dal minuto 01:03:32 della registrazione dell'incontro)

La portavoce ha espresso la sua preoccupazione per gli impatti che gli interventi proposti potranno avere su tutto il territorio della Città metropolitana di Venezia. A tal proposito, pertanto, ha fatto emergere alcune problematiche attuali legate alla congestione turistica su tutto il territorio, all'inquinamento, al rumore, alla viabilità

congestionata, e al moto ondoso che mette a rischio la tenuta stessa della città di Venezia. In una situazione ritenuta già molto critica, la portavoce ha evidenziato come sia un controsenso parlare di sostenibilità quando gli interventi proposti mirano ad aumentare ulteriormente i flussi di traffico in entrata.

## I temi emersi dai tavoli di confronto

Al termine delle presentazioni e degli interventi, il pubblico ha partecipato alla discussione in tavoli di confronto, sia in presenza che online, dove, con il supporto di facilitatori e facilitatrici, sono state elaborate 45 domande e 10 osservazioni.

I facilitatori e le facilitatrici hanno trasmesso le domande e le osservazioni a una regia centrale che le ha aggregate per temi omogenei, insieme alle domande pervenute nell'incontro precedente inerenti alle stesse tematiche, quali:

- L'intermodalità
- L'accessibilità all'aeroporto
- Il nuovo collegamento ferroviario e la stazione
- La classificazione dell'aeroporto
- Le infrastrutture di volo
- Gli interventi dell'area Cargo
- Il vertiporto
- La sicurezza
- La gestione della fase realizzativa
- Il progetto e le variazioni delle stime di traffico
- Il dibattito pubblico e le prossime fasi

Di seguito vengono riportate le **osservazioni** raccolte, che non sono state inserite nei temi sopra elencati.

1. Il progetto per essere davvero sostenibile dovrebbe comprendere la tutela della laguna e l'impatto sulla viabilità acqua che si riversa su tutti i canali della città. Tale argomento non dovrebbe essere analizzato a corollario ma essere affrontato con analisi e soluzioni idonee integrando lo studio dei Terminal acquei

e dei controlli con la progettazione attuale perché l'aeroporto fa parte della città di Venezia;

2. Non è stato colto l'aspetto della mobilità di Venezia, caratterizzata da un sistema di mobilità lento dato dalla presenza dell'acqua. Inoltre, mancano i dati di comparazione tra il volume di passeggeri trasportati tra i droni che portano 2 persone contro le 1500 persone che possono essere portate dai motoscafi a basso impatto ondoso;
3. Si ribadisce che la tematica del traffico nautico e del moto ondoso, non deve essere "scaricata" all'agenzia di trasporto locale, ACTV, non è un problema extra SAVE ma deve essere affrontato dalla progettazione e dagli studi che si stanno attualmente sviluppando, e non in un secondo momento;
4. Il masterplan promuove un concetto di sostenibilità ambientale e poi però accetta la possibilità che il privato possa recarsi all'aeroporto con la propria autovettura e dunque un aumento dei parcheggi per le auto che accedono all'aeroporto (2300 posti). Dunque accetta un'ulteriore congestione di traffico da e verso l'aeroporto;
5. Si parla di compatibilità ecologica ma poi si parla di fare sparire la zona a bordo del campo di atterraggio in laguna per effettuare un interrimento che servirà ad evitare i pericoli di impatto degli uccelli con gli aerei. In pratica, il masterplan modifica l'ambiente circostante (in questo caso la laguna) alle proprie esigenze mentre bisognerebbe fare il contrario per l'idea di sostenibilità. Tra l'altro, ci sono tre leggi speciali che governano qualsiasi trasformazione della laguna. La relazione del masterplan non accenna mai alle leggi speciali che governano la trasformazione della laguna;
6. Si ritiene necessario un monitoraggio degli impatti e delle conseguenze delle emissioni degli aerei, con stazioni di rilevamento, centraline e dati aggiornati accertabili, poste nelle aree più sensibili (parco di San Giuliano e Zona Tessera) e nelle arterie di traffico principali anche a Mestre, sulla cui base monitorare la frequenza dei voli e decidere come e quando eventualmente diminuirli;

7. Un intervento di questo livello pone degli impulsi all'urbanistica di una città sotto il mirino dell'UNESCO e priva di uno strumento urbanistico aggiornato. L'approccio progettuale al piano non tiene in considerazione i principi della legge speciale di Venezia, ovvero la sperimentabilità, la gradualità e la reversibilità, che sono stati la base di ogni singolo intervento su questo territorio;
8. Iper-turismo e inquinamento sono i due temi che preoccupano maggiormente perché la situazione critica andrà solo a peggiorare;
9. Nel progetto ci sono degli interventi di miglioramento ritenuti importanti e utili (ad esempio le azioni per incentivare la mobilità sostenibile) ma sarebbe importante non spingere ad aumentare l'offerta di traffico che porterà alle conseguenze sopracitate;
10. Manca l'Amministrazione pubblica dentro al progetto dell'aeroporto e si percepisce una barriera tra questa e l'aeroporto. Sembra che l'Amministrazione metropolitana si sia astenuta da questo progetto. Ci deve essere una progettazione condivisa attraverso anche l'utilizzo di tavoli appropriati volti a condividere la progettazione e programmazione del territorio con la cittadinanza, le cui proposte e idee sono importanti e devono essere tenute in considerazione.

## Domande e risposte

Al termine della discussione, il coordinatore ha posto ai/le relatori/trici le domande pervenute sul tema dell'incontro. Le domande rimaste inevase per il tempo limitato a disposizione riceveranno risposta scritta da SAVE Spa e saranno consultabili sul sito dedicato al dibattito. Le domande riguardanti argomenti diversi da quello dell'incontro troveranno risposta durante l'incontro dedicato al relativo tema secondo il calendario consultabile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/partecipa/>.

## Intermodalità

- 1. Si chiede come viene affrontato l'impatto dei flussi di viaggiatori che si trasferiscono da Venezia all'aeroporto via mare (la conseguenza che preoccupa è il moto ondoso). È stato considerato un trasporto Tronchetto-**



**Aeroporto con navetta elettrica per non gravare la situazione via mare?**  
*(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)*

- 2. Quali sono le azioni che può fare l'aeroporto per migliorare l'intermodalità e i servizi pubblici a beneficio del cittadino?** *(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)*
- 3. Il Trasporto Veloce avverrà direttamente dall'aeroporto da Piazzale Roma? Ci sarà un interscambio? La possibilità di avere un trasporto alternativo a quello via acqua dipende dalla possibilità di avere un collegamento diretto e rapido dall'aeroporto alla città.**
- 4. Perché non ci si concentra di più sulla gestione digitale del flusso dei passeggeri e non solo su soluzioni un po' troppo tradizionali come il treno e/o l'auto? Così facendo potremmo consentire al singolo passeggero di interagire con un sistema centrale che pianifichi il suo arrivo dall'aeroporto alla destinazione finale. Avete pensato allo sviluppo di una infrastruttura informatica interna all'aeroporto che supporti queste potenzialità?**
- 5. È possibile avere informazioni più dettagliate del terminal acqueo e di come verrà regolato e monitorato il traffico (con inserimento di eventuali paline elettriche per taxi elettrici)?**

#### Risposte

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha risposto in maniera complessiva alle prime cinque domande sul tema dell'intermodalità, spiegando come vi siano alcune azioni che possono essere portate avanti dal gestore per supportare e favorire un determinato tipo di mobilità, ma che nonostante ciò vi sia la necessità di interfacciarsi con gli enti che gestiscono i servizi. Infine, ha sottolineato l'importanza di creare un'alternativa al trasporto via acqua, creando dei trasporti rapidi alternativi di collegamento alla città di Venezia.

**Corrado Fischer** (SAVE Spa), inoltre, è intervenuto al fine di ricordare che in seguito al dibattito pubblico vi sarà un iter che porterà all'autorizzazione del Masterplan 2037, ove vi sarà l'opportunità di scambio e discussione rispetto a tali tematiche.

**Davide Bassano** (SAVE Spa), infine, ha concluso spiegando in che modo siano state strutturate le strategie di intervento in termini di mobilità sostenibile e, in particolare, di come le azioni proposte si basino sulla volontà di diminuire il consumo di suolo e di incentivare l'utenza a modificare le proprie modalità di trasporto da e verso l'aeroporto, in una forma maggiormente sostenibile.

(Risposte integrali dal minuto 1:10:55 della registrazione dell'incontro)

- 6. La congestione del traffico che si verificherà in laguna non è stata presa bene in considerazione da Save. Che studi ha fatto SAVE rispetto a questo? Non c'è nulla di più specifico sull'intermodalità e sull'incentivo a un'intermodalità a basso impatto soprattutto per quanto riguarda la mobilità su acqua, visto che il canale che arriva all'aeroporto è unico.**
- 7. Perché non è stata fatta una simulazione trasportistica dell'aumento del turismo nella città d'acqua dal momento che si prevede un aumento da 3 milioni a 6.6 milioni di turisti annuali?**

Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto in merito alle domande relative al moto ondoso, spiegando come non siano stati previsti incrementi dei trasporti acquei per raggiungere la città di Venezia e le differenti destinazioni della laguna. Egli, infatti, ha sottolineato la necessità di preservare la sostenibilità nei confronti del trasporto acqueo. L'intenzione, ha spiegato infine, è quella di incentivare modalità di trasporto alternative per i passeggeri in arrivo all'aeroporto Marco Polo.

(Risposta integrale dal minuto 1:19:56 della registrazione dell'incontro)

## **Accessibilità all'aeroporto**

- 1. È prevista una concertazione con le società di TPL e Città Metropolitana per potenziare il TPL verso aeroporto?** *(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)*

2. **Che tipo di collegamenti ci saranno alla stazione? possiamo immaginare che a Mestre si arrivi in tempi più brevi di quelli attuali (considerando anche il tempo che si impiega a raggiungere la stazione)?**
3. **Il trasporto treno ultraveloce "iper transfer" di cui si parla e che è ad uno studio di fattibilità con una prima tratta che collegherà Venezia a Padova, si chiede se questa soluzione di trasporto innovativo viene in qualche modo contemplato, incluso negli studi di accesso in e out dall'aeroporto**
4. **Dal disegno non è chiaro come i pedoni possano raggiungere le pensiline del trasporto pubblico locale. potreste dare dei chiarimenti in modo alla modalità di uscita pedonale dall'aeroporto? inoltre, il bus che attualmente collega Venezia all'aeroporto sarà mantenuto? da dove entrerà e dove fermerà? (dallo schema a pag.116 del dossier non sembra chiaro**
5. **Che funzioni avranno le aree attualmente occupate dai parcheggi a raso, una volta realizzati i parcheggi multipiano?**
6. **Si può riprendere l'idea di un collegamento diretto con Burano?**

#### Risposte

**Andrea Pillon** ha riportato le domande, sottolineando come alle prime due vi si possa trovare risposta all'interno delle presentazioni dei/le relatori/trici presentate all'inizio dell'incontro.

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha risposto al tema relativo all'organizzazione del trasporto pubblico locale all'interno del sedime aeroportuale (domanda n.4). L'architetto ha spiegato che attualmente è stata effettuata una pianificazione di massima attraverso degli schemi di progetto e che, in seguito all'approvazione del Masterplan vi saranno delle specifiche fasi di progettazione di dettaglio delle opere vere e proprie che definiranno l'esatta ubicazione e i disegni dei diversi elementi. In seguito, Sartor ha trattato il tema dei parcheggi (domanda n.5) spiegando come i parcheggi multipiano saranno ubicati dove attualmente sono situati i parcheggi a raso.

**Intervento dal pubblico in sala:** un partecipante ha integrato la domanda relativa ai collegamenti con Burano (domanda n.6), chiedendo se si possano prevedere dei collegamenti diretti in alternativa a quello attualmente previsto con il Montiron.

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha ribadito come il collegamento non sia di competenza del gestore aeroportuale. Ciò nonostante vi è la previsione di attrezzare la Darsena con aree destinate ai servizi di trasporto pubblico, dove potrebbe eventualmente essere immaginato un servizio di collegamento con Burano.

**Corrado Fischer** (SAVE Spa), inoltre, ha sottolineato che il Masterplan si attenga a quanto definito dalla Convenzione con il Comune e di come queste scelte esulino dalle competenze e dalla capacità di pianificazione del gestore.

**Davide Bassano** (SAVE Spa), infine, è intervenuto per rispondere in merito al quesito relativo all'*iper transfer* (domanda n.3), spiegando come attualmente non si sia a conoscenza dello stato di avanzamento di tale progetto. Ad ogni modo, l'ingegnere ha spiegato che tutti gli interventi che possono favorire una mobilità collettiva risulteranno in linea con quanto auspicato dal Masterplan al 2037.

(Risposte integrali dal minuto 1:21:52 della registrazione dell'incontro)

### **Nuovo collegamento ferroviario e stazione**

- 1. Si può pensare a un posizionamento della stazione sotto il terminal e non dove è prevista attualmente, per ridurre i tempi di collegamento?.**
- 2. Perché Save accetta un progetto di stazione che sarà irrealizzabile anche dal punto di vista tecnico?**
- 3. Progetto stazione di RFI: Questa insiste sul sedime aeroportuale, che è proprietà di Save. Se RFI dice "voglio fare una stazione nel sedime aeroportuale" Save ha comunque la possibilità di mettere voce sul progetto per cui non può far finta di non avere parola sulla linea ferroviaria demandando qualunque responsabilità a RFI. Si chiede maggiore trasparenza rispetto a questa questione.**

**4. C'è uno studio specifico sulla mobilità e su come questa si modificherà a anche a fronte dell'intervento della nuova stazione? RFI ha fatto elaborati specifici?**

Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) è intervenuto spiegando come il progetto della stazione ferroviaria sia in capo ad RFI, Trenitalia e Italferr. L'ingegnere ha sottolineato come il Masterplan abbia recepito il progetto e come il gestore stia dialogando con gli enti responsabili per quanto riguarda gli impatti sul sedime aeroportuale. Inoltre, Fischer ha spiegato come il sedime non sia proprietà di SAVE Spa ma di ENAC, che ha firmato una convenzione con RFI in merito alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria.

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha aggiunto come sia ritenuto un fattore positivo il fatto di collegare l'aeroporto con il servizio ferroviario, in quanto tale operazione potrà ulteriormente ampliare il bacino di utenza dell'aeroporto.

(Risposta integrale dal minuto 1:28:32 della registrazione dell'incontro)

### **Classificazione dell'aeroporto**

- 1. Sono previste funzioni da Airport City per Mestre e per la Laguna, anche se questo comporterebbe una diversa progettazione delle infrastrutture?**  
*(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)*

Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) ha spiegato come non sia stato previsto un tale intervento, dal momento che l'aeroporto risulta molto vicino al centro urbano della città di Mestre.

**Intervento dal pubblico in sala:** il partecipante che aveva posto la domanda nell'incontro precedente è intervenuto spiegando come non parlasse di Airport City nelle vicinanze dell'aeroporto, ma che poneva la domanda in termini di distretto business situato nell'area urbana di Mestre collegato con l'aeroporto, con la conseguente progettazione della stazione ferroviaria al di sotto del terminal.

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha quindi integrato la risposta spiegando come l'assetto dell'aeroporto di Venezia non permetta interventi di questo tipo.

(Risposta integrale dal minuto 1:32:14 della registrazione dell'incontro)

### **Infrastrutture di volo**

- 1. Come sono stati considerati i rischi legati agli incidenti, con un traffico così più elevato, soprattutto in caso di manutenzione della pista senza realizzarne un'altra?** *(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)*
- 2. Per quale motivo le due piste non sono state messe in condizione di servire l'aeroporto contemporaneamente e in sicurezza (esclusa l'opzione della nuova pista)? Si ritiene che gli investimenti fatti per la taxiway nel masterplan precedente siano un'occasione persa.** *(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)*
- 3. Domanda Masterplan lungo termine 2037-52 (che Save chiama "4 FASE" al raggiungimento dei 41 mln): Dando per scontato che la terza pista si farà, dove saranno localizzate la pista e l'area cargo? Che fine farà la frazione di Ca Noghera (la striscia di terra tra sedime aeroportuale e aerea degli impianti tecnologici a N-E)? Come si fa a garantire che Save non costruisca la terza pista?**
- 4. Dando per scontato che la terza pista si farà (nel lungo termine), dal momento che l'acqua si sta abbassando, perché non si può pensare di sviluppare la pista in laguna (in barena) anziché in entroterra?**

### Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) rispondendo al tema legato agli incidenti e alla sicurezza (domanda n.1) ha spiegato come vi siano delle normative precise legate alla *safety* che devono essere rispettate e che comportano una continua analisi dei rischi legati agli incidenti. Qualsiasi intervento, infatti, dovrà sempre rispettare i canoni di sicurezza imposti. Rispetto alla manutenzione della pista, invece, ha spiegato come sia possibile usufruire della pista secondaria. In seguito, Fischer ha spiegato che la normativa non permette di utilizzare le due piste in contemporanea (domanda n.2) dal momento che



non rispettano la distanza indicata dalla normativa. Infine, ha ricordato (domanda n.3) che attualmente la previsione viene fatta sull'orizzonte 2037 e non vi sia in alcun modo la previsione di una terza pista, di interventi che impatterebbero sulla frazione di Ca Noghera o di sviluppi di nuove piste sulla laguna.

**Davide Bassano** (SAVE Spa) infine è intervenuto in merito all'ultima domanda spiegando che la laguna è situata in una zona SIC ZPS, ovvero in un sito di interesse comunitario tutelato, che non consentirebbe in alcun modo un tale intervento.

(Risposta integrale dal minuto 1:37:06 della registrazione dell'incontro)

### **Interventi area Cargo**

- 1. Lo sviluppo cargo nell'area in ampliamento prevista è stato valutato come sufficiente come modalità di trasporto?**
- 2. si è parlato solo di passeggeri, ma quanto aumenterà il traffico cargo?**

#### Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) ha risposto spiegando come il Masterplan tratti una pianificazione e che, ogni quattro anni, andranno analizzati gli sviluppi effettivi del traffico, le necessità, gli interventi realizzati e quelli previsti, in modo da procedere ricalibrando le azioni da portare avanti. Rispetto al tema del cargo, Fischer ha mostrato come sia stato considerato un forte aumento e un grande sviluppo, riportando ai dati riportati a pagina 78 del dossier di progetto caricato sul sito del dibattito pubblico.

(Risposta integrale dal minuto 1:42:52 della registrazione dell'incontro)

### **Vertiporto**

- 1. Con riferimento al vertiporto e alla mobilità avanzata, si possono conoscere quali saranno le infrastrutture di destinazione di persone e merci? (Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)**

2. E stato considerato l'inquinamento acustico dovuto al vertiporto che riteniamo sia troppo vicino all'abitato e quindi pericoloso?
3. Il vertiporto è una cosa interessante che certamente partirà. Si è calcolato il traffico di questo tipo di mobilità? Saranno velivoli gestiti dall'aeroporto o da compagnie private? C'è la programmazione delle altre piazzole intorno o in rete con quella prevista in aeroporto?
4. Quali aree sono previste per gli atterraggi dei mezzi in partenza dai vertiporti? E stata valutata anche una possibile stazione Air side?
5. Sono state individuate le stazioni di arrivo dei velivoli di trasporto persone che partiranno dal vertiporto e, in caso positivo, dove sono state individuate?
6. Con riguardo al trasporto delle merci attraverso vertiporto, si è pensato alla gestione logistica di carico e scarico delle merci all'interno dell'aeroporto?
7. Come si pensa di far atterrare e girare i veicoli/droni in centro Venezia?
8. Timore che il vertiporto sia più rumoroso di quello che è. Ci sono studi sulla rumorosità del vertiporto?

#### Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) ha risposto in maniera complessiva alle domande relative al vertiporto. Innanzitutto ha ribadito come in centro a Venezia vi sia una "no fly zone" totale e che pertanto non si sia mai immaginato di far atterrare i velivoli in città (domanda n.7), ma che tali collegamenti siano stati ipotizzati per il raggiungimento delle isole (domanda n.1).

**Giuseppe Perta** (SAVE Spa) è invece intervenuto rispetto al tema dell'inquinamento acustico (domanda n.2) ritenendolo un tema molto delicato, spiegando come non vi sia un prototipo certificato di tali mezzi, ma che l'attenzione generale è quella di renderli il meno impattanti possibili.

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) per rispondere alle altre domande ha ricordato come si sia ancora in fase di pianificazione generale degli interventi e che le aree di atterraggio sul territorio verranno definite in un secondo momento.

(Risposta integrale dal minuto 1:47:04 della registrazione dell'incontro)

## **Sicurezza**

- 1. Quali iniziative si intendono promuovere per la sicurezza contro i rischi dettati dal terrorismo e/o bellico se con questo investimento l'aeroporto diventa un hub strategico?** *(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)*

Alla domanda sul tema della sicurezza il gestore risponderà in forma scritta.

## **Gestione della fase realizzativa**

- 1. Com'è pensata la gestione del cantiere? come verranno gestiti i flussi di cantiere (mobilità derivata dagli interventi)? E, nello specifico come si prevede la gestione delle terre rocce da scavo?**

Alla domanda sul tema della gestione della fase realizzativa il gestore risponderà in forma scritta.

## **Il progetto e le variazioni delle stime di traffico**

- 1. Si è certi che l'intervento sarà "per sempre"? Se aumentassero i flussi passeggeri è pensato qualche riconfigurazione del progetto?**
- 2. Sono previsti step in cui si rivede o modifica il progetto in base ai cambiamenti oggi non ipotizzabili, sia relativi ai flussi ma anche all'evoluzione tecnologica, fatti calamitosi o non immaginabili com'è stato il Covid ?**
- 3. Se la previsione di aumento del traffico aereo non si dovesse verificare in modo sostanziale cosa succede? Il Piano è modulare in modo sufficiente da**

**poter essere ricalibrato agli eventi esterni che possono la domanda di trasporto aereo? Come il masterplan si adatta all'effettivo sviluppo della domanda? Il progetto potrebbe procedere per step?**

Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) spiegando come vi siano delle prassi consolidate nel modo di agire, investire e costruire in concerto con ENAC, che possono rispondere a tutte le domande riportate. Ha ribadito inoltre che ogni quattro anni si dovrà riflettere su quanto fatto e su come proseguire con gli interventi previsti, e che sia possibile effettuare delle modifiche sempre restando in linea con le intenzioni del Masterplan approvato. Per quanto riguarda la disponibilità di nuovi spazi, Fischer ha spiegato che bisognerebbe procedere nuovamente con l'intero iter autorizzativo.

(Risposta integrale dal minuto 1:51:14 della registrazione dell'incontro)

**Dibattito Pubblico**

- 1. Nel momento della valutazione di impatto ambientale saranno valutate anche altre opzioni, ovvero, come entreranno nella procedura di VIA gli input che si stanno rilevando nel processo di dibattito pubblico? Come entrerà tutto ciò anche nel dossier?**

Risposte

**Andrea Pillon** ha risposto spiegando che da normativa sia la relazione conclusiva del coordinatore sia il dossier di progetto faranno parte della documentazione nelle successive fasi di progettazione, tra cui la valutazione di impatto ambientale, la ridefinizione del Masterplan e la revisione di ENAC punto di vista tecnico. Tutte le domande e le osservazioni pervenute verranno raccolte in una tabella sinottica, a cui il proponente dovrà rispondere.

(Risposta integrale dal minuto 1:54:31 della registrazione dell'incontro)

- 2. Dov'è il governo del territorio? Dove sono il Comune, la Regione? Perché non sono presenti a questi incontri?**

3. **Le amministrazioni limitrofe a Venezia partecipano e se sì, quando?**
4. **Come mai il Comune di Venezia non è presente? Questo masterplan ha un impatto notevolissimo sulla città di Venezia, dovrebbe essere protagonista del DP. L'altra assenza strana è quella dei proprietari dei fondi di Save, che fino a qualche anno fa era una public company mentre ad oggi le azioni sono state acquisite da un fondo tedesco e da un fondo francese. Dovrebbero essere più espliciti sull'esigenza di aumentare i profitti.**

### Risposte

**Andrea Pillon** ha risposto dicendo che la Regione, il Comune come tutte le istituzioni sono state invitate agli incontri e alla discussione sul tema dello sviluppo dell'aeroporto di Venezia. Inoltre, ha spiegato che attualmente sono in corso degli incontri con i Sindaci dei comuni del territorio.

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto all'ultima domanda pervenuta spiegando che l'importante è il confronto sul progetto del Masterplan, sul quale si vuole concentrare la discussione.

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) ha concluso ricordando che il proponente dell'opera di sviluppo è ENAC e che SAVE Spa, come gestore, sia l'ente incaricato dello sviluppo del Masterplan.

(Risposta integrale dal minuto 1:55:55 della registrazione dell'incontro)

### Conclusione

Infine, il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico.

## Terzo incontro pubblico

# Aeroporto Venezia: transizione energetica e strategie di sostenibilità

Giovedì, 25 maggio 2023

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/25-05-report/>. Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.*

Giovedì 25 maggio 2023, dalle 17.00 alle 20.00, si è tenuto presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace il **terzo incontro pubblico dedicato alla transizione energetica e le strategie di sostenibilità**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di **65 persone**, di cui 34 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 31 in presenza.

### La sessione plenaria

Il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione e modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230525-Coordinatore.pdf>*). In seguito, è stata data la parola al relatore, **Davide Bassano** (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa), che ha illustrato i temi relativi alle strategie di sostenibilità comprese nel Masterplan 2023-2037.

**Davide Bassano (SAVE Spa), Strategia di sviluppo sostenibile: la transizione energetica**

(Intervento integrale dal minuto 00:09:24 della registrazione dell'incontro)



Davide Bassano ha introdotto il suo intervento sottolineando in primo luogo come a livello europeo siano stati stanziati finanziamenti consistenti e si stiano promuovendo diverse iniziative per accelerare la transizione energetica nel settore dell'aviazione. L'ingegner Bassano, infatti, ha sottolineato come l'adozione di biocombustibili e biocarburanti sia una delle priorità per ridurre le emissioni di carbonio in atmosfera. A tal proposito, Bassano ha spiegato come l'aeroporto di Venezia abbia intrapreso un percorso verso la sostenibilità diversi anni fa, ottenendo alcune certificazioni, tra cui la *Airport Carbon Accreditation*, un riconoscimento che valuta l'impatto ambientale degli aeroporti. Tuttavia, è stato mostrato come ancora oggi l'aeroporto dipenda principalmente da combustibili fossili per le proprie esigenze energetiche.

A tal proposito, per ridurre ulteriormente le emissioni, è stato affermato che il Masterplan prevede l'utilizzo di diverse tecnologie sostenibili, quali l'installazione di pannelli fotovoltaici sugli edifici esistenti e sui nuovi fabbricati, o la realizzazione di un parco agrivoltaico. Quest'ultimo, ha spiegato Bassano, consiste nel combinare le tecnologie del fotovoltaico con l'agricoltura senza depauperare il territorio, diminuendo così anche il consumo di suolo. Altre opzioni energetiche sono state prese in considerazione, ha proseguito, come ad esempio la geotermia, con tecnologie che sfruttano il calore proveniente dal sottosuolo per riscaldare o raffreddare i fluidi, o la produzione di idrogeno dal surplus energetico generato dall'impianto agrivoltaico. Infine, ha sottolineato come alcune tecnologie siano state scartate, come ad esempio il solare termico o l'eolico, per ragioni di impatto ambientale, acustico e visivo, per la loro scarsa adattabilità all'impianto esistente, per i vincoli paesaggistici che caratterizzano la laguna, o ancora per le possibili interferenze tra tali tecnologie e l'attività aeroportuale.

L'ingegnere, infine, ha affermato che il Masterplan prevede una crescita graduale dell'uso di fonti energetiche rinnovabili, con l'obiettivo di ridurre in maniera consistente le emissioni entro il 2037. In conclusione, Bassano ha sottolineato che l'implementazione di tali strategie consentirebbe all'aeroporto di Venezia di allinearsi agli obiettivi internazionali di riduzione delle emissioni e di contribuire alla sostenibilità ambientale nel settore aeroportuale.

La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_transizione\\_energy\\_per-incontro-25\\_05\\_2023.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_transizione_energy_per-incontro-25_05_2023.pdf)

**Davide Bassano (SAVE Spa), *Strategia di sviluppo sostenibile: aspetti idraulici e ciclo dell'acqua***

(Intervento integrale dal minuto 00:34:48 della registrazione dell'incontro)

L'ingegner Bassano ha poi proseguito con il suo secondo intervento, focalizzandosi sulle strategie di sostenibilità in merito agli aspetti idraulici e al ciclo dell'acqua. In primo luogo, Bassano ha evidenziato come nel piano di sviluppo precedente, il Masterplan 2021, fossero già stati inclusi degli interventi per migliorare la sicurezza idraulica e la gestione della risorsa idrica, spiegando come però le linee progettuali siano state ulteriormente potenziate e sviluppate nel nuovo Masterplan al 2037. In particolare, Bassano ha spiegato che il nuovo Masterplan dell'aeroporto si concentra su tre linee guida: la sicurezza idraulica, il miglioramento delle acque di scarico e il potenziamento del riutilizzo delle acque.

In termini di sicurezza idraulica sono così stati presentati l'assetto idraulico attuale dell'aeroporto e del bacino di bonifica del Cattal, le opere già realizzate e gli interventi previsti fino al 2037. Per quanto riguarda invece il miglioramento della gestione delle acque di scarico, è stato illustrato l'intervento già realizzato relativo all'installazione di un nuovo depuratore, che con le sue caratteristiche tecniche avanzate ridurrà il prelievo di acqua potabile per diversi utilizzi nell'aeroporto. In futuro, ha spiegato, il depuratore potrebbe essere rilocato in una nuova area destinata agli impianti tecnologici, in modo da liberare spazio per altre infrastrutture all'interno del sedime aeroportuale, come attività operative o servizi al passeggero. Per quanto riguarda il riutilizzo delle acque, infine, è stato evidenziato che grazie all'utilizzo del nuovo depuratore e all'installazione di nuove tecnologie, all'interno delle strutture previste si potrà risparmiare l'utilizzo di acqua potabile per scopi come i servizi igienici o usi industriali.

In conclusione, Davide Bassano ha mostrato da un punto di vista quantitativo la riduzione del consumo della risorsa idrica in seguito alla realizzazione degli interventi previsti dal Masterplan 2023-2037.

La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_idraulica\\_DP\\_revDT\\_02\\_per-incontro-20230525.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_idraulica_DP_revDT_02_per-incontro-20230525.pdf)

In seguito alle presentazioni di SAVE Spa, è stato dato spazio ad alcuni interventi programmati del pubblico in sala, che vengono riportati di seguito in forma sintetica.

### **Intervento programmato: Laura Latini**

(Intervento integrale dal minuto 00:53:52 della registrazione dell'incontro)

Laura Latini, ha letto un documento, firmato da 25 associazioni e 4 liste e/o partiti delle quali si è fatta portavoce, intitolato "Il Masterplan dell'aeroporto di Venezia non è sostenibile". All'interno del documento viene espressa la preoccupazione riguardo alle scelte per lo sviluppo dell'aeroporto, in particolare in merito all'aumento dei movimenti annui dei passeggeri, spiegando come questo comporterebbe molteplici ricadute negative sulla città di Venezia e sulla salute dei residenti. Alcuni punti critici evidenziati includono l'aumento del turismo diretto a Venezia, l'incremento del traffico di taxi acquei e l'impatto acustico e ambientale dovuto agli atterraggi e decolli. Inoltre, è stata anche sollevata la questione dell'inquinamento a terra, dell'abbattimento di alberi per creare nuove aree destinate ai parcheggi e le normative relative ai vertiporti. In conclusione, si è suggerito di stabilire un limite alle movimentazioni degli aerei, come già fatto per altri aeroporti, sottolineando l'importanza di non recare danno alla salute, all'ambiente e alla sicurezza.

*Di seguito vengono riportate le associazioni che hanno sottoscritto il documento: CRIAAVe - Cittadini per la riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia, Ecoistituto del Veneto Alex Langer, Medicina Democratica, Amico Albero, Comitato Parco Bissuola, VeneziaAmbiente, Comitato Ex Umberto 1° Bene comune, Forum dell'aria, Adesso!, Urbanistica Democratica, Italia Nostra, Venezia Cambia, WWF, Movimento dei consumatori-Venezia, P.E.R. Venezia Consapevole ETS, Lipu, Ecogarden Orto Arcobaleno, Alberi in Comune, ISDE Medici per l'ambiente, Comitato Viva Petrosto, Assoc. Parole di Carta, Cittadini contrari allo Smart Control Room, Cub Trasporti, AmbienteVenezia; e inoltre le liste o partiti: Tutta la città insieme, Movimento 5 Stelle, Unione popolare, Verdi progressisti.*

### **Intervento programmato: Monica Coin, Tuttalacittàinsieme**

(Intervento integrale dal minuto 01:04:29 della registrazione dell'incontro)

La partecipante ha iniziato il suo intervento definendo la sostenibilità come la capacità di soddisfare i bisogni della generazione presente senza compromettere quelli delle generazioni future. Ha così mosso una critica nei confronti del piano di sviluppo dell'aeroporto di Venezia, sottolineando come esso porterà a un aumento dell'inquinamento, del rumore, del turismo, del traffico e dei parcheggi. A tal proposito, poi, ha proseguito esprimendo la sua contrarietà nei confronti della narrazione fatta circa il tema della sostenibilità e degli interventi proposti dal Masterplan, sostenendo l'importanza della responsabilità sociale delle imprese nei confronti del territorio in cui operano.

### **Intervento programmato: Michele Boato, cittadino**

(Intervento integrale dal minuto 01:09:18 della registrazione dell'incontro)

Il partecipante, in primo luogo, ha sottolineato come il concetto di "emissioni zero" possa essere fuorviante dal momento che si riferisce solamente al comparto energetico, mentre gli aerei in decollo producono la maggior parte delle emissioni. In seguito, ha chiesto il motivo per il quale non si sia tenuto conto dell'impatto del traffico aereo in laguna, sostenendo che il terminal di Tesserà dovrebbe diventare pubblico anziché privato. Infine, dopo un inciso relativo alla rimozione degli alberi presenti e alla riduzione dei volumi d'acqua impiegati dall'infrastruttura, ha concluso chiedendo che l'incontro specialistico rivolto alle associazioni e ai comitati si possa tenere in presenza e non online.

### **Intervento programmato: Luigi Muffato, cittadino**

(Intervento integrale dal minuto 01:13:09 della registrazione dell'incontro)

Il partecipante ha preso la parola spiegando che a suo parere l'aumento dei voli previsto dal Masterplan potrebbe generare due ordini di problemi: il primo relativo alla pressione turistica sul centro storico di Venezia, ritenuta già ad oggi insostenibile; mentre il secondo nei confronti dell'area circostante l'aeroporto, con il conseguente incremento

dell'inquinamento acustico e atmosferico. In seguito, parlando delle opere di mitigazione possibili, ha proposto la creazione di una vasta zona boschiva attorno all'aeroporto come azione concreta per attenuare il rumore, l'inquinamento e migliorare il paesaggio. Infine, ha concluso auspicando una stretta collaborazione tra SAVE Spa, la Città metropolitana di Venezia e i Comuni circostanti al fine di promuovere un'azione di mitigazione ambientale più ampia.

**Intervento programmato: Markus Hedorfer, Vicepresidente Consiglio Europeo degli Urbanisti**

(Intervento integrale dal minuto 01:21:13 della registrazione dell'incontro)

Markus Hedorfer è intervenuto al fine di presentare un manifesto approvato quattro anni fa sul tema della pianificazione in ambito aeroportuale. A tal proposito ha riassunto i 10 principi fondamentali relativi al rapporto tra aeroporti e città in Europa, tra cui la sostenibilità ambientale, l'integrazione multimodale, la riduzione della mobilità automobilistica, il monitoraggio della qualità dell'aria e del rumore, l'integrazione tra i piani territoriali strategici e i piani della mobilità, e il partenariato tra autorità e portatori di interesse. In seguito, ha specificato che, per quanto riguarda la sfera di diretta competenza di SAVE Spa, i diversi criteri del manifesto risultano essere rispettati all'interno del Masterplan, alcuni anche in maniera esemplare. Allo stesso tempo, ha sottolineato la necessità di una maggiore co-pianificazione tra il gestore e gli enti territoriali, evidenziando anche l'importanza di coinvolgere pianificatori territoriali. Infine, ha evidenziato come, a suo parere, qualora non si dovessero trovare soluzioni adeguate in termini di pianificazione integrata e concertata del territorio potrebbero verificarsi conseguenze negative in termini di sostenibilità, ad esempio nei confronti della riduzione dell'utilizzo dell'auto privata o la riduzione dei parcheggi.

Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) è intervenuto prima della sessione di discussione al fine di rispondere brevemente ad alcuni punti emersi durante gli interventi del pubblico. In particolare, ha precisato che solo quattro turisti in arrivo su dieci visitano la città storica di Venezia e che in termini di calcolo delle movimentazioni essi vengano contati due volte

poiché partono e arrivano. Ciò significa che l'aeroporto contribuisce a far visitare Venezia a 2,4 milioni di visitatori all'anno, con una previsione di quattro milioni entro il 2037. Riguardo ai vertiporti e ai multicotteri, inoltre, ha precisato come non si tratti di mezzi inquinanti dal momento che sono alimentati a idrogeno o per mezzo di motori elettrici. Inoltre, ha risposto in merito agli interventi sulle stime di traffico presenti nel piano di sviluppo di SAVE Spa, spiegando che i dati si possono consultare sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Infine, ha parlato della rimozione degli alberi di cui si è fatta menzione, ricordando l'intenzione di piantarne 378 come compensazione.

(Risposta integrale dal minuto 1:30:49 della registrazione dell'incontro)

## I temi emersi dai tavoli di confronto

Al termine delle presentazioni e degli interventi, il pubblico ha partecipato alla discussione in tavoli di confronto, sia in presenza che online, dove, con il supporto di facilitatori e facilitatrici, sono state elaborate 46 domande e 7 osservazioni.

I facilitatori e le facilitatrici hanno trasmesso le domande e le osservazioni a una regia centrale che le ha aggregate per temi omogenei, quali:

- Analisi svolte e dati raccolti
- Transizione energetica, fabbisogno dell'aeroporto e parco agrivoltaico
- Sostenibilità idraulica
- Rapporto con il verde pubblico
- Sostenibilità e incentivo del trasporto pubblico
- Rapporto con la fauna locale
- Impatto ambientale del trasporto lagunare
- Tipologia di aerei utilizzati ed emissioni
- Sostenibilità sociale
- Mitigazione e compensazione
- Il dibattito pubblico

Di seguito vengono riportate le **osservazioni** raccolte:



1. Non si sente parlare di riduzione in nessun ambito. Non si sentono dati e nessuna proiezione futura. I numeri parlano ma non si vedono;
2. Si suggerisce di riprendere il progetto della linea di gronda, per raccordare la ferrovia all'aeroporto in maniera ottimale;
3. Trovo inappropriato che il progetto della ferrovia, in gran parte sotterranea, non venga incluso in questo dibattito pubblico perché questa ferrovia pone problemi di sostenibilità che potevano/dovevano essere discussi in questa sede;
4. Se avessimo un'area nuova disposizione, e se potessimo progettare tutto da zero probabilmente potremmo fare anche meglio, ma dobbiamo fare i conti con quello che abbiamo. L'aeroporto insiste su una zona tutelata, quindi alcune attività non possono proprio essere realizzate, e questo va tenuto di conto;
5. Si appoggiano le proposte fatte di aumento della zona boscata attorno alla struttura/tampone alberato che permette: attenuazione del rumore, attenuazione dei carichi gassosi rilasciati dagli aeromobili e dei carichi di particelle, produzione di biomassa ad uso energetico;
6. Tra le opere di compensazione deve essere compreso anche un progetto di percorso in sicurezza per pedoni e ciclisti lungo la statale dal centro di Tessera verso l'aeroporto e dall'aeroporto verso Mestre;
7. Si elogia il metodo di lavoro di questo dibattito pubblico.

## Domande e risposte

Al termine dei tavoli di confronto, il coordinatore ha innanzitutto posto ai/le relatori/trici le domande pervenute durante gli incontri del 5 e del 18 maggio 2023 inerenti al tema della transizione energetica e delle strategie di sostenibilità.

### **Rapporto del traffico aeroportuale con l'ecosistema**

- 1. Viene sottolineata l'importanza della questione "rotte" che incidono negativamente sulla fragilità dell'ecosistema lagunare che è SIC e anche**

**parte del Sito UNESCO. Si può pensare di evitare che l'80% dei decolli viri verso est sorvolando la laguna e la città di Venezia?**

Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) ha risposto sottolineando che la città di Venezia si trova in un'area considerata *no-fly zone*, che implica che gli aerei non possono direttamente sorvolare la città. Inoltre, ha spiegato come le rotte aeree vengano definite da ENAV (Ente Nazionale di Assistenza di Volo), l'ente responsabile del controllo del traffico aereo in Italia, che ha individuato le rotte con il minore impatto acustico per i voli in arrivo su Venezia. Fischer ha concluso spiegando quanto possano essere complessi i ragionamenti relativi agli spostamenti delle rotte attuali.

(Risposta integrale dal minuto 1:35:34 della registrazione dell'incontro)

### **Produzione energetica**

**1. A favore di Save per le opere di mitigazione previste (come il fotovoltaico): non potremmo beneficiarne all'interno di una comunità energetica?**

Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) è intervenuto affermando che, come gestore di un bene pubblico, hanno il divieto di condividere o vendere energia generata dai pannelli fotovoltaici che andranno a installare. Infatti, ha sottolineato come la questione sia di natura amministrativa e che richiederebbe un'eventuale modifica dei regolamenti esistenti.

(Risposta integrale dal minuto 1:37:31 della registrazione dell'incontro)

**2. Come si intende aumentare la produzione di energia elettrica?**

Risposte

**Andrea Pillon** ha sottolineato come abbia già risposto l'ingegnere Davide Bassano nel corso della sua presentazione.

### **Mitigazioni e compensazioni**

- 1. Quando saranno ultimate le mitigazioni e compensazioni (camminamento pedonale, insonorizzazione acustica degli edifici, terrapieno vegetativo, trattamento fotocatalitico antismog) che erano previste all'interno del precedente masterplan? Perché non sono state previste scadenze ed eventuali penali?**
- 2. Alcune opere di mitigazione, come il parcheggio e le barriere fonoassorbenti, non dovevano essere già fatte con l'espansione del Terminal 2?**

### Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha preso la parola dicendo che nel prossimo incontro verranno illustrati tutti gli interventi previsti rispetto a tale tema. L'ingegnere, però, ha spiegato come alcuni interventi di mitigazione e compensazione previsti nel precedente Masterplan siano stati completati, altri invece siano ancora in corso di progettazione e che verranno realizzati nel corso del 2024. Pertanto, Bassano ha ricordato che il precedente masterplan ha ancora 5 anni di validità, durante i quali si cercherà di perseguire gli impegni presi e completare le opere previste.

(Risposta integrale dal minuto 1:38:50 della registrazione dell'incontro)

### **Aumento delle superfici costruite**

- 1. Di quanto sarà effettivamente l'aumento del consumo di suolo per la realizzazione della piattaforma del vertiporto e i suoi servizi (compresi vie di accesso)?**

### Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) ha risposto sottolineando come le stime relative alle dimensioni dell'area destinata al vertiporto siano decisamente contenute, come anche gli interventi relativi alle vie di accesso e ai servizi, che saranno minimali.

**Andrea Pillon** è intervenuto chiedendo di argomentare anche sul tema delle rotte dal momento che tale domanda è emersa dai tavoli di confronto.

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) ha ripreso quindi la parola spiegando che i multicotteri elettrici avranno gli stessi standard di sicurezza degli aeroplani e degli elicotteri. Infatti,

ha illustrato come essi saranno omologati e certificati secondo le normative previste dall'EASA (Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea) e voleranno solo in condizioni di massima sicurezza. Le rotte dei multicotteri, ha concluso, saranno definite in collaborazione con gli enti responsabili dello studio delle rotte, cercando di evitare il più possibile le zone antropizzate, sulla base della destinazione del drone stesso.

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha integrato la risposta evidenziando come all'interno del dossier di progetto si possano ritrovare i dati e gli schemi relativi alle diverse fasi di realizzazione del vertiporto.

(Risposte integrali dal minuto 1:40:24 della registrazione dell'incontro)

### **Aeroporto e fauna locale**

#### **1. Come è possibile conciliare l'obiettivo di ripopolamento di uccelli lagunari con l'aumento dei voli?**

##### Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) è intervenuto dicendo che, durante il prossimo incontro, verranno fatti ulteriori approfondimenti sulla questione della conservazione della biodiversità in ambito lagunare. In seguito, ha menzionato il monitoraggio periodico condotto secondo una prescrizione ministeriale, invitando il pubblico a consultarne i risultati che sono pubblicati online. Tali risultati, ha spiegato, mostrano infatti che la cosiddetta "prateria aeroportuale" e le zone circostanti, che devono rispettare requisiti aeronautici, fungono da rifugio e contribuiscono al ripopolamento di alcune specie caratteristiche. Bassano ha così sottolineato come questo sia un elemento di coesistenza tra l'infrastruttura aeroportuale e l'ecosistema circostante.

(Risposta integrale dal minuto 1:43:25 della registrazione dell'incontro)

### **Impatto ambientale del trasporto lagunare e possibile aumento del moto ondoso**

#### **1. I dissuasori di velocità dei motoscafi erano un altro impegno preso, perché non sono stati installati?**

#### **2. Non è stato colto l'aspetto della mobilità di Venezia, caratterizzata da un sistema di mobilità lento dato dalla presenza dell'acqua. Si sono fatte**

**comparazioni tra i volumi di passeggeri che possono essere trasportati dai droni e quelli trasportabili da motoscafi a basso impatto ondoso?**

- 3. Negli studi relativi al Masterplan è stato affrontato il tema del moto ondoso prodotto dal trasporto pubblico diretto all'aeroporto, che potrebbe aumentare con un aumento dei passeggeri diretti all'aeroporto? Sarebbe necessario un confronto con ACTV.**

#### Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto all'insieme delle domande pervenute sul tema del moto ondoso e del trasporto lagunare, specificando come il tema del moto ondoso non riguardi direttamente l'aeroporto, ma come esso sia un problema che coinvolge l'intero traffico acqueo e la laguna nel suo complesso. A tal proposito, però, ha spiegato come fosse stato preso l'impegno di installare dei dissuasori di velocità per i motoscafi e si stesse collaborando con il Comune per migliorare il sistema di regolamentazione del traffico acqueo. Tuttavia, ha proseguito, il sistema di regolamentazione è attualmente ancora in attesa dell'omologazione che consentirebbe di imporre sanzioni efficaci per il superamento dei limiti di velocità. Fino a quando questo sistema non sarà operativo, ha concluso, l'effetto deterrente rispetto al rispetto dei limiti di velocità rimane limitato.

(Risposta integrale dal minuto 1:45:53 della registrazione dell'incontro)

In seguito, il coordinatore ha posto ai/le relatori/trici le domande pervenute durante l'incontro sul tema della giornata. Le domande rimaste inevase per il tempo limitato a disposizione riceveranno risposta scritta da SAVE Spa e saranno consultabili sul sito dedicato al dibattito. Le domande riguardanti temi diversi da quello dell'incontro troveranno risposta durante l'incontro dedicato al relativo tema secondo il calendario consultabile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/partecipa/>.

#### **Analisi svolte e dati raccolti**

- 1. Si richiede una maggiore chiarezza nella dichiarazione dei dati di emissioni di pm10, attraverso una mappatura della catena di centraline che monitorano l'area di Parco San Giuliano e Tessera.**
- 2. Il progetto di 500 sonde profonde 200 metri ha considerato bene le interferenze con le strutture geologiche, la messa in comunicazione di falde acquifere e l'alterazione termica del sottosuolo?**
- 3. Sono previsti e calcolati i risparmi energetici degli interventi proposti come strategia di sviluppo, ma quali sono i dati sugli investimenti e benefici e ricadute, proiezioni in termini di riduzione dell'impatto?**
- 4. Si ritiene che non siano fornite informazioni e dati (attuali e previsioni future) riguardo le emissioni e impatto acustico degli aeromobili. Sono previsti degli studi specifici su questo?**
- 5. In base a quali studi previsionali Save sostiene che solo due su 4 passeggeri in arrivo saranno diretti a Venezia centro storico?**

#### Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto in primo luogo alla domanda relativa alla mappatura delle centraline di monitoraggio (domanda n.1), affermando che nelle presentazioni fatte durante il dibattito pubblico sono state citate in modo sintetico le principali informazioni e l'iter metodologico utilizzato nello sviluppo degli studi, ma che la documentazione completa, comprensiva di dati e informazioni, è pubblicata integralmente sul sito del dibattito pubblico e può essere consultata liberamente. Inoltre, ha spiegato come da diversi anni siano disponibili online i dati delle centraline di controllo dell'aria presenti nell'area dell'aeroporto, che permettono di valutare e confrontare la qualità dell'aria tra diverse zone. In seguito, ha proseguito spiegando che le 500 sonde situate a una profondità di 200 metri nel sottosuolo (domanda n.2) non generano interferenze con le strutture geologiche né causano alterazioni termiche o messa in comunicazione di falde acquifere. Le sonde, ha proseguito, lavorano con circuiti chiusi e non prelevano né rilasciano acqua, e quindi non generano impatti ambientali. Rispetto al tema degli investimenti previsti (domanda n.3) ha invece ricordato come essi



ammontino a circa 170 milioni di euro. Infine, Bassano trattato il tema degli impatti, illustrando il risparmio di CO2 previsto dagli interventi del Masterplan e la riduzione generale delle emissioni grazie a forme di trasporto maggiormente sostenibili.

(Risposta integrale dal minuto 1:49:50 della registrazione dell'incontro)

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) ha poi preso la parola per rispondere sullo studio previsionale dei passeggeri diretti a Venezia (domanda n.5) spiegando che i dati raccolti derivino da uno studio approfondito condotto attraverso l'analisi delle celle telefoniche. In seguito, Fischer ha sottolineato come l'aeroporto Marco Polo non sia solo l'aeroporto della città di Venezia, ma di tutto il nord-est italiano, evidenziando come i turisti arrivino a Venezia principalmente attraverso altri mezzi di trasporto, quali i bus turistici o il treno.

(Risposta integrale dal minuto 1:55:10 della registrazione dell'incontro)

**Davide Bassano** (SAVE Spa), infine, ha risposto sul tema dell'impatto acustico (domanda n.4) spiegando che seguirà un ulteriore processo di partecipazione pubblica alle procedure tecniche amministrative previste per il piano di sviluppo, dove verranno valutati in dettaglio gli impatti ambientali, compresi quelli legati alle emissioni e all'impatto acustico degli aeromobili.

(Risposta integrale dal minuto 1:59:06 della registrazione dell'incontro)

## **Transizione energetica, fabbisogno dell'aeroporto e parco agrivoltaico**

- 1. A quanto ammonta l'investimento per la transizione energetica? Si sono già calcolati i risparmi energetici per ciascun settore?**

Risposte

**Andrea Pillon** ha letto la domanda ricordando come si fosse da poco risposto a tale quesito.

- 2. Save è obbligata a rispettare la normativa sulla riduzione delle emissioni entro il 2030. Non sarebbe il caso di mostrare nelle slide cosa il Masterplan fa oltre a quanto è già obbligatorio?**

Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto evidenziando l'obiettivo del settore del trasporto aereo di diventare a emissione netta zero entro il 2050, e di come SAVE Spa abbia proattivamente anticipato tale termine al 2030.

(Risposta integrale dal minuto 2:01:58 della registrazione dell'incontro)

- 3. L'aeroporto di Venezia deve essere baricentrico, ma anche al servizio di tutta la zona del nord. Il Masterplan è completo e ambizioso ma dobbiamo porre attenzione agli aspetti di co-pianificazione. L'aeroporto deve essere anche un interlocutore rispetto all'evoluzione del territorio e le tematiche di attualità, sostenibilità e transizione energetica. È in grado l'aeroporto di trainare tutto il territorio su questi temi?**

Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha preso la parola sottolineando come l'aeroporto di Venezia sia un'opportunità per il territorio che può contribuire alla sostenibilità e alla transizione energetica. Inoltre, ha evidenziato come grazie alle connessioni e ai collegamenti offerti, l'aeroporto possa favorire lo sviluppo delle imprese, delle industrie e del turismo nella Regione.

(Risposta integrale dal minuto 2:03:02 della registrazione dell'incontro)

- 4. Come si è pensato di sopperire al maggiore fabbisogno di energia elettrica determinato dall'aumento degli aeromobili che si muoveranno in *airside*? Ci sarà un potenziamento generale? E se sì, è previsto che gli interventi *landside* siano sufficienti anche per l'*airside*?**

Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha mostrato come i dimensionamenti energetici del piano di sviluppo aeroportuale tengano conto delle esigenze sia della parte *airside* (piazze di sosta per gli aeromobili) sia di quella *landside* (accessibilità dei passeggeri). Ha inoltre ricordato che si prevede l'utilizzo di energia elettrica da fonti rinnovabili per ridurre l'impatto ambientale.

(Risposta integrale dal minuto 2:04:04 della registrazione dell'incontro)

- 5. Se nella slide relativa alla energia rinnovabile da fotovoltaico, il 40% si riferiva all'approvvigionamento dalla rete, allora come si può dire che le emissioni arrivano a zero nel 2037?**

Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha evidenziato come, sebbene una parte dell'energia venga ottenuta dalla rete, l'obiettivo emissioni nel 2037 sarà raggiunto poiché l'energia approvvigionata è prodotta da fonti rinnovabili.

(Risposta integrale dal minuto 2:05:06 della registrazione dell'incontro)

- 6. Nell'ottica di creazione di comunità energetiche, si potrebbe pensare di usare il tampone alberato (che si immagina di creare attorno alla struttura) anche per produrre biomassa, per produrre energia elettrica ed energia termica?**
- 7. La produzione energetica da fonti rinnovabili è calcolata sulla base dei consumi dell'aeroporto previsti. Si chiede se l'aeroporto ha pensato di aprirsi al territorio come parte di una comunità energetica e se si potrebbe scambiare o comprare il surplus generato.**

Risposte

**Andrea Pillon** ha letto le domande sopra citate ricordando come si fosse da poco risposto ai quesiti relativi alla creazione di una comunità energetica territoriale.

- 8. La previsione di un progetto di energia agrivoltaica non è proponibile per la realtà agricola che c'è intorno all'aeroporto. Qual è l'estensione di area agricola esatta che verrà occupata dai suddetti pannelli? La percezione è che tutto ciò sarà estremamente impattante anche rispetto alle coltivazioni agricole che dovranno adeguarsi alla presenza di questi pannelli.**

Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha ricordato come la soluzione dell'agrivoltaico non alteri il territorio agricolo circostante, ma come esso si possa adattare alle esigenze agricole esistenti. Infatti, ha spiegato che non è necessario modificare la vocazione agricola del

suolo per ospitare i pannelli fotovoltaici, ma che essi vengano situati al di sopra delle colture, favorendole in alcuni casi, ad esempio grazie all'ombreggiatura generata.

(Risposta integrale dal minuto 2:06:20 della registrazione dell'incontro)

### **Sostenibilità idraulica**

- 1. Quando si parla di depuratore, si intende quello esistente con una implementazione? Dove si possono trovare i dati più specifici relativi agli elementi e alle modalità di trattamento esistente e implementati?**

#### Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto dicendo come tutti i dati tecnici e le informazioni dettagliate sul trattamento delle acque possano essere consultati nel sito web del dibattito pubblico. Inoltre, ha spiegato come il depuratore sarà in grado di gestire il flusso dei passeggeri fino intorno al 2030, ma che oltre a questo periodo sarà necessario riposizionare l'impianto per soddisfare la domanda futura di trattamento.

(Risposta integrale dal minuto 2:08:07 della registrazione dell'incontro)

### **Rapporto con il verde pubblico**

Il coordinatore Andrea Pillon ha spiegato che i temi emersi sul rapporto con il verde pubblico verranno trattati nel prossimo incontro, previsto in data 1° giugno 2023, dedicato a "Il Masterplan e il territorio".

### **Sostenibilità e incentivo del trasporto pubblico**

- 1. L'aeroporto di Heathrow prevede una drastica riduzione notturna dei voli, a Perth la metro sostenibile collega l'aeroporto alla città, a Rotterdam ci sono navette e elettriche. Qui invece si aumentano i parcheggi? Non è un controsenso?**
- 2. Alcuni aeroporti riducono il traffico valorizzando mobilità sostenibile alternativa e strategie di sviluppo che limitano l'impatto sul traffico veicolare per raggiungere l'aeroporto. Perché si prevede di aumentare i parcheggi?**

## Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) è intervenuto al fine di ricordare che l'aeroporto Marco Polo ha caratteristiche nettamente diverse rispetto ad altri aeroporti che sono stati citati, come, ad esempio, un numero di passeggeri di molto inferiore, e che i ragionamenti di sviluppo sono, pertanto, decisamente diversi.

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha poi preso la parola spiegando come nel Masterplan siano stati previsti due scenari, uno che riporta una diminuzione di parcheggi e uno un aumento, che verranno messi in atto sulla base della futura effettiva domanda di mobilità. Ha infine ricordato l'obiettivo di migliorare la connessione sostenibile tra l'aeroporto e il territorio e di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, promuovendo l'uso di mezzi alternativi e condivisi.

(Risposta integrale dal minuto 2:09:37 della registrazione dell'incontro)

## **Rapporto con la fauna locale**

- 1. Esiste uno studio dedicato all'allontanamento degli animali e alla loro reazione alle attività dell'aeroporto? È previsto un progetto di ripiantumazione come quello del bosco di Mestre che è stato particolarmente attento alla ricreazione della faunistica locale?**
- 2. Sarebbe importante gestire le aree attorno e all'interno dell'aeroporto in maniera diversa, attenzionando la produzione degli insetti impollinatori (ad esempio, inserendo essenze attrattive per gli impollinatori). Ciò porterebbe a recuperare circa 50 ettari di aree attrattive per gli impollinatori.**

## Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto dicendo che esiste una procedura di allontanamento dei volatili dalle aree operative per motivi di sicurezza aeronautica. Per quanto riguarda gli insetti impollinatori, invece, ha detto che durante il prossimo incontro si tratterà questo aspetto nel dettaglio, illustrando le aree verdi ecosistemiche previste dal Masterplan.

(Risposta integrale dal minuto 2:12:37 della registrazione dell'incontro)

## **Impatto ambientale del trasporto lagunare**

### **1. Sono stati considerati i cambiamenti che subirà il sedime aeroportuale con l'innalzamento del livello marino?**

#### Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto dicendo che sono state fatti studi e valutazioni sulla sicurezza idraulica dell'aeroporto rispetto all'innalzamento del livello del mare, spigando come l'aeroporto sia stato costruito ad un'altezza che assicura protezione da condizioni meteo di particolare severità.

(Risposta integrale dal minuto 2:14:02 della registrazione dell'incontro)

#### **Conclusione**

Infine, il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico.



## Quarto incontro pubblico

# Aeroporto Venezia: il Masterplan e il territorio

Giovedì, 1° giugno 2023

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/01-06-report/>. Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.*

Giovedì 1° giugno 2023, dalle 17.00 alle 20.00, si è tenuto presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace il **quarto incontro pubblico dedicato al Masterplan e il territorio**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di **63 persone**, di cui 32 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 31 in presenza.

### La sessione plenaria

Il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione e modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230601-4incontro-pubblico-coordinatore.pdf>*). In seguito, dopo i saluti introduttivi di **Marco Bellato** Presidente della Municipalità di Favaro Veneto, è stata data la parola ai relatori e alle relatrici, nell'ordine che segue: **Davide Bassano** (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa), che ha illustrato i temi relativi alla qualità dell'aria e del rumore; **Roberta Rocco** (AGRITECO) e **Antonio Borgo** (BIO.M.A.), che hanno illustrato le strategie di sviluppo sostenibile relative alla tutela del paesaggio e alla biodiversità.

**Davide Bassano (SAVE Spa), *Prime valutazioni su qualità dell'aria e rumore***

(Intervento integrale dal minuto 00:11:21 della registrazione dell'incontro)

Durante il suo intervento, Davide Bassano ha presentato i dati maggiormente significativi in termini di qualità dell'aria e del rumore relativi alla situazione attuale, prendendo come riferimento quanto rilevato prima della pandemia di Sars-Covid19. In primo luogo, per quanto riguarda il rumore, è stata illustrata su una mappa la situazione odierna delle centraline di controllo dell'effetto acustico dell'attività aeroportuale. Sono stati mostrati, infatti, i valori misurati e l'indice legato alla pressione acustica generata dall'attività dell'infrastruttura. In seguito, Bassano ha presentato l'evoluzione del traffico aereo dal 2009 ad oggi, illustrando le percentuali di variazione delle movimentazioni e dell'impatto acustico generato, facendo così emergere come il rumore sia diminuito nel tempo grazie all'utilizzo di nuove tecnologie per il funzionamento degli aeromobili.

Rispetto al tema dell'aria, invece, è stato spiegato il funzionamento della postazione di misura attualmente presente nel sedime aeroportuale, che rileva la qualità dell'aria analizzando le sorgenti inquinanti e gli eventi meteorologici prevalenti. Davide Bassano ha così illustrato la complessità della misurazione fisica e chimica, che si avvale anche dell'utilizzo di modelli matematici complessi. L'ingegnere ha poi mostrato l'ubicazione della postazione di rilievo, spiegando come essa sia stata collocata sulla base di uno studio che ha identificato il punto in cui si concentrano il maggior numero di inquinanti, tenendo conto di tutte le sorgenti emissive dello scalo. Infine, sono stati presentati i dati al 2019 sulla qualità dell'aria e le emissioni prodotte in relazione alle diverse sorgenti presenti nel sedime, mostrando le similitudini con le analisi effettuate dalle centraline dell'ARPA (Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale).

Successivamente, l'ingegnere Bassano ha espresso alcune considerazioni sull'evoluzione del traffico aereo, evidenziando come l'aumento delle movimentazioni non abbia comportato un aumento dell'inquinamento, dal momento che gli aeromobili messi in circolazione possono trasportare un maggior numero di passeggeri. Inoltre, è stato fatto un confronto tra i diversi modelli di aeromobili impiegati nel tempo, evidenziando le performances ambientali delle nuove flotte aeree che stanno

sostituendo quelle attuali. A tal proposito, pertanto, ha sottolineato i progressi della ricerca ingegneristica in termini di sistemi propulsivi, tecnologie dei materiali e assorbimento sonoro delle vibrazioni.

In seguito, Davide Bassano ha illustrato gli scenari al 2037 relativi al tema del rumore e della qualità dell'aria. Ha così mostrato l'impatto acustico dell'assetto esistente e di quello previsto dal Masterplan, con un focus sulle aree abitate più vicine all'aeroporto. Sono stati presentati, inoltre, due scenari possibili al 2037, uno "base" in cui non vengono apportate modifiche significative rispetto a quello esistente, e uno "alternativo", in cui si tiene conto delle variazioni legate al traffico cargo, mostrando le aree di influenza acustica sul territorio. Un'analisi analoga è stata presentata per quanto riguarda la qualità dell'aria, illustrando le valutazioni relative alle emissioni di PM10 e di CO2 negli scenari di sviluppo al 2037, mostrando come i diversi interventi previsti incideranno rispetto ai contributi emissivi generali.

*La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_VCE\\_ARIA\\_RUMORE\\_20230601.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_VCE_ARIA_RUMORE_20230601.pdf)*

**Davide Bassano (SAVE Spa), Roberta Rocco (AGRITECO), Antonio Borgo (BIO.M.A.),  
*Strategia di sviluppo sostenibile: tutela del paesaggio e biodiversità***

(Intervento integrale dal minuto 00:50:23 della registrazione dell'incontro)

Davide Bassano ha introdotto l'intervento sottolineando come nella pianificazione di sviluppo dello scalo si sia tenuto conto dei vincoli e delle tutele relative al paesaggio e alla biodiversità presenti nell'aere di interesse.

In seguito, ha preso la parola Roberta Rocco per illustrare le aree, che pur non facendo parte del sedime aeroportuale nella loro totalità sono di proprietà del gestore, in cui sono stati previsti interventi e progetti di tutela del paesaggio e della biodiversità, nonché di riqualificazione ambientale e degli habitat naturali. La relatrice così ha introdotto la prima area di intervento, ovvero l'ambito del Dese, spiegando come esso sia caratterizzato da una banalizzazione del paesaggio e da un'agricoltura seminativa intensiva. L'intervento proposto, ha spiegato, consiste nella creazione di un agroecosistema a mosaico per la fauna, che non elimina la vocazione agricola dell'area,

ma che ricrea in modo diffuso piccoli habitat in grado di soddisfare le esigenze della fauna selvatica in termini di coperture, rifugio e alimentazione. Inoltre, ha precisato, si prevede di variare le colture presenti nell'area agricola, in modo da migliorare la qualità del terreno e favorire l'alimentazione dell'avifauna locale. Infine, ha mostrato come l'intervento preveda anche la realizzazione di una pista ciclabile di connessione con la rete ciclabile esistente, e l'installazione di un info-point.

Successivamente, Roberta Rocco ha illustrato gli interventi previsti per l'ambito del bacino di laminazione a servizio dell'aeroporto. In particolare, ha spiegato come in questo caso le azioni messe in campo avranno la volontà di valorizzare una specifica specie target, ovvero gli insetti impollinatori, e l'obiettivo di aprire l'ambito nei confronti nella fruizione pubblica, rifunzionalizzando gli edifici presenti al fine di ospitare iniziative di promozione del territorio e dei prodotti locali. Infine, sono stati presentati nel dettaglio gli interventi previsti, quali la realizzazione di siepi di separazione con le aree limitrofe abitate; la localizzazione di arnie per le api nelle zone più lontane dal centro abitato; l'installazione di colture che possano coprire le necessità degli insetti impollinatori durante tutto l'anno; la piantumazione di alberi da frutto; la riqualificazione del bacino di laminazione e la ricostruzione di aree umide.

Roberta Rocco, poi, ha mostrato gli interventi previsti per la valorizzazione e la riqualificazione ambientale e paesaggistica all'interno del sedime aeroportuale, spiegando che consisteranno principalmente nella mitigazione attraverso il terrapieno tra l'aeroporto e le aree limitrofe abitate; il riordino dei percorsi e la riduzione delle isole di calore; la riqualificazione del waterfront lagunare; e la valorizzazione del verde nelle aree più prossime allo scalo.

Davide Bassano, poi, ha ripreso la parola per illustrare le aree di sviluppo del sedime aeroportuale al 2037, introducendo così l'intervento di Antonio Borgo che, successivamente, ha illustrato gli interventi di gestione attiva previsti per la riqualificazione degli habitat di barena artificiale a ridosso del sedime aeroportuale.

In primo luogo, Borgo ha descritto le specifiche della barena di Tessera, illustrando la biodiversità delle specie che vi trovano rifugio, il paesaggio e la vegetazione presente,

e ha raccontato della minaccia derivante dalla presenza di una specie arbustiva invasiva non autoctona, chiamata *Baccharis Halimifolia*, che se non trattata porterebbe alla distruzione dell'habitat stesso. Il relatore ha poi illustrato gli interventi previsti, spiegando le misure che si intende adottare per contenere la vegetazione invasiva, accelerare il processo di colonizzazione del canneto e favorire lo sviluppo delle comunità vegetali e faunistiche, in coerenza con il paesaggio lagunare.

Infine, Davide Bassano ha ripreso la parola in modo da mostrare su una mappa la proporzione tra le aree in cui sono previsti degli interventi di sviluppo aeroportuale e quelle, invece, oggetto di riqualificazione paesaggistica e ambientale o di compensazione. In conclusione, poi, Roberta Rocco ha spiegato come la pianificazione si sia concentrata più sulla produzione di servizi ecosistemici, ovvero i benefici che si ottengono dagli ecosistemi naturali, che sugli aspetti quantitativi relativi agli interventi di riqualificazione e compensazione ambientale.

*La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportoveneziaspa.it/wp-content/uploads/MP2037\\_VCE\\_PAESAGGIO-BIODIVERSITA.pdf](https://www.dpaeroportoveneziaspa.it/wp-content/uploads/MP2037_VCE_PAESAGGIO-BIODIVERSITA.pdf)*

In seguito alle presentazioni di SAVE Spa, è stato dato spazio ad alcuni interventi del pubblico in sala, che vengono riportati di seguito in forma sintetica.

**Intervento programmato: Ivano Berto, portavoce dell'Associazione Tessera Bella, dell'Associazione Popilia Annia Aps e dell'Associazione Amici della Poiana**

(Intervento integrale dal minuto 01:25:01 della registrazione dell'incontro)

Il portavoce nel suo intervento ha sollevato alcune questioni nei confronti della pianificazione di sviluppo aeroportuale. In seguito ad una premessa relativa al posizionamento delle associazioni di cui si fa portavoce rispetto al Masterplan al 2037, ha presentato due proposte ritenute interessanti per attenuare l'incremento del traffico aereo, ovvero la redistribuzione degli arrivi su altri aeroporti del nord-est d'Italia e la promozione di una pianificazione partecipata che coinvolga il gestore e i diversi soggetti territoriali interessati.

Successivamente sono stati evidenziati gli aspetti ritenuti positivi all'interno del Masterplan, tra cui le azioni ambientali previste, l'uso sostenibile della risorsa idrica e la tutela della risorsa idraulica. Inoltre, sono state accolte positivamente la riqualificazione delle aree verdi e la riduzione dei parcheggi rispetto alle precedenti previsioni di piano. Inoltre, il portavoce ha evidenziato la necessità di preservare il bosco storico dei pini marittimi, già minacciato dagli interventi ferroviari nell'area, e di studiare attentamente l'impatto acustico generato dalla realizzazione del vertiporto, specialmente nei confronti delle aree abitate.

In termini di proposte, inoltre, il portavoce ha suggerito, per il futuro, di preservare il parco agrivoltaico e di completare gli interventi di mitigazione, compensazione e sicurezza previsti dal precedente masterplan prima di procedere con ulteriori interventi. Altre proposte presentate, inoltre, hanno compreso la creazione di boschi ad alto fusto nelle aree coltivate circostanti il sedime con la funzione di barriera tra l'aeroporto e le abitazioni, e l'istituzione di una comunità energetica come misura di compensazione. In conclusione, è stato richiesto il ripristino del gruppo di lavoro creato per il precedente masterplan, che coinvolgeva SAVE, enti locali e associazioni, per lavorare sulla nuova pianificazione.

### **Intervento dal pubblico**

(Intervento integrale dal minuto 01:44:11 della registrazione dell'incontro)

Un partecipante ha chiesto di poter prendere la parola al fine di esprimere le proprie preoccupazioni rispetto alle previsioni del raddoppio dei passeggeri entro il 2037 e all'impatto che questo avrà sulla città di Venezia. Ha così evidenziato l'importanza di considerare le ripercussioni che avranno gli interventi previsti non solo sul sedime stesso o nelle aree limitrofe allo scalo, ma su un territorio molto più ampio.

### **Intervento dal pubblico**

(Intervento integrale dal minuto 01:47:13 della registrazione dell'incontro)

Un partecipante ha chiesto di poter intervenire sul tema dell'aumento dei flussi di traffico, evidenziando la necessità di valutare attentamente gli interventi proposti qualora vengano poste delle limitazioni che porteranno ad una diminuzione dei



passaggeri diretti non solo a Venezia, ma in tutto il Veneto. In seguito, sono state riportate alcune osservazioni relative alla relazione tra gli impianti fotovoltaici e la fauna, e al rischio di abbagliamento degli aeromobili. Infine, è stata espressa l'opinione che gli interventi proposti dovrebbero portare ad una riduzione dell'inquinamento e non mantenerlo al livello attuale.

## I temi emersi dai tavoli di confronto

Al termine delle presentazioni e degli interventi, il pubblico ha partecipato alla discussione in tavoli di confronto, sia in presenza che online, dove, con il supporto di facilitatori e facilitatrici, sono state elaborate 31 domande e 7 osservazioni.

I facilitatori e le facilitatrici hanno trasmesso le domande e le osservazioni a una regia centrale che le ha aggregate per temi omogenei, quali:

- L'impatto sul territorio
- L'impatto sulla salute
- L'impatto socio-economico
- Il rumore
- Il verde
- Mitigazioni e compensazioni
- I flussi di traffico e lo sviluppo aeroportuale

Di seguito vengono riportate le **osservazioni** raccolte, che non sono state inserite nei temi sopra elencati.

1. Bisognerebbe approfondire tutto ciò che concerne la parte archeologica che insiste sul territorio della gronda in particolare per ciò che riguarda l'intervento sul forte Pepe, cercando di valorizzare la Domus Romana presente. Sarebbe interessante fare un passaggio ciclabile sul ponte sul Dese al fine di poter raggiungere Altino.
2. Limite strutturale dell'aeroporto legato all'infrastruttura e limite della città legato all'accoglienza. Dov'è il dialogo con gli amministratori del territorio? Sembra interrotto, e questo non fa bene a nessuno. Auspichiamo che si insedi quanto prima il tavolo della progettazione condivisa e partecipata.

3. I fanghi classe B devono essere segregati all'interno di aree specifiche. Sommergerli con l'acqua lagunare in funzione del contenimento della Baccharis, è una contraddizione.
4. Sono scettica sulla presentazione di oggi e ritengo che sia stata fatta per presentare una situazione più sostenibile di quella che in realtà sarà.
5. Dal 2019 al 2037 ci sono 18 anni. Nella presentazione non è stata chiarita la curva di andamento della previsione di scenario per l'intervallo 2019-2037 (ad esempio, anni di picchi massimi e minimi dell'inquinamento).
6. Lo scenario specifico relativo all'area Cargo, che ipotizza il decollo in direzione sud, prende in considerazione il solo inquinamento acustico. Dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico non è stato fatto nessun modello, quando ci risulta che i venti predominanti spingano l'inquinante verso terra e verso il centro storico di Venezia.
7. Servirebbe aprirsi di più al territorio ponendosi anche i temi portati dalle comunità. Ecco perché serve maggior coinvolgimento della politica e del sistema amministrativo.

## Domande e risposte

Al termine dei tavoli di confronto, il coordinatore ha posto ai/le relatori/trici le domande pervenute, specificando che le domande raccolte negli incontri precedenti relative al tema della sostenibilità ambientale troveranno risposta scritta in un documento che verrà caricato sul sito del dibattito pubblico, insieme alle domande pervenute durante l'incontro a cui non si è riuscito a rispondere per motivi di tempo.

## L'impatto sul territorio

- 1. In che modo SAVE si sta preoccupando del contesto e dello sviluppo del territorio intorno all'aeroporto e di come potrebbe a lungo termine impattare sulle loro attuali scelte? In riferimento a ambiti di intervento che non competono nello specifico le scelte di SAVE.**
- 2. Si è visto molto poco del rapporto con il territorio inteso come sistema di "connettività". Manca una visione sistemica del progetto nel territorio più ampio. Ci sono elementi a riguardo? Esiste un tavolo con le amministrazioni**

**per valutare come si connette l'intervento con altri elementi sistemici?  
(infrastrutturale, della mobilità ma anche sociale)**

Risposte

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha spiegato come all'interno del Masterplan siano stati inseriti degli interventi che prendono in considerazione anche le aree esterne al sedime, a differenza della precedente pianificazione in cui si trattava principalmente lo scalo. In particolare, ha citato gli interventi illustrati nel corso dell'incontro, tra cui quelli relativi all'ambito di progetto del Dese (domanda n.1).

In seguito, ha proseguito, trattando il tema della connessione con il territorio (domanda n.2) spiegando come siano state presentati gli obiettivi che SAVE Spa intende mettere in campo per migliorare l'accessibilità dello scalo e del territorio, sottolineando come vi sarà un percorso di attuazione degli obiettivi prefissati dal Masterplan, in cui si dialogherà con gli enti territoriali interessati per perseguite tali obiettivi.

**Davide Bassano** (SAVE Spa) è successivamente intervenuto al fine di approfondire il tema dell'accessibilità (domanda n.2), ricordando come nella pianificazione degli interventi si sia tenuto conto dei piani di sviluppo della mobilità sostenibile della Città metropolitana di Venezia.

(Risposta integrale dal minuto 1:55:55 della registrazione dell'incontro)

**L'impatto sulla salute**

- 1. È stata fatta una valutazione dell'impatto sanitario della struttura e di come l'intervento può condizionare lo sviluppo e la vita dei residenti prossimi in ambito igienico sanitario?**

Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto in maniera affermativa, sostenendo che andrà svolta una valutazione dell'impatto sanitario nelle successive fasi tecnico-amministrative che accompagneranno l'approvazione del Masterplan, ricordando come attualmente ci si trovi in una fase di pianificazione preliminare degli interventi.

(Risposta integrale dal minuto 1:59:23 della registrazione dell'incontro)

## **L'impatto socio-economico**

- 1. Perché non vengono resi noti i profitti dell'intera operazione? Dovrebbe essere parte del momento informativo.**
- 2. Perché il masterplan non si misura con gli obiettivi dell'Agenda 2030 assumendone gli indicatori e i target e misurandone la performance?**

### Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha ricordato come sul sito del dibattito pubblico, all'interno del dossier di progetto, sia consultabile l'analisi costi-benefici, e siano riportati i valori delle opere, la redditività e il ritorno economico atteso. (Domanda n.1)

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha, poi, parlato degli obiettivi prefissati dall'Agenda 2030 (domanda n.2), spiegando come all'interno del Masterplan essi siano stati inseriti anche se non sempre in maniera esplicita. A tal proposito ha detto che all'interno della documentazione definitiva si potranno esplicitare ulteriormente per renderli maggiormente comprensibili.

(Risposta integrale dal minuto 2:00:46 della registrazione dell'incontro)

## **Il rumore**

- 1. Nel masterplan del 2021 SAVE prevedeva un superamento dell'inquinamento acustico notturno per 50 abitanti, SAVE prevedeva degli interventi di isolamento acustico delle abitazioni. Attualmente cosa si prevede?**
- 2. Se l'indice di riferimento N70 ha qualche base normativa nazionale o comunitaria?**
- 3. Si richiede una specifica informazione relativa alla slide in cui si faceva vedere come "positiva" l'alternativa progettuale sull'area rumore. Sembrava che le perimetrazioni non fossero corrispondenti all'affermazione che appare "apprezzabile la diminuzione della zona interessata " dall'impatto del rumore.**

**4. È possibile realizzare un terrapieno analogo alla rotatoria a protezione del recettore R2?**

**5. La diminuzione del 50% di impatto sonoro a quanti decibel corrisponde??**

Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto complessivamente alle domande relative agli impatti acustici dell'attività aeroportuale. In primo luogo (domanda n.1) ha spiegato che saranno portati a termine gli interventi di mitigazione previsti dal precedente masterplan. In seguito, ha sottolineato come l'indice N70 non sia un indice con validità normativa sul territorio nazionale, ma che ricopra una funzione di valutazione dell'effetto acustico dell'operatività dello scalo nello scenario di sviluppo (domanda n.2) e che viene utilizzato da altri enti nazionali dell'aviazione. Successivamente, ha invitato a consultare il materiale presentato durante l'incontro per quanto riguarda l'analisi degli impatti acustici dei diversi scenari (domanda n.3), in termini di guadagno di effetti positivi sul rumore nelle diverse porzioni di territorio interessate. Per quanto riguarda la domanda relativa al terrapieno (domanda n.4) ha detto che verrà fornita una risposta scritta dopo un'attenta valutazione. Infine, ha sottolineato come la presentazione volesse mettere in relazione il consistente aumento dei movimenti rispetto al modesto aumento dell'impronta acustica dell'aeroporto, e come percentualmente questa differenza sia piuttosto evidente (domanda n.5).

(Risposta integrale dal minuto 2:04:40 della registrazione dell'incontro)

**Il verde**

**1. Relativamente ai 10 ettari dell'area di progetto di riqualificazione in cui si prevede la trama agraria si chiede come si pensa un ripristino della funzione agricola, non sarebbe bastevole pensare a boschi planiziali?**

Risposte

**Roberta Rocco** (AGRITECO) ha ricordato che l'intervento lungo il Dese occupa un'area di 106 ettari, di cui 50 saranno destinati alla forestazione attraverso specie individuate dalla normativa. Infine, ha spiegato che l'area agricola sarà destinata all'alimentazione della fauna e non ad attività antropiche.

(Risposta integrale dal minuto 2:09:01 della registrazione dell'incontro)

### **Mitigazioni e compensazioni**

- 1. Quali interventi di mitigazione del vecchio masterplan sono stati realizzati e quali non sono stati realizzati e perché?**
- 2. I progetti di riqualificazione ambientale si conciliano con le previsioni di piano già esistenti e con il sistema della ciclabilità più vasta? (ad esempio, quello che va dal bosco di Mestre verso Quarto D'altino lungo il Sile).**
- 3. Gli interventi di mitigazione presentati oggi riescono a compensare la quota di passeggeri che non tocca Venezia. Tuttavia, l'aumento degli arrivi turistici a Venezia non viene compensato per i danni che produce. Per questa quota non ci sono mitigazioni che tengano perché pesa per una complessità di fattori non solo ambientali, ma anche e soprattutto sociali e legati alla distruzione del capitale storico-architettonico di cui ora godiamo.**
- 4. Come Save pensa di rispondere a questo tipo di impatti? Su quali leve può agire?**
- 5. Fra le opere di compensazione e mitigazione che la struttura prevede per venire incontro ai declassamenti della qualità della vita della popolazione intorno all'area, è prevedibile e si può prevedere un rapporto preferenziale nell'indotto economico che si svilupperà, per i cittadini delle aree coinvolte?**
- 6. Sarebbe opportuno avere un cronoprogramma delle opere di compensazione. Questo aspetto è stato ignorato.**
- 7. Manca del tutto una previsione della piantumazione di conifere che sono alberi atti a contrastare l'anidride carbonica?**

### Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) è intervenuto spiegando come gli interventi previsti dalla precedente pianificazione siano in via di realizzazione e che saranno rispettati (domanda n.1). In particolare, ha citato l'obbligo di insonorizzazione acustica degli



edifici quando viene riscontrato un superamento acustico su alcuni ricettori; la realizzazione del terrapieno nel 2024; e la localizzazione del dissuasore di velocità nel canale di Tessera, intervento previsto dall'amministrazione veneziana con finalità sanzionatorie. Inoltre, ha citato gli interventi di mitigazione che sono già stati realizzati e i diversi monitoraggi ambientali che sono stati condotti. In seguito, ha spiegato come gli interventi previsti dal Masterplan si collochino in uno schema di pianificazione più ampio (domanda n.2), portando ad esempio la pista ciclabile sull'argine del Dese, prevista anche dal PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città metropolitana di Venezia, che arriverà fino a Quarto D'Altino. Infine, ha invitato a consultare il documento pubblicato sul sito del dibattito pubblico inerente al contributo di turisti che l'aeroporto apporta alla città di Venezia (domanda n.3).

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) è poi intervenuta ricordando come i passeggeri vengano contati due volte, ovvero sia quelli in partenza che quello in arrivo (domanda n.3).

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha poi proseguito dicendo che alla domanda relativa agli impatti e alle azioni messe in campo da SAVE Spa (domanda n.4) si sia già data risposta durante l'incontro. Rispetto invece alla domanda successiva (domanda n.5) ha spiegato come gli elementi di compensazione presentati durante gli incontro possano restituire non solo un valore ambientale al territorio, ma anche creare delle opportunità di sviluppo per le aree circostanti. Infine, ha spiegato come sia stato redatto un cronoprogramma delle opere di compensazione, che verrà pubblicato nelle successive fasi di valutazione di impatto ambientale (domanda n.6)

**Roberta Rocco** (AGRITECO) successivamente è intervenuta evidenziando come le conifere (domanda n.7) non appartengano all'elenco delle specie utilizzabili nei boschi di pianura e nemmeno al paesaggio di pianura di bonifica. Ha spiegato infatti come sia stata dato risalto ai moduli che verranno impiantati, ricercando le migliori performances di assorbimento di CO2.

(Risposta integrale dal minuto 2:12:51 della registrazione dell'incontro)

## **I flussi di traffico e lo sviluppo aeroportuale**

- 1. Dato per buono l'aumento del traffico aereo previsto nei prossimi anni e fino al 2050, c'è la possibilità di attenuare l'incremento del flusso passeggeri**

**previsto sull'aeroporto di Venezia, spalmandolo anche sugli altri aeroporti del nord-est?**

- 2. Dato che la Dott.ssa Scarpa riferisce che per realizzare una nuova pista ci vogliono 10 anni, quando l'aeroporto dunque potrà raggiungere i livelli di saturazione tali da giustificare la seconda pista?**
- 3. Considerando gli interventi paesaggistici connessi dove sarà realizzato lo spazio per la seconda pista se sarà necessaria?**
- 4. Gli aeromobili Courier in partenza dalla Cargo City non necessitano di un de-icing?**
- 5. Siccome inizieranno i decolli verso sud si può prevedere di alzare lo startingpoint anche per i voli verso sud?**
- 6. Esiste nel progetto un'area per le biciclette? Esiste nel progetto un'area per le biciclette anche a pagamento ma custodita per i lavoratori?**
- 7. Per quanto riguarda i voli passeggeri lo scenario prevede un volo ogni 3 minuti: questo comprende anche i voli cargo oppure questi vanno aggiunti, aumentando così la frequenza??**

### Risposte

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha preso la parola facendo riferimento al piano Nazionale degli Aeroporti (domanda n.1), spiegando come in esso sia previsto un aumento di circa 60% degli arrivi a Venezia, ma anche negli altri aeroporti del territorio. In seguito, ha sottolineato e ribadito come non sia prevista una terza pista come nuovo intervento nel sedime aeroportuale (domanda n.2 e n.3), e come essa non appaia in nessuna cartografia di piano.

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha poi risposto che nel masterplan è previsto il raddoppio dell'area deicing nella collocazione attuale, e che un'area di de-icing dedicata al traffico cargo sarà valutata nel progetto specifico dell'area cargo (domanda n.4) e che saranno messe in atto delle strategie operative per evitare che il rumore riverberi quanto più possibile sull'area di Tessera e i centri abitati limitrofi (domanda n.5).

**Roberta Rocco** (AGRITECO) ha risposto relativamente alla domanda sulla mobilità dolce, ciclabile e pedonale, sottolineando come sia previsti dei percorsi di collegamento tra la stazione ferroviaria, il terminal acqueo e il terminal aeroportuale, e che saranno realizzati dei parcheggi per le bici e dei punti di ricarica per i mezzi elettrici (domanda n.6).

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha concluso dicendo che la quota cargo è stata calcolata nel numero di movimentazioni totali (domanda n.7).

(Risposta integrale dal minuto 2:22:45 della registrazione dell'incontro)

In seguito, alcuni partecipanti hanno chiesto di intervenire per porre alcune domande che vengono riportate di seguito in forma sintetica.

#### **Intervento dal pubblico**

(Intervento integrale dal minuto 2:29:29 della registrazione dell'incontro)

Un partecipante ha chiesto quali siano le ragioni per le quali si è deciso di non realizzare la terza pista, anche sulla base della precedente pianificazione del territorio circostante che prevedeva tale intervento.

#### **Intervento dal pubblico**

(Intervento integrale dal minuto 2:30:36 della registrazione dell'incontro)

Un partecipante ha chiesto maggiore chiarimento rispetto al numero di passeggeri in arrivo diretti nella Città di Venezia, sostenendo che la domanda precedentemente posta avesse ricevuto una risposta poco esaustiva.

#### Risposte

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha risposto ad entrambe le domande in conclusione all'incontro. In primo luogo, ha ribadito come non vi sia alcun vincolo sul territorio relativo alla realizzazione della terza pista, un tempo prevista, dal momento che è aumentata la sensibilità sui temi di tutela del territorio e riduzione del consumo di suolo, e ha ribadito che gli interventi – sia già eseguiti negli ultimi anni sia previsti nel masterplan – sono finalizzati a massimizzare l'uso della infrastruttura attuale. Infine, ha risposto al secondo intervento spiegando come il numero di persone in arrivo presso

l'aeroporto dirette poi a Venezia sia marginale rispetto ad altre forme di mobilità presenti, quali il treno, gli autobus, le auto private. A tal proposito, però, ha sottolineato l'importanza di un'analisi degli enti competenti per limitare negativi gli impatti che il turismo può arrecare alla Città di Venezia.

(Risposta integrale dal minuto 2:31:36 della registrazione dell'incontro)

## Conclusione

In conclusione, **Marco Bellato**, Presidente della Municipalità di Favaro Veneto, ha ringraziato tutte le persone presenti per gli interventi e la ricchezza del dibattito, auspicando di poter continuare a discutere insieme anche in futuro sui temi di pianificazione di sviluppo dell'aeroporto. Infine, il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che hanno partecipato ai vari incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico, invitando tutti e tutte a inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso gli strumenti messi a disposizione dal dibattito.

## **Incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza**

Lunedì, 15 maggio 2023

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto durante l'incontro.*

Lunedì 15 maggio 2023, dalle 14.00 alle 16.00, si è tenuto online il **primo incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di **19 organizzazioni di rappresentanza**, che si sono collegati online attraverso la piattaforma Zoom.

### **Gli interventi**

Il coordinatore Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendo le finalità del dibattito pubblico, la sua organizzazione, gli strumenti e le modalità di partecipazione (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/2023.05.15-Coordinatore.pdf>*). In seguito è stata data la parola ai relatori e alle relatrici che hanno illustrato i temi relativi al Masterplan di progetto e all'analisi costi-benefici.

#### **Corrado Fischer, Davide Bassano e Francesca Sartor (SAVE Spa), *Illustrazione sintetica del Masterplan***

L'Ing. Corrado Fischer, ha introdotto l'intervento di SAVE Spa spiegando come il Masterplan sia un requisito obbligatorio per l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile). All'interno del Masterplan, ha spiegato, viene riportata la pianificazione a lungo termine per lo sviluppo dell'Aeroporto di Venezia, e vengono presi in considerazione i tempi necessari per la progettazione, le fasi autorizzative e la realizzazione dell'intervento. L'ingegnere, inoltre, ha sottolineato come l'analisi del traffico svolga un ruolo fondamentale per la stesura del Masterplan, evidenziando una crescita sia nel

numero di arrivi che di partenze entro il 2037. L'obiettivo del Masterplan, ha concluso Fischer, è pertanto quello di sostenere il traffico garantendo non solo la capacità infrastrutturale per la gestione dei flussi, ma anche la completa sostenibilità dell'intervento.

L'Ing. Davide Bassano ha poi proseguito con l'illustrazione del Masterplan al 2037 dell'Aeroporto Marco Polo. L'ingegnere ha così mostrato diversi aspetti relativi allo sviluppo dell'infrastruttura, tra cui la sostenibilità dell'intervento. Infatti, ha sottolineato come si voglia utilizzare l'opportunità di sviluppo dell'aeroporto per accelerare il percorso di decarbonizzazione, con l'obiettivo di raggiungere emissioni nette pari a zero il prima possibile. Bassano, ha sottolineato come questa ambizione rifletta un impegno significativo verso la riduzione dell'impatto ambientale dell'infrastruttura. Egli ha proseguito illustrando diverse aree in cui verranno realizzati specifici interventi, come il parco agrivoltaico, per soddisfare le esigenze di approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili, o le aree verdi destinate alla salvaguardia dell'ecosistema naturale presente e alle attività rivolte alla comunità locale, come laboratori didattici e iniziative aperte al pubblico.

In seguito, Corrado Fischer ha proseguito illustrando l'assetto dell'aeroporto secondo il nuovo Masterplan, spiegando gli interventi previsti quali le modifiche del sedime aeroportuale, lo sviluppo di nuove tecnologie, l'installazione di due aree destinate a vertiporto, la creazione di una zona cargo, lo sviluppo dell'intermodalità per favorire i collegamenti con il territorio, la massimizzazione delle aree verdi, oltre che allo sviluppo dell'attuale terminal, opera già prevista dal precedente Masterplan.

L'Arch. Francesca Sartor ha, poi, illustrato brevemente la struttura del piano di investimenti, sottolineando l'importanza di quelli dedicati alla sostenibilità, l'intermodalità e le infrastrutture di volo. L'architetto ha concluso sottolineando come attualmente le considerazioni siano state fatte sulla base di stime di calcolo che andranno poi ricalcolate in fase di progettazione.

In conclusione, l'Ing. Fischer ha illustrato le diverse fasi dell'iter di approvazione del Masterplan appena presentato.



*La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_prz\\_230515\\_01\\_panoramica.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230515_01_panoramica.pdf)*

**Francesco Marsella e Andrea Visentin (Arthur D. Little), *Analisi costi-benefici***

Il secondo intervento è stato introdotto da Francesco Marsella che ha mostrato le analisi effettuate per calcolare gli impatti socioeconomici derivati dalla realizzazione di quanto previsto dal Masterplan. Marsella ha sottolineato come sia stato calcolato il beneficio differenziale, ovvero il valore aggiunto in termini di benefici derivati dalla realizzazione dell'intervento. In particolare, ha spiegato, si sono concentrati su tre principali categorie di intervento: l'infrastruttura aeroportuale, l'intermodalità e l'accessibilità, e la sostenibilità.

Ripercorrendo brevemente il piano di investimenti e illustrandone le cifre chiave, Francesco Marsella ha mostrato i benefici generati dagli interventi sopracitati, prendendo in considerazione gli impatti diretti, indiretti, indotti e catalitici, ovvero i benefici più ampi sul territorio.

Ha successivamente proseguito l'intervento Andrea Visentin spiegando nel dettaglio l'approccio adottato per calcolare le ricadute sul territorio, focalizzandosi sugli indicatori economici e occupazionali. Visentin, infatti, ha mostrato come i calcoli differenziali mostrino dei benefici in termini di nuovi posti di lavoro, di reddito disponibile e di valore aggiunto complessivo. Inoltre, ha parlato anche di impatto transitorio generato durante le fasi di costruzione, grazie alla presenza di cantieri che dureranno tra 15 e 20 anni.

Infine, l'intervento si è concluso con un breve approfondimento relativo all'impatto dato dal legame tra l'incremento dei flussi turistici e l'aumento del traffico aereo.

*La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_prz\\_230515\\_02\\_costi-benefici.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230515_02_costi-benefici.pdf)*

## La discussione con i partecipanti

Al termine delle presentazioni, i partecipanti all'incontro hanno preso liberamente la parola, attivando il microfono o attraverso la chat dedicata, esprimendo le proprie osservazioni e sottoponendo i propri quesiti ai relatori e alle relatrici.

### **Confindustria Veneto Est (anche portavoce di Confindustria Veneto)**

L'intervento si è aperto esprimendo un giudizio positivo sull'opera, ritenendola fondamentale e strategica in quanto capace di fornire una doppia valenza al territorio, sia in termini di capacità di accoglienza turistica, sia per lo sviluppo del sistema economico in generale, in particolare per l'attività di esportazione. L'aeroporto, infatti, viene considerato un'infrastruttura strategica per il territorio, e il Masterplan presentato è stato descritto come moderno, in quanto caratterizzato da servizi e strutture innovative, ma al tempo stesso attento alla sostenibilità.

In seguito, sono state poste alcune domande ai relatori e alle relatrici. In particolare è stato chiesto se, oltre agli interventi già previsti per il polo alberghiero, fossero stati immaginati nuovi spazi per la promozione del territorio e lo sviluppo di business. Inoltre è stato trattato il tema del traffico merci e della zona cargo, chiedendo se tali spazi siano reputati sufficienti o se siano necessarie ulteriori considerazioni, inclusa la valutazione della capacità della "Courier city". Infine, si è chiesto se il Masterplan presenti già una scaletta di interventi, e quali siano le priorità per la loro realizzazione.

Durante la fase di discussione, inoltre, altre due portavoce di Confindustria Veneto Est hanno preso la parola al fine di sottoporre i quesiti che seguono. In primo luogo è stato chiesto se i fondi destinati all'ampliamento dell'aerostazione ricalchino il precedente progetto messo ad appalto e poi annullato, oppure se il nuovo progetto sia stato completamente rivisto in seguito alla pandemia da Sars-Covid19. Inoltre, è stato chiesto quali saranno le tempistiche di realizzazione dell'intervento e in quanti lotti verrà affrontato l'ampliamento dell'aerostazione. L'ultimo intervento invece ha fatto emergere l'importanza di considerare il tema del cargo come un'opportunità di sistema, consigliando di agire sulla gestione dell'offerta, in sinergia con Malpensa, e sulla riorganizzazione della domanda, dal momento che le aziende venete hanno un forte

orientamento all'esportazione dei propri prodotti. A tal proposito è stato chiesto in che modo siano stati coinvolti gli enti courier, sia nel progetto che dal punto di vista del piano di investimenti.

### Risposte

**Corrado Fischer** ha risposto al primo intervento specificando che attraverso il progetto di ampliamento del terminal è già stata prevista la creazione di spazi per il business. La nuova struttura, infatti, offrirà aree dedicate alle opportunità di business, sale riunioni e piccoli spazi espositivi. Queste attività complementari all'attività aeroportuale, ha proseguito, potranno favorire lo sviluppo di rapporti commerciali tra gli enti del territorio e i diversi clienti. In seguito, riguardo al tema relativo al trasporto merci, ha spiegato che si prevede di destinare alcuni spazi limitrofi a quelli destinati agli aerei di linea per i servizi cargo, dal momento che risulta molto frequente la strategia del "Belly cargo" che sfrutta le stive degli aerei di linea per il trasporto merci. Inoltre, si prevede di sviluppare i servizi courier e cargo veri e propri prevedendo delle aree e dei magazzini dedicati, insieme a spazi di manovra specifici. Infine, si è collegato all'ultimo quesito posto durante il primo intervento spiegando come dal 2023 al 2037 siano previsti degli investimenti annuali specifici volti a rispondere alla domanda di traffico, passeggeri e merci, che verranno messi in campo una volta approvato il nuovo Masterplan.

**Corrado Fischer**, in seguito, ha risposto anche alle due portavoce di Confindustria Veneto Est che hanno preso la parola durante l'incontro. Innanzitutto ha spiegato che la cifra indicata dal Masterplan risulta essere la cifra complessiva di cui il precedente appalto costituiva una parte. Ha inoltre spiegato che da quel momento i lotti sono stati riorganizzati in modo da agire in maniera più rapida ed efficace con gli interventi previsti, ma che il progetto attuale risulta conforme a quello preliminare. Riguardo all'ultimo intervento di Confindustria Veneto Est, infine, ha risposto ribadendo la volontà di SAVE Spa di sviluppare le opportunità di business derivate dallo sviluppo del trasporto merci, spiegando come si stia creando un forte legame con gli enti courier. Il tema degli accordi di investimento, ha concluso, verrà trattato in seguito all'approvazione del Masterplan.

## **Associazione Veneziana Albergatori**

Il portavoce, con il suo intervento, ha sottolineato l'importanza del progetto, dal momento che è volto all'incremento del turismo pernottante, e non di un turismo di passaggio. A tal fine, è stata espressa la richiesta di un dialogo costante, anche dopo il dibattito pubblico, al fine di poter sviluppare dei servizi di accoglienza turistica in linea con le esigenze dei flussi di traffico e all'altezza delle aspettative dei turisti nei confronti della città di Venezia.

## **Coldiretti**

Ringraziando per l'opportunità di confronto, i portavoce di Coldiretti hanno posto alcune domande relative alle aree agricole e a quelle verdi. In primo luogo è stato chiesto se le aree in cui è stato ipotizzato di situare il parco agrivoltaico siano già di proprietà di SAVE Spa o se siano previste delle operazioni di esproprio di terreni agricoli. Inoltre, si è auspicato uno sviluppo del parco agrivoltaico in linea con i più alti standard di progetto. Infine, è stato richiesto se sia stato previsto di installare degli impianti fotovoltaici su edifici esistenti o di nuova costruzione.

## Risposte

**Davide Bassano** ha risposto spiegando la scelta descritta dal Masterplan di massimizzare la produzione di energia senza depauperare il territorio. A tal proposito, ha specificato che la realizzazione del parco agrivoltaico prevede un intervento mirato a far fronte esclusivamente alla necessità energetica dell'aeroporto. Ha sottolineato, inoltre, che le aree interessate dall'intervento sono delle aree a disposizione del gestore aeroportuale, e che pertanto da progetto non sono previsti espropri. Bassano ha evidenziato inoltre, come le linee guida del MISE siano state seguite, spiegando che la documentazione risulta disponibile sul sito del dibattito pubblico. Infine, ha confermato la previsione di utilizzo delle coperture dei fabbricati esistenti e di nuova costruzione per l'installazione di impianti fotovoltaici, in modo da far fronte ad un ulteriore 20% del fabbisogno energetico dello scalo.

## **CIA Venezia – Agricoltori Italiani Venezia**

La portavoce ha deciso di trattare tre argomenti all'interno del suo intervento. In primo luogo la questione idraulica, chiedendo se sia previsto un riutilizzo delle acque meteoriche per i servizi dell'aeroporto, quali servizi igienici per i passeggeri o per il lavaggio delle strutture, generando un ciclo chiuso per l'utilizzo dell'acqua viste le condizioni climatiche e ambientali attuali. In secondo luogo, ha trattato il tema del parco agrivoltaico, chiedendo perché la realizzazione di tale parco non possa essere immaginata in aree che non siano a vocazione agricola, in modo da minimizzare il consumo di suolo del territorio. Infine, ha espresso la possibilità data dal progetto di valorizzare le eccellenze agricole del territorio, chiedendo se sia stata immaginata la possibilità di destinare spazi dedicati alla scoperta dei prodotti agricoli di eccellenza al fine di mettere in sinergia il territorio.

### Risposte

**Davide Bassano** ha risposto alle tre considerazioni sostenendo che, in primo luogo, siano già stati effettuati importanti interventi in termini di sicurezza e compatibilità idraulica dell'infrastruttura nei confronti del territorio circostante, come ad esempio la messa in opera del bacino di laminazione nel 2020. Inoltre, ha illustrato come sia recentemente stato inaugurato un nuovo depuratore per limitare il consumo dell'acqua potabile in diversi servizi, quali servizi igienici, funzionamento di impianti, irrigazione aree verdi, lavaggio mezzi e strade. Questo sistema porterà ad una riduzione del consumo dell'acqua potabile pari al 30%. Inoltre, ha spiegato, i nuovi edifici saranno dotati di sistemi che permetteranno di limitare ulteriormente il consumo di acqua potabile per il loro funzionamento. Per quanto riguarda il parco agrivoltaico, invece, ha spiegato come questa soluzione si sia presentata come un'opportunità per rendere lo scalo totalmente libero dall'utilizzo di combustibili fossili, e allo stesso tempo valorizzare le eccellenze agricole locali, mostrando come sia possibile far dialogare le nuove tecnologie con il mondo agricolo, come mai è stato fatto prima. In conclusione, ha ribadito la possibilità, all'interno del nuovo terminal, di destinare spazi per valorizzare sia i prodotti che le località di eccellenza del territorio.

## **Agri di Venezia**

Attraverso un messaggio nella chat dedicata, è stato chiesto se, vista la posizione strategica dell'area aeroportuale, sia stato previsto anche lo sfruttamento dell'energia eolica mediante posizionamento di impianti dedicati sulle coperture dei fabbricati o di mini generatori eolici all'interno del sedime aeroportuale.

### Risposte

**Davide Bassano** ha risposto spiegando per quale motivo non si sia pensato di predisporre di un campo eolico all'interno del nuovo Masterplan. Innanzitutto, l'ingegnere ha illustrato come l'area in cui è situato l'aeroporto non sia un'area in cui la quantità di massa d'aria presente sia sufficiente per recuperare una quantità significativa di massa energetica. In seguito ha espresso il tema dei vincoli di tutela del paesaggio della laguna di Venezia che impedirebbero tale intervento, come anche la necessità di tenere libere le superfici aeroportuali da ogni tipo di elemento ostativo rispetto alla sicurezza aeronautica. In conclusione, pertanto, ha spiegato come all'agrivoltaico si sia pensato di aggiungere la realizzazione di un campo geotermico, al fine di far fronte in misura consistente alle esigenze termiche di alcuni impianti dell'aerostazione.

## **FIPE (Confcommercio dell'area metropolitana di Venezia)**

Nella chat dedicata, è pervenuto un commento che ha mostrato una posizione divergente rispetto a quanto detto durante la discussione tra enti. Il portavoce di FIPE ha spiegato che procederà ad inviare le proprie considerazioni al riguardo in forma scritta.

## **Confprofessioni Veneto**

Per mezzo di un ulteriore messaggio pervenuto in chat, è stato chiesto se fosse previsto un ampliamento del presidio sanitario, con servizi dedicati al settore odontoiatrico o veterinario.

### Risposte



**Corrado Fischer** ha risposto ribadendo che attualmente sono state fatte solo delle stime relative allo sviluppo dell'aeroporto, ma che vi sarà l'obbligo di garantire un servizio sanitario di primo intervento idoneo. Si prevede infatti di ampliare il presidio esistente, sia in termini di metratura sia in termini di personale. Inoltre, nonostante non si sia arrivati ancora a tale livello di approfondimento, ha concluso Fischer, vi è l'intenzione di destinare diversi spazi a chi vorrà investire in attività sanitarie di questo tipo all'interno dell'aeroporto.

### **Confartigianato Venezia**

Sostenendo che si fosse già risposto a molti dei quesiti che si voleva porre, si è chiesto se si sia pensato di destinare delle aree specifiche in prossimità del terminal al trasporto pubblico non di linea, in modo da diminuire i flussi di traffico privato e risolvere alcune problematiche riscontrate in passato in termini di abusivismo del servizio.

### Risposte

**Corrado Fischer** ha risposto all'ultimo intervento spiegando che tutta la zona antistante al terminal verrà riprogettata in modo da massimizzare le modalità di trasporto, anche quella privata "corretta" e disincentivare invece le attività di tipo abusivo. Inoltre, il Masterplan prevede di migliorare il sistema di telecamere e di sorveglianza attuale, oltre che il sistema di ingresso all'aeroporto, in modo da dare la possibilità alle forze dell'ordine di effettuare controlli immediati.

## Conclusione

Per concludere l'incontro, il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico e a inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso gli strumenti messi a disposizione dal dibattito pubblico.

## **Incontro specialistico dedicato alle organizzazioni sindacali e del lavoro**

Lunedì, 22 maggio 2023

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto durante l'incontro.*

Lunedì 22 maggio 2023, dalle 14.00 alle 16.00, si è tenuto online il **secondo incontro specialistico dedicato alle organizzazioni sindacali e del lavoro**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di alcuni rappresentanti di **6 organizzazioni sindacali e del lavoro**, che si sono collegate online attraverso la piattaforma Zoom.

### **Gli interventi**

Il coordinatore Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendo le finalità del dibattito pubblico, la sua organizzazione, gli strumenti e le modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230522-Coordinatore.pdf>*). In seguito, è stata data la parola ai relatori che hanno illustrato i temi relativi al Masterplan aeroportuale e alle analisi socioeconomiche che sono state condotte per la sua elaborazione.

**Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa), *Illustrazione del Masterplan***

Corrado Fischer ha introdotto il suo intervento presentando i principali contenuti del Masterplan 2023-2037, in particolare approfondendo le stime di traffico, condivise con ENAC attraverso il Piano Nazionale degli Aeroporti, e spiegando come esse costituiscano la base stessa dell'elaborazione del Masterplan. In seguito, ha introdotto le strategie di sviluppo sostenibile che sono state inserite all'interno della pianificazione

al 2037, in modo da favorire la riduzione dei consumi della risorsa idrica, di energia e di suolo.

Davide Bassano è così intervenuto al fine di approfondire gli aspetti legati alla sostenibilità dell'intervento. In particolare, l'ingegnere ha affermato che uno dei principali obiettivi dello scalo aeroportuale è quello di raggiungere al 2030 la produzione di emissioni nette pari a zero, pertanto, ha illustrato l'iter del processo di decarbonizzazione dell'aeroporto, già iniziato con il precedente Masterplan. Successivamente, ha illustrato alcune delle azioni volte alla riconfigurazione dei sistemi di approvvigionamento di energia, come ad esempio il progetto del parco agrivoltaico, e gli interventi di compensazione previsti, quali la ricostruzione di un habitat naturale autoctono in un'ampia area a nord nel sedime e la realizzazione di un'area verde accessibile e attrezzata da restituire alla comunità. Queste aree, ha sottolineato, sono attualmente proprietà del gestore e, pertanto, i suddetti interventi non prevederanno espropri.

Corrado Fischer, poi, ha ripreso la parola al fine di illustrare nel dettaglio i principali interventi infrastrutturali previsti nel sedime aeroportuale, insieme alle azioni previste per migliorare l'accessibilità allo scalo, l'intermodalità, la mobilità aerea sostenibile, lo sviluppo del terminal, la gestione dei parcheggi e la cura del verde.

Infine, l'ingegner Fischer ha parlato del piano di investimenti, spiegando come sia data grande importanza alle azioni riguardanti l'intermodalità e la transizione energetica. Per concludere, inoltre, ha illustrato le diverse fasi dell'iter autorizzativo del Masterplan 2023-2037, che seguiranno il termine del dibattito pubblico.

*La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_prz\\_230522\\_01\\_panoramica.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230522_01_panoramica.pdf)*

### **Andrea Visentin (Arthur D. Little), *Aspetti socioeconomici del Masterplan***

Andrea Visentin ha mostrato le analisi svolte al fine di calcolare le ricadute economiche, sociali e ambientali derivate dalla realizzazione degli interventi previsti dal Masterplan. A tal proposito, ha spiegato come gli studi effettuati si siano basati innanzitutto sull'analisi del traffico e sulle stime di passeggeri previsti per il 2037. In seguito, ha

illustrato i tre pilastri su cui si è basata l'analisi che è stata condotta, ovvero l'adeguamento del terminal, il miglioramento dell'accessibilità al sedime e la sostenibilità generale dell'intervento, e con essi il relativo piano di investimenti previsti per produrre benefici sul territorio.

In seguito, Visentin ha illustrato l'analisi costi-benefici che è stata svolta, spiegando la metodologia per calcolare i benefici diretti, indiretti, indotti e catalitici in maniera differenziale, ovvero calcolando i soli benefici prodotti dalla messa in campo degli interventi previsti dal Masterplan. Inoltre, ha sottolineato come i benefici calcolati per i tre pilastri del Masterplan siano stati ricondotti a benefici monetari, in modo da poterli aggregare e confrontare. Inoltre, ha spiegato come sono state calcolate le ricadute occupazionali, i benefici sociali e ambientali.

Rispetto al calcolo dei benefici occupazionali derivati dallo sviluppo e dall'ammodernamento dell'aeroporto ha spiegato quali saranno gli impatti diretti, ovvero le ricadute occupazionali delle imprese che operano all'interno del sedime; indiretti, che tengono in considerazione, ad esempio, i fornitori delle imprese; indotti, generati dalla spesa sul territorio del reddito prodotto dagli occupati dalle aziende direttamente o indirettamente connesse all'attività dell'aeroporto; e catalitici, ovvero i benefici più ampi sul territorio generati dall'aumento dell'accessibilità e della produttività generale.

In conclusione, dopo aver comparato tali calcoli con i dati analizzati per il territorio nazionale, ha spiegato come si sia arrivato a stimare il valore degli occupati necessari per gestire il numero di arrivi e partenze che si prevede al 2037, sottolineando gli impatti positivi che si potrebbero verificare in termini economici, come l'aumento del reddito e del valore accumulato aggiuntivo del territorio.

*La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_prz\\_230522\\_02\\_costi-benefici.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230522_02_costi-benefici.pdf)*

## La discussione con i/le partecipanti

Al termine delle presentazioni, il coordinatore Andrea Pillon ha invitato i/le partecipanti all'incontro a prendere liberamente la parola al fine di esprimere le proprie osservazioni e sottoporre i propri quesiti ai relatori e alle relatrici. Inoltre, ha ricordato la possibilità di inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso il sito del dibattito pubblico nella sezione dedicata ai quaderni degli attori.

Infine, ha ringraziato il team di SAVE Spa presente all'incontro, nelle persone di **Francesca Sartor** (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager), **Matteo Crivellaro** (Direttore HR del Gruppo SAVE Spa), **Marco Rossi** (HR manager e Responsabile Relazioni Industriali), **Andrea Geretto** (Direttore Marketing e Direzione Commerciale non aviation) e **Roberto Lenhardy** (Responsabile Direzione Infrastrutture).

Di seguito vengono riportati in forma sintetica gli interventi dei/delle partecipanti e le risposte ai loro quesiti.

### **RSA FILT-CGIL (Federazione Italiana Lavoratori Trasporti - Confederazione Generale Italiana del Lavoro)**

Il portavoce ha preso la parola per esprimere la preoccupazione relativa alla difficoltà riscontrata dalle aziende che attualmente lavorano nel servizio aeroportuale di reperire personale. A tal proposito, in vista di un aumento dei passeggeri e quindi della richiesta di servizi e di personale, si chiede se il gestore aeroportuale abbia previsto delle strategie per prevenire tale problematica. Inoltre, è stato chiesto se sia stata valutata la possibilità di aprire dei tavoli di confronto sul tema con ENAC, le sigle sindacali e le aziende che lavorano nel settore aeroportuale.

#### Risposte

**Matteo Crivellaro** (SAVE Spa) ha risposto condividendo tale preoccupazione e spiegando che sarà necessario mettere in atto delle strategie di *employer branding* al fine di incentivare le nuove generazioni a interessarsi al settore aeroportuale, in primo luogo prevedendo delle formazioni specifiche e, in seguito, proponendo delle offerte

occupazionali adeguate. A tal proposito, ha sottolineato come SAVE si stia già attivando in tal senso e come vi sia la previsione di ulteriori azioni per il 2024.

**USR-CISL Veneto (Unione Sindacale Regionale - Confederazione Italiana Sindacati dei Lavoratori)**

La portavoce ha introdotto il suo intervento sostenendo l'importanza del progetto di sviluppo dell'aeroporto proposto ed esprimendo alcune osservazioni al riguardo. In particolare, ha sottolineato la preoccupazione relativa all'effettiva realizzazione degli interventi previsti per le aree esterne all'infrastruttura aeroportuale che, secondo il suo parere, ad oggi non ospitano servizi adeguati all'importanza che l'aeroporto possiede nel contesto territoriale. In generale, ha sottolineato le problematiche che ritiene ad oggi caratterizzino l'infrastruttura, come l'accessibilità al sedime, i parcheggi o la carenza di spazi destinati all'attesa dei passeggeri. In conclusione, ha richiesto che venga data importanza al personale che opera all'interno dell'aeroporto, in modo da valorizzare le figure impiegate e il loro lavoro.

Risposte

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha risposto spiegando come le azioni che si intendono mettere in campo siano mirate a migliorare l'accessibilità al sedime, favorendo l'uso del trasporto pubblico e disincentivando l'utilizzo dell'auto privata. In generale, infatti, ha spiegato come l'insieme degli interventi previsti siano volti a ridisegnare la viabilità interna e cambiare radicalmente le modalità di accesso al sedime, agendo su tutti gli aspetti di competenza del gestore aeroportuale.

**UIL Veneto (Unione Italiana del Lavoro)**

Il portavoce è intervenuto sostenendo che, a suo parere, il tema dell'occupazione sia un tema fondamentale e che quindi vada maggiormente analizzato già in fase di pianificazione. A tal proposito ha posto ai relatori e alla relatrice alcune domande tecniche sull'argomento. In primo luogo, ha chiesto chiarimenti rispetto alle intenzioni relative al futuro dell'aeroporto di Treviso, sottolineando come le ricadute occupazionali sul territorio siano dipendenti anche da tali scelte. In seguito, ha chiesto quali azioni verranno messe in campo per permettere ai dipendenti, che



aumenteranno, di raggiungere il sedime con la propria auto e quindi di parcheggiare in aree riservate. Successivamente, ha chiesto come e quali zone verranno interessate dagli espropri, dal momento che alcune aree di progetto si avvicineranno a porzioni di territorio al cui interno sono situate strutture e servizi. In conclusione, ha chiesto se fosse possibile spiegare in maniera più chiara e dettagliata le questioni relative agli impatti ambientali dell'intervento, mostrando i dati ipotizzati in termini di riduzione delle emissioni su tutto il territorio della laguna.

### Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) ha risposto spiegando innanzitutto che l'aeroporto di Treviso non subirà modifiche per quanto riguarda la sua operatività e come esso continuerà ad avere la funzione che ricopre attualmente. In seguito, ha spiegato che gli interventi previsti dal Masterplan verranno considerati di anno in anno in base alle reali esigenze. A tal proposito, infatti, ha ribadito quanto espresso precedentemente dall'architetto Francesca Sartor in merito alle azioni volte a favorire una modalità di accesso sostenibile, auspicando una riduzione dell'utilizzo dell'auto privata anche per i dipendenti. In merito, ha sottolineato l'importanza che avranno i nuovi servizi quali la ferrovia, il carsharing o ancora i bus elettrici. Infine, ha concluso spiegando che sono previsti degli espropri minimali, che verranno presi in considerazione nelle successive fasi di progettazione, conseguenti all'approvazione del Masterplan.

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) è intervenuta ricordando che le aree destinate ad ospitare gli impianti tecnologici e le nuove aree verdi sono attualmente già di pertinenza del gestore e che quindi per tali interventi non saranno previsti degli espropri.

**Davide Bassano** (SAVE Spa), infine, ha illustrato nel dettaglio le strategie che verranno messe in atto su più fronti per ridurre le emissioni e gli impatti legati al funzionamento dell'aeroporto. In particolare, ha sottolineato i tre ambiti in cui si sta intervenendo: primo fra tutti quello legato all'esercizio dell'aeroporto che ha l'obiettivo di essere ad emissioni zero entro il 2030 e che può essere direttamente governato dal gestore; in secondo luogo quello legato all'accessibilità aeroportuale, su cui il gestore non ha un controllo diretto, ma sul quale può intervenire in modo da favorire forme di mobilità

meno inquinanti; e infine quello legato all'aeronautica, su cui si sta lavorando insieme alle compagnie aeree in modo da ridurre le emissioni e l'impronta acustica dell'infrastruttura.

### **FILT-CGIL (Federazione Italiana Lavoratori Trasporti - Confederazione Generale Italiana del Lavoro)**

La portavoce ha richiesto che la pianificazione relativa alla ferrovia e quella inerente allo sviluppo del sedime aeroportuale vengano integrate in modo da creare un Masterplan che comprenda l'insieme degli interventi e degli impatti relativi all'accessibilità, alla viabilità e i servizi, per quanto riguarda anche i lavoratori e gli operatori aeroportuali. Inoltre, ha sottolineato come la garanzia di condizioni di lavoro ottimali sia un fattore fondamentale da tenere in considerazione. A tal proposito ha espresso i propri dubbi rispetto ai temi della dotazione di spazi per il personale (la mensa, gli spogliatoi, etc), la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro e la valorizzazione del lavoro delle risorse impiegate. Infine, ha concluso il suo intervento chiedendo al gestore aeroportuale di assumere un ruolo centrale rispetto alla gestione del cambiamento che vi sarà nei confronti delle realtà e delle aziende che insistono sul sedime aeroportuale.

#### Risposte

**Corrado Fischer** ha risposto spiegando che il progetto ferroviario è in capo ad RFI ed è definitivo, pertanto il Masterplan al 2037 deve recepire al suo interno l'intervento ferroviario per poter programmare lo sviluppo aeroportuale. Inoltre, ha specificato che, una volta completate le analisi di RFI, si potranno trarre le conclusioni rispetto ai benefici apportati dal trasporto su ferro per migliorare l'accessibilità all'aeroporto. Inoltre, ha sottolineato come il tema della difficoltà nel reperire delle risorse possa rientrare nel Masterplan, nonostante esso sia un tema centrale sul quale si sta operando per agire in maniera efficace. Corrado Fischer ha, poi, spiegato l'intenzione di Save di continuare ad essere un polo di riferimento e di confronto con le aziende presenti all'interno del sistema aeroportuale. In conclusione, ha sottolineato come nei

piani infrastrutturali siano previsti, soprattutto all'interno del terminal, nuovi spazi destinati ai lavoratori.

**Matteo Crivellaro** (SAVE Spa) ha preso la parola sottolineando come il mercato del lavoro si stia trasformando su più fronti e come il Masterplan possa essere un'opportunità per promuovere un cambiamento positivo nei confronti della qualità del lavoro delle risorse impiegate e della formazione delle nuove generazioni.

### **CGIL (Confederazione Generale Italiana del Lavoro)**

Il portavoce ha voluto porre alcune questioni e sollecitare alcune riflessioni attraverso il suo intervento. In particolare, ha espresso la propria preoccupazione rispetto alla carenza di disponibilità di risorse e ha chiesto come si pensa di agire per stabilire delle condizioni di lavoro adeguate e in grado di attrarre nuovi e maggiori lavoratori. Inoltre, ha sottolineato la mancanza, all'interno del Masterplan, di un approfondimento sul tema della qualità del lavoro. Inoltre, ha richiesto in che modo si prevede di uniformare le condizioni di lavoro delle persone che operano all'interno del sedime. Infine, spiegando di essere favorevole all'implementazione di strategie che favoriscono una mobilità più sostenibile, ha chiesto delucidazioni in merito alle forme di accessibilità al sedime per i lavoratori che arrivano dell'area metropolitana di Venezia.

### Risposte

**Matteo Crivellaro** (SAVE Spa) è intervenuto rinnovando l'impegno di SAVE a continuare a migliorare le condizioni e la qualità del lavoro dei dipendenti, incentivando posti di lavoro di qualità e elaborando strategie di mobilità che garantiscano l'access

ibilità ai lavoratori, generando condizioni che favoriscano l'equilibrio vita-lavoro e mettendo in atto politiche di welfare aziendale.

## Conclusioni

Per concludere l'incontro, il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico e a inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso gli strumenti messi a disposizione dal dibattito pubblico.

## Incontro specialistico dedicato agli enti e operatori aeroportuali

Martedì, 23 maggio 2023

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto durante l'incontro.*

Martedì 23 maggio 2023, dalle 14.00 alle 16.00, si è tenuto il **terzo incontro specialistico dedicato agli enti e operatori aeroportuali**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di **11 enti e operatori aeroportuali**, che si sono collegati online attraverso la piattaforma Zoom.

### Gli interventi

Il coordinatore Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendo le finalità del dibattito pubblico, la sua organizzazione, gli strumenti e le modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230523-Coordinatore.pdf>*). In seguito, oltre ai/le relatori/trici **Corrado Fischer** (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), **Davide Bassano** (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa) e **Francesca Sartor** (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa), il coordinatore ha ringraziato il team di SAVE Spa presente all'incontro, nelle persone di **Franco Dal Pos** (Post Holder Progettazione), **Roberto Lenhardy** (Responsabile Direzione Infrastrutture) e **Gino Baldi** (Direttore operazioni aerea terminal).

In seguito, è stata data la parola ai relatori e alla relatrice che hanno illustrato i principali temi relativi al Masterplan aeroportuale.

**Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), Davide Bassano e Francesca Sartor (SAVE Spa), *Illustrazione del Masterplan***

L'intervento di SAVE Spa è stato introdotto da **Corrado Fischer** che ha spiegato che il Masterplan, una volta ottenuta la conformità urbanistica, diventerà un documento di pubblica utilità, ovvero uno strumento regolatorio che permetterà di mettere in campo gli interventi previsti per lo sviluppo dell'aeroporto di Venezia. Ha ricordato, inoltre, come il Masterplan 2023-2037 sia uno strumento di pianificazione a lungo termine elaborato a partire dall'analisi delle previsioni di traffico, sulla base delle direttive ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile). A tal proposito, l'ingegner Fischer ha illustrato l'iter autorizzativo che seguirà la fase di dibattito pubblico.

In seguito, Fischer ha presentato i numeri e i dati risalenti al 2022 relativi al funzionamento dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, in termini di obiettivi raggiunti, certificazioni ottenute e impatti, diretti, indiretti, indotti e catalitici, sull'occupazione e sul PIL regionale. Inoltre, sono state presentate le strategie e le politiche messe in campo in termini di sostenibilità sociale, quali lo *smartworking*, i percorsi di formazione dedicati alle risorse e le politiche di welfare aziendale.

L'ingegner Fischer ha successivamente introdotto gli interventi previsti dal Masterplan al 2037, evidenziando come non sia stata prevista una nuova pista di decollo e atterraggio, ma che tutte le azioni che si prevede di mettere in campo avranno l'obiettivo di massimizzare la capacità dell'infrastruttura esistente. Corrado Fischer, infine, ha concluso evidenziando che alla base di tutti gli interventi vi sia il tema centrale della sostenibilità.

L'ingegner **Davide Bassano** ha, poi, preso la parola per illustrare nel dettaglio gli interventi previsti per azzerare le emissioni nette di CO2 entro il 2030, concentrandosi sull'utilizzo di energie provenienti da fonti rinnovabili. Nel suo intervento, l'ingegner Bassano ha sottolineato, infatti, l'importanza della transizione energetica e ha presentato diverse soluzioni per raggiungere questo obiettivo. Innanzitutto, ha menzionato l'implementazione di un nuovo assetto che permetterà di soddisfare il fabbisogno energetico dello scalo in modo efficiente, che non si basa su una soluzione

unica, ma piuttosto sulla combinazione sinergica di diverse tecnologie. Ad esempio, ha evidenziato l'utilizzo del fotovoltaico tradizionale e, soprattutto, dell'agrivoltaico come soluzione fondamentale. Quest'ultima, ha spiegato, consiste nell'installazione di pannelli fotovoltaici sopra ai lotti agricoli, consentendo così la produzione di energia senza compromettere l'uso del suolo. Inoltre, Bassano ha illustrato come l'energia prodotta da queste fonti rinnovabili possa essere impiegata per la mobilità interna all'aeroporto. Infatti, ha menzionato l'utilizzo dell'idrogeno come alternativa per i trasporti di servizio, il trasporto pubblico locale e potenzialmente anche per soddisfare la futura domanda di veicoli a idrogeno da parte dei passeggeri, implicando l'accumulo e lo sfruttamento dell'energia prodotta dal sistema agrivoltaico. Un altro aspetto evidenziato da Bassano ha riguardato l'utilizzo della geotermia, tecnologia che sfrutta il costante salto termico generato dal sottosuolo, consentendo il raffreddamento e il riscaldamento efficiente dei fluidi necessari alle attività dello scalo.

Davide Bassano, inoltre, ha poi affrontato altri temi cruciali per la sostenibilità dell'aeroporto. Riguardo alla gestione dell'acqua, ad esempio, ha spiegato come siano stati implementati nel tempo dei sistemi per ridurre l'utilizzo dell'acqua potabile, come l'installazione di un depuratore che recupera l'acqua trattata per utilizzi non potabili, come, ad esempio, i bisogni di servizi igienici, alcuni usi industriali e l'irrigazione delle aree verdi.

Nel campo della gestione dei rifiuti, invece, ha spiegato l'obiettivo di ridurre i volumi prodotti e di massimizzare il riuso e il riciclo. A tal fine, ha evidenziato l'intenzione di adottare una rete pneumatica per la raccolta e il trattamento dei rifiuti, consentendo il loro smaltimento diretto dalle postazioni di lavoro senza la necessità di mezzi o operatori ecologici intermediari.

La tutela del paesaggio e della biodiversità è stato un altro tema centrale dell'intervento dell'ingegnere Bassano. Infatti, egli si è concentrato sulla descrizione degli interventi compensativi previsti, quali la creazione di un'area naturale a nord come rifugio per specie autoctone o il recupero di un'area agricola per scopi didattici e ricreativi. Infine, ha mostrato come verrà messo in campo un processo di riqualificazione del verde



all'interno dell'aeroporto, con l'obiettivo di realizzare aree piacevoli e ombreggiate per i passeggeri e di creare un polmone verde per l'area urbana circostante.

In seguito, ha preso la parola l'architetto **Francesca Sartor** al fine di illustrare gli interventi previsti in termini di intermodalità e accessibilità allo scalo aeroportuale. L'obiettivo, ha spiegato Sartor, sarà di rendere l'aeroporto accessibile e favorire modalità di trasporto sostenibili. A tal proposito, ha sottolineato, saranno previsti importanti cambiamenti, come la realizzazione della stazione ferroviaria progettata da RFI in prossimità dell'aeroporto, l'aumento dei veicoli elettrici, dello sharing mobility o l'introduzione di nuovi mezzi elettrici come il Bus Rapid Transit (BRT), come previsto dal PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città Metropolitana di Venezia. Francesca Sartor ha spiegato, pertanto, che anche il Masterplan si pone come obiettivo quello di favorire la riduzione dell'uso dell'auto privata, adottando scelte che incentivino l'utilizzo di mezzi alternativi, in modo da ridurre la necessità di grandi aree di parcheggio e limitando così il consumo di suolo e le emissioni di CO<sub>2</sub>.

L'architetto Sartor ha, poi, descritto nel dettaglio le aree del sedime aeroportuale che saranno destinate al miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità, quali il polo per il trasporto pubblico di fronte al terminal, i percorsi di collegamento con la stazione ferroviaria e i due nuovi parcheggi multipiano previsti, che verranno realizzati in maniera modulare in base alla futura domanda effettiva di posti auto. Inoltre, ha spiegato che la viabilità sarà riorganizzata in modo da agevolare l'accesso al terminal ai veicoli a basse o zero emissioni.

Inoltre, l'architetto ha spiegato come il Masterplan 2023-2037 promuova lo sviluppo della mobilità aerea sostenibile, nota come Advanced Air Mobility (AAM). A tal proposito, ha infatti spiegato Francesca Sartor, si prevede di realizzare un vertiporto suddiviso in due aree, a nord e a sud della pista, per non interferire con le attività aeronautiche, al fine di collegare diverse zone del territorio, comprese le aree interne, la laguna e le isole. Questi interventi, ha sottolineato Sartor, mirano a migliorare l'intermodalità e promuovere soluzioni di trasporto sostenibile all'interno dell'aeroporto e del territorio circostante.

Successivamente, l'ingegner **Corrado Fischer** ha ripreso la parola per illustrare gli interventi relativi all'infrastruttura di volo che hanno comportato una revisione totale dell'infrastruttura di volo, inclusi cambiamenti alle entrate e uscite sulla pista e l'estensione della pista secondaria alla stessa lunghezza della pista principale. Fischer ha spiegato che vi sarà la necessità di creare un'area di sicurezza per la pista secondaria, di prolungare la taxiway costruita nel 2018 in modo da servire entrambe le piste, e duplicare le piattaforme di sbrinamento per ridurre i tempi di attesa durante le operazioni. Inoltre, ha proseguito Fischer, è prevista la realizzazione di un'area "Cargo city", realizzata al fine di soddisfare la prevista crescita della domanda nel settore del trasporto merci. Per quanto riguarda il terminal passeggeri, invece, ha spiegato che sono previsti importanti ampliamenti, ma evidenziando come essi siano già stati approvati dal precedente Masterplan.

Infine, Fischer ha voluto sottolineare l'importanza della digitalizzazione come azione chiave del Masterplan, spiegando come questo processo migliorerà indirettamente l'esperienza del passeggero, rendendola più sostenibile, rapida ed efficiente. Nella conclusione, sono state ripercorse le stime di traffico alla base del piano di investimenti, spiegando la distribuzione di questi nei vari interventi.

*La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_prz\\_230523\\_completa\\_web.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230523_completa_web.pdf)*

## La discussione con i partecipanti

Al termine delle presentazioni, è stata data la possibilità ai/alle partecipanti di prendere liberamente la parola, attivando il microfono o attraverso la chat dedicata, esprimendo le proprie osservazioni e sottoponendo i propri quesiti ai relatori e relatrici.

### **ATVO Spa (Azienda Trasporti Veneto Orientale)**

Il portavoce ha preso la parola al fine di sottoporre alcuni quesiti. In generale sono state richieste maggiori informazioni relative al Trasporto Pubblico Locale e in particolare delucidazioni rispetto all'ubicazione dei servizi all'interno del sedime aeroportuale e ai servizi di autobus elettrici previsti.

## Risposta

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha risposto spiegando come sia stato pensato di collocare il trasporto pubblico in una posizione privilegiata rispetto all'ingresso al terminal e in un punto centrale rispetto al sedime, mettendo a disposizione un'ampia area, dotata di aree di sosta, attesa e altri servizi aggiuntivi. L'architetto Sartor ha così mostrato sullo schema planimetrico l'ubicazione esatta in cui sono stati ipotizzati i servizi di trasporto collettivo, spiegando come, sebbene ci si trovi ancora in fase di pianificazione e programmazione, siano stati previsti nell'area due volumi destinati ai servizi sopra citati, come aree biglietteria, bar o servizi per i passeggeri. Per quanto riguarda i bus elettrici, ovvero i BRT, Francesca Sartor ha sottolineato come si tratti di un'azione già prevista dal PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città Metropolitana di Venezia e che essi siano dei mezzi di nuova generazione a emissioni zero, attualmente già in uso in altri aeroporti. Infine, ha concluso evidenziando che SAVE Spa non può controllare lo sviluppo di questo tipo di trasporto ma che, attraverso il Masterplan, si possano prevedere azioni e spazi atti per favorirlo, portando avanti delle interlocuzioni con gli operatori del trasporto pubblico.

## **ATVO Spa (Azienda Trasporti Veneto Orientale)**

Il partecipante ha posto un'ulteriore domanda chiedendo se l'area individuata per il trasporto collettivo potrà ospitare sia gli autobus di linea sia gli autobus turistici.

## Risposte

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha risposto in maniera affermativa, spiegando che l'intenzione è quella di concentrare in un unico punto, ovvero di fronte al terminal, il trasbordo dei passeggeri.

## Conclusione

Per concludere l'incontro, il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico e a inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso gli strumenti messi a disposizione dal dibattito pubblico.

Infine, Corrado Fischer è intervenuto ringraziando ulteriormente i/le partecipanti e rinnovando la disponibilità di SAVE Spa a rispondere a eventuali domande e raccogliere le diverse osservazioni che emergeranno in futuro.

## Incontro specialistico dedicato agli ordini professionali

Mercoledì, 31 maggio 2023

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto durante l'incontro.*

Mercoledì 31 maggio 2023, dalle 14.00 alle 16.00, si è tenuto online il **quarto incontro specialistico dedicato agli ordini professionali**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto partecipare 18 persone e **7 ordini professionali** che si sono collegate online attraverso la piattaforma Zoom.

### Gli interventi

La dottoressa Gaia Volpe, che supporta il coordinatore Andrea Pillon nella gestione del dibattito pubblico, ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione, strumenti e modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230531-Gaia-Volpe.pdf>*). In seguito, è stata data la parola ai relatori e alla relatrice che hanno illustrato i temi relativi al Masterplan di progetto.

**Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), Francesca Sartor (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa), Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa), *Illustrazione del Masterplan***

La presentazione di SAVE Spa è stata introdotta dall'ingegner Corrado Fischer che, dopo una breve presentazione dell'iter di approvazione del Masterplan, ha illustrato gli interventi previsti, ricordando che tutta la documentazione di dettaglio è disponibile sul sito del dibattito pubblico.

Fischer ha dapprima presentato l'analisi condivisa con ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) nel Piano Nazionale degli Aeroporti relativa alle stime di traffico, introducendo poi le strategie di sostenibilità che si intendono adottare al fine di portare a zero le emissioni di CO2 al 2030. A tal proposito, infatti, l'ingegnere ha spiegato l'importanza degli interventi riguardanti l'infrastruttura di volo, il terminal e l'intermodalità, sia in termini di innovazione e che di sostenibilità, spiegando come si intendano sviluppare nuove forme di produzione energetica e mettere in campo azioni che tutelino il paesaggio e la biodiversità. Infine, Corrado Fischer ha illustrato nel dettaglio gli interventi previsti per l'infrastruttura di volo; la nuova Cargo City; la mobilità aerea sostenibile e la realizzazione del vertiporto; il terminal, spiegando come si tratti di interventi già approvati dal precedente Masterplan; le aree destinate al trasporto pubblico, all'incentivo dell'intermodalità e ai servizi ai passeggeri; la riqualificazione del verde. In conclusione, Fischer ha illustrato brevemente la ripartizione degli investimenti sulla base degli interventi previsti dal Masterplan 2023-2037.

Successivamente, ha preso la parola l'architetto Francesca Sartor al fine di illustrare nel dettaglio le azioni relative allo sviluppo del trasporto pubblico e dell'intermodalità, sottolineando come alla base vi sia l'obiettivo di ridurre le emissioni prodotte e limitare il consumo di suolo. Sartor ha così spiegato come nel Masterplan si tenga conto delle trasformazioni in atto per una mobilità futura sostenibile, come l'arrivo della ferrovia in aeroporto o l'introduzione di mezzi pubblici elettrici e i sistemi di *sharing mobility*. L'obiettivo, ha spiegato, è quello di favorire la riduzione dell'uso dell'auto privata e promuovere il trasporto pubblico. L'architetto ha infine illustrato il ridisegno dell'area aeroportuale attraverso la creazione di un polo intermodale, di parcheggi multipiano modulari convenzionati per residenti e pendolari, il completamento dell'area della Darsena e la predisposizione di un vertiporto.

Infine, è intervenuto l'ingegnere Davide Bassano per approfondire i temi legati alla transizione energetica e allo sviluppo sostenibile. In particolare, Bassano ha spiegato come il gestore aeroportuale abbia già messo in atto un percorso di miglioramento delle performances ambientali dell'aeroporto e come siano già stati realizzati alcuni interventi mirati alla riduzione dell'utilizzo di combustibili fossili per il funzionamento



dell'infrastruttura. Bassano ha, poi, mostrato le azioni previste dal Masterplan per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione al 2030, quali la realizzazione di un parco agrivoltaico, che prevede l'installazione di pannelli fotovoltaici sopraelevati in modo da consentire l'utilizzo del suolo sottostante per scopi agricoli, e di un campo geotermico in modo da soddisfare la domanda energetica dello scalo considerando il suo sviluppo futuro fino al 2037. Inoltre, ha spiegato come si stiano valutando diverse tecnologie per la produzione di idrogeno verde per soddisfare le esigenze legate alla mobilità interna e al trasporto pubblico locale.

Per quanto riguarda invece il contesto idraulico, Bassano ha spiegato come si intendano introdurre delle azioni che minimizzino l'utilizzo di acqua potabile, favorendo la sicurezza delle attività operative all'interno dello scalo e del territorio circostante. Infine, l'ingegnere ha illustrato gli interventi previsti in termini di recupero e gestione dei rifiuti e le azioni relative alla compensazione ambientale e alla tutela del paesaggio.

*La presentazione è disponibile al link: [https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037\\_prz\\_230531\\_ordini\\_profess4.pdf](https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230531_ordini_profess4.pdf)*

## La discussione con i partecipanti

Al termine delle presentazioni, è stata data la possibilità ai partecipanti di prendere la parola, attivando il microfono o attraverso la chat dedicata, per esprimere le proprie osservazioni e sottoporre quesiti ai relatori e alla relatrice.

### **Ordine degli Avvocati di Venezia**

Claudio Beltrame è intervenuto chiedendo un chiarimento rispetto ai vincoli riguardanti l'installazione di pannelli fotovoltaici nelle aree limitrofe all'aeroporto.

#### Risposte

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha risposto spiegando che non esistono divieti relativi all'installazione di pannelli fotovoltaici, ma che vi sia l'obbligo di presentare uno studio specifico sull'antiabbagliamento in modo da evitare interferenze con l'attività aeroportuale.

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha integrato la risposta dicendo che, infatti, all'interno del sedime aeroportuale sono attualmente presenti degli impianti fotovoltaici posizionati in modo da avere una certa inclinazione rispetto all'irraggiamento solare e alla direttrice di atterraggio e decollo dei velivoli.

### **Ordine degli Ingegneri della Città Metropolitana di Venezia**

Maurizio De Gennaro ha introdotto il suo intervento elogiando il lavoro svolto nello studio preliminare, in particolare per l'organizzazione e l'articolazione dei temi relativi alla pianificazione aeroportuale, allo sviluppo della mobilità sostenibile e per l'attenzione nei confronti del paesaggio e della biodiversità. In seguito, ha riportato alcune riflessioni e contributi. In primo luogo, ha sottolineato l'importanza strategica di Venezia come nodo per lo sviluppo della mobilità del Veneto suggerendo di porre maggiore attenzione a questo aspetto all'interno dello studio preliminare. Inoltre, è stata menzionata la Cittadella dell'aeroporto, chiedendo se vi fosse ancora l'intenzione di realizzarla, nonostante il punto critico relativo all'impatto sul paesaggio. Il portavoce ha poi proseguito sottolineando l'importanza di rafforzare nel documento definitivo i temi relativi alla tutela del paesaggio, seguendo le linee guida regionali e ministeriali; al rapporto con il trasporto pubblico locale, per garantire un servizio di qualità e migliorare il sistema di collegamenti; alle concessioni urbanistiche per la costruzione nelle aree non appartenenti al sedime aeroportuale e alla pianificazione integrata con i comuni limitrofi e la provincia; e infine alla presenza del fotovoltaico e ai vantaggi dell'impianto agrivoltaico.

### Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) ha ringraziato per le riflessioni ritenute molto utili e interessanti. In seguito, ha sottolineato come l'approccio sia cambiato nel tempo, rispetto al progetto della Cittadella aeroportuale, e ha spiegato come oggi si stia dando maggiore importanza ai temi relativi alla sostenibilità e alla connessione con il territorio. Per quanto riguarda i piani programmatici, invece, ha spiegato come si sia tenuto conto del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città Metropolitana di Venezia e che, in un secondo momento, vi sarà occasione attraverso la procedura di VIA

(Valutazione dell'Impatto Ambientale) di approfondire la pianificazione insieme al territorio.

**Davide Bassano** (SAVE Spa), infine, è intervenuto sottolineando come l'agrivoltaico consenta di utilizzare superfici esistenti senza cambiarne la destinazione d'uso, evitando delle opere di compensazione idraulica.

### **Direzione dell'area infrastrutture trasporti della Regione del Veneto - Ordine degli ingegneri della Città Metropolitana di Venezia**

Ha preso la parola Andrea Menin a nome dell'Ordine degli Ingegneri della Città metropolitana di Venezia, oltre che come rappresentante dell'area infrastrutture e trasporti della Regione del Veneto. Durante l'intervento è stato fatto riferimento agli strumenti di pianificazione territoriale regionale e alle fasi di valutazione di impatto ambientale in cui interverrà la Regione, sottolineando in tal maniera il legame che sussiste tra gli enti del territorio e i diversi livelli di pianificazione. Infatti, ha affermato che lo sviluppo e il coordinamento dovranno essere condotti insieme a tutti gli enti, in particolare con la Regione del Veneto, e gli altri soggetti coinvolti.

### **ECTP-CEU (Consiglio Europeo dei Pianificatori Territoriali e degli Urbanisti)**

Markus Hedorfer ha ricordato il suo intervento tenutosi in occasione dell'incontro pubblico del 25 maggio 2023 ribadendo, anche in questa sede, la necessità di una maggiore co-pianificazione tra gli enti territoriali. A tal proposito, infatti, ha suggerito a tutti i decisori, inclusi il gestore aeroportuale, ENAC, ENAV, il Comune di Venezia, la Città Metropolitana e la Regione del Veneto, di collaborare all'interno di un unificato ufficio di piano al fine di affrontare le questioni relative allo sviluppo del territorio. Ha così evidenziato l'importanza di gestire efficacemente i collegamenti con il trasporto pubblico, sia locale che sovregionale, inclusi i collegamenti con l'alta velocità, e di affrontare le questioni di compensazione ambientale a livello di un'ampia pianificazione congiunta che comprenda sia gli aspetti economici che sociali.

Risposte

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha risposto ringraziando per i suggerimenti e i contributi, sostenendo che verranno presi in considerazione per le fasi successive.

### **Ordine dei Medici Chirurghi e Odontoiatri di Venezia**

Giovanni Leoni ha innanzitutto ringraziato per la presentazione, ritenuta chiara ed esaustiva, condividendo successivamente alcune osservazioni. In particolare, ha sollevato alcune domande riguardo ai volumi di traffico previsti e alla suddivisione di tali stime tra turismo e affari. Inoltre, ha espresso alcune preoccupazioni in merito all'impatto ambientale dell'aeroporto, specialmente per quanto riguarda lo scarico dei gas e l'impatto complessivo sull'ecosistema lagunare.

#### Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) ha risposto ripercorrendo le analisi sulle stime di traffico al 2037. In particolare, ha sottolineato come l'aeroporto Marco Polo sia ritenuto uno scalo territoriale di collegamento di area vasta, ovvero per l'insieme del nord-est italiano, come dimostrato dagli studi effettuati attraverso l'analisi delle celle telefoniche, e che la grande affluenza verso la città di Venezia avvenga prevalentemente attraverso altri mezzi di trasporto, quali la ferrovia o l'auto privata.

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha ricordato che le questioni relative alle stime di traffico sono descritte e illustrate in una nota integrativa, pubblicata sul sito del dibattito pubblico.

**Davide Bassano** (SAVE Spa), infine, è intervenuto sul tema dell'impatto ambientale spiegando come all'interno del Masterplan siano stati previsti degli interventi per il raggiungimento della neutralità carbonica in ambito impiantistico e infrastrutturale, ovvero in quei campi in cui il gestore ha la totale facoltà di azione. Il tema relativo al trasporto pubblico e all'accessibilità, ha proseguito, non è un ambito di totale competenza di SAVE Spa e, pertanto, le azioni previste sono volte a favorire una modalità di trasporto condiviso e sostenibile, in relazione con gli enti del territorio, al fine di cercare di favorire la diminuzione del contributo emissivo generale. Infine, ha trattato il tema legato alle emissioni del comparto aeronautico, spiegando come, al di là delle strategie messe in atto per ridurre l'impatto acustico a terra e la circolazione

degli aeromobili, il gestore non abbia margine di manovra per quanto riguarda le tecnologie adottate per il trasporto aereo. Tuttavia, ha sottolineato come le compagnie aeree stiano attualmente rinnovando le proprie flotte circolanti, in modo da dotarsi di velivoli meno inquinanti dal punto di vista acustico e ambientale.

### **Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Venezia**

Andrea Rumor ha espresso alcune osservazioni in merito allo studio che accompagna il Masterplan. In generale ha evidenziato la mancanza di co-pianificazione e di coinvolgimento dei soggetti operanti sul territorio, in particolare per quanto riguarda il tema della mobilità. Inoltre, ha richiesto maggiori dettagli sui nodi stradali e sul traffico autostradale, soprattutto per le aree limitrofe al sedime aeroportuale, e ha sollevato dei dubbi rispetto alla soluzione ingegneristica proposta per la bretella ferroviaria, suggerendo una migliore integrazione tra la stazione di RFI e il terminal dell'aeroporto. Infine, ha evidenziato l'importanza di una progettazione partecipata degli interventi, facendo ricorso a concorsi di idee anziché affidamenti diretti, dichiarando il sostegno dell'Ordine e la disponibilità a collaborare.

#### Risposte

**Corrado Fischer** (SAVE Spa) ha, poi, preso la parola per spiegare che l'intesa con gli enti si colloca nell'intero procedimento di conformità urbanistica e che vi saranno delle fasi successive in cui tutti gli enti avranno la possibilità di presentare i propri contributi, che verranno nuovamente presi in considerazione. Infine, è stato affermato che il progetto di RFI sia stato recepito come tale da SAVE Spa, che di conseguenza ha immaginato delle soluzioni per collegare rapidamente la stazione ferroviaria con il terminal. In conclusione, ha ringraziato per i suggerimenti, dicendo che verranno presi in considerazione per integrare la documentazione presentata.

### **Conclusione**

Per concludere l'incontro, la dottoressa Gaia Volpe ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del



dibattito pubblico e a inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso gli strumenti messi a disposizione dal dibattito pubblico.



## **Incontro specialistico dedicato alle associazioni ambientaliste, comitati e cittadini/e**

Lunedì, 5 giugno 2023

*Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto durante l'incontro.*

Lunedì 5 giugno 2023, dalle 14.00 alle 16.00, si è tenuto online il **quinto incontro specialistico dedicato alle associazioni, i comitati e i/le cittadini/e**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di **26 persone** che si sono collegate online attraverso la piattaforma Zoom.

### **Gli interventi**

Il coordinatore Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione, strumenti e modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati. In seguito, è stato chiesto ai partecipanti se volessero aprire l'incontro con le presentazioni di SAVE Spa o sfruttare tutto il tempo a disposizione per una sessione di confronto con il gestore. In maniera unanime, si è scelto di proseguire direttamente con gli interventi del pubblico a cui è stata data la parola per esporre le proprie osservazioni e riportare i propri contributi rispetto ai temi trattati dal Masterplan al 2037.

### **La discussione con i partecipanti**

Di seguito vengono riportati in forma sintetica gli interventi del pubblico presente all'incontro, insieme alle risposte fornite da SAVE Spa.

#### **Associazione Amici della Poiana – Cultura Arte Ambiente**

Enrico Giorgiutti ha introdotto il suo intervento complimentandosi per il modo in cui si sta portando avanti il dibattito, dicendo che, come associazione del territorio, si è deciso di considerare i cambiamenti dell'intorno come delle opportunità e non come delle problematiche. In seguito, ha sottolineato l'importanza della sostenibilità ambientale, a suo parere tenuta dovutamente in conto dagli interventi di sviluppo proposti dal Masterplan, sostenendo però che i tempi previsti dalla pianificazione siano troppo dilatati, e che non tengano conto dei possibili cambiamenti a livello tecnologico del comparto aeroportuale. Successivamente, il portavoce ha espresso alcune richieste nei confronti del gestore, quali la ripresa degli incontri che si tenevano periodicamente tra SAVE Spa e gli enti locali; la messa in atto di canali preferenziali per il coinvolgimento dei cittadini delle aree limitrofe all'aeroporto per quanto riguarda la ricerca di risorse e maestranze necessarie al funzionamento dell'aeroporto; e delle garanzie sul futuro di Cà Noghera in seguito alla realizzazione dell'area cargo, sia per quanto riguarda l'abitato, sia per le zone produttive e commerciali per le loro possibilità di sviluppo economico.

### Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto in maniera affermativa alla possibilità di riprendere gli incontri con gli enti locali, sottolineando come la fase di dibattito pubblico avesse anche l'intenzione di ricucire il legame con il territorio. In seguito, ha trattato la previsione dell'espansione dell'area cargo, sottolineando che vi saranno delle aree che verranno assoggettate al sedime aeroportuale, senza però interferire con l'abitato di Cà Noghera. Per le attività commerciali, ha proseguito, vi saranno delle opportunità di sviluppo economico, vista la necessità di servizi che si verrà a creare. Per quanto riguarda la questione relativa alla premiazione dell'occupazione locale, ha sottolineato l'importanza di dare l'opportunità a tutti e tutte di accedere alle offerte di lavoro future. Infine, ha ricordato però come all'interno del dossier di progetto si possa trovare l'analisi costi-benefici, al cui interno sono riportati gli impatti occupazionali reddituali, oltre che di ricchezza ridistribuita sul territorio.

### **Associazione 25 Aprile Venezia**

Andrea Sartori ha introdotto il suo intervento sottolineando in primo luogo le problematiche legate al modello economico dell'*over-tourism* della Città di Venezia. Ha pertanto evidenziato come esso contribuisca ad incrementare il business degli affitti brevi a sfavore delle residenze private delle famiglie e dei lavoratori, causando inoltre un aumento di movimentazioni all'interno dei canali della laguna, agendo sul moto ondoso e portando al danneggiamento delle fondamenta delle costruzioni. A tal proposito, chiede per quale motivo, a suo parere, non si sia data una maggiore importanza agli aspetti legati alla qualità della vita dei cittadini, agli impatti relativi alla qualità dell'aria e la mobilità all'interno del Masterplan, che basa i suoi presupposti sull'aumento delle movimentazioni e dei passeggeri in arrivo al 2037.

#### Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha spiegato che la maggior parte dei passeggeri in arrivo a Venezia utilizzano principalmente altri mezzi di trasporto per raggiungere la città. Inoltre, ha ricordato come il bacino di utenza dell'aeroporto Marco Polo sia composto da molte persone che risiedono a Venezia e che, inoltre, esso sia ritenuto lo scalo di collegamento con un'area più vasta, ovvero il nord-est d'Italia, permettendo anche connessioni intercontinentali e con i principali hub europei.

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) è intervenuta sottolineando, inoltre, come il gestore dell'aeroporto non abbia competenze dirette in merito alla gestione dei flussi in arrivo a Venezia.

#### **Associazione TesseraBella**

Angelo Lerede ha preso la parola in quanto aderente all'associazione TesseraBella, l'associazione Popilia Annia Aps e come consigliere della municipalità di Favaro Veneto. Durante l'intervento si è chiesta maggiore chiarezza rispetto alle limitazioni poste alle movimentazioni aeree notturne, sollevando le problematiche riscontrate dai residenti in particolare nel periodo estivo. Inoltre, sempre rispetto al tema degli impatti acustici, si è chiesto se si fosse presa in considerazione la possibilità di spostare lo *starting point* di decollo degli aerei, ove possibile, in modo da ridurre il rumore percepito nelle aree abitate. In seguito, è stato preso in esame il tema relativo alle opere di mitigazione

previste, chiedendo di realizzare un'area boschiva vicino all'abitato di Tessera, piantumando alberi ad alto fusto che mitigano gli impatti acustici. Successivamente si è richiesto di agire nuovamente per riqualificare il canale di tessera, e in particolare le barene, in quanto il traffico acquatico sta generando ulteriori ripercussioni sulle opere eseguite in precedenza. Infine, è stato richiesto se fosse possibile pensare ad una ubicazione distinta per l'area del vertiporto situata in prossimità di Tessera, spostandola nei pressi della laguna e della Darsena. In conclusione, si è auspicata la riapertura di tavoli di lavoro territoriali per le fasi successive di redazione del Masterplan.

### Risposte

**Davide Bassano** (Save Spa) ha risposto spiegando come le movimentazioni notturne siano limitate e di come gli atterraggi in tali orari siano principalmente dovuti a ritardi o congestioni di traffico negli aeroporti di partenza. L'ingegnere ha così sottolineato l'intenzione di ridurre al minimo gli impatti acustici dopo la mezzanotte. Per quanto riguarda le opere di mitigazione a terra, invece, ha sottolineato come si stiano mettendo in campo diverse azioni e si stia chiedendo alle compagnie aeree di spostare la soglia di decollo, in particolare di notte. In seguito, è intervenuto sul tema delle opere di mitigazione, evidenziando come sia stato previsto di riqualificare circa 100 ettari di terreno presso il territorio di Tessera, senza tenere conto dell'intervento proposto rispetto alla realizzazione di un'area boschiva dal momento che andrebbe realizzata in un terreno privato, richiedendo quindi tempi di realizzazione molto lunghi. Ciò nonostante, ha ribadito che si potrà ridiscutere di tale intervento. Infine, rispetto alle problematiche generate dal moto ondoso, ha spiegato come si stia aspettando la messa in opera dei sistemi di dissuasione della velocità al fine di realizzare ulteriori interventi di ripristino delle barene del canale, che non risultino vani come i precedenti.

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) è intervenuta invece sul tema del vertiporto invitando il partecipante a visionare il dossier specifico all'interno della documentazione pubblicata, che propone due alternative di localizzazione, una più a nord vicino a Tessera e una più a sud nei pressi della Darsena. Ha quindi invitato a esplicitare in forma scritta la preferenza verso la soluzione ritenuta più consona.

Ivano Berto è intervenuto a nome dell'associazione TesseraBella spiegando come non si possa contrastare il fenomeno dell'aumento della domanda aerea in generale, ma che si possano mettere in campo delle azioni per governare tale fenomeno. A tal fine ha evidenziato la necessità di una governance condivisa tra i diversi soggetti coinvolti, ovvero il gestore, l'amministrazione comunale e gli enti locali. Infine, ha chiesto se le soluzioni di mitigazione prescritte dal precedente masterplan siano ritenute sufficienti, visto l'aumento del traffico previsto. In conclusione, ha chiesto di dare un'ulteriore conferma rispetto al fatto che non verrà realizzata una nuova pista.

#### Risposte

**Davide Bassano** (Save Spa) ha risposto ribadendo che SAVE Spa ha in previsione diversi interventi di riqualifica ambientale a fini compensativi nei confronti dei nuovi interventi di sviluppo, sottolineando come essi siano stati previsti sia in ambito ambientale che sociale.

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha preso la parola per riconfermare che all'interno della pianificazione al 2037 non è stato inserito l'intervento di realizzazione di nuove piste di decollo e atterraggio.

#### **LIPU (Lega Italiana Protezione Uccelli) sezione di Venezia**

Gianpaolo Pamio ha espresso la sua preoccupazione rispetto alla localizzazione stessa dell'aeroporto all'interno di una zona SIC (Sito di Interesse Comunitario), in particolare per quanto riguarda l'incremento del trasporto acquatico e via terra e le ripercussioni sull'ambiente e l'habitat di diverse specie di uccelli e animali. Infine, ha sottolineato come, a suo parere, manchi una visione storica e una prospettiva futura rispetto a tale tema all'interno del Masterplan 2023-2037.

## Risposte

**Daide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto dicendo che sono stati inseriti numerosi gli interventi all'interno della pianificazione di sviluppo in termini di compensazione e salvaguardia degli ecosistemi e della biodiversità.

**Antonio Borgo** (BIOMA) è poi intervenuto spiegando come l'impatto acustico sia percepito in maniera differente dalla fauna rispetto che dall'uomo, in quanto gli animali sono disturbati dal rumore solo quanto lo reputano una fonte di pericolo. A tal proposito, infatti, ha sottolineato come diverse specie trovino rifugio all'interno delle aree limitrofe al sedime in quanto non siano presenti attività antropiche. Concordando sul fatto che l'ubicazione delle infrastrutture debba essere studiata tenendo in considerazione l'ecosistema nel quale si inseriscono, ha ricordato come ad oggi siano molto pochi gli impatti rilevati sugli uccelli presenti.

## **Forum dell'Aria**

Luca Fattambrini ha innanzitutto invitato a prendere visione del quaderno degli attori che è stato inviato e a consultare il sito web del Forum dell'Aria. In seguito, ha sottolineato l'importanza degli aspetti legati alla salute e al benessere della popolazione e dell'ambiente, chiedendo perché non si possano mettere delle limitazioni alle movimentazioni degli aerei come fatto per altri aeroporti, portando a conseguenze molto importanti dal punto di vista della riduzione delle emissioni, anche prodotte dal traffico indotto.

## Risposte

**Daide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto spiegando che gli aeroporti che hanno ricevuto tali limitazioni abbiamo caratteristiche molto diverse da quelle dell'aeroporto di Venezia, in particolare in termini di numero di passeggeri e movimentazioni annue. Infine, ha auspicato ad un miglioramento continuo delle normative relative alla transizione energetica.



**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha integrato la risposta spiegando come l'intento sia quello di promuovere una mobilità sostenibile e collettiva, riducendo il carico sulla mobilità stradale e le emissioni prodotte dal traffico indotto.

### **Municipalità di Venezia Murano-Burano**

Attraverso un messaggio inviato nella chat dedicata, si è chiesta conferma rispetto al fatto che il Masterplan non rappresenti uno strumento urbanistico.

#### Risposte

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) ha risposto in maniera affermativa, spiegando che il Masterplan non è uno strumento urbanistico dal punto di vista della pianificazione territoriale, ma lo strumento che gli aeroporti devono adottare per il proprio sviluppo, in base alle direttive del Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici. Ha ricordato poi che la normativa di riferimento è riportata nel primo capitolo del dossier di progetto.

### **Popilia Annia Aps**

Paolo Vivian è intervenuto in merito al tema della transizione energetica, chiedendo di mettere in atto degli sforzi congiunti al fine di rendere possibile la creazione di una comunità energetica intorno al sedime aeroportuale. In tal modo, ha spiegato, si potrebbe agire su uno dei tre livelli responsabili dell'inquinamento dell'area ovvero quello prodotto dalle abitazioni, dal momento che risulta maggiormente difficile agire sugli impatti legati al traffico aereo e automobilistico. In seguito, ha chiesto di fare chiarezza sulle ragioni alla base degli investimenti dedicati allo sviluppo della Courier City e agli aspetti ambientali. Infine, ha proposto alcuni interventi di valorizzazione dell'area del Dese, come la riqualificazione dei siti di interesse archeologico presenti o la realizzazione di un ponte che colleghi l'Altino.

#### Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto sul tema delle comunità energetiche, auspicando che si possano trovare delle soluzioni a livello amministrativo. Per quanto riguarda l'analisi costi-benefici ha invece chiesto di far presente il passaggio sui cui si richiedono maggiori informazioni in modo da poter fornire una risposta accurata.

**Francesca Sartor** (SAVE Spa) è intervenuta in merito alle ragioni alla base dell'intervento di sviluppo dell'area cargo, spiegando come non solo sia stata riscontrata una maggiore domanda, ma soprattutto vi sia la necessità di liberare il piazzale principale da tale attività in modo da sfruttare al meglio l'infrastruttura esistente senza eseguire grandi ampliamenti del sedime. Infine, ha suggerito di inviare in forma scritta le proposte relative agli interventi di riqualificazione e valorizzazione delle aree limitrofe in modo da poterle valutare con attenzione.

### **Associazione Un Nuovo Volto Per Mestre**

Luciano Pasinetti ha chiesto delle delucidazioni in merito ai dati raccolti dalle centraline di monitoraggio ambientale, sostenendo che esse sono carenti sul territorio e non ubicate in modo corretto. In particolare, ha sottolineato la carenza di centraline nel territorio di Tessera e a Mestre Centro. Pertanto, ha richiesto di migliorare i dati oggettivi alla base delle analisi svolte.

### Risposte

**Davide Bassano** (SAVE Spa) ha risposto ripercorrendo l'ubicazione delle diverse centraline, ricordando come i dati siano consultabili sul sito [www.ambiente.veneziaairport.it](http://www.ambiente.veneziaairport.it). Inoltre, ha illustrato la similitudine tra le analisi condotte dall'ARPA e quelle di SAVE Spa.

**Saverio Sollecito** (SAVE Spa) infine ha ricordato come, indipendentemente dalla numerosità delle centraline, il posizionamento viene distinto tra aree di monitoraggio di attività di fondo traffico e di attività di fondo urbano.

## Conclusione

Per concludere l'incontro, il coordinatore del dibattito pubblico ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso gli strumenti messi a disposizione dal dibattito pubblico.



**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**

**ALLEGATO 3  
DOMANDE  
E RISPOSTE**

14 GIUGNO 2023

## APPENDICE ALLA RESTITUZIONE DEL 1° INCONTRO PUBBLICO (05.05.2023)

“Presentazione del Dossier di progetto: le ragioni della proposta e i flussi di traffico”

Riposte scritte alle domande sul tema della serata rimaste inevase

Questa appendice è stata elaborata e pubblicata successivamente alla restituzione dell'incontro per fornire risposta scritta alle domande relative al tema della serata che non hanno potuto essere trattate in diretta.

Le risposte che riguardano gli aspetti metodologici sono fornite dal Coordinatore del dibattito, mentre le risposte tecniche sono state elaborate da Save Spa.

**Attenzione:** in questa appendice vengono riportate tutte le domande raccolte durante la serata, comprese quelle che riguardano temi che verranno trattati durante gli incontri successivi.

### Metodologia dibattito pubblico

**Perché ci si è divisi per tavoli e non si dà la possibilità di intervento in plenaria?**

L'organizzazione delle discussioni per tavoli di lavoro consente a tutti/e i/le partecipanti di confrontarsi sul progetto, di esprimere osservazioni e quesiti sul progetto (quesiti e osservazioni che vengono riproposti nel corso dell'incontro al proponente del Masterplan per le opportune risposte). L'obiettivo degli incontri è pertanto quello di coinvolgere nella discussione tutti i presenti senza limitare la partecipazione a coloro che intendono prendere la parola in plenaria. E' comunque prevista una sessione di interventi dal pubblico in plenaria che consente, come accaduto nel corso del primo incontro pubblico, di dare la parola a coloro che ne fanno richiesta.

### **Possiamo avere nei documenti del DP il Piano Nazionale Aeroporti precedente?**

Sì, il Piano in vigore sarà caricato sul sito del dibattito pubblico. Nel corso del dibattito potranno essere caricati altri materiali anche in base alle esigenze espresse dai partecipanti del dibattito stesso.

### **Perché ci sono solo cinquanta cittadini? Non è possibile avere spazi più ampi?**

Gli incontri sono organizzati in modalità ibrida in parte in presenza e in parte on line. Nel corso del primo incontro hanno partecipato all'evento oltre un centinaio di persone. Per quanto riguarda la capienza della sala dove si svolgono gli incontri, questa è stata sufficiente ad ospitare le persone che ne hanno fatto richiesta ed è stato infatti possibile ammettere tutti i partecipanti e le partecipati che si sono presentati/e all'incontro.

### **Come mai nel procedimento di questo dibattito pubblico mancano gli enti pubblici che potrebbero dare indicazioni prima che il progetto sia definitivo?**

Nel procedimento del dibattito gli enti territoriali sono invitati a prendere parte alle discussioni e a presentare osservazioni. Nel corso del primo incontro erano infatti presenti i rappresentanti dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac), per quanto riguarda gli aspetti della programmazione nazionale degli aeroporti, e la Regione del Veneto per gli aspetti legati alla programmazione della mobilità e dei trasporti regionale.

### **Iter autorizzativo e livelli di programmazione**

### **Come si può sapere più di SAVE? Sugli assetti proprietari, patrimoniali? Sarebbe bello avere un po' più di trasparenza su questi aspetti.**

I dati richiesti sono disponibili:

- nel Bilancio di Sostenibilità del Gruppo SAVE che viene pubblicato ogni anno sul sito web, disponibile a questo link  
[https://ambiente.veneziaairport.it/upload/files/sito\\_ambiente/bilancio\\_sostenibilita/archivio\\_documenti/report\\_bilanci\\_di\\_sostenibilita](https://ambiente.veneziaairport.it/upload/files/sito_ambiente/bilancio_sostenibilita/archivio_documenti/report_bilanci_di_sostenibilita)
- nel sito web del Gruppo SAVE  
<https://www.grupposave.it/il-gruppo/>



**Come viene suddivisa la responsabilità di Ministero dei Trasporti, Enac e Save rispetto a questo progetto/masterplan?**

Save è un concessionario di un asset dello Stato (l'aeroporto) che ha in gestione fino al 2043. Il concedente è il Ministero dei Trasporti (ENAC) che è il "proprietario" del sito aeroportuale. Save ha il compito di gestirlo e svilupparlo per il periodo di durata della concessione. Ogni intervento di Save deve essere sistematicamente autorizzato da Enac. Il tema è illustrato più ampiamente nel capitolo "1. Introduzione" del Dossier di progetto.

**Merita un approfondimento il rapporto tra Masterplan e pianificazione urbanistica comunale e piano del traffico della città metropolitana? Come si interfacciano con i piani di livello inferiore?**

Il Masterplan tiene in debito conto i piani territoriali e i programmi urbanistici intorno allo scalo; si vedano gli schemi a scala territoriale contenuti nei documenti. In particolare, nel Masterplan sono contenuti interventi che valorizzano la continuità con il Bosco dello Sport; si vedano i percorsi pedonali e ciclabili e la progettazione delle aree verdi nell'area lungo il Dese e lungo la Triestina. Per l'interfaccia con il piano del traffico, si rimanda all'incontro del 18 maggio, nel quale verranno illustrati i risultati del documento "PI-TR01.0-00\_MP2037\_intermodalità" che mette in relazione lo sviluppo dello scalo con la programmazione del territorio.

**Il Consiglio Europeo dei Pianificatori Territoriali nel 2018-2019 ha pubblicato un manifesto sulla connessione tra aeroporto e città, diversi aeroporti in Europa l'hanno già firmato. È previsto che anche Venezia possa firmarlo?**

Il Masterplan 2037 è già sviluppato sui principi contenuti nel Manifesto di ECTP-CEU; la firma del Manifesto da parte di SAVE è in corso di valutazione. Teniamo a evidenziare che il dossier della intermodalità, con gli approfondimenti specifici per l'accessibilità allo scalo, è impostato sulla massima sinergia tra trasporto pubblico locale, da migliorare e qualificare in termini di servizio e frequenza/disponibilità, e le possibilità di accesso da/per lo scalo. Il TPL, la mobilità condivisa, e tutte le forme di mobilità ad emissioni Zero avranno all'interno dello scalo un ruolo privilegiato e preferenziale, tutto



ciò in una visione che tende a favorire le forme di mobilità sostenibile ed a penalizzare quelle emmissive.

**Si è pensato di applicare la teoria dei Luoghi Centrali, finalizzata a condividere le funzioni in modo complementare con i diversi centri che compongono la laguna?**

Al momento no, ma siamo interessati a sentire e discutere il tema.

## I flussi di traffico aereo

**Lo sviluppo cargo avrà certamente un impatto sulle infrastrutture per il trasporto merci, cosa prevede il masterplan per incoming e outgoing delle merci? Trasporto su gomma o ferroviario?**

Il trasporto cargo potrà avvenire sia su gomma (come già oggi), sia con la nuova mobilità aerea sostenibile (droni merci) in un futuro prossimo.

**Con riferimento al vertiporto e alla mobilità avanzata, si possono conoscere quali saranno le infrastrutture di destinazione di persone e merci?**

La rete dei vertiporti e dei collegamenti è in corso di studio da parte di ENAC, che ha sottoscritto uno specifico accordo con la Regione per lo sviluppo della mobilità aerea avanzata. Nel Masterplan viene garantita la infrastruttura necessaria, con la programmazione del vertiporto (le cui ipotesi di progetto verranno illustrate nell'incontro del 18 maggio); tutte le informazioni relative sono disponibili negli studi specialisti pubblicati, alla sezione "Vertiporto".

## Domande raccolte sui temi dei prossimi incontri

Da trattare durante l'incontro del 18 maggio: *le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera*

- *Si chiede come viene affrontato l'impatto dei flussi di viaggiatori che si trasferiscono da Venezia all'aeroporto via mare (la conseguenza che preoccupa è il moto ondoso). È stato considerato un trasporto Tronchetto-Aeroporto con navetta elettrica per non gravare la situazione via mare?*

- *Quali sono le azioni che può fare l'aeroporto per migliorare l'intermodalità e i servizi pubblici a beneficio del cittadino?*
- *È prevista una concertazione con le società di TPL e Città Metropolitana per potenziare il TPL verso aeroporto?*
- *Sono previste funzioni da Airport City per Mestre e per la Laguna, anche se questo comporterebbe una diversa progettazione delle infrastrutture?*
- *Come sono stati considerati i rischi legati agli incidenti, con un traffico così più elevato, soprattutto in caso di manutenzione della pista senza realizzarne un'altra?*
- *Quali iniziative si intendono promuovere per la sicurezza contro i rischi dettati dal terrorismo e/o bellico se con questo investimento l'aeroporto diventa un hub strategico?*
- *Per quale motivo le due piste non sono state messe in condizione di servire l'aeroporto contemporaneamente e in sicurezza (esclusa l'opzione della nuova pista)? Si ritiene che gli investimenti fatti per la taxiway nel masterplan precedente siano un'occasione persa.*

### *Da trattare durante l'incontro del 25 maggio: transizione energetica e strategie di sostenibilità*

- *Sono stati valutati gli impatti del traffico veicolare indotto che aumenterebbe? Non solo su Tessera, ma intorno a tutta l'area aeroportuale.*
- *Rispetto al progetto di realizzazione del vertiporto, si tratta di un traffico aggiuntivo o sostitutivo? Di quanto si aggraverebbe l'impatto acustico?*
- *Se gli obiettivi progettuali di riduzione CO2 previsti e imposti obiettivi non vengono raggiunti, cosa accade? Eventualmente si prevede di diminuire i movimenti?*
- *Quando saranno ultimate le mitigazioni e compensazioni (camminamento pedonale, insonorizzazione acustica degli edifici, terrapieno vegetativo, trattamento fotocatalitico antismog) che erano previste all'interno del precedente masterplan? Perché non sono state previste scadenze ed eventuali penali?*
- *Viene sottolineata l'importanza della questione "rotte" che incidono negativamente sulla fragilità dell'ecosistema lagunare che è SIC e anche parte del Sito UNESCO. Si*

*può pensare di evitare che l'80% dei decolli viri verso est sorvolando la laguna e la città di Venezia?*

- *Come si concilia la sostenibilità ambientale proclamata dai committenti con l'abbattimento più di 1200 alberi per fare dei parcheggi a raso?*
- *A favore di Save per le opere di mitigazione previste (come il fotovoltaico): non potremmo beneficiarne all'interno di una comunità energetica?*
- *Nella presentazione è stata data molta enfasi alle nuove tecnologie volte alla transizione energetica, soprattutto relativamente al combustibile. Si sa che ad oggi non ci sono certezze circa la dannosità dei nuovi sistemi citati e di come questi sistemi possano essere utilizzati concretamente nel futuro (ad oggi solo ipotesi). È stata fatta una valutazione dell'incertezza nel periodo di transizione e delle relative conseguenze sull'ambiente (soprattutto in termini di inquinamento nei momenti di decollo sulla laguna)?*
- *Viene dato per certo che nel 2037 ci saranno dei combustibili "non inquinanti", questa risulta essere un'affermazione fortemente impegnativa. Che garanzie e che certezze hanno i tecnici per poter affermare che nel 2037 riusciranno a utilizzare solo combustibili non inquinanti?*
- *Alcune opere di mitigazione, come il parcheggio e le barriere fonoassorbenti, non dovevano essere già fatte con l'espansione del Terminal 2?*
- *Perché non sono valutate le ripercussioni e gli impatti sulla vita delle persone e sulla città di Venezia? Perché non sono riportate nella documentazione disponibile? Perché non ci sono sezioni dedicate alle mitigazioni?*
- *Ci sono dei vincoli che Save deve rispettare nel masterplan di tipo sociale, economico e di impatto ambientale sul territorio?*

**Da trattare durante l'incontro del 1 giugno: *il Masterplan e il territorio***

- *Si auspica un approfondimento in merito all'impatto ambientale, all'aumento dell'inquinamento dell'aria, acustico e luminoso. Come si intende abbattere questi impatti nel masterplan? (si apprezza la sensibilità verso il ciclo dell'acqua e dei rifiuti).*
- *Quali analisi sono state fatte sugli inquinanti nel terreno e nell'aria? In Villaggio Laguna c'è un'incidenza altissima di tumori.*

- *In passato ci sono state molte iniziative per il contenimento della rumorosità: il forte aumento del traffico aereo andrà di nuovo ad inficiare sulla popolazione? Sono previste opere di mitigazione?*
-

## APPENDICE ALLA RESTITUZIONE DEL III° INCONTRO PUBBLICO (25.05.2023)

### “Transizione energetica e strategie di sostenibilità”

#### Risposte scritte alle domande sul tema della serata rimaste inevase

Questa appendice è stata elaborata e pubblicata successivamente alla restituzione dell'incontro per fornire risposta scritta alle domande relative al tema della serata e agli incontri precedenti che non hanno potuto essere trattate in diretta. Le risposte che riguardano gli aspetti metodologici sono fornite dal Coordinatore del dibattito, mentre le risposte tecniche sono state elaborate da Save Spa.

**Attenzione:** in questa appendice vengono riportate tutte le domande raccolte durante la serata, comprese quelle che riguardano temi che verranno trattati durante gli incontri successivi.

#### Mobilità

#### **Sono stati valutati gli impatti del traffico veicolare indotto che aumenterebbe, non solo su Tessera, ma intorno a tutta l'area aeroportuale?**

Tra gli obiettivi del Masterplan è compreso la transizione verso la mobilità sostenibile: sarà favorito e supportato l'utilizzo del trasporto collettivo (treno – con l'arrivo della stazione ferroviaria in aeroporto – bus turistici, bus di trasporto pubblico locale) e dei mezzi condivisi (auto soprattutto, ma anche monopattini e biciclette); allo stesso tempo, l'uso dell'auto privata verrà disincentivato. Ciò consentirà di ottenere diversi risultati: ridurre le emissioni, limitare il consumo di suolo, ridurre la congestione stradale intorno all'aeroporto.

Gli obiettivi del Masterplan sono ambiziosi e indicano la riduzione progressiva nell'uso dell'auto privata – da parte sia dei passeggeri sia degli operatori - dal 40% registrato pre-pandemia fino al 10% nel 2037.

Perseguire questo obiettivo, con le azioni descritte nel Masterplan, consentirà di ridurre in modo sostanziale il numero di auto in circolazione, anche a fronte del previsto aumento dei passeggeri.

**Si può pensare a un sistema di mobilità integrata studiando, in Conferenza dei servizi, un sistema di trasporti alternativo, sia nel litorale sia nelle isole, per ridurre il moto ondoso e ravvivare la vita delle isole? In particolare: si potrebbe estendere linea del tram da Favaro e Tessera, per diminuire il traffico stradale? Si potrebbe pensare a un sistema di traffico acqueo alternativo al motoscafo (es. investimento in linea metropolitana subacquea o rete funiviaria per portare merci e persone)?**

La domanda si articola su diversi temi, rispondiamo per ognuno distintamente.

Linea del tram = nel Masterplan è previsto un collegamento veloce, anche se non con il tram, la cui realizzazione ha delle implicazioni costruttive piuttosto impattanti e non consente di raggiungere una velocità di servizio accettabile. È invece previsto un collegamento elettrico, quindi ad impatto emissivo zero, il cui tempo di servizio garantisce una capacità di trasporto di gran lunga superiore. Questa modalità è coerente con le previsioni del PUMS metropolitano ed è una modalità usata efficacemente in diversi scali aeroportuali europei proprio per far fronte alla necessità di effettuare collegamenti veloci e trasportare un gran numero di utenti. Nel Masterplan questa opzione è denominata BRT, Bus Rapid Transit.

Metropolitana subacquea e rete funiviaria = sono progetti presi in considerazione in passato - in particolare il primo denominato "sublagunare" - ma poi abbandonati per i costi altissimi e per le interferenze ambientali e paesaggistiche che avrebbero generato.

Traffico acqueo alternativo = esistono studi avanzati e prototipi di imbarcazioni che provocano un moto ondoso molto ridotto rispetto a quello dei mezzi oggi utilizzati, per cui si potranno apportare significativi miglioramenti nel prossimo futuro. Riteniamo che anche l'introduzione delle nuove modalità possa costituire una valida alternativa al collegamento veloce con Venezia: ferrovia e BRT (alternativi al trasporto acqueo collettivo) e più avanti nel tempo persino i droni taxi (alternativi al taxi acqueo).

Per tutti i temi trattati qui sopra, è bene ricordare che i collegamenti via terra/acqua non sono nel diretto controllo del gestore aeroportuale: lo scalo può farsi promotore del cambiamento e prevedere la necessaria infrastruttura, ma è necessaria una concertazione con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto.



**La rete ferroviaria ha già tutte le potenzialità per permettere una connessione integrata con l'aeroporto. Perché non si mette in esercizio una metropolitana di superficie già progettata e quasi organizzata?**

Il collegamento ferroviario è un progetto di RFI, molto importante per l'aeroporto perché consente finalmente di ampliare l'accessibilità allo scalo realizzando un modello intermodale che contribuirà a diminuire le emissioni conseguenti al traffico veicolare oltretutto ampliare il bacino di influenza ed interesse dell'aeroporto. La gestione dei collegamenti ferroviari da attivare e soprattutto lo sfruttamento del collegamento ferroviario con l'aeroporto anche per il bacino di utenti e viaggiatori locali sarà in capo ad RFI.

Il ramo di collegamento ferroviario per l'aeroporto, comunque, sarà connesso alla rete già esistente, e l'insieme permetterà esattamente quanto viene proposto: la connessione della rete integrata con l'aeroporto.

## Accessibilità

**Chi decide le tariffe del trasporto pubblico quando si entra nel sedime aeroportuale? Per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici e ridurre l'impatto delle auto private sarebbe opportuno che le tariffe fossero contenute e uniformi tra area urbana e aeroporto.**

Le tariffe dei mezzi pubblici e dei servizi commerciali sono decise autonomamente dalle società e dagli enti che erogano il servizio.

## I flussi di traffico aereo

**Aeroporto di Venezia Marco Polo aveva molti voli di compagnie aeree regolari, negli ultimi anni si sono aggiunte anche compagnie low cost. Quali sono le previsioni da questo punto di vista? Prevedono di rispostare su altri aeroporti le low cost e di mantenere i voli di linea (che hanno aeromobili più grandi e che, trasportando più persone, necessitano probabilmente di un minor numero di voli)?**

Le diverse componenti del traffico aereo previsto sono indicate sinteticamente a pag 78 del Dossier di progetto, nella tabella che riportiamo anche qui in calce per comodità. Come si evince, la crescita maggiore è prevista per le due voci di traffico "long haul" (a lungo raggio) che si prevede crescerà del 122% e per il "point to point carrier" (vettori da punto a punto, che possono essere considerati gli eredi dei "low cost") che si stima crescerà del 113%, mentre le altre due componenti avranno crescita decisamente più modesta.

Il numero di movimenti annui stimato tiene conto della flotta prevista e del riempimento medio per i diversi vettori e per tipologia di traffico, quindi sia della dimensione dell'aeromobile sia dei passeggeri trasportati.

Va considerato che l'equivalenza "voli di linea = aeromobili più grandi" non è automatica, e che anzi spesso si verifica il contrario.

Da sottolineare che, nelle previsioni di traffico, il gestore stima una crescita media annua del 3,3% dei passeggeri, a fronte di una crescita del 2,2% dei movimenti; pertanto, la crescita dei movimenti sarà MENO che proporzionale alla crescita dei passeggeri, a dimostrazione che nel tempo si stimano collegamenti con aeromobili più capienti.

		2019	2037	Crescita %
<i>POINT TO POINT CARRIER</i>	<i>mln pax</i>	5,7	12,2	113%
<i>NETWORK</i>	<i>mln pax</i>	4,7	6,3	33%
<i>LONG HAUL</i>	<i>mln pax</i>	0,9	2,1	122%
<i>CHARTER / OTHER</i>	<i>mln pax</i>	0,1	0,2	33%

*Estratto da pag 78 del Dossier di progetto*

## Bilancio economico

**Posto che il bilancio economico serve anche per valutare la sostenibilità delle altre scelte, quali sono i profitti che Save conta di incamerare con il completamento del Masterplan?**

Nel documento "Aeroporto Internazionale di Venezia - Marco Polo Tessera - MASTERPLAN 2037 - Analisi Costi-Benefici" sono state presentate le proiezioni economico finanziarie differenziali tra scenario Masterplan e Baseline (senza crescita di traffico). Nel periodo 2024 - 2033, il flusso di cassa (differenziale) per SAVE rimane negativo in quanto sconta gli importanti investimenti programmati nel Masterplan. A partire dal 2033 l'aumento dei ricavi, della marginalità e contestualmente la diminuzione degli investimenti, il flusso di cassa differenziale torna positivo ed inizia a ripagare l'investimento. A fronte di un costo medio del capitale del gestore

aeroportuale (WACC) pari al 5,8%, il Tasso Interno di Rendimento Finanziario è pari al 6,0%. Questo soddisfa i parametri di valutazione della "sostenibilità" del Masterplan 2023-37 da un punto di vista puramente finanziario. Il Valore Attuale Netto Finanziario dell'investimento risulta positivo e pari a circa € 10,1 milioni.

## Da trattare durante l'incontro del 1° giugno: *il Masterplan e il territorio*

### Impatto acustico e luminoso

- ***Rispetto al progetto di realizzazione del vertiporto, si tratta di un traffico aggiuntivo o sostitutivo? Di quanto si aggraverebbe l'impatto acustico?***
- ***È possibile fare riferimento a come viene affrontato il problema dell'aumento della rumorosità degli aerei che aumenteranno con riferimento al regolamento 598/2014 UE "Restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione"?***

Il regolamento individua una serie di misure e strategie finalizzate al contenimento del rumore negli scali aeroportuali laddove si verificano situazioni critiche, sempre e comunque nell'ottica di un approccio equilibrato. L'analisi acustica condotta in riferimento agli scenari di sviluppo del mp 2037 non ha ravvisato la presenza di alcuna criticità. Restano comunque in vigore e cogenti tutte le norme che disciplinano l'impatto acustico degli aeroporti ed in generale delle infrastrutture di trasporto:

- DM 31/10 1997
- Legge Quadro 447 del 1995

- ***Con riferimento ai problemi del rumore, i proponenti del masterplan hanno cognizione di causa di quale sia l'attuale stato della ricerca e dello sviluppo dei droni ad uso civile per trasporto passeggeri?***

Sì, i proponenti hanno cognizione di causa sull'argomento.

La società SAVE partecipa a ai tavoli di lavoro sul tema della nuova mobilità aerea con ENAC, ENAV e altri da almeno 2 anni. SAVE inoltre ha costituito una società apposita, denominata

URBAN V, insieme ad Aeroporti di Roma, Aeroporto di Bologna e Aeroporti della Costa Azzurra, per lavorare allo sviluppo della nuova mobilità aerea (con i droni); URBAN V sta lavorando in stretto contatto con diversi costruttori e operatori di droni.

Sul tema del rumore dei droni, la tecnologia di questi mezzi è in continua e rapida evoluzione, per cui al momento ogni valutazione sul futuro sarebbe prematura.

Si può tuttavia affermare con certezza che il rumore prodotto da tali mezzi – proprio per le caratteristiche del motore e del movimento - è infinitamente minore rispetto a quello di un elicottero e di un aereo: il livello di rumore è paragonabile a quello dei mezzi su strada.

- ***Perché non è stata realizzata l'insonorizzazione acustica degli edifici (compreso l'asilo)?***

L'intervento di riqualifica dell'asilo è in corso di progettazione. Il ritardo si è accumulato in seguito a delle difficoltà a sottoscrivere la convenzione a tre tra parrocchia di Tessera, SAVE ed ENAC.

Per quanto riguarda l'insonorizzazione acustica degli edifici il progetto è stato depositato in ENAC per l'approvazione nell'autunno del 2019 ed è rimasto bloccato per tutto il periodo del COVID come tutti gli investimenti in aeroporto.

Con la ripresa del traffico e degli investimenti il progetto è già stato ripreso ed è in corso di aggiornamento.

- ***Si auspica un approfondimento nel merito dell'impatto ambientale, aumento dell'inquinamento dell'aria, acustico e luminoso. Come si intende abbattere questo impatto nel masterplan? (OT si apprezza la sensibilità verso il ciclo dell'acqua e dei rifiuti). Preoccupa inoltre il progetto del Vertiporto, si tratta di un traffico aggiuntivo o sostitutivo? Di quanto si aggrava l'impatto acustico?***

Il traffico generato dai droni resterà residuale rispetto al traffico commerciale gestito dall'aeroporto.

Dal punto di vista della qualità dell'aria, i droni utilizzano propulsioni elettriche o ad idrogeno, quindi a zero emissioni.

Sul tema del rumore dei droni, la tecnologia di questi mezzi è in continua e rapida evoluzione, per cui al momento ogni valutazione sul futuro sarebbe prematura.

Si può tuttavia affermare con certezza che il rumore prodotto da tali mezzi – proprio per le caratteristiche del motore e del movimento - è infinitamente minore rispetto a quello di un elicottero e di un aereo: il livello di rumore è paragonabile a quello dei mezzi su strada.

Dal punto di vista normativo, essendo una tipologia di velivolo ancora in fase sperimentale, non esistono norme o regolamenti che ne disciplinano l'impatto acustico. L'unico standard attualmente definito è quello della FAA che stabilisce che il rumore di un drone non deve superare i 55 dB misurato ad una distanza di 50 piedi (circa 15 m).

Si fa presente che a protezione dell'abitato di Tessera verrà realizzato nel 2024 il cosiddetto "terrapieno vegetato" compreso tra gli interventi di mitigazione del masterplan vigente: una barriera acustica vegetale estesa per tutto il lato sud-est dello scalo.

- ***In passato ci sono state molte iniziative per il contenimento della rumorosità: il forte aumento del traffico aereo andrà di nuovo ad inficiare sulla popolazione? sono previste opere di mitigazione?***

Il Masterplan 2037 prevede al suo interno una serie di interventi di valorizzazione paesaggistica e riqualifica delle aree – si veda in proposito il capitolo "Paesaggio e biodiversità" del Dossier di progetto – che possono a tutti gli effetti ritenersi interventi di compensazione, e che entrano da subito a far parte del progetto nella sua interezza.

Per il contenimento della rumorosità sono già in atto sullo scalo procedure di decollo e di movimentazione dei mezzi a minimo impatto acustico. È inoltre in corso, e lo sarà ancora di più nei prossimi anni, un consistente ammodernamento degli aeromobili che contribuirà in modo significativo a ridurre ulteriormente gli effetti acustici dell'attività aeroportuale.

## Emissioni, mitigazioni e compensazioni

- ***Quali tipi di alberature verranno piantate al posto dei 28 che verranno abbattuti?***

Relativamente alla realizzazione del progetto dei parcheggi P8 e P9, autorizzato dal Ministero dell'Ambiente nel 2019 nel corso di una valutazione di non assoggettabilità di impatto ambientale, è opportuno precisare che gli alberi abbattuti saranno 26.

Gli alberi che il progetto prevede di ripiantare sono 378. Verranno messe a dimora alberature autoctone, nello specifico, aceri campestri, carpini bianchi, frassini, lecci, farnie, tigli ed olmi. Tutte queste piante si integreranno alla vegetazione esistente composta principalmente da pini.

- ***Si è pensato ad interventi di rimboschimento delle aree agricole periurbane?***

Le aree agricole individuate nel masterplan sono oggetto di due interventi di particolare rilevanza eco sistemica e naturalistica. Limitatamente agli interventi di rimboschimento di queste aree, questi saranno funzionali agli obiettivi di creare una riserva naturale in un caso ed un'area maggiormente fruibile nel secondo. Complessivamente, in queste aree, che hanno una dimensione di circa 155ha, verranno piantati più di 17.000 alberi e circa 12.000 arbusti. Le specie individuate sono tutte autoctone o naturalizzate.

- ***Si è parlato di emissioni degli aerei per quanto riguarda le fasi di decollo e atterraggio, ma non si è parlato delle emissioni in fase di sosta, imbarco e sbarco dei passeggeri. Cosa si intende fare per limitarle?***

Durante le fasi di sosta per l'imbarco e sbarco passeggeri agli aeromobili sarà fornita energia attraverso gli impianti presenti in aeroporto; in parte è già così. In particolare tutte le piazzole di sosta dello scalo sono già oggi allestite con impianti di supporto 400Hz (impianti di fornitura di energia elettrica), e nel Masterplan è previsto che le piazzole di sosta vengano dotate di PCA (impianti di condizionamento per l'aeromobile), oggi presenti solo per gli imbarchi/sbarchi diretti. Tali impianti consentiranno di sfruttare appieno l'energia "verde" prodotta in sito e acquistata dalla rete.

- ***Si parla tanto di sostenibilità ambientale ma perché non sono valutate le ripercussioni e gli impatti sulla vita delle persone e sulla città di Venezia? Perché non sono riportate nella documentazione disponibile? perché non ci sono sezioni dedicate alle mitigazioni?***

Tutti gli effetti socio-economici occupazionali e reddituali prodotti dal piano di sviluppo sono trattati in un documento dedicato allegato al masterplan denominato "Analisi costi-benefici" disponibile nel sito del Dibattito Pubblico.

Il Masterplan 2037 prevede al suo interno una serie di interventi di valorizzazione paesaggistica e riqualifica delle aree – si veda in proposito il capitolo "Paesaggio e biodiversità" del Dossier di progetto – che possono a tutti gli effetti ritenersi interventi di compensazione, e che entrano da subito a far parte del progetto nella sua interezza.

## Impatto sociale ed economico

- ***Ci sono dei vincoli che Save deve rispettare nel Masterplan di tipo sociale, economico e di impatto ambientale sul territorio?***



L'area della laguna di Venezia su cui insiste l'aeroporto Marco Polo è una delle più tutelate del paese, sono in vigore leggi e norme di carattere comunitario, nazionale, regionale che l'aeroporto deve rispettare nelle sue attività, anche nel piano di sviluppo.

- ***Quali sono le previsioni di nuove occupazioni e economie?***
- ***Gli interventi presentati che impatti hanno sul modello di sviluppo e sull'economia di area vasta?***

Nel documento "Aeroporto Internazionale di Venezia - Marco Polo Tessera - MASTERPLAN 2037 - Analisi Costi-Benefici" sono stati stimati degli impatti economici e sociali in termini di reddito da lavoro e di valore aggiunto, ossia il valore aggregato di tutti i beni e i servizi finali prodotti del territorio. La stima è stata effettuata sulla base del calcolo differenziale del volume di occupazione generata dalla gestione aeroportuale nello scenario Baseline e nello scenario nel quale il traffico passeggeri all'aeroporto cresce grazie agli interventi infrastrutturali oggetto del Masterplan 2023-2037 e che incrementeranno la capacità dell'aeroporto. La Tabella sottostante riporta l'impatto in termini di numero di occupati addizionali, di reddito da lavoro e valore aggiunto per il 2037, ultimo anno del Masterplan.

<b>Impatto da Reddito da lavoro e Valore Aggiunto differenziali al 2037</b>			
<b>Impatti</b>	<b>Occupati</b>	<b>Reddito</b>	<b>Valore Aggiunto</b>
<b>Diretto</b>	3.975	€ 154,6 mln	€ 217,3 € mln
<b>Indiretto</b>	3.509	€ 101,1 mln	€ 207,9 € mln
<b>Indotto</b>	2.800	€ 74,2 mln	€ 150,4 € mln
<b>Catalitico</b>	18.765	€ 635,8 mln	€ 1.289,5 mln
<b>Totale</b>	<b>29.049</b>	<b>€ 969,8 mln</b>	<b>€ 1.865,1 mln</b>

- ***Perché non considerare tutti i 17 obiettivi di sostenibilità dell'Agenda 2030? oltre a quelli ambientali anche quelli etici e sociali?***

Il Masterplan è un documento focalizzato sulle esigenze infrastrutturali in relazione al traffico aereo previsto, che deve prevedere gli interventi necessari ad offrire un livello di servizio adeguato, garantendo al contempo il migliore livello possibile di sostenibilità ambientale.

Pertanto, il Masterplan tiene in considerazione parecchi obiettivi dell'Agenda 2030, e in particolare quelli legati alla sostenibilità ambientale e alla crescita economica.

SAVE è consapevole che il proprio agire ha importanti riflessi sull'esperienza dei passeggeri e sullo sviluppo dell'economia e delle comunità del territorio di riferimento; inoltre risulta fondamentale l'integrazione, nelle proprie attività operative e nella propria programmazione, degli obiettivi di sostenibilità e dei criteri etico-sociali raccomandati dalle migliori pratiche ESG, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità del Global Compact applicabili alle attività aziendali.

Questi sono resi noti attraverso la pubblicazione del Bilancio di Sostenibilità che il Gruppo Save redige oramai da diversi anni e che è liberamente scaricabile dal nostro sito internet.

Inoltre, i principi e criteri definiti dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE (anch'esso liberamente consultabile), i protocolli di controllo previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle principali società controllate e partecipate del Gruppo, unitamente ad altre politiche in tema di safety, security, servizio ai passeggeri, sicurezza sul lavoro, gestione ambientale e gestione energetica supportano la realizzazione di tale percorso costituendone allo stesso tempo attuazione e fattore abilitante.

- ***Nell'ottica dell'aeroporto che svolge un ruolo trainante per il territorio, il gestore è disponibile a investire nel sociale come forma di compensazione degli impatti che ci saranno sul territorio?***

Il Masterplan 2037 prevede al suo interno una serie di interventi di valorizzazione paesaggistica e riqualifica delle aree – si veda in proposito il capitolo “Paesaggio e biodiversità” del Dossier di progetto – che possono a tutti gli effetti ritenersi interventi di compensazione, e che entrano da subito a far parte del progetto nella sua interezza. In particolare, l'area compresa tra il polo tecnologico e la SS14 Triestina, che sarà riqualificata con il Masterplan, sarà dedicata alla fruizione pubblica avendo all'interno piste ciclo-pedonali, laboratori didattici etc.

- ***Chi bisognerebbe interpellare per far sì che cresca la quota di traffico passeggeri non legati al turismo ma a diverse attività economiche?***

La componente turistica e non-turistica del traffico aereo dipende dalla vocazione turistica (o meno) dell'area e dal tessuto economico del territorio di riferimento dello scalo; il Veneto risulta essere la regione a maggiore affluenza turistica in Italia, sia per Venezia e le Dolomiti che attirano turisti da tutto il mondo, sia per le località collinari e balneari e le diverse altre città storiche.

## Impatti sulla salute

- ***Esiste una valutazione di impatto sanitario di questa struttura?***

Nello studio preliminare del masterplan questa analisi non è stata completata. Verrà invece approfondita in occasione del procedimento di valutazione di impatto ambientale presso il Ministero dell'Ambiente.

- ***Sono state fatte analisi sugli inquinanti del terreno e dell'aria? In villaggio Laguna c'è un'incidenza altissima di tumori.***

Sia l'aria che il terreno, come le altre matrici ambientali, sono oggetto di monitoraggi costanti e continui condotti dalla società di gestione. I risultati di questi monitoraggi sono consultabili all'interno del sito dedicato [www.ambiente.veneziaairport.it](http://www.ambiente.veneziaairport.it) oltreché inviati a tutti gli enti di controllo.

- ***Come si può impegnare SAVE a diminuire l'inquinamento aereo al fine di garantire la salute dei cittadini residenti? Esiste un'indagine epidemiologica dell'Aus3 che rileva un aumento esponenziale di tumori che si presume collegata all'aumento dell'inquinamento atmosferico (in cui gli aerei hanno un ruolo importante). Cosa pensa SAVE di questo rapporto e come intende approfondire e gestire gli aspetti che emergono dalla relazione?***

L'unica indagine condotta sugli effetti prodotti dall'aeroporto sulla condizione sanitaria delle comunità circostanti l'aeroporto è stata fatta dall'aeroporto di Bergamo nel 2018 e non ha prodotto alcuna correlazione tra lo stato di salute dei residenti e la presenza dell'attività aeroportuale. Analoga attività è in corso presso lo scalo di Treviso.

## Impatti sul territorio

- ***Chi opera e attraverso quali strumenti vengono acquisiti i terreni agricoli per il parco fotovoltaico?***

Le aree interessate dalla realizzazione del parco agrivoltaico e degli impianti tecnologici, nella zona a nord del sedime, sono già tutte di proprietà di SAVE e/o società controllate da SAVE. Pertanto non vi saranno espropri relativi a tali interventi.

- ***Venezia ha sperimentato una forma di gigantismo con Porto Marghera negli anni '20, siamo sicuri che non si ripeta lo stesso errore di valutazione della durata dello sviluppo e della sua sostenibilità?***

Si sta facendo il paragone tra due settori molto diversi - da una parte l'industria della chimica, dall'altra il trasporto aereo - e due contesti storici molto distanti, anche e soprattutto in tema di sensibilità ai temi ambientali e attenzione agli impatti sul territorio.

E' bene far presente che il settore del trasporto aereo è da tempo molto attento alla innovazione al fine di rendere il proprio impatto il minore possibile. Sebbene sia responsabile solo del 5% delle emissioni di gas serra è uno dei comparti che hanno preso gli impegni più stringenti e già fissati i percorsi che tutti gli operatori impegnarsi a perseguire per decarbonizzare l'intero settore. Sono già stati fissati gli obiettivi che prevedono il progressivo aumento di bio-carburanti, meno emissivi dei combustibili tradizionali, aeromobili più performanti ed infine l'idrogeno su cui stanno già facendo sperimentazione i grandi produttori di aeromobili come Airbus e Boeing. Considerata la forte sensibilità sul tema da parte dei cittadini, è interesse primario del settore aereo rendere ogni singolo viaggio aereo sempre più sostenibile.

A dimostrazione della solidità della previsione di traffico, va precisato che lo scenario sviluppato da SAVE corrisponde alle previsioni del Piano Nazionale di ENAC ed è coerente con le valutazioni del mercato internazionale.

D'altra parte, va sottolineato che l'andamento effettivo del traffico e gli scenari previsionali vengono verificati di continuo sia da SAVE sia da ENAC, e la programmazione investimenti viene aggiornata periodicamente. Se il traffico risultasse minore o avesse una crescita più lenta, anche la programmazione degli interventi sarebbe rivista di conseguenza.

- ***Dal momento che l'aeroporto è luogo pubblico e molto importante per il territorio, ci sarebbe possibilità di collaborare con Save su progetti di crescita culturale-identitaria del territorio? In particolare, in ottica di CSR, si potrebbero utilizzare investimenti per il recupero della torre antica di Tessera e dell'annessa Chiesa di Sant'Antonio (il monumento più antico della terraferma ad oggi in vendita)?***

Il Masterplan 2037 prevede al suo interno una serie di interventi di valorizzazione paesaggistica e riqualifica delle aree - si veda in proposito il capitolo "Paesaggio e biodiversità" del Dossier di progetto. In particolare, l'area compresa tra il polo tecnologico e la SS14 Triestina, che sarà riqualificata con il Masterplan, sarà dedicata alla fruizione pubblica avendo all'interno piste ciclo-pedonali, laboratori didattici etc.

Si suggerisce comunque di fare una proposta specifica all'interno della sezione "quaderni degli attori" nel sito del dibattito pubblico.

- ***Si chiede di mostrare meglio la posizione dell'area Cargo, e se lo sviluppo dell'aeroporto rischia di ampliarsi ulteriormente verso aree private, residenziali o produttive alla fine della pista. Vi sono previsioni a riguardo?***

La collocazione della nuova courier city (a servizio del traffico courier e cargo) è illustrata nei documenti di Masterplan, in particolare nel capitolo specifico e negli schemi planimetrici contenuti nel Dossier di progetto.

Le previsioni del Masterplan hanno orizzonte 2037, che è considerato di medio-lungo periodo. Il posizionamento della nuova area cargo e conseguentemente l'occupazione ed esproprio delle aree necessarie a queste opere è l'unica parte di reale espansione aeroportuale, peraltro piuttosto contenuta. Le aree che verrebbero espropriate sono le sole necessarie e consentiranno di liberare spazi per potenziare le attività operative destinate al traffico passeggeri senza rendere necessari ulteriori ampliamenti.

- ***È possibile prendere in considerazione l'inserimento di un bosco diffuso urbano in aree agricole periurbane non più utilizzate, magari coinvolgendo anche gli amministratori dei Comuni limitrofi?***

Il Masterplan 2037 prevede al suo interno una serie di interventi di valorizzazione paesaggistica e riqualifica delle aree – si veda in proposito il capitolo "Paesaggio e biodiversità" del Dossier di progetto. In particolare, l'area compresa tra il polo tecnologico e il fiume Dese, che sarà riqualificata con il Masterplan, sarà dedicata al rimboschimento e alla creazione di corridoi ecologici per la fauna selvatica, che creano connessioni e integrazione con le aree di bosco diffuso presenti e/o previste dagli strumenti di pianificazione territoriale.

- ***Ci saranno degli espropri (per tutta la popolazione investita dalle opere)? Come possiamo avere certezza di che cosa sarà delle frazioni limitrofe all'aeroporto?***

Le aree di sviluppo del Masterplan sono illustrate nella tavola "PI-DG03.0-00\_Aree-di-sviluppo" allegata al Masterplan.

Gli interventi previsti coinvolgono per la gran parte aree che sono già di proprietà di SAVE e/o di società controllate da SAVE (si vedano le aree campite in violetto, a nord del sedime,

dove sono previsti sia il campo agrovoltico e gli impianti tecnologici, sia aree a verde per la tutela della biodiversità).

Le altre aree interessate dallo sviluppo sono identificate come “Aree di sviluppo di proprietà di terzi” e sono campite in giallo nella tavola citata.

Tra queste, alcune sono di proprietà del demanio – trattasi delle zone immediatamente a ridosso della pista – mentre le aree rimanenti sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dove sorgerà la nuova cargo city.

Il Masterplan che sarà emesso nella sua forma definitiva - a valle dell’iter di dibattito pubblico in corso – avrà tra i suoi documenti il “Piano particolareggiato di esproprio” che identificherà le aree interessate dagli interventi in modo dettagliato.

La procedura di esproprio potrà essere avviata una volta che il Masterplan avrà completato tutto l’iter autorizzativo previsto da normativa (si veda pag. 6 del Dossier di progetto).

- ***Le piazzole previste a ridosso dell’abitato di Tessera sono sostitutive?***

Non è prevista alcuna piazzola aeromobili a ridosso dell’abitato di Tessera. È previsto un ampliamento del piazzale verso nord, in corrispondenza della grande rotatoria che collega la SS14 con la bretella autostradale; l’ampliamento del piazzale è finalizzato a sfruttare al meglio capacità dell’infrastruttura di volo esistente.

Nel Masterplan, invece, nell’area oggi inutilizzata denominata anche “aeroterminal”, è indicata un’area destinata al vertiporto, in 2 diverse ipotesi: il vertiporto è destinato alla movimentazione dei droni. La nuova mobilità aerea (droni) sarà in effetti una alternativa a zero emissioni sia per il trasporto di merci sia per il trasporto di persone e, seppure si debba prevederne un uso limitato nel primo periodo, si può considerare parzialmente **sostitutiva** dei mezzi su gomma.



## APPENDICE ALLA RESTITUZIONE DEL IV° INCONTRO PUBBLICO (1.06.2023)

### “Masterplan e il territorio”

#### Risposte scritte alle domande rimaste inevase

Questa appendice è stata elaborata e pubblicata successivamente alla restituzione dell'incontro per fornire risposta scritta alle domande relative al tema della serata e agli incontri precedenti che non hanno potuto essere trattate in diretta. Le risposte che riguardano gli aspetti metodologici sono fornite dal Coordinatore del dibattito, mentre le risposte tecniche sono state elaborate da Save Spa.

#### **1. Quali iniziative per la sicurezza contro i rischi dettati dal terrorismo e/o bellico se con questo investimento l'aeroporto diventa un hub strategico?**

I piani di sicurezza rientrano nel più generale PNS (programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile) che viene elaborato dagli enti di stato preposti. Le informazioni sul PNS si trovano sul sito di ENAC <https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/security/programma-nazionale-per-la-sicurezza>.

Il Masterplan non è la sede di discussione di tale piano di sicurezza, ma si consideri che gli Enti chiamati ad esprimersi sui progetti - che verranno via via presentati - basano il loro parere ed eventuali prescrizioni sulla rispondenza al PNS.

Si fa presente inoltre che lo scalo Marco Polo è già stato definito quale hub strategico con il precedente Piano Nazionale Aeroporti, per cui non sono previste variazioni in tal senso.

#### **2. Com'è pensata la gestione del cantiere? come verranno gestiti i flussi di cantiere (mobilità derivata dagli interventi)? Si prevede la gestione delle terre rocce da scavo?**

Tutti i progetti del Masterplan sono soggetti a Valutazione di Impatto Ambientale, istruttoria tecnico-amministrativa presso il Ministero dell'Ambiente che mira a valutare gli impatti ambientali legati allo sviluppo dello scalo e gli impatti conseguenti alla realizzazione delle opere previste dal Piano.

È in questa valutazione che vengono considerati tutti gli aspetti legati ai cantieri quali la loro contemporaneità, le polveri che vengono prodotte, il rumore, le emissioni dovute alle lavorazioni ma anche relative alla viabilità veicolare del cantiere. Normalmente, per limitare o contenere gli impatti dei cantieri, vengono predisposti:

- dei piani di cantierizzazione il cui fine è prevedere misure mitigative (es. barriere per l'isolamento acustico, modalità per il contenimento delle polveri, organizzazione delle lavorazioni per limitare gli impatti acustici etc.);
- dei piani di monitoraggio ambientale, cioè controlli delle fasi dei cantieri più emissive o rumorose o impattanti per valutarne gli impatti e prevedere misure di contenimento.

Sia la gestione del cantiere sia quella delle terre e rocce da scavo sono dettagliate nei documenti del progetto esecutivo delle singole opere, così come indicato dalle norme vigenti per la redazione dei progetti e delle relative autorizzazioni ambientali e tecniche.

**3. Abbiamo visto una fotografia attuale della caratterizzazione dei viaggiatori: sono stati fatti studi e analisi su quali possano essere i target futuri? L'aumento del traffico aereo sarà soprattutto di stampo turistico o coprirà anche le necessità di pendolarismo e mobilità per lavoro?**

È difficile prevedere come si evolverà la tipologia di viaggiatore. Quello che possiamo dire è che per il bacino d'utenza del Marco Polo stimiamo che crescerà la componente di "viaggi per lavoro" grazie ad un numero più elevato di destinazioni e alla intermodalità che faciliterà l'accesso in aeroporto. Dal lato visitatori, stimiamo che crescerà maggiormente la componente di passeggeri provenienti dalle destinazioni più distanti.

Le stime del Masterplan 2037 tengono conto dei due elementi qui sopra; da sottolineare che l'andamento del traffico e l'evoluzione prevista vengono monitorati in modo molto attento.

**4. Andrebbe fatto un calcolo anche sul piano nazionale e regionale: che fine fanno nel frattempo gli altri aeroporti? perché non si può redistribuire il carico?**

*Trattato nell'incontro del 1.06*

**Integrazione.** Il PNA (piano nazionale degli aeroporti) emesso da ENAC tratta esattamente questo punto, individuando e ripartendo a livello nazionale il traffico stimato al 2035.

Da considerare inoltre che molti passeggeri scelgono la destinazione in base al tempo di percorrenza totale. Per cui l'eventuale dirottamento su altre zone incrementerebbe l'escursionismo giornaliero di visitatori che si fermano in centro storico soltanto per poche ore.

**5. Perché non ci si concentra di più sulla gestione digitale del flusso dei passeggeri e non solo su soluzioni un po' troppo tradizionali come il treno e/o l'auto? Così facendo potremmo consentire al singolo passeggero di interagire con un sistema centrale che pianifichi il suo arrivo dall'aeroporto alla destinazione finale. Avete pensato allo sviluppo di una infrastruttura informatica interna all'aeroporto che supporti queste potenzialità?**

Nel mercato esistono già alcune app che consentono di visualizzare offerte composte di mobilità tradizionale; Save sta sviluppando con alcune aziende di software delle app che riescano a mettere a disposizione anche offerte più granulari, finanche collegate alla c.d. mobilità molle.

**6. È possibile avere informazioni più dettagliate del terminal acqueo e di come verrà regolato e monitorato il traffico (con inserimento di eventuali paline elettriche per taxi elettrici)?**

È ripresa ed è in corso – era iniziata nel 2019 e poi fermata causa covid - una collaborazione con Venis, società del Comune di Venezia che ha in corso la riqualifica dell'intero sistema di controllo e regolamentazione del traffico acqueo, ivi inclusa la sua omologazione per finalità sanzionatorie.

Il progetto dei dissuasori di velocità prevederebbe in questo caso un prolungamento del sistema di controllo del Comune anche sul canale di Tessera di accesso all'aeroporto con il duplice vantaggio di disciplinare il traffico acqueo da e per l'aeroporto, oltretutto essere molto più efficace perché omologato per comminare sanzioni.

**7. Se gli obiettivi progettuali di riduzione CO2 previsti e imposti obiettivi non vengono raggiunti, cosa accade? Eventualmente si prevede di diminuire i movimenti**

Se gli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto aereo non dovessero essere raggiunti – e si fa presente che al raggiungimento degli obiettivi si sono impegnati tutti gli operatori del trasporto aereo, tra cui ACI, ICAO, IATA, EASA - non ci sarà bisogno di ridurre i movimenti: i movimenti si ridurranno da soli perché le persone non viaggeranno più in aeroplano.

I passeggeri, infatti, sono sempre più attenti all'impronta ambientale del proprio viaggio, e sceglieranno di volare con i vettori aerei che possono dare garanzie in tale senso, oppure probabilmente utilizzeranno un altro mezzo per muoversi.

**8. Quando saranno ultimate le mitigazioni e compensazioni (camminamento pedonale, insonorizzazione acustica degli edifici, terrapieno vegetativo, trattamento fotocatalitico antismog) che erano previste all'interno del precedente masterplan? Perché non sono state previste scadenze ed eventuali penali?**

Gli interventi di mitigazione e compensazione proposti nel MP2021 sono iniziati nel 2018, quando il Masterplan è stato definitivamente approvato da Enac (prima non si potevano eseguire) e si sono fermate all'inizio del 2020 a causa del covid e dell'assenza di traffico passeggeri.

Nel 2022/23 sono riprese le attività: il Decreto di compatibilità del MP2021 è stato prorogato per ulteriori 5 anni e in questo periodo di tempo verranno completate le opere di mitigazione e compensazione ancora non realizzate.

Contemporaneamente, nei prossimi anni, il nuovo masterplan dovrà ottenere tutte le autorizzazioni ambientali e ministeriali richieste.

**9. Alcune opere di mitigazione, come il parcheggio e le barriere fonoassorbenti, non dovevano essere già fatte con l'espansione del Terminal 2?**

I parcheggi per residenti e pendolari previsti nell'ex area Aeroterminal (se ci si riferisce a quelli) sono interventi di QUESTO masterplan 2037 e non del precedente: il MP2021, infatti, prevedeva solo l'acquisizione delle aree, ma nessun intervento era previsto né autorizzato.

Il terrapieno vegetato è stato progettato e verrà realizzato nella prima metà del 2024.

**10. Le opere di compensazione e mitigazione che erano previste per il precedente Masterplan non sono state completate. Perché nel nuovo Masterplan non sono previste?**

Le opere previste e autorizzate nel Masterplan precedente vengono date per acquisite; non è necessario riportarle nel nuovo Masterplan. Sul completamento o meno, si vedano anche le risposte ai punti precedenti.

**11. Nella presentazione è stata data molta enfasi alle nuove tecnologie volte alla transizione energetica, soprattutto relativamente al combustibile. Si sa che ad oggi non ci sono certezze circa la dannosità dei nuovi sistemi citati e di come questi sistemi possano essere utilizzati concretamente nel futuro (ad oggi solo ipotesi) è stata fatta una valutazione dell'incertezza nel periodo di transizione e delle relative conseguenze sull'ambiente (soprattutto in termini di inquinamento nei momenti di decollo sulla laguna)?**

Nelle valutazioni preliminari di tipo ambientale sono stati considerati gli impatti sulla qualità dell'aria e rumore. I nuovi combustibili riducono le emissioni inquinanti fino ad oltre il 60% e sono utilizzabili dagli aeromobili di ultima generazione senza nessuna particolare modifiche al sistema di propulsione. Rappresentano al momento l'opzione più interessante per migliorare il profilo ambientale dell'attività aeronautica che è responsabile di quasi il 90% del contributo emissivo delle attività aeroportuali.

L'utilizzo di questi biocarburanti è certo, non ci sono incertezze sulla effettiva utilità ambientale. L'unica incertezza è al momento relativa al costo ed alla disponibilità della materia prima per produrli. Non ci sono incertezze nemmeno per quanto riguarda l'impegno che tutti gli operatori del settore del trasporto aereo hanno preso: l'impegno di un progressivo crescente uso di biocarburanti a partire dal 2025.

**12. Viene dato per certo che nel 2037 ci saranno dei combustibili "non inquinanti", questa risulta essere un'affermazione fortemente impegnativa. Che garanzie e che certezze hanno i tecnici per poter affermare che nel 2037 riusciranno a utilizzare solo combustibili non inquinanti?**

Vedi risposte precedenti

**13. Quali strumenti sono stati pensati per mitigare gli impatti ambientali nella circolazione interna all'area aeroportuale, nel trasporto delle merci, nei carburanti?**

Non ci sono "mitigazioni" ma si è deciso di puntare sulla decarbonizzazione dello scalo.

Nel 2037 l'aeroporto, quindi anche la circolazione interna dei suoi mezzi, non utilizzerà più combustibili fossili, pertanto, l'aeroporto ha azzerato il proprio contributo emissivo netto.

Resta da valutare il comportamento dei passeggeri e degli utenti in generale, e di quanto saranno disposti a “sacrificare” l'utilizzo dell'auto privata per scegliere opzioni di trasporto più sostenibili,

Resta inoltre da valutare la parte aeronautica che sta già facendo grandi passi per migliorare la prestazione ambientale con le tecnologie dei nuovi aeroplani e con l'utilizzo dei combustibili a zero emissioni come l'idrogeno.

Queste misure sono state ampiamente descritte durante gli incontri pubblici.

**14. Come si pensa di gestire il territorio in merito ai parcheggi, il conseguente disboscamento che aumenterà il surriscaldamento della pavimentazione?**

È stato redatto un dossier dedicato al paesaggio e alla biodiversità, all'interno del quale è trattata la riqualifica a verde del sedime aeroportuale per migliorare l'impatto paesaggistico ed il comfort degli utenti, che in condizioni climatiche anche di particolare severità troveranno percorsi pedonali ombreggiati, aree di soste riparate, ed un parco lagunare con spazi dedicati ad attività rigenerative.

**15. È possibile realizzare un terrapieno analogo alla rotatoria a protezione del recettore R2?**

Al 2037, nella configurazione operativa “base” (prevalenza dei decolli cargo dalla testata 04), il recettore R2 sarebbe affetto dall'area di influenza acustica dell'attività aeroportuale. Stante la distanza tra sorgente e recettore, la realizzazione di un terrapieno non produrrebbe alcun effetto di protezione acustica.

Sarebbe più produttivo lavorare sulla configurazione operativa dello scalo. Lo scenario definito come “alternativo” assicurerebbe, presso quel recettore e gli altri limitrofi, effetti acustici dell'attività aeroportuale meno significativi quindi, complessivamente, una migliore condizione acustica.

**16. Ho notato che nel masterplan si prevede l'acquisizione dell'area attualmente adibita a centro di smistamento delle Poste. Come mai viene acquisita? Avrà delle nuove funzioni? Dove si prevede di ricollocare tale attività? Si è pensato ai lavoratori del centro?**

L'area viene acquisita per realizzare una zona di supporto alle attività aeroportuali (cd handlers), che hanno bisogno di magazzini, uffici, spogliatoi per i lavoratori, ampie zone di sosta



dei mezzi di piazzale. Oggi ci sono diverse aree adibite a tali attività operative; con l'aumento del traffico passeggeri, saranno necessari ulteriori spazi dedicati, che devono essere collocati il più vicino possibile al piazzale aeromobili.

L'area delle Poste è ottimale da utilizzare in tal senso, perché si trova in posizione baricentrica rispetto all'infrastruttura di volo. Il Masterplan non prevede la ricollocazione dell'attività, ma si limita a indicare la necessaria acquisizione dell'area, nei modi previsti dalla normativa.

Si fa presente, tuttavia, che nel Masterplan è illustrata anche una opzione B alternativa, vedi pag. 62 del Dossier di progetto; l'eventuale scelta della soluzione B, con la collocazione degli handlers nelle aree oltre quelle destinate alla nuova courier city, comporterebbe l'acquisizione della zona indicata in giallo a pag. 62 (in alternativa all'area delle Poste).



**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**

**ALLEGATO 4  
QUADRO  
SINOTTICO**

14 GIUGNO 2023

MACROTEMA	SOTTOTEMA	QUESTIONI EMERSE	PROPOSTE	RISCONTRI	RISCONTRI DEL GESTORE AEROPORTUALE	RISCONTRI DEL COORDINATORE	REPORT INCONTRI	QUADERNI DEGLI ATTORI
DIBATTITO PUBBLICO	INTRODUZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO	È stato richiesto un chiarimento circa la decisione di organizzare la discussione tra i partecipanti in tavoli e non in plenaria.				L'organizzazione delle discussioni per tavoli di lavoro consente a tutte le partecipanti di confrontarsi, di esprimere osservazioni e quesiti sul progetto. Si è comunque svolta una sessione di interventi dal pubblico in plenaria che ha consentito di dare la parola a coloro che ne hanno fatto richiesta.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	
	ORGANIZZAZIONE DEGLI INCONTRI	Si è chiesto se sono stati ascoltati, prima dell'inizio degli incontri, tutti gli attori del territorio interessati dall'opera, così come previsto dalla norma.				La norma prevede che il dibattito pubblico sia progettato in relazione all'opera e al contesto locale. Una successiva raccomandazione della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico (Raccomandazione n.3) suggerisce, per la fase di progettazione del dibattito, di individuare i temi di discussione attraverso l'eventuale coinvolgimento presso gli mediatori significativi dei contesti locali. La fase di ascolto, che ha condotto alla progettazione del dibattito pubblico sull'aeroporto di Venezia, ha coinvolto 26 soggetti in rappresentanza degli enti territoriali, associazioni di categoria, ordini professionali, rappresentanti del mondo del lavoro e dell'associazionismo locale. Complessivamente sono stati invitati ad avviare un'interlocuzione 59 soggetti/organizzazioni, 26 dei quali hanno dato la loro disponibilità.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Claudio Giubbilo
	PARTECIPAZIONE AL DIBATTITO	Si è lamentata la mancata presenza degli enti pubblici territoriali durante lo svolgimento del dibattito.				Nel procedimento del dibattito gli enti territoriali sono stati invitati a prendere parte alle discussioni e a presentarsi con osservazioni, infatti, hanno preso parte al dibattito i rappresentanti dell'Ente Nazionale per l'Azione Civile (ENAC) e la Regione del Veneto.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba
	ESITI DEL DIBATTITO	Si è chiesto quale sia l'argomento che può decidere di cessare, in tutto o in parte, il Masterplan se dal dibattito pubblico emergesse che esso è inapplicabile.				La norma prevede che il dibattito pubblico sia progettato in relazione all'opera e al contesto locale. Una successiva raccomandazione della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico (Raccomandazione n.3) suggerisce, per la fase di progettazione del dibattito, di individuare i temi di discussione attraverso l'eventuale coinvolgimento presso gli mediatori significativi dei contesti locali. La fase di ascolto, che ha condotto alla progettazione del dibattito pubblico sull'aeroporto di Venezia, ha coinvolto 26 soggetti in rappresentanza degli enti territoriali, associazioni di categoria, ordini professionali, rappresentanti del mondo del lavoro e dell'associazionismo locale. Complessivamente sono stati invitati ad avviare un'interlocuzione 59 soggetti/organizzazioni, 26 dei quali hanno dato la loro disponibilità.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba
ITER AUTORIZZATIVO	PROCEDURA	Si è chiesto come entreranno nella procedura di VIA gli impuri emessi dal processo di dibattito pubblico.				SAVE ha spiegato di essere un concessionaria di un asset dello Stato (l'aeroporto) che ha in gestione fino al 2024 il concedente il Ministero dei Trasporti (ENAC) che è il "proprietario" del sito aeroportuale. Ogni intervento di SAVE deve essere stomaticamente autorizzato da Enac.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	
	VINCOLI	Si è chiesto se Save abbia l'obbligo di rispettare dei vincoli di tipo sociale, economico e di impatto ambientale sul territorio.				Si è detto che l'area della laguna di Venezia su cui insiste l'aeroporto Marco Polo è una delle più tutelate del paese, sotto in ogni legge e norme di carattere comunitario, nazionale, regionale che l'aeroporto deve rispettare anche nel piano di sviluppo.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba
GOVERNANCE TERRITORIALE	DOCUMENTAZIONE MASTERPLAN	Si sono presentate diverse osservazioni critiche sulla documentazione che costituisce il Masterplan, quali: l'uso del termine "Master Plan" dal momento che il concetto non esiste nell'ordinamento urbanistico italiano dove, invece, è definito come "Piano di Sviluppo Aeroportuale"; la documentazione messa a disposizione del pubblico e "raccontata" dai diversi soggetti attivati da SAVE non ha alternative, risulta di assai difficile lettura e assai squilibrata al suo interno; si da come solo in parte per le assunzioni fatte per la stima delle emissioni acustiche ed atmosferiche, per il riconoscimento delle zone di rispetto A, B, C, e in generale per le condizioni di sostenibilità dello sviluppo aeroportuale.	Si è suggerito di aprire due tavoli di lavoro territoriali per la fase di redazione del Masterplan.  Si suggerisce di dare spazio ed evidenza dei diversi contributi professionali.	Si è detto che l'aeroporto rappresenta sia un'opportunità per il territorio in termini di sostenibilità e transizione energetica, sia, grazie alle connessioni e ai collegamenti offerti, un'opportunità in termini di sviluppo della impresa, delle industrie e del turismo della Regione.  Save ha assicurato che: per l'attuazione degli obiettivi prefissati dal Masterplan si attiverà un dialogo con gli enti territoriali interessati della pianificazione degli interventi e il tavolo con il Piano di Sviluppo della mobilità sostenibile della Città Metropolitana di Venezia, del piano urbanistico e del piano dei trasporti. Il Masterplan è sviluppato sui principi contenuti nel Manifesto di ECTP-CELU, ma la firma del Manifesto da parte di SAVE è in corso di valutazione.  SAVE si è detta disponibile a discutere il tema della tecnica dei "Luoghi Centrali"			Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"  Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"  Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Ordine degli Ingegneri della Città Metropolitana di Venezia  Quaderno di Maria Rosa Vitadini
	CO-PIANIFICAZIONE	Molti hanno evidenziato la necessità di una maggiore co-pianificazione tra il gestore aeroportuale e gli enti territoriali al fine di supportare l'evoluzione del territorio. In particolare, si sono evidenziati alcuni punti quali: critica alla mancanza di approfondimento del rapporto con il Terminal comunale dei trasporti lagunari e dei rapporti con la città e il Comune; la collaborazione con l'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settemerionale (ASPMAS) - se sia stato firmato il manifesto sulla connessione tra aeroporto e città del Consiglio Europeo dei Pianificatori Europei del 2019-2020; se sia stata valutata la teoria dei "Luoghi Centrali", finalizzata a condividere le funzioni in modo complementare con i diversi centri che compongono la laguna.					Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"  Report 3° incontro pubblico "Transizione energetica e strategie di sostenibilità"  Report 4° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"  Report 5° incontro specialistico	Quaderno di Markus Hedorfer, Consiglio europeo dei pianificatori territoriali/urbanisti (ECTP/CELU)  Quaderno Associazioni Tesorabilia e Amici della Poiana Italiani del Veneto  Quaderno dell'Ordine degli Ingegneri della Città Metropolitana di Venezia  Quaderno di Alberto Bernasini  Quaderno di Confindustria Veneto  Quaderno dell'Ordine dei Biologi  Quaderno dell'Ordine e Fondazione APCC
			Per ciò che riguarda i soggetti e gli enti all'interno del sedime aeroportuale, si è chiesto di: attivare un confronto per valutare una soluzione alternativa ed integrativa al fine di mitigare i potenziali rischi provocati dall'allungamento della Taxi Way e dalla attività velivolistica di stabilimento e per il futuro sviluppo industriale del sito; attivare un confronto con i soggetti proprietari degli immobili e fabbricati che Save vorrebbe acquistare per lo sviluppo dell'aeroporto.					Quaderno di Leonardo Global Solutions Spa  Quaderno di Poste Italiane
			Alcuni hanno fortemente richiesto che venga considerato l'obiettivo di limitare i movimenti aerei e il conseguente numero di passeggeri per limitare l'impatto sul territorio e sull'ambiente.  Inoltre, si è chiesto perché tra il 2035 e il 2037 il traffico cresce ad un tasso più che doppio rispetto alla media della crescita precedente.					Quaderno di Cesare Rossi  Quaderno delle Associazioni ambientaliste, liste e partiti  Quaderno di Stefano Beato  Quaderno di Maria Rosa Vitadini
LE RAGIONI DELL'OPERA	FLUSSI DI TRAFFICO	Alcuni hanno espresso dubbi circa la corrispondenza delle previsioni di traffico presentate e quelle fatte nel precedente piano di attuazione. In particolare: si è criticata la mancanza di diversi scenari di traffico e si è suggerito di sviluppare uno che illustri cosa fare se la domanda di voli dovesse bloccarsi tra pochi anni, a programma di investimenti già avviato; si è chiesto se in futuro sarà possibile riconfigurare il progetto rispetto ad eventuali cambiamenti di flussi di passeggeri o di verificati di eventi estremi che possano modificare la domanda di trasporto aereo; alcuni hanno chiesto in linea e quali studi previsionali Save sostiene che solo i passeggeri su 4 in arrivo saranno diretti a Venezia centro storico; alcuni hanno chiesto chiarimenti circa la valutazione della capacità di carico rispetto all'incremento dei nuovi flussi previsti.	Si è suggerito che Enac nel Piano Nazionale Aeroporti preveda un aumento dei flussi anche sugli altri aeroporti, sempre intorno al 60% se non di più, per tanto è difficile pensare a redistribuire il traffico.  La crescita maggiore è prevista per due voci di traffico "long haul" (a lungo raggio) che si prevede crescerà del 122% e per i "point to point carrier" (vettori da punto a punto, che possono essere considerati gli aerei dei "low cost") che si stima crescerà del 119%. Il numero di movimenti aerei storte si tiene conto della flotta prevista e del rimpatrio medio per i diversi vettori e per tipologia di traffico, quindi sia della dimensione dell'aeromobile sia dei passeggeri trasportati.  L'equivalenza "voli di linea a aeromobili più grandi" non è automatica, anzi spesso si verifica il contrario.  Nelle previsioni di traffico, si stima che la crescita dei movimenti sarà meno che proporzionale alla crescita dei passeggeri, e dimostrazione che nel tempo si stimano collegamenti con aeromobili più capienti (una crescita media annua del 1,3% dei passeggeri e				Report 4° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"  Report 4° incontro specialistico	Quaderno delle Associazioni Tesorabilia e Amici della Poiana Italiani del Veneto
		Alcuni hanno lamentato poca trasparenza circa i profitti di Save derivanti dal Piano di sviluppo aeroportuale.					Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"	Quaderno di Luca Muscarà
		Molti sono preoccupati dell'eccessiva presenza turistica che insiste sulla città storica di Venezia (overtourism). Si è evidenziato il fatto che l'aumento degli arrivi turistici ha portato a un aumento di fatturato, ma anche a una riduzione del capitale storico-architettonico. Si è, inoltre, chiesto se sono stati fatti studi e analisi su quali possano essere i futuri target dei passeggeri e se è possibile far aumentare un traffico passeggeri non legato al turismo.	Si è detto che la componente turistica e non turistica del traffico aereo dipende dalla vocazione turistica (o meno) dell'area e del tessuto economico del territorio di riferimento dello studio. Il Veneto risulta essere la regione a maggiore affluenza turistica in Italia, sia per Venezia e la Dolomiti che attrano turisti da tutto il mondo, sia per le località collinari e balneari e le diverse altre città storiche.				Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"  Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"  Report 3° incontro pubblico "Transizione energetica e strategie di sostenibilità"	Quaderno di Franco Rigoli  Quaderno di Luca Muscarà
		Molti hanno chiesto se Save ha intenzione di realizzare un'ulteriore pista di volo oltre quelle esistenti e se questa potrà essere costruita nei territori limitrofi di Ca' Neghera o alla Laguna.	SAVE ha esplicitato che nella previsione fatta al 2037 non è prevista in alcun modo una terza pista come nuovo intervento nel sedime aeroportuale ed essa non appare in nessuna cartografia di piano. Non sono previsti interventi che potrebbero sulla frazione di Ca' Neghera o di sviluppi di nuove piste sulla Laguna, situata in una zona SIC ZPS, un sito di interesse comunitario tutelato, che non consentirebbe in alcun modo un tale intervento.				Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"  Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"  Report 4° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"	Quaderno di Giuseppe Lemari  Quaderno di Sara Vitadini  Quaderno di Loris Spavazzi
TERZA PISTA	PRESENZA TURISTICHE	Molti sono preoccupati dell'eccessiva presenza turistica che insiste sulla città storica di Venezia (overtourism). Si è evidenziato il fatto che l'aumento degli arrivi turistici ha portato a un aumento di fatturato, ma anche a una riduzione del capitale storico-architettonico. Si è, inoltre, chiesto se sono stati fatti studi e analisi su quali possano essere i futuri target dei passeggeri e se è possibile far aumentare un traffico passeggeri non legato al turismo.	Si è detto che la componente turistica e non turistica del traffico aereo dipende dalla vocazione turistica (o meno) dell'area e del tessuto economico del territorio di riferimento dello studio. Il Veneto risulta essere la regione a maggiore affluenza turistica in Italia, sia per Venezia e la Dolomiti che attrano turisti da tutto il mondo, sia per le località collinari e balneari e le diverse altre città storiche.				Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"  Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"  Report 3° incontro pubblico "Transizione energetica e strategie di sostenibilità"	Quaderno di Franco Rigoli  Quaderno di Luca Muscarà
		Si è detto che verrebbero politiche di gestione dei flussi turistici commisurate alla capacità dei luoghi e della loro godibilità, non alla capacità dei mezzi di trasporto.					Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Maria Rosa Vitadini
		Si propone di incrementare le destinazioni finali diverse da Venezia con una campagna di informazione a favore di altre località venete, che contenga anche elementi di "branding", promuovendo un turismo consapevole della fragilità dei luoghi visitati, al fine di evitare che il grosso incremento di passeggeri si riversi unicamente su Venezia.					Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno del Gruppo Consolare TERABACQUA 2020
		Si suggerisce la creazione di transfer su rotaia dalla Regione Veneto per agevolare il raggiungimento delle località turistiche e la valutazione programmatica e sinergica dei "piani parteggi" delle località turistiche.					Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Confindustria Veneto
CANTIERI	TERZA PISTA	Molti hanno chiesto se Save ha intenzione di realizzare un'ulteriore pista di volo oltre quelle esistenti e se questa potrà essere costruita nei territori limitrofi di Ca' Neghera o alla Laguna.	SAVE ha esplicitato che nella previsione fatta al 2037 non è prevista in alcun modo una terza pista come nuovo intervento nel sedime aeroportuale ed essa non appare in nessuna cartografia di piano. Non sono previsti interventi che potrebbero sulla frazione di Ca' Neghera o di sviluppi di nuove piste sulla Laguna, situata in una zona SIC ZPS, un sito di interesse comunitario tutelato, che non consentirebbe in alcun modo un tale intervento.				Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"  Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"  Report 4° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"	Quaderno di Giuseppe Lemari  Quaderno di Sara Vitadini  Quaderno di Loris Spavazzi
		Si è detto che la realizzazione di una nuova pista potrebbe portare a un aumento del voli giornalieri. Molti sono preoccupati per l'eccessiva presenza turistica che insiste sulla città storica di Venezia (overtourism). Si è evidenziato il fatto che l'aumento degli arrivi turistici ha portato a un aumento di fatturato, ma anche a una riduzione del capitale storico-architettonico. Si è, inoltre, chiesto se sono stati fatti studi e analisi su quali possano essere i futuri target dei passeggeri e se è possibile far aumentare un traffico passeggeri non legato al turismo.	Si è detto che non è prevista dal Masterplan perché la tecnologia e la capacità dell'attuale infrastruttura di volo, su cui sono stati fatti interventi importanti nel 2019, consentono l'utilizzo dell'attuale infrastruttura e, pertanto, non sarà necessario ulteriore utilizzo di suolo fino al 2037.				Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"  Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"  Report 5° incontro specialistico	Quaderno di Giuseppe Lemari  Quaderno di Sara Vitadini  Quaderno di Loris Spavazzi
		Si è criticato il Masterplan per non aver presentato una soluzione per la realizzazione di una terza pista compatibile con la presenza di aree e siti ambientali e paesaggistici di particolare pregio e fragilità. Infatti, si ritiene che attualmente sono presenti due piste, ma l'interesse tra le due opere non consente l'utilizzo simultaneo per le operazioni di volo e questo potrebbe rappresentare un segnale di debolezza strategica per il futuro dell'aerostazione.	Si è detto che la gestione del cantiere come quella delle terre e rocce da scavo sarà illustrata nelle tavole obbligatorie del progetto esecutivo.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		Si sono chieste delucidazioni in merito alla gestione del cantiere e delle terre e rocce da scavo.	Si è detto che la gestione del cantiere come quella delle terre e rocce da scavo sarà illustrata nelle tavole obbligatorie del progetto esecutivo.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
EIPROPRI E INDEMNIZZI	CANTIERI	Si è emersa la preoccupazione per eventuali esproprij per la realizzazione del parco agricolo e dell'area cargo.	Si è detto che le abitazioni di Ca' Neghera dovrebbero essere ricollocate e indennizzate per l'aumento disagio derivante dall'espansione della Courser city.				Report 4° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"  Report 2° incontro specialistico  Report 5° incontro specialistico	Quaderno dell'Associazione Popola Anna  Quaderno di Sara Vitadini  Quaderno di Loris Spavazzi
		Si è detto che la gestione del cantiere come quella delle terre e rocce da scavo sarà illustrata nelle tavole obbligatorie del progetto esecutivo.					Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		Alcune delle altre aree interessate dallo sviluppo sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dirette a Ca' Neghera City.					Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		Il Masterplan che sarà emesso nella sua forma definitiva avrà tra i suoi documenti il "Piano partecipativo di esproprio" che identificherà le aree interessate dagli interventi in modo dettagliato. La procedura di esproprio potrà essere avviata una volta che il Masterplan avrà completato tutto l'iter autorizzativo previsto da normativa.					Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
INTERVENTI PREVISTI	TERZA PISTA	Si è chiesto se sono previste funzioni da Airport City per Mestre e per la Laguna.	Si è detto che le abitazioni di Ca' Neghera dovrebbero essere ricollocate e indennizzate per l'aumento disagio derivante dall'espansione della Courser city.				Report 4° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"  Report 2° incontro specialistico  Report 5° incontro specialistico	Quaderno dell'Associazione Popola Anna  Quaderno di Sara Vitadini  Quaderno di Loris Spavazzi
		Si è domandato se sono stati considerati i rischi di incidenti derivanti dal traffico aereo più elevato.	Alcune delle altre aree interessate dallo sviluppo sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dirette a Ca' Neghera City.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		Si è chiesto come si potrà garantire l'operatività dell'aeroporto in caso di manutenzione della pista.	Il Masterplan che sarà emesso nella sua forma definitiva avrà tra i suoi documenti il "Piano partecipativo di esproprio" che identificherà le aree interessate dagli interventi in modo dettagliato. La procedura di esproprio potrà essere avviata una volta che il Masterplan avrà completato tutto l'iter autorizzativo previsto da normativa.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		È stato chiesto un chiarimento circa la possibilità di mettere le due piste in condizione di pista. L'aeroporto è stato progettato in modo da consentire l'operatività dell'aeroporto in caso di manutenzione della pista.	Si è detto che non è previsto un tale intervento, dal momento che l'aeroporto risulta molto vicino al centro urbano della città di Mestre.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
CARATTERISTICHE TECNICHE E FUNZIONALI	TERZA PISTA	Si è domandato se sono stati considerati i rischi di incidenti derivanti dal traffico aereo più elevato.	Alcune delle altre aree interessate dallo sviluppo sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dirette a Ca' Neghera City.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		Si è chiesto come si potrà garantire l'operatività dell'aeroporto in caso di manutenzione della pista.	Il Masterplan che sarà emesso nella sua forma definitiva avrà tra i suoi documenti il "Piano partecipativo di esproprio" che identificherà le aree interessate dagli interventi in modo dettagliato. La procedura di esproprio potrà essere avviata una volta che il Masterplan avrà completato tutto l'iter autorizzativo previsto da normativa.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		È stato chiesto un chiarimento circa la possibilità di mettere le due piste in condizione di pista. L'aeroporto è stato progettato in modo da consentire l'operatività dell'aeroporto in caso di manutenzione della pista.	Si è detto che non è previsto un tale intervento, dal momento che l'aeroporto risulta molto vicino al centro urbano della città di Mestre.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		Si è domandato se sono stati considerati i rischi di incidenti derivanti dal traffico aereo più elevato.	Alcune delle altre aree interessate dallo sviluppo sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dirette a Ca' Neghera City.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
CARGO E COURIER	TERZA PISTA	Si è domandato se sono stati considerati i rischi di incidenti derivanti dal traffico aereo più elevato.	Alcune delle altre aree interessate dallo sviluppo sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dirette a Ca' Neghera City.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		Si è chiesto come si potrà garantire l'operatività dell'aeroporto in caso di manutenzione della pista.	Il Masterplan che sarà emesso nella sua forma definitiva avrà tra i suoi documenti il "Piano partecipativo di esproprio" che identificherà le aree interessate dagli interventi in modo dettagliato. La procedura di esproprio potrà essere avviata una volta che il Masterplan avrà completato tutto l'iter autorizzativo previsto da normativa.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		È stato chiesto un chiarimento circa la possibilità di mettere le due piste in condizione di pista. L'aeroporto è stato progettato in modo da consentire l'operatività dell'aeroporto in caso di manutenzione della pista.	Si è detto che non è previsto un tale intervento, dal momento che l'aeroporto risulta molto vicino al centro urbano della città di Mestre.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		Si è domandato se sono stati considerati i rischi di incidenti derivanti dal traffico aereo più elevato.	Alcune delle altre aree interessate dallo sviluppo sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dirette a Ca' Neghera City.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
SICUREZZA	TERZA PISTA	Si è domandato se sono stati considerati i rischi di incidenti derivanti dal traffico aereo più elevato.	Alcune delle altre aree interessate dallo sviluppo sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dirette a Ca' Neghera City.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		Si è chiesto come si potrà garantire l'operatività dell'aeroporto in caso di manutenzione della pista.	Il Masterplan che sarà emesso nella sua forma definitiva avrà tra i suoi documenti il "Piano partecipativo di esproprio" che identificherà le aree interessate dagli interventi in modo dettagliato. La procedura di esproprio potrà essere avviata una volta che il Masterplan avrà completato tutto l'iter autorizzativo previsto da normativa.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		È stato chiesto un chiarimento circa la possibilità di mettere le due piste in condizione di pista. L'aeroporto è stato progettato in modo da consentire l'operatività dell'aeroporto in caso di manutenzione della pista.	Si è detto che non è previsto un tale intervento, dal momento che l'aeroporto risulta molto vicino al centro urbano della città di Mestre.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		Si è domandato se sono stati considerati i rischi di incidenti derivanti dal traffico aereo più elevato.	Alcune delle altre aree interessate dallo sviluppo sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dirette a Ca' Neghera City.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
VERTIPORTO	TERZA PISTA	Si è domandato se sono stati considerati i rischi di incidenti derivanti dal traffico aereo più elevato.	Alcune delle altre aree interessate dallo sviluppo sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dirette a Ca' Neghera City.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		Si è chiesto come si potrà garantire l'operatività dell'aeroporto in caso di manutenzione della pista.	Il Masterplan che sarà emesso nella sua forma definitiva avrà tra i suoi documenti il "Piano partecipativo di esproprio" che identificherà le aree interessate dagli interventi in modo dettagliato. La procedura di esproprio potrà essere avviata una volta che il Masterplan avrà completato tutto l'iter autorizzativo previsto da normativa.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		È stato chiesto un chiarimento circa la possibilità di mettere le due piste in condizione di pista. L'aeroporto è stato progettato in modo da consentire l'operatività dell'aeroporto in caso di manutenzione della pista.	Si è detto che non è previsto un tale intervento, dal momento che l'aeroporto risulta molto vicino al centro urbano della città di Mestre.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
		Si è domandato se sono stati considerati i rischi di incidenti derivanti dal traffico aereo più elevato.	Alcune delle altre aree interessate dallo sviluppo sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dirette a Ca' Neghera City.				Allegato del Report 4° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno dell'Associazione Popola Anna



	<p>Si è chiesto di approfondire le opere di mitigazione previste nel vecchio Masterplan realizzate e non realizzate, specificando i motivi per i quali alcuni interventi non sarebbero stati attuati.</p>	<p>Si è chiesto che l'investimento derivante dall'imposta comunale di imbarco in aeroporto venga speso per le mitigazioni ambientali e le compensazioni.</p> <p>Alcuni partecipanti hanno affermato che si dovrebbe migliorare la previsione dell'articolo 4 della Convenzione aeroportuale per consentire che SAVE finanzi le mitigazioni e compensazioni con i propri utili.</p>	<p>Si è spiegato che gli interventi previsti nella precedente pianificazione sono in via di realizzazione.</p>		Report 4° incontro pubblico "3 Masterplan e il territorio"	Quaderno di CIA - Agricoltori italiani del Veneto Quaderno dell'Associazione Popilia Anna Quaderno di CIA - Agricoltori italiani del Veneto
MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI	<p>Si ritiene necessario capire se le opere di compensazione previste per le opere in attesa all'interno del piano di sviluppo aeroportuale abbiano un rapporto preferenziale con il territorio circostante, dal momento che questo subirà i maggiori impatti. Inoltre, si è chiesto di conoscere il cronoprogramma di realizzazione delle opere previste.</p>		<p>SAVE ha evidenziato che le opere compensative previste sono in grado di restituire valore ambientale al territorio e creare opportunità di sviluppo. Queste saranno attuate secondo il cronoprogramma che sarà definito nelle successive fasi di progettazione.</p>		Report 4° incontro pubblico "3 Masterplan e il territorio"	
		<p>Si è evidenziato che l'incremento di emissioni di CO2 dovuto allo sviluppo aeroportuale, comprese quelle della attività di tipo 3 (Piani della diretta responsabilità dei gestori), dovrebbe essere compensato per rispondere alla neutralità climatica da raggiungere al 2050.</p>				Quaderno di Maria Rosa Vittadini
	<p>Si è detto che nessuno dei sette interventi di mitigazione approvati con il Master Plan 2015/21 è stato attuato e SAVE possiede i fondi necessari dallo Stato per attuarli. Nel nuovo Master Plan è prevista una semplice cintura alberata senza funzione di mitigazione del rumore e viene spacciata per l'intervento M3 del Master Plan 2015/2021 che era invece molto più vasto.</p>					Quaderno di WWF
GESTIONE DELLE ACQUE	<p>Si è evidenziata l'importanza di considerare le eventuali interferenze delle sonde profonde con le strutture geologiche, la messa in comunicazione di falde acquifere e l'alterazione termica del sottosuolo.</p>		<p>Si è chiarito che le sonde lavorano con circuiti chiusi e non prelevano né rilasciano acqua, quindi non generano impatti ambientali.</p>		Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	
	<p>È stato chiesto se sia prevista l'installazione di un nuovo depuratore.</p>		<p>SAVE ha spiegato che il depuratore esistente sarà in grado di gestire il flusso dei passeggeri fino intorno al 2050, ma per soddisfare la domanda futura di trattamento oltre a questo periodo sarà necessario riprogettare l'impianto.</p>		Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	
	<p>È stata espressa preoccupazione circa gli impatti dell'innalzamento del livello del mare sul sedime aeroportuale.</p>		<p>Si è detto che l'aeroporto è stato costruito ad un'altezza che assicura protezione da condizioni meteo di particolare severità.</p>		Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	
	<p>Si chiede se le acque reflue raccolte nel bacino di laminazione che Save ha realizzato possano essere utilizzate, in caso di necessità, dall'agricoltura circostante.</p>					Quaderno CIA - Agricoltori italiani del Veneto
TRANSIZIONE ENERGETICA	<p>Si è chiesto se fosse stato previsto di inserire i progetti di produzione elettrica previsti nel Piano di Sviluppo in una comunità energetica con gli abitati vicini.</p>	<p>Si è suggerito di coprire con pannelli fotovoltaici il parcheggio nell'Aerostantrial integrando l'energia necessaria a soddisfare le esigenze della CE.</p>	<p>SAVE ha chiarito che esiste il divieto di condividere o vendere energia generata da pannelli fotovoltaici che verranno installati, pertanto sarebbe necessaria una modifica dei regolamenti esistenti.</p>		Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	Quaderno della Associazione Tesserafella e Amici della polana
	<p>Si è chiesto di precisare l'entità dell'investimento previsto nella transizione energetica, precisando i benefici in termini di riduzione dell'impatto ambientale in vista dell'investimento. Si ritiene necessario che venga precisato come si garantisca il raggiungimento delle emissioni zero dell'aeroporto se la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili previsti nel masterplan riescono a coprire il 40% del fabbisogno energetico dello scalo.</p> <p>Alcuni partecipanti hanno ritenuto necessario che venisse precisato come si sopponga l'aumento del fabbisogno di energia elettrica dovuto dall'aumento dei passeggeri previsto nel masterplan, approfondendo se gli interventi previsti per il lato sordide siano sufficienti a coprire anche i fabbisogni del lato arride.</p>	<p>Si ritiene sia possibile prevedere lo sfruttamento dell'energia eolica mediante posizionamento di impianti dedicati sulle coperture dei fabbricati e di mini generatori eolici all'interno del sedime aeroportuale. Alcuni partecipanti, poi, hanno proposto di utilizzare il tempone alterato previsto intorno allo scalo per la produzione di energia dalla biomassa per la produzione di elettricità e calore.</p>	<p>SAVE ha chiarito che i dimensionamenti energetici previsti nel piano di sviluppo sono stati calcolati a partire dalle esigenze sia della parte landide sia della parte arride, ribadendo la previsione di utilizzare energia da fonti rinnovabili.</p> <p>SAVE ha spiegato che prevede di investire 170 milioni di euro per la transizione energetica dello scalo. Si prevede di contenere la CO2 prodotta complessivamente dalle attività dello scalo sia grazie agli investimenti previsti nel masterplan sia grazie all'utilizzo di forme di trasporto sempre più sostenibili. Infine Save ha affermato che, sebbene una quota dell'energia elettrica sarà acquistata dalle reti nazionali, si garantirà l'approvvigionamento elettrico da fonti rinnovabili.</p>		Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	Quaderno dell'Associazione Popilia Anna
		<p>Si suggerisce di utilizzare le aree aeroportuali già impermeabilizzate o compromesse (detti, parcheggi a raso, parcheggi verticali).</p>	<p>SAVE ha illustrato come l'area in cui è situato l'aeroporto non sia un'area in cui la quantità di massa d'aria presente sia sufficiente per recuperare una quantità significativa di massa energetica. In seguito ha espresso il tema dei vincoli di tutela del paesaggio della laguna di Venezia che impedirebbero tale intervento.</p>		Report 1° incontro specialistico Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	
	<p>Si è chiesto di precisare la superficie esatta utilizzata per lo sviluppo del parco agricolo. Alcuni ritengono che la previsione sia imputabile e non si concili con le coltivazioni presenti nella zona, che dovranno adeguare alla presenza dell'impianto agricolo. Inoltre, si è espressa preoccupazione per la diminuzione della Saq complessiva a seguito della sua installazione.</p>	<p>Si suggerisce di coinvolgere Veneto Agricoltura per eventuali studi e sperimentazioni circa le produzioni agricole che saranno pianificate sotto i pannelli fotovoltaici.</p>	<p>SAVE ritiene che la realizzazione del parco agricolo non alteri la conformazione del territorio agricolo della zona. Ha affermato, invece, che il progetto permette di mantenere la destinazione agricola dei suoli favorendo, in alcuni casi, le colture dal momento che, ad esempio, è possibile aumentare l'ombreggiatura grazie alla collocazione dei pannelli sopra le colture.</p>		Report 1° incontro specialistico Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	Quaderno di Alberto Bernstein Quaderno di CIA - Agricoltori italiani del Veneto
	<p>Alcuni dei partecipanti hanno chiesto di approfondire il tema dei nuovi combustibili, chiedendo quali garanzie o siano rispettati il fatto che siano meno inquinanti di quelli attuali.</p>	<p>Si ritiene che l'impatto dell'impiego dei nuovi combustibili sintetici SAF sul raggiungimento degli obiettivi di emissione del gas serra e sulla qualità dell'aria va trattato specificatamente così come l'impatto di tale impiego sui costi delle compagnie aeree e sui prezzi dei biglietti.</p>				Allegato del Report 4° incontro pubblico "Prospettive e domande pervenute"