



**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 • 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 CRIAARVe - Cittadini per la riduzione Impatto
Ambientale dell'Aeroporto di Venezia

19 maggio 2023

Intervento a nome dell'Aps CRIAAlVe 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 CRIAAlVe- 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 nullo 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



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, 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 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

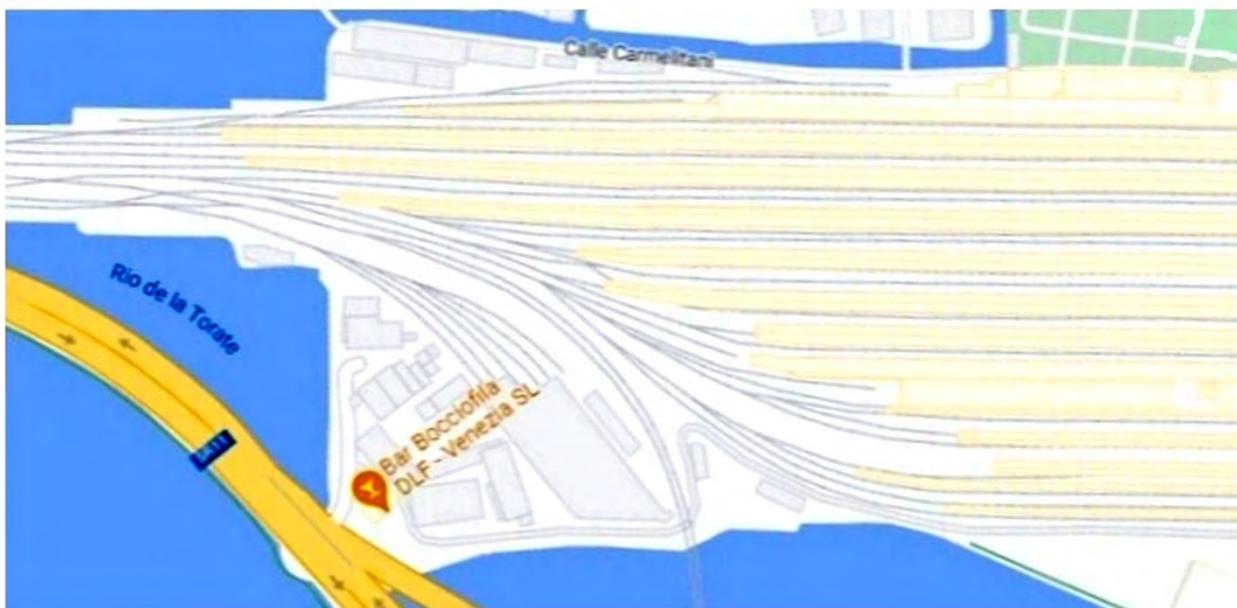
Occorre capire come corrono i treni, ed avere una cultura di esercizio ferroviario. Purtroppo, questa conoscenza, è cosa rara. Prima di far comprendere le criticità occorre dotare chi legge degli strumenti minimi di conoscenza di esercizio ferroviario, prevenendo valutazioni estemporanee e anacronistiche.

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.

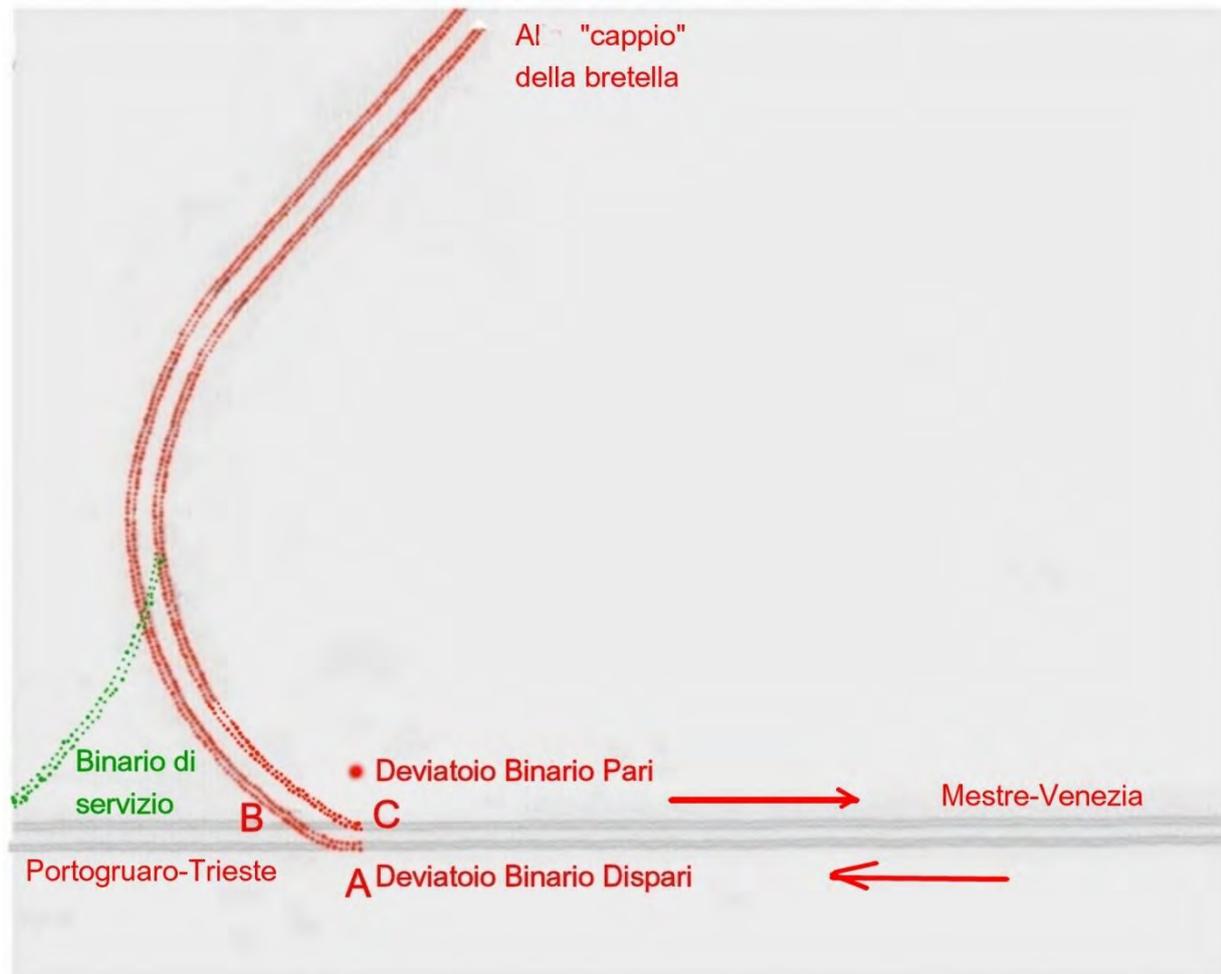
Vedere l'immagine sotto

Come si può agevolmente osservare, i treni provenienti da Mestre, e diretti all'aeroporto Marco Polo, percorrenti il binario dispari, troveranno il deviatoio **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 deviatoio **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 – <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 – <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.

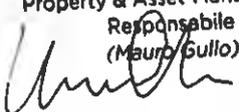


rischi rappresentati dalla nuova taxy way per le attività velivolistiche di stabilimento e per il futuro sviluppo industriale del sito.

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

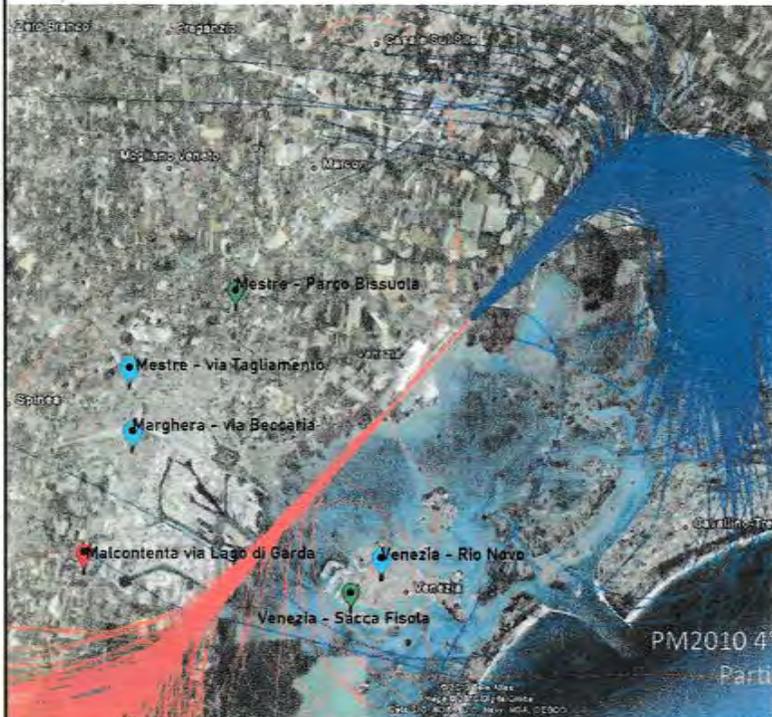


3 allegati

Calcolo della sorgente

- Suddivisione delle emissioni in base al movimento (tracciati radar)
- Sorgenti lineari suddivise rispetto al percorso (direzione rispetto alla pista e altezza)

Distanza tra scie e Centraline



Mappa centraline Comune di Venezia



PM2010 4
Città Venezia Nazionale sul
Particolato Atmosferico

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

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 CO₂ per passeggero. Un volo corto raggio Londra-Roma produce in media 234 kg di CO₂ per ogni utente aereo.

Le aerolinee avranno le capacità di raggiungere l'obiettivo delle zero emissioni di CO₂ 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 CO₂.

- 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 (CO₂), 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 CRIAABVe

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 CO₂ 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 croceristico 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 son 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»;

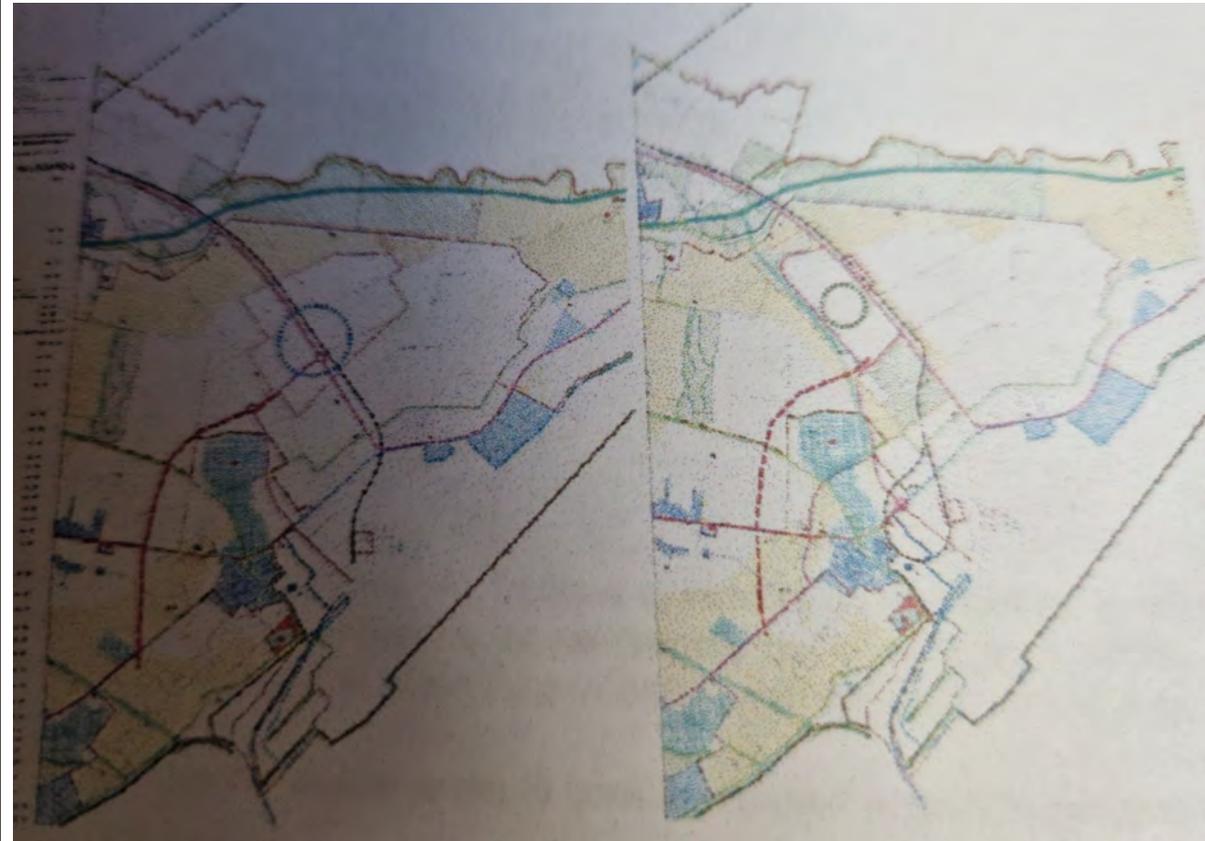
Proposte per migliorare il progetto (punto cr. 4)

- **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 Km² 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.

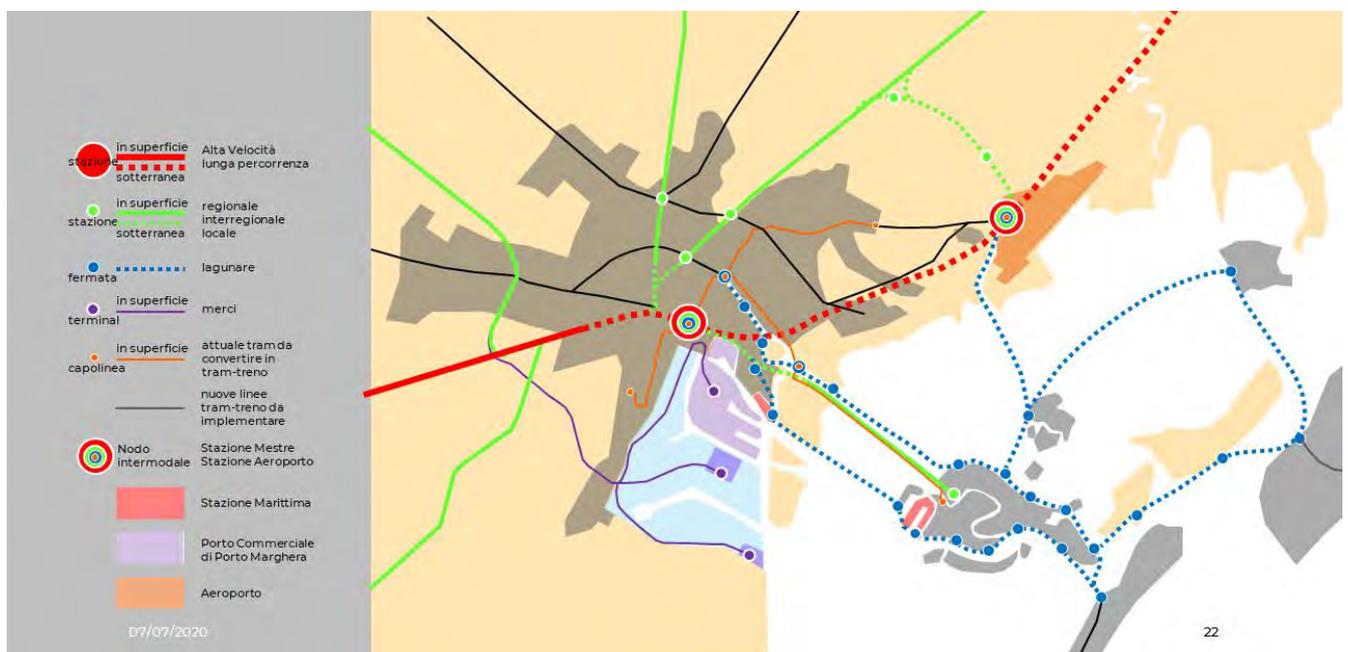
Tenderemmo quindi a considerare la prevista bretella ferroviaria come un costoso assetto di una fase temporale non meglio definita in attesa di soluzioni migliori.

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.

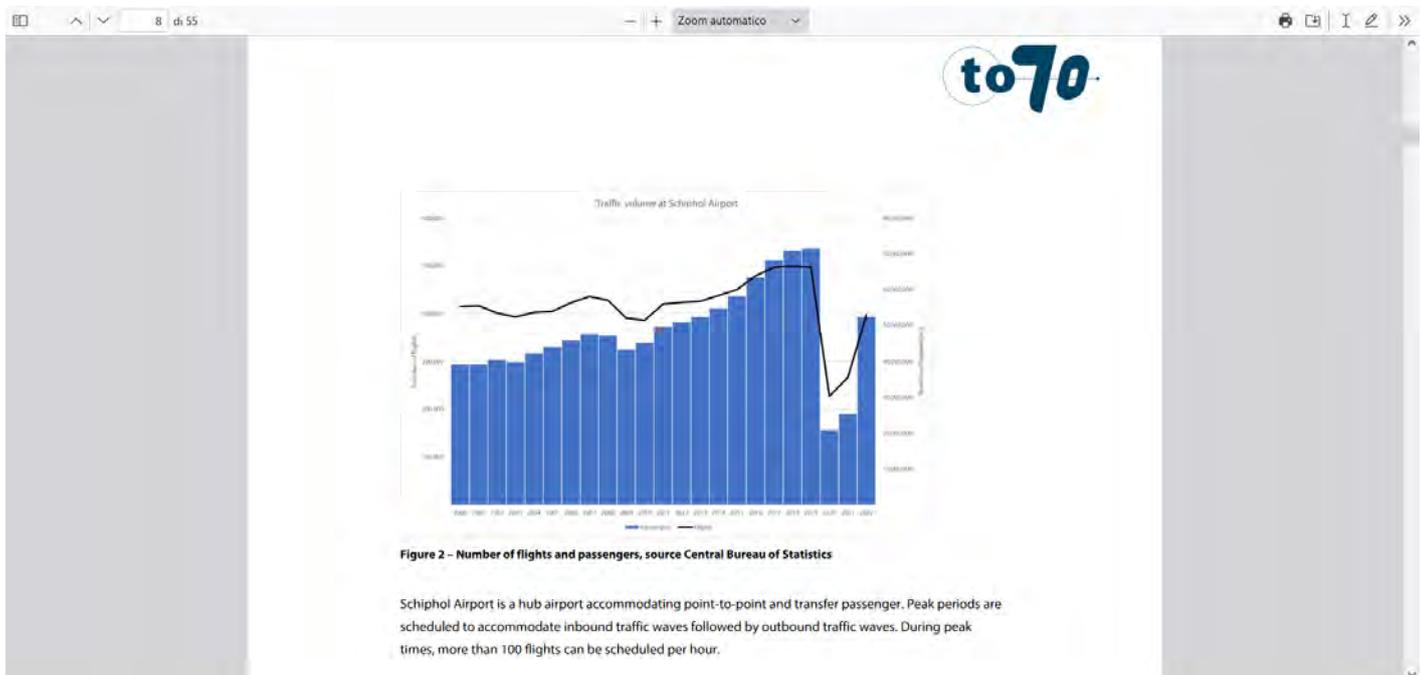
Nell’esaminare gli impatti dell’ampliamento aeroportuale, a titolo comparativo è utile considerare i precedenti di Heathrow¹ il cui ampliamento è stato inizialmente bloccato da un ricorso promosso dal Sindaco di Londra prima di essere autorizzato dalla Corte Suprema inglese nel 2020, e di Schiphol (Amsterdam)² 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.

¹ UK Department for Transport, « Adding Capacity at Heathrow Airport - Impact Assessment » 2009

² 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 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);
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 Tessera 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)¹. 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

¹ 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 Asgi², 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/2014³, 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, 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
