



**DIBATTITO PUBBLICO
AEROPORTO DI VENEZIA**

**ALLEGATO 2
RESTITUZIONI
SINTETICHE
DEGLI INCONTRI**

14 GIUGNO 2023

Primo incontro pubblico

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

Venerdì, 05 maggio 2023

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/05-05-report/>. Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.

Venerdì 05 maggio 2023, dalle 17.00 alle 20.00, si è tenuto presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace il **primo incontro pubblico dedicato alla presentazione delle ragioni della proposta e i flussi di traffico** nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di 111 persone, di cui 61 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 50 in presenza.

La sessione plenaria

Il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione e modalità di partecipazione (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230505-Coordinatore.pdf>*).

Successivamente si è data la parola ai relatori e alla relatrice per esporre la propria presentazione nel seguente ordine: **Claudio Eminente** (Direttore Centrale Vigilanza Tecnica ENAC, Ente Nazionale Aviazione Civile) sul ruolo dell'aeroporto di Venezia all'interno del Piano Nazionale Aeroporti; **Andrea Menin** (Direttore Unità Operativa Logistica e Trasporti Regione Veneto) su come l'aeroporto rientri tra gli strumenti di programmazione regionale; **Monica Scarpa** (Amministratrice Delegata SAVE Spa) sulle ragioni della proposta; **Corrado Fischer** (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo) sulla procedura di valutazione e realizzazione del Masterplan; **Camillo Bozzolo**

(Direttore Commerciale e Sviluppo Aviazione SAVE Spa) sui flussi di traffico e l'impatto degli interventi sul territorio.

Claudio Eminente (ENAC), *Il Piano Nazionale Aeroporti e il ruolo dell'aeroporto di Venezia*

(Intervento integrale dal minuto 00:14:25 della registrazione dell'incontro)

Eminente ha esposto la struttura e gli obiettivi del vigente PNA (Piano Nazionale Aeroporti), sottolineando per questi ultimi la coerenza con i pilastri del PNRR (Sostenibilità, Intermodalità, Innovazione e Digitalizzazione). In base a tali premesse, Venezia Marco Polo viene delineato come aeroporto di interesse per lo sviluppo del trasporto aereo nel Nord-Est.

Andrea Menin (Direttore Unità Operativa Logistica e Trasporti Regione del Veneto), *Il Piano regionale trasporti*

(Intervento integrale dal minuto 00:26:39 della registrazione dell'incontro)

Menin ha illustrato le ragioni per cui Venezia si trova in una posizione strategica tra le reti infrastrutturali della Regione evidenziando come l'aeroporto Marco Polo ne costituisca uno dei nodi principali. Ha poi specificato che la Regione, attraverso il Piano Territoriale e Regionale di Coordinamento e il Piano Regionale dei Trasporti, ha lanciato una nuova stagione di pianificazione delle infrastrutture in accordo con i pilastri del PNRR, in cui le strategie risultano coerenti con gli sviluppi e la crescita dell'aeroporto di Venezia.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/REGIONEVENETO_05_mag2023.pdf

Monica Scarpa (Amministratrice Delegata SAVE Spa), *Le ragioni della proposta*

(Intervento integrale dal minuto 00:45:36 della registrazione dell'incontro)

Come introduzione alla presentazione della relatrice, è stato proiettato un video riassuntivo dei principali obiettivi e caratteristiche Masterplan al 2037 (*video disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/video-masterplan/>*).

L'Amministratrice Delegata ha proseguito il suo intervento evidenziando che SAVE Spa è impegnata da molti anni sul tema della sostenibilità ambientale, sociale e di governance, seguendo e monitorando nel proprio operato i 17 obiettivi dell'Agenda ONU 2030. Ha spiegato che lo scalo aeroportuale è Airport Carbon Accredited 4+, ovvero ha iniziato un percorso virtuoso per la riduzione delle emissioni e per limitare il riscaldamento globale a 1,5°C. Inoltre, ha spiegato come SAVE ricerchi lavoratori e fornitori provenienti dal territorio e sia attenta a prevedere programmi di welfare, percorsi di formazione e a garantire lo smartworking per i propri lavoratori.

Scarpa, inoltre, ha esplicitato che il Masterplan mira a:

- potenziare l'infrastruttura esistente, senza occupare ulteriore suolo;
- favorire l'intermodalità;
- prevedere ampliamenti ecosostenibili con certificazioni a livello Gold per il terminal passeggeri;
- riutilizzare integralmente energia e rifiuti con centrali green e la raccolta differenziata e automatizzata dei rifiuti;
- ridurre al minimo l'utilizzo di acqua potabile con il riutilizzo delle acque reflue adoperate nel sedime aeroportuale;
- limitare gli effetti di eventuali eventi atmosferici particolari adoperando sistemi di tutela idraulica;
- tutelare il paesaggio e ampliare le aree verdi nel sedime aeroportuale attraverso: la realizzazione di una barriera acustica vegetale e la creazione di ulteriori spazi verdi, operando anche nella riqualificazione delle barene e per la tutela delle specie del territorio;
- decarbonizzare con la firma di un protocollo d'intesa per Net Zero Emissions nel 2030.

Infine, la relatrice ha precisato che l'investimento totale dell'opera ammonta a circa 2 miliardi, con un'analisi costi-benefici dal rapporto virtuoso di 1,8 (su 1,0 come base di rapporto positivo).

Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), *Procedura di valutazione e realizzazione del Masterplan* (Intervento integrale dal minuto 01:03:14 della registrazione dell'incontro)

Fischer ha spiegato che a seguito del dibattito pubblico il Masterplan dovrà ottenere la Valutazione di Impatto Ambientale dal Ministero dell'Ambiente e la conformità urbanistica dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dopo la quale seguirà l'approvazione formale da parte di ENAC per la realizzazione delle opere.

Intervento dal pubblico in sala: una partecipante ha chiesto chiarimenti sul ruolo della Città di Venezia nel Masterplan e un approfondimento sulle ripercussioni dirette per la città. Infine, ha evidenziato che a suo parere sarebbe importante avere un'idea di sviluppo della città per poi inserire in quella cornice il progetto del dibattito pubblico.

All'intervento ha risposto il coordinatore del dibattito ricordando che il dibattito pubblico ha lo scopo di approfondire tutti i temi riguardanti il progetto: la città, gli impatti sul territorio, il tema del verde e dell'ambiente. Ha precisato che ogni tema verrà discusso in un incontro dedicato, facendo riferimento al sito <https://www.dpaeroportoveneziaspa.it/>, in cui sono presenti e leggibili tutte le informazioni riguardanti il Masterplan.

(Risposta integrale dal minuto 01:07:14 della registrazione dell'incontro)

Camillo Bozzolo (Direttore Commerciale e Sviluppo Aviazione SAVE Spa), *Il trend e le previsioni di traffico aeroportuale* (Intervento integrale dal minuto 01:08:55 della registrazione dell'incontro)

Bozzolo ha illustrato come il principale bacino di utenza dell'aeroporto di Venezia includa, oltre al Veneto, anche il Friuli-Venezia Giulia e il Trentino-Alto Adige. Ha dunque affermato che il nodo strategico ha una portata più ampia del contesto municipale e

regionale. Bozzolo ha poi spiegato come i cambiamenti del mercato di aviazione commerciale abbiano portato a nuovi aeromobili più efficienti, più capienti, più performanti e meno inquinanti, con un aumento dei vettori intercontinentali. Ha concluso spiegando che la crescita dell'aeroporto è guidata anche dallo sviluppo dei nuovi mercati internazionali, che richiedono maggiori scambi e movimenti per il commercio. Infine, ha chiarito che l'obiettivo è quello di permettere la crescita sia delle aziende che del turismo, in quanto esiste una domanda di connessione con Venezia a livello globale, dall'America all'Asia fino all'Australia.

I temi emersi dai tavoli di discussione

Al termine delle presentazioni, il pubblico ha partecipato alla discussione in tavoli di lavoro, sia in presenza che online, dove, con il supporto di facilitatori e facilitatrici, sono state elaborate più di 54 domande e osservazioni.

I facilitatori e le facilitatrici hanno trasmesso le domande e le osservazioni a una regia centrale che le ha aggregate per temi omogenei, quali:

- Collegamento ferroviario
- Iter autorizzativo
- Traffico veicolare e mobilità
- Dibattito Pubblico
- I flussi di traffico
- L'aumento dei flussi turistici e il Masterplan
- Le alternative studiate
- Caratteristiche dello scalo e sicurezza.

Si riporta che alcuni/e partecipanti presenti in sala hanno contestato la metodologia utilizzata per la discussione, evidenziando che avrebbero preferito non dividersi in tavoli di lavoro. Per questa ragione nella seconda parte dell'incontro il coordinatore ha dapprima esposto alcune delle domande pervenute sul tema del giorno per poi lasciare la parola ai/alle partecipanti che hanno chiesto di intervenire.

Domande e risposte

Al termine della discussione, il coordinatore ha posto ai relatori e alle relatrici le domande pervenute sul tema dell'incontro. Le domande rimaste inevase per il tempo limitato a disposizione riceveranno risposta scritta da Save Spa e saranno consultabili sul sito dedicato al dibattito. Le domande riguardanti argomenti diversi da quello dell'incontro verranno risposte nell'incontro dedicato al relativo tema secondo il calendario consultabile al seguente link:

<https://www.dpaeroportovenezia.it/partecipa/>.

I flussi di traffico

- 1. Rispetto a quanto presentato si espongono dubbi circa l'evidenza del numero di passeggeri che arrivano e partono da Venezia città. L'aumento dei flussi turistici per la città è stimato in crescita, possibile che le percentuali siano così basse? Quanti transitano e si fermano (o sono residenti) a Venezia? Interessa il carico aggiuntivo per una città già stressata.**

Risposta Camillo Bozzolo (Save Spa): Bozzolo ha spiegato innanzitutto che, per elaborare le proiezioni di traffico, SAVE acquista diverse fonti di dati, tra cui quelle derivanti dalle celle dei telefonini, con il rispetto della privacy, con le quali gli spostamenti vengono tracciati e i dati riportati nell'annuario del turismo elaborato dal Comune di Venezia.

(Risposta integrale dal minuto 1:27:49 della registrazione dell'incontro)

- 2. Perché nella presentazione è mancata l'analisi trasportistica, sociale, e di surplus di turisti della città di Venezia per poter valutare l'aumento di voli e di transiti all'aeroporto?**

Risposta Camillo Bozzolo (Save Spa): per ciò che riguarda l'analisi trasportistica Bozzolo ha spiegato che il tema verrà trattato durante i prossimi incontri del dibattito.

(Risposta integrale dal minuto 1:29:00 della registrazione dell'incontro)

3. (Domanda pervenuta dal pubblico in sala) Se i residenti di Venezia sono pochi, conta di più la domanda dei turisti?

Risposta Camillo Bozzolo (Save Spa): il Direttore ha affermato che il 40% dei passeggeri dell'aeroporto Marco Polo nel bacino di utenza dell'aeroporto che va da Trieste fino a tutto il Veneto, il Trentino-Alto Adige e parte dell'Emilia-Romagna. I fattori che si prendono in considerazione per attribuirvi un peso sono l'attrattività del territorio, la quantità di abitanti del territorio e la quantità di viaggi che vengono fatti dalle aziende nel territorio.

(Risposta integrale dal minuto 1:38:08 della registrazione dell'incontro)

Intervento del pubblico in sala: un partecipante ha evidenziato che in base a ciò che è stato detto con il raddoppio dei voli raddoppierebbero anche gli arrivi e si impatterebbe negativamente sulla capacità della città di Venezia di accogliere ulteriore turismo.

Risposta Camillo Bozzolo (Save Spa): il Direttore ha specificato che il raddoppio dei voli arriva al 45% in 18 anni. Dunque, ha esplicitato che la capacità attuale massima è di 32 movimenti all'ora e la media dei movimenti previsti al 2037 è di 20 movimenti all'ora.

(Risposta integrale dal minuto 01:33:35 della registrazione dell'incontro)

4. (Domanda pervenuta dal pubblico in sala): Per permettere l'atterraggio e il decollo quali e quante manovre verranno effettuate sopra la laguna?

Risposta Andrea Pillon: il coordinatore ha risposto spiegando che il tema verrà trattato nell'incontro dedicato alle strategie di sostenibilità che approfondirà anche i temi del rumore, della produzione di CO2 e degli impatti sul territorio.

(Risposta integrale dal minuto 01:35:48 della registrazione dell'incontro)

Intervento dal pubblico in sala: una partecipante ha affermato che se coloro che arrivano sul territorio veneziano aumentano del 45%, la città non sarebbe in grado di sostenere l'aumento del turismo.

Risposta Camillo Bozzolo (Save Spa): Bozzolo ha sottolineato l'importanza di capire quale sia l'impatto attuale dell'aeroporto e ha spiegato che solo 4 passeggeri su 10 sono diretti a Venezia.

(Risposta integrale dal minuto 01:38:10 della registrazione dell'incontro)

- 5. Il punto centrale è la crescita del traffico totalmente basato sul turismo. Guardando i piani SAVE passati si parlava della terza pista, mentre nel Master Plan attuale non c'è neanche una parola sul perché si è abbandonata l'idea della terza pista. Siccome Marco Polo tende a voler diventare un hub principale in Italia, si può immaginare che la terza pista sia solo un'idea rimandata e non scomparsa. Se il sistema può durare fino al 2037, quali garanzie ci vengono date che non venga costruita la terza pista successivamente? E perché non se ne parla?**

Risposta Monica Scarpa (Save Spa): l'Amministratrice Delegata ha confermato che la terza pista non è prevista dal Masterplan perché la tecnologia e la capacità dell'attuale infrastruttura di volo, su cui sono stati fatti interventi importanti nel 2019, consentono l'utilizzo dell'attuale infrastruttura e, pertanto, non sarà necessario ulteriore utilizzo di suolo fino al 2047.

(Risposta integrale dal minuto 01:42:38 della registrazione dell'incontro)

- 6. Come mai nel precedente piano di attuazione si diceva che nel quadrante nord-est (Verona-Venezia-Treviso-Ronchi dei Legionari) era previsto che potesse aumentare il numero dei trasportati dal 39 al 60% e nel Masterplan la sola Venezia aumenta del 100%?**

Integrazione della domanda dal pubblico in sala: il partecipante che ha posto la domanda ha chiarito che a suo parere c'è un raddoppio del flusso rispetto al precedente piano di attuazione firmato ENAC nel 2022 che dava a Venezia un aumento del 39%. Inoltre, ha aggiunto che nel Dossier emerge un aumento dei posti auto da 5.000 a 10.000. Pertanto, secondo il suo parere, il numero di parcheggi previsti si scontrerebbe con l'obiettivo di aumentare i collegamenti intermodali. Infine, ha

concluso spiegando che sia SAVE che la Regione del Veneto dovrebbero porsi il problema dei collegamenti e dell'aumento dei passeggeri.

Risposta Monica Scarpa (Save Spa): l'Amministratrice Delegata ha precisato che per quanto riguarda il tracciato ferroviario, tutti i trasporti transiteranno anche per l'aeroporto, anche per agevolare tutti i dipendenti del Marco Polo a spostarsi con l'utilizzo delle linee ferroviarie regionali. Infine, ha specificato che l'aumento dei parcheggi non sia previsto, poiché la riduzione dell'utilizzo delle automobili è una priorità insieme allo sviluppo di progetti ferroviari, carsharing e navette elettriche.

(Risposta integrale dal minuto 1:52:40 della registrazione dell'incontro)

Risposta Francesca Sartor (SAVE Spa): Sartor ha specificato che quanto riportato dal PNA si trova a pagina 75 dello studio preliminare del Masterplan (scaricabile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/documenti-masterplan/>), e che le previsioni di traffico espresse sono esattamente in linea con il PNA. Sul tema dei parcheggi ha sottolineato che SAVE si è data obiettivi sfidanti, disegnando tre scenari che prevedono la riduzione dell'uso dell'auto privata e il potenziamento del trasporto pubblico. Il miglior scenario, ha spiegato, riduce drasticamente i parcheggi rispetto ad oggi arrivando a 4.500 parcheggi necessari. Ha aggiunto che gli altri due scenari, descritti nelle pagine 44, 45, 46 del Masterplan, descrivono da un lato la prospettiva di una situazione invariata rispetto a quella attuale e dall'altro una in cui i parcheggi si riducono solo leggermente rispetto agli attuali.

(Risposta integrale dal minuto 01:55:22 della registrazione dell'incontro)

- 7. È importante valutare il flusso riguardante il transito aereo dalla città di Venezia a Tessera e viceversa. Venezia è vessata da moto ondosa, causata anche da vettori in viaggio da e verso l'aeroporto. Avete pensato di prevedere navette elettriche da Tronchetto a Tessera?**

Risposta Monica Scarpa (Save Spa): l'Amministratrice Delegata ha spiegato che il tema è in fase di studio e che Save vorrebbe puntare all'incremento delle navette elettriche.

(Risposta integrale dal minuto 02:03:33 della registrazione dell'incontro)

L'aumento dei flussi turistici e il Masterplan e le alternative studiate

8. **L'input allo sviluppo è l'aumento del traffico che, tradotto, significa aumento del turismo. Considerato l'attuale scenario globale di incertezza, potrebbero esserci grandi scostamenti rispetto alle previsioni di crescita? Se si parlava di 41 milioni di passeggeri pochi anni fa, oggi si parla di 21 milioni di passeggeri, cosa è cambiato che ha fatto modificare così drasticamente le previsioni?**

9. **Il Masterplan ha una visione a lungo termine (di 14 anni), le tecnologie di volo cambieranno molto nei prossimi dieci anni, e si ritiene quindi importante che il Masterplan lavori su più scenari e non solo su una previsione di crescita costruito su quello attuale (fossile). Ridurre i consumi è importante, e il progetto va in quella direzione; quindi, ci si immagina che si possa evolvere verso i combustibili sintetici. Ciò potrebbe portare un aumento dei costi, che potrebbe a sua volta influenzare la stima di crescita abbassando le previsioni. Sono stati valutati questi scenari?**

Integrazione domanda dal pubblico in sala: la partecipante ha affermato di non aver letto nel documento di pianificazione scenari alternativi. Ha chiesto dunque se esistono altri scenari e a quale fascia di età si fa riferimento quando si parla dei passeggeri, domandando nello specifico quanto si possono prevedere i comportamenti futuri dei passeggeri.

Risposta Camillo Bozzolo (Save Spa): il Direttore ha affermato che durante gli anni della pandemia gli scenari di traffico erano molti e cambiavano rapidamente. Ha precisato che la curva di traffico detta quali sono gli investimenti e che dunque tra il migliore e il peggior caso stimabile si è cercato di individuare la curva più veritiera dalla quale partire per valutare lo sviluppo del Masterplan. Ha poi aggiunto che il processo verrà sottoposto ad un controllo quinquennale che verifichi l'esattezza delle previsioni rispetto al numero di passeggeri. Per quanto riguarda l'età dei viaggiatori, Bozzolo ha ricordato che l'Europa è un continente con un'età media alta e, pertanto, molte persone viaggiano, nonostante l'incidenza di viaggio in Italia sia inferiore a quella di altri Stati. Ha concluso spiegando che le proiezioni hanno già incorporato il cambiamento dell'età dei passeggeri.

(Risposta integrale dal minuto 02:09:07 della registrazione dell'incontro)

Intervento dal pubblico: un partecipante ha spiegato che è stato chiesto al Comune di Venezia chiarimenti circa l'inquinamento. Inoltre, ha richiesto un approfondimento sugli impatti del Masterplan sull'occupazione.

Risposta Andrea Pillon: il coordinatore del dibattito pubblico ha risposto spiegando che ci sarà una serata dedicata all'impatto ambientale, sull'occupazione e alla qualità del lavoro.

Intervento dal pubblico in sala: una partecipante ha chiesto se dibattito pubblico non dovrebbe prevedere diverse soluzioni progettuali e l'opzione zero. Inoltre, ha chiesto se verranno date risposte ai quesiti posti.

Risposta Andrea Pillon: il coordinatore ha specificato che il dibattito pubblico prevede, anche alternative allo scenario presentato attualmente.

(Risposta integrale dal minuto 02:23:00 della registrazione dell'incontro)

Intervento dal pubblico in sala: un partecipante ha chiesto perché si prevede di realizzare in superficie l'intervento ferroviario previsto per il collegamento della città con l'aeroporto. Inoltre, ha chiesto se esiste un tetto limite allo sviluppo.

Risposta Monica Scarpa (Save Spa): Scarpa ha specificato che gli interventi delle ferrovie non riguardano l'azienda aeroportuale; dunque, non riguardano direttamente l'oggetto del Masterplan discusso.

(Risposta integrale dal minuto 02:23:45 della registrazione dell'incontro)

Il coordinatore Andrea Pillon è intervenuto per specificare che il video dell'incontro, le presentazioni, tutte le domande prodotte e le risposte saranno caricate sul sito dedicato al dibattito. Inoltre, ha invitato ad utilizzare lo strumento dei Quaderni degli attori per inviare le proprie segnalazioni (<https://www.dpaeroportoveneziaspa.it/quaderni/>). Infine, ha precisato che il Masterplan sarà comunque sottoposto alla valutazione ambientale che SAVE sarà tenuta a rispettare.

(Risposta integrale dal minuto 02:24:30 della registrazione dell'incontro)

Risposta Corrado Fischer (Save Spa): Fischer ha precisato che per ciò che riguarda il progetto ferroviario esiste una delibera del CIPES che spiega che si tratta di un progetto di RFI che non riguarda SAVE. Ha aggiunto poi che il ruolo di Save è quello di fornire una previsione dei flussi di traffico a 15 anni. Infine, ha detto che, dopo il dibattito pubblico, il progetto dovrà essere valutato e verificato dal Ministero dell'Ambiente e, pertanto, al momento non sono state prese decisioni progettuali definitive.

(Risposta integrale del minuto 02:28:23 della registrazione dell'incontro)

Conclusione

Infine, il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico.

Secondo incontro pubblico

Aeroporto Venezia: le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera

Giovedì, 18 maggio 2023

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/18-05-report/>. Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.

Giovedì 18 maggio 2023, dalle 17.00 alle 20.00, si è tenuto presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace il **secondo incontro pubblico dedicato alle caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di **97 persone**, di cui 47 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 50 in presenza.

La sessione plenaria

Il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione e modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati. (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230518-Coordinatore.pdf>*).

Successivamente si è data la parola ai/alle relatori/trici per esporre le proprie presentazioni nel seguente ordine: **Francesca Sartor** (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa) sul tema dell'intermodalità e sullo sviluppo delle aree *land*

side; **Corrado Fischer** (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo) sull'assetto dell'infrastruttura di volo, il vertiporto e la nuova mobilità aerea sostenibile.

Francesca Sartor (SAVE Spa), *Intermodalità: obiettivi e trend*

(Intervento integrale dal minuto 00:09:45 della registrazione dell'incontro)

L'Architetto Sartor ha illustrato le strategie di mobilità sostenibile inserite all'interno del Masterplan al 2037. In primo luogo, pertanto, ha mostrato come nella pianificazione si sia voluto porre l'accento sullo sviluppo sostenibile dell'infrastruttura aeroportuale a tutto tondo, focalizzandosi anche su aspetti che non sono direttamente controllati dal gestore come ad esempio le modalità di accesso allo scalo, al fine di incentivare la riduzione di emissioni e limitare il consumo di suolo. In particolare ha espresso l'intenzione di supportare il trasporto collettivo, limitando l'uso dell'auto privata, rendendo così l'aeroporto stesso un hub di intermodalità sostenibile. Francesca Sartor ha così illustrato alcune delle principali azioni e dei principali interventi che si intendono mettere in campo per il raggiungimento di tali obiettivi.

L'architetto ha, poi, illustrato alcuni fattori di trasformazione della mobilità di cui si è tenuto conto per la redazione del Masterplan di progetto, mostrando come le abitudini di trasporto stiano gradualmente cambiando e come la scelta delle modalità di spostamento siano sempre più determinate da una crescente consapevolezza del contributo all'impatto ambientale.

Tutti questi elementi pertanto, ha spiegato Francesca Sartor, contribuiranno a modificare radicalmente il sistema della mobilità contribuendo alla riduzione delle emissioni prodotte, all'aumento della condivisione dei mezzi di trasporto, all'incremento dell'utilizzo del digitale e, più in generale, al raggiungimento di una sostenibilità a tutto tondo. Sulla base di tali considerazioni, oltre che sull'analisi del cambiamento del trend dal 2018 ad oggi e sulle previsioni al 2037, infatti, è stato mostrato come sia stato sviluppato il Masterplan di progetto.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230518_01_mobilita_.pdf

Francesca Sartor (SAVE Spa), *Sviluppo delle aree land side*

(Intervento integrale dal minuto 00:20:35 della registrazione dell'incontro)

L'architetto Sartor ha successivamente proseguito la propria presentazione illustrando il nuovo assetto generale del sedime aeroportuale, spiegando come tali scelte progettuali siano in parte derivanti dalle considerazioni espresse in precedenza nei confronti del cambiamento delle modalità di accesso all'aeroporto.

In particolare, Francesca Sartor ha spiegato come il sedime sia stato ridisegnato con l'intenzione di utilizzare in maniera differente gli spazi a disposizione, sfruttando al massimo l'infrastruttura esistente. A tal proposito, infatti, ha illustrato le azioni previste nelle aree *land side* previste dal Masterplan, ovvero quelle aree situate prima delle aree destinate ai controlli di sicurezza, che ospitano anche tutto il sistema di accessibilità e mobilità. In particolare, sono stati mostrati gli interventi relativi alle nuove aree di intermodalità; i nuovi schemi di viabilità e mobilità sostenibile; la nuova organizzazione dei parcheggi aeroportuali; l'attrezzatura del terminal acqueo con parcheggi convenzionati e servizi, come previsto dalla Convenzione con il Comune di Venezia del 2015; la realizzazione del polo alberghiero, intervento già autorizzato dal Masterplan 2021, in prossimità dell'area Darsena; e infine lo sviluppo e la salvaguardia delle aree verdi presenti nel sedime aeroportuale, attraverso una serie di interventi che verranno illustrati nel dettaglio durante l'incontro del dibattito pubblico dedicato a tale tema.

In conclusione, Francesca Sartor ha mostrato l'intervento previsto per l'ampliamento del terminal passeggeri, che verrà realizzato in coerenza con quanto delineato dal Masterplan 2021 attualmente in vigore.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportoveneziaspa.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230518_02_aree_landside.pdf

Corrado Fischer (SAVE Spa), L'infrastruttura di volo

(Intervento integrale dal minuto 00:29:50 della registrazione dell'incontro)

L'ingegnere Corrado Fischer ha introdotto il suo intervento mostrando alcuni importanti interventi già realizzati per potenziare l'infrastruttura di volo esistente. L'obiettivo attuale, ha spiegato Fischer, sarà quello di potenziare ulteriormente l'infrastruttura, evitando però un maggiore consumo di suolo. A tal proposito la

strategia del Masterplan al 2037 prevede di continuare ad agire in coerenza con quanto portato avanti negli scorsi anni in modo da potenziare al massimo la capacità del servizio esistente, completando anche i lavori realizzati in precedenza. Infatti, ha sottolineato Corrado Fischer, attualmente non sono previste nuove piste di decollo e atterraggio, ma si prevede di mantenere lo schema attuale a singola pista. Al contempo, però, si intenderà intervenire sul piazzale per massimizzare la capacità dell'infrastruttura attraverso diverse azioni, quali la riorganizzazione dell'area cargo o la realizzazione di una nuova area di sicurezza per la pista secondaria.

In seguito, l'ingegnere Fischer ha illustrato nel dettaglio il nuovo assetto dell'infrastruttura di volo, attraverso la descrizione di uno schema planimetrico generale, mostrando l'ubicazione e la distribuzione degli interventi sopra citati.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230518_03_infrastruttura_volo.pdf

Corrado Fischer (SAVE Spa), Il vertiporto e la nuova mobilità aerea sostenibile

(Intervento integrale dal minuto 00:37:00 della registrazione dell'incontro)

Successivamente, Corrado Fischer ha presentato gli interventi e le strategie che si intendono portare avanti in merito allo sviluppo di una nuova mobilità aerea sostenibile, volta a migliorare le connessioni con il territorio circostante. In particolare, nell'ottica di una mobilità sostenibile per il futuro, è stata sottolineata la volontà di implementare l'infrastruttura di volo esistente con le strutture necessarie ad accogliere una nuova tipologia di veicolo, un multicottero alimentato da 18 motori, ovvero un aeromobile spinto da propulsione elettrica che può trasportare persone o materiali ad altezze diverse rispetto a quelle del traffico commerciale e risolvere alcuni problemi di mobilità, caratterizzati da fattori di urgenza o necessità, trasportando ad esempio attrezzature o personale medico sul territorio.

Questa tecnologia, ha spiegato Corrado Fischer, permetterebbe di ridurre i tempi di trasferimento, migliorando il collegamento con le parti del territorio difficilmente raggiungibili, senza però incidere sull'inquinamento ambientale e acustico, o sulla sicurezza. Questo, ha spiegato, viene proposto in linea con il "Piano Strategico

Nazionale AAM 2021-2030 per lo sviluppo della Mobilità Aerea Avanzata in Italia”, pubblicato da ENAC (Ente Nazionale per l’Aviazione Civile) nel 2021.

Fischer ha spiegato che il Masterplan al 2037, infatti, prevede la realizzazione di un vertiporto, ovvero una piazzola dedicata al decollo, all’atterraggio e alla gestione di tali aeromobili, suddiviso in due aree distinte, situate in modo da non interferire con l’attività aeroportuale e migliorare i collegamenti a nord, con il territorio della Regione, e a sud con la Laguna.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230518_04_vertiporto.pdf

In seguito alle presentazioni di SAVE Spa, è stato dato spazio ad alcuni interventi programmati del pubblico in sala, che vengono riportati di seguito in forma sintetica.

Intervento dal pubblico in sala: portavoce di 23 associazioni e comitati riuniti

(Intervento integrale dal minuto 00:44:36 della registrazione dell’incontro)

Il portavoce ha preso la parola leggendo un documento firmato da 23 associazioni e comitati per esprimere la non condivisione delle scelte alla base del piano di sviluppo dell’aeroporto di Venezia. In particolare, l’intervento ha mosso la critica nei confronti dell’obiettivo centrale che si pone il Masterplan al 2037, ovvero l’aumento annuo dei movimenti sul territorio. A tal proposito, attraverso la lettura del documento, è stato sottolineato come a tale obiettivo conseguirebbero molteplici ricadute negative per la città di Venezia, la salute e la qualità della vita dei residenti, dal momento che si ritiene che le strutture aeroportuali esistenti abbiano raggiunto la loro capacità di carico e il loro limite di compatibilità. In seguito alla spiegazione dettagliata di tale osservazione, il portavoce ha continuato elencando alcuni dei fattori che a loro parere non sono stati presi adeguatamente in considerazione, come ad esempio gli interventi di mitigazione del rumore e delle emissioni inquinanti, il tema dell’aumento dei parcheggi, quello dell’ulteriore abbattimento di piante e alberi, l’assenza della previsione di una pista ciclabile di collegamento tra Mestre e l’aeroporto o, più in generale, il problema generato dall’aumento del numero di turisti in entrata nella città di Venezia e il conseguente impatto sulla qualità della vita dei residenti.

In conclusione, è stata quindi espressa la richiesta da parte delle associazioni e dei comitati firmatari di stabilire un limite mensile e annuale alle movimentazioni degli aerei in entrata e in uscita dall'aeroporto Marco Polo di Venezia.

Intervento dal pubblico in sala: portavoce dell'Associazione Venezia Cambia

(Intervento integrale dal minuto 00:52:09 della registrazione dell'incontro)

Il portavoce ha introdotto il suo intervento sottolineando come, in ambito urbanistico, sia fondamentale definire l'insieme delle aree interessate da uno specifico intervento di trasformazione. Nel caso dell'aeroporto Marco Polo, ha evidenziato pertanto la necessità di far sì che il Masterplan si rapporti con la sua area di interesse, ed in particolare con la città di Venezia, che ha definito una città fragile e assediata dal turismo. Il portavoce ha quindi chiesto di porre un limite per ridurre i voli in entrata, in modo da salvaguardare l'insieme del territorio veneziano.

Intervento dal pubblico in sala: portavoce dell'Associazione CRIA AVE (Associazione dei Cittadini per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia)

(Intervento integrale dal minuto 00:57:38 della registrazione dell'incontro)

L'intervento si è concentrato sulle seguenti tematiche: la salvaguardia della salute psicofisica e della qualità della vita dei residenti del territorio veneziano; la salvaguardia dell'ambiente; e la difesa della città di Venezia dall'*over tourism*. Egli ha inoltre riportato alcune problematiche riscontrate quotidianamente dai residenti di cui si fa portavoce, quali l'aumento dell'inquinamento acustico e ambientale, derivato anche dal traffico indotto, automobilistico e acqueo. In conclusione, pertanto, è stato richiesto di limitare le movimentazioni aeree al 2037.

Intervento dal pubblico in sala: portavoce del Comitato Ex Umberto I

(Intervento integrale dal minuto 01:03:32 della registrazione dell'incontro)

La portavoce ha espresso la sua preoccupazione per gli impatti che gli interventi proposti potranno avere su tutto il territorio della Città metropolitana di Venezia. A tal proposito, pertanto, ha fatto emergere alcune problematiche attuali legate alla congestione turistica su tutto il territorio, all'inquinamento, al rumore, alla viabilità

congestionata, e al moto ondoso che mette a rischio la tenuta stessa della città di Venezia. In una situazione ritenuta già molto critica, la portavoce ha evidenziato come sia un controsenso parlare di sostenibilità quando gli interventi proposti mirano ad aumentare ulteriormente i flussi di traffico in entrata.

I temi emersi dai tavoli di confronto

Al termine delle presentazioni e degli interventi, il pubblico ha partecipato alla discussione in tavoli di confronto, sia in presenza che online, dove, con il supporto di facilitatori e facilitatrici, sono state elaborate 45 domande e 10 osservazioni.

I facilitatori e le facilitatrici hanno trasmesso le domande e le osservazioni a una regia centrale che le ha aggregate per temi omogenei, insieme alle domande pervenute nell'incontro precedente inerenti alle stesse tematiche, quali:

- L'intermodalità
- L'accessibilità all'aeroporto
- Il nuovo collegamento ferroviario e la stazione
- La classificazione dell'aeroporto
- Le infrastrutture di volo
- Gli interventi dell'area Cargo
- Il vertiporto
- La sicurezza
- La gestione della fase realizzativa
- Il progetto e le variazioni delle stime di traffico
- Il dibattito pubblico e le prossime fasi

Di seguito vengono riportate le **osservazioni** raccolte, che non sono state inserite nei temi sopra elencati.

1. Il progetto per essere davvero sostenibile dovrebbe comprendere la tutela della laguna e l'impatto sulla viabilità acqua che si riversa su tutti i canali della città. Tale argomento non dovrebbe essere analizzato a corollario ma essere affrontato con analisi e soluzioni idonee integrando lo studio dei Terminal acquei

e dei controlli con la progettazione attuale perché l'aeroporto fa parte della città di Venezia;

2. Non è stato colto l'aspetto della mobilità di Venezia, caratterizzata da un sistema di mobilità lento dato dalla presenza dell'acqua. Inoltre, mancano i dati di comparazione tra il volume di passeggeri trasportati tra i droni che portano 2 persone contro le 1500 persone che possono essere portate dai motoscafi a basso impatto ondoso;
3. Si ribadisce che la tematica del traffico nautico e del moto ondoso, non deve essere "scaricata" all'agenzia di trasporto locale, ACTV, non è un problema extra SAVE ma deve essere affrontato dalla progettazione e dagli studi che si stanno attualmente sviluppando, e non in un secondo momento;
4. Il masterplan promuove un concetto di sostenibilità ambientale e poi però accetta la possibilità che il privato possa recarsi all'aeroporto con la propria autovettura e dunque un aumento dei parcheggi per le auto che accedono all'aeroporto (2300 posti). Dunque accetta un'ulteriore congestione di traffico da e verso l'aeroporto;
5. Si parla di compatibilità ecologica ma poi si parla di fare sparire la zona a bordo del campo di atterraggio in laguna per effettuare un interrimento che servirà ad evitare i pericoli di impatto degli uccelli con gli aerei. In pratica, il masterplan modifica l'ambiente circostante (in questo caso la laguna) alle proprie esigenze mentre bisognerebbe fare il contrario per l'idea di sostenibilità. Tra l'altro, ci sono tre leggi speciali che governano qualsiasi trasformazione della laguna. La relazione del masterplan non accenna mai alle leggi speciali che governano la trasformazione della laguna;
6. Si ritiene necessario un monitoraggio degli impatti e delle conseguenze delle emissioni degli aerei, con stazioni di rilevamento, centraline e dati aggiornati accertabili, poste nelle aree più sensibili (parco di San Giuliano e Zona Tessera) e nelle arterie di traffico principali anche a Mestre, sulla cui base monitorare la frequenza dei voli e decidere come e quando eventualmente diminuirli;

7. Un intervento di questo livello pone degli impulsi all'urbanistica di una città sotto il mirino dell'UNESCO e priva di uno strumento urbanistico aggiornato. L'approccio progettuale al piano non tiene in considerazione i principi della legge speciale di Venezia, ovvero la sperimentabilità, la gradualità e la reversibilità, che sono stati la base di ogni singolo intervento su questo territorio;
8. Iper-turismo e inquinamento sono i due temi che preoccupano maggiormente perché la situazione critica andrà solo a peggiorare;
9. Nel progetto ci sono degli interventi di miglioramento ritenuti importanti e utili (ad esempio le azioni per incentivare la mobilità sostenibile) ma sarebbe importante non spingere ad aumentare l'offerta di traffico che porterà alle conseguenze sopracitate;
10. Manca l'Amministrazione pubblica dentro al progetto dell'aeroporto e si percepisce una barriera tra questa e l'aeroporto. Sembra che l'Amministrazione metropolitana si sia astenuta da questo progetto. Ci deve essere una progettazione condivisa attraverso anche l'utilizzo di tavoli appropriati volti a condividere la progettazione e programmazione del territorio con la cittadinanza, le cui proposte e idee sono importanti e devono essere tenute in considerazione.

Domande e risposte

Al termine della discussione, il coordinatore ha posto ai/le relatori/trici le domande pervenute sul tema dell'incontro. Le domande rimaste inevase per il tempo limitato a disposizione riceveranno risposta scritta da SAVE Spa e saranno consultabili sul sito dedicato al dibattito. Le domande riguardanti argomenti diversi da quello dell'incontro troveranno risposta durante l'incontro dedicato al relativo tema secondo il calendario consultabile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/partecipa/>.

Intermodalità

- 1. Si chiede come viene affrontato l'impatto dei flussi di viaggiatori che si trasferiscono da Venezia all'aeroporto via mare (la conseguenza che preoccupa è il moto ondoso). È stato considerato un trasporto Tronchetto-**

Aeroporto con navetta elettrica per non gravare la situazione via mare?

(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)

- 2. Quali sono le azioni che può fare l'aeroporto per migliorare l'intermodalità e i servizi pubblici a beneficio del cittadino?** *(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)*
- 3. Il Trasporto Veloce avverrà direttamente dall'aeroporto da Piazzale Roma? Ci sarà un interscambio? La possibilità di avere un trasporto alternativo a quello via acqua dipende dalla possibilità di avere un collegamento diretto e rapido dall'aeroporto alla città.**
- 4. Perché non ci si concentra di più sulla gestione digitale del flusso dei passeggeri e non solo su soluzioni un po' troppo tradizionali come il treno e/o l'auto? Così facendo potremmo consentire al singolo passeggero di interagire con un sistema centrale che pianifichi il suo arrivo dall'aeroporto alla destinazione finale. Avete pensato allo sviluppo di una infrastruttura informatica interna all'aeroporto che supporti queste potenzialità?**
- 5. È possibile avere informazioni più dettagliate del terminal acqueo e di come verrà regolato e monitorato il traffico (con inserimento di eventuali paline elettriche per taxi elettrici)?**

Risposte

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha risposto in maniera complessiva alle prime cinque domande sul tema dell'intermodalità, spiegando come vi siano alcune azioni che possono essere portate avanti dal gestore per supportare e favorire un determinato tipo di mobilità, ma che nonostante ciò vi sia la necessità di interfacciarsi con gli enti che gestiscono i servizi. Infine, ha sottolineato l'importanza di creare un'alternativa al trasporto via acqua, creando dei trasporti rapidi alternativi di collegamento alla città di Venezia.

Corrado Fischer (SAVE Spa), inoltre, è intervenuto al fine di ricordare che in seguito al dibattito pubblico vi sarà un iter che porterà all'autorizzazione del Masterplan 2037, ove vi sarà l'opportunità di scambio e discussione rispetto a tali tematiche.

Davide Bassano (SAVE Spa), infine, ha concluso spiegando in che modo siano state strutturate le strategie di intervento in termini di mobilità sostenibile e, in particolare, di come le azioni proposte si basino sulla volontà di diminuire il consumo di suolo e di incentivare l'utenza a modificare le proprie modalità di trasporto da e verso l'aeroporto, in una forma maggiormente sostenibile.

(Risposte integrali dal minuto 1:10:55 della registrazione dell'incontro)

- 6. La congestione del traffico che si verificherà in laguna non è stata presa bene in considerazione da Save. Che studi ha fatto SAVE rispetto a questo? Non c'è nulla di più specifico sull'intermodalità e sull'incentivo a un'intermodalità a basso impatto soprattutto per quanto riguarda la mobilità su acqua, visto che il canale che arriva all'aeroporto è unico.**
- 7. Perché non è stata fatta una simulazione trasportistica dell'aumento del turismo nella città d'acqua dal momento che si prevede un aumento da 3 milioni a 6.6 milioni di turisti annuali?**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto in merito alle domande relative al moto ondoso, spiegando come non siano stati previsti incrementi dei trasporti acquei per raggiungere la città di Venezia e le differenti destinazioni della laguna. Egli, infatti, ha sottolineato la necessità di preservare la sostenibilità nei confronti del trasporto acqueo. L'intenzione, ha spiegato infine, è quella di incentivare modalità di trasporto alternative per i passeggeri in arrivo all'aeroporto Marco Polo.

(Risposta integrale dal minuto 1:19:56 della registrazione dell'incontro)

Accessibilità all'aeroporto

- 1. È prevista una concertazione con le società di TPL e Città Metropolitana per potenziare il TPL verso aeroporto?** *(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)*

2. **Che tipo di collegamenti ci saranno alla stazione? possiamo immaginare che a Mestre si arrivi in tempi più brevi di quelli attuali (considerando anche il tempo che si impiega a raggiungere la stazione)?**
3. **Il trasporto treno ultraveloce "iper transfer" di cui si parla e che è ad uno studio di fattibilità con una prima tratta che collegherà Venezia a Padova, si chiede se questa soluzione di trasporto innovativo viene in qualche modo contemplato, incluso negli studi di accesso in e out dall'aeroporto**
4. **Dal disegno non è chiaro come i pedoni possano raggiungere le pensiline del trasporto pubblico locale. potreste dare dei chiarimenti in modo alla modalità di uscita pedonale dall'aeroporto? inoltre, il bus che attualmente collega Venezia all'aeroporto sarà mantenuto? da dove entrerà e dove fermerà? (dallo schema a pag.116 del dossier non sembra chiaro**
5. **Che funzioni avranno le aree attualmente occupate dai parcheggi a raso, una volta realizzati i parcheggi multipiano?**
6. **Si può riprendere l'idea di un collegamento diretto con Burano?**

Risposte

Andrea Pillon ha riportato le domande, sottolineando come alle prime due vi si possa trovare risposta all'interno delle presentazioni dei/lle relatori/trici presentate all'inizio dell'incontro.

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha risposto al tema relativo all'organizzazione del trasporto pubblico locale all'interno del sedime aeroportuale (domanda n.4). L'architetto ha spiegato che attualmente è stata effettuata una pianificazione di massima attraverso degli schemi di progetto e che, in seguito all'approvazione del Masterplan vi saranno delle specifiche fasi di progettazione di dettaglio delle opere vere e proprie che definiranno l'esatta ubicazione e i disegni dei diversi elementi. In seguito, Sartor ha trattato il tema dei parcheggi (domanda n.5) spiegando come i parcheggi multipiano saranno ubicati dove attualmente sono situati i parcheggi a raso.

Intervento dal pubblico in sala: un partecipante ha integrato la domanda relativa ai collegamenti con Burano (domanda n.6), chiedendo se si possano prevedere dei collegamenti diretti in alternativa a quello attualmente previsto con il Montiron.

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha ribadito come il collegamento non sia di competenza del gestore aeroportuale. Ciò nonostante vi è la previsione di attrezzare la Darsena con aree destinate ai servizi di trasporto pubblico, dove potrebbe eventualmente essere immaginato un servizio di collegamento con Burano.

Corrado Fischer (SAVE Spa), inoltre, ha sottolineato che il Masterplan si attenga a quanto definito dalla Convenzione con il Comune e di come queste scelte esulino dalle competenze e dalla capacità di pianificazione del gestore.

Davide Bassano (SAVE Spa), infine, è intervenuto per rispondere in merito al quesito relativo all'*iper transfer* (domanda n.3), spiegando come attualmente non si sia a conoscenza dello stato di avanzamento di tale progetto. Ad ogni modo, l'ingegnere ha spiegato che tutti gli interventi che possono favorire una mobilità collettiva risulteranno in linea con quanto auspicato dal Masterplan al 2037.

(Risposte integrali dal minuto 1:21:52 della registrazione dell'incontro)

Nuovo collegamento ferroviario e stazione

- 1. Si può pensare a un posizionamento della stazione sotto il terminal e non dove è prevista attualmente, per ridurre i tempi di collegamento?.**
- 2. Perché Save accetta un progetto di stazione che sarà irrealizzabile anche dal punto di vista tecnico?**
- 3. Progetto stazione di RFI: Questa insiste sul sedime aeroportuale, che è proprietà di Save. Se RFI dice "voglio fare una stazione nel sedime aeroportuale" Save ha comunque la possibilità di mettere voce sul progetto per cui non può far finta di non avere parola sulla linea ferroviaria demandando qualunque responsabilità a RFI. Si chiede maggiore trasparenza rispetto a questa questione.**

4. C'è uno studio specifico sulla mobilità e su come questa si modificherà a anche a fronte dell'intervento della nuova stazione? RFI ha fatto elaborati specifici?

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) è intervenuto spiegando come il progetto della stazione ferroviaria sia in capo ad RFI, Trenitalia e Italferr. L'ingegnere ha sottolineato come il Masterplan abbia recepito il progetto e come il gestore stia dialogando con gli enti responsabili per quanto riguarda gli impatti sul sedime aeroportuale. Inoltre, Fischer ha spiegato come il sedime non sia proprietà di SAVE Spa ma di ENAC, che ha firmato una convenzione con RFI in merito alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria.

Davide Bassano (SAVE Spa) ha aggiunto come sia ritenuto un fattore positivo il fatto di collegare l'aeroporto con il servizio ferroviario, in quanto tale operazione potrà ulteriormente ampliare il bacino di utenza dell'aeroporto.

(Risposta integrale dal minuto 1:28:32 della registrazione dell'incontro)

Classificazione dell'aeroporto

- 1. Sono previste funzioni da Airport City per Mestre e per la Laguna, anche se questo comporterebbe una diversa progettazione delle infrastrutture?**
(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) ha spiegato come non sia stato previsto un tale intervento, dal momento che l'aeroporto risulta molto vicino al centro urbano della città di Mestre.

Intervento dal pubblico in sala: il partecipante che aveva posto la domanda nell'incontro precedente è intervenuto spiegando come non parlasse di Airport City nelle vicinanze dell'aeroporto, ma che poneva la domanda in termini di distretto business situato nell'area urbana di Mestre collegato con l'aeroporto, con la conseguente progettazione della stazione ferroviaria al di sotto del terminal.

Davide Bassano (SAVE Spa) ha quindi integrato la risposta spiegando come l'assetto dell'aeroporto di Venezia non permetta interventi di questo tipo.

(Risposta integrale dal minuto 1:32:14 della registrazione dell'incontro)

Infrastrutture di volo

- 1. Come sono stati considerati i rischi legati agli incidenti, con un traffico così più elevato, soprattutto in caso di manutenzione della pista senza realizzarne un'altra?** *(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)*
- 2. Per quale motivo le due piste non sono state messe in condizione di servire l'aeroporto contemporaneamente e in sicurezza (esclusa l'opzione della nuova pista)? Si ritiene che gli investimenti fatti per la taxiway nel masterplan precedente siano un'occasione persa.** *(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)*
- 3. Domanda Masterplan lungo termine 2037-52 (che Save chiama "4 FASE" al raggiungimento dei 41 mln): Dando per scontato che la terza pista si farà, dove saranno localizzate la pista e l'area cargo? Che fine farà la frazione di Ca Noghera (la striscia di terra tra sedime aeroportuale e aerea degli impianti tecnologici a N-E)? Come si fa a garantire che Save non costruisca la terza pista?**
- 4. Dando per scontato che la terza pista si farà (nel lungo termine), dal momento che l'acqua si sta abbassando, perché non si può pensare di sviluppare la pista in laguna (in barena) anziché in entroterra?**

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) rispondendo al tema legato agli incidenti e alla sicurezza (domanda n.1) ha spiegato come vi siano delle normative precise legate alla *safety* che devono essere rispettate e che comportano una continua analisi dei rischi legati agli incidenti. Qualsiasi intervento, infatti, dovrà sempre rispettare i canoni di sicurezza imposti. Rispetto alla manutenzione della pista, invece, ha spiegato come sia possibile usufruire della pista secondaria. In seguito, Fischer ha spiegato che la normativa non permette di utilizzare le due piste in contemporanea (domanda n.2) dal momento che

non rispettano la distanza indicata dalla normativa. Infine, ha ricordato (domanda n.3) che attualmente la previsione viene fatta sull'orizzonte 2037 e non vi sia in alcun modo la previsione di una terza pista, di interventi che impatterebbero sulla frazione di Ca Noghera o di sviluppi di nuove piste sulla laguna.

Davide Bassano (SAVE Spa) infine è intervenuto in merito all'ultima domanda spiegando che la laguna è situata in una zona SIC ZPS, ovvero in un sito di interesse comunitario tutelato, che non consentirebbe in alcun modo un tale intervento.

(Risposta integrale dal minuto 1:37:06 della registrazione dell'incontro)

Interventi area Cargo

- 1. Lo sviluppo cargo nell'area in ampliamento prevista è stato valutato come sufficiente come modalità di trasporto?**
- 2. si è parlato solo di passeggeri, ma quanto aumenterà il traffico cargo?**

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) ha risposto spiegando come il Masterplan tratti una pianificazione e che, ogni quattro anni, andranno analizzati gli sviluppi effettivi del traffico, le necessità, gli interventi realizzati e quelli previsti, in modo da procedere ricalibrando le azioni da portare avanti. Rispetto al tema del cargo, Fischer ha mostrato come sia stato considerato un forte aumento e un grande sviluppo, riportando ai dati riportati a pagina 78 del dossier di progetto caricato sul sito del dibattito pubblico.

(Risposta integrale dal minuto 1:42:52 della registrazione dell'incontro)

Vertiporto

- 1. Con riferimento al vertiporto e alla mobilità avanzata, si possono conoscere quali saranno le infrastrutture di destinazione di persone e merci? (Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)**

2. E stato considerato l'inquinamento acustico dovuto al vertiporto che riteniamo sia troppo vicino all'abitato e quindi pericoloso?
3. Il vertiporto è una cosa interessante che certamente partirà. Si è calcolato il traffico di questo tipo di mobilità? Saranno velivoli gestiti dall'aeroporto o da compagnie private? C'è la programmazione delle altre piazzole intorno o in rete con quella prevista in aeroporto?
4. Quali aree sono previste per gli atterraggi dei mezzi in partenza dai vertiporti? E stata valutata anche una possibile stazione Air side?
5. Sono state individuate le stazioni di arrivo dei velivoli di trasporto persone che partiranno dal vertiporto e, in caso positivo, dove sono state individuate?
6. Con riguardo al trasporto delle merci attraverso vertiporto, si è pensato alla gestione logistica di carico e scarico delle merci all'interno dell'aeroporto?
7. Come si pensa di far atterrare e girare i veicoli/droni in centro Venezia?
8. Timore che il vertiporto sia più rumoroso di quello che è. Ci sono studi sulla rumorosità del vertiporto?

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) ha risposto in maniera complessiva alle domande relative al vertiporto. Innanzitutto ha ribadito come in centro a Venezia vi sia una "no fly zone" totale e che pertanto non si sia mai immaginato di far atterrare i velivoli in città (domanda n.7), ma che tali collegamenti siano stati ipotizzati per il raggiungimento delle isole (domanda n.1).

Giuseppe Perta (SAVE Spa) è invece intervenuto rispetto al tema dell'inquinamento acustico (domanda n.2) ritenendolo un tema molto delicato, spiegando come non vi sia un prototipo certificato di tali mezzi, ma che l'attenzione generale è quella di renderli il meno impattanti possibili.

Corrado Fischer (SAVE Spa) per rispondere alle altre domande ha ricordato come si sia ancora in fase di pianificazione generale degli interventi e che le aree di atterraggio sul territorio verranno definite in un secondo momento.

(Risposta integrale dal minuto 1:47:04 della registrazione dell'incontro)

Sicurezza

- 1. Quali iniziative si intendono promuovere per la sicurezza contro i rischi dettati dal terrorismo e/o bellico se con questo investimento l'aeroporto diventa un hub strategico?** *(Domanda raccolta durante l'incontro del 5 maggio)*

Alla domanda sul tema della sicurezza il gestore risponderà in forma scritta.

Gestione della fase realizzativa

- 1. Com'è pensata la gestione del cantiere? come verranno gestiti i flussi di cantiere (mobilità derivata dagli interventi)? E, nello specifico come si prevede la gestione delle terre rocce da scavo?**

Alla domanda sul tema della gestione della fase realizzativa il gestore risponderà in forma scritta.

Il progetto e le variazioni delle stime di traffico

- 1. Si è certi che l'intervento sarà "per sempre"? Se aumentassero i flussi passeggeri è pensato qualche riconfigurazione del progetto?**
- 2. Sono previsti step in cui si rivede o modifica il progetto in base ai cambiamenti oggi non ipotizzabili, sia relativi ai flussi ma anche all'evoluzione tecnologica, fatti calamitosi o non immaginabili com'è stato il Covid ?**
- 3. Se la previsione di aumento del traffico aereo non si dovesse verificare in modo sostanziale cosa succede? Il Piano è modulare in modo sufficiente da**

poter essere ricalibrato agli eventi esterni che possono la domanda di trasporto aereo? Come il masterplan si adatta all'effettivo sviluppo della domanda? Il progetto potrebbe procedere per step?

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) spiegando come vi siano delle prassi consolidate nel modo di agire, investire e costruire in concerto con ENAC, che possono rispondere a tutte le domande riportate. Ha ribadito inoltre che ogni quattro anni si dovrà riflettere su quanto fatto e su come proseguire con gli interventi previsti, e che sia possibile effettuare delle modifiche sempre restando in linea con le intenzioni del Masterplan approvato. Per quanto riguarda la disponibilità di nuovi spazi, Fischer ha spiegato che bisognerebbe procedere nuovamente con l'intero iter autorizzativo.

(Risposta integrale dal minuto 1:51:14 della registrazione dell'incontro)

Dibattito Pubblico

- 1. Nel momento della valutazione di impatto ambientale saranno valutate anche altre opzioni, ovvero, come entreranno nella procedura di VIA gli input che si stanno rilevando nel processo di dibattito pubblico? Come entrerà tutto ciò anche nel dossier?**

Risposte

Andrea Pillon ha risposto spiegando che da normativa sia la relazione conclusiva del coordinatore sia il dossier di progetto faranno parte della documentazione nelle successive fasi di progettazione, tra cui la valutazione di impatto ambientale, la ridefinizione del Masterplan e la revisione di ENAC punto di vista tecnico. Tutte le domande e le osservazioni pervenute verranno raccolte in una tabella sinottica, a cui il proponente dovrà rispondere.

(Risposta integrale dal minuto 1:54:31 della registrazione dell'incontro)

- 2. Dov'è il governo del territorio? Dove sono il Comune, la Regione? Perché non sono presenti a questi incontri?**

3. **Le amministrazioni limitrofe a Venezia partecipano e se sì, quando?**
4. **Come mai il Comune di Venezia non è presente? Questo masterplan ha un impatto notevolissimo sulla città di Venezia, dovrebbe essere protagonista del DP. L'altra assenza strana è quella dei proprietari dei fondi di Save, che fino a qualche anno fa era una public company mentre ad oggi le azioni sono state acquisite da un fondo tedesco e da un fondo francese. Dovrebbero essere più espliciti sull'esigenza di aumentare i profitti.**

Risposte

Andrea Pillon ha risposto dicendo che la Regione, il Comune come tutte le istituzioni sono state invitate agli incontri e alla discussione sul tema dello sviluppo dell'aeroporto di Venezia. Inoltre, ha spiegato che attualmente sono in corso degli incontri con i Sindaci dei comuni del territorio.

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto all'ultima domanda pervenuta spiegando che l'importante è il confronto sul progetto del Masterplan, sul quale si vuole concentrare la discussione.

Corrado Fischer (SAVE Spa) ha concluso ricordando che il proponente dell'opera di sviluppo è ENAC e che SAVE Spa, come gestore, sia l'ente incaricato dello sviluppo del Masterplan.

(Risposta integrale dal minuto 1:55:55 della registrazione dell'incontro)

Conclusione

Infine, il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico.

Terzo incontro pubblico

Aeroporto Venezia: transizione energetica e strategie di sostenibilità

Giovedì, 25 maggio 2023

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/25-05-report/>. Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.

Giovedì 25 maggio 2023, dalle 17.00 alle 20.00, si è tenuto presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace il **terzo incontro pubblico dedicato alla transizione energetica e le strategie di sostenibilità**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di **65 persone**, di cui 34 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 31 in presenza.

La sessione plenaria

Il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione e modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230525-Coordinatore.pdf>*). In seguito, è stata data la parola al relatore, **Davide Bassano** (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa), che ha illustrato i temi relativi alle strategie di sostenibilità comprese nel Masterplan 2023-2037.

Davide Bassano (SAVE Spa), Strategia di sviluppo sostenibile: la transizione energetica

(Intervento integrale dal minuto 00:09:24 della registrazione dell'incontro)

Davide Bassano ha introdotto il suo intervento sottolineando in primo luogo come a livello europeo siano stati stanziati finanziamenti consistenti e si stiano promuovendo diverse iniziative per accelerare la transizione energetica nel settore dell'aviazione. L'ingegner Bassano, infatti, ha sottolineato come l'adozione di biocombustibili e biocarburanti sia una delle priorità per ridurre le emissioni di carbonio in atmosfera. A tal proposito, Bassano ha spiegato come l'aeroporto di Venezia abbia intrapreso un percorso verso la sostenibilità diversi anni fa, ottenendo alcune certificazioni, tra cui la *Airport Carbon Accreditation*, un riconoscimento che valuta l'impatto ambientale degli aeroporti. Tuttavia, è stato mostrato come ancora oggi l'aeroporto dipenda principalmente da combustibili fossili per le proprie esigenze energetiche.

A tal proposito, per ridurre ulteriormente le emissioni, è stato affermato che il Masterplan prevede l'utilizzo di diverse tecnologie sostenibili, quali l'installazione di pannelli fotovoltaici sugli edifici esistenti e sui nuovi fabbricati, o la realizzazione di un parco agrivoltaico. Quest'ultimo, ha spiegato Bassano, consiste nel combinare le tecnologie del fotovoltaico con l'agricoltura senza depauperare il territorio, diminuendo così anche il consumo di suolo. Altre opzioni energetiche sono state prese in considerazione, ha proseguito, come ad esempio la geotermia, con tecnologie che sfruttano il calore proveniente dal sottosuolo per riscaldare o raffreddare i fluidi, o la produzione di idrogeno dal surplus energetico generato dall'impianto agrivoltaico. Infine, ha sottolineato come alcune tecnologie siano state scartate, come ad esempio il solare termico o l'eolico, per ragioni di impatto ambientale, acustico e visivo, per la loro scarsa adattabilità all'impianto esistente, per i vincoli paesaggistici che caratterizzano la laguna, o ancora per le possibili interferenze tra tali tecnologie e l'attività aeroportuale.

L'ingegnere, infine, ha affermato che il Masterplan prevede una crescita graduale dell'uso di fonti energetiche rinnovabili, con l'obiettivo di ridurre in maniera consistente le emissioni entro il 2037. In conclusione, Bassano ha sottolineato che l'implementazione di tali strategie consentirebbe all'aeroporto di Venezia di allinearsi agli obiettivi internazionali di riduzione delle emissioni e di contribuire alla sostenibilità ambientale nel settore aeroportuale.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_transizione_energy_per-incontro-25_05_2023.pdf

Davide Bassano (SAVE Spa), *Strategia di sviluppo sostenibile: aspetti idraulici e ciclo dell'acqua*

(Intervento integrale dal minuto 00:34:48 della registrazione dell'incontro)

L'ingegner Bassano ha poi proseguito con il suo secondo intervento, focalizzandosi sulle strategie di sostenibilità in merito agli aspetti idraulici e al ciclo dell'acqua. In primo luogo, Bassano ha evidenziato come nel piano di sviluppo precedente, il Masterplan 2021, fossero già stati inclusi degli interventi per migliorare la sicurezza idraulica e la gestione della risorsa idrica, spiegando come però le linee progettuali siano state ulteriormente potenziate e sviluppate nel nuovo Masterplan al 2037. In particolare, Bassano ha spiegato che il nuovo Masterplan dell'aeroporto si concentra su tre linee guida: la sicurezza idraulica, il miglioramento delle acque di scarico e il potenziamento del riutilizzo delle acque.

In termini di sicurezza idraulica sono così stati presentati l'assetto idraulico attuale dell'aeroporto e del bacino di bonifica del Cattal, le opere già realizzate e gli interventi previsti fino al 2037. Per quanto riguarda invece il miglioramento della gestione delle acque di scarico, è stato illustrato l'intervento già realizzato relativo all'installazione di un nuovo depuratore, che con le sue caratteristiche tecniche avanzate ridurrà il prelievo di acqua potabile per diversi utilizzi nell'aeroporto. In futuro, ha spiegato, il depuratore potrebbe essere rilocato in una nuova area destinata agli impianti tecnologici, in modo da liberare spazio per altre infrastrutture all'interno del sedime aeroportuale, come attività operative o servizi al passeggero. Per quanto riguarda il riutilizzo delle acque, infine, è stato evidenziato che grazie all'utilizzo del nuovo depuratore e all'installazione di nuove tecnologie, all'interno delle strutture previste si potrà risparmiare l'utilizzo di acqua potabile per scopi come i servizi igienici o usi industriali.

In conclusione, Davide Bassano ha mostrato da un punto di vista quantitativo la riduzione del consumo della risorsa idrica in seguito alla realizzazione degli interventi previsti dal Masterplan 2023-2037.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_idraulica_DP_revDT_02_per-incontro-20230525.pdf

In seguito alle presentazioni di SAVE Spa, è stato dato spazio ad alcuni interventi programmati del pubblico in sala, che vengono riportati di seguito in forma sintetica.

Intervento programmato: Laura Latini

(Intervento integrale dal minuto 00:53:52 della registrazione dell'incontro)

Laura Latini, ha letto un documento, firmato da 25 associazioni e 4 liste e/o partiti delle quali si è fatta portavoce, intitolato "Il Masterplan dell'aeroporto di Venezia non è sostenibile". All'interno del documento viene espressa la preoccupazione riguardo alle scelte per lo sviluppo dell'aeroporto, in particolare in merito all'aumento dei movimenti annui dei passeggeri, spiegando come questo comporterebbe molteplici ricadute negative sulla città di Venezia e sulla salute dei residenti. Alcuni punti critici evidenziati includono l'aumento del turismo diretto a Venezia, l'incremento del traffico di taxi acquei e l'impatto acustico e ambientale dovuto agli atterraggi e decolli. Inoltre, è stata anche sollevata la questione dell'inquinamento a terra, dell'abbattimento di alberi per creare nuove aree destinate ai parcheggi e le normative relative ai vertiporti. In conclusione, si è suggerito di stabilire un limite alle movimentazioni degli aerei, come già fatto per altri aeroporti, sottolineando l'importanza di non recare danno alla salute, all'ambiente e alla sicurezza.

Di seguito vengono riportate le associazioni che hanno sottoscritto il documento: CRIAAVe - Cittadini per la riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia, Ecoistituto del Veneto Alex Langer, Medicina Democratica, Amico Albero, Comitato Parco Bissuola, VeneziaAmbiente, Comitato Ex Umberto 1° Bene comune, Forum dell'aria, Adesso!, Urbanistica Democratica, Italia Nostra, Venezia Cambia, WWF, Movimento dei consumatori-Venezia, P.E.R. Venezia Consapevole ETS, Lipu, Ecogarden Orto Arcobaleno, Alberi in Comune, ISDE Medici per l'ambiente, Comitato Viva Petrosto, Assoc. Parole di Carta, Cittadini contrari allo Smart Control Room, Cub Trasporti, AmbienteVenezia; e inoltre le liste o partiti: Tutta la città insieme, Movimento 5 Stelle, Unione popolare, Verdi progressisti.

Intervento programmato: Monica Coin, Tuttalacittàinsieme

(Intervento integrale dal minuto 01:04:29 della registrazione dell'incontro)

La partecipante ha iniziato il suo intervento definendo la sostenibilità come la capacità di soddisfare i bisogni della generazione presente senza compromettere quelli delle generazioni future. Ha così mosso una critica nei confronti del piano di sviluppo dell'aeroporto di Venezia, sottolineando come esso porterà a un aumento dell'inquinamento, del rumore, del turismo, del traffico e dei parcheggi. A tal proposito, poi, ha proseguito esprimendo la sua contrarietà nei confronti della narrazione fatta circa il tema della sostenibilità e degli interventi proposti dal Masterplan, sostenendo l'importanza della responsabilità sociale delle imprese nei confronti del territorio in cui operano.

Intervento programmato: Michele Boato, cittadino

(Intervento integrale dal minuto 01:09:18 della registrazione dell'incontro)

Il partecipante, in primo luogo, ha sottolineato come il concetto di "emissioni zero" possa essere fuorviante dal momento che si riferisce solamente al comparto energetico, mentre gli aerei in decollo producono la maggior parte delle emissioni. In seguito, ha chiesto il motivo per il quale non si sia tenuto conto dell'impatto del traffico aereo in laguna, sostenendo che il terminal di Tesserà dovrebbe diventare pubblico anziché privato. Infine, dopo un inciso relativo alla rimozione degli alberi presenti e alla riduzione dei volumi d'acqua impiegati dall'infrastruttura, ha concluso chiedendo che l'incontro specialistico rivolto alle associazioni e ai comitati si possa tenere in presenza e non online.

Intervento programmato: Luigi Muffato, cittadino

(Intervento integrale dal minuto 01:13:09 della registrazione dell'incontro)

Il partecipante ha preso la parola spiegando che a suo parere l'aumento dei voli previsto dal Masterplan potrebbe generare due ordini di problemi: il primo relativo alla pressione turistica sul centro storico di Venezia, ritenuta già ad oggi insostenibile; mentre il secondo nei confronti dell'area circostante l'aeroporto, con il conseguente incremento

dell'inquinamento acustico e atmosferico. In seguito, parlando delle opere di mitigazione possibili, ha proposto la creazione di una vasta zona boschiva attorno all'aeroporto come azione concreta per attenuare il rumore, l'inquinamento e migliorare il paesaggio. Infine, ha concluso auspicando una stretta collaborazione tra SAVE Spa, la Città metropolitana di Venezia e i Comuni circostanti al fine di promuovere un'azione di mitigazione ambientale più ampia.

Intervento programmato: Markus Hedorfer, Vicepresidente Consiglio Europeo degli Urbanisti

(Intervento integrale dal minuto 01:21:13 della registrazione dell'incontro)

Markus Hedorfer è intervenuto al fine di presentare un manifesto approvato quattro anni fa sul tema della pianificazione in ambito aeroportuale. A tal proposito ha riassunto i 10 principi fondamentali relativi al rapporto tra aeroporti e città in Europa, tra cui la sostenibilità ambientale, l'integrazione multimodale, la riduzione della mobilità automobilistica, il monitoraggio della qualità dell'aria e del rumore, l'integrazione tra i piani territoriali strategici e i piani della mobilità, e il partenariato tra autorità e portatori di interesse. In seguito, ha specificato che, per quanto riguarda la sfera di diretta competenza di SAVE Spa, i diversi criteri del manifesto risultano essere rispettati all'interno del Masterplan, alcuni anche in maniera esemplare. Allo stesso tempo, ha sottolineato la necessità di una maggiore co-pianificazione tra il gestore e gli enti territoriali, evidenziando anche l'importanza di coinvolgere pianificatori territoriali. Infine, ha evidenziato come, a suo parere, qualora non si dovessero trovare soluzioni adeguate in termini di pianificazione integrata e concertata del territorio potrebbero verificarsi conseguenze negative in termini di sostenibilità, ad esempio nei confronti della riduzione dell'utilizzo dell'auto privata o la riduzione dei parcheggi.

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) è intervenuto prima della sessione di discussione al fine di rispondere brevemente ad alcuni punti emersi durante gli interventi del pubblico. In particolare, ha precisato che solo quattro turisti in arrivo su dieci visitano la città storica di Venezia e che in termini di calcolo delle movimentazioni essi vengano contati due volte

poiché partono e arrivano. Ciò significa che l'aeroporto contribuisce a far visitare Venezia a 2,4 milioni di visitatori all'anno, con una previsione di quattro milioni entro il 2037. Riguardo ai vertiporti e ai multicotteri, inoltre, ha precisato come non si tratti di mezzi inquinanti dal momento che sono alimentati a idrogeno o per mezzo di motori elettrici. Inoltre, ha risposto in merito agli interventi sulle stime di traffico presenti nel piano di sviluppo di SAVE Spa, spiegando che i dati si possono consultare sul sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Infine, ha parlato della rimozione degli alberi di cui si è fatta menzione, ricordando l'intenzione di piantarne 378 come compensazione.

(Risposta integrale dal minuto 1:30:49 della registrazione dell'incontro)

I temi emersi dai tavoli di confronto

Al termine delle presentazioni e degli interventi, il pubblico ha partecipato alla discussione in tavoli di confronto, sia in presenza che online, dove, con il supporto di facilitatori e facilitatrici, sono state elaborate 46 domande e 7 osservazioni.

I facilitatori e le facilitatrici hanno trasmesso le domande e le osservazioni a una regia centrale che le ha aggregate per temi omogenei, quali:

- Analisi svolte e dati raccolti
- Transizione energetica, fabbisogno dell'aeroporto e parco agrivoltaico
- Sostenibilità idraulica
- Rapporto con il verde pubblico
- Sostenibilità e incentivo del trasporto pubblico
- Rapporto con la fauna locale
- Impatto ambientale del trasporto lagunare
- Tipologia di aerei utilizzati ed emissioni
- Sostenibilità sociale
- Mitigazione e compensazione
- Il dibattito pubblico

Di seguito vengono riportate le **osservazioni** raccolte:

1. Non si sente parlare di riduzione in nessun ambito. Non si sentono dati e nessuna proiezione futura. I numeri parlano ma non si vedono;
2. Si suggerisce di riprendere il progetto della linea di gronda, per raccordare la ferrovia all'aeroporto in maniera ottimale;
3. Trovo inappropriato che il progetto della ferrovia, in gran parte sotterranea, non venga incluso in questo dibattito pubblico perché questa ferrovia pone problemi di sostenibilità che potevano/dovevano essere discussi in questa sede;
4. Se avessimo un'area nuova disposizione, e se potessimo progettare tutto da zero probabilmente potremmo fare anche meglio, ma dobbiamo fare i conti con quello che abbiamo. L'aeroporto insiste su una zona tutelata, quindi alcune attività non possono proprio essere realizzate, e questo va tenuto di conto;
5. Si appoggiano le proposte fatte di aumento della zona boscata attorno alla struttura/tampone alberato che permette: attenuazione del rumore, attenuazione dei carichi gassosi rilasciati dagli aeromobili e dei carichi di particelle, produzione di biomassa ad uso energetico;
6. Tra le opere di compensazione deve essere compreso anche un progetto di percorso in sicurezza per pedoni e ciclisti lungo la statale dal centro di Tessera verso l'aeroporto e dall'aeroporto verso Mestre;
7. Si elogia il metodo di lavoro di questo dibattito pubblico.

Domande e risposte

Al termine dei tavoli di confronto, il coordinatore ha innanzitutto posto ai/le relatori/trici le domande pervenute durante gli incontri del 5 e del 18 maggio 2023 inerenti al tema della transizione energetica e delle strategie di sostenibilità.

Rapporto del traffico aeroportuale con l'ecosistema

- 1. Viene sottolineata l'importanza della questione "rotte" che incidono negativamente sulla fragilità dell'ecosistema lagunare che è SIC e anche**

parte del Sito UNESCO. Si può pensare di evitare che l'80% dei decolli viri verso est sorvolando la laguna e la città di Venezia?

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) ha risposto sottolineando che la città di Venezia si trova in un'area considerata *no-fly zone*, che implica che gli aerei non possono direttamente sorvolare la città. Inoltre, ha spiegato come le rotte aeree vengano definite da ENAV (Ente Nazionale di Assistenza di Volo), l'ente responsabile del controllo del traffico aereo in Italia, che ha individuato le rotte con il minore impatto acustico per i voli in arrivo su Venezia. Fischer ha concluso spiegando quanto possano essere complessi i ragionamenti relativi agli spostamenti delle rotte attuali.

(Risposta integrale dal minuto 1:35:34 della registrazione dell'incontro)

Produzione energetica

1. A favore di Save per le opere di mitigazione previste (come il fotovoltaico): non potremmo beneficiarne all'interno di una comunità energetica?

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) è intervenuto affermando che, come gestore di un bene pubblico, hanno il divieto di condividere o vendere energia generata dai pannelli fotovoltaici che andranno a installare. Infatti, ha sottolineato come la questione sia di natura amministrativa e che richiederebbe un'eventuale modifica dei regolamenti esistenti.

(Risposta integrale dal minuto 1:37:31 della registrazione dell'incontro)

2. Come si intende aumentare la produzione di energia elettrica?

Risposte

Andrea Pillon ha sottolineato come abbia già risposto l'ingegnere Davide Bassano nel corso della sua presentazione.

Mitigazioni e compensazioni

- 1. Quando saranno ultimate le mitigazioni e compensazioni (camminamento pedonale, insonorizzazione acustica degli edifici, terrapieno vegetativo, trattamento fotocatalitico antismog) che erano previste all'interno del precedente masterplan? Perché non sono state previste scadenze ed eventuali penali?**
- 2. Alcune opere di mitigazione, come il parcheggio e le barriere fonoassorbenti, non dovevano essere già fatte con l'espansione del Terminal 2?**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha preso la parola dicendo che nel prossimo incontro verranno illustrati tutti gli interventi previsti rispetto a tale tema. L'ingegnere, però, ha spiegato come alcuni interventi di mitigazione e compensazione previsti nel precedente Masterplan siano stati completati, altri invece siano ancora in corso di progettazione e che verranno realizzati nel corso del 2024. Pertanto, Bassano ha ricordato che il precedente masterplan ha ancora 5 anni di validità, durante i quali si cercherà di perseguire gli impegni presi e completare le opere previste.

(Risposta integrale dal minuto 1:38:50 della registrazione dell'incontro)

Aumento delle superfici costruite

- 1. Di quanto sarà effettivamente l'aumento del consumo di suolo per la realizzazione della piattaforma del vertiporto e i suoi servizi (compresi vie di accesso)?**

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) ha risposto sottolineando come le stime relative alle dimensioni dell'area destinata al vertiporto siano decisamente contenute, come anche gli interventi relativi alle vie di accesso e ai servizi, che saranno minimali.

Andrea Pillon è intervenuto chiedendo di argomentare anche sul tema delle rotte dal momento che tale domanda è emersa dai tavoli di confronto.

Corrado Fischer (SAVE Spa) ha ripreso quindi la parola spiegando che i multicotteri elettrici avranno gli stessi standard di sicurezza degli aeroplani e degli elicotteri. Infatti,

ha illustrato come essi saranno omologati e certificati secondo le normative previste dall'EASA (Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea) e voleranno solo in condizioni di massima sicurezza. Le rotte dei multicotteri, ha concluso, saranno definite in collaborazione con gli enti responsabili dello studio delle rotte, cercando di evitare il più possibile le zone antropizzate, sulla base della destinazione del drone stesso.

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha integrato la risposta evidenziando come all'interno del dossier di progetto si possano ritrovare i dati e gli schemi relativi alle diverse fasi di realizzazione del vertiporto.

(Risposte integrali dal minuto 1:40:24 della registrazione dell'incontro)

Aeroporto e fauna locale

1. Come è possibile conciliare l'obiettivo di ripopolamento di uccelli lagunari con l'aumento dei voli?

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) è intervenuto dicendo che, durante il prossimo incontro, verranno fatti ulteriori approfondimenti sulla questione della conservazione della biodiversità in ambito lagunare. In seguito, ha menzionato il monitoraggio periodico condotto secondo una prescrizione ministeriale, invitando il pubblico a consultarne i risultati che sono pubblicati online. Tali risultati, ha spiegato, mostrano infatti che la cosiddetta "prateria aeroportuale" e le zone circostanti, che devono rispettare requisiti aeronautici, fungono da rifugio e contribuiscono al ripopolamento di alcune specie caratteristiche. Bassano ha così sottolineato come questo sia un elemento di coesistenza tra l'infrastruttura aeroportuale e l'ecosistema circostante.

(Risposta integrale dal minuto 1:43:25 della registrazione dell'incontro)

Impatto ambientale del trasporto lagunare e possibile aumento del moto ondoso

1. I dissuasori di velocità dei motoscafi erano un altro impegno preso, perché non sono stati installati?

2. Non è stato colto l'aspetto della mobilità di Venezia, caratterizzata da un sistema di mobilità lento dato dalla presenza dell'acqua. Si sono fatte

comparazioni tra i volumi di passeggeri che possono essere trasportati dai droni e quelli trasportabili da motoscafi a basso impatto ondoso?

- 3. Negli studi relativi al Masterplan è stato affrontato il tema del moto ondoso prodotto dal trasporto pubblico diretto all'aeroporto, che potrebbe aumentare con un aumento dei passeggeri diretti all'aeroporto? Sarebbe necessario un confronto con ACTV.**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto all'insieme delle domande pervenute sul tema del moto ondoso e del trasporto lagunare, specificando come il tema del moto ondoso non riguardi direttamente l'aeroporto, ma come esso sia un problema che coinvolge l'intero traffico acqueo e la laguna nel suo complesso. A tal proposito, però, ha spiegato come fosse stato preso l'impegno di installare dei dissuasori di velocità per i motoscafi e si stesse collaborando con il Comune per migliorare il sistema di regolamentazione del traffico acqueo. Tuttavia, ha proseguito, il sistema di regolamentazione è attualmente ancora in attesa dell'omologazione che consentirebbe di imporre sanzioni efficaci per il superamento dei limiti di velocità. Fino a quando questo sistema non sarà operativo, ha concluso, l'effetto deterrente rispetto al rispetto dei limiti di velocità rimane limitato.

(Risposta integrale dal minuto 1:45:53 della registrazione dell'incontro)

In seguito, il coordinatore ha posto ai/le relatori/trici le domande pervenute durante l'incontro sul tema della giornata. Le domande rimaste inevase per il tempo limitato a disposizione riceveranno risposta scritta da SAVE Spa e saranno consultabili sul sito dedicato al dibattito. Le domande riguardanti temi diversi da quello dell'incontro troveranno risposta durante l'incontro dedicato al relativo tema secondo il calendario consultabile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/partecipa/>.

Analisi svolte e dati raccolti

- 1. Si richiede una maggiore chiarezza nella dichiarazione dei dati di emissioni di pm10, attraverso una mappatura della catena di centraline che monitorano l'area di Parco San Giuliano e Tessera.**
- 2. Il progetto di 500 sonde profonde 200 metri ha considerato bene le interferenze con le strutture geologiche, la messa in comunicazione di falde acquifere e l'alterazione termica del sottosuolo?**
- 3. Sono previsti e calcolati i risparmi energetici degli interventi proposti come strategia di sviluppo, ma quali sono i dati sugli investimenti e benefici e ricadute, proiezioni in termini di riduzione dell'impatto?**
- 4. Si ritiene che non siano fornite informazioni e dati (attuali e previsioni future) riguardo le emissioni e impatto acustico degli aeromobili. Sono previsti degli studi specifici su questo?**
- 5. In base a quali studi previsionali Save sostiene che solo due su 4 passeggeri in arrivo saranno diretti a Venezia centro storico?**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto in primo luogo alla domanda relativa alla mappatura delle centraline di monitoraggio (domanda n.1), affermando che nelle presentazioni fatte durante il dibattito pubblico sono state citate in modo sintetico le principali informazioni e l'iter metodologico utilizzato nello sviluppo degli studi, ma che la documentazione completa, comprensiva di dati e informazioni, è pubblicata integralmente sul sito del dibattito pubblico e può essere consultata liberamente. Inoltre, ha spiegato come da diversi anni siano disponibili online i dati delle centraline di controllo dell'aria presenti nell'area dell'aeroporto, che permettono di valutare e confrontare la qualità dell'aria tra diverse zone. In seguito, ha proseguito spiegando che le 500 sonde situate a una profondità di 200 metri nel sottosuolo (domanda n.2) non generano interferenze con le strutture geologiche né causano alterazioni termiche o messa in comunicazione di falde acquifere. Le sonde, ha proseguito, lavorano con circuiti chiusi e non prelevano né rilasciano acqua, e quindi non generano impatti ambientali. Rispetto al tema degli investimenti previsti (domanda n.3) ha invece ricordato come essi

ammontino a circa 170 milioni di euro. Infine, Bassano trattato il tema degli impatti, illustrando il risparmio di CO2 previsto dagli interventi del Masterplan e la riduzione generale delle emissioni grazie a forme di trasporto maggiormente sostenibili.

(Risposta integrale dal minuto 1:49:50 della registrazione dell'incontro)

Corrado Fischer (SAVE Spa) ha poi preso la parola per rispondere sullo studio previsionale dei passeggeri diretti a Venezia (domanda n.5) spiegando che i dati raccolti derivino da uno studio approfondito condotto attraverso l'analisi delle celle telefoniche. In seguito, Fischer ha sottolineato come l'aeroporto Marco Polo non sia solo l'aeroporto della città di Venezia, ma di tutto il nord-est italiano, evidenziando come i turisti arrivino a Venezia principalmente attraverso altri mezzi di trasporto, quali i bus turistici o il treno.

(Risposta integrale dal minuto 1:55:10 della registrazione dell'incontro)

Davide Bassano (SAVE Spa), infine, ha risposto sul tema dell'impatto acustico (domanda n.4) spiegando che seguirà un ulteriore processo di partecipazione pubblica alle procedure tecniche amministrative previste per il piano di sviluppo, dove verranno valutati in dettaglio gli impatti ambientali, compresi quelli legati alle emissioni e all'impatto acustico degli aeromobili.

(Risposta integrale dal minuto 1:59:06 della registrazione dell'incontro)

Transizione energetica, fabbisogno dell'aeroporto e parco agrivoltaico

- 1. A quanto ammonta l'investimento per la transizione energetica? Si sono già calcolati i risparmi energetici per ciascun settore?**

Risposte

Andrea Pillon ha letto la domanda ricordando come si fosse da poco risposto a tale quesito.

- 2. Save è obbligata a rispettare la normativa sulla riduzione delle emissioni entro il 2030. Non sarebbe il caso di mostrare nelle slide cosa il Masterplan fa oltre a quanto è già obbligatorio?**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto evidenziando l'obiettivo del settore del trasporto aereo di diventare a emissione netta zero entro il 2050, e di come SAVE Spa abbia proattivamente anticipato tale termine al 2030.

(Risposta integrale dal minuto 2:01:58 della registrazione dell'incontro)

- 3. L'aeroporto di Venezia deve essere baricentrico, ma anche al servizio di tutta la zona del nord. Il Masterplan è completo e ambizioso ma dobbiamo porre attenzione agli aspetti di co-pianificazione. L'aeroporto deve essere anche un interlocutore rispetto all'evoluzione del territorio e le tematiche di attualità, sostenibilità e transizione energetica. È in grado l'aeroporto di trainare tutto il territorio su questi temi?**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha preso la parola sottolineando come l'aeroporto di Venezia sia un'opportunità per il territorio che può contribuire alla sostenibilità e alla transizione energetica. Inoltre, ha evidenziato come grazie alle connessioni e ai collegamenti offerti, l'aeroporto possa favorire lo sviluppo delle imprese, delle industrie e del turismo nella Regione.

(Risposta integrale dal minuto 2:03:02 della registrazione dell'incontro)

- 4. Come si è pensato di sopperire al maggiore fabbisogno di energia elettrica determinato dall'aumento degli aeromobili che si muoveranno in *airside*? Ci sarà un potenziamento generale? E se sì, è previsto che gli interventi *landside* siano sufficienti anche per l'*airside*?**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha mostrato come i dimensionamenti energetici del piano di sviluppo aeroportuale tengano conto delle esigenze sia della parte *airside* (piazze di sosta per gli aeromobili) sia di quella *landside* (accessibilità dei passeggeri). Ha inoltre ricordato che si prevede l'utilizzo di energia elettrica da fonti rinnovabili per ridurre l'impatto ambientale.

(Risposta integrale dal minuto 2:04:04 della registrazione dell'incontro)

- 5. Se nella slide relativa alla energia rinnovabile da fotovoltaico, il 40% si riferiva all'approvvigionamento dalla rete, allora come si può dire che le emissioni arrivano a zero nel 2037?**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha evidenziato come, sebbene una parte dell'energia venga ottenuta dalla rete, l'obiettivo emissioni nel 2037 sarà raggiunto poiché l'energia approvvigionata è prodotta da fonti rinnovabili.

(Risposta integrale dal minuto 2:05:06 della registrazione dell'incontro)

- 6. Nell'ottica di creazione di comunità energetiche, si potrebbe pensare di usare il tampone alberato (che si immagina di creare attorno alla struttura) anche per produrre biomassa, per produrre energia elettrica ed energia termica?**
- 7. La produzione energetica da fonti rinnovabili è calcolata sulla base dei consumi dell'aeroporto previsti. Si chiede se l'aeroporto ha pensato di aprirsi al territorio come parte di una comunità energetica e se si potrebbe scambiare o comprare il surplus generato.**

Risposte

Andrea Pillon ha letto le domande sopra citate ricordando come si fosse da poco risposto ai quesiti relativi alla creazione di una comunità energetica territoriale.

- 8. La previsione di un progetto di energia agrivoltaica non è proponibile per la realtà agricola che c'è intorno all'aeroporto. Qual è l'estensione di area agricola esatta che verrà occupata dai suddetti pannelli? La percezione è che tutto ciò sarà estremamente impattante anche rispetto alle coltivazioni agricole che dovranno adeguarsi alla presenza di questi pannelli.**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha ricordato come la soluzione dell'agrivoltaico non alteri il territorio agricolo circostante, ma come esso si possa adattare alle esigenze agricole esistenti. Infatti, ha spiegato che non è necessario modificare la vocazione agricola del

suolo per ospitare i pannelli fotovoltaici, ma che essi vengano situati al di sopra delle colture, favorendole in alcuni casi, ad esempio grazie all'ombreggiatura generata.

(Risposta integrale dal minuto 2:06:20 della registrazione dell'incontro)

Sostenibilità idraulica

- 1. Quando si parla di depuratore, si intende quello esistente con una implementazione? Dove si possono trovare i dati più specifici relativi agli elementi e alle modalità di trattamento esistente e implementati?**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto dicendo come tutti i dati tecnici e le informazioni dettagliate sul trattamento delle acque possano essere consultati nel sito web del dibattito pubblico. Inoltre, ha spiegato come il depuratore sarà in grado di gestire il flusso dei passeggeri fino intorno al 2030, ma che oltre a questo periodo sarà necessario riposizionare l'impianto per soddisfare la domanda futura di trattamento.

(Risposta integrale dal minuto 2:08:07 della registrazione dell'incontro)

Rapporto con il verde pubblico

Il coordinatore Andrea Pillon ha spiegato che i temi emersi sul rapporto con il verde pubblico verranno trattati nel prossimo incontro, previsto in data 1° giugno 2023, dedicato a "Il Masterplan e il territorio".

Sostenibilità e incentivo del trasporto pubblico

- 1. L'aeroporto di Heathrow prevede una drastica riduzione notturna dei voli, a Perth la metro sostenibile collega l'aeroporto alla città, a Rotterdam ci sono navette e elettriche. Qui invece si aumentano i parcheggi? Non è un controsenso?**
- 2. Alcuni aeroporti riducono il traffico valorizzando mobilità sostenibile alternativa e strategie di sviluppo che limitano l'impatto sul traffico veicolare per raggiungere l'aeroporto. Perché si prevede di aumentare i parcheggi?**

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) è intervenuto al fine di ricordare che l'aeroporto Marco Polo ha caratteristiche nettamente diverse rispetto ad altri aeroporti che sono stati citati, come, ad esempio, un numero di passeggeri di molto inferiore, e che i ragionamenti di sviluppo sono, pertanto, decisamente diversi.

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha poi preso la parola spiegando come nel Masterplan siano stati previsti due scenari, uno che riporta una diminuzione di parcheggi e uno un aumento, che verranno messi in atto sulla base della futura effettiva domanda di mobilità. Ha infine ricordato l'obiettivo di migliorare la connessione sostenibile tra l'aeroporto e il territorio e di ridurre le emissioni di CO₂, promuovendo l'uso di mezzi alternativi e condivisi.

(Risposta integrale dal minuto 2:09:37 della registrazione dell'incontro)

Rapporto con la fauna locale

- 1. Esiste uno studio dedicato all'allontanamento degli animali e alla loro reazione alle attività dell'aeroporto? È previsto un progetto di ripiantumazione come quello del bosco di Mestre che è stato particolarmente attento alla ricreazione della faunistica locale?**
- 2. Sarebbe importante gestire le aree attorno e all'interno dell'aeroporto in maniera diversa, attenzionando la produzione degli insetti impollinatori (ad esempio, inserendo essenze attrattive per gli impollinatori). Ciò porterebbe a recuperare circa 50 ettari di aree attrattive per gli impollinatori.**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto dicendo che esiste una procedura di allontanamento dei volatili dalle aree operative per motivi di sicurezza aeronautica. Per quanto riguarda gli insetti impollinatori, invece, ha detto che durante il prossimo incontro si tratterà questo aspetto nel dettaglio, illustrando le aree verdi ecosistemiche previste dal Masterplan.

(Risposta integrale dal minuto 2:12:37 della registrazione dell'incontro)

Impatto ambientale del trasporto lagunare

1. Sono stati considerati i cambiamenti che subirà il sedime aeroportuale con l'innalzamento del livello marino?

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto dicendo che sono state fatti studi e valutazioni sulla sicurezza idraulica dell'aeroporto rispetto all'innalzamento del livello del mare, spigando come l'aeroporto sia stato costruito ad un'altezza che assicura protezione da condizioni meteo di particolare severità.

(Risposta integrale dal minuto 2:14:02 della registrazione dell'incontro)

Conclusione

Infine, il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico.

Quarto incontro pubblico

Aeroporto Venezia: il Masterplan e il territorio

Giovedì, 1° giugno 2023

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere a chi non ha potuto seguire l'incontro di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto. È possibile comunque rivedere l'intero incontro al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/01-06-report/>. Inoltre, all'interno del report che segue, per ogni intervento dei relatori e delle relatrici è indicato il minuto di inizio.

Giovedì 1° giugno 2023, dalle 17.00 alle 20.00, si è tenuto presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace il **quarto incontro pubblico dedicato al Masterplan e il territorio**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di **63 persone**, di cui 32 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 31 in presenza.

La sessione plenaria

Il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione e modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230601-4incontro-pubblico-coordinatore.pdf>*). In seguito, dopo i saluti introduttivi di **Marco Bellato** Presidente della Municipalità di Favaro Veneto, è stata data la parola ai relatori e alle relatrici, nell'ordine che segue: **Davide Bassano** (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa), che ha illustrato i temi relativi alla qualità dell'aria e del rumore; **Roberta Rocco** (AGRITECO) e **Antonio Borgo** (BIO.M.A.), che hanno illustrato le strategie di sviluppo sostenibile relative alla tutela del paesaggio e alla biodiversità.

Davide Bassano (SAVE Spa), *Prime valutazioni su qualità dell'aria e rumore*

(Intervento integrale dal minuto 00:11:21 della registrazione dell'incontro)

Durante il suo intervento, Davide Bassano ha presentato i dati maggiormente significativi in termini di qualità dell'aria e del rumore relativi alla situazione attuale, prendendo come riferimento quanto rilevato prima della pandemia di Sars-Covid19. In primo luogo, per quanto riguarda il rumore, è stata illustrata su una mappa la situazione odierna delle centraline di controllo dell'effetto acustico dell'attività aeroportuale. Sono stati mostrati, infatti, i valori misurati e l'indice legato alla pressione acustica generata dall'attività dell'infrastruttura. In seguito, Bassano ha presentato l'evoluzione del traffico aereo dal 2009 ad oggi, illustrando le percentuali di variazione delle movimentazioni e dell'impatto acustico generato, facendo così emergere come il rumore sia diminuito nel tempo grazie all'utilizzo di nuove tecnologie per il funzionamento degli aeromobili.

Rispetto al tema dell'aria, invece, è stato spiegato il funzionamento della postazione di misura attualmente presente nel sedime aeroportuale, che rileva la qualità dell'aria analizzando le sorgenti inquinanti e gli eventi meteorologici prevalenti. Davide Bassano ha così illustrato la complessità della misurazione fisica e chimica, che si avvale anche dell'utilizzo di modelli matematici complessi. L'ingegnere ha poi mostrato l'ubicazione della postazione di rilievo, spiegando come essa sia stata collocata sulla base di uno studio che ha identificato il punto in cui si concentrano il maggior numero di inquinanti, tenendo conto di tutte le sorgenti emissive dello scalo. Infine, sono stati presentati i dati al 2019 sulla qualità dell'aria e le emissioni prodotte in relazione alle diverse sorgenti presenti nel sedime, mostrando le similitudini con le analisi effettuate dalle centraline dell'ARPA (Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale).

Successivamente, l'ingegnere Bassano ha espresso alcune considerazioni sull'evoluzione del traffico aereo, evidenziando come l'aumento delle movimentazioni non abbia comportato un aumento dell'inquinamento, dal momento che gli aeromobili messi in circolazione possono trasportare un maggior numero di passeggeri. Inoltre, è stato fatto un confronto tra i diversi modelli di aeromobili impiegati nel tempo, evidenziando le performances ambientali delle nuove flotte aeree che stanno

sostituendo quelle attuali. A tal proposito, pertanto, ha sottolineato i progressi della ricerca ingegneristica in termini di sistemi propulsivi, tecnologie dei materiali e assorbimento sonoro delle vibrazioni.

In seguito, Davide Bassano ha illustrato gli scenari al 2037 relativi al tema del rumore e della qualità dell'aria. Ha così mostrato l'impatto acustico dell'assetto esistente e di quello previsto dal Masterplan, con un focus sulle aree abitate più vicine all'aeroporto. Sono stati presentati, inoltre, due scenari possibili al 2037, uno "base" in cui non vengono apportate modifiche significative rispetto a quello esistente, e uno "alternativo", in cui si tiene conto delle variazioni legate al traffico cargo, mostrando le aree di influenza acustica sul territorio. Un'analisi analoga è stata presentata per quanto riguarda la qualità dell'aria, illustrando le valutazioni relative alle emissioni di PM10 e di CO2 negli scenari di sviluppo al 2037, mostrando come i diversi interventi previsti incideranno rispetto ai contributi emissivi generali.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezias.it/wp-content/uploads/MP2037_VCE_ARIA_RUMORE_20230601.pdf

**Davide Bassano (SAVE Spa), Roberta Rocco (AGRITECO), Antonio Borgo (BIO.M.A.),
Strategia di sviluppo sostenibile: tutela del paesaggio e biodiversità**

(Intervento integrale dal minuto 00:50:23 della registrazione dell'incontro)

Davide Bassano ha introdotto l'intervento sottolineando come nella pianificazione di sviluppo dello scalo si sia tenuto conto dei vincoli e delle tutele relative al paesaggio e alla biodiversità presenti nell'aere di interesse.

In seguito, ha preso la parola Roberta Rocco per illustrare le aree, che pur non facendo parte del sedime aeroportuale nella loro totalità sono di proprietà del gestore, in cui sono stati previsti interventi e progetti di tutela del paesaggio e della biodiversità, nonché di riqualificazione ambientale e degli habitat naturali. La relatrice così ha introdotto la prima area di intervento, ovvero l'ambito del Dese, spiegando come esso sia caratterizzato da una banalizzazione del paesaggio e da un'agricoltura seminativa intensiva. L'intervento proposto, ha spiegato, consiste nella creazione di un agroecosistema a mosaico per la fauna, che non elimina la vocazione agricola dell'area,

ma che ricrea in modo diffuso piccoli habitat in grado di soddisfare le esigenze della fauna selvatica in termini di coperture, rifugio e alimentazione. Inoltre, ha precisato, si prevede di variare le colture presenti nell'area agricola, in modo da migliorare la qualità del terreno e favorire l'alimentazione dell'avifauna locale. Infine, ha mostrato come l'intervento preveda anche la realizzazione di una pista ciclabile di connessione con la rete ciclabile esistente, e l'installazione di un info-point.

Successivamente, Roberta Rocco ha illustrato gli interventi previsti per l'ambito del bacino di laminazione a servizio dell'aeroporto. In particolare, ha spiegato come in questo caso le azioni messe in campo avranno la volontà di valorizzare una specifica specie target, ovvero gli insetti impollinatori, e l'obiettivo di aprire l'ambito nei confronti nella fruizione pubblica, rifunzionalizzando gli edifici presenti al fine di ospitare iniziative di promozione del territorio e dei prodotti locali. Infine, sono stati presentati nel dettaglio gli interventi previsti, quali la realizzazione di siepi di separazione con le aree limitrofe abitate; la localizzazione di arnie per le api nelle zone più lontane dal centro abitato; l'installazione di colture che possano coprire le necessità degli insetti impollinatori durante tutto l'anno; la piantumazione di alberi da frutto; la riqualificazione del bacino di laminazione e la ricostruzione di aree umide.

Roberta Rocco, poi, ha mostrato gli interventi previsti per la valorizzazione e la riqualificazione ambientale e paesaggistica all'interno del sedime aeroportuale, spiegando che consisteranno principalmente nella mitigazione attraverso il terrapieno tra l'aeroporto e le aree limitrofe abitate; il riordino dei percorsi e la riduzione delle isole di calore; la riqualificazione del waterfront lagunare; e la valorizzazione del verde nelle aree più prossime allo scalo.

Davide Bassano, poi, ha ripreso la parola per illustrare le aree di sviluppo del sedime aeroportuale al 2037, introducendo così l'intervento di Antonio Borgo che, successivamente, ha illustrato gli interventi di gestione attiva previsti per la riqualificazione degli habitat di barena artificiale a ridosso del sedime aeroportuale.

In primo luogo, Borgo ha descritto le specifiche della barena di Tessera, illustrando la biodiversità delle specie che vi trovano rifugio, il paesaggio e la vegetazione presente,

e ha raccontato della minaccia derivante dalla presenza di una specie arbustiva invasiva non autoctona, chiamata *Baccharis Halimifolia*, che se non trattata porterebbe alla distruzione dell'habitat stesso. Il relatore ha poi illustrato gli interventi previsti, spiegando le misure che si intende adottare per contenere la vegetazione invasiva, accelerare il processo di colonizzazione del canneto e favorire lo sviluppo delle comunità vegetali e faunistiche, in coerenza con il paesaggio lagunare.

Infine, Davide Bassano ha ripreso la parola in modo da mostrare su una mappa la proporzione tra le aree in cui sono previsti degli interventi di sviluppo aeroportuale e quelle, invece, oggetto di riqualificazione paesaggistica e ambientale o di compensazione. In conclusione, poi, Roberta Rocco ha spiegato come la pianificazione si sia concentrata più sulla produzione di servizi ecosistemici, ovvero i benefici che si ottengono dagli ecosistemi naturali, che sugli aspetti quantitativi relativi agli interventi di riqualificazione e compensazione ambientale.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_VCE_PAESAGGIO-BIODIVERSITA.pdf

In seguito alle presentazioni di SAVE Spa, è stato dato spazio ad alcuni interventi del pubblico in sala, che vengono riportati di seguito in forma sintetica.

Intervento programmato: Ivano Berto, portavoce dell'Associazione Tessera Bella, dell'Associazione Popilia Annia Aps e dell'Associazione Amici della Poiana

(Intervento integrale dal minuto 01:25:01 della registrazione dell'incontro)

Il portavoce nel suo intervento ha sollevato alcune questioni nei confronti della pianificazione di sviluppo aeroportuale. In seguito ad una premessa relativa al posizionamento delle associazioni di cui si fa portavoce rispetto al Masterplan al 2037, ha presentato due proposte ritenute interessanti per attenuare l'incremento del traffico aereo, ovvero la redistribuzione degli arrivi su altri aeroporti del nord-est d'Italia e la promozione di una pianificazione partecipata che coinvolga il gestore e i diversi soggetti territoriali interessati.

Successivamente sono stati evidenziati gli aspetti ritenuti positivi all'interno del Masterplan, tra cui le azioni ambientali previste, l'uso sostenibile della risorsa idrica e la tutela della risorsa idraulica. Inoltre, sono state accolte positivamente la riqualificazione delle aree verdi e la riduzione dei parcheggi rispetto alle precedenti previsioni di piano. Inoltre, il portavoce ha evidenziato la necessità di preservare il bosco storico dei pini marittimi, già minacciato dagli interventi ferroviari nell'area, e di studiare attentamente l'impatto acustico generato dalla realizzazione del vertiporto, specialmente nei confronti delle aree abitate.

In termini di proposte, inoltre, il portavoce ha suggerito, per il futuro, di preservare il parco agrivoltaico e di completare gli interventi di mitigazione, compensazione e sicurezza previsti dal precedente masterplan prima di procedere con ulteriori interventi. Altre proposte presentate, inoltre, hanno compreso la creazione di boschi ad alto fusto nelle aree coltivate circostanti il sedime con la funzione di barriera tra l'aeroporto e le abitazioni, e l'istituzione di una comunità energetica come misura di compensazione. In conclusione, è stato richiesto il ripristino del gruppo di lavoro creato per il precedente masterplan, che coinvolgeva SAVE, enti locali e associazioni, per lavorare sulla nuova pianificazione.

Intervento dal pubblico

(Intervento integrale dal minuto 01:44:11 della registrazione dell'incontro)

Un partecipante ha chiesto di poter prendere la parola al fine di esprimere le proprie preoccupazioni rispetto alle previsioni del raddoppio dei passeggeri entro il 2037 e all'impatto che questo avrà sulla città di Venezia. Ha così evidenziato l'importanza di considerare le ripercussioni che avranno gli interventi previsti non solo sul sedime stesso o nelle aree limitrofe allo scalo, ma su un territorio molto più ampio.

Intervento dal pubblico

(Intervento integrale dal minuto 01:47:13 della registrazione dell'incontro)

Un partecipante ha chiesto di poter intervenire sul tema dell'aumento dei flussi di traffico, evidenziando la necessità di valutare attentamente gli interventi proposti qualora vengano poste delle limitazioni che porteranno ad una diminuzione dei

passaggeri diretti non solo a Venezia, ma in tutto il Veneto. In seguito, sono state riportate alcune osservazioni relative alla relazione tra gli impianti fotovoltaici e la fauna, e al rischio di abbagliamento degli aeromobili. Infine, è stata espressa l'opinione che gli interventi proposti dovrebbero portare ad una riduzione dell'inquinamento e non mantenerlo al livello attuale.

I temi emersi dai tavoli di confronto

Al termine delle presentazioni e degli interventi, il pubblico ha partecipato alla discussione in tavoli di confronto, sia in presenza che online, dove, con il supporto di facilitatori e facilitatrici, sono state elaborate 31 domande e 7 osservazioni.

I facilitatori e le facilitatrici hanno trasmesso le domande e le osservazioni a una regia centrale che le ha aggregate per temi omogenei, quali:

- L'impatto sul territorio
- L'impatto sulla salute
- L'impatto socio-economico
- Il rumore
- Il verde
- Mitigazioni e compensazioni
- I flussi di traffico e lo sviluppo aeroportuale

Di seguito vengono riportate le **osservazioni** raccolte, che non sono state inserite nei temi sopra elencati.

1. Bisognerebbe approfondire tutto ciò che concerne la parte archeologica che insiste sul territorio della gronda in particolare per ciò che riguarda l'intervento sul forte Pepe, cercando di valorizzare la Domus Romana presente. Sarebbe interessante fare un passaggio ciclabile sul ponte sul Dese al fine di poter raggiungere Altino.
2. Limite strutturale dell'aeroporto legato all'infrastruttura e limite della città legato all'accoglienza. Dov'è il dialogo con gli amministratori del territorio? Sembra interrotto, e questo non fa bene a nessuno. Auspichiamo che si insedi quanto prima il tavolo della progettazione condivisa e partecipata.

3. I fanghi classe B devono essere segregati all'interno di aree specifiche. Sommergerli con l'acqua lagunare in funzione del contenimento della Baccharis, è una contraddizione.
4. Sono scettica sulla presentazione di oggi e ritengo che sia stata fatta per presentare una situazione più sostenibile di quella che in realtà sarà.
5. Dal 2019 al 2037 ci sono 18 anni. Nella presentazione non è stata chiarita la curva di andamento della previsione di scenario per l'intervallo 2019-2037 (ad esempio, anni di picchi massimi e minimi dell'inquinamento).
6. Lo scenario specifico relativo all'area Cargo, che ipotizza il decollo in direzione sud, prende in considerazione il solo inquinamento acustico. Dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico non è stato fatto nessun modello, quando ci risulta che i venti predominanti spingano l'inquinante verso terra e verso il centro storico di Venezia.
7. Servirebbe aprirsi di più al territorio ponendosi anche i temi portati dalle comunità. Ecco perché serve maggior coinvolgimento della politica e del sistema amministrativo.

Domande e risposte

Al termine dei tavoli di confronto, il coordinatore ha posto ai/le relatori/trici le domande pervenute, specificando che le domande raccolte negli incontri precedenti relative al tema della sostenibilità ambientale troveranno risposta scritta in un documento che verrà caricato sul sito del dibattito pubblico, insieme alle domande pervenute durante l'incontro a cui non si è riuscito a rispondere per motivi di tempo.

L'impatto sul territorio

- 1. In che modo SAVE si sta preoccupando del contesto e dello sviluppo del territorio intorno all'aeroporto e di come potrebbe a lungo termine impattare sulle loro attuali scelte? In riferimento a ambiti di intervento che non competono nello specifico le scelte di SAVE.**
- 2. Si è visto molto poco del rapporto con il territorio inteso come sistema di "connettività". Manca una visione sistemica del progetto nel territorio più ampio. Ci sono elementi a riguardo? Esiste un tavolo con le amministrazioni**

**per valutare come si connette l'intervento con altri elementi sistemici?
(infrastrutturale, della mobilità ma anche sociale)**

Risposte

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha spiegato come all'interno del Masterplan siano stati inseriti degli interventi che prendono in considerazione anche le aree esterne al sedime, a differenza della precedente pianificazione in cui si trattava principalmente lo scalo. In particolare, ha citato gli interventi illustrati nel corso dell'incontro, tra cui quelli relativi all'ambito di progetto del Dese (domanda n.1).

In seguito, ha proseguito, trattando il tema della connessione con il territorio (domanda n.2) spiegando come siano state presentati gli obiettivi che SAVE Spa intende mettere in campo per migliorare l'accessibilità dello scalo e del territorio, sottolineando come vi sarà un percorso di attuazione degli obiettivi prefissati dal Masterplan, in cui si dialogherà con gli enti territoriali interessati per perseguite tali obiettivi.

Davide Bassano (SAVE Spa) è successivamente intervenuto al fine di approfondire il tema dell'accessibilità (domanda n.2), ricordando come nella pianificazione degli interventi si sia tenuto conto dei piani di sviluppo della mobilità sostenibile della Città metropolitana di Venezia.

(Risposta integrale dal minuto 1:55:55 della registrazione dell'incontro)

L'impatto sulla salute

- 1. È stata fatta una valutazione dell'impatto sanitario della struttura e di come l'intervento può condizionare lo sviluppo e la vita dei residenti prossimi in ambito igienico sanitario?**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto in maniera affermativa, sostenendo che andrà svolta una valutazione dell'impatto sanitario nelle successive fasi tecnico-amministrative che accompagneranno l'approvazione del Masterplan, ricordando come attualmente ci si trovi in una fase di pianificazione preliminare degli interventi.

(Risposta integrale dal minuto 1:59:23 della registrazione dell'incontro)

L'impatto socio-economico

- 1. Perché non vengono resi noti i profitti dell'intera operazione? Dovrebbe essere parte del momento informativo.**
- 2. Perché il masterplan non si misura con gli obiettivi dell'Agenda 2030 assumendone gli indicatori e i target e misurandone la performance?**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha ricordato come sul sito del dibattito pubblico, all'interno del dossier di progetto, sia consultabile l'analisi costi-benefici, e siano riportati i valori delle opere, la redditività e il ritorno economico atteso. (Domanda n.1)

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha, poi, parlato degli obiettivi prefissati dall'Agenda 2030 (domanda n.2), spiegando come all'interno del Masterplan essi siano stati inseriti anche se non sempre in maniera esplicita. A tal proposito ha detto che all'interno della documentazione definitiva si potranno esplicitare ulteriormente per renderli maggiormente comprensibili.

(Risposta integrale dal minuto 2:00:46 della registrazione dell'incontro)

Il rumore

- 1. Nel masterplan del 2021 SAVE prevedeva un superamento dell'inquinamento acustico notturno per 50 abitanti, SAVE prevedeva degli interventi di isolamento acustico delle abitazioni. Attualmente cosa si prevede?**
- 2. Se l'indice di riferimento N70 ha qualche base normativa nazionale o comunitaria?**
- 3. Si richiede una specifica informazione relativa alla slide in cui si faceva vedere come "positiva" l'alternativa progettuale sull'area rumore. Sembrava che le perimetrazioni non fossero corrispondenti all'affermazione che appare "apprezzabile la diminuzione della zona interessata " dall'impatto del rumore.**

4. È possibile realizzare un terrapieno analogo alla rotatoria a protezione del recettore R2?

5. La diminuzione del 50% di impatto sonoro a quanti decibel corrisponde??

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto complessivamente alle domande relative agli impatti acustici dell'attività aeroportuale. In primo luogo (domanda n.1) ha spiegato che saranno portati a termine gli interventi di mitigazione previsti dal precedente masterplan. In seguito, ha sottolineato come l'indice N70 non sia un indice con validità normativa sul territorio nazionale, ma che ricopra una funzione di valutazione dell'effetto acustico dell'operatività dello scalo nello scenario di sviluppo (domanda n.2) e che viene utilizzato da altri enti nazionali dell'aviazione. Successivamente, ha invitato a consultare il materiale presentato durante l'incontro per quanto riguarda l'analisi degli impatti acustici dei diversi scenari (domanda n.3), in termini di guadagno di effetti positivi sul rumore nelle diverse porzioni di territorio interessate. Per quanto riguarda la domanda relativa al terrapieno (domanda n.4) ha detto che verrà fornita una risposta scritta dopo un'attenta valutazione. Infine, ha sottolineato come la presentazione volesse mettere in relazione il consistente aumento dei movimenti rispetto al modesto aumento dell'impronta acustica dell'aeroporto, e come percentualmente questa differenza sia piuttosto evidente (domanda n.5).

(Risposta integrale dal minuto 2:04:40 della registrazione dell'incontro)

Il verde

1. Relativamente ai 10 ettari dell'area di progetto di riqualificazione in cui si prevede la trama agraria si chiede come si pensa un ripristino della funzione agricola, non sarebbe bastevole pensare a boschi planiziali?

Risposte

Roberta Rocco (AGRITECO) ha ricordato che l'intervento lungo il Dese occupa un'area di 106 ettari, di cui 50 saranno destinati alla forestazione attraverso specie individuate dalla normativa. Infine, ha spiegato che l'area agricola sarà destinata all'alimentazione della fauna e non ad attività antropiche.

(Risposta integrale dal minuto 2:09:01 della registrazione dell'incontro)

Mitigazioni e compensazioni

- 1. Quali interventi di mitigazione del vecchio masterplan sono stati realizzati e quali non sono stati realizzati e perché?**
- 2. I progetti di riqualificazione ambientale si conciliano con le previsioni di piano già esistenti e con il sistema della ciclabilità più vasta? (ad esempio, quello che va dal bosco di Mestre verso Quarto D'altino lungo il Sile).**
- 3. Gli interventi di mitigazione presentati oggi riescono a compensare la quota di passeggeri che non tocca Venezia. Tuttavia, l'aumento degli arrivi turistici a Venezia non viene compensato per i danni che produce. Per questa quota non ci sono mitigazioni che tengano perché pesa per una complessità di fattori non solo ambientali, ma anche e soprattutto sociali e legati alla distruzione del capitale storico-architettonico di cui ora godiamo.**
- 4. Come Save pensa di rispondere a questo tipo di impatti? Su quali leve può agire?**
- 5. Fra le opere di compensazione e mitigazione che la struttura prevede per venire incontro ai declassamenti della qualità della vita della popolazione intorno all'area, è prevedibile e si può prevedere un rapporto preferenziale nell'indotto economico che si svilupperà, per i cittadini delle aree coinvolte?**
- 6. Sarebbe opportuno avere un cronoprogramma delle opere di compensazione. Questo aspetto è stato ignorato.**
- 7. Manca del tutto una previsione della piantumazione di conifere che sono alberi atti a contrastare l'anidride carbonica?**

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) è intervenuto spiegando come gli interventi previsti dalla precedente pianificazione siano in via di realizzazione e che saranno rispettati (domanda n.1). In particolare, ha citato l'obbligo di insonorizzazione acustica degli

edifici quando viene riscontrato un superamento acustico su alcuni ricettori; la realizzazione del terrapieno nel 2024; e la localizzazione del dissuasore di velocità nel canale di Tessera, intervento previsto dall'amministrazione veneziana con finalità sanzionatorie. Inoltre, ha citato gli interventi di mitigazione che sono già stati realizzati e i diversi monitoraggi ambientali che sono stati condotti. In seguito, ha spiegato come gli interventi previsti dal Masterplan si collochino in uno schema di pianificazione più ampio (domanda n.2), portando ad esempio la pista ciclabile sull'argine del Dese, prevista anche dal PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città metropolitana di Venezia, che arriverà fino a Quarto D'Altino. Infine, ha invitato a consultare il documento pubblicato sul sito del dibattito pubblico inerente al contributo di turisti che l'aeroporto apporta alla città di Venezia (domanda n.3).

Francesca Sartor (SAVE Spa) è poi intervenuta ricordando come i passeggeri vengano contattati due volte, ovvero sia quelli in partenza che quello in arrivo (domanda n.3).

Davide Bassano (SAVE Spa) ha poi proseguito dicendo che alla domanda relativa agli impatti e alle azioni messe in campo da SAVE Spa (domanda n.4) si sia già data risposta durante l'incontro. Rispetto invece alla domanda successiva (domanda n.5) ha spiegato come gli elementi di compensazione presentati durante gli incontri possano restituire non solo un valore ambientale al territorio, ma anche creare delle opportunità di sviluppo per le aree circostanti. Infine, ha spiegato come sia stato redatto un cronoprogramma delle opere di compensazione, che verrà pubblicato nelle successive fasi di valutazione di impatto ambientale (domanda n.6)

Roberta Rocco (AGRITECO) successivamente è intervenuta evidenziando come le conifere (domanda n.7) non appartengano all'elenco delle specie utilizzabili nei boschi di pianura e nemmeno al paesaggio di pianura di bonifica. Ha spiegato infatti come sia stata dato risalto ai moduli che verranno impiantati, ricercando le migliori performances di assorbimento di CO2.

(Risposta integrale dal minuto 2:12:51 della registrazione dell'incontro)

I flussi di traffico e lo sviluppo aeroportuale

- 1. Dato per buono l'aumento del traffico aereo previsto nei prossimi anni e fino al 2050, c'è la possibilità di attenuare l'incremento del flusso passeggeri**

previsto sull'aeroporto di Venezia, spalmandolo anche sugli altri aeroporti del nord-est?

- 2. Dato che la Dott.ssa Scarpa riferisce che per realizzare una nuova pista ci vogliono 10 anni, quando l'aeroporto dunque potrà raggiungere i livelli di saturazione tali da giustificare la seconda pista?**
- 3. Considerando gli interventi paesaggistici connessi dove sarà realizzato lo spazio per la seconda pista se sarà necessaria?**
- 4. Gli aeromobili Courier in partenza dalla Cargo City non necessitano di un de-icing?**
- 5. Siccome inizieranno i decolli verso sud si può prevedere di alzare lo startingpoint anche per i voli verso sud?**
- 6. Esiste nel progetto un'area per le biciclette? Esiste nel progetto un'area per le biciclette anche a pagamento ma custodita per i lavoratori?**
- 7. Per quanto riguarda i voli passeggeri lo scenario prevede un volo ogni 3 minuti: questo comprende anche i voli cargo oppure questi vanno aggiunti, aumentando così la frequenza??**

Risposte

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha preso la parola facendo riferimento al piano Nazionale degli Aeroporti (domanda n.1), spiegando come in esso sia previsto un aumento di circa 60% degli arrivi a Venezia, ma anche negli altri aeroporti del territorio. In seguito, ha sottolineato e ribadito come non sia prevista una terza pista come nuovo intervento nel sedime aeroportuale (domanda n.2 e n.3), e come essa non appaia in nessuna cartografia di piano.

Davide Bassano (SAVE Spa) ha poi risposto che nel masterplan è previsto il raddoppio dell'area deicing nella collocazione attuale, e che un'area di de-icing dedicata al traffico cargo sarà valutata nel progetto specifico dell'area cargo (domanda n.4) e che saranno messe in atto delle strategie operative per evitare che il rumore riverberi quanto più possibile sull'area di Tessera e i centri abitati limitrofi (domanda n.5).

Roberta Rocco (AGRITECO) ha risposto relativamente alla domanda sulla mobilità dolce, ciclabile e pedonale, sottolineando come sia previsti dei percorsi di collegamento tra la stazione ferroviaria, il terminal acqueo e il terminal aeroportuale, e che saranno realizzati dei parcheggi per le bici e dei punti di ricarica per i mezzi elettrici (domanda n.6).

Davide Bassano (SAVE Spa) ha concluso dicendo che la quota cargo è stata calcolata nel numero di movimentazioni totali (domanda n.7).

(Risposta integrale dal minuto 2:22:45 della registrazione dell'incontro)

In seguito, alcuni partecipanti hanno chiesto di intervenire per porre alcune domande che vengono riportate di seguito in forma sintetica.

Intervento dal pubblico

(Intervento integrale dal minuto 2:29:29 della registrazione dell'incontro)

Un partecipante ha chiesto quali siano le ragioni per le quali si è deciso di non realizzare la terza pista, anche sulla base della precedente pianificazione del territorio circostante che prevedeva tale intervento.

Intervento dal pubblico

(Intervento integrale dal minuto 2:30:36 della registrazione dell'incontro)

Un partecipante ha chiesto maggiore chiarimento rispetto al numero di passeggeri in arrivo diretti nella Città di Venezia, sostenendo che la domanda precedentemente posta avesse ricevuto una risposta poco esaustiva.

Risposte

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha risposto ad entrambe le domande in conclusione all'incontro. In primo luogo, ha ribadito come non vi sia alcun vincolo sul territorio relativo alla realizzazione della terza pista, un tempo prevista, dal momento che è aumentata la sensibilità sui temi di tutela del territorio e riduzione del consumo di suolo, e ha ribadito che gli interventi – sia già eseguiti negli ultimi anni sia previsti nel masterplan – sono finalizzati a massimizzare l'uso della infrastruttura attuale. Infine, ha risposto al secondo intervento spiegando come il numero di persone in arrivo presso

l'aeroporto dirette poi a Venezia sia marginale rispetto ad altre forme di mobilità presenti, quali il treno, gli autobus, le auto private. A tal proposito, però, ha sottolineato l'importanza di un'analisi degli enti competenti per limitare negativi gli impatti che il turismo può arrecare alla Città di Venezia.

(Risposta integrale dal minuto 2:31:36 della registrazione dell'incontro)

Conclusione

In conclusione, **Marco Bellato**, Presidente della Municipalità di Favaro Veneto, ha ringraziato tutte le persone presenti per gli interventi e la ricchezza del dibattito, auspicando di poter continuare a discutere insieme anche in futuro sui temi di pianificazione di sviluppo dell'aeroporto. Infine, il coordinatore ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che hanno partecipato ai vari incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico, invitando tutti e tutte a inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso gli strumenti messi a disposizione dal dibattito.

Incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza

Lunedì, 15 maggio 2023

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto durante l'incontro.

Lunedì 15 maggio 2023, dalle 14.00 alle 16.00, si è tenuto online il **primo incontro specialistico dedicato alle categorie economiche e di rappresentanza**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di **19 organizzazioni di rappresentanza**, che si sono collegati online attraverso la piattaforma Zoom.

Gli interventi

Il coordinatore Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendo le finalità del dibattito pubblico, la sua organizzazione, gli strumenti e le modalità di partecipazione (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/2023.05.15-Coordinatore.pdf>*). In seguito è stata data la parola ai relatori e alle relatrici che hanno illustrato i temi relativi al Masterplan di progetto e all'analisi costi-benefici.

Corrado Fischer, Davide Bassano e Francesca Sartor (SAVE Spa), *Illustrazione sintetica del Masterplan*

L'Ing. Corrado Fischer, ha introdotto l'intervento di SAVE Spa spiegando come il Masterplan sia un requisito obbligatorio per l'ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile). All'interno del Masterplan, ha spiegato, viene riportata la pianificazione a lungo termine per lo sviluppo dell'Aeroporto di Venezia, e vengono presi in considerazione i tempi necessari per la progettazione, le fasi autorizzative e la realizzazione dell'intervento. L'ingegnere, inoltre, ha sottolineato come l'analisi del traffico svolga un ruolo fondamentale per la stesura del Masterplan, evidenziando una crescita sia nel

numero di arrivi che di partenze entro il 2037. L'obiettivo del Masterplan, ha concluso Fischer, è pertanto quello di sostenere il traffico garantendo non solo la capacità infrastrutturale per la gestione dei flussi, ma anche la completa sostenibilità dell'intervento.

L'Ing. Davide Bassano ha poi proseguito con l'illustrazione del Masterplan al 2037 dell'Aeroporto Marco Polo. L'ingegnere ha così mostrato diversi aspetti relativi allo sviluppo dell'infrastruttura, tra cui la sostenibilità dell'intervento. Infatti, ha sottolineato come si voglia utilizzare l'opportunità di sviluppo dell'aeroporto per accelerare il percorso di decarbonizzazione, con l'obiettivo di raggiungere emissioni nette pari a zero il prima possibile. Bassano, ha sottolineato come questa ambizione rifletta un impegno significativo verso la riduzione dell'impatto ambientale dell'infrastruttura. Egli ha proseguito illustrando diverse aree in cui verranno realizzati specifici interventi, come il parco agrivoltaico, per soddisfare le esigenze di approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili, o le aree verdi destinate alla salvaguardia dell'ecosistema naturale presente e alle attività rivolte alla comunità locale, come laboratori didattici e iniziative aperte al pubblico.

In seguito, Corrado Fischer ha proseguito illustrando l'assetto dell'aeroporto secondo il nuovo Masterplan, spiegando gli interventi previsti quali le modifiche del sedime aeroportuale, lo sviluppo di nuove tecnologie, l'installazione di due aree destinate a vertiporto, la creazione di una zona cargo, lo sviluppo dell'intermodalità per favorire i collegamenti con il territorio, la massimizzazione delle aree verdi, oltre che allo sviluppo dell'attuale terminal, opera già prevista dal precedente Masterplan.

L'Arch. Francesca Sartor ha, poi, illustrato brevemente la struttura del piano di investimenti, sottolineando l'importanza di quelli dedicati alla sostenibilità, l'intermodalità e le infrastrutture di volo. L'architetto ha concluso sottolineando come attualmente le considerazioni siano state fatte sulla base di stime di calcolo che andranno poi ricalcolate in fase di progettazione.

In conclusione, l'Ing. Fischer ha illustrato le diverse fasi dell'iter di approvazione del Masterplan appena presentato.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230515_01_panoramica.pdf

Francesco Marsella e Andrea Visentin (Arthur D. Little), *Analisi costi-benefici*

Il secondo intervento è stato introdotto da Francesco Marsella che ha mostrato le analisi effettuate per calcolare gli impatti socioeconomici derivati dalla realizzazione di quanto previsto dal Masterplan. Marsella ha sottolineato come sia stato calcolato il beneficio differenziale, ovvero il valore aggiunto in termini di benefici derivati dalla realizzazione dell'intervento. In particolare, ha spiegato, si sono concentrati su tre principali categorie di intervento: l'infrastruttura aeroportuale, l'intermodalità e l'accessibilità, e la sostenibilità.

Ripercorrendo brevemente il piano di investimenti e illustrandone le cifre chiave, Francesco Marsella ha mostrato i benefici generati dagli interventi sopracitati, prendendo in considerazione gli impatti diretti, indiretti, indotti e catalitici, ovvero i benefici più ampi sul territorio.

Ha successivamente proseguito l'intervento Andrea Visentin spiegando nel dettaglio l'approccio adottato per calcolare le ricadute sul territorio, focalizzandosi sugli indicatori economici e occupazionali. Visentin, infatti, ha mostrato come i calcoli differenziali mostrino dei benefici in termini di nuovi posti di lavoro, di reddito disponibile e di valore aggiunto complessivo. Inoltre, ha parlato anche di impatto transitorio generato durante le fasi di costruzione, grazie alla presenza di cantieri che dureranno tra 15 e 20 anni.

Infine, l'intervento si è concluso con un breve approfondimento relativo all'impatto dato dal legame tra l'incremento dei flussi turistici e l'aumento del traffico aereo.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230515_02_costi-benefici.pdf

La discussione con i partecipanti

Al termine delle presentazioni, i partecipanti all'incontro hanno preso liberamente la parola, attivando il microfono o attraverso la chat dedicata, esprimendo le proprie osservazioni e sottoponendo i propri quesiti ai relatori e alle relatrici.

Confindustria Veneto Est (anche portavoce di Confindustria Veneto)

L'intervento si è aperto esprimendo un giudizio positivo sull'opera, ritenendola fondamentale e strategica in quanto capace di fornire una doppia valenza al territorio, sia in termini di capacità di accoglienza turistica, sia per lo sviluppo del sistema economico in generale, in particolare per l'attività di esportazione. L'aeroporto, infatti, viene considerato un'infrastruttura strategica per il territorio, e il Masterplan presentato è stato descritto come moderno, in quanto caratterizzato da servizi e strutture innovative, ma al tempo stesso attento alla sostenibilità.

In seguito, sono state poste alcune domande ai relatori e alle relatrici. In particolare è stato chiesto se, oltre agli interventi già previsti per il polo alberghiero, fossero stati immaginati nuovi spazi per la promozione del territorio e lo sviluppo di business. Inoltre è stato trattato il tema del traffico merci e della zona cargo, chiedendo se tali spazi siano reputati sufficienti o se siano necessarie ulteriori considerazioni, inclusa la valutazione della capacità della "Courier city". Infine, si è chiesto se il Masterplan presenti già una scaletta di interventi, e quali siano le priorità per la loro realizzazione.

Durante la fase di discussione, inoltre, altre due portavoce di Confindustria Veneto Est hanno preso la parola al fine di sottoporre i quesiti che seguono. In primo luogo è stato chiesto se i fondi destinati all'ampliamento dell'aerostazione ricalchino il precedente progetto messo ad appalto e poi annullato, oppure se il nuovo progetto sia stato completamente rivisto in seguito alla pandemia da Sars-Covid19. Inoltre, è stato chiesto quali saranno le tempistiche di realizzazione dell'intervento e in quanti lotti verrà affrontato l'ampliamento dell'aerostazione. L'ultimo intervento invece ha fatto emergere l'importanza di considerare il tema del cargo come un'opportunità di sistema, consigliando di agire sulla gestione dell'offerta, in sinergia con Malpensa, e sulla riorganizzazione della domanda, dal momento che le aziende venete hanno un forte

orientamento all'esportazione dei propri prodotti. A tal proposito è stato chiesto in che modo siano stati coinvolti gli enti courier, sia nel progetto che dal punto di vista del piano di investimenti.

Risposte

Corrado Fischer ha risposto al primo intervento specificando che attraverso il progetto di ampliamento del terminal è già stata prevista la creazione di spazi per il business. La nuova struttura, infatti, offrirà aree dedicate alle opportunità di business, sale riunioni e piccoli spazi espositivi. Queste attività complementari all'attività aeroportuale, ha proseguito, potranno favorire lo sviluppo di rapporti commerciali tra gli enti del territorio e i diversi clienti. In seguito, riguardo al tema relativo al trasporto merci, ha spiegato che si prevede di destinare alcuni spazi limitrofi a quelli destinati agli aerei di linea per i servizi cargo, dal momento che risulta molto frequente la strategia del "Belly cargo" che sfrutta le stive degli aerei di linea per il trasporto merci. Inoltre, si prevede di sviluppare i servizi courier e cargo veri e propri prevedendo delle aree e dei magazzini dedicati, insieme a spazi di manovra specifici. Infine, si è collegato all'ultimo quesito posto durante il primo intervento spiegando come dal 2023 al 2037 siano previsti degli investimenti annuali specifici volti a rispondere alla domanda di traffico, passeggeri e merci, che verranno messi in campo una volta approvato il nuovo Masterplan.

Corrado Fischer, in seguito, ha risposto anche alle due portavoce di Confindustria Veneto Est che hanno preso la parola durante l'incontro. Innanzitutto ha spiegato che la cifra indicata dal Masterplan risulta essere la cifra complessiva di cui il precedente appalto costituiva una parte. Ha inoltre spiegato che da quel momento i lotti sono stati riorganizzati in modo da agire in maniera più rapida ed efficace con gli interventi previsti, ma che il progetto attuale risulta conforme a quello preliminare. Riguardo all'ultimo intervento di Confindustria Veneto Est, infine, ha risposto ribadendo la volontà di SAVE Spa di sviluppare le opportunità di business derivate dallo sviluppo del trasporto merci, spiegando come si stia creando un forte legame con gli enti courier. Il tema degli accordi di investimento, ha concluso, verrà trattato in seguito all'approvazione del Masterplan.

Associazione Veneziana Albergatori

Il portavoce, con il suo intervento, ha sottolineato l'importanza del progetto, dal momento che è volto all'incremento del turismo pernottante, e non di un turismo di passaggio. A tal fine, è stata espressa la richiesta di un dialogo costante, anche dopo il dibattito pubblico, al fine di poter sviluppare dei servizi di accoglienza turistica in linea con le esigenze dei flussi di traffico e all'altezza delle aspettative dei turisti nei confronti della città di Venezia.

Coldiretti

Ringraziando per l'opportunità di confronto, i portavoce di Coldiretti hanno posto alcune domande relative alle aree agricole e a quelle verdi. In primo luogo è stato chiesto se le aree in cui è stato ipotizzato di situare il parco agrivoltaico siano già di proprietà di SAVE Spa o se siano previste delle operazioni di esproprio di terreni agricoli. Inoltre, si è auspicato uno sviluppo del parco agrivoltaico in linea con i più alti standard di progetto. Infine, è stato richiesto se sia stato previsto di installare degli impianti fotovoltaici su edifici esistenti o di nuova costruzione.

Risposte

Davide Bassano ha risposto spiegando la scelta descritta dal Masterplan di massimizzare la produzione di energia senza depauperare il territorio. A tal proposito, ha specificato che la realizzazione del parco agrivoltaico prevede un intervento mirato a far fronte esclusivamente alla necessità energetica dell'aeroporto. Ha sottolineato, inoltre, che le aree interessate dall'intervento sono delle aree a disposizione del gestore aeroportuale, e che pertanto da progetto non sono previsti espropri. Bassano ha evidenziato inoltre, come le linee guida del MISE siano state seguite, spiegando che la documentazione risulta disponibile sul sito del dibattito pubblico. Infine, ha confermato la previsione di utilizzo delle coperture dei fabbricati esistenti e di nuova costruzione per l'installazione di impianti fotovoltaici, in modo da far fronte ad un ulteriore 20% del fabbisogno energetico dello scalo.

CIA Venezia – Agricoltori Italiani Venezia

La portavoce ha deciso di trattare tre argomenti all'interno del suo intervento. In primo luogo la questione idraulica, chiedendo se sia previsto un riutilizzo delle acque meteoriche per i servizi dell'aeroporto, quali servizi igienici per i passeggeri o per il lavaggio delle strutture, generando un ciclo chiuso per l'utilizzo dell'acqua viste le condizioni climatiche e ambientali attuali. In secondo luogo, ha trattato il tema del parco agrivoltaico, chiedendo perché la realizzazione di tale parco non possa essere immaginata in aree che non siano a vocazione agricola, in modo da minimizzare il consumo di suolo del territorio. Infine, ha espresso la possibilità data dal progetto di valorizzare le eccellenze agricole del territorio, chiedendo se sia stata immaginata la possibilità di destinare spazi dedicati alla scoperta dei prodotti agricoli di eccellenza al fine di mettere in sinergia il territorio.

Risposte

Davide Bassano ha risposto alle tre considerazioni sostenendo che, in primo luogo, siano già stati effettuati importanti interventi in termini di sicurezza e compatibilità idraulica dell'infrastruttura nei confronti del territorio circostante, come ad esempio la messa in opera del bacino di laminazione nel 2020. Inoltre, ha illustrato come sia recentemente stato inaugurato un nuovo depuratore per limitare il consumo dell'acqua potabile in diversi servizi, quali servizi igienici, funzionamento di impianti, irrigazione aree verdi, lavaggio mezzi e strade. Questo sistema porterà ad una riduzione del consumo dell'acqua potabile pari al 30%. Inoltre, ha spiegato, i nuovi edifici saranno dotati di sistemi che permetteranno di limitare ulteriormente il consumo di acqua potabile per il loro funzionamento. Per quanto riguarda il parco agrivoltaico, invece, ha spiegato come questa soluzione si sia presentata come un'opportunità per rendere lo scalo totalmente libero dall'utilizzo di combustibili fossili, e allo stesso tempo valorizzare le eccellenze agricole locali, mostrando come sia possibile far dialogare le nuove tecnologie con il mondo agricolo, come mai è stato fatto prima. In conclusione, ha ribadito la possibilità, all'interno del nuovo terminal, di destinare spazi per valorizzare sia i prodotti che le località di eccellenza del territorio.

Agri di Venezia

Attraverso un messaggio nella chat dedicata, è stato chiesto se, vista la posizione strategica dell'area aeroportuale, sia stato previsto anche lo sfruttamento dell'energia eolica mediante posizionamento di impianti dedicati sulle coperture dei fabbricati o di mini generatori eolici all'interno del sedime aeroportuale.

Risposte

Davide Bassano ha risposto spiegando per quale motivo non si sia pensato di predisporre di un campo eolico all'interno del nuovo Masterplan. Innanzitutto, l'ingegnere ha illustrato come l'area in cui è situato l'aeroporto non sia un'area in cui la quantità di massa d'aria presente sia sufficiente per recuperare una quantità significativa di massa energetica. In seguito ha espresso il tema dei vincoli di tutela del paesaggio della laguna di Venezia che impedirebbero tale intervento, come anche la necessità di tenere libere le superfici aeroportuali da ogni tipo di elemento ostativo rispetto alla sicurezza aeronautica. In conclusione, pertanto, ha spiegato come all'agrivoltaico si sia pensato di aggiungere la realizzazione di un campo geotermico, al fine di far fronte in misura consistente alle esigenze termiche di alcuni impianti dell'aerostazione.

FIPE (Confcommercio dell'area metropolitana di Venezia)

Nella chat dedicata, è pervenuto un commento che ha mostrato una posizione divergente rispetto a quanto detto durante la discussione tra enti. Il portavoce di FIPE ha spiegato che procederà ad inviare le proprie considerazioni al riguardo in forma scritta.

Confprofessioni Veneto

Per mezzo di un ulteriore messaggio pervenuto in chat, è stato chiesto se fosse previsto un ampliamento del presidio sanitario, con servizi dedicati al settore odontoiatrico o veterinario.

Risposte

Corrado Fischer ha risposto ribadendo che attualmente sono state fatte solo delle stime relative allo sviluppo dell'aeroporto, ma che vi sarà l'obbligo di garantire un servizio sanitario di primo intervento idoneo. Si prevede infatti di ampliare il presidio esistente, sia in termini di metratura sia in termini di personale. Inoltre, nonostante non si sia arrivati ancora a tale livello di approfondimento, ha concluso Fischer, vi è l'intenzione di destinare diversi spazi a chi vorrà investire in attività sanitarie di questo tipo all'interno dell'aeroporto.

Confartigianato Venezia

Sostenendo che si fosse già risposto a molti dei quesiti che si voleva porre, si è chiesto se si sia pensato di destinare delle aree specifiche in prossimità del terminal al trasporto pubblico non di linea, in modo da diminuire i flussi di traffico privato e risolvere alcune problematiche riscontrate in passato in termini di abusivismo del servizio.

Risposte

Corrado Fischer ha risposto all'ultimo intervento spiegando che tutta la zona antistante al terminal verrà riprogettata in modo da massimizzare le modalità di trasporto, anche quella privata "corretta" e disincentivare invece le attività di tipo abusivo. Inoltre, il Masterplan prevede di migliorare il sistema di telecamere e di sorveglianza attuale, oltre che il sistema di ingresso all'aeroporto, in modo da dare la possibilità alle forze dell'ordine di effettuare controlli immediati.

Conclusione

Per concludere l'incontro, il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico e a inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso gli strumenti messi a disposizione dal dibattito pubblico.

Incontro specialistico dedicato alle organizzazioni sindacali e del lavoro

Lunedì, 22 maggio 2023

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto durante l'incontro.

Lunedì 22 maggio 2023, dalle 14.00 alle 16.00, si è tenuto online il **secondo incontro specialistico dedicato alle organizzazioni sindacali e del lavoro**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di alcuni rappresentanti di **6 organizzazioni sindacali e del lavoro**, che si sono collegate online attraverso la piattaforma Zoom.

Gli interventi

Il coordinatore Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendo le finalità del dibattito pubblico, la sua organizzazione, gli strumenti e le modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230522-Coordinatore.pdf>*). In seguito, è stata data la parola ai relatori che hanno illustrato i temi relativi al Masterplan aeroportuale e alle analisi socioeconomiche che sono state condotte per la sua elaborazione.

Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa), *Illustrazione del Masterplan*

Corrado Fischer ha introdotto il suo intervento presentando i principali contenuti del Masterplan 2023-2037, in particolare approfondendo le stime di traffico, condivise con ENAC attraverso il Piano Nazionale degli Aeroporti, e spiegando come esse costituiscano la base stessa dell'elaborazione del Masterplan. In seguito, ha introdotto le strategie di sviluppo sostenibile che sono state inserite all'interno della pianificazione

al 2037, in modo da favorire la riduzione dei consumi della risorsa idrica, di energia e di suolo.

Davide Bassano è così intervenuto al fine di approfondire gli aspetti legati alla sostenibilità dell'intervento. In particolare, l'ingegnere ha affermato che uno dei principali obiettivi dello scalo aeroportuale è quello di raggiungere al 2030 la produzione di emissioni nette pari a zero, pertanto, ha illustrato l'iter del processo di decarbonizzazione dell'aeroporto, già iniziato con il precedente Masterplan. Successivamente, ha illustrato alcune delle azioni volte alla riconfigurazione dei sistemi di approvvigionamento di energia, come ad esempio il progetto del parco agrivoltaico, e gli interventi di compensazione previsti, quali la ricostruzione di un habitat naturale autoctono in un'ampia area a nord nel sedime e la realizzazione di un'area verde accessibile e attrezzata da restituire alla comunità. Queste aree, ha sottolineato, sono attualmente proprietà del gestore e, pertanto, i suddetti interventi non prevederanno espropri.

Corrado Fischer, poi, ha ripreso la parola al fine di illustrare nel dettaglio i principali interventi infrastrutturali previsti nel sedime aeroportuale, insieme alle azioni previste per migliorare l'accessibilità allo scalo, l'intermodalità, la mobilità aerea sostenibile, lo sviluppo del terminal, la gestione dei parcheggi e la cura del verde.

Infine, l'ingegner Fischer ha parlato del piano di investimenti, spiegando come sia data grande importanza alle azioni riguardanti l'intermodalità e la transizione energetica. Per concludere, inoltre, ha illustrato le diverse fasi dell'iter autorizzativo del Masterplan 2023-2037, che seguiranno il termine del dibattito pubblico.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230522_01_panoramica.pdf

Andrea Visentin (Arthur D. Little), *Aspetti socioeconomici del Masterplan*

Andrea Visentin ha mostrato le analisi svolte al fine di calcolare le ricadute economiche, sociali e ambientali derivate dalla realizzazione degli interventi previsti dal Masterplan. A tal proposito, ha spiegato come gli studi effettuati si siano basati innanzitutto sull'analisi del traffico e sulle stime di passeggeri previsti per il 2037. In seguito, ha

illustrato i tre pilastri su cui si è basata l'analisi che è stata condotta, ovvero l'adeguamento del terminal, il miglioramento dell'accessibilità al sedime e la sostenibilità generale dell'intervento, e con essi il relativo piano di investimenti previsti per produrre benefici sul territorio.

In seguito, Visentin ha illustrato l'analisi costi-benefici che è stata svolta, spiegando la metodologia per calcolare i benefici diretti, indiretti, indotti e catalitici in maniera differenziale, ovvero calcolando i soli benefici prodotti dalla messa in campo degli interventi previsti dal Masterplan. Inoltre, ha sottolineato come i benefici calcolati per i tre pilastri del Masterplan siano stati ricondotti a benefici monetari, in modo da poterli aggregare e confrontare. Inoltre, ha spiegato come sono state calcolate le ricadute occupazionali, i benefici sociali e ambientali.

Rispetto al calcolo dei benefici occupazionali derivati dallo sviluppo e dall'ammodernamento dell'aeroporto ha spiegato quali saranno gli impatti diretti, ovvero le ricadute occupazionali delle imprese che operano all'interno del sedime; indiretti, che tengono in considerazione, ad esempio, i fornitori delle imprese; indotti, generati dalla spesa sul territorio del reddito prodotto dagli occupati dalle aziende direttamente o indirettamente connesse all'attività dell'aeroporto; e catalitici, ovvero i benefici più ampi sul territorio generati dall'aumento dell'accessibilità e della produttività generale.

In conclusione, dopo aver comparato tali calcoli con i dati analizzati per il territorio nazionale, ha spiegato come si sia arrivato a stimare il valore degli occupati necessari per gestire il numero di arrivi e partenze che si prevede al 2037, sottolineando gli impatti positivi che si potrebbero verificare in termini economici, come l'aumento del reddito e del valore accumulato aggiuntivo del territorio.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230522_02_costi-benefici.pdf

La discussione con i/le partecipanti

Al termine delle presentazioni, il coordinatore Andrea Pillon ha invitato i/le partecipanti all'incontro a prendere liberamente la parola al fine di esprimere le proprie osservazioni e sottoporre i propri quesiti ai relatori e alle relatrici. Inoltre, ha ricordato la possibilità di inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso il sito del dibattito pubblico nella sezione dedicata ai quaderni degli attori.

Infine, ha ringraziato il team di SAVE Spa presente all'incontro, nelle persone di **Francesca Sartor** (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager), **Matteo Crivellaro** (Direttore HR del Gruppo SAVE Spa), **Marco Rossi** (HR manager e Responsabile Relazioni Industriali), **Andrea Geretto** (Direttore Marketing e Direzione Commerciale non aviation) e **Roberto Lenhardy** (Responsabile Direzione Infrastrutture).

Di seguito vengono riportati in forma sintetica gli interventi dei/delle partecipanti e le risposte ai loro quesiti.

RSA FILT-CGIL (Federazione Italiana Lavoratori Trasporti - Confederazione Generale Italiana del Lavoro)

Il portavoce ha preso la parola per esprimere la preoccupazione relativa alla difficoltà riscontrata dalle aziende che attualmente lavorano nel servizio aeroportuale di reperire personale. A tal proposito, in vista di un aumento dei passeggeri e quindi della richiesta di servizi e di personale, si chiede se il gestore aeroportuale abbia previsto delle strategie per prevenire tale problematica. Inoltre, è stato chiesto se sia stata valutata la possibilità di aprire dei tavoli di confronto sul tema con ENAC, le sigle sindacali e le aziende che lavorano nel settore aeroportuale.

Risposte

Matteo Crivellaro (SAVE Spa) ha risposto condividendo tale preoccupazione e spiegando che sarà necessario mettere in atto delle strategie di *employer branding* al fine di incentivare le nuove generazioni a interessarsi al settore aeroportuale, in primo luogo prevedendo delle formazioni specifiche e, in seguito, proponendo delle offerte

occupazionali adeguate. A tal proposito, ha sottolineato come SAVE si stia già attivando in tal senso e come vi sia la previsione di ulteriori azioni per il 2024.

USR-CISL Veneto (Unione Sindacale Regionale - Confederazione Italiana Sindacati dei Lavoratori)

La portavoce ha introdotto il suo intervento sostenendo l'importanza del progetto di sviluppo dell'aeroporto proposto ed esprimendo alcune osservazioni al riguardo. In particolare, ha sottolineato la preoccupazione relativa all'effettiva realizzazione degli interventi previsti per le aree esterne all'infrastruttura aeroportuale che, secondo il suo parere, ad oggi non ospitano servizi adeguati all'importanza che l'aeroporto possiede nel contesto territoriale. In generale, ha sottolineato le problematiche che ritiene ad oggi caratterizzino l'infrastruttura, come l'accessibilità al sedime, i parcheggi o la carenza di spazi destinati all'attesa dei passeggeri. In conclusione, ha richiesto che venga data importanza al personale che opera all'interno dell'aeroporto, in modo da valorizzare le figure impiegate e il loro lavoro.

Risposte

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha risposto spiegando come le azioni che si intendono mettere in campo siano mirate a migliorare l'accessibilità al sedime, favorendo l'uso del trasporto pubblico e disincentivando l'utilizzo dell'auto privata. In generale, infatti, ha spiegato come l'insieme degli interventi previsti siano volti a ridisegnare la viabilità interna e cambiare radicalmente le modalità di accesso al sedime, agendo su tutti gli aspetti di competenza del gestore aeroportuale.

UIL Veneto (Unione Italiana del Lavoro)

Il portavoce è intervenuto sostenendo che, a suo parere, il tema dell'occupazione sia un tema fondamentale e che quindi vada maggiormente analizzato già in fase di pianificazione. A tal proposito ha posto ai relatori e alla relatrice alcune domande tecniche sull'argomento. In primo luogo, ha chiesto chiarimenti rispetto alle intenzioni relative al futuro dell'aeroporto di Treviso, sottolineando come le ricadute occupazionali sul territorio siano dipendenti anche da tali scelte. In seguito, ha chiesto quali azioni verranno messe in campo per permettere ai dipendenti, che

aumenteranno, di raggiungere il sedime con la propria auto e quindi di parcheggiare in aree riservate. Successivamente, ha chiesto come e quali zone verranno interessate dagli espropri, dal momento che alcune aree di progetto si avvicineranno a porzioni di territorio al cui interno sono situate strutture e servizi. In conclusione, ha chiesto se fosse possibile spiegare in maniera più chiara e dettagliata le questioni relative agli impatti ambientali dell'intervento, mostrando i dati ipotizzati in termini di riduzione delle emissioni su tutto il territorio della laguna.

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) ha risposto spiegando innanzitutto che l'aeroporto di Treviso non subirà modifiche per quanto riguarda la sua operatività e come esso continuerà ad avere la funzione che ricopre attualmente. In seguito, ha spiegato che gli interventi previsti dal Masterplan verranno considerati di anno in anno in base alle reali esigenze. A tal proposito, infatti, ha ribadito quanto espresso precedentemente dall'architetto Francesca Sartor in merito alle azioni volte a favorire una modalità di accesso sostenibile, auspicando una riduzione dell'utilizzo dell'auto privata anche per i dipendenti. In merito, ha sottolineato l'importanza che avranno i nuovi servizi quali la ferrovia, il carsharing o ancora i bus elettrici. Infine, ha concluso spiegando che sono previsti degli espropri minimali, che verranno presi in considerazione nelle successive fasi di progettazione, conseguenti all'approvazione del Masterplan.

Francesca Sartor (SAVE Spa) è intervenuta ricordando che le aree destinate ad ospitare gli impianti tecnologici e le nuove aree verdi sono attualmente già di pertinenza del gestore e che quindi per tali interventi non saranno previsti degli espropri.

Davide Bassano (SAVE Spa), infine, ha illustrato nel dettaglio le strategie che verranno messe in atto su più fronti per ridurre le emissioni e gli impatti legati al funzionamento dell'aeroporto. In particolare, ha sottolineato i tre ambiti in cui si sta intervenendo: primo fra tutti quello legato all'esercizio dell'aeroporto che ha l'obiettivo di essere ad emissioni zero entro il 2030 e che può essere direttamente governato dal gestore; in secondo luogo quello legato all'accessibilità aeroportuale, su cui il gestore non ha un controllo diretto, ma sul quale può intervenire in modo da favorire forme di mobilità

meno inquinanti; e infine quello legato all'aeronautica, su cui si sta lavorando insieme alle compagnie aeree in modo da ridurre le emissioni e l'impronta acustica dell'infrastruttura.

FILT-CGIL (Federazione Italiana Lavoratori Trasporti - Confederazione Generale Italiana del Lavoro)

La portavoce ha richiesto che la pianificazione relativa alla ferrovia e quella inerente allo sviluppo del sedime aeroportuale vengano integrate in modo da creare un Masterplan che comprenda l'insieme degli interventi e degli impatti relativi all'accessibilità, alla viabilità e i servizi, per quanto riguarda anche i lavoratori e gli operatori aeroportuali. Inoltre, ha sottolineato come la garanzia di condizioni di lavoro ottimali sia un fattore fondamentale da tenere in considerazione. A tal proposito ha espresso i propri dubbi rispetto ai temi della dotazione di spazi per il personale (la mensa, gli spogliatoi, etc), la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro e la valorizzazione del lavoro delle risorse impiegate. Infine, ha concluso il suo intervento chiedendo al gestore aeroportuale di assumere un ruolo centrale rispetto alla gestione del cambiamento che vi sarà nei confronti delle realtà e delle aziende che insistono sul sedime aeroportuale.

Risposte

Corrado Fischer ha risposto spiegando che il progetto ferroviario è in capo ad RFI ed è definitivo, pertanto il Masterplan al 2037 deve recepire al suo interno l'intervento ferroviario per poter programmare lo sviluppo aeroportuale. Inoltre, ha specificato che, una volta completate le analisi di RFI, si potranno trarre le conclusioni rispetto ai benefici apportati dal trasporto su ferro per migliorare l'accessibilità all'aeroporto. Inoltre, ha sottolineato come il tema della difficoltà nel reperire delle risorse possa rientrare nel Masterplan, nonostante esso sia un tema centrale sul quale si sta operando per agire in maniera efficace. Corrado Fischer ha, poi, spiegato l'intenzione di Save di continuare ad essere un polo di riferimento e di confronto con le aziende presenti all'interno del sistema aeroportuale. In conclusione, ha sottolineato come nei

piani infrastrutturali siano previsti, soprattutto all'interno del terminal, nuovi spazi destinati ai lavoratori.

Matteo Crivellaro (SAVE Spa) ha preso la parola sottolineando come il mercato del lavoro si stia trasformando su più fronti e come il Masterplan possa essere un'opportunità per promuovere un cambiamento positivo nei confronti della qualità del lavoro delle risorse impiegate e della formazione delle nuove generazioni.

CGIL (Confederazione Generale Italiana del Lavoro)

Il portavoce ha voluto porre alcune questioni e sollecitare alcune riflessioni attraverso il suo intervento. In particolare, ha espresso la propria preoccupazione rispetto alla carenza di disponibilità di risorse e ha chiesto come si pensa di agire per stabilire delle condizioni di lavoro adeguate e in grado di attrarre nuovi e maggiori lavoratori. Inoltre, ha sottolineato la mancanza, all'interno del Masterplan, di un approfondimento sul tema della qualità del lavoro. Inoltre, ha richiesto in che modo si prevede di uniformare le condizioni di lavoro delle persone che operano all'interno del sedime. Infine, spiegando di essere favorevole all'implementazione di strategie che favoriscono una mobilità più sostenibile, ha chiesto delucidazioni in merito alle forme di accessibilità al sedime per i lavoratori che arrivano dell'area metropolitana di Venezia.

Risposte

Matteo Crivellaro (SAVE Spa) è intervenuto rinnovando l'impegno di SAVE a continuare a migliorare le condizioni e la qualità del lavoro dei dipendenti, incentivando posti di lavoro di qualità e elaborando strategie di mobilità che garantiscano l'access

ibilità ai lavoratori, generando condizioni che favoriscano l'equilibrio vita-lavoro e mettendo in atto politiche di welfare aziendale.

Conclusione

Per concludere l'incontro, il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico e a inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso gli strumenti messi a disposizione dal dibattito pubblico.

Incontro specialistico dedicato agli enti e operatori aeroportuali

Martedì, 23 maggio 2023

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto durante l'incontro.

Martedì 23 maggio 2023, dalle 14.00 alle 16.00, si è tenuto il **terzo incontro specialistico dedicato agli enti e operatori aeroportuali**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di **11 enti e operatori aeroportuali**, che si sono collegati online attraverso la piattaforma Zoom.

Gli interventi

Il coordinatore Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendo le finalità del dibattito pubblico, la sua organizzazione, gli strumenti e le modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230523-Coordinatore.pdf>*). In seguito, oltre ai/le relatori/trici **Corrado Fischer** (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), **Davide Bassano** (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa) e **Francesca Sartor** (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa), il coordinatore ha ringraziato il team di SAVE Spa presente all'incontro, nelle persone di **Franco Dal Pos** (Post Holder Progettazione), **Roberto Lenhardy** (Responsabile Direzione Infrastrutture) e **Gino Baldi** (Direttore operazioni aerea terminal).

In seguito, è stata data la parola ai relatori e alla relatrice che hanno illustrato i principali temi relativi al Masterplan aeroportuale.

Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), Davide Bassano e Francesca Sartor (SAVE Spa), *Illustrazione del Masterplan*

L'intervento di SAVE Spa è stato introdotto da **Corrado Fischer** che ha spiegato che il Masterplan, una volta ottenuta la conformità urbanistica, diventerà un documento di pubblica utilità, ovvero uno strumento regolatorio che permetterà di mettere in campo gli interventi previsti per lo sviluppo dell'aeroporto di Venezia. Ha ricordato, inoltre, come il Masterplan 2023-2037 sia uno strumento di pianificazione a lungo termine elaborato a partire dall'analisi delle previsioni di traffico, sulla base delle direttive ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile). A tal proposito, l'ingegner Fischer ha illustrato l'iter autorizzativo che seguirà la fase di dibattito pubblico.

In seguito, Fischer ha presentato i numeri e i dati risalenti al 2022 relativi al funzionamento dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, in termini di obiettivi raggiunti, certificazioni ottenute e impatti, diretti, indiretti, indotti e catalitici, sull'occupazione e sul PIL regionale. Inoltre, sono state presentate le strategie e le politiche messe in campo in termini di sostenibilità sociale, quali lo *smartworking*, i percorsi di formazione dedicati alle risorse e le politiche di welfare aziendale.

L'ingegner Fischer ha successivamente introdotto gli interventi previsti dal Masterplan al 2037, evidenziando come non sia stata prevista una nuova pista di decollo e atterraggio, ma che tutte le azioni che si prevede di mettere in campo avranno l'obiettivo di massimizzare la capacità dell'infrastruttura esistente. Corrado Fischer, infine, ha concluso evidenziando che alla base di tutti gli interventi vi sia il tema centrale della sostenibilità.

L'ingegner **Davide Bassano** ha, poi, preso la parola per illustrare nel dettaglio gli interventi previsti per azzerare le emissioni nette di CO2 entro il 2030, concentrandosi sull'utilizzo di energie provenienti da fonti rinnovabili. Nel suo intervento, l'ingegner Bassano ha sottolineato, infatti, l'importanza della transizione energetica e ha presentato diverse soluzioni per raggiungere questo obiettivo. Innanzitutto, ha menzionato l'implementazione di un nuovo assetto che permetterà di soddisfare il fabbisogno energetico dello scalo in modo efficiente, che non si basa su una soluzione

unica, ma piuttosto sulla combinazione sinergica di diverse tecnologie. Ad esempio, ha evidenziato l'utilizzo del fotovoltaico tradizionale e, soprattutto, dell'agrivoltaico come soluzione fondamentale. Quest'ultima, ha spiegato, consiste nell'installazione di pannelli fotovoltaici sopra ai lotti agricoli, consentendo così la produzione di energia senza compromettere l'uso del suolo. Inoltre, Bassano ha illustrato come l'energia prodotta da queste fonti rinnovabili possa essere impiegata per la mobilità interna all'aeroporto. Infatti, ha menzionato l'utilizzo dell'idrogeno come alternativa per i trasporti di servizio, il trasporto pubblico locale e potenzialmente anche per soddisfare la futura domanda di veicoli a idrogeno da parte dei passeggeri, implicando l'accumulo e lo sfruttamento dell'energia prodotta dal sistema agrivoltaico. Un altro aspetto evidenziato da Bassano ha riguardato l'utilizzo della geotermia, tecnologia che sfrutta il costante salto termico generato dal sottosuolo, consentendo il raffreddamento e il riscaldamento efficiente dei fluidi necessari alle attività dello scalo.

Davide Bassano, inoltre, ha poi affrontato altri temi cruciali per la sostenibilità dell'aeroporto. Riguardo alla gestione dell'acqua, ad esempio, ha spiegato come siano stati implementati nel tempo dei sistemi per ridurre l'utilizzo dell'acqua potabile, come l'installazione di un depuratore che recupera l'acqua trattata per utilizzi non potabili, come, ad esempio, i bisogni di servizi igienici, alcuni usi industriali e l'irrigazione delle aree verdi.

Nel campo della gestione dei rifiuti, invece, ha spiegato l'obiettivo di ridurre i volumi prodotti e di massimizzare il riuso e il riciclo. A tal fine, ha evidenziato l'intenzione di adottare una rete pneumatica per la raccolta e il trattamento dei rifiuti, consentendo il loro smaltimento diretto dalle postazioni di lavoro senza la necessità di mezzi o operatori ecologici intermediari.

La tutela del paesaggio e della biodiversità è stato un altro tema centrale dell'intervento dell'ingegnere Bassano. Infatti, egli si è concentrato sulla descrizione degli interventi compensativi previsti, quali la creazione di un'area naturale a nord come rifugio per specie autoctone o il recupero di un'area agricola per scopi didattici e ricreativi. Infine, ha mostrato come verrà messo in campo un processo di riqualificazione del verde

all'interno dell'aeroporto, con l'obiettivo di realizzare aree piacevoli e ombreggiate per i passeggeri e di creare un polmone verde per l'area urbana circostante.

In seguito, ha preso la parola l'architetto **Francesca Sartor** al fine di illustrare gli interventi previsti in termini di intermodalità e accessibilità allo scalo aeroportuale. L'obiettivo, ha spiegato Sartor, sarà di rendere l'aeroporto accessibile e favorire modalità di trasporto sostenibili. A tal proposito, ha sottolineato, saranno previsti importanti cambiamenti, come la realizzazione della stazione ferroviaria progettata da RFI in prossimità dell'aeroporto, l'aumento dei veicoli elettrici, dello sharing mobility o l'introduzione di nuovi mezzi elettrici come il Bus Rapid Transit (BRT), come previsto dal PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città Metropolitana di Venezia. Francesca Sartor ha spiegato, pertanto, che anche il Masterplan si pone come obiettivo quello di favorire la riduzione dell'uso dell'auto privata, adottando scelte che incentivino l'utilizzo di mezzi alternativi, in modo da ridurre la necessità di grandi aree di parcheggio e limitando così il consumo di suolo e le emissioni di CO₂.

L'architetto Sartor ha, poi, descritto nel dettaglio le aree del sedime aeroportuale che saranno destinate al miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità, quali il polo per il trasporto pubblico di fronte al terminal, i percorsi di collegamento con la stazione ferroviaria e i due nuovi parcheggi multipiano previsti, che verranno realizzati in maniera modulare in base alla futura domanda effettiva di posti auto. Inoltre, ha spiegato che la viabilità sarà riorganizzata in modo da agevolare l'accesso al terminal ai veicoli a basse o zero emissioni.

Inoltre, l'architetto ha spiegato come il Masterplan 2023-2037 promuova lo sviluppo della mobilità aerea sostenibile, nota come Advanced Air Mobility (AAM). A tal proposito, ha infatti spiegato Francesca Sartor, si prevede di realizzare un vertiporto suddiviso in due aree, a nord e a sud della pista, per non interferire con le attività aeronautiche, al fine di collegare diverse zone del territorio, comprese le aree interne, la laguna e le isole. Questi interventi, ha sottolineato Sartor, mirano a migliorare l'intermodalità e promuovere soluzioni di trasporto sostenibile all'interno dell'aeroporto e del territorio circostante.

Successivamente, l'ingegner **Corrado Fischer** ha ripreso la parola per illustrare gli interventi relativi all'infrastruttura di volo che hanno comportato una revisione totale dell'infrastruttura di volo, inclusi cambiamenti alle entrate e uscite sulla pista e l'estensione della pista secondaria alla stessa lunghezza della pista principale. Fischer ha spiegato che vi sarà la necessità di creare un'area di sicurezza per la pista secondaria, di prolungare la taxiway costruita nel 2018 in modo da servire entrambe le piste, e duplicare le piattaforme di sbrinamento per ridurre i tempi di attesa durante le operazioni. Inoltre, ha proseguito Fischer, è prevista la realizzazione di un'area "Cargo city", realizzata al fine di soddisfare la prevista crescita della domanda nel settore del trasporto merci. Per quanto riguarda il terminal passeggeri, invece, ha spiegato che sono previsti importanti ampliamenti, ma evidenziando come essi siano già stati approvati dal precedente Masterplan.

Infine, Fischer ha voluto sottolineare l'importanza della digitalizzazione come azione chiave del Masterplan, spiegando come questo processo migliorerà indirettamente l'esperienza del passeggero, rendendola più sostenibile, rapida ed efficiente. Nella conclusione, sono state ripercorse le stime di traffico alla base del piano di investimenti, spiegando la distribuzione di questi nei vari interventi.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230523_completa_web.pdf

La discussione con i partecipanti

Al termine delle presentazioni, è stata data la possibilità ai/alle partecipanti di prendere liberamente la parola, attivando il microfono o attraverso la chat dedicata, esprimendo le proprie osservazioni e sottoponendo i propri quesiti ai relatori e relatrici.

ATVO Spa (Azienda Trasporti Veneto Orientale)

Il portavoce ha preso la parola al fine di sottoporre alcuni quesiti. In generale sono state richieste maggiori informazioni relative al Trasporto Pubblico Locale e in particolare delucidazioni rispetto all'ubicazione dei servizi all'interno del sedime aeroportuale e ai servizi di autobus elettrici previsti.

Risposta

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha risposto spiegando come sia stato pensato di collocare il trasporto pubblico in una posizione privilegiata rispetto all'ingresso al terminal e in un punto centrale rispetto al sedime, mettendo a disposizione un'ampia area, dotata di aree di sosta, attesa e altri servizi aggiuntivi. L'architetto Sartor ha così mostrato sullo schema planimetrico l'ubicazione esatta in cui sono stati ipotizzati i servizi di trasporto collettivo, spiegando come, sebbene ci si trovi ancora in fase di pianificazione e programmazione, siano stati previsti nell'area due volumi destinati ai servizi sopra citati, come aree biglietteria, bar o servizi per i passeggeri. Per quanto riguarda i bus elettrici, ovvero i BRT, Francesca Sartor ha sottolineato come si tratti di un'azione già prevista dal PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città Metropolitana di Venezia e che essi siano dei mezzi di nuova generazione a emissioni zero, attualmente già in uso in altri aeroporti. Infine, ha concluso evidenziando che SAVE Spa non può controllare lo sviluppo di questo tipo di trasporto ma che, attraverso il Masterplan, si possano prevedere azioni e spazi atti per favorirlo, portando avanti delle interlocuzioni con gli operatori del trasporto pubblico.

ATVO Spa (Azienda Trasporti Veneto Orientale)

Il partecipante ha posto un'ulteriore domanda chiedendo se l'area individuata per il trasporto collettivo potrà ospitare sia gli autobus di linea sia gli autobus turistici.

Risposte

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha risposto in maniera affermativa, spiegando che l'intenzione è quella di concentrare in un unico punto, ovvero di fronte al terminal, il trasbordo dei passeggeri.

Conclusione

Per concludere l'incontro, il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del dibattito pubblico e a inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso gli strumenti messi a disposizione dal dibattito pubblico.

Infine, Corrado Fischer è intervenuto ringraziando ulteriormente i/le partecipanti e rinnovando la disponibilità di SAVE Spa a rispondere a eventuali domande e raccogliere le diverse osservazioni che emergeranno in futuro.

Incontro specialistico dedicato agli ordini professionali

Mercoledì, 31 maggio 2023

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto durante l'incontro.

Mercoledì 31 maggio 2023, dalle 14.00 alle 16.00, si è tenuto online il **quarto incontro specialistico dedicato agli ordini professionali**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto partecipare 18 persone e **7 ordini professionali** che si sono collegate online attraverso la piattaforma Zoom.

Gli interventi

La dottoressa Gaia Volpe, che supporta il coordinatore Andrea Pillon nella gestione del dibattito pubblico, ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione, strumenti e modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati (*presentazione disponibile al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/20230531-Gaia-Volpe.pdf>*). In seguito, è stata data la parola ai relatori e alla relatrice che hanno illustrato i temi relativi al Masterplan di progetto.

Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), Francesca Sartor (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa), Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa), *Illustrazione del Masterplan*

La presentazione di SAVE Spa è stata introdotta dall'ingegner Corrado Fischer che, dopo una breve presentazione dell'iter di approvazione del Masterplan, ha illustrato gli interventi previsti, ricordando che tutta la documentazione di dettaglio è disponibile sul sito del dibattito pubblico.

Fischer ha dapprima presentato l'analisi condivisa con ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) nel Piano Nazionale degli Aeroporti relativa alle stime di traffico, introducendo poi le strategie di sostenibilità che si intendono adottare al fine di portare a zero le emissioni di CO2 al 2030. A tal proposito, infatti, l'ingegnere ha spiegato l'importanza degli interventi riguardanti l'infrastruttura di volo, il terminal e l'intermodalità, sia in termini di innovazione e che di sostenibilità, spiegando come si intendano sviluppare nuove forme di produzione energetica e mettere in campo azioni che tutelino il paesaggio e la biodiversità. Infine, Corrado Fischer ha illustrato nel dettaglio gli interventi previsti per l'infrastruttura di volo; la nuova Cargo City; la mobilità aerea sostenibile e la realizzazione del vertiporto; il terminal, spiegando come si tratti di interventi già approvati dal precedente Masterplan; le aree destinate al trasporto pubblico, all'incentivo dell'intermodalità e ai servizi ai passeggeri; la riqualificazione del verde. In conclusione, Fischer ha illustrato brevemente la ripartizione degli investimenti sulla base degli interventi previsti dal Masterplan 2023-2037.

Successivamente, ha preso la parola l'architetto Francesca Sartor al fine di illustrare nel dettaglio le azioni relative allo sviluppo del trasporto pubblico e dell'intermodalità, sottolineando come alla base vi sia l'obiettivo di ridurre le emissioni prodotte e limitare il consumo di suolo. Sartor ha così spiegato come nel Masterplan si tenga conto delle trasformazioni in atto per una mobilità futura sostenibile, come l'arrivo della ferrovia in aeroporto o l'introduzione di mezzi pubblici elettrici e i sistemi di *sharing mobility*. L'obiettivo, ha spiegato, è quello di favorire la riduzione dell'uso dell'auto privata e promuovere il trasporto pubblico. L'architetto ha infine illustrato il ridisegno dell'area aeroportuale attraverso la creazione di un polo intermodale, di parcheggi multipiano modulari convenzionati per residenti e pendolari, il completamento dell'area della Darsena e la predisposizione di un vertiporto.

Infine, è intervenuto l'ingegnere Davide Bassano per approfondire i temi legati alla transizione energetica e allo sviluppo sostenibile. In particolare, Bassano ha spiegato come il gestore aeroportuale abbia già messo in atto un percorso di miglioramento delle performances ambientali dell'aeroporto e come siano già stati realizzati alcuni interventi mirati alla riduzione dell'utilizzo di combustibili fossili per il funzionamento

dell'infrastruttura. Bassano ha, poi, mostrato le azioni previste dal Masterplan per il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione al 2030, quali la realizzazione di un parco agrivoltaico, che prevede l'installazione di pannelli fotovoltaici sopraelevati in modo da consentire l'utilizzo del suolo sottostante per scopi agricoli, e di un campo geotermico in modo da soddisfare la domanda energetica dello scalo considerando il suo sviluppo futuro fino al 2037. Inoltre, ha spiegato come si stiano valutando diverse tecnologie per la produzione di idrogeno verde per soddisfare le esigenze legate alla mobilità interna e al trasporto pubblico locale.

Per quanto riguarda invece il contesto idraulico, Bassano ha spiegato come si intendano introdurre delle azioni che minimizzino l'utilizzo di acqua potabile, favorendo la sicurezza delle attività operative all'interno dello scalo e del territorio circostante. Infine, l'ingegnere ha illustrato gli interventi previsti in termini di recupero e gestione dei rifiuti e le azioni relative alla compensazione ambientale e alla tutela del paesaggio.

La presentazione è disponibile al link: https://www.dpaeroportovenezia.it/wp-content/uploads/MP2037_prz_230531_ordini_profess4.pdf

La discussione con i partecipanti

Al termine delle presentazioni, è stata data la possibilità ai partecipanti di prendere la parola, attivando il microfono o attraverso la chat dedicata, per esprimere le proprie osservazioni e sottoporre quesiti ai relatori e alla relatrice.

Ordine degli Avvocati di Venezia

Claudio Beltrame è intervenuto chiedendo un chiarimento rispetto ai vincoli riguardanti l'installazione di pannelli fotovoltaici nelle aree limitrofe all'aeroporto.

Risposte

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha risposto spiegando che non esistono divieti relativi all'installazione di pannelli fotovoltaici, ma che vi sia l'obbligo di presentare uno studio specifico sull'antiabbagliamento in modo da evitare interferenze con l'attività aeroportuale.

Davide Bassano (SAVE Spa) ha integrato la risposta dicendo che, infatti, all'interno del sedime aeroportuale sono attualmente presenti degli impianti fotovoltaici posizionati in modo da avere una certa inclinazione rispetto all'irraggiamento solare e alla direttrice di atterraggio e decollo dei velivoli.

Ordine degli Ingegneri della Città Metropolitana di Venezia

Maurizio De Gennaro ha introdotto il suo intervento elogiando il lavoro svolto nello studio preliminare, in particolare per l'organizzazione e l'articolazione dei temi relativi alla pianificazione aeroportuale, allo sviluppo della mobilità sostenibile e per l'attenzione nei confronti del paesaggio e della biodiversità. In seguito, ha riportato alcune riflessioni e contributi. In primo luogo, ha sottolineato l'importanza strategica di Venezia come nodo per lo sviluppo della mobilità del Veneto suggerendo di porre maggiore attenzione a questo aspetto all'interno dello studio preliminare. Inoltre, è stata menzionata la Cittadella dell'aeroporto, chiedendo se vi fosse ancora l'intenzione di realizzarla, nonostante il punto critico relativo all'impatto sul paesaggio. Il portavoce ha poi proseguito sottolineando l'importanza di rafforzare nel documento definitivo i temi relativi alla tutela del paesaggio, seguendo le linee guida regionali e ministeriali; al rapporto con il trasporto pubblico locale, per garantire un servizio di qualità e migliorare il sistema di collegamenti; alle concessioni urbanistiche per la costruzione nelle aree non appartenenti al sedime aeroportuale e alla pianificazione integrata con i comuni limitrofi e la provincia; e infine alla presenza del fotovoltaico e ai vantaggi dell'impianto agrivoltaico.

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) ha ringraziato per le riflessioni ritenute molto utili e interessanti. In seguito, ha sottolineato come l'approccio sia cambiato nel tempo, rispetto al progetto della Cittadella aeroportuale, e ha spiegato come oggi si stia dando maggiore importanza ai temi relativi alla sostenibilità e alla connessione con il territorio. Per quanto riguarda i piani programmatici, invece, ha spiegato come si sia tenuto conto del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città Metropolitana di Venezia e che, in un secondo momento, vi sarà occasione attraverso la procedura di VIA

(Valutazione dell'Impatto Ambientale) di approfondire la pianificazione insieme al territorio.

Davide Bassano (SAVE Spa), infine, è intervenuto sottolineando come l'agrivoltaico consenta di utilizzare superfici esistenti senza cambiarne la destinazione d'uso, evitando delle opere di compensazione idraulica.

Direzione dell'area infrastrutture trasporti della Regione del Veneto - Ordine degli ingegneri della Città Metropolitana di Venezia

Ha preso la parola Andrea Menin a nome dell'Ordine degli Ingegneri della Città metropolitana di Venezia, oltre che come rappresentante dell'area infrastrutture e trasporti della Regione del Veneto. Durante l'intervento è stato fatto riferimento agli strumenti di pianificazione territoriale regionale e alle fasi di valutazione di impatto ambientale in cui interverrà la Regione, sottolineando in tal maniera il legame che sussiste tra gli enti del territorio e i diversi livelli di pianificazione. Infatti, ha affermato che lo sviluppo e il coordinamento dovranno essere condotti insieme a tutti gli enti, in particolare con la Regione del Veneto, e gli altri soggetti coinvolti.

ECTP-CEU (Consiglio Europeo dei Pianificatori Territoriali e degli Urbanisti)

Markus Hedorfer ha ricordato il suo intervento tenutosi in occasione dell'incontro pubblico del 25 maggio 2023 ribadendo, anche in questa sede, la necessità di una maggiore co-pianificazione tra gli enti territoriali. A tal proposito, infatti, ha suggerito a tutti i decisori, inclusi il gestore aeroportuale, ENAC, ENAV, il Comune di Venezia, la Città Metropolitana e la Regione del Veneto, di collaborare all'interno di un unificato ufficio di piano al fine di affrontare le questioni relative allo sviluppo del territorio. Ha così evidenziato l'importanza di gestire efficacemente i collegamenti con il trasporto pubblico, sia locale che sovraregionale, inclusi i collegamenti con l'alta velocità, e di affrontare le questioni di compensazione ambientale a livello di un'ampia pianificazione congiunta che comprenda sia gli aspetti economici che sociali.

Risposte

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha risposto ringraziando per i suggerimenti e i contributi, sostenendo che verranno presi in considerazione per le fasi successive.

Ordine dei Medici Chirurghi e Odontoiatri di Venezia

Giovanni Leoni ha innanzitutto ringraziato per la presentazione, ritenuta chiara ed esaustiva, condividendo successivamente alcune osservazioni. In particolare, ha sollevato alcune domande riguardo ai volumi di traffico previsti e alla suddivisione di tali stime tra turismo e affari. Inoltre, ha espresso alcune preoccupazioni in merito all'impatto ambientale dell'aeroporto, specialmente per quanto riguarda lo scarico dei gas e l'impatto complessivo sull'ecosistema lagunare.

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) ha risposto ripercorrendo le analisi sulle stime di traffico al 2037. In particolare, ha sottolineato come l'aeroporto Marco Polo sia ritenuto uno scalo territoriale di collegamento di area vasta, ovvero per l'insieme del nord-est italiano, come dimostrato dagli studi effettuati attraverso l'analisi delle celle telefoniche, e che la grande affluenza verso la città di Venezia avvenga prevalentemente attraverso altri mezzi di trasporto, quali la ferrovia o l'auto privata.

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha ricordato che le questioni relative alle stime di traffico sono descritte e illustrate in una nota integrativa, pubblicata sul sito del dibattito pubblico.

Davide Bassano (SAVE Spa), infine, è intervenuto sul tema dell'impatto ambientale spiegando come all'interno del Masterplan siano stati previsti degli interventi per il raggiungimento della neutralità carbonica in ambito impiantistico e infrastrutturale, ovvero in quei campi in cui il gestore ha la totale facoltà di azione. Il tema relativo al trasporto pubblico e all'accessibilità, ha proseguito, non è un ambito di totale competenza di SAVE Spa e, pertanto, le azioni previste sono volte a favorire una modalità di trasporto condiviso e sostenibile, in relazione con gli enti del territorio, al fine di cercare di favorire la diminuzione del contributo emissivo generale. Infine, ha trattato il tema legato alle emissioni del comparto aeronautico, spiegando come, al di là delle strategie messe in atto per ridurre l'impatto acustico a terra e la circolazione

degli aeromobili, il gestore non abbia margine di manovra per quanto riguarda le tecnologie adottate per il trasporto aereo. Tuttavia, ha sottolineato come le compagnie aeree stiano attualmente rinnovando le proprie flotte circolanti, in modo da dotarsi di velivoli meno inquinanti dal punto di vista acustico e ambientale.

Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Venezia

Andrea Rumor ha espresso alcune osservazioni in merito allo studio che accompagna il Masterplan. In generale ha evidenziato la mancanza di co-pianificazione e di coinvolgimento dei soggetti operanti sul territorio, in particolare per quanto riguarda il tema della mobilità. Inoltre, ha richiesto maggiori dettagli sui nodi stradali e sul traffico autostradale, soprattutto per le aree limitrofe al sedime aeroportuale, e ha sollevato dei dubbi rispetto alla soluzione ingegneristica proposta per la bretella ferroviaria, suggerendo una migliore integrazione tra la stazione di RFI e il terminal dell'aeroporto. Infine, ha evidenziato l'importanza di una progettazione partecipata degli interventi, facendo ricorso a concorsi di idee anziché affidamenti diretti, dichiarando il sostegno dell'Ordine e la disponibilità a collaborare.

Risposte

Corrado Fischer (SAVE Spa) ha, poi, preso la parola per spiegare che l'intesa con gli enti si colloca nell'intero procedimento di conformità urbanistica e che vi saranno delle fasi successive in cui tutti gli enti avranno la possibilità di presentare i propri contributi, che verranno nuovamente presi in considerazione. Infine, è stato affermato che il progetto di RFI sia stato recepito come tale da SAVE Spa, che di conseguenza ha immaginato delle soluzioni per collegare rapidamente la stazione ferroviaria con il terminal. In conclusione, ha ringraziato per i suggerimenti, dicendo che verranno presi in considerazione per integrare la documentazione presentata.

Conclusione

Per concludere l'incontro, la dottoressa Gaia Volpe ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal calendario del



dibattito pubblico e a inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso gli strumenti messi a disposizione dal dibattito pubblico.

Incontro specialistico dedicato alle associazioni ambientaliste, comitati e cittadini/e

Lunedì, 5 giugno 2023

Questa restituzione è stata elaborata dallo staff del coordinatore per permettere di ottenere le informazioni principali su quanto avvenuto durante l'incontro.

Lunedì 5 giugno 2023, dalle 14.00 alle 16.00, si è tenuto online il **quinto incontro specialistico dedicato alle associazioni, i comitati e i/le cittadini/e**, nell'ambito del dibattito pubblico sul Masterplan al 2037 dell'aeroporto di Venezia Marco Polo. L'incontro ha visto la partecipazione di **26 persone** che si sono collegate online attraverso la piattaforma Zoom.

Gli interventi

Il coordinatore Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione, strumenti e modalità di partecipazione. Inoltre, sono stati mostrati i numeri significativi del dibattito pubblico finora raccolti, in termini di partecipazione agli incontri, visualizzazioni del sito o interazioni sui canali social dedicati. In seguito, è stato chiesto ai partecipanti se volessero aprire l'incontro con le presentazioni di SAVE Spa o sfruttare tutto il tempo a disposizione per una sessione di confronto con il gestore. In maniera unanime, si è scelto di proseguire direttamente con gli interventi del pubblico a cui è stata data la parola per esporre le proprie osservazioni e riportare i propri contributi rispetto ai temi trattati dal Masterplan al 2037.

La discussione con i partecipanti

Di seguito vengono riportati in forma sintetica gli interventi del pubblico presente all'incontro, insieme alle risposte fornite da SAVE Spa.

Associazione Amici della Poiana – Cultura Arte Ambiente

Enrico Giorgiutti ha introdotto il suo intervento complimentandosi per il modo in cui si sta portando avanti il dibattito, dicendo che, come associazione del territorio, si è deciso di considerare i cambiamenti dell'intorno come delle opportunità e non come delle problematiche. In seguito, ha sottolineato l'importanza della sostenibilità ambientale, a suo parere tenuta dovutamente in conto dagli interventi di sviluppo proposti dal Masterplan, sostenendo però che i tempi previsti dalla pianificazione siano troppo dilatati, e che non tengano conto dei possibili cambiamenti a livello tecnologico del comparto aeroportuale. Successivamente, il portavoce ha espresso alcune richieste nei confronti del gestore, quali la ripresa degli incontri che si tenevano periodicamente tra SAVE Spa e gli enti locali; la messa in atto di canali preferenziali per il coinvolgimento dei cittadini delle aree limitrofe all'aeroporto per quanto riguarda la ricerca di risorse e maestranze necessarie al funzionamento dell'aeroporto; e delle garanzie sul futuro di Cà Noghera in seguito alla realizzazione dell'area cargo, sia per quanto riguarda l'abitato, sia per le zone produttive e commerciali per le loro possibilità di sviluppo economico.

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto in maniera affermativa alla possibilità di riprendere gli incontri con gli enti locali, sottolineando come la fase di dibattito pubblico avesse anche l'intenzione di ricucire il legame con il territorio. In seguito, ha trattato la previsione dell'espansione dell'area cargo, sottolineando che vi saranno delle aree che verranno assoggettate al sedime aeroportuale, senza però interferire con l'abitato di Cà Noghera. Per le attività commerciali, ha proseguito, vi saranno delle opportunità di sviluppo economico, vista la necessità di servizi che si verrà a creare. Per quanto riguarda la questione relativa alla premiazione dell'occupazione locale, ha sottolineato l'importanza di dare l'opportunità a tutti e tutte di accedere alle offerte di lavoro future. Infine, ha ricordato però come all'interno del dossier di progetto si possa trovare l'analisi costi-benefici, al cui interno sono riportati gli impatti occupazionali reddituali, oltre che di ricchezza ridistribuita sul territorio.

Associazione 25 Aprile Venezia

Andrea Sartori ha introdotto il suo intervento sottolineando in primo luogo le problematiche legate al modello economico dell'*over-tourism* della Città di Venezia. Ha pertanto evidenziato come esso contribuisca ad incrementare il business degli affitti brevi a sfavore delle residenze private delle famiglie e dei lavoratori, causando inoltre un aumento di movimentazioni all'interno dei canali della laguna, agendo sul moto ondoso e portando al danneggiamento delle fondamenta delle costruzioni. A tal proposito, chiede per quale motivo, a suo parere, non si sia data una maggiore importanza agli aspetti legati alla qualità della vita dei cittadini, agli impatti relativi alla qualità dell'aria e la mobilità all'interno del Masterplan, che basa i suoi presupposti sull'aumento delle movimentazioni e dei passeggeri in arrivo al 2037.

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha spiegato che la maggior parte dei passeggeri in arrivo a Venezia utilizzano principalmente altri mezzi di trasporto per raggiungere la città. Inoltre, ha ricordato come il bacino di utenza dell'aeroporto Marco Polo sia composto da molte persone che risiedono a Venezia e che, inoltre, esso sia ritenuto lo scalo di collegamento con un'area più vasta, ovvero il nord-est d'Italia, permettendo anche connessioni intercontinentali e con i principali hub europei.

Francesca Sartor (SAVE Spa) è intervenuta sottolineando, inoltre, come il gestore dell'aeroporto non abbia competenze dirette in merito alla gestione dei flussi in arrivo a Venezia.

Associazione TesseraBella

Angelo Lerede ha preso la parola in quanto aderente all'associazione TesseraBella, l'associazione Popilia Annia Aps e come consigliere della municipalità di Favaro Veneto. Durante l'intervento si è chiesta maggiore chiarezza rispetto alle limitazioni poste alle movimentazioni aeree notturne, sollevando le problematiche riscontrate dai residenti in particolare nel periodo estivo. Inoltre, sempre rispetto al tema degli impatti acustici, si è chiesto se si fosse presa in considerazione la possibilità di spostare lo *starting point* di decollo degli aerei, ove possibile, in modo da ridurre il rumore percepito nelle aree abitate. In seguito, è stato preso in esame il tema relativo alle opere di mitigazione

previste, chiedendo di realizzare un'area boschiva vicino all'abitato di Tessera, piantumando alberi ad alto fusto che mitigano gli impatti acustici. Successivamente si è richiesto di agire nuovamente per riqualificare il canale di tessera, e in particolare le barene, in quanto il traffico acquatico sta generando ulteriori ripercussioni sulle opere eseguite in precedenza. Infine, è stato richiesto se fosse possibile pensare ad una ubicazione distinta per l'area del vertiporto situata in prossimità di Tessera, spostandola nei pressi della laguna e della Darsena. In conclusione, si è auspicata la riapertura di tavoli di lavoro territoriali per le fasi successive di redazione del Masterplan.

Risposte

Davide Bassano (Save Spa) ha risposto spiegando come le movimentazioni notturne siano limitate e di come gli atterraggi in tali orari siano principalmente dovuti a ritardi o congestioni di traffico negli aeroporti di partenza. L'ingegnere ha così sottolineato l'intenzione di ridurre al minimo gli impatti acustici dopo la mezzanotte. Per quanto riguarda le opere di mitigazione a terra, invece, ha sottolineato come si stiano mettendo in campo diverse azioni e si stia chiedendo alle compagnie aeree di spostare la soglia di decollo, in particolare di notte. In seguito, è intervenuto sul tema delle opere di mitigazione, evidenziando come sia stato previsto di riqualificare circa 100 ettari di terreno presso il territorio di Tessera, senza tenere conto dell'intervento proposto rispetto alla realizzazione di un'area boschiva dal momento che andrebbe realizzata in un terreno privato, richiedendo quindi tempi di realizzazione molto lunghi. Ciò nonostante, ha ribadito che si potrà ridiscutere di tale intervento. Infine, rispetto alle problematiche generate dal moto ondoso, ha spiegato come si stia aspettando la messa in opera dei sistemi di dissuasione della velocità al fine di realizzare ulteriori interventi di ripristino delle barene del canale, che non risultino vani come i precedenti.

Francesca Sartor (SAVE Spa) è intervenuta invece sul tema del vertiporto invitando il partecipante a visionare il dossier specifico all'interno della documentazione pubblicata, che propone due alternative di localizzazione, una più a nord vicino a Tessera e una più a sud nei pressi della Darsena. Ha quindi invitato a esplicitare in forma scritta la preferenza verso la soluzione ritenuta più consona.

Ivano Berto è intervenuto a nome dell'associazione TesseraBella spiegando come non si possa contrastare il fenomeno dell'aumento della domanda aerea in generale, ma che si possano mettere in campo delle azioni per governare tale fenomeno. A tal fine ha evidenziato la necessità di una governance condivisa tra i diversi soggetti coinvolti, ovvero il gestore, l'amministrazione comunale e gli enti locali. Infine, ha chiesto se le soluzioni di mitigazione prescritte dal precedente masterplan siano ritenute sufficienti, visto l'aumento del traffico previsto. In conclusione, ha chiesto di dare un'ulteriore conferma rispetto al fatto che non verrà realizzata una nuova pista.

Risposte

Davide Bassano (Save Spa) ha risposto ribadendo che SAVE Spa ha in previsione diversi interventi di riqualifica ambientale a fini compensativi nei confronti dei nuovi interventi di sviluppo, sottolineando come essi siano stati previsti sia in ambito ambientale che sociale.

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha preso la parola per riconfermare che all'interno della pianificazione al 2037 non è stato inserito l'intervento di realizzazione di nuove piste di decollo e atterraggio.

LIPU (Lega Italiana Protezione Uccelli) sezione di Venezia

Gianpaolo Pamio ha espresso la sua preoccupazione rispetto alla localizzazione stessa dell'aeroporto all'interno di una zona SIC (Sito di Interesse Comunitario), in particolare per quanto riguarda l'incremento del trasporto acqueo e via terra e le ripercussioni sull'ambiente e l'habitat di diverse specie di uccelli e animali. Infine, ha sottolineato come, a suo parere, manchi una visione storica e una prospettiva futura rispetto a tale tema all'interno del Masterplan 2023-2037.

Risposte

Daide Bassano (SAVE Spa) ha risposto dicendo che sono stati inseriti numerosi gli interventi all'interno della pianificazione di sviluppo in termini di compensazione e salvaguardia degli ecosistemi e della biodiversità.

Antonio Borgo (BIOMA) è poi intervenuto spiegando come l'impatto acustico sia percepito in maniera differente dalla fauna rispetto che dall'uomo, in quanto gli animali sono disturbati dal rumore solo quanto lo reputano una fonte di pericolo. A tal proposito, infatti, ha sottolineato come diverse specie trovino rifugio all'interno delle aree limitrofe al sedime in quanto non siano presenti attività antropiche. Concordando sul fatto che l'ubicazione delle infrastrutture debba essere studiata tenendo in considerazione l'ecosistema nel quale si inseriscono, ha ricordato come ad oggi siano molto pochi gli impatti rilevati sugli uccelli presenti.

Forum dell'Aria

Luca Fattambrini ha innanzitutto invitato a prendere visione del quaderno degli attori che è stato inviato e a consultare il sito web del Forum dell'Aria. In seguito, ha sottolineato l'importanza degli aspetti legati alla salute e al benessere della popolazione e dell'ambiente, chiedendo perché non si possano mettere delle limitazioni alle movimentazioni degli aerei come fatto per altri aeroporti, portando a conseguenze molto importanti dal punto di vista della riduzione delle emissioni, anche prodotte dal traffico indotto.

Risposte

Daide Bassano (SAVE Spa) ha risposto spiegando che gli aeroporti che hanno ricevuto tali limitazioni abbiano caratteristiche molto diverse da quelle dell'aeroporto di Venezia, in particolare in termini di numero di passeggeri e movimentazioni annue. Infine, ha auspicato ad un miglioramento continuo delle normative relative alla transizione energetica.

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha integrato la risposta spiegando come l'intento sia quello di promuovere una mobilità sostenibile e collettiva, riducendo il carico sulla mobilità stradale e le emissioni prodotte dal traffico indotto.

Municipalità di Venezia Murano-Burano

Attraverso un messaggio inviato nella chat dedicata, si è chiesta conferma rispetto al fatto che il Masterplan non rappresenti uno strumento urbanistico.

Risposte

Francesca Sartor (SAVE Spa) ha risposto in maniera affermativa, spiegando che il Masterplan non è uno strumento urbanistico dal punto di vista della pianificazione territoriale, ma lo strumento che gli aeroporti devono adottare per il proprio sviluppo, in base alle direttive del Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici. Ha ricordato poi che la normativa di riferimento è riportata nel primo capitolo del dossier di progetto.

Popilia Annia Aps

Paolo Vivian è intervenuto in merito al tema della transizione energetica, chiedendo di mettere in atto degli sforzi congiunti al fine di rendere possibile la creazione di una comunità energetica intorno al sedime aeroportuale. In tal modo, ha spiegato, si potrebbe agire su uno dei tre livelli responsabili dell'inquinamento dell'area ovvero quello prodotto dalle abitazioni, dal momento che risulta maggiormente difficile agire sugli impatti legati al traffico aereo e automobilistico. In seguito, ha chiesto di fare chiarezza sulle ragioni alla base degli investimenti dedicati allo sviluppo della Courier City e agli aspetti ambientali. Infine, ha proposto alcuni interventi di valorizzazione dell'area del Dese, come la riqualificazione dei siti di interesse archeologico presenti o la realizzazione di un ponte che colleghi l'Altino.

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto sul tema delle comunità energetiche, auspicando che si possano trovare delle soluzioni a livello amministrativo. Per quanto riguarda l'analisi costi-benefici ha invece chiesto di far presente il passaggio sui cui si richiedono maggiori informazioni in modo da poter fornire una risposta accurata.

Francesca Sartor (SAVE Spa) è intervenuta in merito alle ragioni alla base dell'intervento di sviluppo dell'area cargo, spiegando come non solo sia stata riscontrata una maggiore domanda, ma soprattutto vi sia la necessità di liberare il piazzale principale da tale attività in modo da sfruttare al meglio l'infrastruttura esistente senza eseguire grandi ampliamenti del sedime. Infine, ha suggerito di inviare in forma scritta le proposte relative agli interventi di riqualificazione e valorizzazione delle aree limitrofe in modo da poterle valutare con attenzione.

Associazione Un Nuovo Volto Per Mestre

Luciano Pasinetti ha chiesto delle delucidazioni in merito ai dati raccolti dalle centraline di monitoraggio ambientale, sostenendo che esse sono carenti sul territorio e non ubicate in modo corretto. In particolare, ha sottolineato la carenza di centraline nel territorio di Tessera e a Mestre Centro. Pertanto, ha richiesto di migliorare i dati oggettivi alla base delle analisi svolte.

Risposte

Davide Bassano (SAVE Spa) ha risposto ripercorrendo l'ubicazione delle diverse centraline, ricordando come i dati siano consultabili sul sito www.ambiente.veneziaairport.it. Inoltre, ha illustrato la similitudine tra le analisi condotte dall'ARPA e quelle di SAVE Spa.

Saverio Sollecito (SAVE Spa) infine ha ricordato come, indipendentemente dalla numerosità delle centraline, il posizionamento viene distinto tra aree di monitoraggio di attività di fondo traffico e di attività di fondo urbano.

Conclusione

Per concludere l'incontro, il coordinatore del dibattito pubblico ha ringraziato tutti/e i/le partecipanti che sono stati invitati/e a inviare le proprie osservazioni in forma scritta attraverso gli strumenti messi a disposizione dal dibattito pubblico.