



**DIBATTITO PUBBLICO
AEROPORTO DI VENEZIA**

**ALLEGATO 3
DOMANDE
E RISPOSTE**

14 GIUGNO 2023

APPENDICE ALLA RESTITUZIONE DEL 1° INCONTRO PUBBLICO (05.05.2023)

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

Riposte scritte alle domande sul tema della serata rimaste inevase

Questa appendice è stata elaborata e pubblicata successivamente alla restituzione dell'incontro per fornire risposta scritta alle domande relative al tema della serata che non hanno potuto essere trattate in diretta.

Le risposte che riguardano gli aspetti metodologici sono fornite dal Coordinatore del dibattito, mentre le risposte tecniche sono state elaborate da Save Spa.

Attenzione: in questa appendice vengono riportate tutte le domande raccolte durante la serata, comprese quelle che riguardano temi che verranno trattati durante gli incontri successivi.

Metodologia dibattito pubblico

Perché ci si è divisi per tavoli e non si dà la possibilità di intervento in plenaria?

L'organizzazione delle discussioni per tavoli di lavoro consente a tutti/e i/le partecipanti di confrontarsi sul progetto, di esprimere osservazioni e quesiti sul progetto (quesiti e osservazioni che vengono riproposti nel corso dell'incontro al proponente del Masterplan per le opportune risposte). L'obiettivo degli incontri è pertanto quello di coinvolgere nella discussione tutti i presenti senza limitare la partecipazione a coloro che intendono prendere la parola in plenaria. E' comunque prevista una sessione di interventi dal pubblico in plenaria che consente, come accaduto nel corso del primo incontro pubblico, di dare la parola a coloro che ne fanno richiesta.

Possiamo avere nei documenti del DP il Piano Nazionale Aeroporti precedente?

Sì, il Piano in vigore sarà caricato sul sito del dibattito pubblico. Nel corso del dibattito potranno essere caricati altri materiali anche in base alle esigenze espresse dai partecipanti del dibattito stesso.

Perché ci sono solo cinquanta cittadini? Non è possibile avere spazi più ampi?

Gli incontri sono organizzati in modalità ibrida in parte in presenza e in parte on line. Nel corso del primo incontro hanno partecipato all'evento oltre un centinaio di persone. Per quanto riguarda la capienza della sala dove si svolgono gli incontri, questa è stata sufficiente ad ospitare le persone che ne hanno fatto richiesta ed è stato infatti possibile ammettere tutti i partecipanti e le partecipati che si sono presentati/e all'incontro.

Come mai nel procedimento di questo dibattito pubblico mancano gli enti pubblici che potrebbero dare indicazioni prima che il progetto sia definitivo?

Nel procedimento del dibattito gli enti territoriali sono invitati a prendere parte alle discussioni e a presentare osservazioni. Nel corso del primo incontro erano infatti presenti i rappresentanti dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac), per quanto riguarda gli aspetti della programmazione nazionale degli aeroporti, e la Regione del Veneto per gli aspetti legati alla programmazione della mobilità e dei trasporti regionale.

Iter autorizzativo e livelli di programmazione

Come si può sapere più di SAVE? Sugli assetti proprietari, patrimoniali? Sarebbe bello avere un po' più di trasparenza su questi aspetti.

I dati richiesti sono disponibili:

- nel Bilancio di Sostenibilità del Gruppo SAVE che viene pubblicato ogni anno sul sito web, disponibile a questo link
https://ambiente.veneziaairport.it/upload/files/sito_ambiente/bilancio_sostenibilita/archivio_documenti/report_bilanci_di_sostenibilita
- nel sito web del Gruppo SAVE
<https://www.grupposave.it/il-gruppo/>

Come viene suddivisa la responsabilità di Ministero dei Trasporti, Enac e Save rispetto a questo progetto/masterplan?

Save è un concessionario di un asset dello Stato (l'aeroporto) che ha in gestione fino al 2043. Il concedente è il Ministero dei Trasporti (ENAC) che è il "proprietario" del sito aeroportuale. Save ha il compito di gestirlo e svilupparlo per il periodo di durata della concessione. Ogni intervento di Save deve essere sistematicamente autorizzato da Enac. Il tema è illustrato più ampiamente nel capitolo "1. Introduzione" del Dossier di progetto.

Merita un approfondimento il rapporto tra Masterplan e pianificazione urbanistica comunale e piano del traffico della città metropolitana? Come si interfacciano con i piani di livello inferiore?

Il Masterplan tiene in debito conto i piani territoriali e i programmi urbanistici intorno allo scalo; si vedano gli schemi a scala territoriale contenuti nei documenti. In particolare, nel Masterplan sono contenuti interventi che valorizzano la continuità con il Bosco dello Sport; si vedano i percorsi pedonali e ciclabili e la progettazione delle aree verdi nell'area lungo il Dese e lungo la Triestina. Per l'interfaccia con il piano del traffico, si rimanda all'incontro del 18 maggio, nel quale verranno illustrati i risultati del documento "PI-TR01.0-00_MP2037_intermodalità" che mette in relazione lo sviluppo dello scalo con la programmazione del territorio.

Il Consiglio Europeo dei Pianificatori Territoriali nel 2018-2019 ha pubblicato un manifesto sulla connessione tra aeroporto e città, diversi aeroporti in Europa l'hanno già firmato. È previsto che anche Venezia possa firmarlo?

Il Masterplan 2037 è già sviluppato sui principi contenuti nel Manifesto di ECTP-CEU; la firma del Manifesto da parte di SAVE è in corso di valutazione. Teniamo a evidenziare che il dossier della intermodalità, con gli approfondimenti specifici per l'accessibilità allo scalo, è impostato sulla massima sinergia tra trasporto pubblico locale, da migliorare e qualificare in termini di servizio e frequenza/disponibilità, e le possibilità di accesso da/per lo scalo. Il TPL, la mobilità condivisa, e tutte le forme di mobilità ad emissioni Zero avranno all'interno dello scalo un ruolo privilegiato e preferenziale, tutto

ciò in una visione che tende a favorire le forme di mobilità sostenibile ed a penalizzare quelle emmissive.

Si è pensato di applicare la teoria dei Luoghi Centrali, finalizzata a condividere le funzioni in modo complementare con i diversi centri che compongono la laguna?

Al momento no, ma siamo interessati a sentire e discutere il tema.

I flussi di traffico aereo

Lo sviluppo cargo avrà certamente un impatto sulle infrastrutture per il trasporto merci, cosa prevede il masterplan per incoming e outgoing delle merci? Trasporto su gomma o ferroviario?

Il trasporto cargo potrà avvenire sia su gomma (come già oggi), sia con la nuova mobilità aerea sostenibile (droni merci) in un futuro prossimo.

Con riferimento al vertiporto e alla mobilità avanzata, si possono conoscere quali saranno le infrastrutture di destinazione di persone e merci?

La rete dei vertiporti e dei collegamenti è in corso di studio da parte di ENAC, che ha sottoscritto uno specifico accordo con la Regione per lo sviluppo della mobilità aerea avanzata. Nel Masterplan viene garantita la infrastruttura necessaria, con la programmazione del vertiporto (le cui ipotesi di progetto verranno illustrate nell'incontro del 18 maggio); tutte le informazioni relative sono disponibili negli studi specialisti pubblicati, alla sezione "Vertiporto".

Domande raccolte sui temi dei prossimi incontri

Da trattare durante l'incontro del 18 maggio: *le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera*

- *Si chiede come viene affrontato l'impatto dei flussi di viaggiatori che si trasferiscono da Venezia all'aeroporto via mare (la conseguenza che preoccupa è il moto ondoso). È stato considerato un trasporto Tronchetto-Aeroporto con navetta elettrica per non gravare la situazione via mare?*

- *Quali sono le azioni che può fare l'aeroporto per migliorare l'intermodalità e i servizi pubblici a beneficio del cittadino?*
- *È prevista una concertazione con le società di TPL e Città Metropolitana per potenziare il TPL verso aeroporto?*
- *Sono previste funzioni da Airport City per Mestre e per la Laguna, anche se questo comporterebbe una diversa progettazione delle infrastrutture?*
- *Come sono stati considerati i rischi legati agli incidenti, con un traffico così più elevato, soprattutto in caso di manutenzione della pista senza realizzarne un'altra?*
- *Quali iniziative si intendono promuovere per la sicurezza contro i rischi dettati dal terrorismo e/o bellico se con questo investimento l'aeroporto diventa un hub strategico?*
- *Per quale motivo le due piste non sono state messe in condizione di servire l'aeroporto contemporaneamente e in sicurezza (esclusa l'opzione della nuova pista)? Si ritiene che gli investimenti fatti per la taxiway nel masterplan precedente siano un'occasione persa.*

Da trattare durante l'incontro del 25 maggio: transizione energetica e strategie di sostenibilità

- *Sono stati valutati gli impatti del traffico veicolare indotto che aumenterebbe? Non solo su Tessera, ma intorno a tutta l'area aeroportuale.*
- *Rispetto al progetto di realizzazione del vertiporto, si tratta di un traffico aggiuntivo o sostitutivo? Di quanto si aggraverebbe l'impatto acustico?*
- *Se gli obiettivi progettuali di riduzione CO2 previsti e imposti obiettivi non vengono raggiunti, cosa accade? Eventualmente si prevede di diminuire i movimenti?*
- *Quando saranno ultimate le mitigazioni e compensazioni (camminamento pedonale, insonorizzazione acustica degli edifici, terrapieno vegetativo, trattamento fotocatalitico antismog) che erano previste all'interno del precedente masterplan? Perché non sono state previste scadenze ed eventuali penali?*
- *Viene sottolineata l'importanza della questione "rotte" che incidono negativamente sulla fragilità dell'ecosistema lagunare che è SIC e anche parte del Sito UNESCO. Si*

può pensare di evitare che l'80% dei decolli viri verso est sorvolando la laguna e la città di Venezia?

- *Come si concilia la sostenibilità ambientale proclamata dai committenti con l'abbattimento più di 1200 alberi per fare dei parcheggi a raso?*
- *A favore di Save per le opere di mitigazione previste (come il fotovoltaico): non potremmo beneficiarne all'interno di una comunità energetica?*
- *Nella presentazione è stata data molta enfasi alle nuove tecnologie volte alla transizione energetica, soprattutto relativamente al combustibile. Si sa che ad oggi non ci sono certezze circa la dannosità dei nuovi sistemi citati e di come questi sistemi possano essere utilizzati concretamente nel futuro (ad oggi solo ipotesi). È stata fatta una valutazione dell'incertezza nel periodo di transizione e delle relative conseguenze sull'ambiente (soprattutto in termini di inquinamento nei momenti di decollo sulla laguna)?*
- *Viene dato per certo che nel 2037 ci saranno dei combustibili "non inquinanti", questa risulta essere un'affermazione fortemente impegnativa. Che garanzie e che certezze hanno i tecnici per poter affermare che nel 2037 riusciranno a utilizzare solo combustibili non inquinanti?*
- *Alcune opere di mitigazione, come il parcheggio e le barriere fonoassorbenti, non dovevano essere già fatte con l'espansione del Terminal 2?*
- *Perché non sono valutate le ripercussioni e gli impatti sulla vita delle persone e sulla città di Venezia? Perché non sono riportate nella documentazione disponibile? Perché non ci sono sezioni dedicate alle mitigazioni?*
- *Ci sono dei vincoli che Save deve rispettare nel masterplan di tipo sociale, economico e di impatto ambientale sul territorio?*

Da trattare durante l'incontro del 1 giugno: *il Masterplan e il territorio*

- *Si auspica un approfondimento in merito all'impatto ambientale, all'aumento dell'inquinamento dell'aria, acustico e luminoso. Come si intende abbattere questi impatti nel masterplan? (si apprezza la sensibilità verso il ciclo dell'acqua e dei rifiuti).*
- *Quali analisi sono state fatte sugli inquinanti nel terreno e nell'aria? In Villaggio Laguna c'è un'incidenza altissima di tumori.*

- *In passato ci sono state molte iniziative per il contenimento della rumorosità: il forte aumento del traffico aereo andrà di nuovo ad inficiare sulla popolazione? Sono previste opere di mitigazione?*
-

APPENDICE ALLA RESTITUZIONE DEL III° INCONTRO PUBBLICO (25.05.2023)

“Transizione energetica e strategie di sostenibilità”

Risposte scritte alle domande sul tema della serata rimaste inevase

Questa appendice è stata elaborata e pubblicata successivamente alla restituzione dell'incontro per fornire risposta scritta alle domande relative al tema della serata e agli incontri precedenti che non hanno potuto essere trattate in diretta. Le risposte che riguardano gli aspetti metodologici sono fornite dal Coordinatore del dibattito, mentre le risposte tecniche sono state elaborate da Save Spa.

Attenzione: in questa appendice vengono riportate tutte le domande raccolte durante la serata, comprese quelle che riguardano temi che verranno trattati durante gli incontri successivi.

Mobilità

Sono stati valutati gli impatti del traffico veicolare indotto che aumenterebbe, non solo su Tessera, ma intorno a tutta l'area aeroportuale?

Tra gli obiettivi del Masterplan è compreso la transizione verso la mobilità sostenibile: sarà favorito e supportato l'utilizzo del trasporto collettivo (treno – con l'arrivo della stazione ferroviaria in aeroporto – bus turistici, bus di trasporto pubblico locale) e dei mezzi condivisi (auto soprattutto, ma anche monopattini e biciclette); allo stesso tempo, l'uso dell'auto privata verrà disincentivato. Ciò consentirà di ottenere diversi risultati: ridurre le emissioni, limitare il consumo di suolo, ridurre la congestione stradale intorno all'aeroporto.

Gli obiettivi del Masterplan sono ambiziosi e indicano la riduzione progressiva nell'uso dell'auto privata – da parte sia dei passeggeri sia degli operatori - dal 40% registrato pre-pandemia fino al 10% nel 2037.

Perseguire questo obiettivo, con le azioni descritte nel Masterplan, consentirà di ridurre in modo sostanziale il numero di auto in circolazione, anche a fronte del previsto aumento dei passeggeri.

Si può pensare a un sistema di mobilità integrata studiando, in Conferenza dei servizi, un sistema di trasporti alternativo, sia nel litorale sia nelle isole, per ridurre il moto ondoso e ravvivare la vita delle isole? In particolare: si potrebbe estendere linea del tram da Favaro e Tessera, per diminuire il traffico stradale? Si potrebbe pensare a un sistema di traffico acqueo alternativo al motoscafo (es. investimento in linea metropolitana subacquea o rete funiviaria per portare merci e persone)?

La domanda si articola su diversi temi, rispondiamo per ognuno distintamente.

Linea del tram = nel Masterplan è previsto un collegamento veloce, anche se non con il tram, la cui realizzazione ha delle implicazioni costruttive piuttosto impattanti e non consente di raggiungere una velocità di servizio accettabile. È invece previsto un collegamento elettrico, quindi ad impatto emissivo zero, il cui tempo di servizio garantisce una capacità di trasporto di gran lunga superiore. Questa modalità è coerente con le previsioni del PUMS metropolitano ed è una modalità usata efficacemente in diversi scali aeroportuali europei proprio per far fronte alla necessità di effettuare collegamenti veloci e trasportare un gran numero di utenti. Nel Masterplan questa opzione è denominata BRT, Bus Rapid Transit.

Metropolitana subacquea e rete funiviaria = sono progetti presi in considerazione in passato - in particolare il primo denominato "sublagunare" - ma poi abbandonati per i costi altissimi e per le interferenze ambientali e paesaggistiche che avrebbero generato.

Traffico acqueo alternativo = esistono studi avanzati e prototipi di imbarcazioni che provocano un moto ondoso molto ridotto rispetto a quello dei mezzi oggi utilizzati, per cui si potranno apportare significativi miglioramenti nel prossimo futuro. Riteniamo che anche l'introduzione delle nuove modalità possa costituire una valida alternativa al collegamento veloce con Venezia: ferrovia e BRT (alternativi al trasporto acqueo collettivo) e più avanti nel tempo persino i droni taxi (alternativi al taxi acqueo).

Per tutti i temi trattati qui sopra, è bene ricordare che i collegamenti via terra/acqua non sono nel diretto controllo del gestore aeroportuale: lo scalo può farsi promotore del cambiamento e prevedere la necessaria infrastruttura, ma è necessaria una concertazione con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto.

La rete ferroviaria ha già tutte le potenzialità per permettere una connessione integrata con l'aeroporto. Perché non si mette in esercizio una metropolitana di superficie già progettata e quasi organizzata?

Il collegamento ferroviario è un progetto di RFI, molto importante per l'aeroporto perché consente finalmente di ampliare l'accessibilità allo scalo realizzando un modello intermodale che contribuirà a diminuire le emissioni conseguenti al traffico veicolare oltretutto ampliare il bacino di influenza ed interesse dell'aeroporto. La gestione dei collegamenti ferroviari da attivare e soprattutto lo sfruttamento del collegamento ferroviario con l'aeroporto anche per il bacino di utenti e viaggiatori locali sarà in capo ad RFI.

Il ramo di collegamento ferroviario per l'aeroporto, comunque, sarà connesso alla rete già esistente, e l'insieme permetterà esattamente quanto viene proposto: la connessione della rete integrata con l'aeroporto.

Accessibilità

Chi decide le tariffe del trasporto pubblico quando si entra nel sedime aeroportuale? Per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici e ridurre l'impatto delle auto private sarebbe opportuno che le tariffe fossero contenute e uniformi tra area urbana e aeroporto.

Le tariffe dei mezzi pubblici e dei servizi commerciali sono decise autonomamente dalle società e dagli enti che erogano il servizio.

I flussi di traffico aereo

Aeroporto di Venezia Marco Polo aveva molti voli di compagnie aeree regolari, negli ultimi anni si sono aggiunte anche compagnie low cost. Quali sono le previsioni da questo punto di vista? Prevedono di rispostare su altri aeroporti le low cost e di mantenere i voli di linea (che hanno aeromobili più grandi e che, trasportando più persone, necessitano probabilmente di un minor numero di voli)?

Le diverse componenti del traffico aereo previsto sono indicate sinteticamente a pag 78 del Dossier di progetto, nella tabella che riportiamo anche qui in calce per comodità. Come si evince, la crescita maggiore è prevista per le due voci di traffico "long haul" (a lungo raggio) che si prevede crescerà del 122% e per il "point to point carrier" (vettori da punto a punto, che possono essere considerati gli eredi dei "low cost") che si stima crescerà del 113%, mentre le altre due componenti avranno crescita decisamente più modesta.

Il numero di movimenti annui stimato tiene conto della flotta prevista e del riempimento medio per i diversi vettori e per tipologia di traffico, quindi sia della dimensione dell'aeromobile sia dei passeggeri trasportati.

Va considerato che l'equivalenza "voli di linea = aeromobili più grandi" non è automatica, e che anzi spesso si verifica il contrario.

Da sottolineare che, nelle previsioni di traffico, il gestore stima una crescita media annua del 3,3% dei passeggeri, a fronte di una crescita del 2,2% dei movimenti; pertanto, la crescita dei movimenti sarà MENO che proporzionale alla crescita dei passeggeri, a dimostrazione che nel tempo si stimano collegamenti con aeromobili più capienti.

		2019	2037	Crescita %
<i>POINT TO POINT CARRIER</i>	<i>mln pax</i>	5,7	12,2	113%
<i>NETWORK</i>	<i>mln pax</i>	4,7	6,3	33%
<i>LONG HAUL</i>	<i>mln pax</i>	0,9	2,1	122%
<i>CHARTER / OTHER</i>	<i>mln pax</i>	0,1	0,2	33%

Estratto da pag 78 del Dossier di progetto

Bilancio economico

Posto che il bilancio economico serve anche per valutare la sostenibilità delle altre scelte, quali sono i profitti che Save conta di incamerare con il completamento del Masterplan?

Nel documento "Aeroporto Internazionale di Venezia - Marco Polo Tessera - MASTERPLAN 2037 - Analisi Costi-Benefici" sono state presentate le proiezioni economico finanziarie differenziali tra scenario Masterplan e Baseline (senza crescita di traffico). Nel periodo 2024 - 2033, il flusso di cassa (differenziale) per SAVE rimane negativo in quanto sconta gli importanti investimenti programmati nel Masterplan. A partire dal 2033 l'aumento dei ricavi, della marginalità e contestualmente la diminuzione degli investimenti, il flusso di cassa differenziale torna positivo ed inizia a ripagare l'investimento. A fronte di un costo medio del capitale del gestore

aeroportuale (WACC) pari al 5,8%, il Tasso Interno di Rendimento Finanziario è pari al 6,0%. Questo soddisfa i parametri di valutazione della "sostenibilità" del Masterplan 2023-37 da un punto di vista puramente finanziario. Il Valore Attuale Netto Finanziario dell'investimento risulta positivo e pari a circa € 10,1 milioni.

Da trattare durante l'incontro del 1° giugno: *il Masterplan e il territorio*

Impatto acustico e luminoso

- ***Rispetto al progetto di realizzazione del vertiporto, si tratta di un traffico aggiuntivo o sostitutivo? Di quanto si aggraverebbe l'impatto acustico?***
- ***È possibile fare riferimento a come viene affrontato il problema dell'aumento della rumorosità degli aerei che aumenteranno con riferimento al regolamento 598/2014 UE "Restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti dell'Unione"?***

Il regolamento individua una serie di misure e strategie finalizzate al contenimento del rumore negli scali aeroportuali laddove si verificano situazioni critiche, sempre e comunque nell'ottica di un approccio equilibrato. L'analisi acustica condotta in riferimento agli scenari di sviluppo del mp 2037 non ha ravvisato la presenza di alcuna criticità. Restano comunque in vigore e cogenti tutte le norme che disciplinano l'impatto acustico degli aeroporti ed in generale delle infrastrutture di trasporto:

- DM 31/10 1997
- Legge Quadro 447 del 1995

- ***Con riferimento ai problemi del rumore, i proponenti del masterplan hanno cognizione di causa di quale sia l'attuale stato della ricerca e dello sviluppo dei droni ad uso civile per trasporto passeggeri?***

Sì, i proponenti hanno cognizione di causa sull'argomento.

La società SAVE partecipa a ai tavoli di lavoro sul tema della nuova mobilità aerea con ENAC, ENAV e altri da almeno 2 anni. SAVE inoltre ha costituito una società apposita, denominata

URBAN V, insieme ad Aeroporti di Roma, Aeroporto di Bologna e Aeroporti della Costa Azzurra, per lavorare allo sviluppo della nuova mobilità aerea (con i droni); URBAN V sta lavorando in stretto contatto con diversi costruttori e operatori di droni.

Sul tema del rumore dei droni, la tecnologia di questi mezzi è in continua e rapida evoluzione, per cui al momento ogni valutazione sul futuro sarebbe prematura.

Si può tuttavia affermare con certezza che il rumore prodotto da tali mezzi – proprio per le caratteristiche del motore e del movimento - è infinitamente minore rispetto a quello di un elicottero e di un aereo: il livello di rumore è paragonabile a quello dei mezzi su strada.

- ***Perché non è stata realizzata l'insonorizzazione acustica degli edifici (compreso l'asilo)?***

L'intervento di riqualifica dell'asilo è in corso di progettazione. Il ritardo si è accumulato in seguito a delle difficoltà a sottoscrivere la convenzione a tre tra parrocchia di Tessera, SAVE ed ENAC.

Per quanto riguarda l'insonorizzazione acustica degli edifici il progetto è stato depositato in ENAC per l'approvazione nell'autunno del 2019 ed è rimasto bloccato per tutto il periodo del COVID come tutti gli investimenti in aeroporto.

Con la ripresa del traffico e degli investimenti il progetto è già stato ripreso ed è in corso di aggiornamento.

- ***Si auspica un approfondimento nel merito dell'impatto ambientale, aumento dell'inquinamento dell'aria, acustico e luminoso. Come si intende abbattere questo impatto nel masterplan? (OT si apprezza la sensibilità verso il ciclo dell'acqua e dei rifiuti). Preoccupa inoltre il progetto del Vertiporto, si tratta di un traffico aggiuntivo o sostitutivo? Di quanto si aggrava l'impatto acustico?***

Il traffico generato dai droni resterà residuale rispetto al traffico commerciale gestito dall'aeroporto.

Dal punto di vista della qualità dell'aria, i droni utilizzano propulsioni elettriche o ad idrogeno, quindi a zero emissioni.

Sul tema del rumore dei droni, la tecnologia di questi mezzi è in continua e rapida evoluzione, per cui al momento ogni valutazione sul futuro sarebbe prematura.

Si può tuttavia affermare con certezza che il rumore prodotto da tali mezzi – proprio per le caratteristiche del motore e del movimento - è infinitamente minore rispetto a quello di un elicottero e di un aereo: il livello di rumore è paragonabile a quello dei mezzi su strada.

Dal punto di vista normativo, essendo una tipologia di velivolo ancora in fase sperimentale, non esistono norme o regolamenti che ne disciplinano l'impatto acustico. L'unico standard attualmente definito è quello della FAA che stabilisce che il rumore di un drone non deve superare i 55 dB misurato ad una distanza di 50 piedi (circa 15 m).

Si fa presente che a protezione dell'abitato di Tessera verrà realizzato nel 2024 il cosiddetto "terrapieno vegetato" compreso tra gli interventi di mitigazione del masterplan vigente: una barriera acustica vegetale estesa per tutto il lato sud-est dello scalo.

- ***In passato ci sono state molte iniziative per il contenimento della rumorosità: il forte aumento del traffico aereo andrà di nuovo ad inficiare sulla popolazione? sono previste opere di mitigazione?***

Il Masterplan 2037 prevede al suo interno una serie di interventi di valorizzazione paesaggistica e riqualifica delle aree – si veda in proposito il capitolo "Paesaggio e biodiversità" del Dossier di progetto – che possono a tutti gli effetti ritenersi interventi di compensazione, e che entrano da subito a far parte del progetto nella sua interezza.

Per il contenimento della rumorosità sono già in atto sullo scalo procedure di decollo e di movimentazione dei mezzi a minimo impatto acustico. È inoltre in corso, e lo sarà ancora di più nei prossimi anni, un consistente ammodernamento degli aeromobili che contribuirà in modo significativo a ridurre ulteriormente gli effetti acustici dell'attività aeroportuale.

Emissioni, mitigazioni e compensazioni

- ***Quali tipi di alberature verranno piantate al posto dei 28 che verranno abbattuti?***

Relativamente alla realizzazione del progetto dei parcheggi P8 e P9, autorizzato dal Ministero dell'Ambiente nel 2019 nel corso di una valutazione di non assoggettabilità di impatto ambientale, è opportuno precisare che gli alberi abbattuti saranno 26.

Gli alberi che il progetto prevede di ripiantare sono 378. Verranno messe a dimora alberature autoctone, nello specifico, aceri campestri, carpini bianchi, frassini, lecci, farnie, tigli ed olmi. Tutte queste piante si integreranno alla vegetazione esistente composta principalmente da pini.

- ***Si è pensato ad interventi di rimboschimento delle aree agricole periurbane?***

Le aree agricole individuate nel masterplan sono oggetto di due interventi di particolare rilevanza eco sistemica e naturalistica. Limitatamente agli interventi di rimboschimento di queste aree, questi saranno funzionali agli obiettivi di creare una riserva naturale in un caso ed un'area maggiormente fruibile nel secondo. Complessivamente, in queste aree, che hanno una dimensione di circa 155ha, verranno piantati più di 17.000 alberi e circa 12.000 arbusti. Le specie individuate sono tutte autoctone o naturalizzate.

- ***Si è parlato di emissioni degli aerei per quanto riguarda le fasi di decollo e atterraggio, ma non si è parlato delle emissioni in fase di sosta, imbarco e sbarco dei passeggeri. Cosa si intende fare per limitarle?***

Durante le fasi di sosta per l'imbarco e sbarco passeggeri agli aeromobili sarà fornita energia attraverso gli impianti presenti in aeroporto; in parte è già così. In particolare tutte le piazzole di sosta dello scalo sono già oggi allestite con impianti di supporto 400Hz (impianti di fornitura di energia elettrica), e nel Masterplan è previsto che le piazzole di sosta vengano dotate di PCA (impianti di condizionamento per l'aeromobile), oggi presenti solo per gli imbarchi/sbarchi diretti. Tali impianti consentiranno di sfruttare appieno l'energia "verde" prodotta in sito e acquistata dalla rete.

- ***Si parla tanto di sostenibilità ambientale ma perché non sono valutate le ripercussioni e gli impatti sulla vita delle persone e sulla città di Venezia? Perché non sono riportate nella documentazione disponibile? perché non ci sono sezioni dedicate alle mitigazioni?***

Tutti gli effetti socio-economici occupazionali e reddituali prodotti dal piano di sviluppo sono trattati in un documento dedicato allegato al masterplan denominato "Analisi costi-benefici" disponibile nel sito del Dibattito Pubblico.

Il Masterplan 2037 prevede al suo interno una serie di interventi di valorizzazione paesaggistica e riqualifica delle aree – si veda in proposito il capitolo "Paesaggio e biodiversità" del Dossier di progetto – che possono a tutti gli effetti ritenersi interventi di compensazione, e che entrano da subito a far parte del progetto nella sua interezza.

Impatto sociale ed economico

- ***Ci sono dei vincoli che Save deve rispettare nel Masterplan di tipo sociale, economico e di impatto ambientale sul territorio?***

L'area della laguna di Venezia su cui insiste l'aeroporto Marco Polo è una delle più tutelate del paese, sono in vigore leggi e norme di carattere comunitario, nazionale, regionale che l'aeroporto deve rispettare nelle sue attività, anche nel piano di sviluppo.

- ***Quali sono le previsioni di nuove occupazioni e economie?***
- ***Gli interventi presentati che impatti hanno sul modello di sviluppo e sull'economia di area vasta?***

Nel documento "Aeroporto Internazionale di Venezia - Marco Polo Tessera - MASTERPLAN 2037 - Analisi Costi-Benefici" sono stati stimati degli impatti economici e sociali in termini di reddito da lavoro e di valore aggiunto, ossia il valore aggregato di tutti i beni e i servizi finali prodotti del territorio. La stima è stata effettuata sulla base del calcolo differenziale del volume di occupazione generata dalla gestione aeroportuale nello scenario Baseline e nello scenario nel quale il traffico passeggeri all'aeroporto cresce grazie agli interventi infrastrutturali oggetto del Masterplan 2023-2037 e che incrementeranno la capacità dell'aeroporto. La Tabella sottostante riporta l'impatto in termini di numero di occupati addizionali, di reddito da lavoro e valore aggiunto per il 2037, ultimo anno del Masterplan.

Impatto da Reddito da lavoro e Valore Aggiunto differenziali al 2037			
Impatti	Occupati	Reddito	Valore Aggiunto
Diretto	3.975	€ 154,6 mln	€ 217,3 € mln
Indiretto	3.509	€ 101,1 mln	€ 207,9 € mln
Indotto	2.800	€ 74,2 mln	€ 150,4 € mln
Catalitico	18.765	€ 635,8 mln	€ 1.289,5 mln
Totale	29.049	€ 969,8 mln	€ 1.865,1 mln

- ***Perché non considerare tutti i 17 obiettivi di sostenibilità dell'Agenda 2030? oltre a quelli ambientali anche quelli etici e sociali?***

Il Masterplan è un documento focalizzato sulle esigenze infrastrutturali in relazione al traffico aereo previsto, che deve prevedere gli interventi necessari ad offrire un livello di servizio adeguato, garantendo al contempo il migliore livello possibile di sostenibilità ambientale.

Pertanto, il Masterplan tiene in considerazione parecchi obiettivi dell'Agenda 2030, e in particolare quelli legati alla sostenibilità ambientale e alla crescita economica.

SAVE è consapevole che il proprio agire ha importanti riflessi sull'esperienza dei passeggeri e sullo sviluppo dell'economia e delle comunità del territorio di riferimento; inoltre risulta fondamentale l'integrazione, nelle proprie attività operative e nella propria programmazione, degli obiettivi di sostenibilità e dei criteri etico-sociali raccomandati dalle migliori pratiche ESG, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità del Global Compact applicabili alle attività aziendali.

Questi sono resi noti attraverso la pubblicazione del Bilancio di Sostenibilità che il Gruppo Save redige oramai da diversi anni e che è liberamente scaricabile dal nostro sito internet.

Inoltre, i principi e criteri definiti dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE (anch'esso liberamente consultabile), i protocolli di controllo previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle principali società controllate e partecipate del Gruppo, unitamente ad altre politiche in tema di safety, security, servizio ai passeggeri, sicurezza sul lavoro, gestione ambientale e gestione energetica supportano la realizzazione di tale percorso costituendone allo stesso tempo attuazione e fattore abilitante.

- ***Nell'ottica dell'aeroporto che svolge un ruolo trainante per il territorio, il gestore è disponibile a investire nel sociale come forma di compensazione degli impatti che ci saranno sul territorio?***

Il Masterplan 2037 prevede al suo interno una serie di interventi di valorizzazione paesaggistica e riqualifica delle aree – si veda in proposito il capitolo “Paesaggio e biodiversità” del Dossier di progetto – che possono a tutti gli effetti ritenersi interventi di compensazione, e che entrano da subito a far parte del progetto nella sua interezza. In particolare, l'area compresa tra il polo tecnologico e la SS14 Triestina, che sarà riqualificata con il Masterplan, sarà dedicata alla fruizione pubblica avendo all'interno piste ciclo-pedonali, laboratori didattici etc.

- ***Chi bisognerebbe interpellare per far sì che cresca la quota di traffico passeggeri non legati al turismo ma a diverse attività economiche?***

La componente turistica e non-turistica del traffico aereo dipende dalla vocazione turistica (o meno) dell'area e dal tessuto economico del territorio di riferimento dello scalo; il Veneto risulta essere la regione a maggiore affluenza turistica in Italia, sia per Venezia e le Dolomiti che attirano turisti da tutto il mondo, sia per le località collinari e balneari e le diverse altre città storiche.

Impatti sulla salute

- ***Esiste una valutazione di impatto sanitario di questa struttura?***

Nello studio preliminare del masterplan questa analisi non è stata completata. Verrà invece approfondita in occasione del procedimento di valutazione di impatto ambientale presso il Ministero dell'Ambiente.

- ***Sono state fatte analisi sugli inquinanti del terreno e dell'aria? In villaggio Laguna c'è un'incidenza altissima di tumori.***

Sia l'aria che il terreno, come le altre matrici ambientali, sono oggetto di monitoraggi costanti e continui condotti dalla società di gestione. I risultati di questi monitoraggi sono consultabili all'interno del sito dedicato www.ambiente.veneziaairport.it oltreché inviati a tutti gli enti di controllo.

- ***Come si può impegnare SAVE a diminuire l'inquinamento aereo al fine di garantire la salute dei cittadini residenti? Esiste un'indagine epidemiologica dell'Aus3 che rileva un aumento esponenziale di tumori che si presume collegata all'aumento dell'inquinamento atmosferico (in cui gli aerei hanno un ruolo importante). Cosa pensa SAVE di questo rapporto e come intende approfondire e gestire gli aspetti che emergono dalla relazione?***

L'unica indagine condotta sugli effetti prodotti dall'aeroporto sulla condizione sanitaria delle comunità circostanti l'aeroporto è stata fatta dall'aeroporto di Bergamo nel 2018 e non ha prodotto alcuna correlazione tra lo stato di salute dei residenti e la presenza dell'attività aeroportuale. Analoga attività è in corso presso lo scalo di Treviso.

Impatti sul territorio

- ***Chi opera e attraverso quali strumenti vengono acquisiti i terreni agricoli per il parco fotovoltaico?***

Le aree interessate dalla realizzazione del parco agrivoltaico e degli impianti tecnologici, nella zona a nord del sedime, sono già tutte di proprietà di SAVE e/o società controllate da SAVE. Pertanto non vi saranno espropri relativi a tali interventi.

- ***Venezia ha sperimentato una forma di gigantismo con Porto Marghera negli anni '20, siamo sicuri che non si ripeta lo stesso errore di valutazione della durata dello sviluppo e della sua sostenibilità?***

Si sta facendo il paragone tra due settori molto diversi - da una parte l'industria della chimica, dall'altra il trasporto aereo - e due contesti storici molto distanti, anche e soprattutto in tema di sensibilità ai temi ambientali e attenzione agli impatti sul territorio.

E' bene far presente che il settore del trasporto aereo è da tempo molto attento alla innovazione al fine di rendere il proprio impatto il minore possibile. Sebbene sia responsabile solo del 5% delle emissioni di gas serra è uno dei comparti che hanno preso gli impegni più stringenti e già fissati i percorsi che tutti gli operatori impegnarsi a perseguire per decarbonizzare l'intero settore. Sono già stati fissati gli obiettivi che prevedono il progressivo aumento di bio-carburanti, meno emissivi dei combustibili tradizionali, aeromobili più performanti ed infine l'idrogeno su cui stanno già facendo sperimentazione i grandi produttori di aeromobili come Airbus e Boeing. Considerata la forte sensibilità sul tema da parte dei cittadini, è interesse primario del settore aereo rendere ogni singolo viaggio aereo sempre più sostenibile.

A dimostrazione della solidità della previsione di traffico, va precisato che lo scenario sviluppato da SAVE corrisponde alle previsioni del Piano Nazionale di ENAC ed è coerente con le valutazioni del mercato internazionale.

D'altra parte, va sottolineato che l'andamento effettivo del traffico e gli scenari previsionali vengono verificati di continuo sia da SAVE sia da ENAC, e la programmazione investimenti viene aggiornata periodicamente. Se il traffico risultasse minore o avesse una crescita più lenta, anche la programmazione degli interventi sarebbe rivista di conseguenza.

- ***Dal momento che l'aeroporto è luogo pubblico e molto importante per il territorio, ci sarebbe possibilità di collaborare con Save su progetti di crescita culturale-identitaria del territorio? In particolare, in ottica di CSR, si potrebbero utilizzare investimenti per il recupero della torre antica di Tessera e dell'annessa Chiesa di Sant'Antonio (il monumento più antico della terraferma ad oggi in vendita)?***

Il Masterplan 2037 prevede al suo interno una serie di interventi di valorizzazione paesaggistica e riqualifica delle aree - si veda in proposito il capitolo "Paesaggio e biodiversità" del Dossier di progetto. In particolare, l'area compresa tra il polo tecnologico e la SS14 Triestina, che sarà riqualificata con il Masterplan, sarà dedicata alla fruizione pubblica avendo all'interno piste ciclo-pedonali, laboratori didattici etc.

Si suggerisce comunque di fare una proposta specifica all'interno della sezione "quaderni degli attori" nel sito del dibattito pubblico.

- ***Si chiede di mostrare meglio la posizione dell'area Cargo, e se lo sviluppo dell'aeroporto rischia di ampliarsi ulteriormente verso aree private, residenziali o produttive alla fine della pista. Vi sono previsioni a riguardo?***

La collocazione della nuova courier city (a servizio del traffico courier e cargo) è illustrata nei documenti di Masterplan, in particolare nel capitolo specifico e negli schemi planimetrici contenuti nel Dossier di progetto.

Le previsioni del Masterplan hanno orizzonte 2037, che è considerato di medio-lungo periodo. Il posizionamento della nuova area cargo e conseguentemente l'occupazione ed esproprio delle aree necessarie a queste opere è l'unica parte di reale espansione aeroportuale, peraltro piuttosto contenuta. Le aree che verrebbero espropriate sono le sole necessarie e consentiranno di liberare spazi per potenziare le attività operative destinate al traffico passeggeri senza rendere necessari ulteriori ampliamenti.

- ***È possibile prendere in considerazione l'inserimento di un bosco diffuso urbano in aree agricole periurbane non più utilizzate, magari coinvolgendo anche gli amministratori dei Comuni limitrofi?***

Il Masterplan 2037 prevede al suo interno una serie di interventi di valorizzazione paesaggistica e riqualifica delle aree – si veda in proposito il capitolo "Paesaggio e biodiversità" del Dossier di progetto. In particolare, l'area compresa tra il polo tecnologico e il fiume Dese, che sarà riqualificata con il Masterplan, sarà dedicata al rimboschimento e alla creazione di corridoi ecologici per la fauna selvatica, che creano connessioni e integrazione con le aree di bosco diffuso presenti e/o previste dagli strumenti di pianificazione territoriale.

- ***Ci saranno degli espropri (per tutta la popolazione investita dalle opere)? Come possiamo avere certezza di che cosa sarà delle frazioni limitrofe all'aeroporto?***

Le aree di sviluppo del Masterplan sono illustrate nella tavola "PI-DG03.0-00_Aree-di-sviluppo" allegata al Masterplan.

Gli interventi previsti coinvolgono per la gran parte aree che sono già di proprietà di SAVE e/o di società controllate da SAVE (si vedano le aree campite in violetto, a nord del sedime,

dove sono previsti sia il campo agrovoltico e gli impianti tecnologici, sia aree a verde per la tutela della biodiversità).

Le altre aree interessate dallo sviluppo sono identificate come “Aree di sviluppo di proprietà di terzi” e sono campite in giallo nella tavola citata.

Tra queste, alcune sono di proprietà del demanio – trattasi delle zone immediatamente a ridosso della pista – mentre le aree rimanenti sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dove sorgerà la nuova cargo city.

Il Masterplan che sarà emesso nella sua forma definitiva - a valle dell’iter di dibattito pubblico in corso – avrà tra i suoi documenti il “Piano particolareggiato di esproprio” che identificherà le aree interessate dagli interventi in modo dettagliato.

La procedura di esproprio potrà essere avviata una volta che il Masterplan avrà completato tutto l’iter autorizzativo previsto da normativa (si veda pag. 6 del Dossier di progetto).

- ***Le piazzole previste a ridosso dell’abitato di Tessera sono sostitutive?***

Non è prevista alcuna piazzola aeromobili a ridosso dell’abitato di Tessera. È previsto un ampliamento del piazzale verso nord, in corrispondenza della grande rotatoria che collega la SS14 con la bretella autostradale; l’ampliamento del piazzale è finalizzato a sfruttare al meglio capacità dell’infrastruttura di volo esistente.

Nel Masterplan, invece, nell’area oggi inutilizzata denominata anche “aeroterminal”, è indicata un’area destinata al vertiporto, in 2 diverse ipotesi: il vertiporto è destinato alla movimentazione dei droni. La nuova mobilità aerea (droni) sarà in effetti una alternativa a zero emissioni sia per il trasporto di merci sia per il trasporto di persone e, seppure si debba prevederne un uso limitato nel primo periodo, si può considerare parzialmente sostitutiva dei mezzi su gomma.

APPENDICE ALLA RESTITUZIONE DEL IV° INCONTRO PUBBLICO (1.06.2023)

“Masterplan e il territorio”

Risposte scritte alle domande rimaste inevase

Questa appendice è stata elaborata e pubblicata successivamente alla restituzione dell'incontro per fornire risposta scritta alle domande relative al tema della serata e agli incontri precedenti che non hanno potuto essere trattate in diretta. Le risposte che riguardano gli aspetti metodologici sono fornite dal Coordinatore del dibattito, mentre le risposte tecniche sono state elaborate da Save Spa.

1. Quali iniziative per la sicurezza contro i rischi dettati dal terrorismo e/o bellico se con questo investimento l'aeroporto diventa un hub strategico?

I piani di sicurezza rientrano nel più generale PNS (programma nazionale per la sicurezza dell'aviazione civile) che viene elaborato dagli enti di stato preposti. Le informazioni sul PNS si trovano sul sito di ENAC <https://www.enac.gov.it/sicurezza-aerea/security/programma-nazionale-per-la-sicurezza>.

Il Masterplan non è la sede di discussione di tale piano di sicurezza, ma si consideri che gli Enti chiamati ad esprimersi sui progetti - che verranno via via presentati - basano il loro parere ed eventuali prescrizioni sulla rispondenza al PNS.

Si fa presente inoltre che lo scalo Marco Polo è già stato definito quale hub strategico con il precedente Piano Nazionale Aeroporti, per cui non sono previste variazioni in tal senso.

2. Com'è pensata la gestione del cantiere? come verranno gestiti i flussi di cantiere (mobilità derivata dagli interventi)? Si prevede la gestione delle terre rocce da scavo?

Tutti i progetti del Masterplan sono soggetti a Valutazione di Impatto Ambientale, istruttoria tecnico-amministrativa presso il Ministero dell'Ambiente che mira a valutare gli impatti ambientali legati allo sviluppo dello scalo e gli impatti conseguenti alla realizzazione delle opere previste dal Piano.

È in questa valutazione che vengono considerati tutti gli aspetti legati ai cantieri quali la loro contemporaneità, le polveri che vengono prodotte, il rumore, le emissioni dovute alle lavorazioni ma anche relative alla viabilità veicolare del cantiere. Normalmente, per limitare o contenere gli impatti dei cantieri, vengono predisposti:

- dei piani di cantierizzazione il cui fine è prevedere misure mitigative (es. barriere per l'isolamento acustico, modalità per il contenimento delle polveri, organizzazione delle lavorazioni per limitare gli impatti acustici etc.);
- dei piani di monitoraggio ambientale, cioè controlli delle fasi dei cantieri più emissive o rumorose o impattanti per valutarne gli impatti e prevedere misure di contenimento.

Sia la gestione del cantiere sia quella delle terre e rocce da scavo sono dettagliate nei documenti del progetto esecutivo delle singole opere, così come indicato dalle norme vigenti per la redazione dei progetti e delle relative autorizzazioni ambientali e tecniche.

3. Abbiamo visto una fotografia attuale della caratterizzazione dei viaggiatori: sono stati fatti studi e analisi su quali possano essere i target futuri? L'aumento del traffico aereo sarà soprattutto di stampo turistico o coprirà anche le necessità di pendolarismo e mobilità per lavoro?

È difficile prevedere come si evolverà la tipologia di viaggiatore. Quello che possiamo dire è che per il bacino d'utenza del Marco Polo stimiamo che crescerà la componente di "viaggi per lavoro" grazie ad un numero più elevato di destinazioni e alla intermodalità che faciliterà l'accesso in aeroporto. Dal lato visitatori, stimiamo che crescerà maggiormente la componente di passeggeri provenienti dalle destinazioni più distanti.

Le stime del Masterplan 2037 tengono conto dei due elementi qui sopra; da sottolineare che l'andamento del traffico e l'evoluzione prevista vengono monitorati in modo molto attento.

4. Andrebbe fatto un calcolo anche sul piano nazionale e regionale: che fine fanno nel frattempo gli altri aeroporti? perché non si può redistribuire il carico?

Trattato nell'incontro del 1.06

Integrazione. Il PNA (piano nazionale degli aeroporti) emesso da ENAC tratta esattamente questo punto, individuando e ripartendo a livello nazionale il traffico stimato al 2035.

Da considerare inoltre che molti passeggeri scelgono la destinazione in base al tempo di percorrenza totale. Per cui l'eventuale dirottamento su altre zone incrementerebbe l'escursionismo giornaliero di visitatori che si fermano in centro storico soltanto per poche ore.

5. Perché non ci si concentra di più sulla gestione digitale del flusso dei passeggeri e non solo su soluzioni un po' troppo tradizionali come il treno e/o l'auto? Così facendo potremmo consentire al singolo passeggero di interagire con un sistema centrale che pianifichi il suo arrivo dall'aeroporto alla destinazione finale. Avete pensato allo sviluppo di una infrastruttura informatica interna all'aeroporto che supporti queste potenzialità?

Nel mercato esistono già alcune app che consentono di visualizzare offerte composte di mobilità tradizionale; Save sta sviluppando con alcune aziende di software delle app che riescano a mettere a disposizioni anche offerte più granulari, finanche collegate alla c.d. mobilità molle.

6. È possibile avere informazioni più dettagliate del terminal acqueo e di come verrà regolato e monitorato il traffico (con inserimento di eventuali paline elettriche per taxi elettrici)?

È ripresa ed è in corso – era iniziata nel 2019 e poi fermata causa covid - una collaborazione con Venis, società del Comune di Venezia che ha in corso la riqualifica dell'intero sistema di controllo e regolamentazione del traffico acqueo, ivi inclusa la sua omologazione per finalità sanzionatorie.

Il progetto dei dissuasori di velocità prevederebbe in questo caso un prolungamento del sistema di controllo del Comune anche sul canale di Tessera di accesso all'aeroporto con il duplice vantaggio di disciplinare il traffico acqueo da e per l'aeroporto, oltretutto essere molto più efficace perché omologato per comminare sanzioni.

7. Se gli obiettivi progettuali di riduzione CO2 previsti e imposti obiettivi non vengono raggiunti, cosa accade? Eventualmente si prevede di diminuire i movimenti

Se gli obiettivi di decarbonizzazione del trasporto aereo non dovessero essere raggiunti – e si fa presente che al raggiungimento degli obiettivi si sono impegnati tutti gli operatori del trasporto aereo, tra cui ACI, ICAO, IATA, EASA - non ci sarà bisogno di ridurre i movimenti: i movimenti si ridurranno da soli perché le persone non viaggeranno più in aeroplano.

I passeggeri, infatti, sono sempre più attenti all'impronta ambientale del proprio viaggio, e sceglieranno di volare con i vettori aerei che possono dare garanzie in tale senso, oppure probabilmente utilizzeranno un altro mezzo per muoversi.

8. Quando saranno ultimate le mitigazioni e compensazioni (camminamento pedonale, insonorizzazione acustica degli edifici, terrapieno vegetativo, trattamento fotocatalitico antismog) che erano previste all'interno del precedente masterplan? Perché non sono state previste scadenze ed eventuali penali?

Gli interventi di mitigazione e compensazione proposti nel MP2021 sono iniziati nel 2018, quando il Masterplan è stato definitivamente approvato da Enac (prima non si potevano eseguire) e si sono fermate all'inizio del 2020 a causa del covid e dell'assenza di traffico passeggeri.

Nel 2022/23 sono riprese le attività: il Decreto di compatibilità del MP2021 è stato prorogato per ulteriori 5 anni e in questo periodo di tempo verranno completate le opere di mitigazione e compensazione ancora non realizzate.

Contemporaneamente, nei prossimi anni, il nuovo masterplan dovrà ottenere tutte le autorizzazioni ambientali e ministeriali richieste.

9. Alcune opere di mitigazione, come il parcheggio e le barriere fonoassorbenti, non dovevano essere già fatte con l'espansione del Terminal 2?

I parcheggi per residenti e pendolari previsti nell'ex area Aeroterminale (se ci si riferisce a quelli) sono interventi di QUESTO masterplan 2037 e non del precedente: il MP2021, infatti, prevedeva solo l'acquisizione delle aree, ma nessun intervento era previsto né autorizzato.

Il terrapieno vegetato è stato progettato e verrà realizzato nella prima metà del 2024.

10. Le opere di compensazione e mitigazione che erano previste per il precedente Masterplan non sono state completate. Perché nel nuovo Masterplan non sono previste?

Le opere previste e autorizzate nel Masterplan precedente vengono date per acquisite; non è necessario riportarle nel nuovo Masterplan. Sul completamento o meno, si vedano anche le risposte ai punti precedenti.

11. Nella presentazione è stata data molta enfasi alle nuove tecnologie volte alla transizione energetica, soprattutto relativamente al combustibile. Si sa che ad oggi non ci sono certezze circa la dannosità dei nuovi sistemi citati e di come questi sistemi possano essere utilizzati concretamente nel futuro (ad oggi solo ipotesi) è stata fatta una valutazione dell'incertezza nel periodo di transizione e delle relative conseguenze sull'ambiente (soprattutto in termini di inquinamento nei momenti di decollo sulla laguna)?

Nelle valutazioni preliminari di tipo ambientale sono stati considerati gli impatti sulla qualità dell'aria e rumore. I nuovi combustibili riducono le emissioni inquinanti fino ad oltre il 60% e sono utilizzabili dagli aeromobili di ultima generazione senza nessuna particolare modifiche al sistema di propulsione. Rappresentano al momento l'opzione più interessante per migliorare il profilo ambientale dell'attività aeronautica che è responsabile di quasi il 90% del contributo emissivo delle attività aeroportuali.

L'utilizzo di questi biocarburanti è certo, non ci sono incertezze sulla effettiva utilità ambientale. L'unica incertezza è al momento relativa al costo ed alla disponibilità della materia prima per produrli. Non ci sono incertezze nemmeno per quanto riguarda l'impegno che tutti gli operatori del settore del trasporto aereo hanno preso: l'impegno di un progressivo crescente uso di biocarburanti a partire dal 2025.

12. Viene dato per certo che nel 2037 ci saranno dei combustibili "non inquinanti", questa risulta essere un'affermazione fortemente impegnativa. Che garanzie e che certezze hanno i tecnici per poter affermare che nel 2037 riusciranno a utilizzare solo combustibili non inquinanti?

Vedi risposte precedenti

13. Quali strumenti sono stati pensati per mitigare gli impatti ambientali nella circolazione interna all'area aeroportuale, nel trasporto delle merci, nei carburanti?

Non ci sono "mitigazioni" ma si è deciso di puntare sulla decarbonizzazione dello scalo.

Nel 2037 l'aeroporto, quindi anche la circolazione interna dei suoi mezzi, non utilizzerà più combustibili fossili, pertanto, l'aeroporto ha azzerato il proprio contributo emissivo netto.

Resta da valutare il comportamento dei passeggeri e degli utenti in generale, e di quanto saranno disposti a “sacrificare” l'utilizzo dell'auto privata per scegliere opzioni di trasporto più sostenibili,

Resta inoltre da valutare la parte aeronautica che sta già facendo grandi passi per migliorare la prestazione ambientale con le tecnologie dei nuovi aeroplani e con l'utilizzo dei combustibili a zero emissioni come l'idrogeno.

Queste misure sono state ampiamente descritte durante gli incontri pubblici.

14. Come si pensa di gestire il territorio in merito ai parcheggi, il conseguente disboscamento che aumenterà il surriscaldamento della pavimentazione?

È stato redatto un dossier dedicato al paesaggio e alla biodiversità, all'interno del quale è trattata la riqualifica a verde del sedime aeroportuale per migliorare l'impatto paesaggistico ed il comfort degli utenti, che in condizioni climatiche anche di particolare severità troveranno percorsi pedonali ombreggiati, aree di soste riparate, ed un parco lagunare con spazi dedicati ad attività rigenerative.

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

Al 2037, nella configurazione operativa “base” (prevalenza dei decolli cargo dalla testata 04), il recettore R2 sarebbe affetto dall'area di influenza acustica dell'attività aeroportuale. Stante la distanza tra sorgente e recettore, la realizzazione di un terrapieno non produrrebbe alcun effetto di protezione acustica.

Sarebbe più produttivo lavorare sulla configurazione operativa dello scalo. Lo scenario definito come “alternativo” assicurerebbe, presso quel recettore e gli altri limitrofi, effetti acustici dell'attività aeroportuale meno significativi quindi, complessivamente, una migliore condizione acustica.

16. Ho notato che nel masterplan si prevede l'acquisizione dell'area attualmente adibita a centro di smistamento delle Poste. Come mai viene acquisita? Avrà delle nuove funzioni? Dove si prevede di ricollocare tale attività? Si è pensato ai lavoratori del centro?

L'area viene acquisita per realizzare una zona di supporto alle attività aeroportuali (cd handlers), che hanno bisogno di magazzini, uffici, spogliatoi per i lavoratori, ampie zone di sosta

dei mezzi di piazzale. Oggi ci sono diverse aree adibite a tali attività operative; con l'aumento del traffico passeggeri, saranno necessari ulteriori spazi dedicati, che devono essere collocati il più vicino possibile al piazzale aeromobili.

L'area delle Poste è ottimale da utilizzare in tal senso, perché si trova in posizione baricentrica rispetto all'infrastruttura di volo. Il Masterplan non prevede la ricollocazione dell'attività, ma si limita a indicare la necessaria acquisizione dell'area, nei modi previsti dalla normativa.

Si fa presente, tuttavia, che nel Masterplan è illustrata anche una opzione B alternativa, vedi pag. 62 del Dossier di progetto; l'eventuale scelta della soluzione B, con la collocazione degli handlers nelle aree oltre quelle destinate alla nuova courier city, comporterebbe l'acquisizione della zona indicata in giallo a pag. 62 (in alternativa all'area delle Poste).