



**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**

**ALLEGATO 4  
QUADRO  
SINOTTICO**

14 GIUGNO 2023

MACROTEMA	SOTTOTEMA	QUESTIONI EMERSE	PROPOSTE	RISCONTRI	RISCONTRI DEL GESTORE AEROPORTUALE	RISCONTRI DEL COORDINATORE	REPORT INCONTRI	QUADERNI DEGLI ATTORI
DIBATTITO PUBBLICO	INTRODUZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO	È stato richiesto un chiarimento circa la decisione di organizzare la discussione tra i partecipanti in tavoli e non in plenaria. Si è chiesto se sono stati ascoltati, prima dell'inizio degli incontri, tutti gli attori del territorio interessati dall'opera, così come previsto dalla norma.				L'organizzazione delle discussioni per tavoli di lavoro consente a tutte le partecipanti di confrontarsi, di esprimere osservazioni e quesiti sul progetto. Si è comunque svolta una sessione di interventi dal pubblico in plenaria che ha consentito di dare la parola a coloro che ne hanno fatto richiesta. La norma prevede che il dibattito pubblico sia progettato in relazione all'opera e al contesto locale. Una successiva raccomandazione della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico (Raccomandazione n.3) suggerisce, per la fase di progettazione del dibattito, di individuare i temi di discussione attraverso l'eventuale coinvolgimento presso gli mediatori significativi dei contesti locali. La fase di ascolto, che ha condotto alla progettazione del dibattito pubblico sull'aeroporto di Venezia, ha coinvolto 26 soggetti in rappresentanza degli enti territoriali, associazioni di categoria, ordini professionali, rappresentanti del mondo del lavoro e dell'associazionismo locale. Complessivamente sono stati invitati ad avviare un'interlocuzione 59 soggetti/organizzazioni, 26 dei quali hanno dato la loro disponibilità.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Claudio Giubbilo
	ORGANIZZAZIONE DEGLI INCONTRI	Si è chiesto perché non è stata prevista una sala più grande dove svolgere gli incontri.			Gli incontri sono organizzati in modalità ibrida in parte in presenza e in parte on line. La sala selezionata è stata sufficiente ad ospitare le persone che ne hanno fatto richiesta ed è stato possibile ammettere tutti i/le partecipanti che si sono presentati agli incontri.		Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba
	PARTICIPAZIONE AL DIBATTITO	Si è lamentata la mancata presenza degli enti pubblici territoriali durante lo svolgimento del dibattito. Si è chiesto perché non sono stati coinvolti esperti esterni a Save ("onno expertise")			Nel procedimento del dibattito gli enti territoriali sono stati invitati a prendere parte alle discussioni e a presentare osservazioni. Infatti, hanno preso parte al dibattito i rappresentanti dell'Ente Nazionale per l'Azienda Civile (Enac) e la Regione del Veneto. Nel corso del dibattito sono stati ospitati diversi interventi, da parte di esperti, associazioni e comitati che hanno potuto presentare le loro posizioni e confutare i dati e la strategia proposte dal gestore aeroportuale attraverso il Masterplan 2027.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	ESITI DEL DIBATTITO	Si è chiesto quale sia l'argomento che può decidere di cessare, in tutto o in parte, il Masterplan se dal dibattito pubblico emergesse che esso è inapplicabile.			Al termine del dibattito pubblico il proponente dovrà elaborare un Dossier conclusivo in cui valuti i risultati e i suggerimenti emersi ed proprie determinazioni finali in merito all'avanzamento proposto. Terminata questa fase il Masterplan, eventualmente rivisto in base agli esiti del dibattito pubblico, sarà sottoposto all'approvazione tecnica da parte di ENAC (Ente Nazionale per l'Azienda Civile) e solo successivamente sottoposto alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
ITER AUTORIZZATIVO	PROCEDURA	Si è chiesto come entreranno nella procedura di VIA gli input emersi dal processo di dibattito pubblico. Sono stati richiesti chiarimenti circa la suddivisione delle responsabilità tra Ministero dei Trasporti, Enac e Save rispetto al Masterplan.		SAVE ha spiegato di essere un concessionaria di un asset dello Stato (l'aeroporto) che ha in gestione fino al 2025 il concedente il Ministero dei Trasporti (ENAC) che è il "proprietario" del sito aeroportuale. Ogni intervento di Save deve essere stomaticamente autorizzato da Enac.			Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"	
	VINCOLI	Si è chiesto se Save abbia l'obbligo di rispettare dei vincoli di tipo sociale, economico e di impatto ambientale sul territorio.		È detto che l'area della laguna di Venezia su cui insiste l'aeroporto Marco Polo è una delle più tutelate del paese, tanto in legge rigor e norme di carattere comunitario, nazionale, regionale che l'aeroporto deve rispettare anche nel piano di sviluppo.			Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"	
GOVERNANCE TERRITORIALE	DOCUMENTAZIONE MASTERPLAN	Si sono presentate diverse osservazioni critiche sulla documentazione che costituisce il Masterplan, quali: l'uso del termine "Master Plan" dal momento che il concetto non esiste nell'ordinamento urbanistico italiano dove, invece, è definito come "Piano di Sviluppo Aeroportuale"; la documentazione messa a disposizione del pubblico e "raccontata" dai diversi soggetti attivati da SAVE non ha alternative, risulta di assai difficile lettura e assai squilibrata al suo interno; si da come sola in parte per le assunzioni fatte per la stima delle emissioni acustiche ed atmosferiche, per il riconoscimento delle zone di rispetto A, B, C, e la presenza per le condizioni di sostenibilità dello sviluppo aeroportuale.	Si è suggerito di aprire due tavoli di lavoro territoriali per la fase di redazione del Masterplan. Si suggerisce di dare spazio ed evidenza dei diversi contributi professionali.	Si è detto che l'aeroporto rappresenta sia un'opportunità per il territorio in termini di sostenibilità e transizione energetica, sia, grazie alle connessioni e ai collegamenti offerti, un'opportunità in termini di sviluppo della impresa, delle industrie e del turismo della Regione. Save ha assicurato che: per l'attuazione degli obiettivi prefissati dal Masterplan si attiverà un dialogo con gli enti territoriali interessati della pianificazione degli interventi e il tavolo con il Piano di sviluppo della mobilità sostenibile della Città Metropolitana di Venezia, del piano urbanistico e del piano dei trasporti. Il Masterplan è sviluppato sui principi contenuti nel Manifesto di ECTP-CELU, ma la firma del Manifesto da parte di SAVE è in corso di valutazione. SAVE si è detta disponibile a discutere il tema della tecnica dei "Luoghi Centrali"			Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"	Quaderno di Markus Hedorfer, Consiglio europeo dei pianificatori territoriali/urbanisti (ECTP-CELU)
	CO-PIANIFICAZIONE	Molti hanno evidenziato la necessità di una maggiore co-pianificazione tra il gestore aeroportuale e gli enti territoriali al fine di supportare l'evoluzione del territorio. In particolare, si sono evidenziati alcuni punti quali: critica alla mancanza di approfondimento del rapporto con il Terminal comunale dei trasporti lagunari e dei rapporti con la città e il Comune; la collaborazione con l'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settemerionale (ASPMAS) - se sia stato firmato il manifesto sulla connessione tra aeroporto e città del Consiglio Europeo dei Pianificatori Territoriali del 2019-2019; se sia stata valutata la teoria dei "Luoghi Centrali", finalizzata a condividere le funzioni in modo complementare con i diversi centri che compongono la laguna.				Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"	Quaderno di Markus Hedorfer, Consiglio europeo dei pianificatori territoriali/urbanisti (ECTP-CELU)	
LE RAGIONI DELL'OPERA	FLUSSI DI TRAFFICO	In molti hanno chiesto chiarimenti circa la distribuzione dei nuovi flussi di passeggeri sugli altri aeroporti del nord est. In particolare si è chiesto se si prevede di spostare su altri aeroporti le compagnie low cost di cui è proprietario di Marco Polo solo i voli di linea che, secondo alcuni, hanno aeromobili più grandi, trasportando più persone, necessitano di un minor numero di voli. Alcuni hanno fortemente richiesto che venga considerato l'obiettivo di limitare i movimenti aerei e il conseguente numero di passeggeri per limitare l'impatto sul territorio e sull'ambiente. Inoltre, si è chiesto perché tra il 2035 e il 2037 il traffico cresce ad un tasso più che doppio rispetto alla media della crescita precedente. Alcuni hanno espresso dubbi circa la coerenza delle previsioni di traffico presentate e quelle fatte nel precedente piano di attuazione. In particolare: - si è criticata la mancanza di diversi scenari di traffico e si è suggerito di sviluppare uno che illustri cosa fare se la domanda di voli dovesse bloccarsi tra pochi anni, a programma di investimenti già avviato; - si è chiesto se in futuro sarà possibile riconfigurare il progetto rispetto ad eventuali cambiamenti di flussi di passeggeri o al verificarsi di eventi estremi che possano modificare la domanda di trasporto aereo; - alcuni hanno chiesto in base a quali studi previsionali Save sostiene che solo 2 passeggeri su 4 in arrivo saranno diretti a Venezia centro storico; - alcuni hanno chiesto chiarimenti circa la valutazione della capacità di carico rispetto all'incremento dei nuovi flussi previsti.		Si è spiegato che Enac nel Piano Nazionale Aeroporti prevede un aumento dei flussi anche sugli altri aeroporti, sempre intorno al 60% se non di più, per tanto è difficile pensare a redistribuire il traffico. La crescita maggiore è prevista per due voci di traffico "long haul" (a lungo raggio) che si prevede crescerà del 122% e per i "point to point carrier" (vettori da punto a punto, che possono essere considerati gli aerei dei "low cost") che si stima crescerà del 119%. Il numero di movimenti aerei storte si tiene conto della flotta prevista e del rimpatrio medio per i diversi vettori e per tipologia di traffico, quindi sia della dimensione dell'aeromobile sia dei passeggeri trasportati. L'equivalenza "voli di linea a aeromobili più grandi" non è automatica, anzi spesso si verifica il contrario. Nelle previsioni di traffico, si stima che la crescita dei movimenti sarà meno che proporzionale alla crescita dei passeggeri, e dimostrazione che nel tempo si stimano collegamenti con aeromobili più capienti (una crescita media annua del 1,3% dei passeggeri e			Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"	Quaderno di Cesare Rossi
	INTERESSI DEL PROPONENTE	Alcuni hanno lamentato poca trasparenza circa i profitti di Save derivanti dal Piano di sviluppo aeroportuale.		Nel periodo 2024 - 2025, il flusso di cassa (differenziale) per SAVE rimane negativo in quanto scorta gli importanti investimenti programmati nel Masterplan. A partire dal 2023 l'aumento dei ricavi, della marginalità e contestualmente la diminuzione degli investimenti, il flusso di cassa differenziale torna positivo ed inizia a rigenerare l'investimento. A fronte di un costo medio del capitale del gestore aeroportuale (WACC) pari al 5,9%, il Tempo Breakeven Finanziario è pari al 6,9%. 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 4,101 milioni.		Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"	Quaderno di Luca Muscarà	
TERZA PISTA	PRESENZE TURISTICHE	Molti sono preoccupati dell'eccessiva presenza turistica che insiste sulla città storica di Venezia (overtourism). Si è evidenziato il fatto l'aumento degli arrivi turistici per l'eventuale realizzazione di un'ulteriore pista. In particolare, si è chiesto se di sono delle garanzie affinché non venga dopo il 2037. Inoltre, si è affermato che i termini dove Save costruirebbe la terza pista sono attualmente bloccati anche se potrebbero essere utilizzati per fini utili alla comunità. Si è criticato il Masterplan per non aver presentato una soluzione per la realizzazione di una terza pista compatibile con la presenza di aree e siti ambientali e paesaggistici di particolare pregio e fragilità. Infatti, si ritiene che attualmente sono presenti più piste, ma l'interesse tra le due opere non consente l'utilizzo simultaneo per le operazioni di volo e questo potrebbe rappresentare un segnale di debolezza strategica per il futuro dell'aerostazione.		SAVE ha spiegato che la previsione fatta al 2037 non è prevista in alcun modo una terza pista come nuovo intervento nel sedime aeroportuale ed essa non appare in nessuna cartografia di piano. Non sono previsti interventi che potrebbero sulla fascia di C'Noghera o di sviluppi di nuove piste sulla Laguna, situata in una zona SIC ZPS, un sito di interesse comunitario tutelato, che non consentirebbe in alcun modo un tale intervento.			Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"	Quaderno di Franco Rigoli
	CANTIERI	Si sono chieste delucidazioni in merito alla gestione del cantiere e delle terre e rocce da scavo.		Si è detto che non è prevista dal Masterplan perché la tecnologia e la capacità dell'attuale infrastruttura di volo, su cui sono stati fatti interventi importanti nel 2019, consentono l'utilizzo dell'attuale infrastruttura e, pertanto, non sarà necessario ulteriore utilizzo di suolo fino al 2027.			Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"	Quaderno di Luca Muscarà
CANTIERI	ESPROPRI E INDENNIZI	Si è emersa la preoccupazione per eventuali espropri per la realizzazione del parco agricolo e dell'area cargo. Si è chiesto se le abitazioni di Ca Noghera dovrebbero essere ricollocate e indennizzate per l'aumento disagio derivante dall'espansione della Courser city. Alcune delle altre aree interessate dallo sviluppo sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dove sorgerà la nuova Courser city. Il Masterplan che sarà emesso nella sua forma definitiva avrà tra i suoi documenti il "Piano partecipativo di esproprio" che identificherà le aree interessate dagli interventi in modo dettagliato. La procedura di esproprio potrà essere avviata una volta che il Masterplan avrà completato tutto l'iter autorizzativo previsto da normativa.		Si è detto che la gestione del cantiere come quella delle terre e rocce da scavo sarà illustrata nelle tavole obbligatorie del progetto esecutivo.			Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"	Quaderno dell'Associazione Popola Anna
	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se sono previste funzioni da Airport City per Mestre e per la Laguna. Si è domandato se sono stati considerati i rischi di incidenti derivanti dal traffico aereo più elevato. Si è chiesto come si potrà garantire l'operatività dell'aeroporto in caso di manutenzione della pista. È stato richiesto un chiarimento circa la possibilità di mettere le due piste in condizione di servizio l'aeroporto contemporaneamente e in itinere. Sono state poste alcune domande di chiarimento circa l'organizzazione delle strutture all'interno del sedime aeroportuale: - si è chiesto se la costruzione di piazzole è prevista a ridosso dell'abitato di Tessera; - si è chiesto se è possibile evitare i decolati in direzione del vento est, ovvero verso la Laguna di Venezia perché si ritiene che l'area sia strutturalmente fragile e questo potrà allo scarico dei carburanti e il rumore degli aeromobili.		Si è detto che non è previsto un tale intervento, dal momento che l'aeroporto risulta molto vicino al centro urbano della città di Mestre. Ci sono normative legate alla safety che devono essere rispettate e che comportano una continua analisi dei rischi legati agli incidenti. Qualsiasi intervento dovrà sempre rispettare i canoni di sicurezza imposti. Quando verrà fatta la manutenzione della pista sarà possibile usufruire della pista secondaria esistente. La normativa non permette di utilizzare le due piste in contemporanea perché non rispettano la distanza stabilita. Si è spiegato che non è prevista alcuna piazzola aeromobili a ridosso dell'abitato di Tessera. È previsto un ampliamento del piazzale verso nord, in corrispondenza della grande rotonda che collega la SS14 con la bretella autorotabile, per sfruttare al meglio capacità dell'infrastruttura di volo esistente.			Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"	Quaderno di Elisabetta Lemari
CARGO E COURIER	CARATTERISTICHE TECNICHE E FUNZIONALI	Si è espresso preoccupazione circa i rischi legati alla sicurezza dell'aeroporto. Si è chiesto se i voli cargo sono compresi nel calcolo delle movimentazioni totali e quanto aumenterà il traffico cargo in futuro. Si è espressa preoccupazione circa i rischi legati alla sicurezza dell'aeroporto.		SAVE ha ricordato che Venezia è una no fly zone, che non permette a nessun tipo di aereo di sorvolare la città. Inoltre, si è evidenziato che le rotte sono sicure da ENAC che le individua anche nell'ottica di minimizzare l'impatto acustico dei voli. SAVE ha detto che esiste l'obbligo di garantire un servizio sanitario di primo intervento idoneo. Si prevede di ampliare il presidio ospedaliero in termini di personale sia in termini di personale, inoltre, non occorre non si sia arrivati ancora a tale livello di approfondimento vi è l'intenzione di destinare diversi spazi a cura investire in attività sanitarie all'interno dell'aeroporto.			Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"	Quaderno di Sara Vianini
	SICUREZZA	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia. Si è chiesto se il verticport sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.		SAVE ha detto che i piani di sicurezza rientrano nel Piano di Sicurezza Aeroportuale che viene elaborato dagli enti di Stato preposti.			Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"	Quaderno di Franco Rigoli
VERTIPORTO		Si è chiesto se i vertiposti potranno atterrare e girare in centro a Venezia. Si è chiesto se il vertiport sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.		Si è chiesto che nel centro di Venezia c'è una "no fly zone" totale e pertanto non è mai immaginato di far atterrare i velivoli in città. I collegamenti di questo tipo sono stati ipotizzati per il raggiungimento delle isole. In merito alla localizzazione, Save ha spiegato che sono state studiate due alternative di localizzazione, una più a nord vicino a Tessera e una più a sud nei pressi della Darsena. Dal punto di vista della qualità dell'aria, i droni utilizzano propulsori elettrici e ad idrogeno, quindi sono a zero emissioni. Nel tema del rumore dei droni, la tecnologia e la normativa 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. 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 metri (circa 15 m).			Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"	Quaderno delle Associazioni Tessarabelli e Amici della Poiana dell'opera"
		Si è chiesto se i vertiposti potranno atterrare e girare in centro a Venezia. Si è chiesto se il vertiport sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.		SAVE ha detto che i piani di sicurezza rientrano nel Piano di Sicurezza Aeroportuale che viene elaborato dagli enti di Stato preposti.			Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"	Quaderno di Franco Rigoli

INTERMODALITA' E ACCESSIBILITA' AEROPORTUALE	MOBILITA' PEDONALE E CICLABILE	<p>Si è chiesto di conoscere quali saranno le infrastrutture di destinazione di persone e merci.</p> <p>Si è chiesto quanto sarà l'aumento del consumo di suolo per la realizzazione della piattaforma del verticipo e i suoi servizi.</p>	<p>SAVE ha spiegato che la rete dei verticipi 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.</p> <p>Nel Masterplan con la programmazione del verticipo viene garantita l'infrastruttura necessaria per realizzarlo successivamente.</p> <p>Le norme relative alle dimensioni dell'area destinata al verticipo e alle relative vie di accesso e servizi saranno contenute nel Masterplan.</p>	<p>Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"</p> <p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e storage di sostenibilità"</p>	<p>Quadrone dell'Associazione Popola Anna</p> <p>Quadrone di Leonardo Muccoli</p> <p>Quadrone di Paolo Vettorelli</p>
		<p>Si è espressa preoccupazione circa la possibilità che il verticipo possa generare traffico aggiuntivo.</p>	<p>SAVE ha spiegato che il traffico generato dai droni verrà gestito nel traffico commerciale gestito dall'aeroporto.</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p>	<p>Quadrone dell'Associazione Popola Anna</p> <p>Quadrone di Leonardo Muccoli</p> <p>Quadrone di Paolo Vettorelli</p>
		<p>Si è chiesto quale sia l'attuale stato della ricerca e dello sviluppo dei droni ad uso civile per trasporto passeggeri.</p>	<p>SAVE partecipa a tavoli di lavoro sul tema della nuova mobilità aerea con ENAC, ENAV e altri da almeno 2 anni.</p> <p>SAVE ha costituito una società apposita, denominata URBAN V, insieme ad Aeroporti di Roma, Aeroporti di Bologna e Aeroporti della Costa Azzurra, per lavorare allo sviluppo della nuova mobilità aerea (con i droni) e sta lavorando in stretto contatto con diversi costruttori e operatori di droni.</p> <p>SAVE ha spiegato che verranno realizzati dei parcheggi per le biciclette.</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p>	<p>Quadrone dell'Associazione Popola Anna</p> <p>Quadrone di Leonardo Muccoli</p> <p>Quadrone di Paolo Vettorelli</p>
		<p>Alcuni hanno chiesto delucidazioni in merito alla realizzazione di percorsi ciclo-pedonali.</p> <p>Inoltre, si è chiesta delucidazione in merito alle aree dedicate al deposito delle biciclette.</p>	<p>Si è suggerito a Save di fare pronuncia della realizzazione della pista ciclabile su Via Orlandi a Tesserà, essendo parte interessata fino che sulla strada avvengono numerosi spostamenti da e per andare all'aeroporto.</p> <p>Si chiede il completamento dei percorsi ciclo-pedonali con priorità al tratto da hotel Marotta a Via Galileo Galilei.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e storage di sostenibilità"</p> <p>Report 4° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Italia Viva</p> <p>Quadrone di Markus Hedorfer HEC, Senior per il territorio, Venezia Mestre</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>
		<p>Molti hanno criticato il progetto del collegamento ferroviario dal punto di vista tecnico e di impatto negativo sul territorio circostante.</p>	<p>Si è suggerito di mettere in scenario una metropolitana di superficie dato che la rete ferroviaria possiede già tutte le potenzialità per permettere una connessione integrata con l'aeroporto.</p> <p>Inoltre si è suggerita una migliore integrazione tra la stazione di BRF e il terminal dell'aeroporto.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e storage di sostenibilità"</p> <p>Report 4° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Markus Hedorfer HEC, Senior per il territorio, Venezia Mestre</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>
		<p>Si propone, in alternativa alla bretella con caviglio e stazione ferroviaria a 300 metri dal terminal aeroportuale, di realizzare una linea sotterranea di grande con prosecuzione verso Trieste su nuovo tracciato e stazione ferroviaria direttamente sotto il terminal aeroportuale.</p> <p>Altri hanno proposto lo spostamento della stazione in una posizione più prossima all'aeroporto.</p>	<p>SAVE ha spiegato che il progetto della stazione ferroviaria è in capo ad BRF, Trentino e Italtel. Il Masterplan recepisce il progetto e il gestore del progetto con gli enti responsabili per quanto riguarda gli impatti sul sedime aeroportuale. ENAC, proprietaria del sedime aeroportuale, ha firmato una convenzione con BRF in merito alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria.</p> <p>SAVE ha spiegato che il collegamento ferroviario è un progetto molto importante per l'aeroporto perché consente di ampliare l'accessibilità dello scalo realizzando un modello intermodale che contribuisce a diminuire le emissioni conseguenti al traffico veicolare oltreché ampliare il bacino di influenza ed interesse dell'aeroporto.</p> <p>La gestione dei collegamenti ferroviari sarà in capo ad BRF.</p> <p>Il ramo di collegamento ferroviario per l'aeroporto sarà connesso alla rete già esistente.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e storage di sostenibilità"</p> <p>Report 4° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Markus Hedorfer HEC, Senior per il territorio, Venezia Mestre</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>
		<p>Si è chiesto se sono stati valutati gli impatti del traffico veicolare indotto che aumenterebbe intorno a tutta l'area aeroportuale.</p>	<p>Si è detto che tra gli obiettivi del Masterplan è compresa la transizione verso la mobilità sostenibile per ridurre le emissioni, limitare il consumo di suolo, ridurre la congestione stradale intorno all'aeroporto.</p> <p>L'obiettivo è di ridurre progressivamente l'uso dell'auto privata del 40% registrato pre-pandemia fino al 10% nel 2037.</p>	<p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e storage di sostenibilità"</p>	<p>Quadrone di CIA - Agricoltori italiani del Veneto</p> <p>Quadrone di Paolo Vettorelli</p>
		<p>Si è chiesto se si potrebbe estendere la linea del tram da Favaro e Tesserà, per diminuire il traffico stradale.</p>	<p>SAVE ha spiegato che 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 previsto un collegamento aereo: development BRT (Bus Rapid Transit) ad impatto emissivo zero. Il tempo di servizio garantisce una capacità di trasporto di gran lunga superiore. Questa modalità è coerente con le previsioni del PLUMS metropolitano ed è una modalità usata efficacemente in diversi scali aeroportuali europei.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Allegato del Report 1° incontro pubblico "Risposte scritte alle domande pervenute"</p>	<p>Quadrone di Markus Hedorfer HEC, Senior per il territorio, Venezia Mestre</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>
		<p>Si è chiesto che funzioni avessero le aree attualmente occupate dai parcheggi a raso una volta realizzati i parcheggi multipiani.</p>	<p>Si è spiegato che i parcheggi multipiani saranno utilizzati dove attualmente sono situati i parcheggi a raso.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p>	<p>Quadrone di Markus Hedorfer HEC, Senior per il territorio, Venezia Mestre</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>
		<p>Alcuni hanno evidenziato che il numero di parcheggi previsti si scontrerebbe con l'obiettivo di aumentare i collegamenti intermodali. Si ritiene che il numero di parcheggi non debba superare l'attuale.</p>	<p>Si è detto che nel Masterplan sono stati previsti diversi scenari, che prevedono da un lato la diminuzione di parcheggi e dall'altro un loro aumento, che verranno messi in atto sulla base della futura effettiva domanda di mobilità.</p>	<p>Report 1° incontro pubblico "Le ragioni della proposta e i flussi di traffico"</p> <p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e storage di sostenibilità"</p>	<p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p> <p>Quadrone di Sara Vianini</p>
<p>Si è chiesto come si intende conciliare l'aumento del numero di dipendenti aeroportuali previsti con la riduzione dei parcheggi in portinale. Si è chiesto quali azioni verranno messe in campo per permettere ai dipendenti di raggiungere il sedime con la propria auto e quindi di parcheggiare in aree riservate.</p>	<p>SAVE ha spiegato che ha l'obiettivo di ridurre l'utilizzo dell'auto privata anche per i dipendenti permettendo loro di raggiungere il sito di lavoro sfruttando gli i nuovi servizi quali la ferrovia, il car sharing e ancora i bus elettrici.</p>	<p>Report 2° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Paolo Vettorelli</p>		
<p>Si è espressa preoccupazione circa l'incidenza che l'aumento dei flussi di traffico potrebbe avere sul numero di spostamenti via acqua e contiguità, sul mare ondoso.</p> <p>Alcuni ritengono che SAVE non abbia posto adeguata attenzione al problema del traffico in laguna. In particolare, si è evidenziata una mancanza di un Piano morfologico della Laguna che inquadri tutti i diversi tipi di intervento sono ammissibili.</p>	<p>Si è detto che non sono previsti incrementi dei trasporti acque per raggiungere la città di Venezia e le differenti destinazioni della laguna.</p> <p>L'attenzione è quella di incentivare modalità di trasporto alternative per i passeggeri dell'aeroporto 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.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Allegato del Report 1° incontro pubblico "Risposte scritte alle domande pervenute"</p>	<p>Quadrone dell'Associazione Popola Anna</p> <p>Quadrone di Sara Vianini</p>		
<p>Si è chiesto se ha prevista una convenzione con la società di TPL e Città Metropolitana per potenziare il trasporto pubblico verso l'aeroporto.</p>	<p>Si suggerisce di contestare l'incremento del traffico acquatico e relativo moto ondoso, con un combinato disposto di incentivi e disincentivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Favorendo le direttrici Aeroporto - Stazione e Aeroporto - Tronchetto, con l'istituzione di un servizio navetta che abbia cadenza regolare e adeguamento pubblicizzato</li> <li>- Introdurrendo - di concerto con ENAC, che ha competenza sulla Darsena - una regolamentazione dei mezzi di trasporto acquatico autorizzati ad accedere alla Darsena, che sia vincolata sia sul piano quantitativo (numero massimo di imbarcazioni in partenza e in arrivo, calcolato su base oraria) sia anche qualitativo (in relazione alla praticabilità di carena e disincrosto, tonnellaggio massimo e motorizzazione dei mezzi autorizzati)</li> </ul>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Allegato del Report 1° incontro pubblico "Risposte scritte alle domande pervenute"</p>	<p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p> <p>Quadrone delle Associazioni ambientaliste, liste e partiti</p> <p>Quadrone di Sara Vianini</p>		
<p>Si è evidenziato che 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.</p>	<p>SAVE ha spiegato che esistono studi avanzati e prototipi di imbarcazioni che prevedono un moto ondoso molto ridotto rispetto a quello dei mezzi utilizzati, pertanto si potranno apportare significativi miglioramenti nel prossimo futuro. Si ritiene che l'introduzione delle nuove modalità di trasporto possa costituire una valida alternativa al trasporto acquatico collettivo e, in futuro, con i droni taxi, alternativi ai taxi acquatici.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Allegato del Report 1° incontro pubblico "Risposte scritte alle domande pervenute"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p>		
<p>Si potrebbe pensare a un sistema di traffico acquatico alternativo al motorizzato come una linea metropolitana subacquea o rete di pontoni per portare merci e persone.</p>	<p>Si è spiegato che sono progetti presi in considerazione in passato - in particolare il primo denominato "sub lagunare" - ma poi abbandonati per costi eccessivi e per le interferenze ambientali e paesaggistiche che avrebbero generato.</p>	<p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e storage di sostenibilità"</p>	<p>Quadrone di Paolo Vettorelli</p>		
<p>Si è chiesto se è prevista l'installazione di dissuasori di velocità dei motoristi.</p>	<p>Si è chiesto che il sistema di traffico acquatico prodotta dal trasporto pubblico sarebbe necessario un confronto con ACTV.</p>	<p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e storage di sostenibilità"</p>	<p>Quadrone di Sara Vianini</p>		
<p>Si è chiesto che modo l'aeroporto potrà migliorare l'intermodalità e i servizi pubblici a beneficio del cittadino.</p> <p>Secondo alcuni le reti di superficie, tram, autobus elettrici veloci BRT linea 5, SFMR non vengono considerate con adeguato approfondimento.</p>	<p>Si è chiesto il gestore aeroportuale può portare avanti alcune azioni e strategie di intervento in termini di mobilità sostenibile da e per l'aeroporto, ma è comunque necessario interfacciarsi con gli enti che gestiscono i servizi.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p>		
<p>Si è chiesto se ha prevista una convenzione con la società di TPL e Città Metropolitana per potenziare il trasporto pubblico verso l'aeroporto.</p>	<p>Si è detto che tutti gli interventi che possono favorire una mobilità collettiva risulteranno in linea con quanto auspicato dal Masterplan al 2037.</p> <p>Il Masterplan si attiene a quanto definito dalla Convenzione con il Comune.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 4° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p> <p>Quadrone di Markus Hedorfer, Consiglio europeo dei pianificatori territoriali/urbani (ECTP/CEU)</p>		
<p>Si è chiesto maggiore dettaglio su: come i pedoni potranno raggiungere le periferie del trasporto pubblico locale</p> <p>La modalità di sosta pedonale dall'aeroporto</p> <p>dove entrerà e si fermerà il bus che attualmente collega Venezia all'aeroporto</p>	<p>SAVE ha spiegato che tutta la zona antistante ai terminal verrà riprogettata in modo da massimizzare le modalità di trasporto e stata effettuata una pianificazione di massima attraverso degli schemi di progetto e solo a seguito dell'approvazione del Masterplan si saranno definite le specifiche fasi di progettazione di dettaglio delle opere che definiranno l'asset urbano e i dettagli dei diversi elementi.</p>	<p>Report 1° incontro specialistico</p> <p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 3° incontro specialistico</p> <p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e storage di sostenibilità"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>		
<p>Si è chiesto un chiarimento su chi ha il potere di decidere le tariffe del trasporto pubblico quando si entra nel sedime aeroportuale.</p>	<p>Si è detto che le tariffe dei mezzi pubblici e dei servizi commerciali sono decise autonomamente dalle società e dagli enti che erogano i servizi.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 3° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>		
<p>Si è chiesto un approfondimento sulla progettazione del treno ultraveloce "per transfer".</p>	<p>Si è detto che attualmente non si conosce lo stato di avanzamento di tale progetto.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p>		
<p>Si è suggerito di prevedere un collegamento diretto con Burano.</p>	<p>Si è detto che esiste la previsione di attrezzare la Darsena con aree destinate ai servizi di trasporto pubblico dove possibile essere immaginato un servizio di collegamento con Burano.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>		
<p>Si è chiesto se si sono considerati gli obiettivi dell'Agenda 2030, con particolare attenzione agli obiettivi etici e sociali oltre a quelli ambientali.</p>	<p>SAVE ha spiegato che nel Masterplan gli obiettivi dell'Agenda 2030 sono stati inseriti, in particolare quelli legati alla sostenibilità ambientale e alla crescita economica, anche se non sempre in maniera esplicita. All'interno della documentazione definitiva si potranno replicare ulteriormente per renderli maggiormente comprensibili.</p> <p>SAVE ha ribadito di essere consapevole che il proprio agire ha importanti riflessi sulle persone e sullo sviluppo dell'economia e delle comunità del territorio. Risulta fondamentale l'indagine, nelle proprie attività operative e nella propria programmazione di: criteri etico-sociali raccomandati dalle migliori pratiche ESG obiettivi di sostenibilità del Global Compact Bilancio di Sostenibilità i principi e criteri definiti dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE i principi di controllo previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle principali società controllate e partecipate del Gruppo</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 2° incontro specialistico</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>		
<p>Si è lamentata la mancanza di approfondimento sulle ripercussioni e gli impatti sulla vita delle persone. Si chiede quali siano le previsioni di nuove occupazioni ed economie.</p>	<p>Si è chiesto di porre massima attenzione affinché nelle costruzioni e negli appalti si usi il massimo rispetto verso i diritti, i salari, ma soprattutto attenzione alla sicurezza. Si è chiesto, inoltre, di applicare il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo a tutti gli addetti alla sicurezza, sia per questioni di "Corporate Social Responsibility" sia per evitare, nell'interesse stesso di SAVE, alle difficoltà di reclutamento delle risorse umane che saranno necessarie a garantire livelli di sicurezza adeguati rispetto ai flussi biotecnologici di passeggeri.</p>	<p>Si è detto che gli effetti socio-economici occupazionali e reddituali prodotti dal Masterplan sono trattati in un documento dedicato e denominato "Analisi costi-benefici". Sono stati stimati gli impatti economici e sociali in termini di reddito da lavoro e di valore aggiunto e l'impatto sulla salute e qualità della vita che ha prima in esame lo scalo di Bergamo nel 2018. Questa non ha prodotto un'analisi completa tra lo stato di salute dei cittadini e il traffico aeroportuale. D'altra parte, un'analisi simile si sta svolgendo sullo scalo di Treviso, gestito da SAVE.</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 2° incontro specialistico</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>	
<p>Alcuni partecipanti hanno chiesto se SAVE preveda di intervenire anche su aree non di sua competenza.</p>	<p>SAVE ha spiegato che il Masterplan prende in considerazione aree esterne al sedime aeroportuale.</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p>	<p>Quadrone Luciano Malis</p>		
<p>Si è criticato il progetto considerato come una "cementificazione della Laguna" e agente di stravolgimento paesaggistico-turistico dell'esterosione venetiana.</p>	<p>Si è suggerito a SAVE di relazionarsi con il territorio in modo diverso dall'attuale, perseguendo una componente attiva nella vita della comunità nella quale il nostro, servizio "per Tesserà, agendo "per Tesserà dove per Tesserà non si intende solo la frazione ma l'intero territorio che circonda l'aeroporto). Dovrebbe farsi carico, con azioni concrete, delle esigenze presenti nel territorio tendendolo più accogliente e facendolo crescere anche culturalmente.</p> <p>Si è detto il recupero delle torri di Tesserà e della Chiesa di Sant'Antonio e dell'area del Forte Pepe con il recupero della Dorus romana.</p> <p>Si è chiesta la riqualificazione dei siti di interesse archeologico presenti in la realizzazione di un ponte che colleghi l'Isola.</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone delle Associazioni Tesserella e Amici della posana</p> <p>Quadrone dell'Associazione Popola Anna</p>		
<p>Si è chiesto se si sono considerati gli obiettivi dell'Agenda 2030, con particolare attenzione agli obiettivi etici e sociali oltre a quelli ambientali.</p>	<p>SAVE ha spiegato che nel Masterplan gli obiettivi dell'Agenda 2030 sono stati inseriti, in particolare quelli legati alla sostenibilità ambientale e alla crescita economica, anche se non sempre in maniera esplicita. All'interno della documentazione definitiva si potranno replicare ulteriormente per renderli maggiormente comprensibili.</p> <p>SAVE ha ribadito di essere consapevole che il proprio agire ha importanti riflessi sulle persone e sullo sviluppo dell'economia e delle comunità del territorio. Risulta fondamentale l'indagine, nelle proprie attività operative e nella propria programmazione di: criteri etico-sociali raccomandati dalle migliori pratiche ESG obiettivi di sostenibilità del Global Compact Bilancio di Sostenibilità i principi e criteri definiti dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE i principi di controllo previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle principali società controllate e partecipate del Gruppo</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 2° incontro specialistico</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>		
<p>Si è chiesto maggiore dettaglio su: come i pedoni potranno raggiungere le periferie del trasporto pubblico locale</p> <p>La modalità di sosta pedonale dall'aeroporto</p> <p>dove entrerà e si fermerà il bus che attualmente collega Venezia all'aeroporto</p>	<p>SAVE ha spiegato che tutta la zona antistante ai terminal verrà riprogettata in modo da massimizzare le modalità di trasporto e stata effettuata una pianificazione di massima attraverso degli schemi di progetto e solo a seguito dell'approvazione del Masterplan si saranno definite le specifiche fasi di progettazione di dettaglio delle opere che definiranno l'asset urbano e i dettagli dei diversi elementi.</p>	<p>Report 1° incontro specialistico</p> <p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 3° incontro specialistico</p> <p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e storage di sostenibilità"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>		
<p>Si è chiesto un chiarimento su chi ha il potere di decidere le tariffe del trasporto pubblico quando si entra nel sedime aeroportuale.</p>	<p>Si è detto che le tariffe dei mezzi pubblici e dei servizi commerciali sono decise autonomamente dalle società e dagli enti che erogano i servizi.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 3° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>		
<p>Si è chiesto un approfondimento sulla progettazione del treno ultraveloce "per transfer".</p>	<p>Si è detto che attualmente non si conosce lo stato di avanzamento di tale progetto.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p>		
<p>Si è suggerito di prevedere un collegamento diretto con Burano.</p>	<p>Si è detto che esiste la previsione di attrezzare la Darsena con aree destinate ai servizi di trasporto pubblico dove possibile essere immaginato un servizio di collegamento con Burano.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>		
<p>Si è chiesto se si sono considerati gli obiettivi dell'Agenda 2030, con particolare attenzione agli obiettivi etici e sociali oltre a quelli ambientali.</p>	<p>SAVE ha spiegato che nel Masterplan gli obiettivi dell'Agenda 2030 sono stati inseriti, in particolare quelli legati alla sostenibilità ambientale e alla crescita economica, anche se non sempre in maniera esplicita. All'interno della documentazione definitiva si potranno replicare ulteriormente per renderli maggiormente comprensibili.</p> <p>SAVE ha ribadito di essere consapevole che il proprio agire ha importanti riflessi sulle persone e sullo sviluppo dell'economia e delle comunità del territorio. Risulta fondamentale l'indagine, nelle proprie attività operative e nella propria programmazione di: criteri etico-sociali raccomandati dalle migliori pratiche ESG obiettivi di sostenibilità del Global Compact Bilancio di Sostenibilità i principi e criteri definiti dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE i principi di controllo previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle principali società controllate e partecipate del Gruppo</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 2° incontro specialistico</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>		
<p>Si è lamentata la mancanza di approfondimento sulle ripercussioni e gli impatti sulla vita delle persone. Si chiede quali siano le previsioni di nuove occupazioni ed economie.</p>	<p>Si è chiesto di porre massima attenzione affinché nelle costruzioni e negli appalti si usi il massimo rispetto verso i diritti, i salari, ma soprattutto attenzione alla sicurezza. Si è chiesto, inoltre, di applicare il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo a tutti gli addetti alla sicurezza, sia per questioni di "Corporate Social Responsibility" sia per evitare, nell'interesse stesso di SAVE, alle difficoltà di reclutamento delle risorse umane che saranno necessarie a garantire livelli di sicurezza adeguati rispetto ai flussi biotecnologici di passeggeri.</p>	<p>Si è detto che gli effetti socio-economici occupazionali e reddituali prodotti dal Masterplan sono trattati in un documento dedicato e denominato "Analisi costi-benefici". Sono stati stimati gli impatti economici e sociali in termini di reddito da lavoro e di valore aggiunto e l'impatto sulla salute e qualità della vita che ha prima in esame lo scalo di Bergamo nel 2018. Questa non ha prodotto un'analisi completa tra lo stato di salute dei cittadini e il traffico aeroportuale. D'altra parte, un'analisi simile si sta svolgendo sullo scalo di Treviso, gestito da SAVE.</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 2° incontro specialistico</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>	
<p>Alcuni partecipanti hanno chiesto se SAVE preveda di intervenire anche su aree non di sua competenza.</p>	<p>SAVE ha spiegato che il Masterplan prende in considerazione aree esterne al sedime aeroportuale.</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p>	<p>Quadrone Luciano Malis</p>		
<p>Si è criticato il progetto considerato come una "cementificazione della Laguna" e agente di stravolgimento paesaggistico-turistico dell'esterosione venetiana.</p>	<p>Si è suggerito a SAVE di relazionarsi con il territorio in modo diverso dall'attuale, perseguendo una componente attiva nella vita della comunità nella quale il nostro, servizio "per Tesserà, agendo "per Tesserà dove per Tesserà non si intende solo la frazione ma l'intero territorio che circonda l'aeroporto). Dovrebbe farsi carico, con azioni concrete, delle esigenze presenti nel territorio tendendolo più accogliente e facendolo crescere anche culturalmente.</p> <p>Si è detto il recupero delle torri di Tesserà e della Chiesa di Sant'Antonio e dell'area del Forte Pepe con il recupero della Dorus romana.</p> <p>Si è chiesta la riqualificazione dei siti di interesse archeologico presenti in la realizzazione di un ponte che colleghi l'Isola.</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone delle Associazioni Tesserella e Amici della posana</p> <p>Quadrone dell'Associazione Popola Anna</p>		
<p>Si è chiesto se si sono considerati gli obiettivi dell'Agenda 2030, con particolare attenzione agli obiettivi etici e sociali oltre a quelli ambientali.</p>	<p>SAVE ha spiegato che nel Masterplan gli obiettivi dell'Agenda 2030 sono stati inseriti, in particolare quelli legati alla sostenibilità ambientale e alla crescita economica, anche se non sempre in maniera esplicita. All'interno della documentazione definitiva si potranno replicare ulteriormente per renderli maggiormente comprensibili.</p> <p>SAVE ha ribadito di essere consapevole che il proprio agire ha importanti riflessi sulle persone e sullo sviluppo dell'economia e delle comunità del territorio. Risulta fondamentale l'indagine, nelle proprie attività operative e nella propria programmazione di: criteri etico-sociali raccomandati dalle migliori pratiche ESG obiettivi di sostenibilità del Global Compact Bilancio di Sostenibilità i principi e criteri definiti dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE i principi di controllo previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle principali società controllate e partecipate del Gruppo</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 2° incontro specialistico</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>		
<p>Si è chiesto maggiore dettaglio su: come i pedoni potranno raggiungere le periferie del trasporto pubblico locale</p> <p>La modalità di sosta pedonale dall'aeroporto</p> <p>dove entrerà e si fermerà il bus che attualmente collega Venezia all'aeroporto</p>	<p>SAVE ha spiegato che tutta la zona antistante ai terminal verrà riprogettata in modo da massimizzare le modalità di trasporto e stata effettuata una pianificazione di massima attraverso degli schemi di progetto e solo a seguito dell'approvazione del Masterplan si saranno definite le specifiche fasi di progettazione di dettaglio delle opere che definiranno l'asset urbano e i dettagli dei diversi elementi.</p>	<p>Report 1° incontro specialistico</p> <p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 3° incontro specialistico</p> <p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e storage di sostenibilità"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>		
<p>Si è chiesto un chiarimento su chi ha il potere di decidere le tariffe del trasporto pubblico quando si entra nel sedime aeroportuale.</p>	<p>Si è detto che le tariffe dei mezzi pubblici e dei servizi commerciali sono decise autonomamente dalle società e dagli enti che erogano i servizi.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 3° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>		
<p>Si è chiesto un approfondimento sulla progettazione del treno ultraveloce "per transfer".</p>	<p>Si è detto che attualmente non si conosce lo stato di avanzamento di tale progetto.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p>		
<p>Si è suggerito di prevedere un collegamento diretto con Burano.</p>	<p>Si è detto che esiste la previsione di attrezzare la Darsena con aree destinate ai servizi di trasporto pubblico dove possibile essere immaginato un servizio di collegamento con Burano.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>		
<p>Si è chiesto se si sono considerati gli obiettivi dell'Agenda 2030, con particolare attenzione agli obiettivi etici e sociali oltre a quelli ambientali.</p>	<p>SAVE ha spiegato che nel Masterplan gli obiettivi dell'Agenda 2030 sono stati inseriti, in particolare quelli legati alla sostenibilità ambientale e alla crescita economica, anche se non sempre in maniera esplicita. All'interno della documentazione definitiva si potranno replicare ulteriormente per renderli maggiormente comprensibili.</p> <p>SAVE ha ribadito di essere consapevole che il proprio agire ha importanti riflessi sulle persone e sullo sviluppo dell'economia e delle comunità del territorio. Risulta fondamentale l'indagine, nelle proprie attività operative e nella propria programmazione di: criteri etico-sociali raccomandati dalle migliori pratiche ESG obiettivi di sostenibilità del Global Compact Bilancio di Sostenibilità i principi e criteri definiti dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE i principi di controllo previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle principali società controllate e partecipate del Gruppo</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 2° incontro specialistico</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>		
<p>Si è lamentata la mancanza di approfondimento sulle ripercussioni e gli impatti sulla vita delle persone. Si chiede quali siano le previsioni di nuove occupazioni ed economie.</p>	<p>Si è chiesto di porre massima attenzione affinché nelle costruzioni e negli appalti si usi il massimo rispetto verso i diritti, i salari, ma soprattutto attenzione alla sicurezza. Si è chiesto, inoltre, di applicare il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del Trasporto Aereo a tutti gli addetti alla sicurezza, sia per questioni di "Corporate Social Responsibility" sia per evitare, nell'interesse stesso di SAVE, alle difficoltà di reclutamento delle risorse umane che saranno necessarie a garantire livelli di sicurezza adeguati rispetto ai flussi biotecnologici di passeggeri.</p>	<p>Si è detto che gli effetti socio-economici occupazionali e reddituali prodotti dal Masterplan sono trattati in un documento dedicato e denominato "Analisi costi-benefici". Sono stati stimati gli impatti economici e sociali in termini di reddito da lavoro e di valore aggiunto e l'impatto sulla salute e qualità della vita che ha prima in esame lo scalo di Bergamo nel 2018. Questa non ha prodotto un'analisi completa tra lo stato di salute dei cittadini e il traffico aeroportuale. D'altra parte, un'analisi simile si sta svolgendo sullo scalo di Treviso, gestito da SAVE.</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 2° incontro specialistico</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>	
<p>Alcuni partecipanti hanno chiesto se SAVE preveda di intervenire anche su aree non di sua competenza.</p>	<p>SAVE ha spiegato che il Masterplan prende in considerazione aree esterne al sedime aeroportuale.</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p>	<p>Quadrone Luciano Malis</p>		
<p>Si è criticato il progetto considerato come una "cementificazione della Laguna" e agente di stravolgimento paesaggistico-turistico dell'esterosione venetiana.</p>	<p>Si è suggerito a SAVE di relazionarsi con il territorio in modo diverso dall'attuale, perseguendo una componente attiva nella vita della comunità nella quale il nostro, servizio "per Tesserà, agendo "per Tesserà dove per Tesserà non si intende solo la frazione ma l'intero territorio che circonda l'aeroporto). Dovrebbe farsi carico, con azioni concrete, delle esigenze presenti nel territorio tendendolo più accogliente e facendolo crescere anche culturalmente.</p> <p>Si è detto il recupero delle torri di Tesserà e della Chiesa di Sant'Antonio e dell'area del Forte Pepe con il recupero della Dorus romana.</p> <p>Si è chiesta la riqualificazione dei siti di interesse archeologico presenti in la realizzazione di un ponte che colleghi l'Isola.</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone delle Associazioni Tesserella e Amici della posana</p> <p>Quadrone dell'Associazione Popola Anna</p>		
<p>Si è chiesto se si sono considerati gli obiettivi dell'Agenda 2030, con particolare attenzione agli obiettivi etici e sociali oltre a quelli ambientali.</p>	<p>SAVE ha spiegato che nel Masterplan gli obiettivi dell'Agenda 2030 sono stati inseriti, in particolare quelli legati alla sostenibilità ambientale e alla crescita economica, anche se non sempre in maniera esplicita. All'interno della documentazione definitiva si potranno replicare ulteriormente per renderli maggiormente comprensibili.</p> <p>SAVE ha ribadito di essere consapevole che il proprio agire ha importanti riflessi sulle persone e sullo sviluppo dell'economia e delle comunità del territorio. Risulta fondamentale l'indagine, nelle proprie attività operative e nella propria programmazione di: criteri etico-sociali raccomandati dalle migliori pratiche ESG obiettivi di sostenibilità del Global Compact Bilancio di Sostenibilità i principi e criteri definiti dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE i principi di controllo previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle principali società controllate e partecipate del Gruppo</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 2° incontro specialistico</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>		
<p>Si è chiesto maggiore dettaglio su: come i pedoni potranno raggiungere le periferie del trasporto pubblico locale</p> <p>La modalità di sosta pedonale dall'aeroporto</p> <p>dove entrerà e si fermerà il bus che attualmente collega Venezia all'aeroporto</p>	<p>SAVE ha spiegato che tutta la zona antistante ai terminal verrà riprogettata in modo da massimizzare le modalità di trasporto e stata effettuata una pianificazione di massima attraverso degli schemi di progetto e solo a seguito dell'approvazione del Masterplan si saranno definite le specifiche fasi di progettazione di dettaglio delle opere che definiranno l'asset urbano e i dettagli dei diversi elementi.</p>	<p>Report 1° incontro specialistico</p> <p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 3° incontro specialistico</p> <p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e storage di sostenibilità"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>		
<p>Si è chiesto un chiarimento su chi ha il potere di decidere le tariffe del trasporto pubblico quando si entra nel sedime aeroportuale.</p>	<p>Si è detto che le tariffe dei mezzi pubblici e dei servizi commerciali sono decise autonomamente dalle società e dagli enti che erogano i servizi.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 3° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>		
<p>Si è chiesto un approfondimento sulla progettazione del treno ultraveloce "per transfer".</p>	<p>Si è detto che attualmente non si conosce lo stato di avanzamento di tale progetto.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p>		
<p>Si è suggerito di prevedere un collegamento diretto con Burano.</p>	<p>Si è detto che esiste la previsione di attrezzare la Darsena con aree destinate ai servizi di trasporto pubblico dove possibile essere immaginato un servizio di collegamento con Burano.</p>	<p>Report 2° incontro pubblico "Le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera"</p> <p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone dell'Ordine e Fondazione APC</p>		
<p>Si è chiesto se si sono considerati gli obiettivi dell'Agenda 2030, con particolare attenzione agli obiettivi etici e sociali oltre a quelli ambientali.</p>	<p>SAVE ha spiegato che nel Masterplan gli obiettivi dell'Agenda 2030 sono stati inseriti, in particolare quelli legati alla sostenibilità ambientale e alla crescita economica, anche se non sempre in maniera esplicita. All'interno della documentazione definitiva si potranno replicare ulteriormente per renderli maggiormente comprensibili.</p> <p>SAVE ha ribadito di essere consapevole che il proprio agire ha importanti riflessi sulle persone e sullo sviluppo dell'economia e delle comunità del territorio. Risulta fondamentale l'indagine, nelle proprie attività operative e nella propria programmazione di: criteri etico-sociali raccomandati dalle migliori pratiche ESG obiettivi di sostenibilità del Global Compact Bilancio di Sostenibilità i principi e criteri definiti dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE i principi di controllo previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle principali società controllate e partecipate del Gruppo</p>	<p>Report 4° incontro pubblico "Il Masterplan e il territorio"</p> <p>Report 2° incontro specialistico</p> <p>Report 5° incontro specialistico</p>	<p>Quadrone di Alberto Bernasini</p> <p>Quadrone del Gruppo Consiliare TERRACQUA 2020</p>		
<p>Si è lamentata la mancanza di approfondimento sulle</p>					

	<p>Si è chiesto di approfondire le opere di mitigazione previste nel vecchio Masterplan realizzate e non realizzate, specificando i motivi per i quali alcuni interventi non sarebbero stati attuati.</p>	<p>Si è chiesto che l'intero derivante dall'imposta comunale di imbarco in aeroporto venga speso per le mitigazioni ambientali e le compensazioni.</p> <p>Alcuni partecipanti hanno affermato che si dovrebbe migliorare la previsione dell'articolo 4 della Convenzione aeroportuale per consentire che SAVE finanzia le mitigazioni e compensazioni con i propri utili.</p>	<p>Si è spiegato che gli interventi previsti nella precedente pianificazione sono in via di realizzazione.</p>		Report 4° incontro pubblico "3 Masterplan e il territorio"	Quaderno di CIA - Agricoltori italiani del Veneto Quaderno dell'Associazione Popilia Anna Quaderno di CIA - Agricoltori italiani del Veneto
MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI	<p>Si ritiene necessario capire se le opere di compensazione previste per le opere in attesa all'interno del piano di sviluppo aeroportuale abbiano un rapporto preferenziale con il territorio circostante, dal momento che questo subirà i maggiori impatti. Inoltre, si è chiesto di conoscere il cronoprogramma di realizzazione delle opere previste.</p>		<p>SAVE ha evidenziato che le opere compensative previste sono in grado di restituire valore ambientale al territorio e creare opportunità di sviluppo. Queste saranno attuate secondo il cronoprogramma che sarà definito nelle successive fasi di progettazione.</p>		Report 4° incontro pubblico "3 Masterplan e il territorio"	
		<p>Si è evidenziato che l'incremento di emissioni di CO2 dovuto allo sviluppo aeroportuale, comprese quelle della attività di tipo 3 (Piani della diretta responsabilità dei gestori), dovrebbe essere compensato per rispondere alla neutralità climatica da raggiungere al 2050.</p>				Quaderno di Maria Rosa Vittadini
	<p>Si è detto che nessuno dei sette interventi di mitigazione approvati con il Master Plan 2015/21 è stato attuato e SAVE possiede i fondi necessari dallo Stato per attuarli. Nel nuovo Master Plan è prevista una semplice cintura alberata senza funzione di mitigazione del rumore e viene spacciata per l'intervento M3 del Master Plan 2015/2021 che era invece molto più vasto.</p>					Quaderno di WWF
GESTIONE DELLE ACQUE	<p>Si è evidenziata l'importanza di considerare le eventuali interferenze delle sonde profonde con le strutture geologiche, la messa in comunicazione di falde acquifere e l'alimentazione termica del sottosuolo.</p>		<p>Si è chiarito che le sonde lavorano con circuiti chiusi e non prelevano né rilasciano acqua, quindi non generano impatti ambientali.</p> <p>Si è spiegato che le sonde lavorano con circuiti chiusi e non prelevano né rilasciano acqua, quindi non generano impatti ambientali.</p>		Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	
	<p>È stato chiesto se sia prevista l'installazione di un nuovo depuratore.</p>		<p>SAVE ha spiegato che il depuratore esistente sarà in grado di gestire il flusso dei passeggeri fino intorno al 2050, ma per soddisfare la domanda futura di trattamento oltre a questo periodo sarà necessario riprogettare l'impianto.</p>		Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	
	<p>È stata espressa preoccupazione circa gli impatti dell'innalzamento del livello del mare sul ademe aeroportuale.</p>		<p>Si è detto che l'aeroporto è stato costruito ad un'altezza che assicura protezione da condizioni meteo di particolare severità.</p>		Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	
	<p>Si chiede se le acque reflue raccolte nel bacino di laminazione che Save ha realizzato possano essere utilizzate, in caso di necessità, dall'agricoltura circostante.</p>					Quaderno CIA - Agricoltori italiani del Veneto
TRANSIZIONE ENERGETICA	<p>Si è chiesto se fosse stato previsto di inserire i progetti di produzione elettrica previsti nel Piano di Sviluppo in una comunità energetica con gli abitati vicini.</p>	<p>Si è suggerito di coprire con pannelli fotovoltaici il parcheggio nell'Aerostantrial integrando l'energia necessaria a soddisfare le esigenze della CE.</p>	<p>SAVE ha chiarito che esiste il divieto di condividere o vendere energia generata da pannelli fotovoltaici che verranno installati, pertanto sarebbe necessaria una modifica dei regolamenti esistenti.</p>		Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	Quaderno della Associazione Tesserafella e Amici della polana
	<p>Si è chiesto di precisare l'entità dell'investimento previsto nella transizione energetica, precisando i benefici in termini di riduzione dell'impatto ambientale in vista dell'investimento. Si ritiene necessario che venga precisato come si garantisca il raggiungimento delle emissioni zero dell'aeroporto se la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili previsti nel masterplan riescono a coprire il 40% del fabbisogno energetico dello scalo.</p> <p>Alcuni partecipanti hanno ritenuto necessario che venisse precisato come si sopponga l'aumento del fabbisogno di energia elettrica dovuto dall'aumento dei passeggeri previsto nel masterplan, approfondendo se gli interventi previsti per il lato sordide siano sufficienti a coprire anche i fabbisogni del lato active.</p>	<p>Si ritiene sia possibile prevedere lo sfruttamento dell'energia eolica mediante posizionamento di impianti dedicati sulle coperture dei fabbricati e di mini generatori eolici all'interno del salone aeroportuale. Alcuni partecipanti, poi, hanno proposto di utilizzare il tempone alterato previsto intorno allo scalo per la produzione di energia dalla biomassa per la produzione di elettricità e calore.</p>	<p>SAVE ha chiarito che i dimensionamenti energetici previsti nel piano di sviluppo sono stati calcolati a partire dalle esigenze sia della parte landside sia della parte airside, ribadendo la previsione di utilizzare energia da fonti rinnovabili.</p> <p>SAVE ha spiegato che prevede di investire 170 milioni di euro per la transizione energetica dello scalo. Si prevede di contenere la CO2 prodotta complessivamente dalle attività dello scalo sia grazie agli investimenti previsti nel masterplan sia grazie all'utilizzo di forme di trasporto sempre più sostenibili. Infine Save ha affermato che, sebbene una quota dell'energia elettrica sarà acquistata dalle reti nazionali, si garantirà l'approvvigionamento elettrico da fonti rinnovabili.</p>		Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	Quaderno dell'Associazione Popilia Anna
		<p>Si ritiene sia possibile prevedere lo sfruttamento dell'energia eolica mediante posizionamento di impianti dedicati sulle coperture dei fabbricati e di mini generatori eolici all'interno del salone aeroportuale. Alcuni partecipanti, poi, hanno proposto di utilizzare il tempone alterato previsto intorno allo scalo per la produzione di energia dalla biomassa per la produzione di elettricità e calore.</p>	<p>SAVE ha illustrato come l'area in cui è situato l'aeroporto non sia un'area in cui la quantità di massa d'aria presente sia sufficiente per recuperare una quantità significativa di massa energetica. In seguito ha espresso il tema dei vincoli di tutela del paesaggio della laguna di Venezia che impedirebbero tale intervento.</p>		Report 1° incontro specialistico Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	
	<p>Si è chiesto di precisare la superficie esatta utilizzata per lo sviluppo del parco agricolo. Alcuni ritengono che la previsione sia imputabile e non si concili con le coltivazioni presenti nella zona, che dovranno adeguare alla presenza dell'impianto agricolo. Inoltre, si è espressa preoccupazione per la diminuzione della Saq complessiva a seguito della sua installazione.</p>	<p>Si suggerisce di utilizzare le aree aeroportuali già impermeabilizzate o compromesse (es. parcheggi a raso, parcheggi verticali).</p> <p>Si suggerisce di coinvolgere Veneto Agricoltura per eventuali studi e sperimentazioni circa le produzioni agricole che saranno pianificate sotto i pannelli fotovoltaici.</p>	<p>SAVE ritiene che la realizzazione del parco agricolo non alteri la conformazione del territorio agricolo della zona. Ha affermato, invece, che il progetto permette di mantenere la destinazione agricola dei suoli favorendo, in alcuni casi, le colture dal momento che, ad esempio, è possibile aumentare l'ombreggiatura grazie alla collocazione dei pannelli sopra le colture.</p>		Report 1° incontro specialistico Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"	Quaderno di Alberto Bernstein Quaderno di CIA - Agricoltori italiani del Veneto
	<p>Alcuni dei partecipanti hanno chiesto di approfondire il tema dei nuovi combustibili, chiedendo quali garanzie o siano rispetto al fatto che siano meno inquinanti di quelli attuali.</p>	<p>Si ritiene che l'impatto dell'impiego dei nuovi combustibili sintetici SAF sul raggiungimento degli obiettivi di emissione del gas serra e sulla qualità dell'aria va trattato specificatamente così come l'impatto di tale impiego sui costi delle compagnie aeree e sui prezzi dei biglietti.</p>				Allegato del Report 4° incontro pubblico "Prospettive e domande pervenute"