



**DIBATTITO PUBBLICO  
AEROPORTO DI VENEZIA**

**ALLEGATO 4  
QUADRO  
SINOTTICO**

14 GIUGNO 2023

MACROTEMA	SOTTOTEMA	QUESTIONI EMERSE	PROPOSTE	RISCONTRI	RISCONTRI DEL GESTORE AEROPORTUALE	RISCONTRI DEL COORDINATORE	REPORT INCONTRI	QUADERNI DEGLI ATTORI
DIBATTITO PUBBLICO	INTRODUZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO	È stato richiesto un chiarimento circa la decisione di organizzare la discussione tra i partecipanti in tavoli e non in plenaria.				L'organizzazione delle discussioni per tavoli di lavoro consente a tutte le partecipanti di confrontarsi, di esprimere osservazioni e quesiti sul progetto. Si è comunque svolta una sessione di interventi dal pubblico in plenaria che ha consentito di dare la parola a coloro che ne hanno fatto richiesta.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	
	ORGANIZZAZIONE DEGLI INCONTRI	Si è chiesto se sono stati ascoltati, prima dell'inizio degli incontri, tutti gli attori del territorio interessati dall'opera, così come previsto dalla norma.				La norma prevede che il dibattito pubblico sia progettato in relazione all'opera e al contesto locale. Una successiva raccomandazione della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico (Raccomandazione n.3) suggerisce, per la fase di progettazione del dibattito, di individuare i temi di discussione attraverso l'eventuale coinvolgimento presso gli mediatori significativi dei contesti locali. La fase di ascolto, che ha condotto alla progettazione del dibattito pubblico sull'aeroporto di Venezia, ha coinvolto 26 soggetti in rappresentanza degli enti territoriali, associazioni di categoria, ordini professionali, rappresentanti del mondo del lavoro e dell'associazionismo locale. Complessivamente sono stati invitati ad avviare un'interlocuzione 59 soggetti/organizzazioni, 26 dei quali hanno dato la loro disponibilità.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Claudio Giubbilo
	PARTICIPAZIONE AL DIBATTITO	Si è lamentata la mancata presenza degli enti pubblici territoriali durante lo svolgimento del dibattito.				Nel procedimento del dibattito gli enti territoriali sono stati invitati a prendere parte alle discussioni e a presentarsi con associazioni, infatti, hanno preso parte al dibattito i rappresentanti dell'Ente Nazionale per l'Azione Civile (Enac) e la Regione del Veneto.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba
	ESITI DEL DIBATTITO	Si è chiesto quale sia l'argomento che può decidere di cessare, in tutto o in parte, il Masterplan se dal dibattito pubblico emergesse che esso è applicabile.				La norma prevede che il dibattito pubblico sia progettato in relazione all'opera e al contesto locale. Una successiva raccomandazione della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico (Raccomandazione n.3) suggerisce, per la fase di progettazione del dibattito, di individuare i temi di discussione attraverso l'eventuale coinvolgimento presso gli mediatori significativi dei contesti locali. La fase di ascolto, che ha condotto alla progettazione del dibattito pubblico sull'aeroporto di Venezia, ha coinvolto 26 soggetti in rappresentanza degli enti territoriali, associazioni di categoria, ordini professionali, rappresentanti del mondo del lavoro e dell'associazionismo locale. Complessivamente sono stati invitati ad avviare un'interlocuzione 59 soggetti/organizzazioni, 26 dei quali hanno dato la loro disponibilità.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba
ITER AUTORIZZATIVO	PROCEDURA	Si è chiesto come entreranno nella procedura di VIA gli input emersi dal processo di dibattito pubblico.				SAVE ha spiegato di essere un concessionaria di un asset dello Stato (l'aeroporto) che ha in gestione fino al 2024 il concedente il Ministero dei Trasporti (ENAC) che è il "proprietario" del sito aeroportuale. Ogni intervento di SAVE deve essere stomaticamente autorizzato da Enac.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba
	VINCOLI	Si è chiesto se Save abbia l'obbligo di rispettare dei vincoli di tipo sociale, economico e di impatto ambientale sul territorio.				Si è detto che l'area della laguna di Venezia su cui insiste l'aeroporto Marco Polo è una delle più tutelate del paese, sotto in ogni legge e norme di carattere comunitario, nazionale, regionale che l'aeroporto deve rispettare anche nel piano di sviluppo.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba
GOVERNANCE TERRITORIALE	DOCUMENTAZIONE MASTERPLAN	Si sono presentate diverse osservazioni critiche sulla documentazione che costituisce il Masterplan, quali: l'uso del termine "Master Plan" dal momento che il concetto non esiste nell'ordinamento urbanistico italiano dove, invece, è definito come "Piano di Sviluppo Aeroportuale"; la documentazione messa a disposizione del pubblico e "raccontata" dai diversi soggetti attivati da SAVE non ha alternative, risulta di assai difficile lettura e assai squilibrata al suo interno; si da come 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 generalità 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".		Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	CO-PIANIFICAZIONE	Molti hanno evidenziato la necessità di una maggiore co-pianificazione tra il gestore aeroportuale e gli enti territoriali al fine di supportare l'evoluzione del territorio. In particolare, si sono evidenziati alcuni punti quali: critica alla mancanza di approfondimento del rapporto con il Terminal comunale dei trasporti lagunari e dei rapporti con la città e il Comune; la collaborazione con l'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settemerionale (ASPMAS) - se sia stato firmato il manifesto sulla connessione tra aeroporto e città del Consiglio Europeo dei Pianificatori Europei del 2015-2019; 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.	Per ciò che riguarda i soggetti e gli enti all'interno del sedime aeroportuale, si è chiesto di: attivare un confronto per valutare una soluzione alternativa ed integrativa al fine di mitigare i potenziali rischi provocati dall'allungamento della Taxi Way e danno delle attività voluttuarie di stabilimento e per il futuro sviluppo industriale del sito; attivare un confronto con i soggetti proprietari degli immobili e l'azienda che Save vorrebbe acquistare per lo sviluppo dell'aeroporto.		Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba		
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.	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 annui sommati viene conteggiato dalla flotta prevista e dal rimpatrio medio per i diversi vettori e per tipologia di traffico, quindi da una dimensione dell'aeromobile da 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		Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERESSI DEL PROPONENTE	Alcuni hanno lamentato poca trasparenza circa i profitti di Save derivanti dal Piano di sviluppo aeroportuale.				SAVE ha chiarito che le previsioni di traffico effettuate sono esattamente in linea con il Piano Nazionale Aeroporti che individua più ipotesi: "baseline" (di base) e "hub" (di area) e "peak" (di picco), prevede al massimo 18,9 milioni di passeggeri al 2035, quindi il volume di traffico al 2037 è una proiezione della crescita prevista per gli ulteriori 2 anni considerati.  Dagli studi del traffico emerge che solo il 38% dei passeggeri ha Venezia come destinazione principale.  La modalità di conteggio dei passeggeri aeroportuali prevede che la stessa persona venga conteggiata da un arrivo in partenza (ogni 1 persona è pari a 2 passeggeri aeroportuali), pertanto 10 milioni di passeggeri annui corrispondono a 15 milioni di persone.  Il processo verrà sottoposto ad un controllo periodico per verificare l'esattezza delle previsioni rispetto al numero di passeggeri. Se il traffico risultasse minore o avesse una crescita più lenta, anche la programmazione degli interventi sarebbe rivista di conseguenza.  La capacità attuale massima è di 32 movimenti all'ora e la media dei movimenti previsti al 2037 è di 20 movimenti all'ora.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba
TERZA PISTA	PRESENZE TURISTICHE	Molti sono preoccupati dell'eccessiva presenza turistica che insiste sulla città storica di Venezia (overtourism). Si è evidenziato il fatto che il turismo degli ultimi anni ha comportato l'arrivo di milioni di turisti non solo in Venezia ma anche nelle zone limitrofe e legate alla distruzione del capitale storico-architettonico.  Si è inoltre, chiesto se sono stati fatti studi e analisi su quali possano essere i futuri target dei passeggeri e se è possibile far aumentare un traffico passeggeri non legato al turismo.	Si è detto che verrebbero politiche di gestione dei flussi turistici commisurate alla capacità dei luoghi e della loro godibilità, non alla capacità dei mezzi di trasporto.  Si propone di incrementare le destinazioni finali diverse da Venezia con una campagna di informazione a favore di altre località venete, che contenga anche elementi di "branding", promuovendo un turismo consapevole della fragilità dei luoghi visitati, al fine di evitare che il grosso incremento di passeggeri si riversi unicamente su Venezia.  Si suggerisce la creazione di transfer su rotaia dalla Regione Veneto per agevolare il raggiungimento delle località turistiche e la valutazione programmatica e sinergica dei "piani parteggi" delle località turistiche.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	CANTIERI	Molti hanno chiesto se Save ha intenzione di realizzare un'ulteriore pista di volo oltre quelle esistenti e se questa potrà essere costruita nei territori limitrofi di Ca' Neghera o alla Laguna.				SAVE ha spiegato che la nuova 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 essere realizzati su Ca' Neghera o di sviluppo 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.	Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba
CARGO E COURIER	TERZA PISTA	Si è detto che la realizzazione di una nuova pista potrebbe portare a un forte aumento dei voli giornalieri.  Molti sono preoccupati 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 terreni dove Save costruirebbe la terza pista sono attualmente bloccati anche se potrebbero essere utilizzati per fini utili alla comunità.	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 2015, consentono l'utilizzo dell'attuale infrastruttura e, pertanto, non sia necessario ulteriore utilizzo di suolo fino al 2037.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	CANTIERI	Si è criticato il Masterplan per non aver presentato una soluzione per la realizzazione di una terza pista compatibile con la presenza di aree e siti ambientali e paesaggistici di particolare pregio e fragilità. Infatti, si ritiene che attualmente sono presenti due piste, ma l'interesse tra le due opere non consente l'utilizzo simultaneo per le operazioni di volo e questo potrebbe rappresentare un segnale di debolezza strategica per il futuro dell'aerostazione.	Si è detto che la gestione del cantiere come quella delle terre e rocce da scavo sarà illustrata nelle tavole obbligatorie del progetto esecutivo.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	CANTIERI	Si sono chieste delucidazioni in merito alla gestione del cantiere e delle terre e rocce da scavo.				Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	Si è emersa la preoccupazione per eventuali esproprij per la realizzazione del parco agricolo e dell'area cargo.  Si è detto che le abitazioni di Ca' Neghera dovrebbero essere ricollocate e indennizzate per l'aumento disagio derivante dall'espansione della Courier 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 Courier 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 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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se sono previste funzioni da Airport City per Mestre e per la Laguna.				Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	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.	Si è proposto di aumentare il tempo di sosta "taxi and ride" a 15 minuti.  Si è proposto di prevedere dei percorsi di progettazione architettonica per i futuri interventi previsti dal Masterplan.  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 strutture sia in termini di personale, inoltre, non occorre non si sia ancora a tale livello di approfondimento vi è l'intenzione di destinare diversi spazi a cura investire in attività sanitarie all'interno dell'aeroporto.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se alcuni spazi verranno destinati a servizi sanitari e benessere.  Al fine di tutelare i diritti dei migranti in arrivo e partenza da Venezia, si è proposto di prevedere all'interno dei terminali, spazi adeguati per effettuare colloqui con le persone interessate, con la presenza di interpreti e di mediatori per le necessarie informazioni, operatori che ci risulta essere presenti a Chianura.  Spazi dignitosi di sosta temporanea per le persone "ubriacate" in attesa di una sistemazione di accoglienza in Italia, spazi adeguati anche per coloro che, non ammessi in Italia, stanno attendendo la loro destinazione.  Spazi per le organizzazioni di volontariato per la tutela dei diritti e dell'assistenza, anche in termini di informazione e assistenza.	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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto come e dove sarà realizzata una significativa zona di rispetto aeroportuale, essenziale per la sicurezza dei voli e per la sostenibilità ambientale.  Si è chiesto se gli aeromobili Courier necessitano di un'area diicing.	SAVE ha detto che i piani di sicurezza rientrano nel Piano di Sicurezza Aeroportuale che viene elaborato dagli enti di Stato preposti.  SAVE ha detto che il piano di sicurezza è stato elaborato in base a dati di Stato preposti.  SAVE ha detto che il piano di sicurezza è stato elaborato in base a dati di Stato preposti.  SAVE ha detto che il piano di sicurezza è stato elaborato in base a dati di Stato preposti.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	Si propone di invertire la tempistica di realizzazione, prima il verticipo anidale (più lontano dalle abitazioni) e successivamente quello tendente così da avere ritrattamenti acustici certi.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	Si è detto che la gestione del cantiere come quella delle terre e rocce da scavo sarà illustrata nelle tavole obbligatorie del progetto esecutivo.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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'altare di Teseo. 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.			Allegato del Report 1° incontro pubblico *Risposte scritte alle domande pervenute	Quaderno di Veneta Camba	
SICUREZZA	INTERVENTI PREVISTI	Si è chiesto se i voli possono atterrare e girare in centro a Venezia.  Si è chiesto se il verticipo sarà agente di inquinamento acustico che inciderà sulle abitazioni e la Laguna e sarà pericoloso per l'abitato.	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					



	<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>		<p>Report 4° incontro pubblico "3 Masterplan e il territorio"</p>	<p>Quaderno di CIA - Agricoltori italiani del Veneto</p> <p>Quaderno dell'Associazione Popilia Anna</p> <p>Quaderno di CIA - Agricoltori italiani del Veneto</p>	
MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI	<p>Si ritiene necessario capire se le opere di compensazione previste per le opere inerte 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>		<p>Report 4° incontro pubblico "3 Masterplan e il territorio"</p>		
		<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>				<p>Quaderno di Maria Rosa Vittadini</p>	
	<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 2015/21 che era invece molto più vasto.</p>						<p>Quaderno di WWF</p>
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 500 sonde situate a una profondità di 200 metri nel sottosuolo non generano interferenze con le strutture geologiche né causano alterazioni termiche o messa in comunicazione di falde acquifere.</p> <p>Si è spiegato che le sonde lavorano con circuiti chiusi e non prelevano né rilasciano acqua, quindi non generano impatti ambientali.</p>		<p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"</p>		
	<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>			<p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"</p>	
	<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>			<p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"</p>	
	<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>						<p>Quaderno CIA - Agricoltori italiani del Veneto</p>
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>		<p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"</p>	<p>Quaderno della Associazione Tesserafella e Amici della polana</p>	
	<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 vita 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 arrivo.</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>			<p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"</p>	<p>Quaderno dell'Associazione Popilia Anna</p>
		<p>Si suggerisce di utilizzare le aree aeroportuali già impermeabilizzate o compromesse (detti parcheggi a raso, parcheggi verticali).</p> <p>Si suggerisce di coinvolgere Veneto Agricoltura per eventuali studi e sperimentazioni circa le produzioni agricole che possono pacificare 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>			<p>Report 1° incontro specialistico</p> <p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"</p>	<p>Quaderno di Alberto Bernstein</p>
	<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>Report 1° incontro specialistico</p> <p>Report 3° incontro pubblico "transizione energetica e strategie di sostenibilità"</p>	<p>Quaderno di Alberto Bernstein</p>
	<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>				<p>Allegato del Report 4° incontro pubblico "Prospettive e domande pervenute"</p>	<p>Quaderno di Alberto Bernstein</p>