

The background is a blue-tinted aerial photograph of Venice, showing the intricate network of streets and the Grand Canal. A large, white, stylized graphic element, resembling a thick, blocky letter 'F' or a similar symbol, is positioned on the left side of the page, partially overlapping the city's layout.

**DIBATTITO PUBBLICO
AEROPORTO DI VENEZIA**

**RELAZIONE
CONCLUSIVA
DEL COORINATORE**

14 GIUGNO 2023

Sommario

Premessa	2
Descrizione sintetica dell'intervento	5
Interventi previsti dal Masterplan 2037	6
Le infrastrutture di volo	6
Le infrastrutture a terra.....	9
Il dibattito pubblico	12
Le attività svolte	14
La progettazione del dibattito pubblico	14
L'organizzazione e la gestione del dibattito pubblico.....	14
L'informazione e la comunicazione pubblica.....	22
Sintesi dei temi emersi	28
I flussi di traffico e le presenze turistiche.....	28
La governance territoriale.....	29
Le infrastrutture di volo.....	29
Le infrastrutture a terra.....	31
Aspetti ambientali, mitigazioni e compensazioni.....	34
Impatti socioeconomici	40
Crediti	42
Allegato 1 – Quaderni degli attori	
Allegato 2 - Restituzione sintetica degli incontri	
Allegato 3 - Domande e Risposte	
Allagato 4 - Quadro sinottico	

Premessa

Il dibattito pubblico ha avuto lo scopo di presentare al pubblico il nuovo **Piano di Sviluppo Aeroportuale** (Masterplan) dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente degli interventi di valutare e migliorare la programmazione e la progettazione degli interventi stessi.

La proposta di Masterplan sottoposta a dibattito pubblico ha ricevuto un primo avallo tecnico da parte dell'**Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (ENAC)**.

Il dibattito è stato indetto dalla società di gestione aeroportuale, **Save Spa**, che ha contribuito attivamente alla sua realizzazione.

La responsabile del potere di indire il dibattito pubblico è stata Monica Scarpa, Amministratore delegato di Save Spa. Il gruppo di lavoro di Save Spa è stato rappresentato da: Corrado Fisher, direttore operativo; Davide Bassano, direttore area sostenibilità; e Francesca Sartor, responsabile del Masterplan.

Per quanto riguarda ENAC il dibattito pubblico è stato seguito da: Claudio Eminente (Vice Direzione Centrale Vigilanza Tecnica); Costantino Pandolfi (Direzione Pianificazione Progetti); Pasquale Proietti (Pianificazione e progettazione infrastrutture aeroportuali).

Il dibattito pubblico è stato **coordinato** da Andrea Pillon e Gaia Volpe di Avventura Urbana Srl, società selezionata da Save Spa attraverso una gara di evidenza pubblica.

Le attività di coordinamento sono state supportate da Ennio Cascetta, professore ordinario di infrastrutture e sistemi di trasporto, estimo e valutazione presso l'Universitas Mercatorum, e Gianluca Comin docente di strategia di comunicazione presso l'Università Luiss Guido Carli e fondatore di Comin&Partner.

Il dibattito pubblico, realizzato secondo quanto previsto dal DPCM 76/2018, si è svolto secondo i tempi abbreviati, così come previsto dell'art. 6, punto 1, lettera b del Dl 68 del 16/06/2022, convertito nella legge 108 del 05/08/2022.

Il dibattito pubblico è stato monitorato, come prevede la normativa, dalla **Commissione Nazionale Dibattito Pubblico**, attraverso una apposita sezione composta da: Giorgio Maria Tosi Beleffi (Componente e Relatore); Mariella Mainolfi (Componente); Silvia Givone (Esperta); Arianna Di Santo (Ufficio di Presidenza); Tiberio Zompa (Ufficio di Presidenza).

Il dibattito è stato progettato nei 15 giorni previsti dalla normativa a partire dal 20 aprile. Le modalità organizzative sono state poi integrate ad aggiornate nel corso del dibattito stesso in base alle esigenze di processo e secondo le richieste/interessi dei partecipanti. Il progetto di dibattito pubblico è stato presentato, oltre che alla concessionaria

aeroportuale, alla Regione del Veneto, al Comune di Venezia e alla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico.

Il dibattito pubblico si è **aperto il 26 aprile** con la conferenza stampa di presentazione del Masterplan, preso il Palazzo della Regione del Veneto, e si è **concluso i 14 giugno** con la presentazione della Relazione conclusiva da parte del coordinatore del dibattito. Quest'ultima è stata consegnata, come prevede la legge, al proponente degli interventi e alla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico.

A seguito della presentazione della Relazione conclusiva, il proponente del Masterplan elabora, entro e non oltre 30 giorni, il proprio **Dossier conclusivo**, in cui *"(...) evidenzia la volontà o meno di realizzare l'intervento, le eventuali modifiche da apportare al progetto e le ragioni che hanno condotto a non accogliere eventuali proposte"*¹.

Il dibattito pubblico è stato gestito attraverso l'organizzazione di **9 incontri** (4 incontri pubblici e 5 incontri specialistici). Gli incontri sono stati preceduti da una conferenza stampa di presentazione del Masterplan, organizzata da Save Spa.

Nel dettaglio gli incontri realizzati sono stati i seguenti:

26 aprile 2023 – Conferenza stampa

Presentazione del Piano di Sviluppo Aeroportuale (Masterplan 2037)

5 maggio 2023 – 1° incontro pubblico

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

15 maggio 2023 – 1° incontro specialistico

Incontro dedicato alle categorie economiche di rappresentanza

18 maggio 2023 – 2° incontro pubblico

Aeroporto di Venezia: le caratteristiche tecniche e funzionali delle opere

22 maggio 2023 – 2° incontro specialistico

Incontro dedicato alle organizzazioni sindacali e del lavoro

23 maggio 2023 – 3° incontro specialistico

Incontro dedicato agli enti ed operatori aeroportuali

25 maggio 2023 – 3° incontro pubblico

Aeroporto di Venezia: transizione energetica e strategie di sostenibilità

¹ DPCM n°76/218, Art. 7, comma 1 lett. d; Art. 9 comma 2

31 maggio – 4° incontro specialistico

Incontro dedicato agli ordini professionali

1° giugno 2023 – 4° incontro pubblico

Aeroporto di Venezia: il Masterplan e il territorio

5 giugno 2023 – 5° incontro specialistico

Incontro dedicato alle associazioni ambientaliste e comitati

14 giugno 2023 – Incontro stampa

Presentazione Relazione conclusiva del dibattito pubblico

Il dibattito pubblico è stato inoltre coinvolto nei lavori del **Consiglio Comunale di Venezia** in due sedute (17 maggio 2023 – Commissioni congiunte IV, V e IX; 7 giugno 2023 - Commissioni congiunte IV, V e IX) dove è stato illustrato il Masterplan aeroportuale, le finalità e gli obiettivi del dibattito pubblico e si è aperta la discussione con i Consiglieri comunali.

La presente **Relazione** contiene, come indicato dall'art.9 del DPCM n°76/2018, le attività svolte nel corso del dibattito pubblico, la sintesi dei temi, delle posizioni e delle proposte emerse; la descrizione delle questioni aperte e maggiormente problematiche rispetto alle quali verranno esposte le valutazioni finali nel Dossier conclusivo elaborato dal proponente del Masterplan.

Descrizione sintetica dell'intervento²

L'aeroporto Marco Polo di Venezia, classificato come **gate intercontinentale nel Piano Nazionale degli Aeroporti**, è il principale scalo del polo aeroportuale del nord-est, che comprende anche gli aeroporti di Verona, Treviso e Brescia.

Complessivamente i quattro scali hanno registrato nel 2019, prima della crisi pandemica, un volume di traffico pari a 18,5 milioni di passeggeri, di cui circa il 63% ha interessato l'Aeroporto di Venezia.

In particolare, l'aeroporto di Venezia ha registrato nel 2019 un flusso di 11,6 milioni di passeggeri, con una crescita del 3,4% rispetto all'anno precedente. La crescita ha interessato in particolare i voli internazionali extra europei con un incremento di circa l'11%.

Nel 2020, a causa dell'emergenza sanitaria da Covid 19, lo scalo ha registrato un drastico calo del traffico, con una flessione di circa il 75% dei voli.

Negli anni successivi il traffico aereo è tornato lentamente crescere: nel 2021 si sono registrati 3,5 milioni di passeggeri; nel 2022 circa 9,2 milioni, mentre si stima che nel 2023 possano essere oltre 11 milioni.

Le **previsioni del traffico aereo**, nel medio-lungo periodo, restituiscono uno scenario di ripresa, che porta ENAC a prevedere, all'interno del Piano Nazionale Aeroporti, un flusso, per l'Aeroporto di Venezia, di oltre 18 milioni di passeggeri al 2035 (previsione in linea con le previsioni del Masterplan che indicano circa 20 milioni al 2037).

Il potenziamento dei servizi e delle infrastrutture aeroportuali risponde alla necessità di fare fronte, in modo progressivo, al possibile incremento delle stime di traffico aereo. Pertanto, Save Spa (società di gestione dello scalo), è tenuta a pianificare una serie di interventi per soddisfare la domanda di mobilità crescente, rispettando standard di sicurezza e qualità dei servizi adeguati alle nuove esigenze.

Per far fronte alla possibile crescita del traffico aeroportuale, Save Spa, sottopone a dibattito pubblico le scelte progettuali preliminari per lo sviluppo dell'aeroporto Marco Polo di Venezia, attraverso la condivisione del Masterplan 2023 – 2037, strumento che definisce le linee strategiche di sviluppo aeroportuale

² Informazioni tratte dal Dossier di progetto sottoposto a dibattito pubblico

Interventi previsti dal Masterplan 2037

Il **Masterplan**, sottoposto a dibattito pubblico, è uno strumento urbanistico volto alla previsione, pianificazione e programmazione degli interventi di sviluppo aeroportuale, propedeutico alla realizzazione delle opere all'interno dei sedimi aeroportuali, delle aree individuate per l'espansione degli scali, nonché delle infrastrutture di collegamento con il territorio.

Il gestore aeroportuale è tenuto, in primo luogo, a prendere in esame lo stato di fatto dell'aeroporto, il traffico registrato e il contesto territoriale e in secondo luogo, a redigere il Masterplan, che definisce:

- gli scenari di sviluppo del traffico aereo;
- i fabbisogni infrastrutturali necessari a rispondere allo sviluppo del traffico;
- l'assetto urbanistico e infrastrutturale degli interventi previsti;
- il programma di attuazione degli interventi nel tempo;
- le risorse economiche necessarie per la loro esecuzione

Inoltre, il **Masterplan aeroportuale**, nella redazione definitiva a valle del dibattito pubblico, è corredato dallo Studio di Impatto Ambientale, che illustra e valuta gli effetti ambientali generati dalla crescita del traffico e dalla realizzazione degli interventi programmati

Gli interventi descritti all'interno del Masterplan 2037 riguardano sia le infrastrutture di volo e tutto ciò che sta nella cosiddetta area sterile oltre i controlli di sicurezza (*airside*), sia le strutture aeroportuali che precedono i controlli, come la parte del terminal e la viabilità dei vari edifici a supporto dello scalo (*landside*)

Le infrastrutture di volo

Il sistema delle piste

Gli interventi previsti dal Masterplan 2037, che non prevedono la realizzazione di nuove piste di atterraggio e decollo, saranno realizzati per fasi successive in risposta all'incremento della domanda di mobilità.

Gli interventi previsti hanno l'obiettivo di **ottimizzare e potenziare la capacità del sistema esistente**, confermando l'assetto infrastrutturale già approvato con il precedente Masterplan 2021.

Per ciò che riguarda l'infrastruttura di volo, in linea con le previsioni di traffico, si conferma che:

- la pista principale, così com'è attualmente, che garantisce la necessaria capacità del sistema fino al 2037, e pertanto continuerà a essere utilizzata prevalentemente per atterraggi e decolli;
- la pista secondaria verrà utilizzata invece come via di rullaggio (*taxiway*) o come pista di volo in caso di chiusura di quella principale.

Inoltre, si prevede l'estensione della via di rullaggio (*taxiway M*), parallela alla pista di volo secondaria, con lo scopo di:

- servire la nuova area nord-est del sedime aeroportuale, in cui il Masterplan colloca le attività cargo e dei corrieri aerei (*courier*) e le attività di supporto allo scalo (*hangar*, piazzola di prova motori, ecc.);
- ridurre il carico sulle esistenti vie di rullaggio;
- assicurare la completa intercambiabilità tra le due piste principale e secondaria senza nessuna penalizzazione operativa.

I piazzali

Per potenziare le infrastrutture di volo, il Masterplan definisce alcune **strategie di intervento**, quali:

- l'incremento della capacità del piazzale aeromobili, garantendo il massimo utilizzo dello spazio disponibile;
- la riorganizzazione dell'area di stazionamento aereo (*Apron*), per consentire lo sviluppo di nuove aree per le attività di aviazione generale e cargo.

Per far fronte all'incremento delle attività di spedizione e cargo, il Masterplan 2037 prevede pertanto nuovi interventi per la realizzazione di una zona indipendente destinata alla movimentazione delle merci (*Courier-city*) e **l'ampliamento della zona cargo**, da 10.000 mq a 13.600 mq in una prima fase, per poi raggiungere i 21.800 mq nel 2037, con la previsione di nuovi magazzini, varco doganale e aree scoperte per la movimentazione dei mezzi.

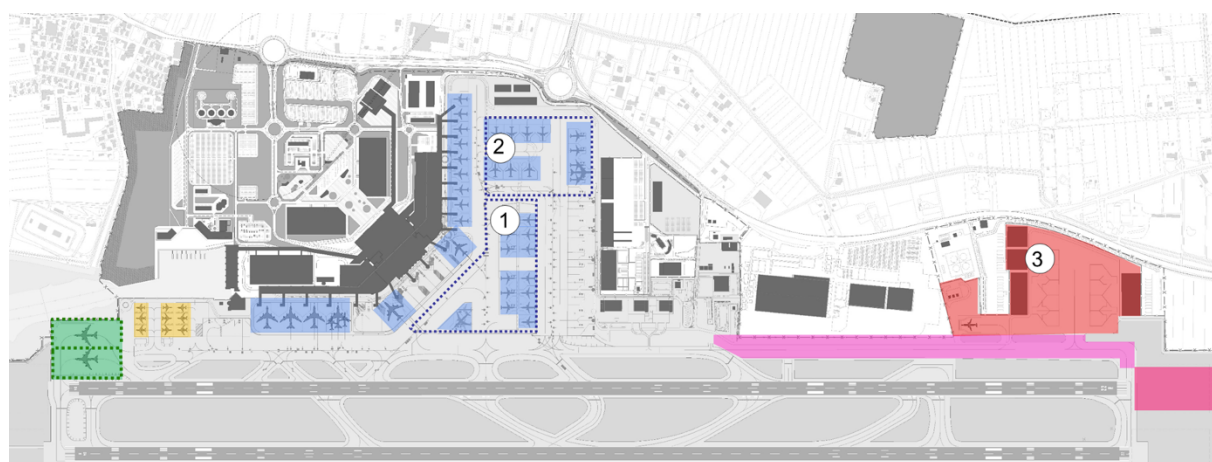
Tra le attività prioritarie del nuovo Masterplan vi è senz'altro il **riposizionamento dell'attuale deposito carburanti** in un'area decentrata, che offrirà la possibilità di servire il piazzale aeromobili con tubazioni interrato.

All'interno del Masterplan vengono illustrati due scenari alternativi di sviluppo delle infrastrutture di volo che si differenziano per la configurazione (*layout*) del principale piazzale aeromobili:

- il **primo scenario** prevede di sfruttare lo spazio del piazzale aeromobili centrale per aumentare il più possibile il numero di stand necessari alla rotazione degli aerei;
- mentre il **secondo scenario** mira ad ottimizzare l'operatività del piazzale e prevede la realizzazione di un'isola di stand a nord del piazzale per il "self maneuvering", ovvero un'area dove gli aeromobili possono operare in autonomia senza l'ausilio di mezzi "push back" per il loro spostamento.

In entrambe le ipotesi, le maggiori aree di intervento sono:

- l'adeguamento del piazzale centrale attraverso la rotazione degli stand esistenti per l'ottimizzazione della configurazione aeroportuale;
- l'ampliamento a nord del piazzale, fino alla rotonda presente in direzione della SS Triestina, per completare quello già realizzato in anni recenti;
- la realizzazione della nuova area logistica (*Courier city*) con la realizzazione di un piazzale dedicato al servizio dell'attività di trasporto merci.



LEGENDA

- | | | |
|---------------------------------|--|---|
| ① Adeguamento piazzale centrale |  De-icing |  Estensione taxi way |
| ② Ampliamento Area Nord |  Area Aviazione Generale |  RESA pista secondaria |
| ③ Courier City |  Area Aviazione commerciale | |
| |  Area Cargo | |

Le infrastrutture a terra

Il terminal passeggeri

La maggior parte degli interventi sull'aerostazione sono già stati inseriti nel Masterplan vigente e approvato, e vengono confermati anche con il Masterplan 2037.

Il terminal conserverà l'immagine architettonica attuale, ma per soddisfare la crescente domanda di traffico, si prevede di realizzare due nuovi interventi di ampliamento laterali del terminal esistente, sia a nord che a sud dello stesso:

- l'**ampliamento a nord** è destinato alla nuova area per i varchi di sicurezza dello scalo ed ai gates di imbarco per i passeggeri con destinazioni nell'area Schengen;
- mentre l'**ampliamento a sud** è destinato invece alle partenze verso paesi extra-Schengen.

Le fasi di sviluppo del terminal passeggeri sono state programmate in più lotti successivi con l'intento di rispondere alla necessità di flessibilità negli interventi di ampliamento in rapporto ai nuovi scenari di traffico passeggeri.

Nel **breve periodo** si prevede il potenziamento della digitalizzazione del sistema e la realizzazione di modesti volumi di ampliamento per il miglioramento dei servizi ai passeggeri. Nelle **fasi successive** saranno sviluppati gli interventi infrastrutturali sia a nord che a sud del terminal.



Accessibilità aeroportuale

Il Masterplan propone un **piano di mobilità a basse emissioni di CO2**, con l'obiettivo di azzerare le emissioni climalteranti legate alla mobilità, che sostiene il miglioramento della rete di trasporto pubblico e prevede la decarbonizzazione dei mezzi di trasporto.

Il Piano prevede:

- una politica di miglioramento delle frequenze e della flotta del trasporto pubblico;
- piani di comunicazione e incentivi all'utilizzo di mezzi pubblici, condivisi o a zero/bassa emissione di CO2;
- rivisitazioni tariffarie dei parcheggi per il disincentivo all'utilizzo dell'auto privata.

Il Masterplan ha pertanto l'obiettivo di favorire l'**intermodalità** implementando un nuovo modello di accessibilità all'aeroporto attraverso:

- il miglioramento della **fruizione del trasporto pubblico** che ai viaggiatori verrà presentata tra le prime opzioni disponibili per la mobilità, con un terminal dedicato, ottima accessibilità semplice ed immediata;
- in particolare, la **realizzazione del tracciato ferroviario** (di competenza RFI), che avrà una stazione in aeroporto che consentirà il collegamento alla rete ferroviaria ad Alta Velocità, permetterà l'accessibilità allo scalo anche a viaggiatori che risiedono a notevoli distanze e senza bisogno di utilizzare altri mezzi di collegamento;
- l'incentivo alla **condivisione dell'auto privata** (*sharing mobility*);
- il potenziamento del **collegamento multimodale terra-acqua** e dei collegamenti tra la terraferma e le isole;
- la diffusione dei **mezzi a basse emissioni**;
- il potenziamento dei **percorsi pedonali** e ciclo-pedonali;
- lo sviluppo della **rete Advanced Air Mobility (AAM)**, che prevede l'utilizzo di droni per il trasporto di persone, merci generiche e materiale biomedicale. Per la creazione della rete è necessaria la costruzione di un **sistema di vertiporti**, che concorrerà a ridurre l'impatto acustico e ambientale e i costi operativi, grazie all'impiego di propulsioni elettriche a batteria od a celle di combustibile ad Idrogeno.

Inoltre, sono stati studiati **diversi scenari** che, rispetto all'andamento effettivo di utilizzo delle auto private e del conseguente fabbisogno di parcheggi (che verrà monitorato nel corso del tempo), prevedono diversi livelli di sviluppo delle **aree di sosta**, e **strutture modulari** che possano essere realizzate per fasi in base alla effettiva necessità di ulteriori posti auto.

La sostenibilità

Il Masterplan definisce una serie di **obiettivi di sostenibilità** che guidano e orientano in modo trasversale le scelte di sviluppo dello scalo.

In particolare, il Masterplan si concentra sui seguenti aspetti:

- **contenere l'impatto acustico e ambientale** dell'aeroporto sulle aree limitrofe;
- **limitare il consumo di suolo** prevedendo il minor numero di nuove infrastrutture e massimizzando l'utilizzo di quelle esistenti, attraverso interventi di potenziamento e miglioramento dell'efficienza operativa;

- incentivare l'**economia circolare** e migliorare la **differenziazione e riutilizzo dei rifiuti** prodotti;
- progettare e realizzare l'ampliamento del terminal passeggeri per raggiungere i più **alti standard efficienza energetica e di sostenibilità** (certificazione LEED);
- sviluppare una rete di mobilità in grado di offrire al pubblico diverse alternative modali sostenibili, al fine di **azzerare le emissioni di CO2**;
- migliorare la **sicurezza idraulica**, la **qualità delle acque** immesse nei corpi idrici e massimizzare il **recupero dell'acqua** come risorsa primaria;
- progettare e programmare gli interventi in connessione con i programmi di **trasformazione territoriale** previsti da altri Enti (come ad esempio: la realizzazione dei collegamenti ciclo-pedonali tra l'aeroporto e il *Bosco dello sport*).

Per la **tutela dell'ambiente**, il Masterplan si prefigge di:

- **valorizzare il paesaggio** e creare corridoi ecologici per salvaguardare e promuovere la biodiversità;
- raggiungere una **completa decarbonizzazione entro il 2030**, implementando strategie *green* (sistemi di agri-voltaico; produzione di idrogeno verde; utilizzo dell'energia geotermica e sistemi di pompe di calore);
- **azzerare le emissioni nette di CO2 al 2030** attraverso l'utilizzo di sistemi energetici a basso consumo e tecnologie a basso impatto ambientale, provvedendo all'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili.

Il dibattito pubblico

L'11 aprile 2023 il proponente ha comunicato, ai sensi del DPCM n° 76/2018, alla **Commissione Nazionale Dibattito Pubblico** la richiesta di indizione del dibattito pubblico sul Masterplan aeroportuale 2023-2037.

Il 20 aprile la Commissione, facendo seguito alla richiesta del proponente, ha valutato positivamente la documentazione progettuale trasmessa e le modalità di selezione del coordinatore del dibattito, consentendo così l'avvio del dibattito stesso.

Il dibattito si è aperto il 26 aprile 2023 con la presentazione alla stampa del **Dossier di progetto** e si è concluso il 14 giugno con la presentazione della **Relazione conclusiva** da parte del coordinatore del dibattito.

Il **dibattito si è svolto regolarmente** e ha consentito di esprimere le proprie posizioni ed osservazioni a tutti coloro che ne hanno fatto richiesta. Il metodo inizialmente adottato, e parzialmente criticato da alcune associazioni locali, è stato modificato nel corso del processo così da consentire una migliore discussione nel corso degli incontri.

Alcune critiche al dibattito sono emerse rispetto alle **modalità di selezione del coordinatore** che secondo alcuni partecipanti avrebbe dovuto essere una figura direttamente designata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Rispetto a questo punto la stessa Commissione Nazionale Dibattito Pubblico ha valutato corretta la procedura adottata dal proponente, che dopo aver fatto richiesta alla Commissione stessa la designazione di un coordinatore, ha provveduto, in caso di mancata designazione, a selezionare tale figura attraverso una gara di evidenza pubblica.

Inoltre, sempre secondo alcuni partecipanti, il dibattito avrebbe dovuto **presentare al pubblico diversi scenari di intervento**, soprattutto per quanto riguarda l'incremento delle stime di traffico aereo previste dal Piano di sviluppo aeroportuale. Il tema è stato affrontato più volte nel corso degli incontri, anche se il dibattito non poteva rimettere in discussione le stime di traffico che sono quelle definite dal Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato dall'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile.



Il dibattito pubblico in numeri



9

Incontri



413

Presenze



39

Quaderni degli attori



41

Interventi di relatori e relatrici

55

Interventi di cittadini e cittadine

165

Domande e Risposte

Comunicazione stampa e social media



33

Menzioni quotidiani nazionali e locali



16

Post

199.672

Persone raggiunte

299.143

Visualizzazioni

5.715

Interazioni

Sito web



3.205

Utenti unici che hanno visitato il sito



10.316

Pagine visitate



504

Download

Le attività svolte

La progettazione del dibattito pubblico

Il progetto di dibattito pubblico è stato elaborato a seguito di una serie di incontri tecnici con i proponenti dell'intervento e, come indicato nella **Raccomandazione n. 3 della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico**, da una fase di ascolto preliminare degli enti e dei principali portatori di interesse locali.

I soggetti da intervistare sono stati individuati a partire da una **mappatura** costruita attraverso l'analisi della rassegna stampa, l'interlocuzione con il proponente e gli enti pubblici del territorio. Inoltre, la mappa degli attori è stata di volta in volta integrata con le segnalazioni degli stessi soggetti intervistati.

Gli incontri hanno avuto la finalità di:

- conoscere e comprendere la posizione degli attori rispetto alla proposta di Masterplan;
- individuare criticità ed opportunità della proposta, nonché per specificare i temi di interesse da trattare nel corso del dibattito;
- raccogliere suggerimenti e proposte rispetto all'organizzazione e gestione del dibattito pubblico stesso.

Secondo la disponibilità dei diversi soggetti **sono state realizzate 26 interviste** agli Enti e alle Organizzazioni del territorio, e in particolare a: Università IUAV; UIL Venezia; Confartigianato Veneto; Fondazione di Venezia; CGIL Venezia Funzione Pubblica; USB Venezia; Confindustria Veneto; Ordine degli Ingegneri; Consorzio di bonifica acque risorgive; Ordine dei Geometri; Provveditorato alla Opere pubbliche di Venezia; Confindustria Veneto Est; Istituto Nazionale Urbanistica sezione Veneto; Associazione Terra e Acqua; Ordine dei Geologi; CGIL Venezia; Confartigianato Venezia; Confturismo; Coldiretti Veneto; CIA Veneto; Ordine degli Architetti; AVA; CIA Venezia; Arpa Veneto; Camera di Commercio di Venezia; Fondazione architetti pianificazione paesaggisti conservatori Venezia.

L'organizzazione e la gestione del dibattito pubblico

A seguito della fase di ascolto è stata prevista l'organizzazione di due tipologie di incontri:

- incontri pubblici aperti a tutta la cittadinanza dedicati a presentare le ragioni dell'intervento, il Masterplan, le opportunità e gli impatti in forma il più possibile ampia e trasversale con approfondimenti sulle questioni più importanti;

- incontri specialistici dedicati ad approfondimenti tematici con determinate categorie di portatori di interesse.

Modalità di interazione

Per venire incontro alle esigenze di pubblici diversi gli incontri del dibattito pubblico si sono tenuti in **modalità ibrida**, ovvero sia online che in presenza.

I metodi adottati per facilitare l'interazione durante gli incontri sono stati differenziati:

- gli incontri pubblici hanno previsto una prima parte di presentazioni dei temi di discussione e una seconda parte di discussione ai tavoli per elaborare domande e osservazioni da porre a relatori e alle relatrici;
- gli incontri specialistici hanno previsto una prima parte di presentazioni e una seconda di domande ed interventi dal pubblico, in cui ciascun intervento ha potuto trovare immediato riscontro da parte di chi relazionava.

Oltre agli incontri, il dibattito pubblico ha previsto **altre modalità di partecipazione**, anch'esse differenziate al fine di rispondere a pubblici più o meno digitalizzati:

- l'invio di richieste di chiarimento sul Masterplan e sul dibattito pubblico tramite l'indirizzo mail e/o il centralino telefonico dedicati;
- la presentazione di brevi documenti contenenti suggerimenti e proposte, poi caricati sul sito web del dibattito pubblico nella sezione "Quaderni degli attori";
- la possibilità di interagire con la pagina Facebook del dibattito pubblico.

Inclusione e accessibilità al processo

Il dibattito pubblico ha adottato un **approccio inclusivo** ed è stato aperto a tutte le persone che abbiano mostrato interesse ai temi oggetto di discussione.

Il Coordinatore ed il suo Staff si sono impegnati ad adottare le misure e gli strumenti a propria disposizione per favorire l'ascolto di voci diverse, affinché i proponenti potessero tenerne conto nell'ambito delle proprie valutazioni.

Per favorire il più possibile la partecipazione di pubblici con esigenze diverse, il dibattito pubblico ha previsto una serie di accorgimenti, che vengono riportati di seguito a scopo informativo:

- per lo svolgimento degli incontri sono state individuate sedi accessibili per le persone con disabilità o a mobilità ridotta e raggiungibili con i mezzi pubblici;
- durante gli incontri in presenza è stato attivato un servizio di interpretariato LIS (Lingua dei segni italiana), mentre partecipando online è stato possibile attivare i sottotitoli e scegliere se scrivere le proprie domande in chat o chiedere la parola;

- il sito web dedicato al dibattito pubblico è stato progettato e realizzato seguendo le linee guida WCAG 2.1 previste dallo standard internazionale WAI del W3C, in coerenza con i requisiti di accessibilità WCAG 2.1 – livello AA.

Monitoraggio della partecipazione

Il dibattito pubblico ha registrato complessivamente **413 presenze** (140 in presenza e 273 online).

Nell'ambito degli incontri pubblici e di **approfondimento specialistico**, sono intervenuti 38 partecipanti tra cittadini e cittadine, rappresentanti dei comitati, delle associazioni, degli ordini professionali e dei rappresentanti di categoria, mentre hanno relazionato 28 persone afferenti alle amministrazioni e all'ente proponente dell'intervento.

Tra i partecipanti c'è stata adesione parziale alla raccolta di dati anagrafici, che dunque risulta incompleta ma comunque significativa.

Hanno partecipato al dibattito **255 uomini e 126 donne**.

La maggior parte di chi ha preso parte al dibattito si colloca in una fascia d'età compresa tra i 40 e i 60 anni (191 persone); 123 persone hanno dichiarato di avere più di 60 anni; 48 persone si sono collocate nella fascia d'età compresa tra i 25 e i 39 anni; infine, hanno partecipato al dibattito 15 persone sotto i 24 anni.

Gli incontri pubblici e specialistici hanno rappresentato delle opportunità di interazione fra il proponente e i partecipanti. Cittadini e cittadine, rappresentanti dei comitati, delle associazioni, degli ordini professionali e dei rappresentanti di categoria hanno attivamente contribuito al dibattito con un totale di **55 interventi**, 40 da parte di cittadini di genere maschile e 15 di cittadine.

I relatori e le relatrici afferenti alle amministrazioni e all'ente proponente dell'intervento hanno preso la parola per 41 volte: 11 interventi da parte di relatrici e 30 da relatori.

Nel corso degli incontri pubblici sono state raccolte e si è fornito risposta a **165 domande** provenienti dal pubblico. Per quanto riguarda gli incontri specialistici si sono registrati **29 interventi** da parte dei partecipanti.

Complessivamente sono stati raccolti e pubblicati **39 Quaderni** degli attori, contenenti le osservazioni e le proposte dei partecipanti.

Gli incontri pubblici

Gli incontri pubblici sono stati programmati per durare tre ore ciascuno.

La gestione degli incontri è stata suddivisa in tre parti:

- una **prima parte**, della durata di circa un'ora, dedicata alle presentazioni tecniche da parte del proponente e dei progettisti (dal secondo incontro, a seguito delle presentazioni tecniche sono stati previsti interventi dal pubblico);
- una **seconda parte**, anch'essa della durata di circa un'ora, dedicata ai lavori di tavoli, dove i partecipanti hanno potuto discutere, moderati da facilitatori e facilitatrici, dei temi della serata, costruire domande condivise e proporre osservazioni. I tavoli di lavoro sono stati organizzati sia per i partecipanti in presenza che on line;
- una **terza parte** dedicata alle risposte dal pubblico. Nel corso degli incontri, al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande via chat e via e-mail per chi partecipava online con successiva aggregazione per temi, in modo da consentire al Coordinatore di sottoporre agli esperti le domande in forma aggregata per temi, così da poter trattare il più alto numero di questioni nel corso dell'incontro.

In alcuni casi, le domande trattavano gli stessi temi proposti attraverso gli interventi dal pubblico e dunque hanno trovato risposta direttamente attraverso i chiarimenti forniti dai relatori e dalle relatrici.

Quando il tempo non è stato sufficiente per trattare tutti gli argomenti, si è scelto di dare precedenza, nelle risposte in diretta, alle domande riguardanti il tema oggetto dell'incontro; pertanto, le domande che riguardavano temi già affrontati in incontri precedenti, o che sarebbero state poi affrontate in incontri successivi, sono state rimandate. Infine, quando non c'è stato tempo per trattare tutte le domande relative al tema dell'incontro, si è deciso che queste avrebbero potuto ottenere risposta scritta in una fase successiva.

Tali risposte sono state pubblicate man mano sul sito, come appendici alle restituzioni dei singoli incontri. Per trasparenza, tutti commenti e le domande ricevuti durante gli incontri sono stati pubblicati sul sito, contestualmente alla restituzione scritta dell'incontro.

Complessivamente sono stati organizzati **4 incontri pubblici**:

- 1 incontro dedicato alla presentazione del Dossier di progetto e ai flussi di traffico;
- 3 incontri tematici dedicati a presentare e discutere le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera, il tema della transizione energetica e le strategie di sostenibilità, il Masterplan e il territorio.

Il primo incontro pubblico, dedicato alla presentazione del dossier di progetto, si è svolto venerdì 5 maggio dalle ore 17.00 alle ore 20.00 presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace. L'incontro ha visto la partecipazione di 111 persone, di cui 61 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 50 in presenza. Il coordinatore del dibattito pubblico Andrea Pillon ha introdotto i lavori, descrivendone finalità, organizzazione e modalità di partecipazione. Sono poi intervenuti, nell'ordine: Claudio Eminente (Direttore Centrale Vigilanza Tecnica ENAC, Ente Nazionale Aviazione Civile); Andrea Menin (Direttore Unità Operativa Logistica e Trasporti Regione Veneto); Monica Scarpa (Amministratrice Delegata SAVE Spa); Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo); Camillo Bozzolo (Direttore Commerciale e Sviluppo Aviazione SAVE Spa). Questi interventi hanno avuto la funzione di descrivere alcune specifiche tecniche e di impatto territoriale, esporre le ragioni dell'opera, contestualizzare quest'ultima all'interno del Piano Nazionale Aeroporti e chiarirne il ruolo nell'ambito della programmazione regionale. Nella successiva fase di discussione in tavoli di confronto sono state raccolte 54 domande e osservazioni da parte del pubblico, a cui i relatori e le relatrici hanno avuto occasione di rispondere in parte durante l'incontro e – per quanto riguarda le domande inevase – in forma scritta o nell'incontro successivo. I materiali presentati nel corso della serata sono stati caricati sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/05-05-report/>

Il secondo incontro pubblico si è svolto giovedì 18 maggio dalle ore 17.00 alle ore 20.00 presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace e ha riguardato la discussione sulle caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera. L'incontro ha visto la partecipazione di 97 persone, di cui 47 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 50 in presenza. Hanno relazionato Francesca Sartor (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa) e Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), rispettivamente sul tema dell'intermodalità e sull'assetto dell'infrastruttura di volo, il vertiporto e la nuova mobilità aerea sostenibile. Sono poi intervenuti, in ordine: un portavoce in rappresentanza di 23 associazioni e comitati; il portavoce dell'Associazione Venezia Cambia; il portavoce dell'Associazione CRIA AVE (Associazione dei Cittadini per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Venezia); il portavoce del Comitato Ex Umberto I. Gli interventi hanno riguardato principalmente il tema della sostenibilità del progetto in relazione al traffico turistico nella città di Venezia. Nella successiva fase di discussione in tavoli di confronto sono state raccolte 45 domande e 10 osservazioni, a cui è stata data parzialmente risposta. Le domande rimaste inevase hanno ricevuto risposta scritta da parte di SAVE Spa. I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili

sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/18-05-report/>

Il terzo incontro pubblico, dedicato al tema della transizione energetica e alle strategie di sostenibilità, si è svolto giovedì 25 maggio dalle ore 17.00 alle ore 20.00 presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace. L'incontro ha visto la partecipazione di 65 persone, di cui 34 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 31 in presenza. Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa) ha relazionato descrivendo le strategie di sostenibilità previste dal Masterplan dal punto di vista energetico e idraulico. Sono seguiti gli interventi programmati del pubblico. Laura Latini ha dato lettura di un documento condiviso e sottoscritto da 25 associazioni e comitati nonché da 4 partiti politici. Si sono poi susseguiti gli interventi di: Monica Coin (Tuttalacittàinsieme); Michele Boato (cittadino); Luigi Muffato (cittadino); Markus Hedorfer (Vicepresidente Consiglio Europeo degli Urbanisti). Nella successiva fase di discussione in tavoli di confronto sono state raccolte 46 domande e 7 osservazioni. Le domande rimaste inevase hanno ricevuto risposta scritta da parte di SAVE Spa. I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/25-05-report/>

Il quarto incontro pubblico, dedicato alla relazione e agli impatti del Masterplan con il territorio, si è svolto giovedì 1° giugno dalle ore 17.00 alle ore 20.00 presso l'Hotel NH Venezia Laguna Palace. Hanno preso parte all'incontro 63 persone, di cui 32 collegate online attraverso la piattaforma Zoom e 31 in presenza. Dopo i saluti di Marco Bellato (Presidente della Municipalità di Favaro Veneto), è stata data la parola ai relatori e alle relatrici, nell'ordine che segue: Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa); Roberta Rocco (AGRITECO); Antonio Borgo (BIO.M.A.). Sono stati esposti i temi della qualità dell'aria, della gestione del rumore e della tutela paesaggistica e di biodiversità. In seguito, si è dato spazio all'intervento programmato di Ivano Berto (portavoce dell'Associazione Tessera Bella, dell'Associazione Popilia Annia Aps e dell'Associazione Amici della Poiana), nonché a due interventi dal pubblico. Nella successiva fase di discussione in tavoli di confronto sono state elaborate 31 domande e 7 osservazioni. Le domande rimaste inevase hanno ricevuto risposta scritta da parte di SAVE Spa. I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/01-06-report/>

Gli incontri specialistici

Parallelamente agli incontri pubblici, sono stati organizzati **5 incontri specialistici** che hanno coinvolto le istituzioni, gli enti, le rappresentanze degli interessi, le associazioni ambientaliste, i comitati e i singoli cittadini.

Il primo incontro specialistico dedicato alle **Categorie economiche di** rappresentanza, si è svolto lunedì 15 maggio dalle ore 14.00 alle ore 16.00. Hanno preso parte alla discussione 19 organizzazioni di rappresentanza, che si sono collegate online attraverso la piattaforma Zoom. Hanno presentato il Masterplan: Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa) e Francesca Sartor (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa); Francesco Marsella e Andrea Visentin (Arthur D. Little). Successivamente, i partecipanti all'incontro hanno avuto occasione di prendere liberamente la parola, ricevendo risposta dai relatori. Le organizzazioni intervenute sono state: Confindustria Veneto Est (anche portavoce di Confindustria Veneto); Associazione Veneziana Albergatori; Coldiretti; CIA – Venezia (Agricoltori Italiani Venezia); Agri di Venezia; FIPE (Confcommercio dell'area metropolitana di Venezia); Confprofessioni Veneto; Confartigianato Venezia. I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/15-05-report/>

Il secondo incontro specialistico dedicato alle **rappresentanze sindacali e del mondo del lavoro** ha visto la partecipazione di 6 organizzazioni sindacali. L'incontro si è svolto lunedì 22 maggio dalle ore 14.00 alle ore 16.00 attraverso la piattaforma Zoom. Hanno presentato il Masterplan nei suoi aspetti tecnici e socioeconomici: Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo); Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa); Andrea Visentin (Arthur D. Little). Successivamente, i partecipanti hanno avuto occasione di prendere liberamente la parola, ricevendo risposta dai relatori e relatrici. Le organizzazioni intervenute sono state: RSA FILT-CGIL (Federazione Italiana Lavoratori Trasporti – Confederazione Generale Italiana del Lavoro); USR-CISL Veneto (Unione Sindacale Regionale - Confederazione Italiana Sindacati dei Lavoratori); UIL Veneto (Unione Italiana del Lavoro); FILT-CGIL (Federazione Italiana Lavoratori Trasporti – Confederazione Generale Italiana del Lavoro); CGIL (Confederazione Generale Italiana del Lavoro). I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/22-05-report/>

Il terzo incontro specialistico dedicato agli **Enti ed Operatori aeroportuali** si è svolto martedì 23 maggio dalle ore 14.00 alle ore 16.00. Hanno preso parte alla discussione 11 enti e operatori aeroportuali, che si sono collegati online attraverso la piattaforma Zoom.

Il Masterplan è stato illustrato da Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa) e Francesca Sartor (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa). Successivamente, è stato dato spazio agli interventi dei partecipanti. Ha preso parola ATVO Spa (Azienda Trasporti Veneto Orientale). I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/23-05-report/>

Il quarto incontro specialistico dedicato agli **ordini professionali** si è svolto mercoledì 31 maggio dalle ore 14.00 alle ore 16.00. L'incontro ha visto partecipare 18 persone e 7 ordini professionali, collegati online attraverso la piattaforma zoom. Il Masterplan è stato presentato da Corrado Fischer (Direttore Operativo Aeroporto Marco Polo), Francesca Sartor (Direzione Infrastrutture Senior Project Manager, SAVE Spa) e Davide Bassano (Direttore Direzione Sostenibilità, SAVE Spa). Successivamente, i partecipanti all'incontro hanno avuto occasione di prendere liberamente la parola, ricevendo risposta dai relatori e relatrici. Sono intervenuti: Claudio Beltrame (Ordine degli Avvocati di Venezia); Maurizio de Gennaro (Ordine degli Ingegneri della Città Metropolitana di Venezia); Andrea Menin (Direzione dell'area infrastrutture trasporti della Regione del Veneto - Ordine degli ingegneri della Città Metropolitana di Venezia); Markus Hedorfer (ECTP-CEU - Consiglio Europeo dei Pianificatori Territoriali e degli Urbanisti); Giovanni Leoni (Ordine dei Medici Chirurghi e Odontoiatri di Venezia); Andrea Rumor (Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della provincia di Venezia). I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/31-05-report/>

Il quinto incontro specialistico dedicato alle **Associazioni ambientaliste e comitati** si è tenuto lunedì 5 giugno dalle 14.00 alle 16.00. L'appuntamento ha visto la partecipazione di 26 persone collegate online attraverso la piattaforma Zoom. Invece di aprire l'incontro con le presentazioni di SAVE Spa, si è scelto in maniera unanime di partire direttamente con una sessione di confronto sul tema dell'impatto ambientale dell'intervento. Si sono quindi susseguiti gli interventi da parte delle seguenti organizzazioni e cittadini: l'Associazione Amici della Poiana – Cultura Arte Ambiente; l'Associazione 25 Aprile Venezia; l'Associazione TesseraBella; LIPU (Lega italiana Protezione Uccelli) – sezione di Venezia; Forum dell'Aria; Municipalità di Venezia Murano-Burano; Popilia Annia Aps; Associazione Un Nuovo Volto Per Mestre. I materiali presentati nel corso dell'incontro sono disponibili sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dpaeroportovenezia.it/05-06-report/>

Gli incontri in Consiglio Comunale a Venezia

Il primo incontro in Consiglio Comunale si è tenuto mercoledì 17 maggio presso la sala Consiliare di Mestre - Ca' Collalto del Consiglio Comunale di Venezia. L'incontro è stato dedicato alla presentazione degli interventi previsti dal nuovo Masterplan 2037 per l'aeroporto Marco Polo, nonché alla presentazione delle finalità, degli obiettivi e delle modalità organizzative del dibattito pubblico.

Il secondo incontro in Consiglio Comunale si è tenuto mercoledì 7 giugno presso la sala Consiliare di Mestre - Ca' Collalto del Consiglio Comunale di Venezia. L'incontro è stato dedicato ad approfondire le strategie e gli interventi previsti dal nuovo Masterplan 2037 per l'aeroporto Marco Polo, a rispondere alle domande dei consiglieri e delle consigliere ed infine aggiornare sull'andamento del dibattito pubblico.

L'informazione e la comunicazione pubblica

Scenario di partenza

Ogni dibattito deve essere supportato da una **comunicazione adeguata** che dia a tutte le componenti del territorio, dai cittadini, alle associazioni, ai comitati, agli enti locali, la possibilità di rimanere informati sulle tematiche che riguardano il progetto, le sue caratteristiche, e di conoscere in modo accurato e continuativo le diverse possibilità di partecipazione, e quindi di poter esprimere in modo consapevole i propri pareri e le proprie opinioni secondo le modalità previste.

Il Coordinatore del dibattito e il suo Staff si sono serviti, quindi, di un team di professionisti dedicato alle attività di comunicazione integrata, al fine di favorire la visibilità di tutti gli intervenuti durante il dibattito.

L'avvio ufficiale del dibattito è stato preceduto il giorno 26 aprile 2023 da una presentazione alla stampa celebrata presso la Regione del Veneto e che ha visto la partecipazione del Presidente Luca Zaia e del Presidente di Save Spa Enrico Marchi. In questa assise, sono stati presentati il progetto e il dibattito pubblico in quanto strumento utile e necessario per dare adeguato spazio a tutti coloro che avrebbero voluto intervenire.

A seguito della presentazione, il coordinatore del dibattito è stato intervistato dalla Nuova Venezia per rispondere alle domande tecniche sul dibattito pubblico (cos'è, a cosa serve, chi può partecipare, come seguirlo anche online e come rimanere informati sui vari incontri).

Nonostante non si sia svolta una **conferenza stampa di avvio del dibattito** nel senso pieno del termine, tutte le principali testate di informazione locali hanno dato adeguata copertura all'avvio del dibattito. In particolare: Gazzettino di Venezia, Nuova Venezia, Il Corriere della Sera – Corriere del Veneto / ed. Venezia; Rai – Tgr Regionale del Veneto – Televeneziana – Antenna3 – Tv7 Gold – Venezia Today; Ansa; Adnkronos. In questa prima fase sono stati pubblicati sulle maggiori testate locali e regionali circa 20 articoli con 4 riprese in prima pagina.

Le **attività di comunicazione** relative al dibattito si sono svolte sin dal principio in un quadro di elevato interesse e di forte polarizzazione da parte dei media. Il processo stesso del dibattito è stato sin da prima del suo avvio al centro di un confronto che ha trovato ampio spazio sui media. Per questo motivo, l'obiettivo primario della comunicazione è stato quello di veicolare informazioni corrette ed esauritive in merito al funzionamento del dibattito stesso e alla metodologia del processo partecipativo. Quindi, attraverso i canali social e le attività di media relations, si è cercato di accreditare la voce del dibattito pubblico stesso come chiara, autorevole e rispettosa dal punto di vista istituzionale della partecipazione e del ruolo di tutti.

Media strategy: le relazioni con la stampa

Obiettivo primario delle azioni di media relations è stato quello di coinvolgere e informare la stampa veicolando informazioni relative agli incontri e alle altre attività previste dal dibattito. Le attività di media relations che hanno accompagnato lo svolgimento del dibattito, hanno visto il coinvolgimento di **6 testate regionali e locali offline e online** tra agenzie di stampa, media cartacei e online e Tv.

L'avvio del Dibattito

Il primo incontro pubblico si è tenuto il giorno 5 maggio presso l'NH Laguna Palace di Mestre, in un contesto, come detto, già fortemente polarizzato anche dal punto di vista mediatico. L'incontro ha raccolto la più ampia copertura sulla stampa con ulteriori **5 articoli sui media cartacei regionali (con 1 ripresa in prima pagina)**

In occasione del primo appuntamento, così come per tutti gli incontri successivi, sono stati predisposti e condivisi materiali ad hoc per la stampa: inviti, comunicato stampa post-evento, cartella stampa.

La presenza del dibattito sulla stampa nazionale e locale

Il dibattito ha visto un'ampia partecipazione di giornalisti locali che hanno seguito il dibattito sia in presenza sia attraverso la modalità online. In particolare, il dibattito è stato seguito dalle più importanti testate del territorio – La Nuova Venezia, Il Gazzettino di

Venezia-Mestre e il Corriere della Sera-Corriere del Veneto ed. di Venezia – ottenendo una copertura su Rai TGR Veneto e su alcune testate online.

[Le interviste al Coordinatore](#)

A supporto dell'attività di comunicazione relative al dibattito è stata realizzata un'intervista di scenario e di presentazione del dibattito pubblico con il coordinatore del dibattito pubblico. Sono state veicolate costantemente ai media informazioni sull'andamento del dibattito, allo scopo di approfondire le modalità di svolgimento e mantenere un flusso costante di informazioni per i media interessati.

[Qualità del dibattito sulla stampa](#)

Il dibattito è stato caratterizzato da una copertura costante anche grazie al continuo invio di comunicati stampa che potessero raccontare lo svolgimento di ogni incontro. La comunicazione ha sempre voluto preservare l'autonomia e la terzietà del coordinatore: a questo proposito, è utile ricordare come il team che ha gestito la comunicazione del dibattito abbia privilegiato sempre l'informazione strettamente legata al dibattito e alle sue dinamiche senza mai entrare nel dettaglio del progetto, a meno che non fosse un tema emerso durante gli incontri.

[Comunicati stampa](#)

Di seguito il dettaglio dei 6 comunicati stampa diramati dal 3 maggio al 12 giugno:

- 3 maggio: Dibattito Pubblico Save: Il primo incontro a Mestre
- 6 giugno: Dibattito Pubblico Concluso il primo incontro previsto dal dibattito pubblico sul Masterplan di Save. Presentato nel dettaglio il dossier di progetto
- 19 maggio: Concluso il secondo incontro del Dibattito Pubblico dedicato a "Aeroporto Venezia: le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera".
- 25 maggio: "Acqua e Transizione energetica, concluso il terzo appuntamento del Dibattito pubblico dedicato al Masterplan di Save Spa.
- 2 giugno: Masterplan e Territorio. Concluso il quarto incontro dedicato al Masterplan di Save Spa.
- 14 giugno - Invito incontro stampa per la presentazione della relazione finale del Masterplan di Save Spa

KPI principali:

- 33 menzioni sui quotidiani nazionali e locali
- 5 menzioni sulle prime pagine delle edizioni locali dei quotidiani

- 10 quotidiani nazionali e locali coinvolti
- 15 menzioni totali su articoli online
- 6 media online coinvolti

Social Media Management: diffusione del dibattito sulla rete

Con l'obiettivo di dare visibilità sulla Rete al dibattito pubblico e stimolare la partecipazione della cittadinanza, sono state messe in campo una serie di **azioni mirate di comunicazione digitale**.

Per prima cosa, è stata creata **una pagina Facebook dedicata al dibattito pubblico**, presidio online utile da un lato per comunicare con le persone interessate e favorire il loro coinvolgimento, dall'altro per promuovere gli incontri pubblici e trasmetterli in diretta.

Di seguito, si è proceduto alle seguenti azioni strategiche:

- **creazione e gestione di campagne Facebook Ads**, al fine di amplificare la visibilità dei contenuti verso un pubblico mirato, in particolare le persone residenti nei comuni interessati dall'opera;
- **definizione di una social media policy**, volta a gestire gli eventuali commenti e messaggi da parte degli utenti e promuovere un confronto positivo con essi;
- **monitoraggio avanzato della Rete**, tramite un tool avanzato, al fine tracciare le conversazioni e i principali spazi di discussioni online;
- **mappatura dei gruppi Facebook** frequentati dalle persone che risiedono nelle zone interessate dall'opera, al fine di monitorare i contenuti pubblicati da terzi;
- **mappatura delle pagine Facebook** delle varie realtà interessate, per tenere sotto controllo eventuali prese di posizione sul tema.

La comunicazione sulla pagina Facebook si è posta l'obiettivo di dare visibilità al dibattito, ai contenuti, agli appuntamenti e al sito web. A tal fine, il piano editoriale digitale ha previsto la pubblicazione di:

- **contenuti di teasing**, per annunciare gli appuntamenti e stimolare la partecipazione di cittadine e cittadini, in presenza o da remoto;
- **post di racconto**, per sintetizzare i principali temi emersi nel corso degli incontri pubblici e specialistici, anche attraverso immagini scattate live.

I dati - KPI social principali

L'attività svolta sulla pagina Facebook nel corso del Dibattito Pubblico ha consentito di raggiungere i seguenti KPI:

- numero di post pubblicati: 16
- persone raggiunte dai post: 199.672
- visualizzazioni dei post: 299.143
- interazioni con i post della pagina: 5.715

Monitoraggio avanzato della Rete

L'attività di comunicazione digitale svolta nel corso del dibattito pubblico ha previsto un **monitoraggio costante** delle conversazioni e degli spazi di discussioni online. Questa è stata effettuata da un lato tramite l'utilizzo di un sistema di monitoraggio avanzato, dall'altro attraverso l'attività di analiste e analisti specializzati per esaminare anche gli spazi online non rilevati dal software. In questo modo è stato possibile tenere sempre sotto controllo eventuali criticità o elementi di attenzione da parte degli utenti sul tema. Il monitoraggio ha consentito di seguire tempestivamente le keyword in grado di rilevare i temi connessi all'opera, al percorso partecipativo, al lavoro del coordinatore e ai comuni interessati.

Dal 5 maggio 2023, data in cui si è tenuta la presentazione del dossier di progetto, al 12 giugno 2023, il tool di monitoraggio ha consentito di rilevare **579 contenuti totali** (cifra che include il numero di post che menzionano le keyword di interesse e il numero dei commenti a tali contenuti). I contenuti rilevati provengono da 30 diverse fonti online, tra cui Facebook, News, Blog, Twitter, Instagram e Forum.

I soggetti più attivi sulla Rete

Esaminando i contenuti condivisi tra il 5 maggio 2023 e il 12 giugno 2023, si rileva che tra i post con maggiore engagement su **Facebook** vi è quello pubblicato il 6 maggio dalla pagina Facebook "La Nuova Venezia", dedicato all'avvio del Dibattito Pubblico. Tra i soggetti più attivi sul tema emergono i siti e le pagine social di testate di informazione locale o di settore, come La Nuova Venezia, Il Gazzettino, ItaliaVola.com, Travel Quotidiano, Avionews, Venezia Today.

Sito web

Un sito web specificamente dedicato al dibattito pubblico è **l'elemento base dell'informazione e comunicazione al pubblico** ed è esplicitamente inserito dalla normativa fra i compiti assegnati al coordinatore (art. 6 Dpcm 76/2018).

Nella progettazione del sito www.dpaeroportovenezia.it, che è andato on-line il 26 aprile 2023 in concomitanza con la presentazione alla stampa, si sono perseguiti in una serie di obiettivi strategici:

- la semplicità di struttura e **chiarezza** di linguaggio e istruzioni, per favorire il più possibile la fruizione delle informazioni contenute nel sito e l'accesso alle diverse modalità di partecipazione al dibattito pubblico: la partecipazione in diretta o online agli incontri, la presentazione di propri contributi scritti attraverso i quaderni degli attori, la richiesta di chiarimenti e segnalazioni attraverso e-mail o telefono;
- l'impegno alla **trasparenza**, secondo il principio dell'accountability (ossia di rendicontazione dell'operato dell'attore pubblico), attraverso la creazione e il tempestivo aggiornamento di un vero e proprio database, di facile e immediato accesso per tutti/e, dei materiali prodotti nel corso del dibattito pubblico: dal Dossier di progetto iniziale alla restituzione di ogni singolo incontro attraverso video, resoconti riassuntivi, documentazione progettuale presentata, fino ai quaderni degli attori ricevuti.

Inoltre, il sito web del dibattito ha rappresentato uno strumento fondamentale per lo svolgimento del processo, in quanto ha permesso alla cittadinanza di:

- **consultare** la documentazione e le immagini relative alla proposta o leggerne una sintesi;
- **conoscere** gli obiettivi e le modalità di svolgimento del dibattito pubblico;
- **consultare** il calendario degli incontri ed iscriversi in presenza o online;
- **consultare** il materiale di restituzione degli incontri (video completi, restituzioni scritte, presentazioni, l'elenco completo delle domande pervenute e in seguito le risposte scritte alle domande rimaste inevase);
- **inviare** domande sulla proposta o sulle modalità di partecipazione al dibattito;
- **inviare** contributi scritti (Quaderni degli attori) e consultare quelli prodotti dalle altre persone.

Gli **utenti unici** che hanno visitato il sito sono stati 3.205, le **pagine visitate** 10.316 con una **permanenza media** di 1.25 secondi, mentre sono 504 i **download** della documentazione tecnica e delle presentazioni scaricate dal sito.

Sintesi dei temi emersi

Si riportano i principali temi emersi nel corso del dibattito pubblico, rimandando per una trattazione completa al quadro sinottico, allegato alla presente relazione, e ai singoli contributi emersi e raccolti nel corso del dibattito pubblico (si vedano gli allegati relativi alla “Sintesi degli incontri” e alle osservazioni raccolte, “Quaderni degli attori”), che fanno parte integrante della presente relazione.

I flussi di traffico e le presenze turistiche

Il tema che ha interessato l'intero dibattito pubblico è stato quello del possibile incremento dei flussi di traffico stimati dal nuovo Masterplan. A preoccupare parte dei partecipanti è il tema dell'eccessiva presenza turistica che insiste sulla città storica di Venezia (*overtourism*).

Nonostante il proponente abbia più volte ribadito che l'incidenza dei flussi aeroportuali sulla città storica siano limitati³ e percentualmente ridotti rispetto alle presenze turistiche complessive, le preoccupazioni e le critiche non sono state del tutto risolte nel corso del dibattito. Secondo le persone più critiche, la città storica è già sottoposta ad eccessive pressioni che renderebbero non sostenibile un ulteriore incremento delle presenze (anche se limitato, come documentato dal proponente).

Da qui la richiesta, da parte di alcuni, di chiarimenti rispetto agli scenari di traffico (che secondo alcuni crescono un tasso più che doppio rispetto alla media della crescita prevista nel Masterplan precedente), impegni rispetto al loro monitoraggio e proposte che suggeriscono di limitare i voli sullo scalo veneziano o prevedere una loro redistribuzione sugli altri aeroporti veneti e lombardi.

Su questi punti il proponente ha affermato che le previsioni di crescita contenute nel Masterplan corrispondono a quelle previste da Enac nel Piano Nazionale degli Aeroporti. Tali previsioni saranno sottoposte ad un controllo periodico e se il traffico dovesse risultare minore del previsto o avesse una crescita più lenta, anche la programmazione degli interventi sarebbe rivista di conseguenza.

³ Secondo i dati presentati dal proponente circa il 38% del totale dei passeggeri dello scalo (pari al 60% del 63%) ha Venezia come destinazione principale

Per quanto riguarda la distribuzione del traffico aereo su altri scali è stato affermato che questo difficilmente potrà avvenire perché il Piano Nazionale degli Aeroporti prevede un incremento dei flussi per gran parte degli aeroporti italiani.

Altro tema che ha suscitato interesse e preoccupazione riguarda il numero di decolli ed atterraggi che potrebbero interessare l'aeroporto in seguito all'incremento stimato dei voli. Su questo punto il proponente ha precisato che la capacità attuale massima dello scalo è di 32 movimenti all'ora e la media dei movimenti previsti al 2037 potrà essere di circa 20 movimenti all'ora.

La governance territoriale

Nel corso del dibattito è stato riconosciuto che il fenomeno dell'*overtourism* solo in parte vede il contributo delle strategie di sviluppo proposte da Save Spa, che si limita a rispondere dal punto di vista infrastrutturale e gestionale ad una domanda di traffico crescente, ma rappresenta un fenomeno che deve essere governato su scala ampia dagli enti territoriali e dai portatori di interesse che a vario titolo programmano o gestiscono i flussi turistici. Da qui la richiesta, più volte sollevata nel corso del dibattito pubblico, di aprire un **tavolo interistituzionale** che sia in grado di analizzare in profondità il fenomeno e trovare le soluzioni più efficaci per garantire la necessaria sostenibilità dei flussi turistici.

Una richiesta di maggior dialogo e collaborazione è stata proposta anche dalle associazioni locali, particolarmente attive nell'area di Tessera. In particolare si chiede al proponente di ri-avviare i **tavoli di confronto** tra la concessionaria aeroportuale e l'associazionismo locale, al fine di avviare un dialogo costruttivo che, da un lato, consenta al territorio di essere informato sui progressivi sviluppi del Masterplan e, dall'altro, favorisca il monitoraggio delle azioni previste e soprattutto consenta di integrare gli interventi proposti all'interno di un contesto di sviluppo locale più ampio.

Le infrastrutture di volo

Per quanto riguarda le infrastrutture di volo, le proposte contenute nel Masterplan non hanno sollevato particolari dubbi o critiche da parte dei partecipanti al dibattito pubblico. In particolare, la riorganizzazione interna delle funzioni e degli spazi dedicati alle manovre degli aeromobili, sembra sia stata considerata un aspetto tecnico e specialistico per addetti ai lavori, che non ha aperto una discussione rispetto ai diversi scenari proposti nel Masterplan.

A destare preoccupazione è stata invece la ipotizzata realizzazione di una nuova pista aeroportuale a seguito dei possibili incrementi di traffico che potrebbero registrarsi negli anni successivi al 2037 (periodo oltre il quale sarà necessario elaborare un nuovo Masterplan). Su questo punto il proponente è stato molto chiaro nel ribadire che l'attuale assetto aeroportuale è in grado di assorbire e gestire il traffico previsto dal nuovo Masterplan, senza la necessità di realizzare una nuova pista. Si è fatto inoltre notare, che per gli anni successivi al 2037 le aree che potrebbero ospitare la nuova pista saranno oggetto di ingenti investimenti legati alla transizione energetica e in particolare alla realizzazione del parco agrivoltaico, che le renderebbero di fatto non più utilizzabili per la realizzazione di una nuova pista (a meno di non disinvestire quanto realizzato).

Area cargo e vertiporti

Altri due interventi che hanno suscitato interesse riguardano: la realizzazione della **nuova area cargo** (*courier city*) e la realizzazione dei **vertiporti**.

Per quanto riguarda il primo punto (*courier city*), si registra, da un lato, l'interesse degli operatori economici e delle associazioni di categoria a sviluppare il traffico cargo come ulteriore elemento di sviluppo territoriale, dall'altro, si è registrata una certa preoccupazione per il possibile incremento dei voli, che in questo caso potrebbero provocare un incremento degli impatti sulla qualità dell'aria e del rumore (su questi punti si tornerà più avanti) e sul del traffico indotto dei mezzi pesanti.

Altro elemento, segnalato attraverso i Quaderni degli attori, è la richiesta da parte di alcuni operatori aeroportuali di avere delucidazioni rispetto alle attività attualmente presenti nelle aree destinate ad ospitare la **courier city** e ad una loro eventuale delocalizzazione.

Per quanto riguarda invece i **vertiporti** non si registrano contrarietà all'intervento ma alcune preoccupazioni che riguardano, in particolar modo, la loro ubicazione, soprattutto per la struttura prevista nell'area *land side* dell'aeroporto (più vicina alle abitazioni di Tessera). Le preoccupazioni raccolte riguardano: il possibile incremento del rumore, in un'area prospiciente le abitazioni, e la sicurezza dei voli, che interessano aree esterne al sedime aeroportuale.

Da qui la richiesta di prevedere la realizzazione di entrambi i vertiporti in aree maggiormente distanti dalle abitazioni. Su questi punti il proponente ha rassicurato i partecipanti rispetto ai possibili incrementi di rumore, che saranno contenuti (lo standard attualmente definito è quello della FAA che stabilisce che il rumore di un drone non deve superare i 55 dB misurato ad una distanza di 50 piedi, circa 15 m) e sulle rotte e sicurezza

dei voli, che dovranno rispettare i parametri previsti dall'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (Enac).

Le infrastrutture a terra

Mobilità e accessibilità aeroportuale

Molta attenzione è stata dedicata dai partecipanti al dibattito pubblico ai temi della mobilità e dall'accessibilità aeroportuale. I temi principali di discussione hanno riguardato: il nuovo collegamento ferroviario con l'aeroporto; il tema del traffico veicolare e dei parcheggi; i collegamenti lagunari; la mobilità ciclabile e pedonale.

Il nuovo collegamento ferroviario

Per quanto riguarda il **nuovo collegamento ferroviario** si sono registrate diverse critiche che hanno interessato le soluzioni tecniche adottate da rete Ferroviaria Italiana (RFI) e gli impatti sul territorio provocati dalla realizzazione del progetto. In sintesi, ad essere contestata è la scelta progettuale di realizzare un anello ferroviario che gira intorno allo scalo (il cosiddetto "*cappio*") con l'ubicazione della stazione a circa 500 metri dal terminal, invece di realizzare, una linea sotterranea di gronda, con prosecuzione verso Trieste, su nuovo tracciato e la stazione ferroviaria direttamente sotto il terminal aeroportuale.

Su questi punti il dibattito pubblico si è limitato a registrare le criticità sollevate e a riportarle nella presente relazione, in quanto il progetto, di competenza RFI, ha concluso la fase autorizzativa e si trova pertanto in una fase molto avanzata della progettazione che non consente di raccogliere e apportare modifiche e/o integrazioni al progetto stesso.

Inoltre, per incrementare la mobilità su ferro e per diminuire il traffico stradale si è suggerito di estendere la **linea del tram da Favaro e Tessera**. Su questo punto il proponente ha ribadito che il Masterplan prevede un collegamento elettrico veloce, denominato BRT (Bus Rapid Transit)⁴ ad impatto emissivo zero, il cui tempo di servizio sarà in grado di garantire una capacità di trasporto superiore a quella del tram (l'intervento è coerente con le previsioni del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile metropolitano utilizzata efficacemente in diversi scali aeroportuali europei).

L'accessibilità veicolare e il tema dei parcheggi

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale, a fronte dell'incremento stimato di passeggeri, prevede diverse azioni per favorire l'accessibilità aeroportuale attraverso la mobilità pubblica a discapito dell'utilizzo dell'auto privata. L'obiettivo previsto dal Piano è di ridurre

progressivamente l'uso dell'auto privata dal 40% registrato pre-pandemia fino al 10% nel 2037.

L'impostazione del Piano su questi aspetti è generalmente apprezzata, ma le preoccupazioni raccolte nel corso del dibattito riguardano più che altro la possibilità che le azioni previste dal proponente non siano sufficienti a garantire l'auspicato trasferimento modale (auto privata – mezzi pubblici).

Da qui la richiesta dei partecipanti di intraprendere tutte le azioni di coordinamento necessarie con gli enti e i principali gestori dei servizi del trasporto pubblico locale (TPL) al fine di favorire il potenziamento del sistema di intermodalità del trasporto pubblico (su gomma, ferro e acqua).

Il tema del **trasferimento modale** interessa necessariamente le previsioni relative alla realizzazione di nuovi parcheggi, da definire in base agli obiettivi che sarà possibile raggiungere. Su questo punto alcuni partecipanti ritengono infatti che il numero di parcheggi previsti nel nuovo Piano non sarebbe coerente con l'obiettivo di favorire i trasferimenti intermodali e si ritiene che il numero di parcheggi non dovrebbe superare il numero di quelli attuali. Il proponente ha risposto alle obiezioni ricordando che il Masterplan prevede diversi scenari di intervento: quello migliore, che prevede una sostanziale riduzione dell'utilizzo dell'auto privata, consentirà di ridurre l'attuale numero parcheggi (7.760) di 2.270 unità; mentre il secondo scenario, che prevede una riduzione ridotta dell'uso dell'auto privata, implica la necessaria realizzazione di 2.230 nuovi parcheggi.

Sempre sul tema dei parcheggi e **l'accessibilità aeroportuale** si registrano alcune criticità, sollevate, in particolar modo dagli abitanti di Tessera, relative al parcheggio, definito selvaggio, all'interno dell'abitato. In particolare, è stata segnalata la sosta inappropriata da parte di coloro attendono l'arrivo dei passeggeri (sia di auto private che di NCC), o da chi, per evitare i costi del parcheggio in aeroporto, lascia l'auto per lunghi periodi nelle vie del centro abitato. Da qui la richiesta di estendere la sosta breve gratuita in aeroporto a 15 minuti e ad incrementare i controlli e le eventuali sanzioni da parte degli enti preposti.

Mobilità pedonale e ciclabile

Per quanto riguarda la **mobilità pedonale** legata all'accessibilità e alla fruibilità dello scalo l'attenzione è stata dedicata ai camminamenti per raggiungere le pensiline del trasporto pubblico locale; la modalità di uscita pedonale dall'aeroporto e la collocazione delle fermate degli autobus di collegamento con Venezia. Su questi punti il proponente ha

affermato che tutta la zona antistante al terminal verrà riprogettata in modo da favorire l'accesso e il deflusso pedonale al terminal, il cui dettaglio sarà definito a seguito dell'approvazione del Masterplan.

Per quanto riguarda la **mobilità ciclabile**, oltre agli interventi già previsti nel Masterplan, si chiede al proponente di farsi promotore della realizzazione della pista ciclabile lungo la Via Orlanda a Tessera. Secondo i partecipanti, la nuova pista garantirebbe una migliore accessibilità all'aeroporto e consentirebbe di mettere in sicurezza un tratto di strada, percorso dai ciclisti, considerato molto pericoloso.

La mobilità lagunare

La darsena aeroportuale e la **mobilità lagunare** è considerata dai più un elemento importante di collegamento tra la terra ferma, la Città di Venezia e le isole. Secondo alcuni partecipanti, l'accessibilità alla darsena aeroportuale andrebbe pertanto potenziata favorendo collegamenti pedonali, ciclabili e viari tra gli abitati limitrofi all'aeroporto e la darsena stessa.

Quello che preoccupa maggiormente è invece l'incidenza che l'aumento dei flussi di traffico potrebbe avere sul numero di spostamenti via acqua e di conseguenza sul **moto ondosso**. Per contrastare questi fenomeni alcuni hanno suggerito di

- favorire le direttrici Aeroporto - Stazione e Aeroporto - Tronchetto, con la realizzazione di un servizio navetta su gomma che abbia cadenza regolare;
- introdurre una regolamentazione dei mezzi di trasporto acqueo che ne limiti il numero complessivo (numero massimo di imbarcazioni in partenza e in arrivo, calcolate su base oraria) e ne definisca le caratteristiche (caratteristiche di carena e dislocamento, tonnellaggio massimo e motorizzazione dei mezzi autorizzati);
- di limitare la velocità delle imbarcazioni, attraverso la realizzazione di dissuasori di velocità, controlli costanti e applicazioni di sanzioni adeguate.

Su questi punti il proponente ha affermato che non sono previsti incrementi dei trasporti acquee per raggiungere la città di Venezia e le differenti destinazioni della laguna. Le strategie proposte nel Masterplan prevedono di incentivare modalità di trasporto alternative per i passeggeri dell'aeroporto, anche se bisogna ricordare che i collegamenti via terra/acqua non sono nel diretto controllo del gestore aeroportuale (lo scalo può farsi promotore del cambiamento e prevedere le necessarie infrastrutture, ma è necessaria una concertazione con gli Enti territoriali e le aziende di trasporto).

Per quanto riguarda invece i dissuasori di velocità il proponente ha affermato che è stato preso l'impegno di installare dei dissuasori di velocità per i motoscafi e si sta collaborando

con il Comune per migliorare il sistema di regolamentazione del traffico aereo. Tuttavia, il sistema di regolamentazione è ancora in attesa dell'omologazione che consentirebbe di imporre sanzioni efficaci per il superamento dei limiti di velocità. Fino a quando questo sistema non sarà operativo l'effetto deterrente rispetto ai limiti di velocità sarà ovviamente limitato.

Aspetti ambientali, mitigazioni e compensazioni

Gli interventi di **mitigazione** e **compensazione** ambientale previsti dal Masterplan sono stati oggetto di confronto e approfondimento nel corso del dibattito pubblico.

Il primo elemento che è stato chiarito nel corso del dibattito ha riguardato gli interventi previsti dal precedente Masterplan, solo in parte realizzati. Su questo punto il proponente ha presentato nel corso del dibattito uno schema con le opere realizzate e quelle programmate per i prossimi anni (che hanno subito un ritardo a causa dell'emergenza pandemica che ha di fatto bloccato gran parte degli investimenti aeroportuali).

Per quanto riguarda gli interventi previsti dal nuovo Masterplan, i partecipanti al dibattito, apprezzando in molti casi le azioni proposte, hanno suggerito al proponente di relazionarsi maggiormente con il territorio e di percepirsi come una componente attiva nella vita della comunità, facendosi carico delle esigenze espresse dal territorio⁵.

Su questi punti, il proponente si è reso disponibile di riprendere gli incontri con le associazioni e gli abitanti del territorio e ha ribadito come il Masterplan 2037 preveda interventi di valorizzazione paesaggistica e la riqualificazione di diverse aree (come, ad esempio, l'area tra la SS14 e il polo tecnologico che sarà dedicata alla fruizione pubblica e prevederà piste ciclopedonali, laboratori, ed altro).

Il tema delle **compensazioni ambientali** è stato affrontato anche rispetto al possibile incremento di emissioni di CO₂ dovuto allo sviluppo aeroportuale (considerato in tutte le sue componenti, anche di quelle non di diretta responsabilità del gestore) che dovrebbero essere adeguatamente compensate con maggiori interventi riforestazione, di ampliamento di parchi e riserve naturali.

⁵ A titolo di esempio si citano il recupero della torre di Tessera e della Chiesa di Sant'Antonio e dell'area del Forte Pepe con il recupero della Domus Romana.

La valorizzazione del verde

Il **tema del verde** ed in particolare le previsioni rispetto alle nuove piantumazioni e possibili abbattimenti di alberi, è stato molto discusso durante gli incontri del dibattito pubblico.

In primo luogo, è stato chiesto al proponente di presentare un quadro generale rispetto alle alberature previste nel nuovo Masterplan e di realizzare interventi di rinaturalizzazione del territorio circostante gli impianti aeroportuali (soprattutto quelli tra la pista e la laguna e quelli nella fascia agricola lungo il fiume Dese). Su questo punto il proponente ha specificato che l'area lungo il Dese sarà destinata, per 50 ettari alla forestazione con essenze individuate dalla normativa vigente, mentre l'area agricola sarà destinata all'alimentazione della fauna locale ed esclusa dall'attività antropica. L'area tra il Dese e il polo tecnologico sarà invece interessata da interventi di rimboschimento e di realizzazione di corridoi ecologici con le aree di bosco diffuso presenti o previsti dalla pianificazione territoriale. Nello specifico, le aree agricole individuate dal Masterplan saranno oggetto di diversi interventi naturalistici, attraverso attività di rimboschimento, che occuperanno 155 ettari, con la piantumazione di circa 17.000 alberi e 12.000 arbusti autoctoni o naturalizzati (che hanno anche la funzione di incrementare la presenza di insetti impollinatori).

Inoltre, è stato proposto di ripristinare la zona a verde del sedime dei parcheggi a raso, in base alla previsione del Masterplan che prevede la realizzazione di parcheggi multipiano, con particolare riferimento all'unico parcheggio in cui sono tuttora presenti i pini marittimi (di cui si chiede il ripristino rispetto a quelli abbattuti in passato). Su questo punto il proponente ha affermato che i parcheggi previsti sono costituiti da strutture multipiano che non consumano nuovo suolo. Inoltre, ha ribadito l'impegno ad incrementare le aree verdi nella zona dell'aeroporto, anche per contrastare il fenomeno delle isole di calore.

Il tema del verde è stato affrontato, oltre che per i suoi aspetti naturalistici ed ambientali, anche come elemento di mascheramento e protezione di alcune parti dell'abitato di Tessera. È stata infatti avanzata la proposta di acquisire il terreno agricolo che si trova tra il Forte Bazzera e l'abitato al fine di creare una nuova barriera verde, attraverso la piantumazione di alberature ad alto fusto. Per quanto riguarda questo punto, il proponente ha precisato che l'area non è di proprietà del gestore aeroportuale e sarebbe pertanto necessario acquisire l'area ed espropriare i terreni (la proposta sarà valutata dal proponente in fase di elaborazione del Dossier conclusivo del dibattito pubblico).

Tutela della biodiversità

Nel corso del dibattito alcuni partecipanti hanno chiesto precisazioni sugli studi relativi sia al **rapporto tra la fauna locale e l'aeroporto** sia all'allontanamento di alcune specie animali dallo scalo. Inoltre, si è chiesto di approfondire il rapporto tra gli obiettivi di ripopolamento delle specie lagunari e l'aumento dei voli previsto.

Infine, alcuni partecipanti hanno evidenziato l'importanza di gestire le aree interne ed esterne all'aeroporto con attenzione agli insetti impollinatori, piantumando essenze attrattive per questi animali (punto affrontato nei paragrafi precedenti).

Il proponente ha evidenziato come il monitoraggio periodico, condotto in accordo con le norme, mostri come la cosiddetta "prateria aeroportuale" e le zone limitrofe fungano da rifugio per alcune specie caratteristiche e contribuiscano al loro ripopolamento. Questa evidenza, secondo il proponente, la possibile coesistenza tra l'aeroporto e l'ecosistema circostante, anche a fronte di norme di sicurezza aeronautica che rendono necessarie le procedure di allontanamento di alcuni volatili dalle aree operative.

Transizione energetica

Gli obiettivi previsti dal Masterplan, che prevedono la **completa decarbonizzazione dello scalo entro il 2030**, sono stati generalmente apprezzati. Il mix di fonti energetiche rinnovabili che dovrebbe garantire il raggiungimento di tali obiettivi è stato oggetto diversi momenti di discussione.

L'intervento che ha generato maggiore interesse è stato il parco agri-voltaico, che dovrebbe sviluppare una potenza di 49,7 MWp ed essere collocato su un'area, di proprietà di Save, di circa 68 ettari. Rispetto a questo intervento si sono registrate, oltre ad interessi positivi ed apprezzamenti, alcune perplessità, espresse in particolar modo da alcune associazioni degli agricoltori, rispetto alla compatibilità del parco con le produzioni agricole. Il proponente, nel corso del dibattito, ha mostrato casi internazionali dove si evince la compatibilità delle strutture energetiche con le attività agricole, ma il tema rimane aperto, anche a seguito della richiesta di alcune associazioni degli agricoltori di approfondire l'argomento in successivi tavoli tecnici.

Il processo di transizione energetica previsto dal Piano ha suscitato interesse anche da parte di alcune associazioni locali di Tessera che hanno proposto di stimolare la creazione di una comunità energetica che potesse soddisfare i bisogni del contesto locale, quale ulteriore integrazione del rapporto tra aeroporto e territorio. Su questo punto il proponente ha affermato che le attuali normative consentono di cedere energia

esclusivamente attraverso la rete nazionale, ma che a fronte di eventuali modifiche normative la proposta potrà essere valutata.

Per quanto riguarda gli aspetti legati alla produzione di energia geotermica si segnalano, a parte una generale condivisione dell'intervento, alcune preoccupazioni che riguardano eventuali interferenze delle sonde profonde con le strutture geologiche, la messa in comunicazione di falde acquifere e la possibile alterazione termica del sottosuolo. Su questi punti il proponente ha rassicurato i partecipanti affermando che le 500 sonde geotermiche situate a una profondità di 200 metri non generano interferenze con le strutture geologiche né causano alterazioni termiche o messa in comunicazione di falde acquifere. Le sonde, infatti, lavorano con circuiti chiusi e non prelevano né rilasciano acqua, non generando impatti ambientali.

Qualità dell'aria

Il tema della **qualità dell'aria** e il suo possibile peggioramento in relazione ai possibili incrementi di traffico è stato molto dibattuto nel corso del dibattito pubblico.

Alcuni contributi hanno evidenziato la necessità di rendere più chiaro come il proponente possa promuovere le strategie e le azioni necessarie per ridurre le emissioni dello scalo e degli impatti degli aeromobili. Si è poi chiesto di approfondire l'esistenza di garanzie rispetto alla sostenibilità sul lungo periodo dell'intervento. Inoltre, alcuni partecipanti hanno segnalato come non fossero sufficienti le informazioni e i dati forniti rispetto alle emissioni, soprattutto per quanto riguarda quelle prodotte dai velivoli in fase di sosta, imbarco e sbarco dei passeggeri.

Su questi punti il proponente ha affermato che il settore del trasporto aereo si sia dato l'obiettivo di raggiungere le emissioni nette zero entro il 2050, traguardo anticipato dal gestore aeroportuale al 2030. Inoltre, è stato ribadito come il settore del trasporto aereo sia particolarmente attento all'innovazione e stia lavorando per diminuire il proprio impatto ambientale. Sebbene il settore aeronautico contribuisca per il 2% delle emissioni di gas serra, sono stati siglati stringenti impegni per la decarbonizzazione del settore, che porteranno all'utilizzo di biocarburanti meno inquinanti, all'utilizzo dell'idrogeno e al miglioramento dell'efficienza degli aerei.

Per quanto riguarda le **emissioni degli aeromobili** a terra, il proponente ha affermato che il Piano di sviluppo prevede l'installazione di sistemi per la fornitura di energia elettrica agli aerei in sosta in tutte le piazzole (che alimenteranno anche i sistemi di climatizzazione degli aeromobili), così da ridurre le emissioni e sfruttare appieno l'energia autoprodotta dallo scalo.

Altro tema di interesse riguarda il monitoraggio della qualità dell'aria e in particolare il numero e il **posizionamento delle centraline** che registrano i dati dell'inquinamento (in particolare le PM10). In particolare, rispetto alla rete di centraline esistenti (di competenza dell'ARPAV), si chiede di monitorare con attenzione l'area del Parco di San Giuliano a Tessera (con l'eventuale posizionamento di un'ulteriore centralina di rilevamento).

Il monitoraggio e i dati della qualità dell'aria, secondo alcuni partecipanti, dovrebbero determinare e condizionare le frequenze dei voli.

Su questi punti il proponente ha affermato che la rete di centraline di rilevamento è definita dall'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPAV), che pubblica periodicamente i dati sulla qualità dell'aria sul proprio sito. La centralina posta a ridosso dell'aeroporto mostra come i dati sulla qualità dell'aria e gli impatti dovuto all'aeroporto siano paragonabili a quelli misurati dalle altre centraline collocate nell'area di Mestre.

Inoltre, alcuni partecipanti hanno chiesto fosse approfondito il possibile legame tra le emissioni e la salute, tenendo in considerazione i possibili inquinanti per i terreni e le acque.

Inoltre, il proponente ha garantito che la **qualità dell'aria e le altre matrici ambientali** sono oggetto di monitoraggi costanti e continui, i cui risultati sono pubblicati sul sito del gestore aeroportuale⁶. Per quanto riguarda i dati epidemiologici, il proponente ha ricordato che l'unico studio condotto sulle possibili correlazioni tra le emissioni di un aeroporto e l'impatto sulla salute è quello che ha preso in esame lo scalo di Bergamo nel 2018 (uno studio simile si sta svolgendo sullo scalo di Treviso). Lo studio non ha evidenziato correlazione tra lo stato di salute dei cittadini e le attività aeroportuali.

Il tema del rumore

Nel corso del dibattito sono emerse preoccupazioni e richieste di chiarimento rispetto al **rumore generato dagli aeromobili**, in previsioni dei possibili incrementi di traffico (così come previsti dal Masterplan). A fronte di un temuto incremento dell'impatto acustico si sono chiesti approfondimenti e studi comparativi tra il rumore attualmente prodotto dallo scalo e il rumore che si prevede sarà presente in futuro e di conoscere quali sono le zone dove le attività aeroportuali contribuiscono al superamento delle "normali" soglie danneggiando il benessere degli abitanti.

Rispetto a questi temi sono stati raccolti nel corso dibattito diverse proposte di intervento e richieste di chiarimento, come ad esempio:

⁶ I dati possono essere consultati al seguente link: www.ambiente.veneziaairport.it

- se gli interventi di isolamento acustico degli edifici previsti dal precedente Masterplan fossero stati completati e quali interventi fossero previsti nel nuovo Piano di sviluppo;
- di realizzare l'intervento di insonorizzazione sul condominio Smeraldo e il terrapieno vegetativo, previsto nel precedente Masterplan;
- di valutare la possibilità di spostare lo *starting point* di decollo degli aerei, ove possibile, in modo da ridurre il rumore percepito nelle aree abitate.

Su questi punti il proponente ha evidenziato che le **analisi acustiche** effettuate non hanno rilevato particolari criticità, se si considera il consistente aumento dei movimenti previsti. Inoltre, il proponente ha sottolineato come le normative in vigore individuino diverse misure e strategie volte al contenimento del rumore degli scali aeroportuali, nei casi in cui si presentino delle situazioni critiche, e che anche nel Masterplan si metteranno in atto tutte le strategie operative per evitare che il rumore riverberi su Tessera e sui centri limitrofi.

La gestione delle acque

Per quanto riguarda la **gestione delle acque reflue**, l'attenzione si è dedicata alla capacità dell'attuale depuratore di garantire la depurazione delle acque in vista di un possibile incremento dei flussi di traffico. Su questo punto il proponente ha affermato che il depuratore esistente, recentemente entrato in funzione, sarà in grado di gestire il flusso dei passeggeri fino al 2032/2035 e che per soddisfare la domanda futura sarà necessario prevedere un nuovo impianto.

Inoltre, è stato registrato l'interesse, da parte di alcune associazioni degli agricoltori, di poter utilizzare l'acqua in uscita dal depuratore e/o provenienti dal bacino di laminazione e **fini irrigui**, anche per contrastare i sempre più frequenti fenomeni di siccità che interessano il territorio.

Infine, il tema più generale della sicurezza aeroportuale è stato affrontato anche in base ai possibili innalzamenti della laguna, provocati dai fenomeni del cambiamento climatico. Su questo punto il proponente ha rassicurato i partecipanti affermando che l'aeroporto è stato costruito ad un'altezza che assicura protezione da condizioni meteo di particolare severità.

Impatti socioeconomici

Per quanto riguarda gli impatti socioeconomici si è chiesto se le strategie di sviluppo aeroportuali sono coerenti con gli obiettivi dell'Agenda 2030, con particolare attenzione agli obiettivi etici e sociali oltre a quelli ambientali.

Su questi aspetti il proponente ha ribadito che il nuovo Piano di sviluppo aeroportuale è coerente con le strategie e gli obiettivi dell'Agenda 2030, per quanto riguarda gli aspetti legati alla sostenibilità economica e sociale. Inoltre, oltre agli obiettivi dell'Agenda 2030, il proponente ha dichiarato di attuare una serie di azioni che riguardano le attività di gestione aeroportuale come:

- l'applicazione di criteri etico-sociali raccomandati dalle migliori pratiche ESG;
- il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità del Global Compact;
- la redazione del Bilancio di Sostenibilità;
- i principi e criteri definiti dal Codice Etico e di Comportamento del Gruppo SAVE;
- i protocolli di controllo previsti dal Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo adottato dalle principali società controllate e partecipate del Gruppo;
- altre politiche in tema di safety, security, servizio ai passeggeri, sicurezza sul lavoro, gestione ambientale e gestione energetica.

Inoltre, attenzione è stata posta rispetto al **tema dell'occupazione e della qualità del lavoro**. In particolare, viene sollecitato un impegno affinché nelle concessioni e negli appalti ci sia il massimo rispetto verso i diritti, i salari, ma soprattutto attenzione alla sicurezza.

Su questi punti il proponente ha ribadito che gli effetti socioeconomici occupazionali e reddituali prodotti dal Masterplan sono trattati in un documento dedicato e denominato **"Analisi costi-benefici"**. Sono stati stimati degli impatti economici e sociali in termini di reddito da lavoro e di valore aggiunto, ossia il valore aggregato di tutti i beni e i servizi finali prodotti del territorio. La stima è stata effettuata sulla base del calcolo differenziale del volume di occupazione generata dalla gestione aeroportuale nello scenario Baseline e nello scenario nel quale il traffico passeggeri all'aeroporto cresca grazie agli interventi infrastrutturali oggetto del Masterplan 2023-2037 e che incrementeranno la capacità dell'aeroporto.

Espropri

Altro tema dibattito è quello relativo ai possibili espropri per le **acquisizioni delle aree necessarie alla realizzazione del Piano di sviluppo**. In particolare, sono emerse

richieste di chiarimento rispetto ad eventuali espropri legati alla realizzazione dell'area courier e il parco agri-voltaico.

Su questi punti il proponente ha affermato che gli interventi previsti interessano per la gran parte aree che sono già di proprietà del gestore aeroportuale o di società controllate (le aree a nord del sedime, dove sono previsti sia il campo agri-voltaico e gli impianti tecnologici, le aree a verde per la tutela della biodiversità). Altre aree interessate dallo sviluppo sono invece di proprietà del demanio – trattasi delle zone immediatamente a ridosso della pista – mentre le aree rimanenti sono di proprietà di privati, e dovranno essere soggette ad esproprio; si tratta soprattutto delle sole aree dove sorgerà la nuova cargo city.

Il Masterplan che sarà emesso nella sua forma definitiva avrà tra i suoi documenti il “Piano particolareggiato di esproprio” che identificherà le aree interessate dagli interventi in modo dettagliato. La procedura di esproprio potrà essere avviata una volta che il Masterplan avrà completato tutto l'iter autorizzativo previsto da normativa.

Crediti

Si ringraziano per il prezioso contributo fornito nel corso del dibattito pubblico:

COMMISSIONE NAZIONALE DIBATTITO PUBBLICO

Giorgio Maria Tosi Beleffi (Componente III[^] Sezione Integrata), Cesare Coppo, Arianna Di Santo (Ufficio di Presidenza), Silvia Givone (Esperta CNDP), Mariella Mainolfi (Componente III[^] Sezione Integrata), Tiberio Zompa (Ufficio di Presidenza)

ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC)

Claudio Eminente (Direzione Centrale e Vigilanza Tecnica), Costantino Pandolfi (Direzione Pianificazione e Progetti), Pasquale Proietti (Direzione Pianificazione e Progetti)

ENTI TERRITORIALI

Regione del Veneto, Città Metropolitana di Venezia, Comune di Venezia, Municipalità di Favaro Veneto, Comune di Cavallino Treponti, Comune di Jesolo, Comune di Marcon, Comune di Meolo, Comune di Quarto D'Altino, Comune di San Donà di Piave

SAVE SPA

Enrico Marchi (Presidente Save Spa), Monica Scarpa (Amministratrice Delegata Save Spa)

Referenti per il dibattito pubblico: Corrado Fischer (Accountable Manager e Direzione Operativa), Davide Bassano (Direzione Sostenibilità), Francesca Sartor (Direzione Infrastrutture Save Spa), Federica Bonanome (Relazioni esterne e stampa)

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

Antonio Borgo (BIO.M.A.), Camillo Bozzolo (Direttore Commerciale e Sviluppo Aviazione Save Spa), Francesco Marsella (Arthur D. Little), Roberta Rocco (AGRITECO), Andrea Visentin (Arthur D. Little)

GESTIONE DEL DIBATTITO – AVVENTURA URBANA SRL

Coordinatore del dibattito pubblico

Andrea Pillon

Gruppo di supporto al coordinamento del dibattito: Ennio Cascetta (Esperto per gli aspetti trasportistici, Universitas Mercatorum), Alberto Cena (Presidente Avventura Urbana Srl), Gianluca Comin (Esperto di comunicazione e relazione con i media, Comin&partners), Gaia Volpe (Avventura Urbana Srl).

Aspetti organizzativi e restituzione degli incontri

Valeria Antrilli, Roberta Aria, Francesca Damonte, Loredana Caridi, Yago Pasqualotto

Facilitatori e facilitatrici dei tavoli di lavoro:

Elena Bellu, Vittoria Bosso, Laura Fortuna, Vittorio Indovina, Andrea Mariotto, Sarah Melchiorre, Tommaso Pasquini, Lorenza Sganzetta, Irma Visalli

Comunicazione, sito web e gestione piattaforme digitali

Alessandro Talarico, Chiara Chiari, Luca Ferracuti, Federica Maffei, Marco Rizzone, Giulia Salis Nioi, Enrico Turinetto,

COMUNICAZIONE STRATEGICA E SOCIAL MEDIA – COMIN&PARTNERS

Alessandro Antonelli, Damiano Beltotto, Lorenzo Boni, Federico Regaldo, Nicolò Scarano

Si ringraziano i cittadini e le cittadine per la partecipazione al dibattito pubblico, i relatori e le relatrici degli enti, del mondo accademico, degli ordini professionali, delle associazioni di categoria, delle organizzazioni sindacali e del mondo del lavoro, delle associazioni e dei comitati per i preziosi contributi forniti.