

Beniamino Sandrini

Via del Fante, n° 21

37066 CASELLE di Sommacampagna

T. 0458581200 Cell. 3485214565

Mail: beniaminosandrini@virgilio.it

PROJECT

TO

PROTECT

**COME SALVARE
CASELLE**

PROGETTARE

PER

PROTEGGERE

www.vivicaselle.eu

Caselle d'Erbe, **16.02.2015**

D.Lgs. 4-2008 - Art. 3 ter - Principio dell'azione ambientale.

La tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché al principio «chi inquina paga» che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, regolano la politica della comunità in materia ambientale.

Oggetto:

Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell'Aeroporto di Venezia e... iniziarli "prima che sia stato concluso l'iter della procedura di V.I.A." (tutt'ora in corso) è una evidente violazione della Direttiva V.I.A.?

Come è noto, in Italia, l'**ENAC** - Ente Nazionale Aviazione Civile, è quell'Ente Pubblico in perenne "**conflitto d'interesse**" in merito alle **procedure di VIA** per i **Piani di Sviluppo Aeroportuali** in quanto, da una parte dovrebbe controllare il rispetto delle leggi e delle norme da parte delle **Società di Gestione Aeroportuali** e dall'altra parte, **ENAC** è anche il soggetto "**Proponente**" che poi presenta le **Istanze di V.I.A.** dei P.S.A.

Sul sito web del Ministero dell'Ambiente sono pubblicati i documenti relativi alla **Istanza di V.I.A.** denominata: "**Aeroporto internazionale di Venezia Tessera - Master Plan**", presentata in data **2 Ottobre 2014**, il cui termine per presentare le Osservazioni era stato stabilito entro il **1 Dicembre 2014** il cui "**stato procedura**" è oggi così descritto: "**Istruttoria Tecnica CTVIA**" ed è pertanto evidente che - ad oggi - se non è ancora stato emesso alcun parere della Commissione V.I.A. **tutti i lavori previsti nella Istanza di VIA, non sarebbero ancora stati autorizzati.**

Al Dott. Ion Codescu

Direzione Generale - Ambiente
Capo Unità ENV.A.1 - Infrazioni
Rue de la Loi, 200
B-1049 BRUXELLES (Belgio)
ENV-D02@ec.europa.eu

Al Ministero dell'Ambiente

Direz. Generale V.I.A. - V.A.S.
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Al Dott. Vittorio Zappalorto

Commissario Straordinario
Comune di Venezia
protocollo@pec.comune.venezia.it

Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan

INFO Progetto e procedure

DOCUMENTAZIONE

Informazioni generali

Opera: Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera

Progetto: Aeroporto Internazionale di Venezia Tessera - Master Plan

Descrizione: Il Master Plan 2021 di Venezia prevede l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri, del piazzale aeromobili e interventi edili, sui parcheggi e sugli impianti tecnologici.

Proponente: ENAC - Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Tipologia di opera: Aeroporti

Scadenza presentazione osservazioni: 01/12/2014

<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1492>

Territori ed aree marine

Regioni: Veneto

Province: Venezia

Comuni: Venezia, Marcon, Quarto d'Altino

Aree marine: Nessuna area marina



Iter amministrativi

Valutazione Impatto Ambientale	
Codice procedura (ID_VIP):	2853
Procedura integrata VIA-Valutazione di incidenza:	Si
<u>Data presentazione istanza:</u>	<u>02/10/2014</u>
Data pubblicazione avviso sui quotidiani:	30/09/2014
<u>Termine presentazione Osservazioni del Pubblico:</u>	<u>01/12/2014</u>
Data avvio istruttoria tecnica:	10/10/2014
<u>Stato procedura:</u>	<u>Istruttoria tecnica CTVIA</u>
Responsabile del procedimento:	Antonio Venditti - tel. 0657225903 - venditti.antonio@minambiente.it

La Società: **SAVE SpA** - che gestisce l'Aeroporto di Venezia e di Treviso - forse e al fine di rendere più trasparente la realizzazione del **Piano di Sviluppo dell'Aeroporto di Venezia** - da poco - ha attivato un sito web: <http://marcopolodomani.it> dalla quale visione... i "cittadini", potrebbero apprendere delle **informazioni utili** inerenti il "**Progetto**", la "**Sostenibilità**", i "**Soggetti coinvolti**" e leggere le "**News**".

MARCOPOLO DOMANI
VENEZIA GUARDA AL MONDO

PROGETTO ▾ SOSTENIBILITÀ ▾ SOGETTI COINVOLTI ▾ NEWS

MARCPOLO DOMANI
Facciamo decollare il futuro

PIANO DI SVILUPPO: LA VISIONE

TIMELINE PROGETTO

Già nella Home Page del sito web viene evidenziato il "**TIMELINE PROGETTO**" dove si apprende che nel 2015 verrà realizzato il Moving Walkway (lavori già iniziati).



La progressione temporale dei principali progetti di sviluppo e trasformazione dell'Aeroporto Marco Polo previsti dal Masterplan 2021.

A margine del “**TIMELINE**” è riportato anche il *link* della **Relazione del “Master Plan 2021”** dove a **pagina 103** in merito al “**Landside**” viene riportato quanto di seguito riprodotto:

Il terminal attuale viene ampliato con la 1' fase d'intervento (lotto 1): i cortili esistenti vengono coperti e climatizzati, e l'attuale *forecourt* diventa parte della sala partenze.

Viene realizzato il Moving Walkway, collegamento pedonale automatizzato tra la darsena e il terminal; insieme, viene realizzata la nuova copertura della darsena e la sistemazione delle aree scoperte accessorie, per l'accoglienza dei passeggeri.

Vengono realizzati due nuovi edifici in area cargo, ad uso degli spedizionieri e degli uffici della Dogana, che devono essere riprotetti **a causa dei lavori di ampliamento del terminal passeggeri**; i due edifici hanno affaccio diretto sul piazzale aeromobili.

Viene realizzata la **nuova centrale di trigenerazione** e nuovo cunicolo tecnologico di alimentazione del terminal ampliato. Saranno in fase di realizzazione, e saranno disponibili nella fase successiva, alcuni **parcheggi a raso** a soddisfacimento del fabbisogno.

Sono completate le 2 rotatorie ANAS su SS Triestina (oggi i lavori sono in corso), che miglioreranno sensibilmente la viabilità di accesso all'aeroporto.

Sia dal testo... che dal grafico, a lato riprodotto parrebbe essere evidente che il “**Moving Walkway**” è uno dei progetti che sono stati depositati per **l'Istanza di VIA** per essere sottoposti alla **procedura di Valutazione Impatto Ambientale** e se con esito positivo poi forse saranno realizzati.

E dato che in data **04.02.2015**, sul sito web di SAVE SpA è stato pubblicato il Comunicato Stampa ad oggetto: “**Inaugurati i lavori del Moving Walkway**, il percorso pedonale assistito di collegamento tra la darsena e il terminal passeggeri dell'aeroporto Marco Polo di Venezia” il sottoscritto si pone e pone una domanda: “**Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell'Aeroporto di Venezia e... iniziarli “prima che sia stato concluso l'iter della procedura di V.I.A.” (tutt'ora in corso) è una evidente violazione della Direttiva V.I.A.?**” che forse è una domanda alla quale bisognerebbe dare una risposta precisa.

TIMELINE

Alcuni degli interventi che trasformeranno l'Aeroporto Marco Polo di Venezia: i progetti in corso, le tappe dal 2015 al 2021

Di seguito viene presentata la progressione temporale dei principali progetti di trasformazione dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, previsti dal Masterplan 2021.





COMUNICATO STAMPA

Venezia, 4 febbraio 2015

SAVE S.P.A. - Inaugurati i lavori del Moving Walkway, il percorso pedonale assistito di collegamento tra la darsena e il terminal passeggeri dell'aeroporto Marco Polo di Venezia.

Investimento di oltre 23 milioni di euro per il Water Terminal che accoglierà i passeggeri provenienti via acqua e la galleria sopraelevata di 365 metri, con tappeti mobili che consentiranno di percorrere la distanza fino all'aeroporto in 4 minuti.

Il **lavori del Moving Walkway**, il percorso pedonale assistito che collegherà la darsena dell'aeroporto Marco Polo di Venezia con il parcheggio multipiano e il terminal passeggeri, **vengono inaugurati ufficialmente nella mattinata odierna, alla presenza del Presidente di SAVE, Enrico Marchi, e del Direttore Generale di ENAC, Alessio Quaranta.**

L'intervento fa parte del primo blocco di opere previste nel Master Plan dell'aeroporto al 2021, che comprende altri importanti interventi quali l'ampliamento del terminal (Lotto 1), la realizzazione della centrale di trigenerazione e il potenziamento di piste e piazzali.

La nuova stagione progettuale e di sviluppo del Marco Polo si apre quindi con l'avvio dei cantieri di un'opera particolarmente rilevante, grazie alla quale l'aeroporto farà un ulteriore salto di qualità in termini di adeguamento urbanistico e architettonico e di servizi ai passeggeri, che nel loro transito allo scalo potranno vivere un'omogenea e gradevole esperienza di viaggio, dalla darsena fino al gate d'imbarco, in un insieme all'altezza dei più qualificati aeroporti internazionali.

Il progetto del Moving Walkway si compone di due elementi principali: il percorso pedonale assistito e il nuovo water terminal che si affaccia sulla darsena.

Il concept architettonico a cui si sono ispirati i progettisti di Pool Engineering per il **percorso pedonale assistito** è quello della High Line di New York che, recuperando una linea ferroviaria dismessa, si snoda tra gli edifici di Manhattan offrendo un punto di vista privilegiato da cui ammirare il paesaggio circostante. Così, il percorso pedonale assistito si sviluppa dalla darsena all'aerostazione attraverso una galleria sopraelevata (10,65 metri dal suolo) e climatizzata, lunga 365 metri, 310 dei quali serviti da 5 coppie di tappeti mobili che permettono di percorrere la distanza in 4 minuti. La galleria, che poggia su pilastri in cemento armato a sezione ellittica, si raggiunge dalla darsena attraverso 3 ascensori della portata di 26 passeggeri ciascuno e 2 scale mobili.

Il percorso è organizzato in modo asimmetrico, aperto alla vista da un lato mediante una parete vetrata, e chiuso dall'altro da una parete opaca a protezione del massimo soleggiamento. I serramenti sono in ottone, per meglio resistere all'aggressione della salsedine, i pavimenti in legno di teak, la fascia centrale ribassata del controsoffitto è realizzata in legno con caratteristiche fonoassorbenti e in essa sono integrati gli elementi di illuminazione. Il passeggero è accompagnato lungo il percorso da una quinta «verde», una lunga vasca di arbusti, alberelli e fiori, posta all'esterno della parete vetrata.

Il **Water Terminal**, elemento particolarmente caratterizzante dell'intero progetto, è un edificio di 5.000 mq posto lungo il lato nord-est della darsena e si sviluppa come un pettine che raccoglie il flusso dei passeggeri provenienti via acqua. Vista dal fronte acqueo, la struttura si configura come una successione ritmica di pieni e vuoti, i primi rappresentati dai pilastri di appoggio in mattoni, i secondi dalla campate che li separano e che ospitano gli attracchi dei motoscafi. In secondo piano, una vetrata identifica l'elemento trasversale della composizione, ossia la navata di attraversamento principale.

Il richiamo all'architettura veneziana è ottenuto attraverso l'impiego dei caratteristici mattoni e della pietra d'Istria a cordonatura del piano di calpestio e della base dei pilastri. 4 pontili sono adibiti a trasporto collettivo, 18 sono dedicati ai taxi acquei e 2 riservati ad utenti a ridotta mobilità.

All'interno del **water terminal** sono previste ampie zone verdi a completamento di un ambiente arioso e confortevole. **L'importo complessivo dei lavori è di 23.726.895,48 euro** (a base gara era pari a 29.080.616,58 euro).

Il termine dei lavori è previsto entro il primo trimestre 2016.

“L'incontro odierno sottolinea come in SAVE siamo abituati a far seguire alle parole i fatti” - ha dichiarato Enrico Marchi, Presidente di SAVE - “Avevamo promesso che una volta sbloccato il Contratto di Programma avremmo fatto partire i cantieri delle nuove infrastrutture previste nel Master Plan, primo tra tutti quello del Moving Walkway, e così è stato. Riteniamo che oggi sia un giorno importante per l'aeroporto di Venezia che inaugura a tutti gli effetti una nuova stagione di lavori e cantieri, riconfermando il ruolo baricentrico dello scalo nel panorama economico del Nordest”. “Il progetto del Moving Walkway è la sintesi di un lavoro approfondito portato avanti insieme ai progettisti” - ha proseguito Marchi - “Nostra intenzione è realizzare un'opera importante anche da un punto di vista architettonico, in un continuum per forme e materiali con l'architettura veneziana, nel rispetto del delicato contesto ambientale. Abbiamo immaginato un percorso che dia al passeggero in arrivo allo scalo via acqua l'impressione, scendendo dal motoscafo o dal vaporetto, di entrare fin da subito in aeroporto attraverso una cavana, come nelle case veneziane.

Appuntamento dunque tra un anno, a conclusione lavori, per inaugurare l'opera finita. Nel frattempo, noi continueremo a concentrarci anche su tutti gli altri progetti, imminenti o futuri, con la necessaria e per noi consueta programmazione”.

Probabilmente il Presidente di SAVE SpA, non ha ben compreso che in Italia... **PRIMA** di iniziare dei lavori soggetti alla Procedura di VIA... **PRIMA** la Commissione VIA Nazionale deve emettere un parere Positivo e poi se tutte le altre autorizzazioni saranno anch'esse positive... **solo DOPO si possono iniziare i lavori**, lavori che è evidente non possono iniziare soprattutto se la Procedura di VIA è ancora in fase istruttoria e la Commissione VIA Nazionale non ha ancora emesso alcun parere, ne positivo e ne, tanto meno, negativo.

Sul fatto che le Società di Gestione Aeroportuali abbiano da rispettare la Direttiva VIA, su questo dovrebbe vigilare l'ENAC - lo stesso Ente Pubblico che però è anche il "Proponente" che presenta le Istanze di VIA.

 MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE	
 AEROPORTO "MARCO POLO" DI TESSERA - VENEZIA <small>Concessionaria del MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI</small>	
	
COMMESSA MASTERPLAN 2021	
PIANIFICAZIONE	
ELABORATO DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI PER FASI TEMPORALI DI ATTUAZIONE ED INDIVIDUAZIONE DEI SISTEMI FUNZIONALI CONFIGURAZIONE AL 2016	COMMESSA: CO829 COD. C.d.P.: 0,0,0,2 CODICE ELABORATO PI-08,1-04

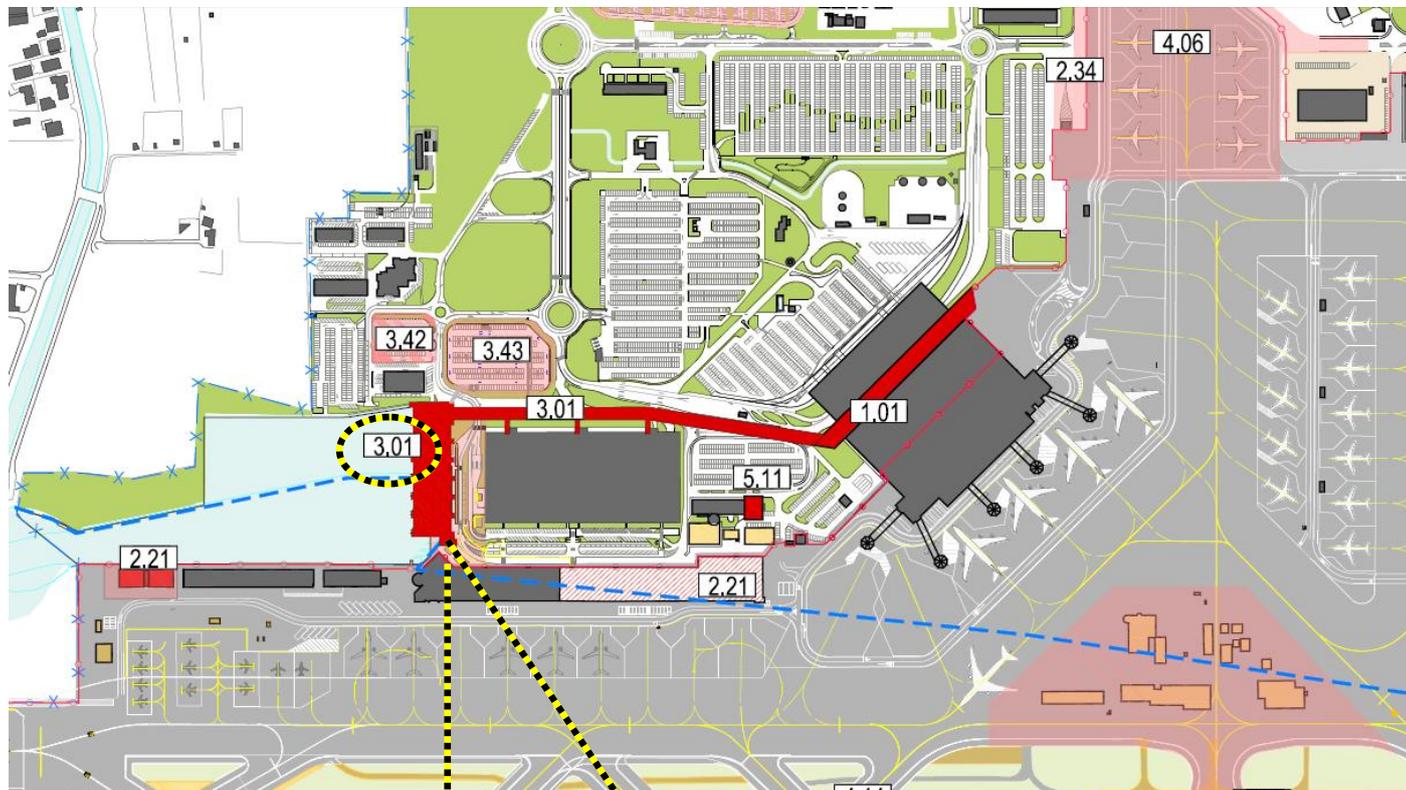
Sul "Conflitto d'Interesse" dell'ENAC, anche su questo ci sarebbe da indagare, soprattutto visto che alla **inaugurazione dell'avvio dei lavori del Moving Walkway** era presente il **Direttore Generale dell'ENAC**.

Se adesso - dal sito web del Ministero dell'Ambiente - andiamo a prendere visione del documento: **"Masterplan 2021 dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia - Tavola 8.1 - Descrizione degli interventi per fasi temporali di attuazione ed individuazione dei sistemi funzionali. Configurazione al 2016"**, abbiamo la conferma che il **"Moving Walkway"** è un progetto sottoposto a procedura di V.I.A.

www.va.minambiente.it/File/Documento/120086

(n.160) Documentazione della procedura Valutazione Impatto Ambientale avviata in data 02/10/2014

	Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data	Scala	Dimensione
	Masterplan 2021 dell'aeroporto "Marco Polo" di Venezia - Tavola 8.1 - Descrizione degli interventi per fasi temporali di attuazione ed individuazione dei sistemi funzionali. Configurazione al 2016	Elaborati di Progetto	TAV-008-01	05/09/2014	1:5000	3232 Kbytes



TIPOLOGIA DI INTERVENTO  EDIFICI DI NUOVA COSTRUZIONE  INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E DI RIQUALIFICA  INTERVENTI DI DEMOLIZIONE  AREA OGGETTO DI INTERVENTO (ANNI 2014 - 2016)	INTERVENTI PREVISTI - 2014-2016  3.01 Moving Walkway. Fase 1: Tratta Terminal acqueo-Aerostazione 3.43 Parcheggio moving walkway Dall'esame di questa tavola... pare sia evidente che il Moving Walkway è oggetto ad Istanza di V.I.A.
---	--

Come già evidenziato in precedenza a margine del “TIMELINE” è riportato anche il link della Relazione del “Master Plan 2021” (vedi sopra) che sarebbe un documento che andrebbe attentamente esaminato anche perché dall’esame di questo appare evidente il ruolo di ENAC - che a parere del sottoscritto - è in evidente “conflitto d’interesse” nel suo doppio ruolo di “Controllore” e di “Controlato”, in particolare quando presenta, come “Proponente”... le ISTANZE di V.I.A.

Aeroporto di Venezia Masterplan 2021

RELAZIONE

Rev 02 dell'ottobre 2012, approvato da ENAC il 18/10/2012

Rev 03 del 30.09.2013, in risposta alla nota ENAC di approvazione del 18/10/2012

Rev 04 del 14.06.2014 BOZZA, in risposta alla nota ENAC del 12.04.2014

Pagina 12

Nel dicembre 2012 Save firma con Enac il Contratto di Programma in deroga, ottenendo anche la sottoscrizione dei Ministeri competenti; dopo ben dieci anni di attesa, si conclude un lungo iter che approva i nuovi livelli tariffari e permettendo di affrontare con positività i previsti sviluppi di traffico, sbloccando anche il piano investimenti.

Pagina 35

Il presidio dei Vigili del fuoco, con annesso nucleo elicotteri, è posizionato tra l'aerostazione e la pista 04L_22R in posizione baricentrica rispetto al sedime attuale. Il presidio è classificato dal punto di vista della categoria del servizio antincendio aeroportuale 8^a ICAO. E' già previsto il suo spostamento ad est del piazzale aeromobili, i lavori di realizzazione della nuova caserma sono in corso.

Pagina 46

L'aerostazione passeggeri è costituita da un edificio a pianta rettangolare che si sviluppa in direzione Nord-Sud, per una lunghezza di circa 170 m, e di circa 122 m di larghezza.

L'edificio, inaugurato nel 2002, e progettato per soddisfare 6,5 milioni di passeggeri, è ruotato di 45° rispetto al piazzale e si articola su tre livelli.

Pagina 49

A nord-est dell'aerostazione passeggeri, dal lato opposto del piazzale, in una costruzione di 6.000mq (di cui 2.900 mq per stoccaggio merci import/export e 500 mq per merci speciali), realizzata nel 2001 in allineamento con il piazzale, vengono svolte le operazioni di ricevimento ed immagazzinamento delle merci provenienti via aerea e via terra, sia in arrivo che in partenza. L'edificio prospetta da un lato sul piazzale aeromobili, mentre dal lato opposto si affaccia su un ampio piazzale per la sosta degli autoveicoli e per la movimentazione delle merci, godendo di collegamento alla viabilità di servizio ed all'accesso secondario direttamente dalla SS14 Triestina.

Pagina 52

Per il presidio dei VVF, e le caserme dei VVF e di Guardia di Finanza, è già previsto lo spostamento in area limitrofa al piazzale; i lavori di realizzazione dei nuovi edifici sono attualmente in corso e se ne prevede la conclusione nel 2015.

Pagina 106

12.4 Interventi in corso

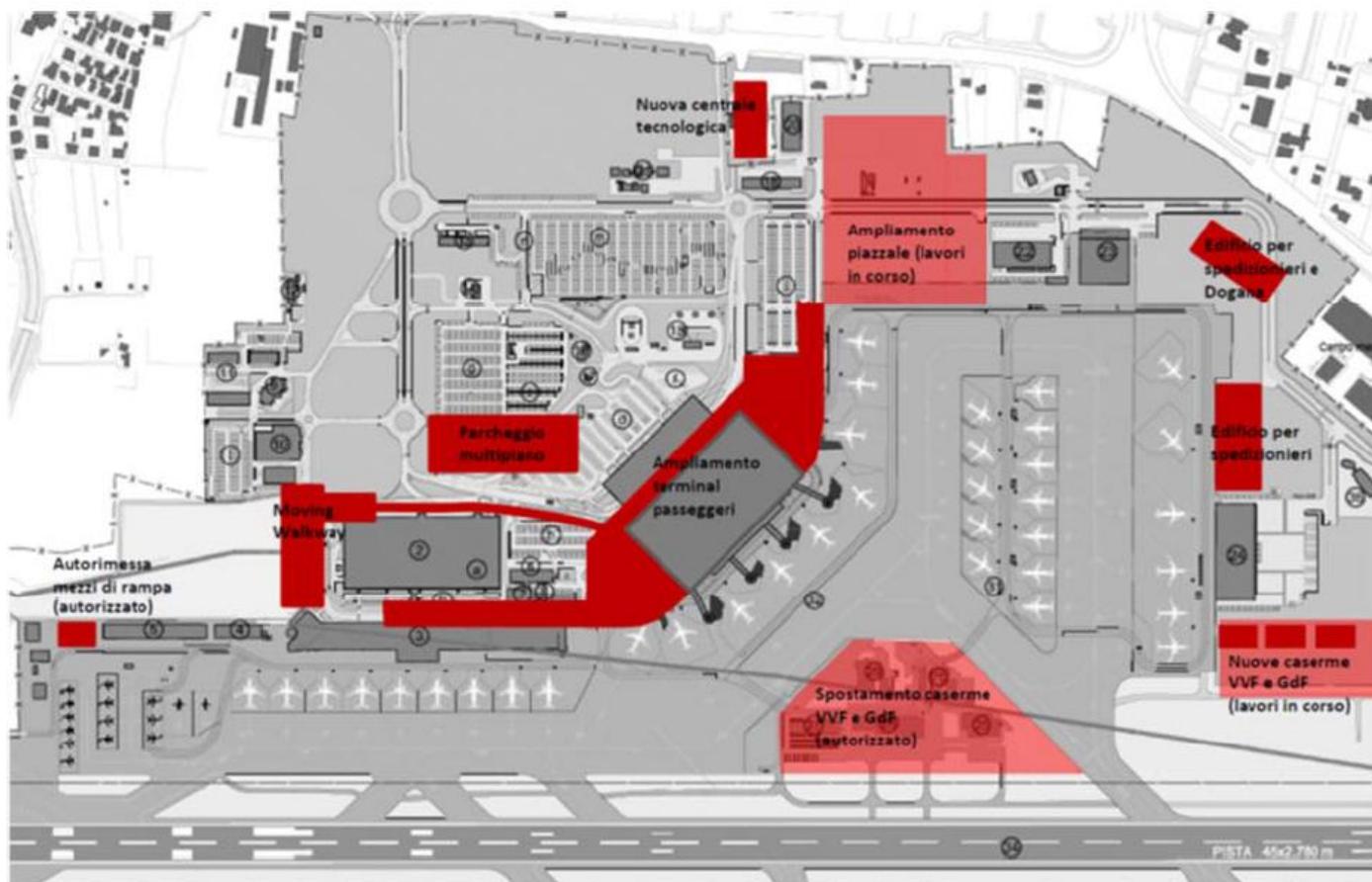
Nel corso del 2013, a seguito dell'approvazione del Masterplan aeroportuale e nel rispetto degli impegni assunti con la sottoscrizione del Contratto di Programma, il Gestore ha dato avvio alla progettazione e/o realizzazione di alcuni interventi, identificati come prioritari:

- Ampliamento del piazzale a nord (lavori in corso)
- Nuovo presidio VVF e caserme VVF e GDF (lavori in corso), che comprende la demolizione dei fabbricati attuali sul fronte del terminal e il rifacimento della porzione di piazzale
- Ampliamento terminal passeggeri (progetto in corso)
- Moving walkway e copertura della darsena (progetto in corso)

Lavori iniziati il 4.2.2015

- Riqualifica e potenziamento delle infrastrutture di volo (progetto in corso)
- Nuovo parcheggio multipiano B1 (progetto in corso)
- Nuova centrale tecnologica di trigenerazione (progetto in corso)
- Nuovi edifici per spedizionieri (progetto in corso)
- Autorimessa mezzi di rampa (autorizzato).

Nell'immagine che segue sono illustrati gli interventi in corso di progettazione e/o di attuazione, sopra elencati.



Schema degli interventi in corso
in rosso pieno gli edifici, in rosso trasparente le aree

Pagina 107

Tra gli interventi sopra elencati, alcuni hanno già ottenuto le necessarie autorizzazioni; vengono elencati nel seguito e individuati nello schema in calce:

Lavori in corso

Senza la Procedura di VIA

- Ampliamento del piazzale a nord (lavori in corso)
- Nuovo presidio VVF e caserme VVF e GdF (lavori in corso), che comprende la successiva demolizione dei fabbricati attuali sul fronte del terminal e il rifacimento della porzione di piazzale

Progetti autorizzati

Senza la Procedura di VIA

- 1.01 Ampliamento terminal passeggeri - Lotto 1
 - ENAC, approvazione del progetto preliminare, dispositivo del 7.08.2013
 - Regione Veneto, Autorizzazione paesaggistica, prot. 186174 del 29.04.2014
 - Regione Veneto, Accertamento di conformità urbanistica, Provvedimento conclusivo del Presidente Giunta Regionale, prot. 246944 del 9.06.2014

- 3.01 Moving walkway e copertura della darsena

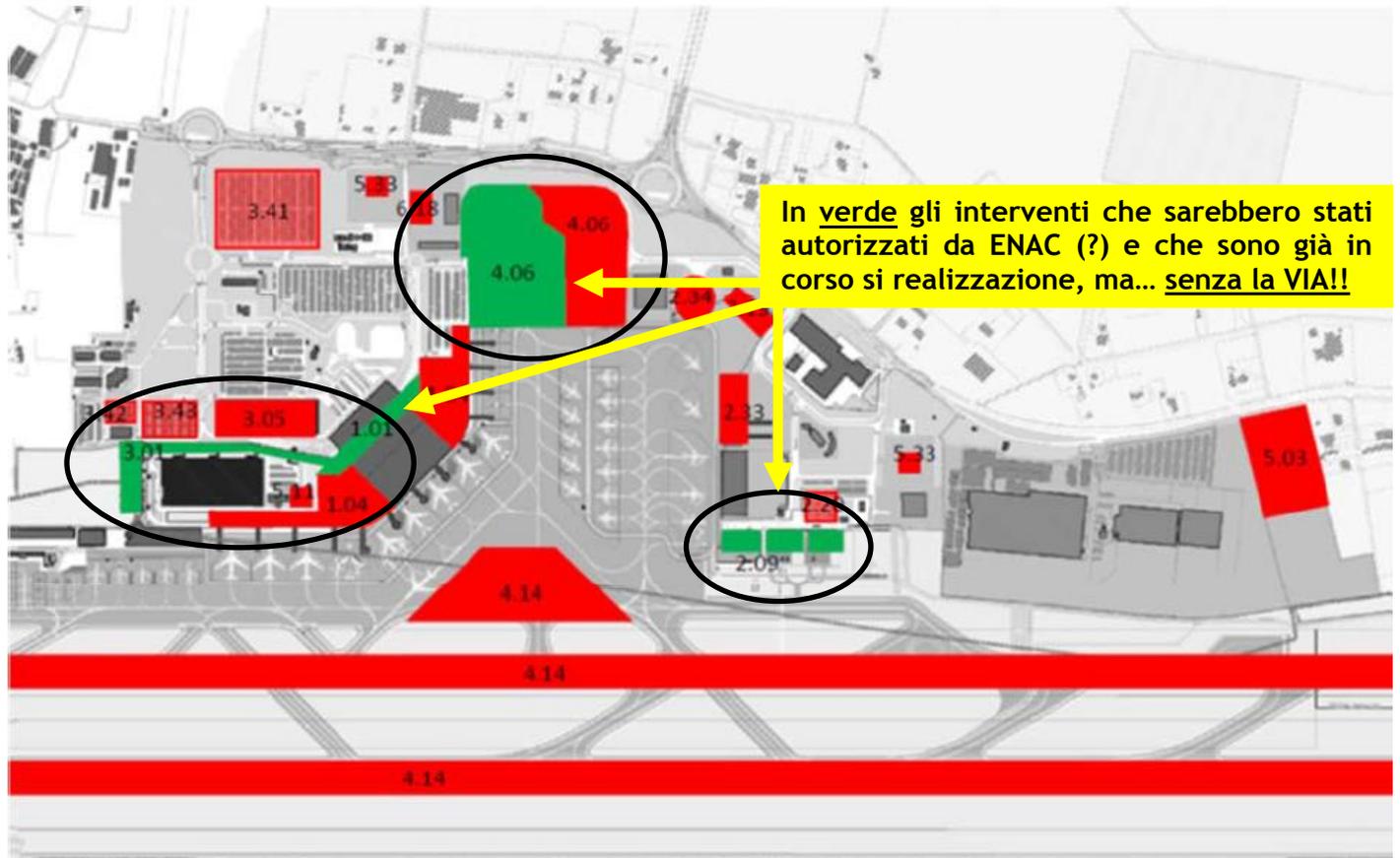
- ENAC approvazione del progetto preliminare con dispositivo del 27/09/2013
- Regione Veneto Commissione per la salvaguardia di Venezia, Parere favorevole, prot. 99932/71.03 del 06.03.2014
- Provincia di Venezia, Determinazione di Non assoggettamento a VIA, prot. 103347/13 del 4.12.2013

La Provincia non ha titolo ad esprimere pareri sulle Istanze VIA degli Aeroporti.

- 6.18 Nuova centrale tecnologica di trigenerazione

- ENAC approvazione del progetto preliminare, dispositivo prot. 0117298/CIA del 15/10/2013
- Regione Veneto, parere paesaggistico dopo conf. servizi del 15/5/14 (Prot. 219643 del 21/5/2014)
- Ministero dei Beni Culturali, Soprintendenza Archeologica, parere (Prot. 0006200 del 13/5/2014)
- Consorzio Bonifica Acque Risorgive, parere per invarianza idraulica (Prot. 7389/CC/DD del 6/5/2014)
- Regione Veneto, Accertamento di conformità urbanistica, Provvedimento conclusivo del Presidente Giunta Regionale (Prot. 247129 del 9/6/2014).

Pagina 108



Schema degli interventi autorizzati
in verde gli interventi autorizzati (di cui alcuni già in corso di realizzazione)
in rosso gli altri interventi previsti dal Masterplan

Da questa tavola estratta dalla Relazione del Master Plan del 2012 - indicati con colore verde - sono stati evidenziati gli interventi e le opere che pur essendo ancora in sottoposizione alla procedura di V.I.A. i cui lavori, senza la alcun decreto di Compatibilità Ambientale sono già iniziati.

Lavori già autorizzati da ENAC che come “Proponente” della ISTANZA di VIA ha sottoposto alla VIA degli interventi da realizzare, che invece sono già stati realizzati e/o sono in corso di esecuzione.

14.6.3 Lotti di realizzazione

Il Masterplan prevede fasi di ristrutturazione e ampliamento diverse e articolate nel tempo, a soddisfacimento dei fabbisogni e dei livelli di servizio.

Nel progetto preliminare approvato sono previste due macrofasi di ampliamento:

- Lotto 1 – Ampliamento vs land side con la copertura delle attuali corti e vasche d'acqua, per un totale di circa 11.000 mq, che porteranno l'aerostazione ad una superficie complessiva lorda di circa 76.300 mq
- Lotto 2– Ampliamento con la costruzione di due corpi di fabbrica ai lati nord e sud del terminal attuale, che rimarrà così il fulcro dell'intero complesso del terminal passeggeri, conservando l'immagine architettonica ormai consolidata. L'ampliamento a nord è destinato alla nuova area per i varchi di sicurezza e per l'ampliamento del BHS, e ai passeggeri Schengen; l'ampliamento a sud è destinato ai passeggeri extra-Schengen. Ad intervento completato, il terminal misurerà circa mq 159.400.

Una ulteriore fase prevede la riqualifica del terminal esistente, con alcuni interventi sul layout interno, in coerenza con la funzionalità degli ampliamenti laterali.

Nel presente Masterplan è quindi programmata la realizzazione del Lotto 1 e dei Lotto 2 (nelle fasi di cantiere 2a + 2b + 2c). Va tuttavia precisato che sono in via di definizione, con i successivi passi progettuali, le fasi di cantiere del Lotto 2: l'articolazione dei lavori nel tempo così come gli investimenti correlati supereranno l'anno 2021 (orizzonte del presente Masterplan). Ciò significa che al termine del 2021, rimarrà da completare la fase ultima dei lavori del Lotto 2, della quale si prevede l'ultimazione nel 2022.

*Lotto 1
Ampliamento vs land side
con la copertura delle
attuali corti e vasche
d'acqua*



*Lotto 2
Ampliamento con la
costruzione di due corpi di
fabbrica ai lati nord e sud
del terminal attuale
I colori blu e azzurro
individuano le possibili
fasi di cantiere.*



I lotti di ampliamento del terminal passeggeri

14.7 Moving Walkway e Porta d'acqua

Il progetto preliminare del Moving Walkway, redatto da Save Eng con Idroesse, è stato approvato da ENAC con dispositivo del 27/09/2013. Il progetto definitivo è in corso di approvazione. Il testo, i dati, le immagini di questo capitolo sono tratti dal Progetto definitivo citat.

L'intervento oggetto del presente progetto definitivo consiste nella realizzazione di un percorso pedonale assistito mediante tappeti mobili, sopraelevato rispetto al piano campagna in modo da evitare le interferenze con la viabilità carraiata esistente. L'intervento comporta anche la parziale modifica della viabilità esistente, interferente con il disegno del nuovo percorso sopraelevato. Lungo la banchina nord-est della darsena, un nuovo edificio previsto dal presente Progetto Definitivo copre la zona di attracco dei mezzi d'acqua (taxi, traghetti) per rendere più confortevole lo sbarco e l'imbarco dei passeggeri che utilizzano il collegamento navale con Venezia e le isole.

Il progetto dunque si articola in due costruzioni architettoniche distinte:

- il percorso pedonale assistito in quota (Moving Walkway) di collegamento tra l'Aerostazione e la darsena;
- l'edificio sulla la darsena (detto anche "porta d'acqua").

Con la realizzazione dell'edificio in darsena si prevede anche la sistemazione dei pontili di approdo.



Moving walkway – Foto inserimento dell'intervento

14.7.1 Il Moving Walkway

L'intervento ha lo scopo di accompagnare i passeggeri lungo il tragitto di collegamento tra la darsena e il terminal passeggeri, garantendo loro un trasferimento confortevole.

Il percorso pedonale sopraelevato funge da collegamento tra l'aerostazione e la darsena e si sviluppa per una lunghezza di circa 365 metri, di cui 310 metri su tappeti mobili. È costituito da una galleria chiusa e climatizzata, appoggiata su pilotis che ne sopraelevano l'impalcato di base fino a collocare il piano di calpestio a quota +10.65m slmm. L'intero edificio ha un'altezza massima di +15.50 m slmm. La superficie coperta complessiva è di 4.220 mq.

Il tracciato parte dall'innesto con il primo piano dell'ampliamento dell'aerostazione, prosegue per circa 170m parallelo alla viabilità esistente (ad una distanza di 1.5 metri dal bordo esterno dell'impalcato stradale) e percorre gli ultimi 195 m parallelo al fronte nord-nord ovest del parcheggio Marco Polo fino alla darsena dove si innesta nell'edificio che copre i pontili.

All'interno del Moving Walkway trovano posto, allineandosi lungo tutto il percorso, i tratti di tappeti mobili affiancati da due percorsi pedonali. La lunghezza dei 5 tappeti mobili somma un totale di 306 metri. Tra un tappeto mobile e l'altro sono collocati i collegamenti con il Marco Polo Park e le scale di sicurezza.



Moving walkway – Vista interna del percorso pedonale in quota con tappeti mobili



Moving walkway – Pianta a quota +10.65 con evidenziato il tracciato

Pagina 134

14.7.2 Edificio darsena

La scelta di progetto nasce dalla volontà di organizzare una serie di componenti di diversissima natura - a partire da quella architettonica, passando per quella funzionale, strutturale ed impiantistica - secondo uno schema ordinatore, ma allo stesso tempo flessibile e di facile lettura. Dall'analisi dei due flussi principali - l'arrivo dall'acqua ed il percorso lungo la darsena verso il Moving Walkway - è scaturita la griglia di base; la necessità di proteggere i passeggeri ha posto in essere la presenza di una copertura continua, che rappresenta l'elemento orizzontale della composizione.

L'edificio presso la darsena si configura come uno spazio aperto coperto rettangolare, dell'estensione complessiva di 5.000 m², posto lungo la costa nord-est della darsena.

Dal punto di vista distributivo il fabbricato si configura come un pettine che raccoglie il flusso di passeggeri provenienti via acqua mediante moli di attracco, ortogonali alla riva, per i motoscafi-taxi o i traghetti e lo accompagna lungo la riva fino all'innesto della linea dei tappeti mobili posta all'estremità sud-occidentale.

L'arrivo dei mezzi dalla laguna viene ospitato nella grande campata; il flusso dei passeggeri viene quindi raccolto dai pontili galleggianti innestati nello spessore dei grandi pilastri. I passeggeri vengono quindi condotti verso il Moving Walkway, grazie alle scale mobili e agli ascensori.

Vista dal fronte acqueo, la struttura dell'edificio si configura come una successione ritmica di pieni e vuoti, i primi rappresentati dai pilastri di appoggio in mattoni, i secondi dalle campate che li separano e che ospitano gli attracchi; in secondo piano, la vetrata identifica l'elemento trasversale della composizione, ossia la navata di attraversamento principale.



Edificio darsena - Vista dall'acqua dell'edificio di progetto

17 IMPATTO AMBIENTALE

Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA o Masterplan) è il documento che individua e sancisce l'attitudine, ed al contempo, la necessità di un bene a soddisfare le finalità pubbliche del trasporto aereo (Circolare ENAC, APT-32 del 7/12/2009, art. 4).

Il legislatore lo definisce come quello strumento pubblicistico che indica "per l'intero ambito aeroportuale o per le aree comunque interessate, la distribuzione delle opere e dei servizi, sia pubblici che privati, previsti, il quadro di consistenza delle opere e la loro compatibilità con i vincoli aeronautici, i tempi di attuazione, il programma economico-finanziario; e possono prevedere la definizione edilizia delle opere e dei manufatti compresi nel perimetro interessato".

Il Masterplan 2021 comprende quindi tutti gli interventi di riassetto e riorganizzazione del sedime che si prevede di attuare progressivamente fino all'anno 2021.

Gli interventi riguardano due tipologie:

- interventi funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto, connessi allo sviluppo di traffico e movimenti;
- interventi funzionali ad una maggiore efficienza dell'aeroporto, indipendenti da variazioni di traffico e movimenti.

Il Masterplan 2021 è soggetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale – VIA - (ex Parte Seconda D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii.), in particolare in quanto riconducibile alle categorie di cui all'allegato II "Progetti di competenza statale", punto 10 "[...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Oltre al sopra citato allegato II del D.Lvo 152/06 e ss.mm.ii., l'ulteriore riferimento legislativo contenente disposizioni in materia di Piani di sviluppo aeroportuali è rappresentato dall'ancora vigente DPCM 27.12.1988, il cui art. 8 stabilisce che "con riferimento agli aeroporti, la procedura di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, si applica al sistema aeroporto nel suo complesso, nonché ai progetti di massima delle opere qualora comportino la modifica sostanziale del sistema stesso e delle sue pertinenze in relazione ai profili ambientali:

- nel caso di nuovi aeroporti o di aeroporti già esistenti per i quali si prevede la realizzazione di piste di lunghezza superiore ai 2100 metri od il prolungamento di quelle esistenti oltre i 2100 metri;
- nel caso di aeroporti già esistenti con piste di lunghezza superiore a 2100 metri, qualora si prevedano sostanziali modifiche al piano regolatore aeroportuale connesse all'incremento del traffico aereo e che comportino essenziali variazioni spaziali ed implicazioni territoriali dell'infrastruttura stessa."

Al di là di alcuni aspetti regolamentari modificati dalla legislazione successiva, quali il riferimento all'articolo della 6 della legge 349/86, oggi abrogato e sostituito dal D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii., ai progetti di massima, in luogo dei progetti definitivi, o alla lunghezza pista, 2.100 invece di 1.500 metri, il succitato articolo di fatto afferma che le modifiche dei Piani di sviluppo aeroportuali comportanti incrementi dei volumi di traffico aereo e variazioni spaziali dell'infrastruttura, debbano essere assoggettate a procedura VIA e che questa debba avere ad oggetto l'intero sistema aeroporto.

In tal senso, in merito al Masterplan 2021, sono strettamente soggetti a VIA gli interventi funzionali all'adeguamento capacitivo dell'aeroporto, connessi allo sviluppo di traffico e movimenti. Gli altri interventi infatti, pur connessi alla gestione dell'aeroporto e opportunamente citati negli studi a supporto della VIA, vengono sottoposti a procedure autorizzative locali e non necessitano di giudizio di compatibilità.

Per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, viene elaborato uno Studio di Impatto Ambientale (SIA), i cui contenuti sono conformi all'allegato VII della Parte Seconda D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii. e allo schema introdotto dal DPCM 27.12.1988 (Quadro di riferimento programmatico, progettuale, ambientale), e una Sintesi non tecnica.

I contenuti del SIA tengono conto, come sopra accennato, degli interventi non soggetti a VIA, come contesti degli scenari di sviluppo in cui saranno attuati. Inoltre l'aeroporto in cui insistono gli interventi del Masterplan si trova:

- in area sottoposta a vincolo paesaggistico (ai sensi dell'art. 136 del D.Lvo 42/2004) in quanto

all'interno dell'ecosistema della laguna veneziana, quest'ultima descritta dalla Soprintendenza per i beni ambientali e architettonici di Venezia con nota n. 382 del 23 gennaio 1985 quale "un esempio unico di sistema ambientale in cui sono presenti e si compenetrano valori naturalistici, singolari aspetti geologici, singolarità ecologiche, ricche presenze archeologiche e storiche. Elementi tutti che hanno lasciato la loro impronta tanto sulla conformazione del paesaggio quanto sugli insediamenti, con la loro straordinaria stratificazione di significatività architettoniche urbanistiche";

- in area tutelata come zona di interesse paesaggistico-archeologico ai sensi dell'art. 142, c. 1 lett. m del Codice dei beni culturali. e delimitata ai sensi della legge n. 431 del 8 agosto 1985 (cd. Legge Galasso), pubblicate nel volume "Le zone archeologiche del Veneto" (1987)²² e recepite nel PTRC della Regione del Veneto (cfr. **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**);
- prossimo ai Siti della Rete Natura 2000, sottoposti alla Direttiva Habitat 92/43/CEE e alla Direttiva Uccelli 2009/147/CE, Sito di Importanza Comunitaria IT3250031 "Laguna superiore di Venezia" e Zona di Protezione Speciale IT3250046 "Laguna di Venezia".

Per effetto delle norme per il coordinamento e la semplificazione dei procedimenti (ex art. 10 D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii.), il Masterplan viene quindi sottoposto congiuntamente, nell'ambito della stessa procedura di VIA, a:

- valutazione di incidenza (ex art. 5 DPR n. 357/1997), per cui viene prevista l'elaborazione di una Relazione di Valutazione di incidenza), che contiene gli elementi di cui all'allegato G del DPR n. 357/1997 e si sviluppa secondo le indicazioni contenute nell'allegato A della Delibera della Giunta regionale del Veneto n. 3173 del 10.10.2006, in cui vengono trattati specificamente gli effetti del Masterplan su habitat e specie presenti nei siti della Rete Natura 2000 limitrofi all'aeroporto;
- autorizzazione paesaggistica, per cui viene redatta una Relazione paesaggistica finalizzata alla valutazione della compatibilità paesaggistica delle opere previste dal Masterplan, i cui contenuti si sviluppano secondo quanto stabilito dal DPCM 12.12.2005;
- verifica preventiva dell'interesse archeologico, con la redazione di uno specifico studio che analizza e valuta il rischio di impatto archeologico.

La documentazione tecnica prevista a supporto delle suddette procedure è necessariamente coerente nei contenuti con il SIA e il Masterplan cui si riferisce.

Da come si evince da queste **Relazione del Master Plan 2021**, in questi ultimi 10/15 anni - a partire dal 2002 quando **è stata inaugurata la NUOVA AEROSTAZIONE** - l'Aeroporto di Venezia è stato ampliato e potenziato senza alcuna sottoposizione alla VIA e tutti i progetti sono stati autorizzati da ENAC, lo stesso Ente Pubblico che mentre - come **Proponente della Istanza di VIA** - sottopone alla procedura di VIA dei progetti i cui lavori, invece, sono già in fase esecutiva **dovrebbe controllare che l'Aeroporto rispetti la VIA**, i cui documenti sono pubblicati sul sito web predisposto dalla SAVE SpA: "**MARCOPOLO DOMANI**".

→ VeniceAirport DOCUMENTAZIONE E PRESS KIT CONTATTI

MARCOPOLO ✈ **DOMANI**
VENEZIA GUARDA AL MONDO

PROGETTO ▾ SOSTENIBILITÀ ▾ SOGGETTI COINVOLTI ▾ NEWS

HOME » DOCUMENTAZIONE E PRESS KIT

DOCUMENTAZIONE E PRESS KIT

In questa sezione Gruppo Save mette a disposizione tutti i documenti ufficiali relativi al progetto di sviluppo dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia.

FILTRA PER ANNO

TUTTI ▾

FILTRA RISULTATI

20/01/2015

Aeroporto di Venezia – Masterplan 2021 – Rapporto CENSIS

📄 SCARICA IL PDF "AEROPORTO DI VENEZIA - MASTERPLAN 2021 - RAPPORTO CENSIS.PDF"

Aeroporto di Venezia – Masterplan 2021 – Studio di Impatto Ambientale

- SCARICA IL PDF "SINTESI NON TECNICA.PDF"
- SCARICA IL PDF "QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.ZIP (314MB)"
- SCARICA IL PDF "QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE.ZIP (15,7MB)"
- SCARICA IL PDF "QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.ZIP (20,3MB)"

Aeroporto di Venezia - Masterplan 2021 – Dettaglio progetti

- SCARICA IL PDF "AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE (219MB)"
- SCARICA IL PDF "POTENZIAMENTO PISTA E PIAZZALI (148MB)"
- SCARICA IL PDF "MOVING WALKWAY E PORTA D'ACQUA (262MB)"
- SCARICA IL PDF "SISTEMA DI PARCHEGGI (504MB)"
- SCARICA IL PDF "POLO LOGISTICO.PDF"
- SCARICA IL PDF "CENTRALE DI TRIGENERAZIONE (44,4MB)"

Pur essendo il progetto del **Moving Walkway** (e del potenziamento dei Piazzali) oggi inseriti nel Master Plan sottoposto a VIA... i lavori... sono già iniziati.

→ VeniceAirport DOCUMENTAZIONE E PRESS KIT CONTATTI

MARCOPOLO DOMANI
VENEZIA GUARDA AL MONDO

PROGETTO SOSTENIBILITÀ SOGGETTI COINVOLTI NEWS

HOME » PROGETTO » POTENZIAMENTO PISTA E PIAZZALI

Progetto

Piano di sviluppo: la visione

I PROGETTI PRINCIPALI

Ampliamento aerostazione

Potenziamento pista e piazzali

POTENZIAMENTO PISTA E PIAZZALI

Alla luce delle previsioni di traffico, gli interventi previsti fino al 2021 riguardano potenziamento e razionalizzazione di pista, raccordi piazzali

Il Masterplan 2021 prevede il potenziamento delle infrastrutture di volo esistenti, l'ampliamento dei piazzali di sosta degli aeromobili, la razionalizzazione dei raccordi e l'intero sistema di circolazione dei movimenti a terra. Questi interventi garantiranno:

Questi nuovi piazzali sono già stati realizzati senza la VIA ?

Schema degli interventi autorizzati
in verde gli interventi autorizzati (di cui alcuni già in corso di realizzazione)
in rosso gli altri interventi previsti dal Masterplan

[HOME](#) » [SOGGETTI COINVOLTI](#) » ASSOCIAZIONI E CITTADINI

ASSOCIAZIONI E CITTADINI

SAVE, promotrice del piano di sviluppo, ha coinvolto associazioni locali in un Gruppo di Lavoro per discutere e condividere il progetto, con particolare attenzione alle opere di compensazione e mitigazione comprese nello Studio di Impatto Ambientale

Oltre alla Municipalità di Favaro, fanno parte del Gruppo di Lavoro il Comitato "Tessera Bella" e l'Associazione "Amici della Poiana".

COMITATO TESSERA BELLA

Il Comitato Tessera Bella, come si evince dalla mission pubblicata nel loro sito, punta a svolgere un ruolo attivo nella difesa del proprio territorio, collaborando con le varie associazioni e chiedendo ai cittadini il loro parere sulla qualità della vita a Tessera e gli eventuali cambiamenti da attuare per il bene comune. Il Comitato si prefigge di proporre agli organi preposti idee e soluzioni in materia di piani urbanistici, lavori pubblici, lotta ad ogni forma di inquinamento. Inoltre, il Comitato promuove il dibattito civile tra le forze sociali presenti nel territorio, siano esse associazioni o partiti, ricercando sempre soluzioni che mettano in primo piano il benessere e la salute dei cittadini, il proprio territorio, la cultura, le tradizioni locali, il patrimonio storico-artistico, monumentale ed archeologico.

Presidente: Ivano Berto

Sito Internet: www.tesserabella.it

ASSOCIAZIONE AMICI DELLA POIANA

L'Associazione "Amici della Poiana" promuove iniziative volte al miglioramento della qualità della vita degli abitanti delle frazioni limitrofe alla zona aeroportuale inerenti la viabilità, l'inquinamento (acustico, atmosferico, elettromagnetico) e la pianificazione degli investimenti futuri.

Presidente: Pierina Bulfone

COMITATO CITTADINI DI TESSERA E DI CAMPALTO

Il Comitato "Cittadini di Tessera e di Campalto" si è costituito nel 2011, e in questi anni si è concentrato sui temi legati all'inquinamento acustico e ambientale legati allo sviluppo aeroportuale.

Portavoci: Deborah Onisto – Cesare Rossi



COMUNICATO STAMPA

29 Gennaio 2015

SAVE S.P.A. - marcopolodomani.it, il nuovo sito con informazioni aggiornate sui progetti di sviluppo dell'aeroporto Marco Polo di Venezia.

E' da oggi in rete **marcopolodomani.it**, il nuovo sito internet ideato da SAVE per garantire un flusso continuativo di informazioni sul Master Plan dell'aeroporto Marco Polo di Venezia al 2021 e sui singoli progetti in esso previsti.

Il nuovo sito si inserisce organicamente nell'ecosistema web del Gruppo SAVE, poggiante su una nuova piattaforma progettata e implementata da TSW Srl, società specializzata in strategie di digital marketing, che ha visto l'anno scorso il lancio dei rinnovati siti veniceairport.it, trevisoairport.it e grupposave.it, concepiti per declinare un approccio comunicativo inclusivo, fortemente orientato alle esigenze informative degli utenti, nel contesto di una identità grafica aziendale condivisa.

Pertanto, dopo aver riorganizzato i siti informativi sui servizi degli aeroporti di Venezia e Treviso e averne creato uno nuovo focalizzato sul business di Gruppo, SAVE, in coerenza con gli obiettivi che si era fin dall'inizio preposta nel voler riconsiderare le sue modalità di comunicazione via web, ha concluso questo processo innovativo con la realizzazione di un sito che "racconta" la nuova stagione di progettualità e sviluppo infrastrutturale del Marco Polo che si concretizzerà in investimenti complessivi di oltre 630 milioni di euro entro il 2021. In questa nuova fase, la comunicazione con il territorio e con l'utenza più allargata è quanto mai utile e opportuna, non solo per far comprendere le ragioni di cantieri continuativi, ma anche per **condividere con trasparenza e semplicità un processo complesso** che coinvolge direttamente, se pur a vario titolo, una comunità aeroportuale di circa 5.000 lavoratori diretti.

marcopolodomani.it si articola nelle 4 sezioni principali **progetto / sostenibilità / soggetti coinvolti / news**, ciascuna suddivisa in sottosezioni che permettono vari livelli di approfondimento, **fino alle relazioni tecniche dell'intero Master Plan e dei singoli progetti.**

Nella sezione "progetto" sono illustrati i **principali interventi infrastrutturali previsti nel Master Plan**, in particolare **il moving walkway** di collegamento tra darsena e aerostazione, **l'ampliamento del terminal passeggeri**, la centrale di trigenerazione, **il potenziamento di pista e piazzali**, il futuro polo logistico e il sistema parcheggi.

La sezione "sostenibilità" approfondisce **le tematiche connesse al Master Plan** e si collega in tal senso al sito <http://ambiente.veniceairport.it> che fotografa invece il presente e **aggiorna costantemente sulle attività di controllo e monitoraggio ambientale da parte di SAVE**. La comunità limitrofa all'aeroporto, in quanto presenta le misure incluse da SAVE nello **Studio di Impatto Ambientale oggi allo studio della Commissione VIA (Valutazione Impatto Ambientale) del Ministero dell'Ambiente che dovrà approvare, per quanto di sua competenza, il Master Plan, prima della definitiva approvazione da parte del Ministero dei Trasporti.** Va sottolineato che soluzioni mitigative e compensative sono state individuate insieme al territorio, attraverso il Gruppo di Lavoro costituito nel 2014 e composto da SAVE e da Enti e Associazioni locali.

La **complessità del percorso approvativo a cui è soggetto il Master Plan** in termini di procedure e realtà coinvolte è resa esplicita nella sezione "soggetti coinvolti", che raggruppa in sottosezioni distinte "Enti e Istituzioni" collegati all'intero **processo approvativo del Master Plan** e "Associazioni e cittadini" che insieme a SAVE compongono il sopra citato Gruppo di Lavoro.

Il team di TSW ha realizzato un impianto informativo e comunicativo usabile ed esteticamente gradevole che asseconda gli obiettivi prioritari del sito modulati per le diverse tipologie di soggetti a cui il sito si rivolge, il tutto in continuità con i canoni web identitari del Gruppo SAVE.

→ VeniceAirport DOCUMENTAZIONE E PRESS KIT CONTATTI

MARCOPOLO DOMANI VENEZIA GUARDA AL MONDO PROGETTO SOSTENIBILITÀ SOGGETTI COINVOLTI NEWS

HOME > SOGGETTI COINVOLTI > ENTI E ISTITUZIONI

Soggetti coinvolti

Masterplan 2021: l'interazione di molteplici soggetti

Enti e Istituzioni

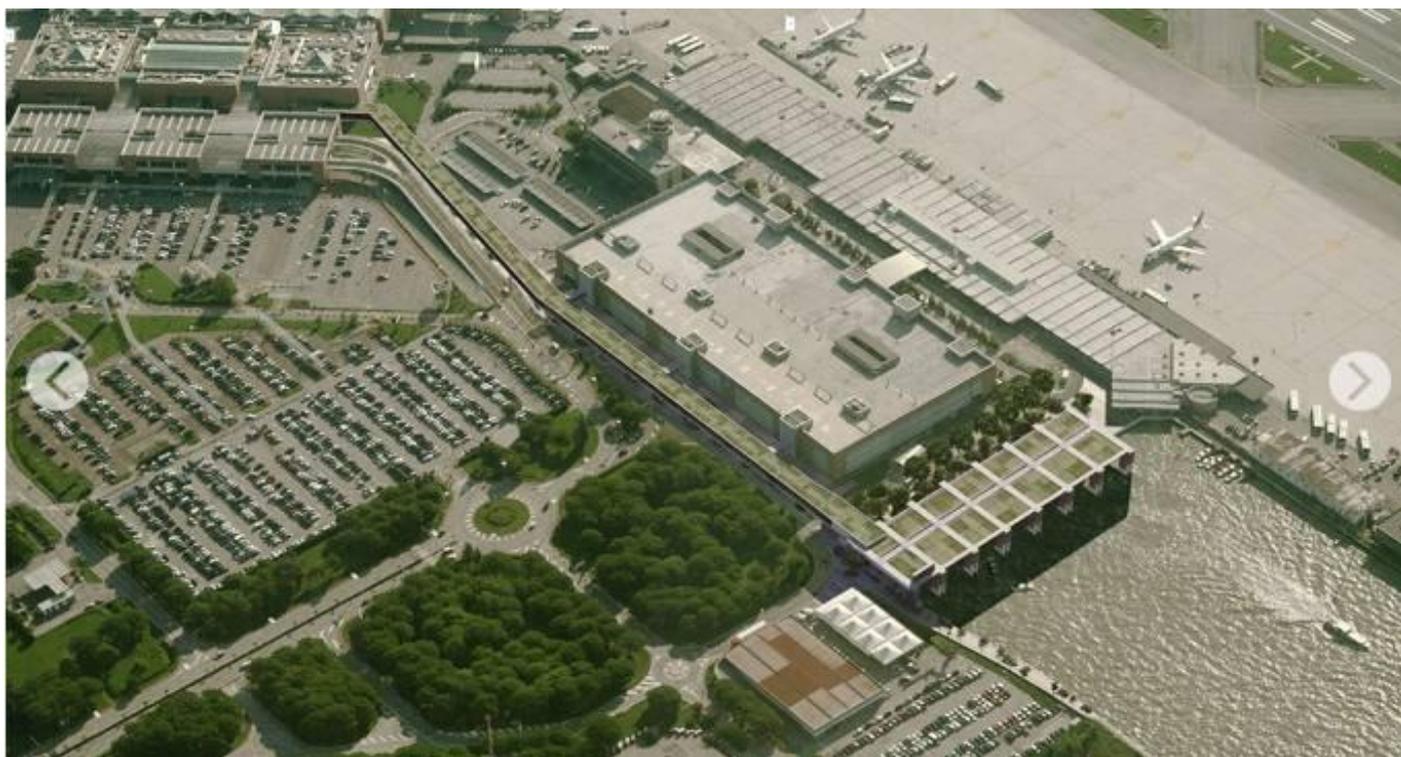
ENTI E ISTITUZIONI

Sono numerosi gli Enti e le Istituzioni che partecipano alla verifica dei contenuti del Masterplan e delle analisi ambientali contenute nello Studio di Impatto Ambientale (SIA)

Enti e Istituzioni - Sono numerosi gli Enti e le Istituzioni che partecipano alla verifica dei contenuti del Masterplan e delle analisi ambientali contenute nello Studio di Impatto Ambientale (SIA)

Se in un comunicato stampa a titolo: **“SAVE S.P.A. - marcopolodomani.it, il nuovo sito con informazioni aggiornate sui progetti di sviluppo dell’aeroporto Marco Polo di Venezia”** del **29 Gennaio 2015**, leggo questa frase: **“Nella sezione “progetto” sono illustrati i principali interventi infrastrutturali previsti nel Master Plan**, in particolare **il moving walkway** di collegamento tra darsena e aerostazione, **l’ampliamento del terminal passeggeri**, la centrale di trigenerazione, **il potenziamento di pista e piazzali**, il futuro polo logistico e il sistema parcheggi” e quest’altra frase leggo poi quest’altro: **“La comunità limitrofa all’aeroporto, in quanto presenta le misure incluse da SAVE nello Studio di Impatto Ambientale oggi allo studio della Commissione VIA (Valutazione Impatto Ambientale) del Ministero dell’Ambiente che dovrà approvare, per quanto di sua competenza, il Master Plan, prima della definitiva approvazione da parte del Ministero dei Trasporti.”**... tra le due affermazioni, a quanto pare c’è una evidente incongruenza, perché il **Moving Walkway**... prima di essere realizzato... va approvato!!!

Se poi, 6 giorni dopo, in data **4 Febbraio 2015** leggo un altro Comunicato Stampa a titolo: **“SAVE S.P.A. - Inaugurati i lavori del Moving Walkway, il percorso pedonale assistito di collegamento tra la darsena e il terminal passeggeri dell’aeroporto Marco Polo di Venezia”** e leggo questa 1^ frase: **“Il lavori del Moving Walkway, il percorso pedonale assistito che collegherà la darsena dell’aeroporto Marco Polo di Venezia con il parcheggio multipiano e il terminal passeggeri, vengono inaugurati ufficialmente nella mattinata odierna**, alla presenza del Presidente di SAVE, Enrico Marchi, e del Direttore Generale di ENAC, Alessio Quaranta” e poi leggo questa 2^ frase: **“L’intervento fa parte del primo blocco di opere previste nel Master Plan dell’aeroporto al 2021, che comprende altri importanti interventi quali l’ampliamento del terminal (Lotto 1), la realizzazione della centrale di trigenerazione e il potenziamento di piste e piazzali”**, posso chiedermi qual è il ruolo di ENAC - in evidente **“Conflitto di Interessi”**, che prima approva il progetto del Moving Walkway, poi lo inserisce nel Master Plan da sottoporre alla Procedura di VIA e quindi poi come **“Proponente”** della Istanza di VIA lo presenta al Ministero dell’Ambiente, ma nel frattempo presenza all’inaugurazione dei lavori del Moving Walkway?

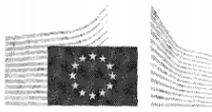


Visto che delle **opere inserite nel Master Plan** - con procedura di VIA in corso - **sono già in corso di realizzazione una serie di interventi** - tra cui il **Moving Walkway** (lavori appena iniziati), il **Piazzale Parcheggi Nord** (i cui lavori sono in corso) e il nuovo **Presidio dei Vigili del Fuoco, la Caserma dei Vigili del Fuoco è la caserma della Guardia di Finanza** - è lecito porsi e porre questa domanda:

“Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell’Aeroporto di Venezia e... iniziarli “prima che sia stato concluso l’iter della procedura di V.I.A.” (tutt’ora in corso) è una evidente violazione della Direttiva V.I.A.?”

Da anni il sottoscritto sostiene che ENAC **non può approvare i Master Plan senza la VAS**, soprattutto se poi con la tecnica del **“Salami Slicing”** ENAC approva singoli progetti senza presentare Istanza di VIA... ed è da anni che **ENAC approva “Contratti di Programma”** per decine e decine di milioni di euro e sempre senza alcuna procedura di VIA e poi con la tecnica del **“Salami Slicing”** ENAC approva singoli progetti.

Chiedere a ENAC se le procedure di VIA adottati dagli Aeroporti siano regolari, **quando è ENAC stessa che come "Proponente" presenta le Istanze di VIA**, credo sia un evidente **"Conflitto d'Interessi"** del quale la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea (*in questi anni di miei segnalazioni*) non ne ha mai tenuto conto, come appare nel testo della lettera ricevuta - relativa alla pratica **EU-Pilot 3720/12/ENVI** - della cui si estraggono brani relativi all'Aeroporto di Venezia, la quale infrastruttura, dal 1999 si è **continuamente ampliato e potenziato senza alcun parere positivo di VIA**.

	COMMISSIONE EUROPEA DIREZIONE GENERALE AMBIENTE Direzione D - Applicazione, governance e semestre europeo ENV.D.2 - Applicazione, politica di coesione e semestre europeo, Gruppo 2 Il Capo Unità
	11 SEP. 2014 Bruxelles, ENV.D.2/MP/vf/EU Pilot 3720/12/ENVI
	Beniamino Sandrini Via del Fante, 21 Caselle di Sommacampagna (VR) ITALIA
	E-mail: beniaminosandrini@virgilio.it
Oggetto:	Pratica CHAP(2011)0398, collegata alla procedura di indagine EU-PILOT 3720/12/ENVI

Nell'ambito dell'indagine in oggetto, i servizi della Commissione hanno chiesto alle Autorità italiane di fornire chiarimenti sull'applicazione della Direttiva VIA ai progetti per l'ampliamento dei succitati aeroporti. Le informazioni inviate sono riportate, in maniera sintetica, nei seguenti paragrafi.

Se ENAC è una Autorità Italiana che fornisce informazioni alla DGA della Commissione Europea, ENAC non può essere la stessa autorità che controlla se gli Aeroporti rispettano la VIA (e la VAS) quando è sempre ENAC che poi presenta - come "Proponente" i progetti da sottoporre alla VIA (e/o i Piani alla VAS).

Con riferimento all'Aeroporto di Venezia, e soprattutto alla luce delle Sue più recenti informazioni inviate l'8/08/2014, l'ENAC ha chiarito quanto segue: il Master Plan dell'Aeroporto di Venezia è stato approvato in linea tecnica dall'ENAC ad ottobre 2012, sviluppato all'orizzonte temporale del 2030. A seguito dell'andamento del traffico registrato negli anni 2012 e 2013, e soprattutto dell'evoluzione delle sue componenti, si è deciso di rivedere il Master Plan approvato nel 2012. La nuova versione, sviluppata su un orizzonte di medio periodo, è stata recentemente approvata tecnicamente dall'ENAC. Su tale ultima versione è in corso di definizione finale lo Studio di Impatto Ambientale e verrà quindi a breve chiesto l'avvio della procedura di V.I.A.

Sugli interventi riportati nel più recente comunicato stampa della SAVE s.p.a., l'ENAC ha chiarito che gli stessi sono opere di completamento, finalizzate principalmente all'ottimizzazione dei livelli di servizio forniti all'utenza e al miglioramento della funzionalità dello scalo. Tali opere non comportano l'aumento della capacità dell'aeroporto. Su tali opere sono state ottenute le relative autorizzazioni ambientali ed urbanistiche a livello locale (Regione Veneto e Provincia di Venezia). Al contrario, le opere che riguardano invece l'aumento della capacità dello scalo, per supportare la crescita del traffico, sono inserite nel succitato Master Plan di medio periodo. Entro il corrente mese di settembre verrà avviata la procedura di V.I.A. e poi quella di conformità urbanistica. Le Autorità italiane hanno inoltre comunicato che dal 2002 in poi non sono state eseguite opere che richiedessero l'avvio di una procedura di VIA.

omississ

Le ricordo ancora che l'obbligo di assicurare il rispetto del diritto ambientale dell'Unione europea da parte delle autorità degli Stati membri spetta in primo luogo alle autorità amministrative o giudiziarie degli stessi Stati. Avvalendosi dei mezzi di tutela disponibili a livello nazionale, i cittadini possono far valere i loro diritti in forma più specifica che attraverso un ricorso alla Commissione europea. Infatti, soltanto i giudici nazionali possono rivolgere ingiunzioni all'Amministrazione o disporre l'annullamento di atti dell'Amministrazione, mentre la Corte di giustizia UE può solo emettere una sentenza di accertamento dell'esistenza di una violazione del diritto ambientale dell'Unione, in seguito alla quale spetta sempre allo Stato membro adottare i provvedimenti necessari a porre fine alla violazione accertata.

Chi stabilisce se un Progetto e/o un Piano deve essere sottoposto a VIA e a VAS... non è l'ENAC che lo decide, ma questo deve essere certificato da una apposita procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA (e/o alla VAS) e dato che siamo in presenza di un Aeroporto... è la Commissione VIA Nazionale.

In merito all'ENAC va ricordato anche quanto questo Ente Pubblico "aveva risposto" in merito alla pratica **EU-Pilot 3720/12/ENVI** (anche inerente l'Aeroporto di Venezia) ed in particolare si evidenzia questa dichiarazione: **"In riferimento al punto 3 della nota prot. 3720/F2/ENVI inviata dalla Comunità Europea si rappresenta che sull'aeroporto di Venezia dal 2002 ad oggi non sono stati eseguiti interventi che necessitano l'avvio della procedura VIA"**.

E perché l'ENAC in questa loro risposta evidenzia **"dal 2002"** quando la Direttiva 97/11/CE, in Italia... è entrata in vigore il **16 Marzo 1999**?

Perché ENAC non rappresenta fedelmente, invece quanto è stato (dalla stessa ENAC autorizzato) e cioè **tutti gli interventi realizzati all'Aeroporto di Venezia... dal 16.3.1999... ad oggi?**

ENAC
Protocollo del 10/09/2012
0115098/CTR

Direzione Centrale
Infrastrutture Aeroporti

Al
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
fax 0657223040

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E. prot. DVA - 2012 - 0821762 del 12/09/2012

e p.c.:

Al
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per gli Aeroporti e il Trasporto Aereo
Viale dell'Arte, 16
00144 Roma

Alia
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per le Politiche Europee
Struttura di Missione per le Procedure di Infrazione
Piazza Nicosia, 20
00186 Roma

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
11 SET. 2012
DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Oggetto: Risposta al caso EU Pilot 3720/12/ENVI - Aeroporti italiani
Applicazione direttiva VIA n. 2011/92/UE (ex Direttiva 85/337/CEE)

3. Aeroporto di Venezia.

- Il processo di elaborazione del Master Plan dell'aeroporto di Venezia Tessera avviato nel 2008 non è pervenuto alla definizione finale. In quanto il ruolo dello scalo nell'ambito della rete nazionale è significativamente cambiato nel corso degli ultimi anni. La versione definitiva del Master Plan, che ha recepito le nuove prospettive di sviluppo dello scalo, è in fase di istruttoria finale da parte di questa Direzione Centrale che prevede di dare luogo all'approvazione tecnica entro la fine del corrente mese. Successivamente si darà avvio alla procedura V.I.A..
- In riferimento al punto 3 della nota prot. 3720/F2/ENVI inviata dalla Comunità Europea si rappresenta che sull'aeroporto di Venezia dal 2002 ad oggi non sono stati eseguiti interventi che necessitassero l'avvio della procedura VIA.

In merito alla **"Inaugurazione"** della **Nuova Aerostazione** avvenuta nel **luglio 2002** ricordiamo un Comunicato Stampa: **"Progettata per 6,5 milioni di passeggeri con una superficie di circa 60.000 mq"** - **"costo complessivo si aggira intorno a 110 milioni di euro"** - **"Anche i parcheggi aeromobili saranno incrementati con la realizzazione di 10 nuovi parcheggi che verranno attivati contestualmente all'apertura della nuova aerostazione portando così a 38 il numero complessivo (a fronte degli attuali 28)"**.

ARCHIVIO DOCUMENTI

CONTATTI

LAVORA CON NOI

FEED RSS

ITA

IL GRUPPO

GOVERNANCE

INVESTOR RELATIONS



HOME » INVESTOR RELATIONS » COMUNICATI STAMPA

Investor relations

Profilo societario

Strategia

PROCEDE IL CONTO ALLA ROVESCIA PER L'APERTURA DELLA NUOVA AEROSTAZIONE DELL'AEROPORTO DI VENEZIA

www.grupposave.it/cs/17590/procede-il-conto-alla-rovescia-per-lapertura-della-nuova-aerostazione-dellaeroporto-di-venezia.html

Nella mattinata odierna il cantiere della nuova infrastruttura è stato visitato dal Direttore Generale di ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile), Pierluigi Di Palma, accompagnato dal direttore dell'aeroporto di Venezia, Valerio Bonato, e dal Presidente di SAVE, Enrico Marchi, per una verifica dello stato di avanzamento dei lavori. Il Direttore ha manifestato il suo apprezzamento per questa importante opera, il cui **costo complessivo si aggira intorno a 110 milioni di euro**.

Durante la visita sono state illustrate dallo staff di SAVE, di ENAC e dai progettisti le **principali caratteristiche dell'aerostazione**. **Progettata per 6,5 milioni di passeggeri con una superficie di circa 60.000 mq, la nuova aerostazione** rispecchia l'unicità del contesto ambientale ed edilizio in cui sorge e presenta soluzioni architettoniche strettamente legate alla tradizione edilizia veneziana ed in particolare all'Arsenale.

...omississ...

Anche i **parcheggi aeromobili saranno incrementati** con la realizzazione di **10 nuovi parcheggi** che verranno attivati contestualmente all'**apertura della nuova aerostazione** portando così a **38 il numero complessivo** (a fronte degli attuali 28).

...omississ...

Al termine della visita il Presidente ha confermato all'avvocato Di Palma che l'**apertura della nuova aerostazione potrà avvenire**, come previsto, entro il **prossimo mese di giugno**.

Nel frattempo, sono già stati ultimati il **nuovo hangar** per il ricovero aeromobili ed il **nuovo cargo building**.

REALIZZAZIONE DELLA NUOVA AEROSTAZIONE MARCO POLO DI VENEZIA — TESSERA

Completamento
SAVE AEROPORTI DI VENEZIA — GRANDI LAVORI FINCOBIT S.p.A.

Localizzazione
Tessera — Venezia

Attività svolta
Progettazione esecutiva/costruttiva delle opere strutturali

Progetto delle strutture
Ing. Massimo Guarni - Ing. Sergio Gaudiano - Ing. Luciano Gioacchini

Progetto architettonico e Direzione dei Lavori
Arch. Giampaolo Mar

Descrizione

Progettata per 6,5 milioni di passeggeri e per una superficie complessiva di circa 60.000 mq, la nuova aerostazione è parte di un ampio investimento nella struttura aeroportuale.

L'unicità del contesto ambientale ed edilizio in cui sorge la struttura, ha portato ad adottare una soluzione architettonica rispettosa dell'ambiente circostante e stratificata legata alla tradizione edilizia veneziana.

L'idea progettuale è nata dalla necessità di esplicitare nell'immagine architettonica riferimenti formali all'architettura dei manufatti industriali e civili di Venezia e della terraferma, in particolare dell'arsenale di Venezia.

Caratterizzata da ampiezze vetrate che consentono la vista della laguna, da migliaia di punti luce, i cui riflessi richiamano quelli dei palazzi veneziani che si specchiano nell'acqua, la nuova aerostazione rappresenta la "porta sul mondo" indispensabile a Venezia e al Veneto.

Gli spazi sono all'altezza delle più moderne e sofisticate tecnologie soprattutto sul versante sicurezza. Ad esempio, la macchina che porta i bagagli dal check-in all'aereo è in grado di eseguire quattro controlli automatici (in aggiunta a quelli manuali) su ogni valigia. Inoltre, sono operative 200 telecamere in tutto lo scalo e un sofisticato centro di controllo.

La nuova aerostazione fa parte di un progetto di infrastruttura che culminerà con la cosiddetta Venice Gateway, la "Porta di Venezia", progettata dall'architetto statunitense Frank O. Gehry.

Il terminal è stato realizzato in cinque anni, per un totale di circa 3,5 milioni di ore lavorative con una squadra di oltre 5000 persone ad un investimento superiore a 110 milioni di euro.

Il sistema costruttivo delle strutture si compone dei seguenti elementi principali:

- Fondazioni costituite da pilati e zattone su pali di fondazione ø800 e 1000 di profondità 27 metri. La trivellazione dei pali è stata eseguita con fessile di lunghi bentoniti;
- Solai di piano terra realizzati con lastre alveolari solette su travi di fondazione tra i pilati;
- Solai in elevazione realizzati con travi tipo Rap e solai in cemento armato a nervatura incrociata;
- Solai dei piani ammassati (inseriti nella variante generale di ampliamento) realizzati con una doppia orditura di travi in acciaio con lamiera graticata e getto di completamento;
- Copertura costituita da capriate di luce 12 x 24 metri realizzate sia in acciaio che in legno lamellare.
- Corpi solette in cemento armato collegati alla struttura;
- Torri finger realizzati in cemento armato con fondazione a pianta ottagonale fondata su pali ø800;
- Finger costituiti da una struttura in acciaio a doppia parete reticolare di luce variabile da 30 a 35 metri.

Importo delle opere strutturali
€ circa 30.000.000

Dati dimensionali
Capacità: 6.500.000 di passeggeri/anni;
Superficie complessiva: 60000 mq

Cronologia
1998-2001: progetto esecutivo e realizzazione
Luglio 2002: inaugurazione opera



www.sbgep.com/wp-content/uploads/2011/05/venezia1.pdf

DESCRIZIONE DELLE OPERE - FOTO DURANTE LA COSTRUZIONE E STATO ATTUALE

SBG&Partners
biggiguerrini ingegneria s.p.a.

STUDIO ASSOCIATO BIGGI GUERRINI
LINEE ENR 9000/9001

[http://archiviostorico.corriere.it/2002/luglio/06/Venezia nuovo aeroporto stile Serenissima co_0_0207062318.shtml](http://archiviostorico.corriere.it/2002/luglio/06/Venezia_nuovo_aeroporto_stile_Serenissima_co_0_0207062318.shtml)

Come riportato in questo articolo del Corriere della Sera, del 6 Luglio 2002 a titolo: **“Venezia, nuovo aeroporto in stile Serenissima”** con sottotitolo: **“Stamattina l' inaugurazione.”** evidenziamo questi paragrafi: **“Il nuovo aeroporto di Venezia, che verrà inaugurato questa mattina dal ministro dei lavori pubblici, Pietro Lunardi, sarà così: un mix di tecnologie avanzate e tradizione. Progettato dall'architetto Gianpaolo Mar, è costato cinque anni di lavoro e 110 milioni di euro, ed è pronto ad accogliere fino a sei milioni e mezzo di passeggeri all' anno, due milioni in più di quelli transitati nel 2001, consolidando il ruolo del «Marco Polo» come il terzo scalo in Italia, dopo Roma e Milano”.**

Arrivando alla conclusione di questa segnalazione, se in data **04.02.2015** leggo un Comunicato Stampa a titolo: **“SAVE S.P.A. - Inaugurati i lavori del Moving Walkway, il percorso pedonale assistito di collegamento tra la darsena e il terminal passeggeri dell'aeroporto Marco Polo di Venezia”...**

... e leggo questa 1^ frase: **“Il lavori del Moving Walkway, il percorso pedonale assistito che collegherà la darsena dell'aero-porto Marco Polo di Venezia con il parcheggio multipiano e il terminal passeggeri, vengono inaugurati ufficialmente nella mattinata odierna, alla presenza del Presidente di SAVE, Enrico Marchi, e del Direttore Generale di ENAC, Alessio Quaranta”...**

... e poi leggo questa 2^ frase **“L'intervento fa parte del primo blocco di opere previste nel Master Plan dell'aeroporto al 2021, che comprende altri importanti interventi quali l'ampliamento del terminal (Lotto 1), la realizzazione della centrale di trigenerazione e il potenziamento di piste e piazzali”...**

... posso chiedermi **qual è il ruolo di ENAC** - in evidente **“Conflitto di Interessi”**... nell'Istanza di VIA?

... ENAC che prima approva il progetto del **Moving Walkway**, poi lo inserisce nel Master Plan... che sempre ENAC si approva senza sottoporlo alla Procedura di VAS...

... ENAC che poi avalla tutta la documentazione del Master Plan per attivare la **Procedura di VIA**...

... ENAC che poi, come **“Proponente”** della Istanza di VIA lo presenta al Ministero dell'Ambiente, ma durante la procedura di VIA, nel frattempo iniziano i lavori di progetti già inseriti nel Master Plan.

... ENAC sempre ENAC che mentre la procedura di VIA è ancora in corso presenza all'inaugurazione dell'inizio dei lavori del Moving Walkway (oltre ai lavori già iniziati del Piazzale Nord??

Se ora torniamo sul sito web: www.marcopolodomani.it e clicchiamo su “**SOGGETTI COINVOLTI**” appare questa pagina, presentata con questo titolo: “**Masterplan 2021: l'interazione di molteplici soggetti**” e con questo sottotitolo: “**Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell’Aeroporto di Venezia e... iniziarli “prima che sia stato concluso l’iter della procedura di V.I.A.” (tutt’ora in corso) è una evidente violazione della Direttiva V.I.A.?”**

<http://www.marcopolodomani.it/soggetti-coinvolti/masterplan-2021-linterazione-di-molteplici-soggetti.html>



HOME » SOGGETTI COINVOLTI » MASTERPLAN 2021: L'INTERAZIONE DI MOLTEPLICI SOGGETTI

Soggetti coinvolti

Masterplan 2021: l'interazione di molteplici soggetti

Enti e Istituzioni

Associazioni e cittadini

MASTERPLAN 2021: L'INTERAZIONE DI MOLTEPLICI SOGGETTI

L'avvio della procedura autorizzativa dello Studio di Impatto Ambientale collegato al Masterplan 2021 è avvenuta in un lungo e complesso percorso di analisi e confronti con Enti, Istituzioni e Associazioni di cittadini.

In questa sezione del sito web di SAVE SpA www.marcopolodomani.it è riportata questa immagine, che a parere di quanto qui dimostrato, “**sembirebbe**” che **solo dopo che sono terminati i punti 4** (Valutazione di Impatto Ambientale), **i punti 5** (Conformità Urbanistica) e **i punti 6** (approvazione del Masterplan), ripeto... “**sembirebbe**” che **solo dopo si possano iniziare i lavori delle opere e gli interventi** come questi sono stati inseriti e previsti nel Master Plan, ad oggi, **ancora in fase di istruttoria della procedura di VIA.**



A supporto di questa sovrastante immagine, sul sito web di SAVE SpA sono riportate queste altre frasi:

Il **Masterplan 2021, per i contenuti progettuali che presenta e per la sua prossimità ad aree tutelate, è soggetto a diverse procedure**, in particolare:

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) di competenza statale (*ex Parte Seconda del D.Lvo n. 152/06 e ss.mm.ii., allegato II “Progetti di competenza statale”, punto 10 “[...] aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1500 metri di lunghezza” e art. 8 c. 4 del DPCM 27.12.1988*), che costituisce lo strumento per individuare, descrivere e valutare gli effetti diretti ed indiretti di un progetto sulla salute umana e su alcune componenti ambientali quali la fauna, la flora, il suolo, le acque, l’aria, il clima, il paesaggio e il patrimonio culturale e sull’interazione fra questi fattori e componenti.

Valutazione di incidenza (ex art. 5 DPR 357/1997) per la valutazione degli effetti su habitat e specie presenti nei Siti della Rete Natura 2000 limitrofi all'aeroporto.

Autorizzazione paesaggistica (ex artt. 146-147 D.Lvo 42/04) in quanto l'aeroporto si trova in area di vincolo paesaggistico.

Verifica preventiva dell'interesse archeologico (ex L. 109/2005, artt. 95-96 D.Lvo 163/2006 e ss.mm.ii.) in quanto l'aeroporto si trova in area di vincolo archeologico.

Conformità urbanistica

Il DPR 18 aprile 1994, n.383, recante la disciplina regolamentare dei procedimenti di localizzazione delle opere d'interesse statale, stabilisce che l'accertamento di conformità alle prescrizioni delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi di questa categoria di opere pubbliche è fatto dallo Stato, per il tramite del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti d'intesa con la Regione interessata.

L'ottenimento della conformità urbanistica quindi conclude le procedure autorizzative necessarie per il Master Plan 2021.

Visto come si conclude questa pagina, **se è l'ottenimento della conformità urbanistica che concluderebbe le procedure autorizzative del Master Plan...** come mai sono in corso di realizzazione alcuni interventi?

→ VeniceAirport DOCUMENTAZIONE E PRESS KIT CONTATTI

MARCOPOLO DOMANI
VENEZIA GUARDA AL MONDO

PROGETTO ▾ SOSTENIBILITÀ ▾ SOGGETTI COINVOLTI ▾ NEWS

HOME » DOCUMENTAZIONE E PRESS KIT

DOCUMENTAZIONE E PRESS KIT

In questa sezione Gruppo Save mette a disposizione tutti i documenti ufficiali relativi al progetto di sviluppo dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia.

FILTRA PER ANNO

TUTTI ▾

FILTRA RISULTATI

20/01/2015

Aeroporto di Venezia – Masterplan 2021 – Rapporto CENSIS

SCARICA IL PDF "AEROPORTO DI VENEZIA - MASTERPLAN 2021 - RAPPORTO CENSIS.PDF"

20/01/2015

Aeroporto di Venezia – Masterplan 2021 – Studio di Impatto Ambientale

SCARICA IL PDF "SINTESI NON TECNICA.PDF"

SCARICA IL PDF "QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE.ZIP (314MB)"

SCARICA IL PDF "QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE.ZIP (15,7MB)"

SCARICA IL PDF "QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.ZIP (20,3MB)"

20/01/2015

Aeroporto di Venezia - Masterplan 2021 – Dettaglio progetti

SCARICA IL PDF "AMPLIAMENTO AEROSTAZIONE (219MB)"

SCARICA IL PDF "POTENZIAMENTO PISTA E PIAZZALI (148MB)"

SCARICA IL PDF "MOVING WALKWAY E PORTA D'ACQUA (262MB)"

SCARICA IL PDF "SISTEMA DI PARCHEGGI (504MB)"

SCARICA IL PDF "POLO LOGISTICO.PDF"

SCARICA IL PDF "CENTRALE DI TRIGENERAZIONE (44,4MB)"

Secondo quanto riportato nella pagina precedente nel capitolo ad oggetto: “**Aeroporto di Venezia - Masterplan 2012 - Dettaglio progetti**”, tra i progetti previsti ci sarebbe il “**Moving Walkway e Porta d’Acqua**” come sarebbe confermato anche dalla lettura della pagina 107 della Relazione Tecnica come questa è stata inviata al Ministero dell’Ambiente... per essere sottoposta a Procedura di VIA.

Landside

Il terminal attuale viene ampliato con la 1° fase d’intervento (lotto 1): i cortili esistenti vengono coperti e climatizzati, e l’attuale *forecourt* diventa parte della sala partenze.

Viene realizzato il Moving Walkway, collegamento pedonale automatizzato tra la darsena e il terminal; insieme, viene realizzata la nuova copertura della darsena e la sistemazione delle aree scoperte accessorie, per l’accoglienza dei passeggeri.

Vengono realizzati due nuovi edifici in area cargo, ad uso degli spedizionieri e degli uffici della Dogana, che devono essere riprotetti a causa dei lavori di ampliamento del terminal passeggeri; i due edifici hanno affaccio diretto sul piazzale aeromobili. Vengono completati i lavori della nuova autorimessa per i mezzi di rampa vicino all’aviazione generale.

Viene realizzata la nuova centrale di trigenerazione e nuovo cunicolo tecnologico di alimentazione del terminal ampliato.

Saranno in fase di realizzazione, e saranno disponibili nella fase successiva, alcuni parcheggi a raso a soddisfacimento del fabbisogno.

Sono completate le due rotatorie ANAS su SS Triestina (oggi i lavori sono in corso), che miglioreranno sensibilmente la viabilità di accesso all’aeroporto.



Layout al 2016 – estratto tav 8.1

CONCLUSIONI:

Visto che delle opere già inserite nel Master Plan - con procedura di VIA aperta - sono già in corso di realizzazione una serie di interventi - tra cui il **Moving Walkway** (lavori appena iniziati), il **Piazzale Parcheggi Nord** (i cui lavori sono in corso) e il nuovo **Presidio dei Vigili del Fuoco, la Caserma dei Vigili del Fuoco è la caserma della Guardia di Finanza** (i cui lavori sono in corso) - è lecito porsi e porre questa domanda: *“Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell’Aeroporto di Venezia e... iniziarli “prima che sia stato concluso l’iter della procedura di V.I.A.” (tutt’ora in corso) è una evidente violazione della Direttiva V.I.A.?”*.

Da anni il sottoscritto sostiene che ENAC non può approvare i Master Plan senza la VAS, soprattutto se poi con la tecnica del “**Salami Slicing**” ENAC approva singoli progetti senza presentare Istanza di VIA... ed è da anni che ENAC approva “Contratti di Programma” per decine e decine di milioni di euro e sempre senza alcuna procedura di VIA e poi con la tecnica del “**Salami Slicing**” ENAC approva singoli progetti.

Chiedere a ENAC se le procedure di VIA adottati dagli Aeroporti siano regolari, quando è ENAC stessa che come “Proponente” presenta le Istanze di VIA, credo sia un evidente “Conflitto d’Interessi” del quale aspetto la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea (in questi anni di segnalazioni) non ne ha mai tenuto conto e, a quanto pare, di questa “anomala procedura” nemmeno il Ministero dell’Ambiente non ha mai esaminato con attenzione “come ENAC approva a autorizza lavori” a seguito di Master Plan e/o di Contratti di Programma che sono approvati da ENAC senza alcuna procedura di VAS.

Visto quanto accaduto e visto quanto starebbe ancora accadendo all’Aeroporto di Venezia, parrebbe che alla Istanza di VIA in corso, dovrebbe essere predisposta e allegata una tabella che illustri nei dettagli e con una adeguata “documentazione descrittiva”, quali opere e quali interventi sono stati realizzati all’Aeroporto di Venezia a partire dal 16.03.1999 e/o quali interventi... sono in corso di realizzazione.

Tutto ciò premesso, alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea... SI CHIEDE:

Visto che ENAC approva “Master Plan Aeroportuali” e “Contratti di Programma” - che a parere del sottoscritto dovrebbero essere, almeno, sottoposti a Verifica di Assoggettabilità alla V.A.S. - e visto che ENAC dopo queste approvazioni - con la tecnica del “Salami Slicing” - approva dei singoli progetti inseriti in detti Piani e Programmi... senza alcuna sottoposizione a VIA, si chiede alla DGA della CE di verificare il ruolo dell’Autorità Italiana individuata in ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile se questa nel suo agire abbia da violare la Direttiva VAS?

Visto che ENAC, in qualità di “Proponente” delle “Istanze di VIA” per i Piani di Sviluppo Aeroportuali risulta essere in evidente “Conflitto d’Interesse”, si chiede alla DGA della CE di verificare il ruolo dell’Autorità Italiana individuata in ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile se questa nel suo agire abbia da violare la Direttiva VIA?

Visto che ENAC, nonostante sia il “Proponente” di una Istanza di VIA - nello specifico caso relativo all’Aeroporto di Venezia - si chiede alla DGA della CE di verificare il ruolo dell’Autorità Italiana individuata in ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile al fine di accertare se: **Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell’Aeroporto di Venezia e... iniziarli “prima che sia stato concluso l’iter della procedura di V.I.A.” (tutt’ora in corso) è una evidente violazione della Direttiva V.I.A.?**

Tutto ciò premesso, alla Direzione Generale VIA e VAS del Ministero dell’Ambiente... SI CHIEDE:

Visto che ENAC, nonostante sia il “Proponente” di una Istanza di VIA - nello specifico caso relativo all’Aeroporto di Venezia - si chiede alla Direzione Generale Valutazione Impatto Ambientale del Ministero dell’Ambiente di verificare il ruolo dell’Autorità Italiana individuata in ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile al fine di accertare se: **Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell’Aeroporto di Venezia e... iniziarli “prima che sia stato concluso l’iter della procedura di V.I.A.” (tutt’ora in corso) è una evidente violazione della Direttiva V.I.A.?**

Tutto ciò premesso, al Commissario Straordinario del Comune di Venezia... SI CHIEDE:

Visto che ENAC, nonostante sia il “Proponente” di una Istanza di VIA - nello specifico caso relativo all’Aeroporto di Venezia - si chiede al Commissario Straordinario del Comune di Venezia di verificare il ruolo dell’Autorità Italiana individuata in ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile al fine di accertare se: **Iniziare i lavori di opere che sono previste nel Master Plan dell’Aeroporto di Venezia e... iniziarli “prima che sia stato concluso l’iter della procedura di V.I.A.” (tutt’ora in corso) è una evidente violazione della Direttiva V.I.A.?** e si chiede, altresì, quali azioni il Comune di Venezia intenda attivare - immediatamente - al fine che sia rispettata la Direttiva VIA, visto che l’Istanza di VIA è ancora in corso?

In attesa di un cortese cenno di riscontro, si porgono distinti saluti.

Un cittadino “nativo” di Caselle:

Beniamino Sandrini

beniamino.sandrini@postacertificata.gov.it