



Venezia, 13-11-2013

nr. ordine 2159

Prot. nr. 212

All'Assessore Andrea Ferrazzi

e per conoscenza

Al Presidente del Consiglio comunale

Al Sindaco

Al Capo di Gabinetto del Sindaco

Ai Capigruppo Consiliari

Al Vicesegretario Vicario

INTERROGAZIONE

Oggetto: incredibili ritardi nell'esecuzione dell'Accordo di Programma relativo agli interventi nell'area Gazzera-Marzenego a servizio della futura fermata di via Olimpia del SFMR

Tipo di risposta richiesto: scritta

Premesso che

in data 14 gennaio 2005 è stato sottoscritto un Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 34 D.Lgs. n. 267/2000 (TUEL), tra Regione Veneto, Comune di Venezia, Consorzio di Bonifica Dese-Sile, Agenzia del Demanio e Società delle Autostrade Venezia e Padova S.p.A. riguardante vari interventi nell'area di Gazzera-Marzenego, con contestuale variante al PRG vigente;

gli interventi approvati consistono nella realizzazione della nuova viabilità carrabile di collegamento tra via Castellana e via Brendole e di accesso al parcheggio annesso alla fermata SFMR di Piazzale Olimpia, con relativi marciapiedi, pista ciclabile e verde di arredo e l'adeguamento del ponte sul fiume Marzenego;

alla Regione Veneto ed alla parte pubblica spettano consistenti opere, quali sovrappassi ciclopedonale e marciapiedi, sottopasso carrabile e marciapiede e pista ciclabile, verde pubblico attrezzato ed altri standard di urbanizzazione secondaria, parcheggi e percorsi pubblici complementari al SMFR (vedi tavola P04 09), mentre al privato competono sostanzialmente le sole opere di urbanizzazione primaria, peraltro funzionali ai suoi interventi edificatori. Il tutto come da PRU (Piano di Recupero Urbano) ivi previsto, come da protocollo d'intesa del 28 maggio 1999, sottoscritto tra Comune e i vari proprietari di aree ricadenti nell'ambito interessato;

l'art. 3 comma 1 dell'Accordo di Programma, sopra ricordato, prevede che il Comune provveda, entro tre mesi dalla pubblicazione sul BUR (bollettino n. 50 del 17.06.2005) del relativo decreto regionale di approvazione, ad adempiere alla stipula della convenzione con i privati per attuare quanto fissato nell'Accordo;

visto che

il Comune di Venezia, almeno inizialmente, si è fatto parte diligente ed ha convocato le controparti per la firma del contratto ma ad ogni incontro i privati, riuniti nel "Consorzio del Parco del Marzenego", hanno cercato di rimandare la decisione e prendere tempo al solo fine di far accettare da Comune e Regione un'integrazione al progetto, ovvero un nuovo collegamento tra la nuova fermata SFMR di via Olimpia e la Tangenziale di Mestre, con conseguenti modifiche alla rotatoria, al solo fine di rendere maggiormente accessibile il maxi complesso alberghiero che si prospetta in quella zona e incrementare ulteriormente a proprio vantaggio il già esuberante ristoro economico collegato alle trasformazioni. E ciò, ponendo, in modo inaccettabile, tale richiesta come condizionante la vera e propria stipula della convenzione la quale risulta infatti, ad oggi, mai firmata;

già un'interpellanza al Sindaco, la n. 734 del 8/2/2007, evidenziava il ritardo di attuazione delle previsioni pubbliche e l'allora assessore all'Urbanistica, nella risposta del 12.04.2007, indicava in "due o tre mesi" il tempo necessario per pervenire alla firma della convenzione;

l'Avvocatura Civica dell'amministrazione comunale scrive, recentemente (il 8 ottobre 2013), ai privati attuatori per concedere loro un'ulteriore dilazione massima di 30 giorni per convocare direttamente il Comune davanti ad un notaio e firmare la convenzione;

considerato infine che

la scelta dell'amministrazione comunale di "allungare il brodo" per ben otto anni senza fare, sostanzialmente, alcunché per sbloccare il nodo della Gazzera è piuttosto emblematica: si è rinviata qualsiasi decisione al fine di non "disturbare" i privati nei loro affari immobiliari e così facendo è stata ritardata la realizzazione, veloce e importante per i cittadini, della fermata SFMR di Mestre-Centro;

sotto il profilo urbanistico, l'area in esame è stata riclassificata dall'Accordo di Programma da originaria C2RS 78 a Programma di Recupero Urbano. Ai sensi dell'art. 15.2 NTSA della vigente variante al PRG, sono "zone per attrezzature

e spazi pubblici in cui è ammissibile anche l'eventuale edificazione privata; in tali zone a destinazione pubblica, e privata eventuale, le attrezzature pubbliche da realizzare sono specificate negli elaborati di progetto". Insomma dovrebbero prima trovare collocazione e attuazione gli elementi d'interesse pubblico (la stazione, i parcheggi al suo servizio, il Parco del Marzenego) ma, in realtà, si predilige le cubature private, peraltro cospicue subordinando a queste ultime la realizzazione di tutto il resto;

le previsioni insediative pari a 41.375 mq di SLP (a destinazione residenziale per $\frac{3}{4}$ e alberghiero-commerciale per il restante $\frac{1}{4}$), ovvero oltre 124 mila metri cubi di volumi (approssimativamente, 350 appartamenti per circa 800 nuovi abitanti teorici, circa 1.300 reali, un supermercato da 2.000 mq e un albergo con 100 nuove camere) da localizzare in aree agricole e quindi in evidente contraddizione con tutta la (finta) retorica sulla riduzione del consumo di suolo;

secondo una denuncia fatta dall'ANCE provinciale, associazione dei costruttori, vi erano circa 12.000 alloggi invenduti nel 2010, di cui 3.000 solo a Mestre e Marghera e altre 2.600 abitazioni risultavano invendute tra Marcon e Quarto D'Altino. Ovviamente, con la pesante crisi economica, la situazione per il settore immobiliare non è certo migliorata. E tutto questo poi in una situazione di sostanziale stasi demografica, se non di decrescita: gli abitanti del Comune di Venezia sono, ad oggi, 266.664 (nel 2003 erano 271.663 e nel 1999, post separazione da Cavallino-Treporti, erano 277.305);

lo strumento urbanistico vigente deriva ancora dalla Variante per la Residenza per la Terraferma, approvata con delibera di CC n. 5 del 13 e 14.01.1995. In pratica, quindi, la previsione del PRG, finora rimasta inattuata, ha raggiunto quest'anno la piena maturità (!);

vi è un consolidato orientamento giurisprudenziale secondo cui "il Comune può sempre esercitare lo ius variandi, riesaminando e rideterminando la precedenti valutazioni anche se assunte mediante convenzione di lottizzazione. Le convenzioni urbanistiche devono sempre considerarsi "rebus sic stantibus", con la conseguenza che l'Amministrazione, in presenza di un interesse pubblico sopravvenuto, può legittimamente introdurre nuove previsioni, non sussistendo, in presenza di diverse esigenze, preclusioni a nuovi interventi, atteso che lo ius variandi relativo alle prescrizioni di piano regolatore generale include anche uno ius poenitendi relativo a vincoli precedentemente assunti, rispetto ai quali il Comune non può ritenersi permanentemente vincolato in ragione della presenza di una convenzione di lottizzazione (ex multis, Cons. Stato, sez. IV, 29 luglio 2008, n. 3766; sez. IV, 31 gennaio 2005, n. 222; sez. IV, 25 luglio 2001, n. 4073; sez. IV, 17 ottobre 1996 n. 1116)" e nel caso in esame non si è nemmeno giunti alla stesura della convenzione;

premesse e considerato tutto quanto sopra,
si chiede:

1. di conoscere le motivazioni che hanno spinto l'amministrazione comunale a lasciar trascorrere, del tutto inerte, ben otto anni dalla data di pubblicazione dell'Accordo di Programma nel BUR, rinviando così la realizzazione dell'importante fermata del SFMR di Mestre-Centro;

2. di valutare se sussistono responsabilità tecniche, oltre a quelle politiche, del personale dirigenziale del Comune di Venezia per questa prolungata inerzia;

3. di valutare la possibilità concreta per il Comune di recedere dal Protocollo d'Intesa stipulato, in data 28 maggio 1999 con i privati proprietari delle aree coinvolte nel PRU, per l'inadempimento altrui. In tale documento si specifica infatti che "le ditte si impegnano a avviare la realizzazione dell'edificazione di sua pertinenza nel termine di un anno dall'efficacia del PRU". Si svincolerebbe così la realizzabilità degli interventi pubblici, già programmati e che peraltro, con modeste integrazioni, diverrebbero totalmente autonomi e funzionali dagli interessi privati interferenti;

4. di valutare seriamente infine l'opportunità, nonché la necessità, di procedere ad una nuova variante al PRG (ora PAT) finalizzata a un deciso ridimensionamento delle incredibili previsioni urbanistiche per evidente inutilità e improponibilità delle stesse rispetto alla domanda del mercato immobiliare, nonché per evidente contrasto con la politica, più "strombazzata" che reale, di tutela ambientale e di riduzione del consumo di suolo agricolo. Tale provvedimento dovrebbe assumere peraltro carattere generale, onde evitare disparità di trattamento tra cittadini, e quindi coinvolgere tutte le aree inquadrare come C2RS.

A tale ultimo proposito, si chiede di fornire un elenco succinto di tutte le aree contraddistinte in tal modo nel PRG con indicazione precisa della loro estensione e delle cubature ivi previste, distinte per tipologia;

5. di considerare infine, una volta modificato il PRG, l'opzione dell'esproprio limitatamente alle aree necessarie all'infrastruttura ferroviaria e al progetto di fitodepurazione/riqualificazione del fiume Marzenego.

Gian Luigi Placella