



Venezia, 23-05-2014

nr. ordine 2535  
Prot. nr. 124

Al Sindaco Giorgio Orsoni

**e per conoscenza**

Al Presidente del Consiglio comunale

Al Capo di Gabinetto del Sindaco

Ai Capigruppo Consiliari

Al Vicesegretario Vicario

## INTERROGAZIONE

**Oggetto:** Le varie posizioni personali del Sindaco sulla questione Grandi Navi

**Tipo di risposta richiesto:** scritta

Premesso che:

- Il transito delle grandi navi crocieristiche lungo il Canale portuale ed il Bacino di San Marco ha già assunto grande valenza internazionale per il valore che viene riconosciuto a livello mondiale alla Città di Venezia.
- La questione legata al traffico delle grandi navi crocieristiche all'interno della Laguna di Venezia, già affrontata dal Consiglio Comunale attraverso lo strumento di programmazione urbanistica PAT, necessita di una approfondita riflessione che porti ad individuare una soluzione in grado di tutelare la salute dei Cittadini e la grande valenza monumentale della Città, ma che sappia anche rapportarsi in modo organico con la necessità di non intaccare il delicato equilibrio idromorfologico lagunare e non aumentare il grado di incidenza delle acque alte, attraverso il coinvolgimento e il confronto con la Cittadinanza.
- Tale confronto, in considerazione della grande valenza della questione deve essere a carico delle Entità Stato, Regione, Comune e deve poter contare sulla massima trasparenza sulle azioni degli Enti coinvolti e sulla divulgazione dei dati.
- Dovranno essere affrontati tutti i parametri ambientali e socio-economici legati all'attività crocieristica per individuare quale delle soluzioni proposte sino ad oggi sia la soluzione migliore (od obbligata) in termini di impatto ambientale, costi, tempi di realizzazione, funzionalità cogliendo l'occasione per una valutazione sulle soglie di carico massimo turistico complessivo e di quello crocieristico sostenibili per la città di Venezia.
- Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) adottato dalla Giunta Regionale prevede all'art. 39 delle Norme Tecniche che la portualità veneziana debba essere oggetto di una pianificazione strategica al fine di coordinare salvaguardia e sviluppo portuale, mediante intesa tra Regione, Autorità Portuale e Comuni interessati; ma nulla tuttavia è stato avviato al riguardo;

Premesso, inoltre, che:

- Mercoledì 21 maggio, ospite del Gruppo Misto, in Comune di Venezia l'On. Cesare De Piccoli ha rivelato una ulteriore sconvolgente anomalia del percorso burocratico dei vari progetti presentati per individuare l'alternativa al passaggio delle grandi navi per il Bacino di San Marco.
- L'anomalia è rappresentata dall'esistenza, mai resa pubblica, di un parere espresso dalla Commissione Tecnica VIA e VAS il 27.9.2013, sullo studio di pre-fattibilità per il Porto Crociere di Venezia, presentato dallo stesso De Piccoli, inviato alla Commissione dal Ministro per l'Ambiente e valutato "...la soluzione ambientalmente meno impattante".

Considerato che tale anomalia si aggiunge a quelle già divulgate dal Sen. Casson circa l'esistenza di altri pareri, anche questi mai resi pubblici, relativi:

- alla realizzazione del Canale S. Angelo - Contorta valutato "...di particolare complessità progettuale sia con riferimento ai significativi impatti ambientali sull'intero ecosistema lagunare ....sia con riferimento ai previsti tempi di realizzazione, pari ad almeno 4 anni, elementi che suggeriscono un diverso approccio per l'individuazione di una soluzione temporale, progettuale e ambientale...", e
- al progetto di trasferimento delle navi a Marghera presentata dal Sindaco di Venezia e valutata, dalla medesima Commissione Tecnica VIA e VAS, mancante ".....nei requisiti tecnici e di documentazione ambientale indispensabili anche per esprimere un parere preliminare tecnico circa una possibile compatibilità ambientale del progetto,.....".

Preso atto che, in una intervista pubblicata da un quotidiano locale, il Sindaco di Venezia avrebbe espresso, nei confronti del progetto De Piccoli, la seguente valutazione: "In pratica è un progetto impattante e sarebbe devastante per il litorale del Cavallino dove peraltro c'è un Sito di interesse Comunitario importante e molto vasto". Valutazione che non tiene in minimo conto le valutazioni della Commissione Tecnica VIA e VAS e, anzi, le contraddice (a quanto pare perché espresse in via teorica).

Considerato, inoltre, che il Sindaco Orsoni, nella stessa sede, sostiene l'ipotesi di arrivo alla marittima attuale attraverso i Canali Petroli e Vittorio Emanuele III dopo aver sostenuto e presentato, in modo ritenuto insufficiente, l'ipotesi Marghera e aver, anche, condiviso l'ipotesi di realizzazione del canale S. Angelo Contorta come dichiarato nel comunicato congiunto del Comune di Venezia e dell'Autorità Portuale di Venezia in relazione all'incontro Orsoni – Costa del 14 dicembre 2011.

Tenuto conto che:

- tutte le ipotesi sostenute dal Sindaco Orsoni prevedono l'allargamento del canale dei Petroli e/o lo scavo di nuovi ed enormi canali;
- nonostante l'esistenza di:
  - Legge speciale 171 del 1973 (tutela dell'equilibrio idraulico e integrità fisica della Laguna).
  - Legge speciale 1984 (riequilibrio idrogeologico, arresto e inversione di processi di degrado-dissesto).
  - Legge speciale 1992 che all' art. 3 dà valore di legge al Piano Generale degli Interventi (riduzione e mitigazione Can. Petroli), impone il "ripristino della morfologia lagunare" e l'arresto del processo di degrado della laguna".
- nonostante quanto stabilito dal PALAV 1995 (Piano di Area della Laguna di Venezia, art. 5 e art. 6, sulla definizione specifica interventi da fare (riequilibrio, mitigazioni) e interventi non consentiti.
  - Piano Morfologico della Laguna.
- nonostante quanto indicato all'art. 35-bis delle Norme Tecniche del PAT adottato dal Consiglio Comunale di Venezia in gennaio del 2012 circa la "necessità di armonizzazione della pianificazione portuale relativa al trasporto crocieristico promuovendo una serie di studi e di approfondimenti, da realizzare entro 18 mesi, affidandoli ad Arpav, Ulss 12, Istituzioni scientifiche, studiosi indipendenti e di assoluta credibilità, sugli impatti ambientali, sanitari e sulla morfologia lagunare del crocierismo e della portualità con cui corredare il Piano degli Interventi", a quanto si sa non esistono studi e/o valutazioni ambientali svolti con metodi scientifici a supporto delle opinioni espresse dal Sindaco Orsoni e, comunque, tali elementi non sono mai stati resi pubblici dallo stesso Sindaco;
- l'unica richiesta di procedere con "valutazioni, studi e garanzie in merito all'attuazione del Decreto Passera -Clini" anche in riferimento alla normativa esistente", è stata presentata dal sottoscritto il 10.12.2013 con un O.d.G. non ancora votato dal Consiglio Comunale di cui il Sindaco Orsoni è a capo;
- l'ipotesi Marghera, è presente nelle Linee Programmatiche di Mandato 2010 – 2015 come precisa indicazione (8.2.1 Trasferire il porto passeggeri, realizzando un nuovo waterfront di terraferma, pensando Porto Marghera come cuore della trasformazione della città dei prossimi decenni, costruendo qui un parte della new city del Veneto del direzionale, del terziario, del terminal crocieristico, della nautica diportistica), ma la proposta sostenuta dal Sindaco risulta quella avanzata da privati e come tale non necessariamente vincolata a tale impegno di tipo istituzionale e agli obblighi di tutela degli interessi pubblici;
- il Consiglio Comunale non è mai stato coinvolto nella discussione/valutazione delle proposte che il Sindaco ritiene, di volta in volta, di sostenere;

Si chiede al Sindaco di spiegare

- per quali motivi, convincimenti, interessi continui egli abbia scelto, inizialmente, di proporre l'ipotesi Marghera e successivamente di proporre soluzioni diverse tra loro ma con il denominatore unico dello scavo di canali esistenti e/o la realizzazione di nuovi enormi canali;
- sulla base di quali conoscenze, studi, ricerche a base scientifica egli abbia espresso la valutazione sul progetto presentato dall'on De Piccoli (e di conseguenza anche su tutti gli altri progetti posizionati alla bocca di porto del Lido);
- come egli ritenga di poter tutelare gli interessi della Città e della sua Laguna continuando a fare dumping tra le varie ipotesi progettuali ed esprimendo giudizi, a quanto si sa, privi di fondamento scientifico e avulsi da qualsiasi concetto di comparazione tra le diverse soluzioni proposte;
- in base a quale mandato egli si sia mosso in ambito Nazionale, Regionale, Locale considerato che il Consiglio Comunale di Venezia non è mai stato coinvolto nella discussione preventiva alle sue specifiche e diverse posizioni;
- come intenda affrontare le fasi successive qualora si dovesse evidenziare, da una vera e approfondita valutazione complessiva, che la scelta di uno dei progetti da lui stesso sostenuti dovesse rappresentare una soluzione dannosa per la tutela fisica della Città e della Laguna, della salute dei suoi abitanti e per il valore delle sue attività economiche;
- se sia legittimo attendersi, nell'immediato o prossimo futuro, un ulteriore suo cambiamento di opinione e, quindi, un suo spostamento al sostegno delle altre ipotesi progettuali presentate comprensive del "dietro Giudecca" sostenuto dall'On. Zanetti e del "Porto Crociere di Venezia proposto dall'On. De Piccoli" o altre posizionate presso la bocca di Porto del Lido e/o altro luogo lagunare che lo porterebbe a condividere la totalità dei progetti seppur contrastanti tra loro;
- Se, in ogni caso, egli ritenga opportuno, prima di questo eventuale cambiamento di opinione e azione, coinvolgere il Consiglio Comunale illustrandone i motivi e consentendo l'espressione delle opinioni politiche diverse e l'assolvimento del ruolo di indirizzo e controllo specifico ed esclusivo del Consiglio Comunale medesimo ricordando il suo impegno contenuto nelle Linee Programmatiche di Mandato 2010 – 2015 che così recita: "È mia intenzione coinvolgere il Consiglio, e dunque la città, nella discussione degli argomenti di fondamentale importanza."

- se egli, infine, senta la necessità istituzionale di coinvolgere il Consiglio Comunale sulle questioni aperte e prima di ogni altra azione successiva.

**Renzo Scarpa**