



Venezia, 01-10-2012

Prot. nr. PG/2012/408244

Al Consigliere comunale Giuseppe Caccia

e per conoscenza

Al Presidente del Consiglio comunale

Al Presidente della V Commissione

Ai Capigruppo

Al Capo di Gabinetto del Sindaco

Al Vicesegretario Vicario

Al Presidente della Municipalità di Venezia - Murano -
Burano

Oggetto: risposta all'interrogazione nr. d'ordine 1299 (Nr. di protocollo 166) inviata il 25-06-2012 con oggetto: LA CITTA' CHIEDE DI ALLONTANARE LE GRANDI NAVI, MA L'AUTORITA' PORTUALE VUOLE RADDOPPIARE LA STAZIONE PASSEGGERI A SAN BASILIO. L'Amministrazione Comunale intervenga per ottenere il rinvio dell'approvazione del progetto in Salvaguardia e per l'adozione di un Piano regolatore portuale armonizzato col PAT.

L'interrogazione si riferisce a due ambiti di trattazione delle scelte della programmazione territoriale che, in riferimento alla realtà del Comune di Venezia, assumono i caratteri di una rilevanza tipica di un territorio storicamente ed ambientalmente unico ed irripetibile:

1. l'efficacia delle competenze della CSV rispetto agli atti di pianificazione che interessano il territorio comunale;
2. la competenza in materia pianificatoria dell'Autorità Portuale.

Per quanto riguarda l'efficacia delle competenze della CSV rispetto agli atti di pianificazione, si rileva che che:

- la Giunta Comunale, in data 24 febbraio 2011, ha approvato l'Atto di indirizzo n. 6 con il quale ha preso atto dell'adeguamento della strumentazione urbanistica comunale al PALAV, nonché del venir meno delle misure di salvaguardia previste dalla legislazione speciale succitata, attraverso una specifica ricognizione che descrive l'insieme degli strumenti urbanistici comunali approvati dalla Regione Veneto, sentita la Commissione per la Salvaguardia dopo l'entrata in vigore del PALAV, con i quali il Comune di Venezia ha adempiuto al dettato dell'art. 5 della LEGGE 16 APRILE 1973, N. 171 INTERVENTI PER LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA;
- lo stesso Comune ha riaffermato detto adeguamento sia in delibere giuntali (come ad es. le nn. 454/2011, 51/2012, 74/2012, 90/2012), sia in delibere consiliari (come ad es. le nn. 58/2011, 8/2012, 17/2012) relative all'adozione e all'approvazione di altri strumenti urbanistici di competenza comunale;
- anche la Provincia di Venezia, con delibera di Giunta n. n. 159 del 9.11.2011 nell'ambito del procedimento di copianificazione del PAT, ha dato atto chiaramente che *"il Comune di Venezia ha adeguato, attraverso l'approvazione da parte della Regione Veneto degli strumenti urbanistici anzi elencati, l'intera sua strumentazione urbanistica a quella di livello superiore regionale, e in particolare al vigente Piano d'Area della Laguna Veneziana..."*;
- infine anche la Direzione Urbanistica e Paesaggio della Regione Veneto con prot. 261714 del 5 Giugno 2012, a firma del Dirigente, ha comunicato che *"ritiene che tutto il territorio comunale interessato del Comune di Venezia sia adeguato al PALAV"* confermando così, inequivocabilmente, le considerazioni espresse dal Comune di Venezia con il citato Atto di Indirizzo del Febbraio 2011.

Per quanto riguarda il riferimento alla competenza in materia pianificatoria dell'Autorità Portuale, questa va riferita all'art. 5 della Legge 28 Gennaio 1994 n. 84 che istituisce il Piano Regolatore Portuale stabilendo, al comma 2°, che *"le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti"* (per il caso in questione lo strumento urbanistico vigente è costituito dalla Variante per la Città Antica, approvata dalla Regione Veneto ai sensi dell'art. 45 della LR 61/1985, in ottemperanza agli strumenti urbanistici e paesaggistici sovra-ordinati, con D.G.R.V. del 09.11.1999 n. 3987, previa espletamento degli accordi preventivi in merito alla la "razionale e coordinata sistemazione delle opere e degli impianti di interesse dello Stato, della Regione e della Provincia", così come previsto dalla norma anzi detta). Tale disposizione di legge chiarisce in modo oggettivo l'inesistenza di un obbligo di adeguamento della strumentazione urbanistica comunale al Piano del Porto bensì il contrario in quanto il successivo comma 3° stabilisce infatti che *"Nei porti di cui al comma 1° nei quali è istituita l'autorità portuale, il piano regolatore è adottato dal comitato portuale previa intesa con il comune o i comuni interessati."*

La stessa legge precisa, all'articolo 27, comma 3, che fino al completamento dell'iter dei nuovi Piani Regolatori Portuali, restano valide le previsioni dei piani portuali vigenti alla data di emanazione.

Relativamente agli ambiti di competenza dell'Autorità Portuale di Venezia, interessati dall'interpellanza, è tuttora vigente il Piano approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto 15 maggio 1908 n°603, ai sensi della legge 14 luglio

1907 n°542.

L'Autorità Portuale di Venezia ha avviato il rinnovo della strumentazione urbanistica di competenza, sia attraverso Piani Regolatori per sezioni specifiche, sia attraverso le Intese con i Comuni competenti, così come previsto dall'art. 5 della legge 84/94.

Nelle more della revisione del Piano Regolatore Portuale per le aree del Centro Storico, sono stati sottoscritti alcuni specifici protocolli, le "Intese" tra Comune di Venezia ed Autorità Portuale, previste dall'art. 5 della legge 84/94, al fine di dare definizione alle previsioni degli strumenti urbanistici comunali vigenti (obbligo di Intesa per le aree demaniali):

- una prima Intesa preventiva, sottoscritta in data 17/3/98, ha fissato un quadro generale di riferimento per le aree portuali di Venezia, integrando le NTA della Variante al PRG per la Città Antica;
- a tale Intesa ha fatto seguito la definizione di un Piano Guida per la "Valutazione degli aspetti trasportistici e urbanistici di un nuovo sistema di accessibilità al Centro Storico di Venezia per la riorganizzazione delle zone del Tronchetto, Marittima e Piazzale Roma", e l'Intesa per il Piano Particolareggiato di San Basilio;
- nel giugno del 2003 è stato infine sottoscritto un Accordo di Programma con il Comune di Venezia per la realizzazione di un parcheggio multipiano, parte del quale destinato ai residenti. Nell'ottobre del 2004 si è aperta la Conferenza dei Servizi in sede regionale per la definizione ed approvazione del Piano Particolareggiato dell'area.

Sulla base di quanto evidenziato, si considera che qualora il progetto dell'Autorità Portuale, cui si riferisce l'interrogazione, costituisca Variante al vigente Piano Regolatore Portuale, il parere della CSV, qualora necessario, costituisce elemento necessario ma consultivo, ai fini di detta Variante che dovrà comunque essere condivisa dal Comune di Venezia, ai sensi della citata L. n. 84/1984, pena l'invalidità del relativo procedimento per infrazione di legge.

Per contro, qualora il parere della CSV sia stato richiesto ai fini di un procedimento finalizzato all'approvazione di un progetto edilizio che non modifica il vigente Piano Regolatore Portuale, lo stesso risulterebbe del tutto infondato vista l'avvenuta cessazione delle competenze attribuite alla CSV dall'art. 5 della L. 171/1973 (Legge Speciale per Venezia) e la conseguente validità delle procedure prescritte, per l'autorizzazione paesaggistica, dal Decreto Legislativo n. 42 del 2001 e s. m. i.

Si ritiene infine opportuno ricordare che sul tema della compatibilità delle grandi navi con la città storica e col contesto lagunare, il Consiglio Comunale ha definito, attraverso la consistente e approfondita partecipazione attuata nella fase concertativa e di discussione sia in sede di approvazione del Documento Preliminare che di adozione del Piano di Assetto del Territorio (adottato con delibera CC n. 5/2012), una scelta di programmazione che, prefigurando uno scenario strategico per la sostenibilità ambientale dello sviluppo legato alle nuove forme di flussi turistici che gravano sulla città lagunare, si è concretizzata attraverso l'integrazione delle Norme Tecniche con il seguente Art. 35bis: *"Nel quadro della armonizzazione della pianificazione portuale, degli obiettivi specifici dell'ATO 1 – Venezia Città Antica relativi alla mobilità e della riorganizzazione del trasporto delle persone ai fini della tutela dell'ambiente, il Pat assume come proprio obiettivo la definitiva estromissione delle navi incompatibili con la città storica e col contesto lagunare. A tale fine, l'Amministrazione Comunale promuove una serie di studi di approfondimento sugli impatti ambientali, sanitari e sulla morfologia lagunare del crocierismo e della portualità per l'individuazione delle caratteristiche anche dimensionali incompatibili con il contesto cittadino e col recupero morfologico della laguna, che dovranno corredare il relativo P.I.. Tali studi, affidati a enti deputati (Arpav, Ulss 12), istituzioni scientifiche, studiosi indipendenti e di assoluta credibilità, andranno realizzati entro 18 mesi. Considerando le dimensioni più complessive della presenza turistica in città, gli studi dovranno anche definire una soglia massima di sostenibilità giornaliera turistica, comprensiva anche delle presenze collegate all'attività delle navi da crociera e più in generale del traffico marittimo passeggeri."*

Si considera, a tale proposito, che un'intesa con l'Autorità Portuale di Venezia e la Capitaneria di Porto in merito alle ricadute ambientali della crocieristica a Venezia, con particolare riferimento alla tutela fisica del suo tessuto edilizio storico-monumentale, possa essere raggiunta in occasione della conferenza dei servizi prevista per la conclusione dell'iter approvativo del PAT. Si ritiene infine che in assenza di tale intesa la posizione del Comune rimarrà su una posizione di coerenza del PAT con le direttive ambientali e paesaggistiche dei Piani Urbanistici sovra ordinati, rinviando quindi qualsiasi valutazione rispetto alle prospettive dello sviluppo portuale, alle procedure della Legge 28 Gennaio 1994 n. 84, rivendicando le prerogative dell'Amministrazione in tema di pianificazione.

Assessore Ezio Micelli