



Ordine del Giorno nr. d'ordine 94

seduta del 18-04-2024

CONSIGLIO COMUNALE

Esito votazione: Approvato con 20 voti favorevoli, 1 voto contrario (**Tutta la Città Insieme:** Giovanni Andrea Martini), 7 non votanti (**Partito Democratico:** Alessandro Baglioni, Alberto Fantuzzo, Emanuele Rosteghin, Giuseppe Saccà, Paolo Ticozzi, Emanuela Zanatta; **Venezia è Tua:** Cecilia Tonon)

Oggetto: NAVIGAZIONE ACQUEA: UN PACCHETTO DI MISURE PER GARANTIRE LA SICUREZZA DI TUTTI

Il Consiglio comunale

Premesso che:

-la prima azione in assoluto di contrasto al moto ondoso è l'applicazione dei limiti di velocità ed il loro controllo; è urgente e ormai non più procrastinabile un provvedimento nazionale che permetta la misurazione della velocità e la possibilità di sanzionare anche con controlli da remoto e ed eventualmente inasprire le sanzioni fino a giungere al sequestro/fermo del mezzo;

Detto questo:

-la IV Commissione Consiliare (mobilità acqua) del Comune di Venezia, ha avviato a partire da Luglio 2022 e fino a Maggio 2023 per totale 17 commissioni, un percorso con lo scopo di individuare una proposta di una serie di azioni da intraprendere per limitare il fenomeno del moto ondoso e da indirizzare al Sig. Sindaco e alla Giunta per i provvedimenti conseguenti;

-lungo questo percorso si sono auditi soggetti pubblici e privati, aziende del servizio pubblico, categorie interessate, associazioni;

-nel tempo le amministrazioni che si sono succedute nel corso degli anni hanno prodotto norme ed interventi che nel tempo hanno esaurito la loro efficacia o non hanno prodotto i risultati sperati e risulta quanto mai urgente individuare una proposta organica costituita da una pluralità di azioni da mettere in campo anche in tempi diversi ma integrate in un programma omogeneo e di immediata attuazione. Il fenomeno del moto ondoso è legato a presupposti e conseguenze multi-settoriali disciplinari:

1. Salvaguardia: tutela dell'integrità fisica della Città;
2. Sicurezza: miglioramento delle condizioni e della sicurezza della navigazione (riduzione degli incidenti nautici);
3. Ambiente: riduzione degli inquinamenti acqueo, atmosferico, acustico ed idrodinamico; riduzione dei fenomeni di erosione delle barene;
4. Prevenzione: nuove carene e nuove propulsioni;
5. Programmazione: raccordo con gli strumenti urbanistici ed i piani dei trasporti vigenti per garantire il rispetto dei valori ambientali e monumentali e paesaggistici;

La Città già a partire dagli anni '20, con la graduale meccanizzazione dei mezzi acquei, ha dovuto adeguare i propri regolamenti all'evoluzione del traffico motorizzato cercando di attenuare le conseguenze di comportamenti di evidente effetto negativo, quali la guida ad alta velocità nei rii interni, con leggi e regolamenti e con una, non sempre adeguata, applicazione di sanzioni amministrative o penali. Nel 1994 la Commissione omonima si esprimeva così "Non esistono peraltro leggi o regolamenti specifici contro il moto ondoso, tranne alcuni accenni nelle due Leggi Speciali per Venezia (1973/1984) e la Legge Regionale subordina, sia pure parzialmente, il rilascio della licenza o autorizzazione alle imbarcazioni di servizio pubblico non di linea –al rispettodi prescrizioni in materia di moto ondoso" [Comune di Venezia Assessorato ai Trasporti e Servizi Pubblici –Commissione per lo Studio del moto ondoso –Maggio 1994].Gli studi

effettuati nel 2003 sull'ottimizzazione delle carene e delle imbarcazioni lagunari, dopo aver evidenziato come sia necessario intervenire anche su quest'ultime, si evidenzia [Attività condotta per il commissario straordinario del governo per il traffico acqueo –Comune di Venezia e Centro Previsioni e Segnalazioni Maree –Maggio 2003]: “ Un'esistenza prospera e sicura della città di Venezia nella laguna in cui è situata dipenderà in futuro dallo “stato di salute” della laguna e dalla sopravvivenza dei suoi manufatti all'azione aggressiva degli agenti esterni (meteomarine e locali), che tendono a ridurre le capacità di sopravvivenza. Come si è già riferito, il moto ondoso è una delle cause principali di deterioramento che influiscono sia sull'ambiente (ad es. sulle barene), sia sulle strutture portanti (fondazioni) degli edifici della città e dei centri insulari; il moto ondoso ha origine sia nel numero elevato di natanti circolanti, sia nell'elevata formazione ondosa prodotta da questi, per l'elevata velocità e le scarse caratteristiche idrodinamiche delle carene”.

Nel 2006 il COSES concludeva un proprio studio evidenziando la necessità di ridurre il traffico acqueo almeno del 15%, rilevando a distanza di oltre dieci anni una tendenza opposta, anche se si rilevava una sostenibilità del traffico acqueo evidenziando alcune situazioni critiche.

Nel 2013 dopo l'incidente mortale di un turista tedesco nei pressi del ponte di Rialto, fu prodotto un corposo documento sugli elementi caratterizzanti la navigazione sul Canal Grande. Nei rapporti e nelle relazioni tecniche degli ultimi anni si è cercato di rivedere la mobilità in Città e soprattutto gli strumenti di regolazione del traffico acqueo, in base alle modifiche del 2015 [Testo unico in materia di circolazione acquea –Comune di Venezia Ordinanza n. 274 del 22/04/2015].

Le ordinanze degli ultimi anni, volte al contenimento delle emissioni inquinanti, hanno di conseguenza rivisto il traffico acqueo, limitandolo, riducendo di conseguenza anche il fenomeno: [Ordinanza 682 del 16/09/2019 Monitoraggio della qualità dell'aria in Rio Novo e Rio di Ca' Foscari -Chiusura temporanea della circolazione acquea nei giorni 23 settembre 2019 per le unità a motore cui al Titolo III del Capo II –Unità adibite al trasportocose -e per il giorno 24 settembre 2019 per le unità a motore cui al Titolo III del Capo III-Unità adibite al trasporto persone non di linea dell'Ordinanza 274/2015. Ordinanza 252 del 11/04/2019 Testo Unico in materia di circolazione acquea. Misure per il contenimento delle emissioni inquinanti e sonore dovute al traffico acqueo in Rio Novo e in Rio di Ca' Foscari. (scade 19/06/2019) Ordinanza 453 del 18/06/2019 Testo Unico in materia di circolazione acquea. Misure per il contenimento delle emissioni inquinanti e sonore dovute al traffico acqueo in Rio Novo e in Rio di Ca' Foscari. Proroga ordinanza n°252 del 11/04/2019 fino al 18/08/2019. Ordinanza 614 del 14/08/2019 Misure straordinarie e urgenti in materia di circolazione acquea per il contenimento dell'inquinamento ambientale. (scade 18/10/2019) Ordinanza 792 del 18/10/2019 misure straordinarie e urgenti in materia di circolazione acquea per il contenimento dell'inquinamento ambientale. (scade il 16/11/2019) Ordinanza 903 del 15/11/2019 Misure straordinarie ed urgenti in materia di circolazione acquea per il contenimento dell'inquinamento ambientale. Proroga ordinanza n° 614 del 14/08/2019. (scade il 16/12/2019) Ordinanza n. 1000 del 16/12/2019 Misure straordinarie ed urgenti in materia di circolazione acquea per il contenimento dell'inquinamento ambientale. Proroga ordinanza n° 614 del 14/08/2019. (scade il 29 febbraio 2020) Ordinanza 156 del 28/02/2020 Misure straordinarie ed urgenti in materia di circolazione acquea per il contenimento dell'inquinamento ambientale (entrata in vigore il 01/03/2020).

Nel 2018 una sentenza definitiva, affossò l'unico sistema di rilevazione della velocità realizzato dall'Amministrazione Comunale, chiamato ARGOS.

-Tutto deve ruotare intorno al concetto di “sostenibilità”, preservazione di quegli elementi che determinano l'unicità della città di Venezia e dell'ambiente lagunare che la racchiude.

-Di fronte alla necessità di poter risiedere, lavorare e muoversi in un corretto rapporto tra uomo ed ambiente, diviene sempre più attuale la necessità di non degradare la Città ed i suoi elementi costitutivi fino al punto da non poterli tramandare alle generazioni future.

Alcuni studiosi evidenziano come: “Tuttavia, Venezia pone oggi, per la sua conservazione, ardui problemi dovuti soprattutto al continuo abbassarsi del suolo, alla corrosione causata dall'umidità, all'urto delle onde, all'intensità degli impatti antropici, non ultimi gli effetti generati dai flussi di traffico di imbarcazioni che l'attraversano. Quest'ultimo in particolare è l'oggetto sul quale si concentra l'attenzione di tutti. Ci si deve interrogare sulla sostenibilità del traffico acqueo nei termini degli effetti che questo propone in ragione: della quantità dei flussi, delle tipologie di imbarcazioni utilizzate, delle modalità di utilizzo degli spazi acquei, sia nello stazionamento che nei percorsi, del rispetto della regolamentazione in essere (velocità, percorsi, potenza dei motori, strumentazioni, soste, ecc.) [Worcester Polytechnic Institute Venice Project Center].

Di fronte a tale situazione l'Amministrazione Comunale di Venezia, nel tempo, come sopra esposto, ha posto in essere una serie di regolamentazioni e correttivi che, se integralmente applicati ed attuati dall'utenza, contribuiscono a limitare tale danno, inoltre:

-sono state ripristinate alcune stazioni di rilevamento del moto ondoso a Punta Salute lato Canal Grande, Punta Salute lato Canale della Giudecca, Rio Novo, Misericordia;

-sono state confermate campagne da parte della Polizia Locale di controllo in Bacino di San Marco;

-sono stati rivisti dei vincoli alla circolazione in alcuni canali interni;

-sono stati scavati e puliti i rii;

-si è investito sulla flotta dei mezzi di trasporto pubblico;

Nel contesto attuale, è giusto perseguire la strada intrapresa, aggiornando lo strumento ztl, ridefinendo la struttura delle limitazioni orarie, incrementando il tenore dei controlli amministrativi, già intenso, e potendo a tal fine utilizzare con le necessarie omologhe tutte le strumentazioni messe a disposizione dalla tecnologia moderna nel campo dei trasporti (AIS, infrarossi, telecamere, lettori magnetici, ecc.) in grado di monitorare i flussi e sanzionare gli abusi.

Prima di ogni altra applicazione andranno valutati gli effetti delle attuali ordinanze in essere che affrontano, anche con quest'ottica, il carattere di emergenza della situazione della mobilità acquea in Venezia.

E' evidente poi che il numero di enti ognuno con competenze diverse, in canali ed acque della laguna, complica la gestione del fenomeno ed il suo controllo. Si auspica che con l'Autorità della Laguna a regime si possa coordinare al meglio le responsabilità, agire con una regia concordata sulla gestione di tutta la navigabilità lagunare, dai controlli, monitoraggi, limiti e sicurezza;

Considerato che:

-gli studi prodotti negli anni, e soprattutto le proposte più volte elaborate dagli uffici tecnici, hanno necessità di una rivisitazione;

-il Consiglio Comunale intende poter contribuire e fornire indirizzi volti a ridurre l'impatto del traffico acqueo sulla Città;

-il forte incremento di traffico acqueo sia privato che pubblico, connesso con le esigenze di mobilità delle persone, è correlato alla trasformazione della città e alle sue attività produttive e commerciali;

-la riduzione della velocità dei natanti risulta derimente nella soluzione del fenomeno;

-l'amministrazione si è dotata di sistemi di rilevamento velocità innovativi che potrebbero essere il primo importante elemento di contrasto, il sistema SISA e Mo.Ma. Attraverso la sofisticata Smart Controllo Room, basandosi sul principio del tutor autostradale, dopo la necessaria omologazione, si potrà monitorare la mobilità acquea e sanzionare da remoto i superamenti di velocità;

- la Regione Veneto sta elaborando un sistema di messa in rete di tutti i vettori –Maas (Mobility as a Service) che permette di indicare all'utente come raggiungere la propria destinazione anche tramite il servizio acqueo idoneamente declinato sulle necessità della Città;

Constatato pertanto che le osservazioni e le indicazioni raccolte sono:

-l'omologazione del sistema di rilevazione della velocità e relativa possibilità sanzionatoria (SISA e Moma), già predisposto e attivo;

-implementare ulteriori e nuove misure che limitino indirettamente e/o direttamente il traffico acqueo nelle principali vie d'acqua della Città;

-attraverso i dati raccolti e gli studi avviati, proseguire nella capacità di individuare e misurare l'altezza delle onde

provocate dai natanti, stabilendone i limiti;

-avviare un processo di incentivazione per cambiare non solo la propulsione dei vecchi motori del parco navale sia pubblico che privato, ma anche l'utilizzo di carene specifiche, non ultimo installare colonnine elettriche;

-reperire dei Fondi statali per poter avviare sostituzione di mezzi con carene più performanti sia per il trasporto pubblico di linea che non di linea;

-modificare ed applicare il Regolamento Circolazione Acquea del Comune di Venezia nelle parti di rinvio a specifiche ordinanze;

-ottimizzare gli accessi in Città sia di merci che di persone;

-intervenire presso Regione Veneto perché tenga conto della specificità di Venezia nella elaborazione del sistema Maas, e nella gestione particolare che dovranno avere i vettori della Città;

-disporre di sistemi di registrazione di tutte, indistintamente, le imbarcazioni che accedono alla città, agendo sui regolamenti della mobilità acquea di competenza della Città Metropolitana di Venezia (Portale delle imbarcazioni), così da avere la conoscenza dell'intero parco natanti immatricolati, che permetterebbe di governare la riconversione degli stessi da attuarsi prima di ogni immatricolazione, accertamento, collaudo ecc. ;

-utilizzare la tecnologia sia per codificare gli accessi, sia per il relativo controllo e sanzione, sia per mappare la fruizione della città;

-intervenire nella redazione del PUMS con azioni specifiche al contrasto del moto ondoso;

-una presa di posizione da parte di tutti i livelli istituzionali sposando azioni unitarie al fine di tutelare una Città unica al mondo;

-superare il frastagliamento di competenze con una gestione coordinata attraverso l'operatività dell'Autorità della Laguna;

-che "onda zero" prosegua con impegno assiduo e mettendo in campo più risorse;

-che siano rivisti tutti i regolamenti che disciplinano la mobilità acquea lagunare;

-che ci sia un coinvolgimento delle scuole in percorsi di educazione nautica;

-perseguire l'approvazione di patentini in base all'età, al tipo di motori ed al tipo di imbarcazione;

-adeguare i propri regolamenti, attivano le parti attuative dove richieste (vedi es. l'art. 36 sull'istituzione dei corsi nautici);

-individuare, se necessario, percorsi dedicati per imbarcazioni a remi e a motore;

-implementare le risorse umane con le relative competenze all'interno dell'amministrazione comunale da costituire una vera e proprio equipe di tecnici specifici che si occupino della mobilità acquea, un ufficio destinato, specifico, proprio per la specificità della Città;

-tutte le forze dell'ordine devono essere costantemente coinvolte, in quanto solo i presidi e la condivisione di azioni possono dare i risultati sperati;

-avviare una campagna di sensibilizzazione e sostegno alla lotta contro il modo ondoso, con il coinvolgimento di tutti i soggetti che vorranno farsi portavoce insieme alla città;

-prevedere delle premialità a tutti coloro che utilizzino mezzi volti alla transizione ecologica e più performanti nei confronti della riduzione del moto ondoso;

-incentivi al taxi sharing, utilizzare mezzi a pieno carico evitando corse a vuoto con riduzione delle tratte, a tale scopo istituire il numero unico di chiamata comunale per il trasporto pubblico non di linea;

-che le imbarcazioni in ferro ricevano meno deroghe e che vi sia l'impegno ad utilizzare sistemi di attracco diversi o imbarcazioni con scafi diversi;

-prevedere un sistema premiante per la circolazione di mezzi con propulsione ecosostenibile (elettrico, idrogeno, ibrido, oltre naturalmente ai remi);

-Incentivi all'organizzazione dell'interscambio merci (suddivisione delle consegne in centro storico su base merceologica e di zona di destinazione, base generale e non di singola cooperativa/società di trasporti, stessa cosa per TRACO, AMAZON, ecc.).

-Mettere a sistema, con le risorse di Save dedicate al contrasto del moto ondoso da Mastepian, il rilevamento della velocità nel canale di collegamento acqueo tra l'Aeroporto e il centro storico;

-sulla base dello studio sulle carene e la maggiore maturità dei mezzi di propulsione ecosostenibile, provvedere alla progressiva sostituzione dei mezzi (incentivi per il cambio natante, definizione di zone interdette a natanti inquinanti e/o con scafi inidonei);

-riordinare e rivedere nel medio periodo sulla base degli esiti delle azioni sopra indicate tutti i regolamenti e le ordinanze in un unico testo quadro;

- prevedere domeniche ecologiche mutuando quelle previste nella programmazione di terraferma;

Considerato che:

in data 14/11/2023 il Sig. Sindaco ha convocato gli "Stati Generali" sul tema, coinvolgendo tutti coloro che per vario titolo hanno a che fare con la laguna di Venezia, dalle categorie, alla Istituzioni, alla Associazioni ecc. , raccogliendo contributi qualificati , coesione e unità di intenti;

Preso atto che:

Le azioni da attuarsi si riferiscono al breve, al medio e al lungo periodo e vedono coinvolti vari livelli istituzionali e che la prima in assoluto e più urgente è l'omologazione con provvedimento nazionale del sistema SI.SA. e Mo.Ma

Il Consiglio Comunale da, quindi, pieno mandato al Sindaco e alla Giunta ad attivarsi presso le autorità competenti affinché si raggiungano gli obiettivi già condivisi trasversalmente, tra cui il miglioramento della sicurezza della navigazione e la riduzione del moto ondoso, con le seguenti azioni:

- la più urgente approvazione del provvedimento, attualmente al voto finale del Senato, che consentirà l'utilizzo del SI.SA. (Sistema SANzionatorio), comunemente chiamato "barcavelox", per monitorare e registrare la velocità di barche e natanti che solcano i canali e i rii della città lagunare;
- Maggiore coordinamento di tutte le Forze dell'Ordine con un aumento dei presidi operativi, tramite la Prefettura, perché l'attuale spaccettamento delle competenze si presta a troppi ricorsi contro le sanzioni amministrative comminate;
- Ripristino della generale regola di prudenza così da imporre a tutti coloro che circolano in acqua di comportarsi in maniera da non costituire pericolo per la circolazione e in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza nautica. Si tratta di una regola di buon senso, che suggerisce cautela al di là del semplice rispetto dei limiti velocità e di tutte le altre prescrizioni più dettagliate;
- Postazioni di telelaser costanti e continuative interforze almeno in tre punti strategici: Stazione S. Lucia/Piazzale Roma, Molo/Morosini/Bacino di San Marco e Santa Sofia/Ca' Farsetti/Ca' Foscari;
- Postazioni costanti e continuative in altri punti sensibili, come ad esempio Punta San Giuliano, Fondamente Nove, Sant'Elena, Sant'Alvise e Madonna dell'Orto, Canale della Giudecca;
- Continua manutenzione ed escavo dei canali e dei rii attraverso il rifinanziamento della Legge Speciale per Venezia, che termina nel 2024;
- Rafforzamento dei percorsi di educazione alla nautica lagunare (intesa in senso ampio come insegnamento alla conoscenza e fruizione nel rispetto dell'ambiente) in tutte le scuole di ogni ordine e grado nel Comune e nell'Area metropolitana;
- Previsione del rilascio di un "patentino aggiuntivo", rilasciato da Comune e Capitaneria di Porto, per avere l'abilitazione a muoversi in Laguna;

- Sblocco della proposta della Capitaneria di Porto per l'introduzione sistema AIS per mezzi acquei sopra i 15 passeggeri;
- Revisione - nella logica della semplificazione - della normativa nazionale in materia di motorizzazioni elettriche e/o ibride, in modo da favorire il cambio di propulsore;
- Emissione di un bando ministeriale per contributi per l'ibridizzazione dei motori per cittadini e imprese, sulla logica del bonus rottamazione;
- Previsione dell'aumento postazioni per il SI.SA., anche per i canali non di competenza del Comune;
- Dopo attento studio dei traffici lagunari, previsione di un Piano Urbano della Mobilità Acquea Sostenibile, con zone differenziate secondo la logica della ZTL;
- Previsione di percorsi dedicati solo alla navigazione a remi e/o elettrica in Laguna.