



## Ordine del Giorno nr. d'ordine 3

seduta del 23-11-2020

### CONSIGLIO COMUNALE

**Esito votazione:** Approvato con 24 voti favorevoli, 12 voti contrari (**Partito Democratico:** Alessandro Baglioni, Pier Paolo Baretta, Alberto Fantuzzo, Emanuele Rosteghin, Giuseppe Saccà, Monica Sambo, Paolo Ticozzi, Emanuela Zanatta; **Movimento 5 Stelle:** Sara Visman; **Terra e Acqua 2020:** Marco Gasparinetti; **Tutta la Città Insieme:** Giovanni Andrea Martini; **Verde Progressista:** Gianfranco Bettin), 1 astenuto (**Venezia è Tua:** Cecilia Tonon)

**Oggetto:** MOZIONE COLLEGATA ALLE COMUNICAZIONI DEL SINDACO DEL 16 E DEL 23 NOVEMBRE 2020: URGENZA DELLA CONVOCAZIONE DEL COMITATONE E TEMI DA INSERIRE NELL'ORDINE DEL GIORNO.

### Il Consiglio comunale

#### PREMESSO CHE

L'articolo 1 della c.d. Legge Speciale n. 171 del 16 aprile 1973 prevede che "La Repubblica garantisce la salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico della città di Venezia e della sua laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque e ne assicura la vitalità socioeconomica nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione"

e l'art. 114 della nostra Costituzione statuisce che: "La Repubblica è costituita dai Comuni, dalle Province, dalle Città metropolitane, dalle Regioni e dallo Stato", ordinando, poi, all'art. 117 che le funzioni amministrative siano attribuite in via prioritaria ai comuni;

#### CONSIDERATO CHE

L'unicità e la specificità di Venezia, da sempre, hanno portato a dover affrontare le esigenze di trasformazione della Città rispetto ai cambiamenti ambientali, tecnologici e socioeconomici. Ora tali scelte sono da assumere prontamente, non rimandabili a data da destinarsi. Le sfide che impone la Città sono globali, e come tali, per la loro portata, vanno affrontate insieme, dai livelli differenti di amministrazione del Governo, della Regione e del Comune.

Ci sono, quindi, decisioni e risoluzioni da assumere di fondamentale rilevanza per la Città che non consentono più l'inerzia ed il silenzio del Ministero dei Trasporti in particolare. Il metodo con cui la Città vuole affrontarle è quello della leale collaborazione istituzionale e della concertazione, trasparente e onesta, tra l'Amministrazione comunale ed il Governo. Non possono più essere presi provvedimenti di portata strategica per Venezia senza che questo metodo non sia applicato. L'istituzione dell'Autorità per la Laguna avvenuta con il cd. "Decreto Agosto" all'interno di un provvedimento per la pandemia da Covid-19, senza che nessun componente istituzionale della Città ne fosse stata anche solo informato, è l'esempio più evidente di ciò che non è più tollerabile.

Il Consiglio Comunale di Venezia con una mozione collegata alle "Comunicazioni del Sindaco" del 16 novembre 2020, approvato all'unanimità, ha richiamato ancora a gran voce la necessità di convocare immediatamente il "Comitatone" e di ottenere il rifinanziamento della Legge Speciale per Venezia, nei prossimi 10 anni, nella misura di centocinquanta milioni di euro all'anno. L'ultima seduta del Comitatonone risale, infatti, allo scorso 26 novembre 2019, ormai quasi un anno esatto fa. Ora deve affrontare, come prima questione urgente, e non rinviabile, proprio il rifinanziamento della Legge Speciale per Venezia per un importo, appunto, di 150 milioni di euro all'anno per i successivi 10 anni;

Il Consiglio Comunale di Venezia ribadisce che in tale sede andranno affrontate e risolte, una volta per tutte, anche le seguenti questioni, quali:

- l'immediata soluzione temporanea ed il tempestivo avvio del progetto definitivo per liberare finalmente Giudecca e San

Marco dalle navi da crociera, un impegno preso davanti al mondo intero, cui fino ad oggi ha corrisposto solo un silenzio ed un'incertezza che, anche a causa del Covid-19, hanno portato alla chiusura del settore crocieristico a Venezia: il rischio concreto è che quando finirà la pandemia, tutto il settore ripartirà tranne a Venezia. Si sta perdendo tempo preziosissimo.

- la definizione delle condizioni per la ripresa ed il rilancio di Porto Marghera in chiave sostenibile, attraverso:
  - la conclusione delle opere di marginamento ambientale con le risorse ministeriali necessarie;
  - la conclusione del nuovo "Protocollo Fanghi", bloccato da anni da un'inammissibile controversia inter-ministeriale e poi oggetto di nuove norme del cd. "Decreto Agosto", non condivise con gli Enti Locali, che ne hanno aggravato l'applicazione con l'istituzione di un'ulteriore Commissione tecnico-consultiva;
  - la conclusione del "Piano Integrato Fusina", chiamato PIF, l'impianto di messa in sicurezza permanente dell'intera area industriale di Porto Marghera attraverso il trattamento delle acque di drenaggio derivanti dai marginamenti nonché delle acque derivanti da processi industriali e delle acque pluviali (anch'esse contaminate dal dilavamento di terreni industriali)
  - la risoluzione concreta delle problematiche che mettono a rischio le attività lavorative del porto, commerciale, turistico ed industriale, e di conseguenza portano alla messa in discussione di 20.000 posti di lavoro che mantengono cittadini e le loro famiglie.

Preso ATTO CHE

Grazie all'impegno di tutti i soggetti interessati, oltre ai tecnici e agli operai, e con il monitoraggio della Cabina informativa richiesta ed ottenuta nella seduta del Comitato del 26 novembre 2019, convocata dal Prefetto di Venezia d'intesa con il Sindaco, le prove di sollevamento delle 78 paratoie del Mose sono state finalmente accelerate, sono emerse e sono riuscite a proteggere la città in occasione delle acque alte del 3 e del 15 ottobre scorsi. Mancano, tuttavia, certezze sullo stato attuale conservativo dell'opera, sulla data di fine lavori, sui finanziamenti della stessa, sulla data e sui tempi del suo collaudo.

Restano inoltre ancora da definire rilevanti modalità di gestione del MOSE, prima ancora della sua messa a regime entro il 31 dicembre 2021 - data ufficiale sulla quale siamo fortemente perplessi - tra le quali il finanziamento della conclusione dell'opera, la definizione dei protocolli operativi per il sollevamento delle paratoie, la quota di funzionamento, le modalità operative tra l'innalzamento del Mose e l'interazione con le attività portuali, il rapporto con le Istituzioni della Città e le categorie economiche;

IL CONSIGLIO COMUNALE DELLA CITTA' DI VENEZIA  
RIBADISCE

la necessaria centralità del Comune di Venezia, espressione diretta dei cittadini, nelle decisioni e nelle scelte strategiche inerenti la gestione ed il coordinamento della salvaguardia della Città e la tutela dei posti di lavoro e delle attività economiche;

CHIEDE

che al prossimo Comitato, siano inseriti nell'ordine del giorno anche questi temi:

- PORTO DI VENEZIA: Vanno risolte questioni indifferibili ed urgenti, non più rimandabili: in assenza di soluzioni, si affossa il futuro del porto e soprattutto si mettono a rischio migliaia di posti di lavoro. La storia ci ha insegnato che l'impatto economico e occupazionale di un Porto, commerciale, turistico ed industriale, è un volano di sviluppo per tutte le categorie economiche di una città e del suo territorio, con effetti moltiplicativi sull'economia interregionale. Non è più tollerabile, fosse solo per il rispetto dovuto a quei lavoratori portuali senza stipendio né sussidi da febbraio, rinviare le decisioni che minano la vita del Porto. È necessario quindi procedere con:

- Il dragaggio dei canali, per garantire la navigabilità in sicurezza e, quindi, l'immediata approvazione del nuovo Protocollo Fanghi, con apposito Decreto, che riprenda integralmente il testo che era già stato predisposto da tempo e condiviso tra tutti i soggetti competenti anche a livello locale, senza ulteriori aggravii.

- Il conferire certezza alle concessioni, per dare continuità agli investimenti, tenuto conto e in coerenza con quanto si sta consolidando nella gestione del demanio marittimo;
- L'attivazione della conca di navigazione di Malamocco, per garantire l'operatività del traffico portuale mentre il Mose è in funzione: gli errori del passato non possono costituire alibi per i necessari interventi di correzione, pur necessari, ma che non possono impedire la funzionalità portuale;
- Dare certezza al traffico crocieristico, per il quale il ritorno post-emergenza dovrà trovare immediate risposte per la logistica temporanea e l'avvio del progetto di terminal definitivo;
- Dare avvio alle analisi ambientali del canale Vittorio Emanuele III e contestuale progetto di riprofilazione: tale attività ha rilievo immediato per offrire una soluzione alternativa al passaggio delle navi in caso di avarie o imprevisti del funzionamento del Mose alla bocca di porto di Malamocco, quindi per evidenti motivi di sicurezza della navigazione;

• LE "GRANDI NAVI": le istituzioni presenti alla seduta del Comitato del 7 novembre 2017, più di tre anni fa, senza alcuna nota di dissenso, si espressero per la soluzione del problema del transito delle "Grandi Navi" nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca, con le seguenti determinazioni:

- mantenere la centralità dell'esistente Stazione Marittima per le unità di dimensione medio-piccole;
- individuare gli accosti per navi di dimensioni più grandi nella zona portuale di Marghera con precisa ubicazione nel Canale Nord, sponda Nord con accesso attraverso la bocca di porto di Malamocco e il canale di grande navigazione Malamocco-Marghera;
- effettuare la caratterizzazione immediata dei sedimenti del canale di navigazione Vittorio Emanuele III e contestuale progetto di riprofilazione, previa, se necessaria, verifica di assoggettabilità ambientale.

Ad oggi di tutto questo non è stato fatto nulla. È ora il momento ineludibile di affermare quale sia l'azione che il Governo, e il Ministero di Trasporti in particolare, intendono porre in essere per risolvere il problema del transito delle "Grandi Navi" nel bacino di San Marco e nel canale della Giudecca. Il Consiglio Comunale ribadisce e diffida il Governo, ancora una volta, a perseguire soluzioni per il traffico crocieristico che non siano mai state sostenute dalle istituzioni del territorio, come per esempio il "progetto Venis Cruise 2.0 - Duferco" o altri progetti di cui non è mai stato dichiarato il pubblico interesse perché sono fortemente impattanti sotto il profilo economico pubblico, paesaggistico, davanti le spiagge, e/o che non tengano conto delle reali necessità della città nel suo complesso;

• OPERE DI COMPENSAZIONE DEL SISTEMA MOSE: Chiediamo sia fatta chiarezza, perché ancora non si conosce nulla dello stato dell'arte. Sono state previste risorse pari a 266 milioni di euro, già assegnate dal CIPE, per misure di "compensazione, conservazione e riqualificazione ambientale", frutto di un impegno del Governo nei confronti della Commissione UE. L'attuazione del Piano è iniziata nel 2007 ma non è ancora stata terminata: il Comune, titolare di ampia parte dell'area lagunare, va coinvolto nell'aggiornamento del Piano stesso, fino alla facoltà di gestione diretta di parte di queste risorse.

• MARGINAMENTI: vanno concluse, come ha scritto la Commissione bicamerale di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti nel dicembre 2015 e più volte ricordato, con il trasferimento effettivo ed immediato di risorse da parte dei Ministeri competenti, M.I.T. e M.A.T.T.M., e l'avvio dei cantieri, le opere di marginamento delle Macroisole di Porto Marghera, in quanto, risulta realizzato circa il 95% delle opere. Mancano, però, ancora tratti di marginamenti da ultimare, come ha sottolineato proprio la stessa Commissione d'inchiesta. Si tratta di risorse che, qualche giorno fa, il Ministro per l'Ambiente ha affermato di aver stanziato, vitali per Porto Marghera e la laguna di Venezia, soprattutto per non rendere inutile l'ingente spesa fin qui sostenuta e consentire il funzionamento a regime del sistema del Piano Integrato Fusina. Un impegno a concluderli che era già presente nel Patto per la città di Venezia sottoscritto quattro anni fa, a novembre 2016, con il Governo di allora.

## RACCOMANDA FORTEMENTE

che venga sanata la ferita istituzionale e costituzionale provocata dalla creazione autoreferenziale e non concordata dell'"Autorità per la Laguna", introdotta con un vero e proprio blitz nel cd. "Decreto agosto", che doveva occuparsi di COVID e che non doveva occuparsi di altro, poi convertita in legge con il meccanismo della fiducia;

## INDICA

quale ragionevole composizione, l'accoglimento delle modifiche all'art. 95 proposte dal Sindaco di Venezia, che – pur nel rispetto del ruolo del Governo – garantiscano l'effettivo coinvolgimento degli enti territoriali nell'esercizio di rilevanti competenze amministrative, secondo un principio di bilanciamento e di una effettiva e leale collaborazione istituzionale. A titolo di esempio di evidente prevaricazione degli enti locali, ricordiamo che in questa “nuova” Autorità per la Laguna, a Comune Città metropolitana e Regione spettano solo 3 componenti sugli 8 totali del Comitato di Gestione, mentre gli altri 5 sono ministeriali, ed inoltre, che la nomina del Presidente non preveda l'intesa con Sindaco e Presidente di Regione, ma semplicemente il “sentito”. Sostanzialmente non vuole dire nulla, se non una semplice comunicazione preventiva, ovvero l'esclusione delle rappresentanze democratiche dei nostri territori nella scelta di questa importante figura. Bisogna trovare subito dei correttivi, concordati con la Città di Venezia, almeno all'interno dello Statuto di codesta Autorità per la Laguna.

## RIBADISCE

che risulti evidente e trasparente come le risorse delle attività dell'Autorità per la gestione del Mose e della Laguna debbano avere fonti e capitoli di spesa nuovi e diversi, nel bilancio dello Stato Italiano, da quelli destinati al finanziamento delle azioni di cui devono essere titolari direttamente il Comune di Venezia in primis e tutti gli altri comuni di gronda, attraverso proprio il rifinanziamento della Legge Speciale per Venezia nella misura richiesta dal Sindaco di Venezia al Comitato e all'unanimità da questo Consiglio Comunale.