



Venezia, 16-11-2020

Nr. ordine 43

Al Sindaco
Alla Presidente del Consiglio comunale
Ai Capigruppo consiliari
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Al Vicesegretario Vicario

MOZIONE

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

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 dello 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'andamento dei finanziamenti di Legge Speciale nel corso degli ultimi 25 anni identifica due periodi temporali:
 - dal 1993 al 2004, con finanziamenti medi annui di circa 143 milioni di euro;
 - dal 2005 al 2017 con finanziamenti medi annui di circa 18 milioni di euro, con proiezioni, ad impegni vigenti, di circa 36 milioni di euro all'anno fino al 2022 e di circa 28 milioni fino al 2024;La Città, quindi, ha avuto un più che decennale depauperamento delle risorse trasferite a tale titolo.
- Tra gli obiettivi da finanziare vanno ricomprese le esigenze relative al rilancio della residenzialità, sia attraverso iniziative a favore delle imprese che investono in attività da svolgersi nella Città Storica, sia attraverso il finanziamento del mantenimento del patrimonio artistico e immobiliare pubblico e privato.
- Il delicato sistema della città lagunare e la sua morfologia, che rende unica la città di Venezia, comportano esigenze di realizzazione di interventi e conseguenti costi di gestione e manutenzione imparagonabili rispetto a quelli delle altre città, ma anche misure di sostegno alla vivificazione socio-economica attraverso la moltiplicazione delle opportunità di investimenti in settori diversi dal turismo e l'incentivazione allo stabile insediamento di nuove famiglie; misure alle quali è possibile fare fronte solo con fondi appositamente stanziati, anche al fine di tutelare avanti alla comunità internazionale Venezia quale patrimonio dell'Umanità.

CONSIDERATO INOLTRE 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. 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", 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 richiama ancora a gran voce la necessità di convocare immediatamente il "Comitatone". Il Governo aveva preso l'impegno di convocarlo a breve termine nel corso dell'ultima seduta, lo scorso 26 novembre 2019, ormai quasi un anno esatto fa. In tale sede andranno affrontate questioni indifferibili ed urgenti, non più rimandabili, quali:

- Il rifinanziamento della Legge Speciale per Venezia: il Comune di Venezia ha depositato formalmente lo scorso Comitatone, a novembre 2019, la richiesta di rifinanziamento per un importo di 150 milioni di euro all'anno per i successivi 10 anni;

- l'immediata soluzione temporanea ed il tempestivo avvio del progetto definitivo per liberare 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;

- 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;

- del nuovo "Protocollo Fanghi", annunciato a febbraio 2020, bloccato da una inammissibile controversia inter-ministeriale e poi oggetto di norme del cd. "Decreto Agosto" che hanno solo aggravato la sua applicazione;

- del "Piano Integrato Fusina", 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)

- della 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.

DATO 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 Comitatone del 26 novembre 2019, convocata dal Prefetto di Venezia d'intesa con il Sindaco, le prove di sollevamento delle 78 paratoie del Mose sono riuscite, proteggendo la città in occasione delle acque alte del 3 e del 15 ottobre scorsi;

- Restano però ancora da definire rilevanti modalità di gestione del MOSE, prima della sua messa a regime entro il 31 dicembre 2021, tra le quali il finanziamento della conclusione dell'opera, la definizione dei protocolli operativi per il sollevamento delle paratoie, la quota di funzionamento e l'interazione con le attività portuali;

IL CONSIGLIO COMUNALE DELLA CITTA' DI VENEZIA ESPRIME

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;

CHIEDE

che sia convocato quanto prima il Comitatone, già previsto già per fine 2019 come da impegni presi nel corso dell'ultima seduta del 26 novembre 2019, con l'inserimento nell'ordine del giorno di questi temi:

- **RIFINANZIAMENTO:** in riferimento alla richiesta della Città di un importo di 150 milioni di euro all'anno per 10 anni, il Governo si impegni a rifinanziare in modalità pluriennale e strutturale la Legge Speciale, con risorse da conferire direttamente ai bilanci del Comune di Venezia e degli altri comuni di gronda, per procedere, a titolo esemplificativo, al completamento della rete antincendio della città, al risanamento igienico sanitario delle isole di Burano e Pellestrina, al completamento del progetto integrato rii, inteso come escavo straordinario dei canali interni, ripristino della funzionalità idraulica, strutturale e igienica dei rii, delle loro sponde e relativi ponti, risanamento della pavimentazione e rialzo delle rive, adeguamento fognario, alla messa a norma e la manutenzione straordinaria delle sedi museali, al risanamento ed al

ripristino degli edifici pubblici e privati;

• **UTILIZZO DELLE RISORSE STANZIATE:** le attuali modalità di utilizzo dei fondi non sono esaustive delle molteplici esigenze di un territorio particolare qual è la Città di Venezia e la sua Laguna, tanto più in questa particolare congiuntura economica. È necessario, quindi, prevedere la possibilità di utilizzare i fondi anche per, ad esempio, il supporto alle aziende ed alle imprese operanti e che investono in loco. Siano consentiti, inoltre, contributi per le locazioni o per acquisto immobili, per la riconversione dei motori delle imbarcazioni, per il sostegno della residenzialità, per iniziative di rivitalizzazione del tessuto socio-economico, per gli extra costi dovuti dalla specificità e specialità di Venezia.

• **PORTO DI VENEZIA:** 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, "immediata approvazione del nuovo Protocollo Fanghi" già predisposto da tempo ed anche condiviso tra tutti i soggetti competenti a livello locale. La mancata messa in opera di tale disciplinare costituisce un'inerzia perseguibile anche nelle sedi giudiziarie,

- Il conferire certezza alle concessioni, per dare continuità agli investimenti, tenuto conto di quanto si sta consolidando nella gestione del demanio marittimo;

- L'attivazione costante 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;

- 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: tale attività ha rilievo immediato per offrire una soluzione alternativa al passaggio delle navi da crociera in caso di avarie o imprevisti del funzionamento del Mose, quindi per evidenti motivi di sicurezza della navigazione.

• **LE "GRANDI NAVI":** le istituzioni presenti alla seduta del Comitato del 5 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 (accolte favorevolmente anche dal comitato di monitoraggio UNESCO):

- 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 qual è 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.

• **OPERE DI COMPENSAZIONE DEL SISTEMA MOSE:** sia fatta chiarezza, ancora non si conosce lo 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, risultando realizzato circa il 95% delle opere, mancano ancora tratti da ultimare per circa 3-3.5 km. Si tratta di circa 140 milioni di euro 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 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" e 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 – nel rispetto dei ruoli di governo - garantiscono l'effettivo coinvolgimento degli enti territoriali nell'esercizio di rilevanti competenze amministrative, secondo un principio di bilanciamento (a titolo di esempio, a Comune Città metropolitana e Regione spettano 3 componenti sugli 8 totali nel Comitato di Gestione, mentre gli altri 5 sono ministeriali, e la nomina del presidente senza intesa con Sindaco e Presidente di Regione) precisando che il finanziamento delle attività dell'Autorità abbia fonti e capitoli di spesa nuovi e diversi da quelli destinati al finanziamento delle azioni di cui dev'essere titolare il Comune di Venezia attraverso la Legge Speciale, per la quale, lo si ricorda anche in questa sede, è stata riconosciuta indispensabile l'erogazione di 150 milioni di euro all'anno per 10 anni, che devono finire direttamente nelle casse del Comune di Venezia e dei comuni di gronda.

Alessio De Rossi

Riccardo Brunello
Maika Canton
Deborah Onisto