CITTA' DI VENEZIA

CONSIGLIO COMUNALE
GRUPPI CONSILIARI

LISTA CIVICA CASSON

Venezia, 24-05-2016

nr. ordine 342
Prot. nr.

All'Assessore Massimiliano De Martin

e per conoscenza
Alla Presidente della V Commissione
Alla Segreteria della Commissione consiliare V Commissione
Alla Presidente del Consiglio comunale
Al Sindaco
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Ai Capigruppo consiliari
Al Vicesegretario Vicario

INTERPELLANZA

Oggetto: Terminal Tessera – Area T2
Tipo di risposta richiesto: in Commissione

Considerato che

L'aeroporto Marco Polo è il terzo scalo italiano, punto di riferimento per tutto il quadrante del Nordest e rappresenta una grande risorsa per la Città Metropolitana di Venezia e per l'intero Veneto. L'aeroporto è insediato a Tessera, un'area strategica per il futuro della Città Metropolitana, dove da tempo sono previsti diversi strumenti per favorire lo sviluppo di attività pregiate, che vanno considerate necessariamente in modo unitario.

Considerato inoltre che

Il sindaco a quasi un anno dal suo insediamento non ha ancora chiarito quali siano i programmi dell'amministrazione in relazione allo sviluppo aeroportuale delle aree circostanti con particolare riferimento all'area del Terminal denominato T2 e al cosiddetto Quadrante di Tessera.
Quest'ultima è una superficie pubblica, di proprietà di una partecipata del Comune di Venezia, la CMV Spa dove da tempo l'amministrazione comunale ha previsto lo sviluppo di attività legate prevalentemente allo sport e all'intrattenimento ed altre attività accessorie (funzioni di servizio) di carattere direzionale, commerciale e ricettivo. In tal senso una porzione di suddetta area, pari a 32,3 ha, nel corso della gestione commissariale lo scorso anno è stata oggetto di una variante che ne ha modificato la destinazione d'uso (n. 92 del 29/05/2015). Prevedendo lo sviluppo di uffici (54.800 mq), attività commerciali di vicinato (< 2.500 mq) per complessivi 12.200 mq, la nuova sede del Casinò 12.000 mq, un hotel a 5 stelle, con 470 stanze (25.000 mq) e un hotel di ¾ stelle, 275 stanze (11.000 mq). Complessivamente 115.000 mq, per un volume totale di 345.000 mc.
Circa altri 8 ettari, di proprietà di terzi, sono destinati ad area di interscambio (a cavallo della bretella autostradale) e altri 20,4 ettari più a sud, sempre di proprietà di CMV Spa, non sono utilizzabili, in quanto rientrano all'interno della fascia di rispetto dei vincoli aeroportuali.

Constatato che

Nei 32,3 ettari oggetto della variante, non sarà però possibile realizzare il nuovo stadio in quanto l'area, in base al Piano di Rischio Aeroportuale, non può sopportare un carico antropico superiore a 19.350 persone.
Inoltre suddetta superficie è stata sottoposta a una stima commissionata da CMV Spa, in base alla quale è stata valutata 45 milioni. Un valore sovrastimato e perciò fuori mercato, secondo gli esperti del settore.
Da notizie di stampa si è appreso che il sindaco sembra intenzionato a metterla in vendita, anche se non ha mai aperto un confronto in Consiglio comunale sulla destinazione che l'amministrazione intende assegnare a un'area così pregiata, come si evince dalle sopracitate previsioni contenute nelle schede urbanistiche.

Valutato che

La crescita dell'aeroporto veneziano passa necessariamente attraverso la costruzione del polo aeroportuale del Nordest con l'integrazione degli scali di Venezia, Treviso, Verona e Ronchi dei Legionari.
Attualmente il sedime aeroportuale si sviluppa in una superficie di 337 ettari, che ospita due piste, servizi e varie attività connesse alle funzioni aeroportuali. Oggi conta 8 milioni di passeggeri che, secondo il Masterplan presentato da Save, saliranno a 11 milioni nel 2021. Un traffico di passeggeri perfettamente compatibile con l'attuale sedime aeroportuale.

Ca' Farsetti, San Marco 4136 - 30124 Venezia - tel. 041 274.8084 - fax 041 274.8038
email listacivicacasson@comune.venezia.it

Ciononostante il Masterplan 2030 prevede un considerevole ampliamento dei confini del sedime aeroportuale, puntando a sviluppare la terza pista nell'area urbana compresa tra la bretella autostradale e l'area archeologica di Quarto d'Altino, scavalcando il fiume Dese. Complessivamente il nuovo sedime aeroportuale si amplierebbe fino a 667 ettari. Una prospettiva che finirebbe per snaturare e compromettere il territorio con i suoi insediamenti urbani e che confligge con il principio della sostenibilità ambientale che costituisce un punto fermo delle politiche nazionali e locali più avanzate in materia.

Rilevato che

Lo sviluppo dell'aeroporto di Venezia è un'esigenza per tutto il territorio. Ciò però non coincide necessariamente con l'allargamento del sedime, bensì rappresenta un obiettivo da conseguire lavorando in particolare sull'ottimizzazione degli spazi dell'attuale sedime aeroportuale. Un combinato di interventi, che comporta un investimento adeguato in ambito tecnologico e nel complesso delle infrastrutture, costituito da piste, piazzali, aerostazione e azioni significative di contenimento dell'inquinamento acustico e atmosferico.
Un simile modello di sviluppo aeroportuale è già stato sperimentato con successo in molti scali internazionali, dove è stato possibile aumentare i traffici senza allargare i confini del sedime aeroportuale. Basti pensare al modello logistico dell'aeroporto di Gatwick a Londra, uno scalo con oltre 40,2 milioni di passeggeri (dati 2015).
In tal senso il Marco Polo può continuare benissimo a svilupparsi all'interno degli attuali confini, rappresentando un'opportunità di crescita per tutta la città, in particolare per l'area di Tessera, Ca' Noghera e Quarto d'Altino, un tessuto urbano e sociale che va tutelato e potenziato. Così facendo si eviterebbe di squilibrare l'assetto urbano/produttivo del territorio depauperando gli altri centri della Città Metropolitana, in particolare quello di Mestre.
Per conseguire gli obiettivi di crescita e sviluppo è però necessario prevedere adeguati investimenti. Attualmente va evidenziato come esista una forte sproporzione tra gli utili e i dividendi realizzati dalla società di gestione Save e gli investimenti riversati tanto sull'infrastruttura aeroportuale, quanto sugli ambiti urbani circostanti.

Considerato inoltre che

Il polo aeroportuale veneziano è uno scalo d'interesse nazionale e deve essere collegato con una rete trasportistica terrestre adeguata e perciò raggiungibile attraverso un collegamento veloce con la stazione di Mestre, che deve restare il nodo centrale dell'Alta Velocità.
Un'infrastruttura funzionale all'intera Città Metropolitana, che costituisce l'ambito territoriale in cui è inserito il Marco Polo.

In considerazione di ciò

Il Piano Strategico Metropolitano, il cui iter non è ancora iniziato, risulta essere uno strumento essenziale, per progettare il futuro della Città Metropolitana. Suddetto Piano dovrà però necessariamente considerare lo sviluppo dell'area di Tessera nel suo insieme, che oltre all'aeroporto contiene aree pregiate e strategiche per lo sviluppo della città. A partire dalle già citate aree del Quadrante di Tessera e del Terminal T2.

Valutato che

Nella pianificazione urbanistica comunale ormai da alcuni decenni è previsto un sistema diversificato di accessi alla città con l'obiettivo di differenziare i flussi. In questo senso erano stati individuati il Terminal di Fusina a sud e ad est il Terminal di Tessera, individuato nell'area strategica di interscambio denominata “T2”.

Rilevato che

Su tale area, attualmente sottoposta a procedura fallimentare, in data 20/12/2013 il Comune di Venezia ha adottato un Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica per la realizzazione del Nodo Intermodale per i residenti nel Comune e per la regolazione dei flussi turistici diretti verso la città insulare. L'area comprende una superficie di 166.416 mq al netto delle adiacenti aree demaniali, già soggette allo sviluppo aeroportuale.

Considerato che

In data 21 maggio 2015 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra ENAC, Comune di Venezia e SAVE, in cui si afferma di “concordare l'insediamento su tali aree delle funzioni finalizzate sia alle esigenze aeroportuali sia a quelle di interscambio con la città storica recuperando, in tal modo, la scelta urbanistica effettuata dallo strumento di pianificazione comunale pur nell’ambito del processo di sviluppo dell’infrastruttura aeroportuale”, compreso nel decreto della valutazione di impatto ambientale del Ministero.

Preso atto che

Nel Masterplan 2021 sono contemplati interventi descritti nel Contratto di Programma ENAC- SAVE spa del 26/10/2012 fra cui l'acquisizione, con conseguente inserimento nel sedime aeroportuale, dell'ambito territoriale "T2 Terminal Tessera", al fine di insediarvi le nuove infrastrutture necessarie a supportare lo sviluppo aeroportuale e le opere

necessarie a realizzare il terminal di interscambio.

Nel piano di investimenti del Masterplan 2021 al momento sono state individuate esclusivamente le risorse per l'acquisizione dell'area e non quelle necessarie allo sviluppo del progetto.

Considerata

La natura urbana della superficie in questione, quale interfaccia tra la terraferma e Venezia, le isole e la laguna, e vista la sua destinazione a terminal d'interscambio d'interesse generale, non solo riservato al traffico aeroportuale, sembrava logico essere un'area assoggettabile alla normativa urbanistica ordinaria.

Ma rilevato che

Nonostante la chiara natura urbana dell'area denominata “T2” in data 19/01/2016 il decreto n. 9 del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo ha determinato la compatibilità ambientale del Masterplan 2021 dell'aeroporto Marco Polo che prevede l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri, del piazzale aeromobili e interventi edilizi, sui parcheggi e sugli impianti tecnologici, subordinandola ad una serie di prescrizioni;

- Tuttavia il Masterplan 2021 deve ancora avere l’approvazione del Ministero delle Infrastrutture;

Constatato inoltre che

Nel protocollo sottoscritto in data 21 maggio 2015 sono comprese le funzioni per la suddetta area indicate dal Piano Particolareggiato adottato con delibera di Giunta comunale n. 724 del 20/12/2013.
Nel citato Protocollo d’intesa si prefigurano due fasi di intervento come in appresso specificate:

- Fase 1: servizi al passeggero, parcheggi per residenti, parcheggi a rotazione, approdo per Venezia, sosta pullman turistici;
- Fase Finale: strutture ricettive, media struttura di vendita, attività direzionali;

Visto che

Nella prima fase sono previste:
strutture al passeggero (biglietterie, pensiline) 2.500 mq.-mentre nel Piano Particolareggiato non era prevista una superficie dedicata a tali servizi; Park per residenti 7.960 mq; Park a rotazione 9.960 mq; park sosta pullman 6.950 mq; differenza totale parcheggi rispetto al Piano Particolareggiato del 20/12/2013: 111.795 mq;

Rilevato che

Nella fase finale sono previsti:
9.000 mq di ricettivo (-2.930 mq rispetto al Piano Particolareggiato); 2.500 mq di commerciale (- 5.500 mq rispetto al Piano Particolareggiato); 14.000 mq di direzionale (+ 6.200 mq rispetto al Piano Particolareggiato); park per residenti 19.080 mq; park a rotazione 78.095 mq; park sosta pullman 6.950 mq;

Visto che

Il sindaco in data 28 luglio 2015 ha inviato una lettera al Ministero dell'Ambiente di integrazione al protocollo di intesa, ricompresa all'interno del decreto di valutazione di impatto ambientale.

Constatato che

Il progetto di realizzazione del Terminal è previsto in una zona a stretto contatto con l'area urbana di Tessera dove vivono numerosi cittadini. Lo sviluppo del terminal deve rappresentare un'opportunità per il territorio, perciò deve non creare disagi ai residenti, alla vita del quartiere e non deve penalizzare le attività economiche, in particolare quelle legate all'intermodalità.

Rilevato inoltre che

Il Comune di Venezia, con il protocollo di intesa si è impegnato:

- a dare espressamente atto alla compatibilità urbanistica al Masterplan 2021, all’accertamento di conformità di cui al DPR 18/01/1994 n. 383 e in ogni altro procedimento necessario;
- a revocare il Piano Particolareggiato (adottato con delibera di Giunta Comunale n.724 del 20.12.2013) successivamente all'approvazione del Masterplan;

- a concordare con Save, previa informativa ad ENAC, apposita convenzione per l'attuazione degli interventi previsti dal Protocollo di Intesa, contemperando in tal modo le reciproche esigenze (sviluppo funzioni aeroportuali e realizzazione del terminal di interscambio con la città di Venezia);
- a definire, attraverso specifica convenzione, il recupero delle risorse previste per la "porta d'acqua" di cui alla delibera del Comitato Ex art. 4 Legge 798/1984 del 8.03.1999 (legge speciale per Venezia), per la realizzazione di opere di collegamento viario tra la bretella autostradale, la viabilità di accesso all'aeroporto e il sistema di viabilità comunale.

Preso atto che

Il protocollo di intesa per avere efficacia deve essere sottoposto all'esame del Consiglio comunale, mentre il Piano Particolareggiato deve essere revocato con un atto di Giunta,

Si interpella il sindaco e l'assessore competente

Per valutare in via preliminare se la valorizzazione dell'area T2 che, una volta concluso l'iter ministeriale diventerà superficie demaniale in concessione a un privato (Save Spa), non comprometta definitivamente lo sviluppo e la valorizzazione del Quadrante di Tessera, di proprietà di CMV, partecipata del Comune di Venezia.

Si chiede inoltre

Come intenda procedere per ottemperare alla esigenza della "collaborazione istituzionale finalizzata alla creazione delle migliori condizioni possibili per coniugare la tutela del territorio e degli interessi socio-economici della comunità insediata" - come indicato nel Protocollo d'intesa - e raggiungere l'obiettivo perseguito da tempo dall'amministrazione comunale di realizzare un terminal per residenti e turisti nell'area T2 di Tessera, ora che la suddetta area è ricompresa all'interno del sedime aeroportuale.
In questo senso è indispensabile una discussione trasparente nella città con il più ampio coinvolgimento del Consiglio comunale e l'avvio di un tavolo tecnico/politico al fine di conseguire l'obiettivo prefissato dall'amministrazione comunale.
Verificando se tale obiettivo potrà essere raggiunto attraverso la stipula di una convenzione oppure di uno strumento giuridico più adeguato al fine di definire i rapporti con ENAC e SAVE, indicando in particolare:

- i criteri per il piano tariffario diviso per tipologia di parcheggi (bus, residenti, park a rotazione) tenendo come parametro di riferimento per i residenti e i pendolari le tariffe applicate dal Comune di Venezia nelle aree di sosta a pagamento (strisce blu). In quanto tali utenti non possono essere assimilati ai passeggeri in transito per l'aeroporto, come invece potrebbe intendersi dal Protocollo d'intesa laddove specifica che "tale convenzione regolerà le tariffe applicate in coerenza con quelle vigenti negli altri parcheggi dell'Aeroporto";
- i criteri per regolamentare la sosta dei bus turistici all'interno di eventuali aree ZTL, in quanto il corrispettivo derivante dai pass onerosi non potrà che essere destinato al Comune.
- la descrizione degli interventi di mitigazione ambientale a protezione dell'abitato di Tessera [da discutere in loco con i residenti e con la Municipalità] che sarà inevitabilmente sottoposto a forti pressioni per i notevoli flussi veicolari;
- la soluzione della viabilità comunale che risolva definitivamente il problema del traffico di attraversamento dell'abitato di Tessera [by pass di Tessera].

In questo senso si chiede al sindaco di portare in Consiglio comunale la discussione del protocollo d'intesa tra ENAC, Comune e SAVE del 21 maggio 2015, e di avviare un confronto trasparente per definire il testo della convenzione che intende sottoscrivere con Save e Enac.

Allegati: Cartina Tessera, Tabelle Tessera.

Nicola Pellicani

Francesca Faccini
Rocco Fiano
Giovanni Pelizzato
Andrea Ferrazzi
Monica Sambo