



**EMENDAMENTO ALLA DELIBERA DELLA GIUNTA N. 857 DEL 06.12.2011 SU: "Accessibilità viaria all'aeroporto Marco Polo – trasferimento alla società "Aeroporto di Venezia SAVE" dei finanziamenti di cui alla Legge 448-1998"**

**Inserire prima delle premesse alla delibera,  
sostituendo integralmente il testo là riportato, quanto segue:**

**Premesso**

- **che** il Comitato di Indirizzo, Coordinamento e Controllo, di cui all'art. 4 Legge 798 del 20.11.1984, ha ripartito, con deliberazione del 08.03.1999, tra i diversi soggetti destinatari i fondi di cui all'art. 50 comma 1 lett. b) Legge 448 del 23.12.1998;
- **che** tale Comitato ha riconosciuto, in particolare, al Comune di Venezia il complessivo importo di Lire 37,4 miliardi per la realizzazione, in coerenza con i piani di sviluppo dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, delle opere di urbanizzazione primaria per la viabilità di collegamento tra la bretella autostradale e l'aeroporto;
- **che** il Comitato ha espressamente concesso all'Aeroporto una quota di tali fondi pari a Lire 3,5 miliardi (ovvero euro 1.807.599);
- **che** l'art. 6 della Legge n. 798 del 20.11.1984 "Nuovi interventi per la Salvaguardia di Venezia" afferma testualmente al comma 1 che *"la somma di cui alla lettera c) dell'articolo 2, destinata ad interventi di competenza dei Comuni di Venezia e Chioggia, è così utilizzata: a) lire...per la acquisizione ed il restauro e risanamento conservativo di immobili da destinare alla residenza, nonché ad attività sociali e culturali, produttive, artigianali e commerciali essenziali per il mantenimento delle caratteristiche socio-economiche degli insediamenti urbani lagunari...; b) lire...per la realizzazione per le opere di urbanizzazione primaria nonché per la sistemazione di ponti, canali e fondamenta sui canali di competenza comunale; c) lire...per l'assegnazione di contributi per l'esecuzione di opere di restauro e risanamento conservativo del patrimonio immobiliare privato; d) lire...per l'acquisizione di aree da destinare ad insediamenti produttivi e per la urbanizzazione primaria e secondaria delle stesse nell'ambito dell'intero territorio comunale"*;
- **che infine** il successivo comma 5 dello stesso articolo 6 stabilisce che *"i comuni di Venezia e Chioggia, nell'ambito delle assegnazioni annuali, sentito il Comitato di cui all'art. 4, potranno*

*procedere ad una diversa utilizzazione delle somme previste, sempre nei limiti dello stanziamento autorizzato nel triennio”*

#### **considerato**

- **che** la suddetta viabilità di collegamento tra l'aeroporto e la bretella autostradale esiste già: trattasi della SS. 14 “Venezia Giulia” la quale sarà, a breve, oggetto di interventi di messa in sicurezza con costruzione di due grandi rotatorie stradali (la prima all'altezza della viabilità di accesso all'aeroporto e la seconda in corrispondenza dell'intersezione tra la bretella autostradale e la stessa SS. 14) e previsione di due corsie per ciascun senso di marcia;
- **che** risulta alquanto prematuro il finanziamento di opere viabilistiche di connessione tra l'aeroporto e il “Quadrante Tessera” posto che il PAT non è ancora stato approvato definitivamente e lo stesso programma complesso (art. 32 N.T.) dovrà comunque essere oggetto di specifica approvazione con separato accordo di programma il quale dovrà individuarne meglio perimetro e funzioni;
- **che** una rilevante porzione della nuova viabilità risulterebbe superflua perché sorgerebbe su un tracciato pressoché parallelo alla già esistente bretella autostradale e **che inoltre** tale previsione viabilistica andrebbe a interessare l'area tutelata di “Forte Pepe” (art. 21 N.T. del PAT) senza che sia stata fatta alcuna valutazione tecnico-ambientale in merito;
- **che** la nuova opera dell'architetto canadese Frank O. Gehry si inserirebbe nel contesto dell'aeroporto Marco Polo e rientrerebbe dunque nella piena gestione di SAVE S.p.A., attuale titolare della concessione aeroportuale fino al 2041 **e che non si scorge proprio nella “Porta di Gehry” le finalità di salvaguardia previste per Venezia dalla Legge Speciale**, di cui in premessa. Essa, infatti, si sostanzierebbe in un edificio alto 38 metri (più del doppio, dunque, rispetto all'aerostazione che non supera i 20 metri), costruito fronte laguna e comprensivo di albergo da 350 camere, sala-congressi da 2400 posti, centro commerciale, spazi direzionali e una darsena per imbarcazioni di media grandezza;
- **che, probabilmente, i cittadini veneziani, ma anche molti contribuenti italiani, preferirebbero che i finanziamenti statali di cui alla Legge Speciale venissero realmente utilizzati per scopi attinenti la salvaguardia del patrimonio ambientale, artistico e architettonico della città di Venezia** fruibile, questa sì, da una collettività ben più ampia di quanto non lo potrà essere il nuovo edificio;

#### **inserire nel testo dopo la parola “delibera” quanto segue:**

1. di non ritenere strategico, per il futuro della città di Venezia, la realizzazione dell'edificio “Porta d'Acqua” e delle annesse e connesse infrastrutture viabilistiche dall'aeroporto all'area del “Quadrante Tessera”;
2. di attribuire alla società SAVE S.p.A. soltanto la somma di a 3,5 miliardi di Lire, fissata dal Comitato ex art. 4 Legge 798/1984, per l'esclusiva realizzazione di un terminal acqueo per il

servizio di navigazione tra l'aeroporto e Venezia (il "Boat Terminal" di cui al punto 1 dello Schema generale di inquadramento);

3. di procedere, sentito previamente il Comitato ai sensi del citato art. 6 co. 5 Legge 798 del 20.11.1984, all'utilizzo delle rimanenti somme stanziata dalla Legge 448/1998 per le prioritarie finalità di salvaguardia della laguna di Venezia elencate allo stesso art. 6 co. 1.

Venezia, 06.02.2012



Firmatario/i del documento:

Marco GAVAGNIN

*consigliere comunale MOVIMENTO 5 STELLE - BEPPEGRILLO.IT*