



Variante n. 58 al Piano degli Interventi, ai sensi dell'art. 18 della Legge Regionale n. 11/2004, per il cambio di Zona Territoriale Omogenea finalizzato alla realizzazione di un Parcheggio Pubblico a Tessera.

Controdeduzione alle osservazioni ed Approvazione

**CONTRODEDUZIONE AL PARERE
SAVE S.p.a. e Marco Polo Park s.r.l.**

Le ditte SAVE S.p.A e Marco Polo Park s.r.l. hanno presentato in data 15.07.2020 (agli atti con PG 2020/300035) un'osservazione relativamente alla delibera di cui all'oggetto.
 In seguito viene riassunta l'osservazione presentata con le motivazioni dell'osservante e la relativa controdeduzione

<p>Gli osservanti sostengono che la motivazione adottata da parte dell'Amministrazione Comunale a sostegno della Variante in oggetto è del tutto sfornita del benché minimo dato sulla reale situazione del fabbisogno di parcheggio nella zona attorno allo scalo aeroportuale ed inoltre sostengono che la delibera è palesemente erranea e contraddittoria rispetto agli impegni in precedenza assunti dallo stesso Comune con il soggetto gestore dell'aeroporto e con la previsione di tariffe per i parcheggi così concessi.</p> <p>Si evidenzia che SAVE in accordo con ENAC, al fine di soddisfare le necessità del territorio, ha realizzato un'area di sosta a disco orario con tempo massimo 60 minuti per un minimo di 50 stalli dedicata all'utenza in attesa o per accompagnamento di utenti aeroportuali, ed ha avviato un progetto per la realizzazione di un parcheggio ad uso promiscuo tra operatori aeroportuali e passeggeri/accompagnatori in cui sono previsti, per questi ultimi, ulteriori 20 posti minimo, con la gradualità di un'ora con un massimo di n. 2 accessi entro le 24 ore del giorno di riferimento.</p>	<p>Gli osservanti non hanno tenuto conto della effettiva situazione dell'area ovvero di quanto si verifica quotidianamente lungo le strade urbane di accesso all'aeroporto con file di autovetture collocate ai loro margini che costituiscono la prova tangibile della infondatezza della censura avversa e che dimostrano l'insufficienza dei parcheggi messi a disposizione da SAVE (50 stalli). Il numero annuo degli utenti dell'aeroporto sfiora circa 15 milioni. Non si discute sul fatto che SAVE abbia dovuto accondiscendere alle istanze dell'Amministrazione Comunale, ben conscia della situazione, ma è altrettanto vero che quest'ultima ha dovuto predisporre la Variante al P.I. proprio per ovviare alle insufficienti misure sussidiarie di SAVE.</p> <p>Ciò dimostrato dalle lamentele degli esercenti di Tessera che vedono occupati gli spazi a parcheggio fronteggianti i propri negozi e necessari per la loro clientela e dalle occupazioni delle auto sul bordo strada in attesa dell'atterraggio della persona.</p> <p>Si tratta, quindi, di una determinazione ponderata dall'Amministrazione e attuata in area posta all'esterno dello spazio aeroportuale in concessione a SAVE.</p>
<p>Gli osservanti rilevano che il provvedimento è privo della necessaria valutazione e ponderazione degli elementi necessari sostanziali quali la reale consistenza del parcheggio pubblico e la determinazione delle relative tariffe.</p> <p>Evidenziano che non è chiaro se la destinazione a parcheggio pubblico interessi l'intera area o solo una sua porzione e non si comprende quanti siano gli spazi a parcheggio destinati alla sosta gratuita.</p> <p>In secondo luogo, rilevano che la fissazione di tariffe da applicare al pubblico è contraddittoria rispetto alla dichiarata finalità di risolvere il problema della sosta gratuita e che la delibera non da alcuna indicazione dei criteri in base ai quali la Giunta dovrà determinare le tariffe per il pubblico.</p> <p>Tale carenza, dichiarano gli osservanti, rendono la scelta urbanistica dell'Amministrazione una scelta priva dei necessari contenuti che consentano di valutare il beneficio pubblico che ne deriva e, dunque, la sua legittimità.</p>	<p>Gli osservanti dimenticano che le competenze sui provvedimenti attuativi del Piano degli interventi appartengono alla Giunta Comunale.</p> <p>Non spetta al Consiglio determinare il progetto infrastrutturale nel dettaglio ma solo ad individuare la destinazione di Piano.</p> <p>La delibera è quindi in perfetta osservanza a quanto previsto dalle leggi regionali e statali.</p> <p>Gli spazi non liberi e non gratuitamente fruibili saranno assoggettati ad apposito tariffario, in linea con le modalità imposte nei parcheggi pubblici o privati gestiti direttamente dal Comune nell'intero territorio, ovvero affidati a soggetti privati. Tariffario che potrà non incontrare il beneplacito di SAVE; il che non la legittima a contestare la Variante n. 58 e, quindi, la pianificazione urbanistica predisposta dall'Amministrazione Comunale.</p> <p>Inoltre è proprio con il progetto definitivo dell'opera che si potrà valutare l'esatto ammontare del contributo straordinario di cui all'art. 16 co. 4, lett. D ter) D.P.R. 38072001.</p>

<p>Gli osservanti, citando una nota pervenuta dalla società Park 4.0 s.rl. proprietaria dell'area il giorno della discussione in sede Consigliare della delibera di adozione, evidenziano la gravità dell'operato dell'Amministrazione Comunale in quanto non avrebbe preso ferma posizione sulla volontà dichiarata di <i>"scongiurare che vi sia un'azienda che abusi del proprio potere di mercato, imponendo ai consumatori prezzi eccessivi o impedendo l'accesso ai potenziali concorrenti"</i>. Secondo gli osservanti una simile affermazione tradisce una finalità che non può certo trovare tutela nelle scelte urbanistiche compiute dall'ente locale, i cui effetti sul mercato sono evidenti.</p>	<p>Appare del tutto estraneo al corpo e funzionalità delle osservazioni l'appunto secondo cui in Consiglio Comunale non si sarebbe levata una voce di dissenso nei confronti delle critiche di gestione monopolistica dei parcheggi da parte di SAVE prospettata dai privati dell'area. Si tratta di considerazioni estranee alla procedura e alla struttura della Variante n. 58, attinenti a sfere privatistiche e di contrapposizione imprenditoriale.</p>
<p>Gli osservanti rilevano che, oltre ad un macroscopico difetto di istruttoria (non solo manca uno studio che dimostri la reale esistenza di un problema legato alla "sosta selvaggia" degli autoveicoli, ma anche uno studio sulla viabilità esistente, uno studio sull'attraversamento pedonale necessario a superare la rotonda e ad accedere allo scalo; uno studio sull'impatto della variante sul progetto dello Stadio, già dichiarato di pubblico interesse con la citata delibera di C.C. n. 42/2018; uno studio comparativo con le previsioni di collegamento ferroviaria dello scalo ecc.), la delibera in oggetto rinvia ad una successiva ed eventuale determinazione della Giunta la possibilità di compensare il contributo straordinario con il "valore di cessione" della futura bretella stradale di collegamento tra la rotonda di accesso all'aeroporto e lo svincolo autostradale senza specificare che tale valore dovrà essere determinato in relazione all'attuale destinazione delle aree e non certo in relazione alla loro nuova destinazione e alla loro futura "redditività".</p>	<p>Non coglie egualmente nel segno la censura sul ricorso allo strumento del contributo straordinario secondo la ripartizione fissata dall'art. 16, comma 4 lett. D-ter del DPR 2001/380. L'Amministrazione, infatti, con la diversa rivalutazione dell'area, in ragione della modifica della originaria destinazione, intende non solo godere del beneficio pubblico nella misura del 50% attestato dalle relazioni di stima del Settore Patrimonio del Comune di Venezia ma addivenire, secondo quanto oggetto del progetto e della convenzione, all'acquisizione della porzione necessaria alla realizzazione immediata e senza ostacoli da parte del privato degli assetti viari da tempo ipotizzati ed indicati. Cosicché, diversamente da quanto viene assunto ex adverso l'Amministrazione Comunale intende dare attuazione proprio al protocollo d'intesa sottoscritto dal Comune di Venezia da ENAC e SAVE in data 31.05.2015. Anche sotto questo profilo la scelta urbanistica effettuata appare rispettosa degli orientamenti anche generali programmati. Del tutto incoerente è poi l'affermazione che la variante determina un aumento del valore della cessione dell'area per la nuova strada. La stima per il calcolo del contributo straordinario va fatta sempre e comunque rispetto alla situazione post e pre variante urbanistica.</p>
<p>Gli osservanti rilevano che la previsione di un parcheggio a ridosso della rotonda posta sulla S.S. Triestina sulla via di accesso all'aeroporto pone degli evidenti (e del tutto ignorati) problemi di sicurezza della circolazione stradale legati non solo all'incremento del traffico nell'intorno aeroportuale, ma anche all'inesistenza di una viabilità di servizio che consenta la svolta in ingresso e in uscita sulla via pubblica statale di auto private.</p>	<p>Osservazione del tutto fuori luogo poiché gli accessi saranno autorizzati dall'ente gestore delle strade in piena coerenza con le norme del codice della strada.</p>

<p>Si osserva che con tale delibera verrebbe eliminata una porzione di territorio molto ampia oggi destinata a Zona "F-Sp Speciale - Bosco di Mestre", che garantisce una importante zona di mitigazione ambientale per l'intero ambito e che, invece, verrebbe sostituita da un intervento di impermeabilizzazione del suolo, in contrasto con le previsioni della L.R. n.14/2017.</p>	<p>L'osservazione è molto strana perché l'area è zona agricola non di pregio e la società SAVE ha recentemente distrutto una ampia zona boscata esistente proprio di fronte all'area oggetto di variante per costruire un parcheggio a raso. Per quanto riguarda la contestazione sull'indebito uso del suolo, non rientrando l'area nell'ambito dell'urbanizzazione consolidata, si fa presente che, trattandosi di opera pubblica, l'intervento si configura del tutto rituale, derogandosi così come previsto dall'art. 12 primo comma lettera c della LR 14/2017, ai criteri generali di cui alla citata legge.</p>
---	---

CITTA' DI
VENEZIA



Comune di Venezia

Direzione Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile