



COMUNE DI

Cavallino - Treporti

(Provincia di Venezia)

*Servizio Urbanistica*

Accordo Pubblico Privato ai sensi dell'Art. 6 della LR 11/04

Porta della Laguna Nord

Controdeduzione alle Osservazioni

Prot. n. 3506 del 22/02/2017

Il Responsabile del Servizio Urbanistica

Arch. Gaetano Di Gregorio



n	data	prot. n	richiedente	osservazione	controdeduzione	modifica	esito della votazione approvazione della controdeduzione
1	26/06/2015	14169	Movimento 5 Stelle Bellemo Giorgia	L'osservazione è composta di più punti che si riportano come segue:			
				<p>1. La darsena è stata resa più importante del servizio pubblico alle isole, grave errore che porterà conseguenze a qualsiasi scelta futura. L'accordo pubblico-privato potrebbe basarsi su ben altri criteri che lo scambio di terreni per poter aver un luogo idoneo alla tanto richiesta e voluta Remiera. Uno scalo importante, quello di Treporti, sia per percorsi turistici che per sport acquatici, ma anche per attività inerenti alla pesca e al commercio. L'accordo pubblico-privato, basato su una progettualità scissa dall'attuale situazione, porterebbe a ben altre soluzioni riqualificative ed anche a ben altri riscontri economici. Una progettazione indipendente potrebbe dare nuovo indirizzo all'area e trovare compromessi convenienti alle parti.</p>	NON ACCOLTA La proposta è stata esaminata dall'Amministrazione, che ha valutato positivamente l'insieme di funzioni pubbliche e private previste per l'area, nel rispetto di quanto previsto dalla strumentazione urbanistica sovraordinata. Nel PALAV, PAT e PI sono state indicate le possibili linee di sviluppo dell'area, che risultano coerenti con le scelte presentate..		votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti
				<p>2. Ora si deve riformulare l'accordo in un'ottica di miglioramento paesaggistico, di servizi al cittadino, ma soprattutto di intermodalità con il territorio e le isole; è stata definita nel PAT area strategica e come tale non può essere assoggettata ad accordi vincolanti ventennali, soprattutto in ambito di mobilità e trasporti. Crediamo debba essere formulata in un'ottica di reversibilità.</p> <p><i>"Parte delle aree permutate dal comune verrà concessa a titolo gratuito al Proponente per anni 20 (venti), a parziale compensazione, anche a titolo transattivo, della corrispondente rinuncia da parte del Proponente al contenzioso in essere nonché a fronte del beneficio pubblico derivante al Comune dall'esecuzione del presente Accordo Pubblico-Privato. Nel contesto della concessione il Proponente si impegna a garantire ai residenti in Comune di Cavallino Treporti una tariffa agevolata per i posti auto, in riduzione del 46,67%(quarantaseivirgolasessantasettepercento) rispetto alla tariffa praticata ai terzi, per la totalità dei posti auto in concessione, fatto salvo il periodico aggiornamento delle tariffe su base ISTAT."</i></p> <p>I contenziosi in essere sono merce di scambio a scapito degli interessi a lungo termine del cittadino e dello sviluppo dell'area senza che questi vengano resi noti.</p>	NON ACCOLTA Il Piano Particolareggiato Marina Fiorita è stato attuato a seguito di una convenzione stipulata in data 31/05/1989 con il Comune di Venezia. Dalla fase di stipula a quella di attuazione del Piano e di seguito alla gestione degli elementi oggetto di convenzione, sono sorti numerosi contenziosi, ancora in essere, su vari aspetti. La proposta di accordo prevede tra i benefici l'annullamento del contenzioso, che costituisce un costo e un aggravio per l'Amministrazione. Le aree a concesse in accordo ventennale, allo scadere del termine saranno acquisite e gestite dall'Amministrazione, che nella prima fase, calcolata su base ventennale, a titolo gratuito vengono concesse in gestione al proponente, anche come compensazione della rinuncia al contenzioso. Il proponente si impegna ad applicare un prezzo agevolato ai residenti ridotto del 46,67%.		votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti
				<p>3. Non è stato indetto bando pubblico per la progettazione, formulato sulle indicazioni del PAT; ritroviamo un unico progetto di interesse al privato, crediamo viceversa che l'area definita strategica, che non ha un limite edificatorio e non è inclusa nel calcolo dei terreni trasformabili, debba essere frutto di progettazioni indipendenti, senza conflitti di interesse.</p>	NON PERTINENTE Le aree oggetto dell'accordo sono di proprietà privata e l'iniziativa è privata, quindi non assoggettata alle procedure di evidenza pubblica stabilite per le opere di iniziativa pubblica.		votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti

			<p>4. Il comune di Cavallino Treporti ha incluso erroneamente le valli da Pesca nel calcolo della SAU. Potendo così trasformare ben 108823 mq in più e su questi non sono calcolate le aree strategiche la quale porta Nord fa parte. Solo questo progetto prevede un intervento di accordo pubblico privato di un area di 116726 mq e di progetto ben 9322 mq</p>	<p>NON ACCOLTA Il calcolo della SAU in sede di redazione del PAT è stato espressamente valutato in fase istruttoria dalla Provincia di Venezia e di seguito approvato con delibera di Giunta provinciale n 3 del 25/01/2012.</p>	<p>votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti</p>
			<p>5. L'architetto Antonio Gatto, che ha redatto il progetto fa parte della commissione per la Salvaguardia della Laguna di Venezia e riteniamo che questo sia inconciliabile.</p>	<p>NON PERTINENTE Premesso che il Comune di Cavallino-Treporti ha comunicato in data 08/01/2016 alla Commissione per la Salvaguardia di Venezia di aver completato l'adeguamento al PALAV dei propri strumenti urbanistici e pertanto di non doversi più avvalere del parere della suddetta commissione, il presente accordo non è oggetto di valutazione paesaggistica, che si esprime sui singoli progetti nella fase architettonica.</p>	<p>votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti</p>
			<p>6. Di fronte ad un unico progetto e nessuna altra fase concertativa con la cittadinanza per dettare le linee guida possiamo quindi solo ritrovare le effettive lacune progettuali.</p>	<p>NON ACCOLTA La proposta è soggetta alle procedure di pubblicazione come previsto dalla legge regionale 11/04.</p>	<p>votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti</p>
			<p>7. Per avviarci verso una mobilità sostenibile e l'imminente uscita dall'uso dei carburanti fossili, dobbiamo avere una visione lungimirante e fare scelte in visione di dati e modelli nuovi di sviluppo e turistici. In base ai dati si possono attuare scelte consapevoli, il semplice scambio di terreni di pari valore non è sufficiente nell'ottica del beneficio collettivo. 1.250.000 € non sono nulla nell'ottica di usufruire di un più ampio usufrutto dell'area da parte del comune. Chiediamo quindi di fondare le scelte territoriali su previsioni a lungo termine 20/30/50 anni.</p>	<p>NON PERTINENTE La proposta è stata esaminata dall'Amministrazione, che ha valutato positivamente l'insieme di funzioni pubbliche e private previste per l'area, nel rispetto di quanto previsto dalla strumentazione urbanistica sovraordinata. Nel PALAV, PAT e PI sono state indicate le possibili linee di sviluppo dell'area, che risultano coerenti con le scelte presentate. L'osservazione pone problemi di gestione nel tempo, oggi non prevedibili, che non riguardano l'aspetto urbanistico. Gli interventi proposti sono comunque reversibili</p>	<p>votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti</p>
			<p>8. Sono previsti 140 posti auto in più, mentre i dati verificano la sufficienza di quelli esistenti e che bisognerebbe privilegiare i mezzi pubblici e collettivi.</p>	<p>NON ACCOLTA La proposta è stata esaminata dall'Amministrazione, che ha valutato positivamente l'insieme di funzioni pubbliche e private previste per l'area, nel rispetto di quanto previsto dalla strumentazione urbanistica sovraordinata. Nel PALAV, PAT e PI sono state indicate le possibili linee di sviluppo dell'area, che risultano coerenti con le scelte presentate. I parcheggi sono stati dimensionati per una percentuale di utilizzo media pari al 50%, standard abitualmente assunto per analoghe strutture di superficie.</p>	<p>votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti</p>

			<p>9. Finchè la città Metropolitana non gestirà il servizio pubblico in modo che chi parte possa anche ritornare, garantendo i collegamenti ai cittadini ora costretti ad usare obbligatoriamente l'auto, bisogna poter assicurare il parcheggio gratuito per i residenti e pendolari. Dai dati rilevati nella relazione tecnica di valutazione dell'impatto sulla mobilità, possiamo già individuare l'area necessaria al comune per tutelare gli interessi del cittadino e dedicargli un area parking fino all'adeguamento dei servizi pubblici alla mobilità sostenibile.</p>	<p>NON ACCOLTA Le aree a parcheggio nel territorio comunale sono quasi interamente a pagamento, in quanto contribuiscono al finanziamento delle spese che l'ente si trova a sostenere per la collettività. A prescindere quindi dall'accordo ventennale di gestione in capo alla società proponente, i parcheggi sono comunque assoggettati a pagamento orario o ad abbonamento.</p>	<p>votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti</p>
			<p>10. Premessa: L'unione europea, attraverso varie direttive, ci chiede di andare verso un sistema di "mobilità sostenibile". vengono infatti considerati positivamente le quote di trasporto di bici, pedoni e trasporto pubblico, ma negativamente le quote derivanti da automobile privata. Partendo dal presupposto che tutti i mezzi di trasporto (tranne la bici non elettrica e le proprie gambe) inquinano, dobbiamo comprendere il modo di utilizzo dell'auto da parte di tutti noi. Questa viene usata in modo personale e senza passeggeri, la media nazionale di utilizzo è di 1,3 passeggeri. Nel pendolarismo lavorativo poi si arriva al dato impressionante dell'85% delle auto con un solo passeggero a bordo. Ma se nei trasporti caotici del tempo libero c'è una parvenza di libertà, nel pendolarismo lavorativo il fatto di non avere sistemi di trasporto alternativi all'auto è solo <u>disorganizzazione amministrativa</u>. Conosciamo infatti il luogo di partenza e quello di arrivo della maggior parte dei lavoratori e della totalità degli studenti. Ma perché dovremmo avere un mezzo alternativo all'automobile? 1) inquinamento. PM10 prodotte dai carburanti, gomme, freni e asfalto sono causa di malattie polmonari e cardiovascolari. L'inquinamento indiretto dato dalla costruzione e dalla manutenzione delle strade crea consumo del territorio. L'inquinamento provocato dalla costruzione del mezzo automobilistico ha un impatto impressionante sull'ambiente (il 60% dell'inquinamento totale si produce prima dell'acquisto e durante la distruzione del mezzo) 2) incidenti. Più auto circolanti, più incidenti, più costi sociali e sanitari. 3) benessere. Viaggiare in sicurezza e senza guidare ha effetti benefici sul nostro umore, produttività, socialità.</p>	<p>NON PERTINENTE La proposta è stata esaminata dall'Amministrazione, che ha valutato positivamente l'insieme di funzioni pubbliche e private previste per l'area, nel rispetto di quanto previsto dalla strumentazione urbanistica sovraordinata. Nel PALAV, PAT e PI sono state indicate le possibili linee di sviluppo dell'area, che risultano coerenti con le scelte presentate. L'osservazione pone problemi di gestione che non riguardano l'aspetto urbanistico.</p>	<p>votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti</p>
			<p>11. Il diritto alla mobilità deve essere sia rispettoso delle necessità e delle prerogative del singolo cittadino, sia sostenibile per l'ambiente, con ricadute positive per l'economia e la qualità della vita. Deve permettere ai cittadini la libera scelta di essere o meno proprietari di un mezzo privato, senza che questo ne pregiudichi la libertà di spostamento. Il diritto alla mobilità sostenibile richiede una visione d'insieme di tutto il sistema comunale e conseguenti politiche della mobilità. Come può il Comune vincolare l'area, senza avere a disposizione un piano della mobilità integrata della Regione e senza aver coinvolto ATVO e ACTV in questa scelta?</p>	<p>NON PERTINENTE La proposta è stata esaminata dall'Amministrazione, che ha valutato positivamente l'insieme di funzioni pubbliche e private previste per l'area, nel rispetto di quanto previsto dalla strumentazione urbanistica sovraordinata. Nel PALAV, PAT e PI sono state indicate le possibili linee di sviluppo dell'area, che risultano coerenti con le scelte presentate. L'osservazione pone problemi di gestione che non riguardano l'aspetto urbanistico.</p>	<p>votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti</p>
			<p>12. Questo progetto non risponde alle direttive europee in tema di mobilità sostenibile, ad esempio il piano di azione per la mobilità urbana.</p>	<p>NON PERTINENTE La proposta è stata esaminata dall'Amministrazione, che ha valutato positivamente l'insieme di funzioni pubbliche e private previste per l'area, nel rispetto di quanto previsto dalla strumentazione urbanistica sovraordinata.</p>	<p>votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti</p>

					Nel PALAV, PAT e PI sono state indicate le possibili linee di sviluppo dell'area, che risultano coerenti con le scelte presentate. L'osservazione pone problemi di gestione che non riguardano l'aspetto urbanistico.			
				13. L'errata valutazione progettuale e lo sviluppo del turismo nautico in Veneto: con un semplice confronto tra P.A.T. approvati dai Comuni del litorale veneto, è evidente che lo sviluppo del turismo nautico previsto, e di fatto inserito nei progetti sottoforma di infrastrutture, è insostenibile ed irrealizzabile: darsene, con sviluppo di abitazioni residenziali e turistiche di prestigio, centri commerciali e servizi: c'è una sovrastima forzata al punto che solo i posti barca, se sommati, arrivano ad un numero folle, irrealizzabile, che non verrà mai coperto da una domanda che di per sé è stata riproposta in ogni Comune. Per giustificare le faraoniche speculazioni, ogni amministrazione ha approvato un P.A.T. fotocopia senza che in Regione si sia fatto un confronto generale. Chiediamo alla Regione Veneto di controllare se si stia usando le stesse proiezioni e statistiche, di cui vorremmo una copia, producendo falsa aspettativa di crescita e sviluppo illudendo i cittadini che vengono gravati da profondi cambiamenti del territorio nella rincorsa fantomatica di promesse di lavoro, a favore di operazioni immobiliari che divorano inesorabilmente il territorio, a scapito di riconversioni e ristrutturazioni dell'esistente che produce ricchezza diffusa e reale.		NON PERTINENTE La darsena esistente è stata autorizzata nel 2006 dal Commissario di Governo contro il moto ondoso. L'ampliamento prevede ulteriori 45 posti barca a completamento dell'intervento.		votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti
				14. Nuove darsene attrezzate fanno morire quelle esistenti già in crisi.		NON PERTINENTE La darsena esistente è stata autorizzata nel 2006 dal Commissario di Governo contro il moto ondoso. L'ampliamento prevede ulteriori 45 posti barca a completamento dell'intervento.		votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti
				15. La darsena della porta Nord di Marina Fiorita s.r.l. si deve distinguere grazie ai servizi al diportismo, conciliandosi con il paesaggio, la pesca, lo scalo pubblico, il ruolo panoramico dell'area, lo sport, i circuiti turistici, in una visione territoriale, e non meramente privatistica per questo chiediamo progetti alternativi meno impattanti ma soprattutto non vincolanti.		NON ACCOLTA La proposta è stata esaminata dall'Amministrazione, che ha valutato positivamente l'insieme di funzioni pubbliche e private previste per l'area, nel rispetto di quanto previsto dalla strumentazione urbanistica sovraordinata. Nel PALAV, PAT e PI sono state indicate le possibili linee di sviluppo dell'area, che risultano coerenti con le scelte presentate.		votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti
				16. Sono stati aumentati i box auto da 250 a 400, con un impatto visivo non indifferente. Si parla di tutela del paesaggio ma se si guarda dall'alto l'area, è lampante che scelte fatte in passato non sono più congrue con l'indirizzo che si è voluto dare al territorio tramite il PAT. Quindi pensare di coprire più di 2662 mq di suolo per dei box auto è non solo anacronistico ma fuori luogo. Sono 7030 mq destinati dal PI a quest'uso, la laguna non può essere il garage dei cittadini.		NON ACCOLTA I mq stabiliti dal PI per le aree Fd a parcheggio sono 174.480. In un'ottica di tutela degli equilibri lagunari, i box sono destinati ai residenti dell'Isola di Burano, con la conseguenza che la dotazione di parcheggi contribuisce al mantenimento della residenzialità nelle isole, garantendo dei servizi.		votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti

			17. Il centro commerciale con altezza pari a 2 piani 7,5 m di altezza e di mq 750 da progetto, sono stati definiti senza sapere esattamente quali saranno i servizi al cittadino e relative metrature necessarie. Si continuano a costruire metri cubi senza conoscerne l'effettiva finalità, nuovi servizi tolgono risorse ad altre attività esistenti, ben diverso se si progetta creando nuove realtà imprenditoriali in funzione dell'informazione territoriale, i prodotti locali, l'artigianato; questo necessita di un piano programmatico ben più ampio che il semplice costruire. La stessa forma strutturale dovrebbe nascere dall'esigenza dei servizi e non viceversa.	NON ACCOLTA Il volume commerciale è chiaramente definito e destinato ad attività private di tipo commerciale e direzionale.		votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti
			18. Parco biciclette: verrà realizzato un parco pubblico di mq 2505 da realizzarsi tra l'area a parcheggio e l'area dedicata a bici park (lettera W, Tav. 1.5 "Assetto Planivolumetrico"); Un parco alla fine dei parcheggi, una lingua di terra lunga e stretta dove verrà adibito il parcheggio delle biciclette, un mezzo che nel mondo, per avvantaggiarne l'uso, gli viene sempre dato posto in aree adiacenti alle stazioni dei mezzi di trasporto pubblici. Sembra che il progetto nasca per esigenze personali e non dalle effettive priorità per quel che riguarda mobilità ed i servizi.	PARZIALMENTE ACCOLTA Premesso che il percorso tra il parcheggio delle biciclette previsto e il terminal acqueo sarà protetto, si preciserà in convenzione che potranno essere previsti altri parcheggi per biciclette in area più limitrofa al terminal.	Si precisi in convenzione che potranno essere previsti altri parcheggi per biciclette in area più limitrofa al terminal.	votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti
			19. Prima di procedere all'accordo si richiede che vengano verificati i dati relativi ai reflui urbani in base alle capacità di depurazione dell'impianto attuale in modo di verificarne la capacità in visione dell'aumento ricettivo. (direttiva Europea 91/271 CE)	NON ACCOLTA Il sistema di depurazione prevede in parte l'adeguamento del sistema esistente attraverso un sistema di depurazione delle acque di prima pioggia, in parte un secondo depuratore dedicato. I restanti edifici saranno allacciati alla condotta comunale.		votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti
			20. Mitigazione: 2 alberi non fanno paesaggio. Colorare di marrone il progetto dell'edificio e aggiungere alberi al contesto non sono elemento mitigatorio	NON PERTINENTE L'aspetto paesaggistico, che attiene maggiormente al progetto edilizio, verrà valutato in sede di permesso di costruire.		votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti
			21. L'unità d'intervento "4" è dedicata al rimessaggio delle imbarcazioni.. Prevediamo pavimentazioni ed eventuali strutture per il rimessaggio delle imbarcazioni esterne, quindi necessaria sarà una strada abbastanza larga per il movimento delle imbarcazioni. Un vero cantiere. Se ora guardiamo l'area dall'alto vediamo un triangolo grigio in mezzo al verde, e questo sarà raddoppiato con il presente progetto. Si vuole creare una darsena funzionale con relativi servizi! Viene data minore attenzione alla funzione pubblica della porta nord alla laguna.	NON ACCOLTA La proposta è stata esaminata dall'Amministrazione, che ha valutato positivamente l'insieme di funzioni pubbliche e private previste per l'area, nel rispetto di quanto previsto dalla strumentazione urbanistica sovraordinata. Nel PALAV, PAT e PI sono state indicate le possibili linee di sviluppo dell'area, che risultano coerenti con le scelte presentate.		votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti
			22. Rivedere le aree di permuta, valutando la riqualifica dello sbocco in laguna, con priorità alla mobilità ed alla vocazione pubblica, alla remiera, al parco, all'eventuale struttura ricettiva ed adibire la parte antistante a rimessaggio imbarcazioni e parcheggi, forse sarebbe una soluzione logica. Ecco che l'accordo pubblico privato avrebbe senso nell'interesse di tutti.	NON ACCOLTA La proposta è stata esaminata dall'Amministrazione, che ha valutato positivamente l'insieme di funzioni pubbliche e private previste per l'area, nel rispetto di quanto previsto dalla strumentazione urbanistica sovraordinata. Nel PALAV, PAT e PI sono state indicate le possibili linee di sviluppo dell'area, che risultano coerenti con le scelte presentate.		votazione - voti favorevoli - voti contrari - astenuti

			<p>23. Nella documentazione fornita non è presente "una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con indicazione delle principali ragioni della scelta", nonostante sia un obbligo previsto dall'art. 27 comma 5 lett. d) D.Lgs. n. 152/2006</p> <p>Sul metodo di valutazione VIA/VAS/V.Inc:</p> <p>a) Visto che il campo d'applicazione della direttiva VAS di recente emanazione (6) comprende tutti i piani soggetti ad una valutazione a norma dell'articolo 6.</p> <p>b) Visto che tutte le fasi previste dai livelli di screening e di valutazione appropriata (Livelli I e II) devono essere seguite</p> <p>c) Visto che i proponenti di piani o progetti dovrebbero prendere in considerazione le soluzioni alternative già alle prime fasi di presentazione, comprese altre soluzioni proposte da altri interlocutori e va anche considerata "l'opzione zero".</p> <p>Quindi qualsiasi accordo dovrà essere procrastinato ad una serie di valutazioni alle diverse possibilità presentate.</p>	<p>NON PERTINENTE</p> <p>Gli elaborati saranno esaminati dalla Commissione regionale competente e se carenti saranno opportunamente integrati ai fini della corretta valutazione.</p>	<p>votazione</p> <p>- voti favorevoli</p> <p>- voti contrari</p> <p>- astenuti</p>
			<p>24. Per interesse pubblico è prevedibile l'esproprio se necessario.</p> <p>Questo è un mezzo estremo in mancanza di accordo. Riteniamo utile un investimento per commissionare la progettualità da parte dell'amministrazione, tramite bando pubblico per avere proposte indipendenti e poter confrontare le possibili soluzioni e dirigerci su quella che più soddisfa la specificità dell'area.</p>	<p>NON PERTINENTE</p> <p>Le aree oggetto dell'accordo sono di proprietà privata e l'iniziativa è privata, quindi non assoggettata alle procedure di evidenza pubblica stabilite per le opere pubbliche. Il progetto esecutivo dell'opera sarà concordato con l'Amministrazione.</p>	<p>votazione</p> <p>- voti favorevoli</p> <p>- voti contrari</p> <p>- astenuti</p>
			<p>25. Necessaria una fase partecipativa per avere le linee guida dettate dall'esigenze della cittadinanza. Il trattato di Arhus prevede la possibilità per il cittadino di poter partecipare in maniera incisiva su tutte le fasi del progetto, a partire da quanto tutte le opzioni sono possibili, compresa l'opzione zero.. Questo non è stato fatto e riteniamo il trattato di Arhus non rispettato, soprattutto sull'accesso alle informazioni.</p>	<p>NON PERTINENTE</p> <p>La proposta è soggetta alle procedure di pubblicazione come previsto dalla legge regionale 11/04.</p>	<p>votazione</p> <p>- voti favorevoli</p> <p>- voti contrari</p> <p>- astenuti</p>
			<p>26. Lo sconto agli unici parcheggi adiacenti all'imbarcadere rendono allettante la permuta dei terreni da parte dei cittadini, ma una più approfondita conoscenza delle diverse opzioni progettuali darebbe loro una più ampia presa di posizione critica.</p>	<p>NON PERTINENTE</p> <p>La proposta è soggetta alle procedure di pubblicazione come previsto dalla legge regionale 11/04.</p>	<p>votazione</p> <p>- voti favorevoli</p> <p>- voti contrari</p> <p>- astenuti</p>
			<p>27. Richiediamo la totale trasparenza riguardo ai soci proprietari di Marina Fiorita, visto i casi che hanno coinvolto Venezia su appalti, concessioni e speculazioni in Laguna.</p>	<p>NON PERTINENTE</p> <p>Premesso che non risultano informazioni su vicende giudiziarie, le presenti informazioni vanno richieste direttamente alla ditta proponente.</p>	<p>votazione</p> <p>- voti favorevoli</p> <p>- voti contrari</p> <p>- astenuti</p>
			<p>28. Chiediamo inoltre lo stato patrimoniale e le partecipazioni della società Marina Fiorita ed i suoi soci per scongiurare eventuali conflitti di interesse.</p>	<p>NON PERTINENTE</p> <p>Le presenti informazioni vanno richieste direttamente alla ditta proponente.</p>	<p>votazione</p> <p>- voti favorevoli</p> <p>- voti contrari</p> <p>- astenuti</p>
			<p>29. Richiediamo copertura finanziaria all'investimento.</p>	<p>IMPLICITAMENTE ACCOLTA</p> <p>L'iter prevede che gli interventi siano garantiti da fideiussione.</p>	<p>votazione</p> <p>- voti favorevoli</p> <p>- voti contrari</p> <p>- astenuti</p>
			<p>30. Si chiede azioni di trasparenza sulla prima concessione del 1989 ormai scaduta e sui contenziosi in essere prima di rinnovare la concessione.</p>	<p>IMPLICITAMENTE ACCOLTA</p> <p>Gli atti sono consultabili a fronte di richiesta.</p>	<p>votazione</p> <p>- voti favorevoli</p> <p>- voti contrari</p> <p>- astenuti</p>
			<p>31. Si richiede di integrare documentazione sulla reale necessità di aumentare i posti barca in relazione a quelli già censiti o in progetto.</p>	<p>NON ACCOLTA</p> <p>La proposta è stata esaminata dall'Amministrazione, che ha valutato positivamente l'insieme di funzioni</p>	<p>votazione</p> <p>- voti favorevoli</p> <p>- voti contrari</p> <p>- astenuti</p>

					pubbliche e private previste per l'area, nel rispetto di quanto previsto dalla strumentazione urbanistica sovraordinata. Nel PALAV, PAT e PI sono state indicate le possibili linee di sviluppo dell'area con cui le scelte presentate risultano coerenti.		
2	03/05/2016 Successivamente integrata in data 21/09/2016	9776  20779	Marina Fiorita	<p>Si propone, anche a seguito di accordi con l'Amministrazione, nell'ottica di elevare l'importo del beneficio pubblico, di realizzare l'edificio della remiera, per un importo corrispondente a quanto già preventivato per la realizzazione della piazza, che corrisponde ad € 332.265,00.</p> <p>La piazza sarà definita Piazza privata pedonale e la remiera avrà dimensioni m 30 x 12, prevedendo al PT un deposito imbarcazioni di mq 288,00, servizi igienici, spogliatoi e C.T. per mq 72 e al P1 sala riunioni per 72 mq.</p> <p>L'osservazione comprende i seguenti elaborati modificati:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Relazione tecnica, Norme tecniche di attuazione;</li> <li>2) Tabella Superfici nette di pavimento</li> <li>3) Tav. 06 – Zonizzazione e destinazione d'uso;</li> <li>4) Tav. 08 – Individuazione delle aree ad extra-standard;</li> <li>5) Tav. 09 – Plani volumetrico;</li> <li>6) Tav. 10 – Tavola comparativa;</li> <li>7) Rapporto preliminare per la verifica dell'assoggettabilità alla pianificazione ambientale strategica;</li> <li>8) Quadro tecnico economico dell'intervento e relazione esplicativa delle scelte e parametri adottati;</li> <li>9) Atto unilaterale d'obbligo con tabelle metriche e parametriche;</li> <li>10) Schema di accordo pubblico-privato ai sensi dell'art. 6 della L.R. Veneto n. 11/2004 e tabelle metriche e parametriche;</li> <li>11) Relazione di valutazione dell'impatto dell'intervento proposto sulla mobilità del Terminal di Ricevitoria;</li> <li>12) VINCA – Screening;</li> <li>13) Valutazione di compatibilità idraulica;</li> </ol>	<p>PARZIALMENTE ACCOLTA</p> <p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto si consegue un ulteriore beneficio pubblico per l'Amministrazione. Non si ritiene accoglibile la proposta di definire la piazza come "piazza privata pedonale" in "disponibilità" del proponente, bensì, come specificato dallo stesso con nota n. 3290 del 20/02/2017, sia garantita la permeabilità pedonale per l'intera area pedonalizzata, dal parcheggio al terminal. Inoltre non si ritiene accoglibile il ricorso agli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria. L'approvazione del presente accordo dovrà includere il progetto definitivo dell'edificio remiera comprensivo di computo metrico estimativo, fermo restando che il proponente realizzerà le opere fino al raggiungimento dell'importo massimo indicato nell'osservazione.</p> <p>Si è riscontrata una incongruenza tra quanto riportato alla lett. b) del punto 20 delle Premesse dell'Atto d'obbligo e al punto 2 del punto 21 delle Premesse dello Schema di Accordo, dove, in quest'ultimo, la piazza di cui al punto precedente viene erroneamente definita pubblica.</p>	<p>Sono eliminate nello Schema di Accordo Pubblico Privato e nell'Atto d'obbligo le parole "e disponibilità" nelle premesse con riferimento alla Piazza. Di seguito, dopo la parola Proponente, si aggiunge "Sarà garantita la permeabilità pedonale dal vicino parcheggio alla piazza stessa ed all'area pedonalizzata di accesso al terminal interna all'UMI 1"</p> <p>Si elimina all'art. 2 e al 9.6 dello Schema di Accordo Pubblico Privato la frase "mentre gli eventuali oneri superiori a tale importo dovranno essere finanziati ricorrendo allo scomputo di eventuali eccedenze di opere di urbanizzazione primaria e secondaria o in un altro modo da concordare con il Comune di</p>	<p>votazione</p> <p>- voti favorevoli</p> <p>- voti contrari</p> <p>- astenuti</p>

						<p><i>Cavallino-Treporti"</i>. Si modifica il punto 2 del punto 21 delle Premesse dello Schema di Accordo, sostituendo la parola "<i>pubblica</i>" con "<i>privata</i>". Alla lettera j) dell'Atto d'Obbligo, si aggiunge il seguente testo: <i>"Preventivamente all'approvazione dell'Accordo, sarà depositato il progetto definitivo degli impianti sportivi e cronoprogramma di attuazione dell'intervento"</i>.</p>	
--	--	--	--	--	--	---	--