

Al COMUNE DI VENEZIA
Ca' Farsetti – San Marco, 4136
30124 Venezia
all'att.ne del Sindaco di Venezia

OGGETTO: OSSERVAZIONI ALLA DELIBERA DEL CONSIGLIO COMUNALE
N. 131 DEL 3.11.2009 (*CONTRODEDUZIONI ALLA PROPOSTA DI MODIFICA ALLA VARIANTE
PARZIALE ALLA VPRG Per la Terraferma PER IL "QUADRANTE DI TESSERA" DI CUI ALLA DELIBERA
DELLA GIUNTA REGIONALE N. 2893 DEL 29.09.2009*)

I sottoscritti cittadini del Comune di Venezia aderiscono all' iniziativa promossa anche dall'Associazione AmbienteVenezia e sottoscrivono e presentano agli organismi ed uffici competenti del Comune di Venezia il presente documento che contiene Osservazioni alla delibera del Consiglio Comunale n. 131 del 3.11.2009 (*CONTRODEDUZIONI ALLA PROPOSTA DI MODIFICA ALLA VARIANTE PARZIALE ALLA VPRG PER LA TERRAFERMA PER IL "QUADRANTE DI TESSERA" di cui alla Delibera della Giunta Regionale n. 2893 del 29.09.2009*)

Premesso che

- **il Piano Regolatore per la Terraferma, attualmente vigente** (approvato con delibere della Giunta Regionale n. 3905 del 2004 e 2141 del 2008), **prevede già la possibilità di edificare un nuovo stadio su un ambito di proprietà dell'Amministrazione comunale (per interposta società) di 274.000 metri quadri**. Per l'edificazione del nuovo stadio e strutture connesse, attuabile in qualsiasi momento, l'Amministrazione Comunale nel 2004 ha ritenuto sufficienti 210.000 mq (delibera del Consiglio Comunale n. 133) residuando quindi almeno 64.000 mq di superficie territoriale libera;
- l'ambito suddetto è stato collocato nel PRG prevedendo, correttamente, **una congrua fascia di rispetto** a distanza di 400 metri dal comparto aeroportuale. Tale area ha **accessibilità** dal Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) e da viabilità separate e distinte da quella aeroportuale (differentemente da quanto affermato in sede di VTR all'esame dell'osservazione presentata);
- **il Casinò di Venezia dispone già di oltre 80.000 metri quadri di terreni su aree limitrofe alla struttura di Ca' Noghera, ove sarebbe comunque possibile ricollocare la nuova sede**. Va notato peraltro che una maggior redditività della casa da gioco (improbabile per altro nell'attuale fase di crisi economica) dipende molto da una miglior gestione e non tanto da un semplice spostamento a

breve distanza. Ancora in data 18.02.2005, infatti, il Direttore Generale del Casinò, prof. Armando FAVARETTO, riteneva complessivamente necessari e sufficienti, per la realizzazione di una nuova sede, 30.000 mq di pavimento (distribuiti su più piani);

- nel comparto aeroportuale di Tessera vi sono ancora amplissime aree libere nelle quali sono collocabili eventuali ulteriori strutture di servizio alle attività aeroportuali che si rivelassero necessarie nei prossimi decenni;
- **l'aeroporto Marco Polo, il quale ha toccato il record di 7 milioni di passeggeri nel 2007** (con un calo del 2,6% nel 2008), **dispone di una pista (con affiancata pista di servizio) che consente di poter arrivare potenzialmente sino a 45 milioni di passeggeri.** Gatwick, il secondo aeroporto di Londra, con una sola pista gestisce già oggi quasi 33 milioni di passeggeri/anno e programma di poter raggiungere nell'anno 2015 il limite di utilizzazione della pista attuale, pari a 45 milioni di passeggeri. Nel caso veneziano occorre, dunque, semplicemente organizzare e gestire meglio l'attività aeroportuale ed ampliare la gestione integrata già oggi funzionante con l'aeroporto di Treviso, al limite coinvolgendo anche il friulano Ronchi dei Legionari ed il Catullo di Verona;
- **l'ipotesi di una nuova pista aeroportuale** (avanzata dalla SAVE in propri elaborati interni, mai formalmente presentati agli enti pubblici competenti per la loro valutazione ed eventuale approvazione) **è in ogni caso incompatibile ed insostenibile sotto il profilo ambientale, sociale e paesaggistico.** Già la situazione attuale necessita di urgenti interventi di mitigazione e riqualificazione ambientale, sociale e paesaggistica per le varie forme di inquinamento atmosferico, acustico, luminoso e da traffico veicolare che assediano gli abitanti e l'ambiente di Tessera, Cà Noghera, Campalto, Favaro, Quarto d'Altino, San Liberale, Gaggio e Marcon;
- **occorre evitare, nel modo più assoluto, di consumare inutilmente il suolo agricolo non inquinato libero da urbanizzazioni ormai residuale nel territorio comunale.** A tal proposito va detto che la relazione di Progetto del PAT, che sostituirà l'attuale PRG, si afferma (pag. 27) che *“l'abbandono di suoli coltivati ha alimentato aspettative di consumo di suolo a fini edificatori e ha comportato impermeabilizzazione dei suoli, degrado ambientale, perdita di identità del paesaggio”* e, di seguito, a proposito de *“gli usi sostenibili del suolo”* (pag. 30) si dichiara solennemente che *“il suolo è una risorsa sostanzialmente non rinnovabile in considerazione dei tempi lunghi di formazione nelle sue componenti minerali, organiche...Esso fornisce cibo, biomassa e materie prime...è un elemento del paesaggio e del patrimonio culturale, svolge un ruolo fondamentale come habitat e riserva genetica. I fenomeni di degrado o viceversa di miglioramento hanno un'incidenza significativa su altri settori come la tutela delle acque di superficie e sotterranee, la salute umana, i cambiamenti climatici, la tutela della natura, della biodiversità”*. **Sono invece da recuperare le grandissime aree industriali già dismesse da anni, in particolare nella prima zona di Marghera** (ma ormai anche in molte altre aree), recuperando, riqualificando e riusando aree

centrali già urbanizzate e infrastrutturate, creando nuovi posti di lavoro per prevenire ulteriori future dismissioni;

- **nel comparto normato per Attività Economiche Varie (AEV) di Dese, molto prossimo a Tessera, esistono enormi aree (circa 900.000 metri quadri), del tutto libere e inutilizzate, con destinazioni d'uso produttive e terziarie (commerciali, direzionali, turistico-ricettive-alberghiere) con un piano attuativo già approvato ed infrastrutture già realizzate;** Si tratta poi di zone già compromesse perché strettamente adiacenti e/o intercluse da altre zone produttive o da cesure infrastrutturali;
- tutto il territorio della terraferma veneziana è sottoposto a rischio idraulico, con ulteriore incremento a causa dei cambiamenti climatici (aumento della piovosità e maggior concentrazione dell'intensità in periodi ristretti). Si sta cercando peraltro di provvedere a ridurre gli allagamenti con interventi emergenziali, ancora troppo limitati e locali, senza alcuna pianificazione e programmazione delle opere che abbia una visione territoriale complessiva dell'intero bacino idrografico, come previsto dalla legge 183/1989 relativa ai Piani di Bacino tuttora vigente. Queste aree sono state urbanizzate senza predisporre il drenaggio nelle zone di monte del bacino idrografico e le aree sondabili nelle zone di valle per lo stoccaggio e gestione delle acque e per prevenire gli allagamenti, in anni nei quali non si aveva la consapevolezza della gravità del rischio specialmente nelle zone territoriali prospicienti la gronda lagunare. Con la consapevolezza del fenomeno ed i dati a disposizione, **oggi è semplicemente assurdo ed irresponsabile proporre proprio l'urbanizzazione delle aree ad est della bretella di collegamento tra le autostrade e l'aeroporto: tali aree, infatti, sono decisamente quelle a più grave rischio di allagamento di tutto il territorio comunale** (basti vedere gli studi idrogeologici annessi al PAT e Relazione Idrologica annessa al Progetto di ANAS per l'adeguamento della viabilità di accesso all'Aeroporto);
- il Bacino Idrografico scolante in laguna, di competenza regionale, è l'area idrografica a maggiore rischio di allagamento di tutto il Triveneto. E, proprio in questo territorio, **la Regione Veneto non ha provveduto ad approvare ed attuare il Piano di Bacino o PdB (dal 1989) ed il Piano di Assetto Idrogeologico o PAI (dal 1999)**, mentre in tutte le altre aree del Triveneto le Autorità di Bacino nazionali hanno provveduto da tempo. In assenza dei succitati piani non vi è stato comunque alcun intervento teso ad eliminare o, almeno, ridurre il rischio di futuri allagamenti e non sono state ancora neppure interdetto, con prescrizioni vincolanti come previsto dalle leggi vigenti, l'urbanizzazione e l'edificazione delle aree a più alto rischio idraulico. Al contrario, in base a Delibere Regionali ed alle Ordinanze del "Commissario Delegato per l'emergenza concernente gli eccezionali eventi meteorologici" relative alla cosiddetta "Verifica di Compatibilità idraulica" (ed alle loro applicazioni comunali) **si continua ad autorizzare l'urbanizzazione e l'edificazione di aree ad alto rischio idraulico** a condizione che, con vari provvedimenti locali adottati

singolarmente (con aggravio di spesa ed un uso scorretto del territorio o addirittura con lo stravolgimento delle poche aree verdi, sia private che pubbliche), **sia garantita semplicemente la “invarianza idraulica”**, ovvero che non si aggravi la situazione di rischio già presente;

considerato che

- con le delibere Regionale e Comunale in esame, si propone **l’urbanizzazione e l’edificazione proprio delle aree a più alto rischio di allagamento della terraferma**, ipotizzando degli interventi (senza per altro aver prodotto nemmeno il relativo progetto preliminare) che, solo per il “non aggravio del rischio” dovrebbero “trattenere” 52.000 metri cubi d’acqua (salvo, naturalmente, verifica della correttezza del dimensionamento prospettato, in funzione della reale consistenza delle opere). Rispetto alla VPRG vigente si cambierebbe destinazione d’uso a vaste aree correttamente previste ad uso agricolo, **compromettendo nel complesso un comprensorio di 2 milioni e 220 mila metri quadri di suolo libero**. Tali aree sono state preventivamente acquisite, dall’anno 2000 fino al 2005, a prezzo commisurato al loro uso, dalle due società, la Marco Polo S.r.l. e SAVE Aeroporto di Venezia S.p.A., presentatrici della proposta di variante alla VPRG sotto forma di **osservazione presentata direttamente in Regione nel 2008, in ritardo di ben quattro anni rispetto all’adozione della stessa variante da parte del Comune** (variante denominata “Quadrante Tessera” adottata con delibera del Consiglio Comunale n. 133 del 11.10.2004 ed approvata, con le proposte di modifica, dalla Giunta Regionale con delibera n. 2893 del 29.09.2009);
- la variante in esame quadruplicherebbe la superficie urbanizzata dell’area attualmente prevista per la nuova grande attrezzatura polivalente-stadio per la quale il PRG vigente già destina un’area di 274.000 mq. La nuova operazione immobiliare, denominata “Tessera City”, è motivata solo dagli interessi economici dei proponenti (il Casinò di Venezia e la società SAVE che gestisce l’aeroporto) come da loro stessi pubblicamente ammesso, nonostante dispongano già di amplissime aree nel territorio circostante;
- le due società propongono inoltre lo spostamento delle nuove aree da urbanizzare verso nord-est, per liberare un amplissimo territorio sul quale costruire una nuova pista aeroportuale, inserita dal Presidente della SAVE, Enrico MARCHI, in successive ipotesi di piano aeroportuale (pubblicate nel sito internet della società, ma non presentate agli organi deputati a decidere). Tale piano si è ampliato nel tempo sino ad inglobare (ed eliminare) anche l’area per il Terminal comunale terra-acqua per persone e merci, previsto ed atteso dai PRG vigenti fin dal 1963, ed altre ampie aree verso la strada statale 14 “della Venezia Giulia”;
- **il grandissimo intervento immobiliare proposto**, di ben oltre un milione di metri cubi (ovvero 364.500 metri quadri per un’altezza media superiore ai 3 metri), in aggiunta alle volumetrie destinate alle attrezzature sportive, pubblicamente chiamato “Citté du loisir” (città del divertimento) e/o “Tessera City” (in analogia con il maxi intervento proposto tra Dolo e Pianiga, denominato “Veneto City”) è **privo di una qualsiasi fondata domanda socio-economica**, assolutamente indeterminato nei contenuti

reali e nelle ricadute sui sistemi insediativi ed ambiental-paesaggistici. Rimane infine indefinito il prezzo ambientale aggiuntivo che dovranno pagare gli abitanti delle comunità di Tessera, Cà Noghera, Campalto, Favaro, Quarto d'Altino, San Liberale, Gaggio e Marcon, già gravati dall'inquinamento aeroportuale;

- **con questo nuovo polo di attrazione la città vedrebbe ancor più decentrate** (dopo i grandi poli esterni già realizzati in passato) **alcune sue funzioni commerciali, direzionali, ricettivo-alberghiere e ricreative, in aree lontane e separate che non produrrebbero alcuna integrazione sociale ed alcuna riqualificazione urbana, particolarmente inaccessibili e invivibili al di fuori degli orari di lavoro** (basti vedere le recenti aree commerciali e direzionali all'AEV Terraglio). **E' probabile anzi che**, al di là della contingente crisi economica, **il nuovo parco commerciale comporti la chiusura di molti negozi ed alberghi di Mestre con conseguente, ulteriore impoverimento del tessuto sociale ed economico cittadino**. Inoltre dirottare a Tessera ingenti capitali, derivanti da finanziamenti pubblici e privati, comporterà inevitabilmente bloccare per i prossimi decenni, le bonifiche prioritarie, le riqualificazioni e riutilizzazioni di aree libere, o facilmente liberabili, a Porto Marghera. Aree, queste ultime, che sono invece centrali e potenzialmente di pregio urbano: si trovano certo in un ambito degradato, ma risanabile, e già ora ben servito e ben integrabile, sia con il centro urbano di Mestre, sia con la città lagunare;
- sotto il profilo della mobilità, per l'insediamento proposto (salvo comunque verifica della correttezza dei dimensionamenti proposti) le due società private prevedono di aggiungere ai 5.000 posti macchina già programmati per l'attrezzatura polivalente dello stadio, ulteriori 10.000 posti auto per l'area AEV, 300 posti auto per la stazione SMFR, 250 posti auto per la zona parco, nonché ulteriori 8.380 posti macchina e 300 per bus per due successivi ampliamenti dell'area aeroportuale (per un totale di 24.230 piazzole di sosta veicoli). Da notare poi che **i flussi complessivi di mobilità su gomma**, per il collegamento con Mestre, **previsti dalle due società, in aggiunta a quelli dello stadio polivalente** (salvo verifica che il loro dimensionamento non sia sottostimato), sebbene lo studio del traffico non esegua una verifica dettagliata dei nodi esterni, risultando perciò tecnicamente carente, **riportano la Tangenziale di Mestre esattamente allo stesso livello di congestione del 2008** (vedi i dati cartografati negli allegati alla Rel. A della proposta), **cioè ad un livello precedente l'apertura del "Passante" di Mestre**;
- il PRG vigente prevede la localizzazione del "Bosco di Mestre" a tutela ambientale e paesaggistica dell'abitato di Mestre (la famosa *green belt*) nonché a costituire una barriera naturale, per impedire nuovi insediamenti verso la laguna. **L'intervento proposto prevede invece un'enorme urbanizzazione a cavallo della "bretella" aeroportuale in direzione gronda lagunare, traslando il bosco al di là del nuovo insediamento su ulteriori aree agricole**;
- la nuova urbanizzazione verrebbe a trovarsi a ridosso delle zone di pregio ambientale, archeologico e di valenza turistica del fiume Dese e di Altino. Va ricordato come, già allo stato attuale, alcune aree archeologiche marginali, comunque importanti, siano state aggredite dalle più recenti espansioni dell'area aeroportuale;

- **la possibile candidatura della città di Venezia**, e dell'area circostante, a sede dei Giochi Olimpici del 2020 (candidatura del tutto ipotetica sia per l'Italia in generale, per questioni geopolitiche, che per il tentativo di prevalere sulla candidatura della città capitale) **potrebbe risultare positiva, per l'ecologia e l'economia della città, solo nel caso in cui gli investimenti straordinari che seguiranno ad una tale eccezionale occasione, siano utilizzati per accelerare l'attuazione di strategie urbanistico-insediative, nonché di interventi infrastrutturali e di politiche di trasporto pubblico finalizzati al recupero, riqualificazione e valorizzazione della qualità complessiva del territorio comunale e dell'area intercomunale.** In pratica, interventi programmati, condivisi con le comunità locali, non stravolgenti, compatibili con il contesto ambientale in cui sono calati e sostenibili nel medio-lungo periodo. In tal senso vanno innanzitutto verificate le **possibilità concrete di recupero e d'insediamento nelle aree dismesse** di Marghera (ma anche di Mestre, della Marittima e dell'Arsenale), libere o liberabili, di **strutture di servizio alla città e all'intero comprensorio intercomunale metropolitano.** Altra possibilità interessante è quella di **riusare le aree dell'ex ospedale Umberto I° per collocarvi servizi urbani di riqualificazione e di potenziamento del ruolo delle aree centrali** gravitanti su Piazza Ferretto (vedasi l'esperienza di Klagenfurt, studiata di recente dalla Confcommercio del Veneto). Parimenti importante sarebbe l'idea di **insediare** edifici residenziali (in una città con 5.000 appartamenti invenduti a causa dello scostamento tra il tipo di offerta immobiliare e la domanda sociale) per **un ipotetico “villaggio olimpico” nelle aree residenziali già fortemente sovradimensionate previste nel PRG vigente, con tipologie, modalità e servizi, organizzati in nuove “centralità”, in grado di riqualificare le periferie e di essere successivamente riusate per la popolazione residente.** Questa ipotesi alternativa va approfondita, verificata progettualmente e comparata con la proposta strumentale di insediare le Olimpiadi prevalentemente nelle aree di Tessera. La comparazione delle “ragionevoli alternative”, prevista dalla legislazione vigente, deve riguardare sia le opportunità complessive e le strategie urbanistico-territoriali generali, sia specificatamente il rapporto costi-benefici, le compatibilità ambientali e paesaggistiche, la sostenibilità, l'utilizzo e la gestibilità delle strutture nel lungo periodo;

tutto ciò premesso e considerato

nell'interesse generale e preminente delle comunità insediate nell'area di Tessera, come pure nella terraferma veneziana e nell'intero territorio comunale per la tutela, la riqualificazione e la valorizzazione sociale, ambientale e paesaggistica di tutto il comprensorio intercomunale metropolitano per un uso del territorio compatibile nel breve e sostenibile nel lungo periodo

si propone e si chiede

IN PRIMA ISTANZA

(PER UNA DECISIONE AUTONOMA DEL COMUNE)

La revoca della Variante al PRG adottata dal Consiglio Comunale in data 11.10.2004 (DCC n.133) approvata dalla Regione in data 29.09.2009 (DGR 2893) con proposte di modifica (*variante che raddoppia l'area, già più ampia del necessario, prevista dal PRG vigente per la realizzazione della struttura polivalente –stadio*).

Resta impregiudicata la possibilità d'inserimento di una delle due soluzioni ipotizzate per la realizzazione delle Olimpiadi 2020 con atto statale qualora la candidatura veneziana fosse effettivamente accettata.

IN SECONDA ISTANZA

(DELIBERE CHE LASCIANO ALLA GIUNTA REGIONALE LA DECISIONE FINALE)

La revoca della delibera del Consiglio Comunale n. 131 del 03.11.2009 che propone alla Giunta Regionale l'accoglimento della proposta di Variante al PRG presentata sotto forma di osservazione direttamente alla Regione congiuntamente da Marco Polo S.r.l. e Save S.p.A., e che la Delibera della Giunta Regionale del 29.9.2009 n. 2893 propone di accogliere.

L'approvazione di una nuova delibera che proponga alla Giunta Regionale (a cui viene così demandata l'ultima decisione) di respingere la proposta di ulteriore Variante al PRG (quadruplicamento dell'area già urbanizzabile per il PRG vigente e suo spostamento verso nord-est) presentata sotto forma di osservazione direttamente alla Regione congiuntamente da Marco Polo S.r.l. e Save S.p.A.

IN TERZA ISTANZA

(PROPOSTE SUBORDINATE DI MODIFICHE CHE LASCIANO COMUNQUE ALLA GIUNTA REGIONALE LE SPECIFICHE SINGOLE DECISIONI FINALI)

1) Sia prevista nelle norme l'attuazione della Variante di PRG non con uno strumento d'iniziativa privata (Piano di Lottizzazione), ma con uno strumento d'iniziativa pubblica (Piano Particolareggiato) per un indirizzo e coordinamento tra gli interventi pubblici e gli interventi privati, nell'interesse generale;

2) sia classificata come zona "F Speciale – Bosco di Mestre" ai sensi dell'art. 42 delle N.T.S.A. della vigente VPRG per la Terraferma l'area (di 164.802 metri quadri) localizzata tra gli interventi di urbanizzazione previsti e il comparto aeroportuale anche, tra gli altri, per una miglior mitigazione ambientale dei livelli di inquinamento aeroportuali rispetto agli insediamenti residenziali dell'area, negando esplicitamente in delibera la necessità e la compatibilità con il territorio della ipotesi di una nuova pista aeroportuale;

3) Nelle norme di Piano Regolatore vengano mantenuti i limiti già previsti dal Piano Regolatore vigente proprio per la zona per lo sport e lo spettacolo (superficie coperta massima 30 % , altezza massima per lo stadio m. 30, salvo strutture per le coperture delle tribune e non permanenti per la copertura del campo da gioco, altezza massima per le strutture di servizio m. 6,50) e venga inserita l'altezza massima per le altre strutture di m. 15 chiesta dalla Commissione di Salvaguardia "per evitare impatti paesaggistici negativi rispetto all'affaccio sulla gronda lagunare";

4) Per non polarizzare ulteriormente in aree esterne alla città le attività commerciali che svuotano le funzioni e il ruolo sociale dei centri urbani esistenti, che vanno invece riqualificati e rafforzati (si veda l'esperienza di Klagenfurt), le norme non devono consentire l'insediamento di nuove grandi e/o medie strutture di vendita nel settore non alimentare;

5) Nella “Zona per lo sport e spettacolo (stadio)” le norme non devono consentire insediamenti di “attività commerciali e direzionali e turistico-ricettive-alberghiere per una superficie di pavimento massima complessiva pari a 111.500 mq”: tali insediamenti sono stati pubblicamente motivati ripetutamente solo con la necessità di far quadrare le compensazioni di cassa nello scambio di aree tra le due società che hanno presentato l’osservazione;

6) Per la vivibilità degli insediamenti nelle aree AEV venga esplicitamente richiamato il limite massimo di edificabilità pari a 4,5 mc/mq (o il corrispettivo di massimo indice di utilizzo pari a 6,8 mq di Superficie lorda di pavimento rispetto alla Superficie dell’ambito) prescritto dal D.M. 1444 vigente dal 1968; la norma deve escludere preventivamente la possibilità che il Consiglio Comunale autorizzi deroghe (anche se il DPR 380 del 2001 ne dà facoltà);

7) La vivibilità negli insediamenti delle aree AEV, sia in zona propria, che eventualmente inserite nelle aree per lo sport, non può essere garantita dalla realizzazione dello stadio, perciò le norme devono garantire e prescrivere la realizzazione integrale in queste aree degli standard secondari (piazze, verde pubblico, strutture di servizio ad uso pubblico, ecc) e devono escludere che siano monetizzabili;

8) Vengano mantenute immutate le norme del PRG vigente per le zone a “Verde Territoriale a Bosco”. In particolare non sia raddoppiato, ma mantenuto il limite di edificabilità e non vi vengano ammessi interventi “finalizzati all’equilibrio idraulico”, che consentirebbero di vanificare e devastare l’area boscata con interventi finalizzati a scaricare all’esterno delle nuove urbanizzazioni (in aree ad altissimo rischio di inondazione) la raccolta e lo stoccaggio di elevate quantità d’acqua, pari (già per la semplice “invarianza idraulica”) almeno ai dichiarati 52.000 metri cubi d’acqua;

9) Le norme devono prescrivere che prima di sancire un eventuale “accordo di programma fra i soggetti interessati per l’approvazione delle opere attinenti al sistema viario”

- deve essere stata elaborata la comparazione tra le “ragionevoli alternative” nell’ipotesi di assegnazione all’area veneziana del compito di ospitare le Olimpiadi del 2020;
- va elaborata in ogni caso una verifica dei flussi di traffico generati dalle ipotesi insediative che deve poter escludere di riportare la tangenziale al livello di congestione degli ultimi anni.

10) come chiesto dalla Commissione di Salvaguardia, le norme devono prescrivere le garanzie che tutti gli insediamenti vengano realizzati contestualmente, ciò per evitare che l’enorme urbanizzazione ed edificazione approvata con il pretesto della realizzazione dello stadio polivalente (pretestuosamente, dato che lo stadio può essere realizzato da subito nelle aree di proprietà comunale, a ciò destinate dal Piano Regolatore vigente), possa realizzarsi in assenza dello stadio.

Seguono N° 3 (tre) pagine contenenti 44(quarantaquattro) firme di cittadini che condividono e sottoscrivono il presente documento di osservazioni.

Venezia 31 dicembre 2009

Luciano Mazzolin per Associazione Ambiente Venezia ,

Rossana Cavazzano, Flavio Cogo, Antonella Cogo, Graziella Consolo, Mauro Menin, Stefano Fiorin, Fabrizio Reberschegg, Stefano Micheletti, Orazio Alberti, Germano Mariti, Chiara Rossi, Marco Ostaccia, Tommaso Cacciari, Annamaria De Palma, Giovanna Purisiol, Giuliano De Naralli, Stefano Cazzanelli, Fabio Burigana, Ugo Garofalo, Claudio Piasentini, Teresa dal Borgo, Enrico Cambrisi, Roberto Berto, Paola Garlato, Franco Bellotto, Maria Fiano, Mauro Berghino, Simone Stefan, Susanna Fort, Adriana Barbaro, Renato Trivellato, Elena Ferrata, Luigia Turchetto, Idoria Flavi, Andrea Buffolo, Ugo Lopicirella, Valerio Bonicelli, Mauro Bonini, Roberto Vianello, Vincenzo Bellapianta, Antonella Antonelli, Leone Bruna, Alessandro Reberschegg