



COMUNE DI QUARTO D'ALTINO

CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

n. 34 del 30-12-2025

Adunanza Ordinaria di Prima Convocazione - Seduta Pubblica

OGGETTO

PIANO DI GESTIONE DEL DEMANIO DELLA NAVIGAZIONE INTERNA DEL COMUNE DI QUARTO D'ALTINO -
ADOZIONE

L'anno **duemilaventicinque** addì **trenta** del mese di **dicembre** alle ore **16:08**, nella Residenza Comunale per determinazione del Presidente si è riunito il Consiglio Comunale. Sono presenti per la trattazione dell'argomento in oggetto:

Grosso Claudio	Presente
Gasparini Cristina	Assente
MORETTO GIULIA	Presente
BORGA STEFANIA	Presente
BAGGIO MATTEO	Presente
Mazzon Celestino	Presente
Toniolo Mirco	Presente
Marcassa Mauro	Presente
CEOLIN PIERGIORGIO	Presente
PAGNIN CATERINA	Presente
GIOMO RAFFAELA	Presente
SAVERINO GIUSEPPE	Presente
Baldoni Cristina	Assente

Assiste alla seduta Callegari Ennio nella sua qualità di Segretario Generale. Marcassa Mauro nella sua qualità di Presidente, assume la presidenza e, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta e, previa designazione a scrutatori dei Consiglieri:

BAGGIO MATTEO

SAVERINO GIUSEPPE

invita il Consiglio a discutere e deliberare sull'oggetto sopraindicato compreso nell'odierna adunanza.

II CONSIGLIO COMUNALE

Presidente MARCASSA. *Passiamo al punto 4. Inviterei, per la relazione, l'architetto Candian. Prego.*

Architetto CANDIAN. *Buonasera a tutti. Grazie della parola, Presidente. Cercherò di essere abbastanza breve, ma cercando di essere al contempo anche molto esaustivo nella questione che abbiamo già trattato anche in commissione.*

Faccio una piccola premessa, giusto per capire dove ci collochiamo con questo piano, che è una cosa, tra virgolette, nuova, se non altro per i Comuni. Ciò deriva dalla legge regionale n. 46 del 2017, che ha trasferito, con delega ai Comuni, la gestione del demanio della navigazione interna. Per quanto riguarda il comune di Quarto d'Altino, il tratto del fiume Sile è l'unico tratto che ci è stato trasferito come competenza diretta, mentre altri tratti, come il Siloncello, sono stati dati in concessione al Consorzio di bonifica Acque Risorgive e la contaminazione lagunare è stata data in capo all'ex magistrato delle acque, oggi provveditorato opere pubbliche. Successivamente a questo trasferimento di competenze, con Dgr n. 251 del 2018 la Regione Veneto ha stilato quelle che sono le linee guida per la gestione da parte dei Comuni. Queste linee guida prevedevano delle indicazioni generali che si distinguevano sostanzialmente in due fasi. La prima che prevedeva una gestione per chi avrebbe adottato il piano della gestione del demanio, che è quello che andiamo ad adottare oggi. Al contempo prevedeva una fase transitoria obbligatoria, fintanto che i Comuni si fossero adeguati, che è la gestione ordinaria che è stata eseguita fino a questo momento, ovviamente con limitazioni rispetto a quanto andremo poi a fare dal momento che abbiamo un piano approvato.

Qual è lo scopo sostanzialmente del demanio, di questo piano? Innanzitutto serve a dare un po' di omogeneità e potenziamento di quelle che sono le linee di navigazione che abbiamo. Nel nostro caso parliamo sempre di fiume Sile. Andando un po' a sistemare e unificare, regolarizzare, dare conformità a quelle che sono tutte le concessioni esistenti, concessionate o meno. Giusto per fare un po' di sintesi, poi nel 2023 abbiamo affidato l'incarico per la redazione del piano, ha avuto una fase abbastanza corposa, perché abbiamo dovuto affrontare diverse tematiche che si pongono quando si va a gestire un tratto importante come quello del fiume Sile. I risultati che oggi andiamo ad esporre e che abbiamo nel piano attuale prevedono che, a fronte dei venti posti, le venti concessioni che ci sono state trasmesse nel 2017 alla Regione, delle quali poi nell'ultimo anno si sono ridotte a quattordici, in attesa poi di essere sistemate col piano; a fronte delle settantotto esistenti, che sono state rilevate con rilievo fatto da Infrastrutture Venete, e l'aggiunta di cinquantaquattro concessioni di progetto, con questo piano arriviamo ad avere, a completamento del tutto, 132 posti, con un sostanziale più 112 rispetto alle concessioni che abbiamo attualmente attive.

Oltre ovviamente a implementare le concessioni e il numero delle stesse, si è andato a fare anche un lavoro di sistemazione tipologica e determinazione con norme tecniche di quelle che sono le tipologie di posti, di spazi acquei, andando a suddividerle in quattro, che sono l'attracco, il pontile, l'alaggio, il passo barca che hanno funzioni ovviamente diverse, e dividendo tra gli ormeggi ad oggi autorizzati e quelli di progetto. Gli ambiti sostanzialmente che andiamo a rilevare sono una riorganizzazione del tutto, la predisposizione e il posizionamento, l'introduzione di nuovi ormeggi, passi barca e alaggi. Questo è proprio per fare una sintesi abbastanza rapida.

Poi, per entrare un po' più nello specifico e poi, se ci sono eventualmente dubbi o chiarimenti necessari, assolutamente a disposizione, siamo andati a introdurre maggiormente dei nuovi spazi e dei nuovi posti nel taglio del fiume Sile. Questo anche per una questione più pratica, nel senso che all'interno del perimetro dell'ente Parco, gestito dall'ente Parco fiume Sile bisogna attenersi a quelle che sono le normative previste dal piano ambientale del parco, che prevede che ad oggi, non per carenza nostra, ma in parte per una gestione prevista dal piano ambientale, si possano regolarizzare i posti barca esistenti e possano esserne introdotti di nuovi semplicemente nelle zone che il piano individua come zone adatte

all'insediamento di nuovi spazi acquei. All'esterno, invece, quindi nel tratto del taglio del fiume Sile è, tra virgolette, un'opportunità maggiore di poterli aumentare, perché questa normativa di piano ambientale non esiste. Posto è che poi comunque tutti i posti barca e il piano stesso avrà i pareri della navigazione, del genio civile e degli enti competenti, ispettorato di porto, Infrastrutture Venete.

In linea di massima questa è un po' la sintesi. Ripeto, dai venti posti attualmente concessionati, per settantotto esistenti, quindi di fatto esistenti, anche se non concessionati, andiamo ad aggiungerne cinquantaquattro per arrivare a 132 posti totali. Intanto vi ringrazio. Poi, se ci sono domande.

Presidente MARCASSA. *Ringrazio l'architetto per l'illustrazione. Apriamo il dibattito. Chi chiede la parola? Consigliere Pagnin, prego.*

Consigliera PAGNIN. *Sicuramente apprezziamo l'intento del piano, che è quello di normare e aumentare le concessioni dei posti barca disponibili. Secondo noi, questo è sicuramente un punto di forza di questo piano. Però abbiamo anche molte perplessità rispetto ai documenti che ci sono stati presentati e anche delle domande. La prima è anche di natura economica. Vorrei capire il piano, che è stato commissionato allo studio di competenza, quanto è costato effettivamente ai cittadini come studio. Questa è la prima domanda.*

L'altro aspetto è che all'interno dei vari allegati, Vas, Vinca, tutte le tavole di elaborazione, di analisi, volevamo sapere quali sono le considerazioni legate alla viabilità, perché in nessuno dei documenti che ho letto si fa riferimento a questo. Si fa riferimento a una mobilità fluviale e di navigazione, ma non a quelli che sono gli elementi di viabilità come analisi, elemento di analisi. Quindi vorrei capire quelle che sono state le riflessioni fatte da questo studio incaricato e qual è stato il costo di questo studio. Innanzitutto.

Architetto CANDIAN. *Come costo totale del piano, siamo indicativamente, non ricordo la cifra esatta, però siamo sull'ordine di grandezza dei 15/16.000 euro totali per il piano, che comprende analisi del progetto, la redazione poi della documentazione Vas e Vinca di natura ambientale e tutti gli adempimenti a riguardo.*

Per quanto riguarda invece la questione mobilità, sicuramente è un tema importante che va analizzato. Diciamo che in sostanza si parla di mobilità fluviale, primo perché abbiamo introdotto, c'erano e li abbiamo introdotti i passi barca, che permettono di sfruttare le concessioni esistenti e introdurre un sistema di movimentazione interno che permette il raggiungimento dei vari punti. Per quanto riguarda il territorio è un po' più semplice dalla parte che va da Quarto d'Altino fino al Taglio del Sile. La parte un po' più, tra virgolette, complicata è sul taglio del fiume Sile, dove però abbiamo la possibilità, anche con i passi barca, di cercare di sfruttare questo movimento all'interno degli ambiti. Giusto per intenderci, poi nel lato interno, sempre del taglio del fiume Sile, che ci sono le concessioni attualmente in capo al provveditorato, anch'esse sono corpose con la presenza delle cavane, eccetera. Quindi la mobilità viene gestita attraverso una mobilità fluviale, che permette l'accesso poi alle concessioni stesse. Per questo andiamo principalmente a chiarire quello che riguarda la mobilità fluviale.

Nello specifico le strade, abbiamo gli accessi, abbiamo diversi accessi. Ne abbiamo uno qui nella zona del Vecchio Passo, piazza Vecchio Passo, e poi nella parte verso Portegrandi si cerca di sfruttare di più la presenza dei passi barca per usufruire delle concessioni che si vanno ad insediare.

Consigliera PAGNIN. *Cerco di spiegare meglio la mia domanda e le perplessità legate alla viabilità. Quando cito il tema della viabilità, è perché molti dei posti barca sono situati su una strada ad alta velocità, che è quella della Jesolana, famosa e nota per numerosi incidenti. I limiti di velocità lì sono molto elevati, quindi è una strada ad alta percorrenza, non ci sono attraversamenti pedonali, non c'è illuminazione, detto che la gente comunque accede e fa sport di pesca, anche la sera, quindi possiamo solo immaginare cos'è oggi già la pericolosità per quelle che sono le attività già esistenti. A queste, che sono attività, lasciatemi dire, che nello stesso piano vengono nominati come obiettivi la promozione di attività che hanno un carattere storico e che sono sicuramente da tutelare e da promuovere, questo è uno degli obiettivi del piano; nella sostanza,*

negli anni per queste attività è stato fatto ben poco, perché non sussistono, non sono state adeguate quelli che sono degli accessi agli attracchi, ai posti barca, ai passi in sicurezza. Perché comunque quell'area permane un'area di grande criticità da un punto di vista di sicurezza. Quindi immaginare che ci siano un numero di concessioni che vanno ad aumentare in quella zona, aumentano quello che è il rischio, se non viene prevista all'interno di questo piano un'adeguata sistemazione di quelle che sono le tematiche legate alla diminuzione della velocità, agli attraversamenti, all'illuminazione. Cosa che è totalmente mancante in questo piano, che andrà a finire in Regione e che noi sicuramente, come gruppo di minoranza, andremo a presentare come osservazioni e critiche a questo piano. Perché assolutamente non le prende in considerazione.

Detto che sono stati spesi 18.000 euro per la realizzazione e la commissione di questo studio, poi ci ritroveremo a dover rimettere mano al portafoglio per andare ad adeguare quelle che potrebbero essere, con i soldi dei cittadini, delle imprecisioni, delle cose che non sono state tenute in considerazione.

L'altro aspetto importante, che rimane per noi una perplessità, è quella del coinvolgimento, mancato coinvolgimento della cittadinanza su un punto fondamentale come questo, perché le attività sportive abbiamo parlato in commissione della mia idea su come promuovere. Sicuramente far pagare queste attività così importanti, che tutelano quella che è una tradizione come quella della voga veneta, quella della connessione con quelli che sono degli sport tradizionali, lasciatemi dire anche identitari, se veramente vogliamo andare in una promozione di questo tipo, sicuramente non è facendo pagare i 700 euro, perché io ho chiesto le tariffe, il posto barca sono circa 300, arriverà poi in una regolamentazione sicuramente successiva, però arriveremo a questo nodo in cui ci saranno dei posti barca. Immaginiamo semplicemente un'associazione remiera che ha la gondola, la mascaretta, sono tutte imbarcazioni che servono per fare attività sportiva e che hanno necessità di essere ormeggiate e non scaricate ogni volta in acqua. Quindi immaginiamo i costi per queste associazioni che cosa comportano, anche solo il passo a barca 700 euro su delle attività che sono attività che andrebbero, se vogliamo promuovere veramente questi sport, facilitate, non tassate. Sembra quasi che questo piano sia quasi un modo di fare cassa, ma senza offrire servizi e un'adeguata promozione di questo tipo di attività.

Il fatto anche che non siano previste sui posti barca delle tariffazioni agevolate per utenti giovani o anziani, che sappiamo che gli anziani spesso hanno delle pensioni minime, se vogliamo fargli continuare certe passioni, dobbiamo anche andare incontro a queste categorie, e soprattutto tramandarle, perché spesso si passa da nonno a nipote questo tipo di passione. Non si tratta di yacht. Ho visto che ci sono delle metriche da 12 metri. Certo, la gondola storica può arrivare a un massimo di 11 metri, ma quelle che sono le imbarcazioni tipiche della nostra zona sono di dimensioni molto più piccole. Quindi l'aumento così in questo modo dei posti barca, ma senza una corretta riprogettazione degli spazi.

Un altro aspetto importante è quello del parcheggio. Ad esempio, alle Trezze dove insistono numerosi posti barca, dove dovrebbero parcheggiare le auto: all'interno di strade che il Sindaco dice essere private, con delle buche giganti? E, se qualcuno cade e si fa male, di chi è la responsabilità di questi adeguamenti che non sono stati pensati?

In questi anni sicuramente è una frazione trascurata. Dobbiamo ringraziare queste associazioni che la tengono viva, che la frequentano, che tengono gli spazi in ordine, puliti, se ne prendono cura, sono attività che vanno tutelate, promosse, come quello che è il legame con questo territorio in un borgo che è a dir poco storico e che dovrebbe aver meritato attenzione ancora prima. Io ricordo, come molti degli abitanti che utilizzano le fermate per andare a lavorare o per andare a scuola, la paura dell'attraversamento a certe ore di notte da una fermata all'altra per accedere a casa, perché si arriva in fermate assolutamente al buio, su una strada ad alta percorrenza, priva di attraversamenti pedonali e immaginiamo tutte queste concentrazioni di posti senza un'adeguata possibilità di parcheggio. Ci sono posti barca piazzati fino in fondo, all'ultimo confine, nel piano del territorio comunale. Dove poi parcheggino le auto è mistero. Le parcheggeranno in mezzo alla Jesolana. Non lo sappiamo dove possono e come possono accedere a questi posti barca in sicurezza, su una strada con quelle velocità e con quegli indici di incidenti che tutti conosciamo.

Allora, sono molte le perplessità legate a questo piano, che sicuramente avrebbe meritato un coinvolgimento della popolazione. Anche perché, se qualcuno ha memoria, molte sono state nel corso degli anni le vicissitudini che hanno passato i cittadini soprattutto di Portegrandi in merito al piano Piruea della Conca, dove avevano le varie imbarcazioni dove oggi insistono delle attività private, in cui, se vuoi ormeggiare la barca, i prezzi non sono così accessibili. Quindi molti del paese non hanno poi più avuto accesso a quello che è il posto barca.

Queste sono comunque promesse disattese, perché poi era stato promesso ai cittadini che ci sarebbero stati dei posti barca comunali. Con questo provvedimento, forse dopo vent'anni si va in un'ottica di fruizione, di possibilità di posti aggiuntivi, che è meritevole, è una cosa positiva. Certo che tutto va fatto con adeguata sicurezza, anche dell'accesso a questi posti. Quindi o viene prevista anche quella che può essere un'adeguata viabilità anche in funzione della numerosità dei posti barca disegnati in quei tratti, ci sono dei tratti invece molto più interni, totalmente sicuri, dove l'accesso avviene in totale sicurezza, come dall'altro lato del Sile, piuttosto che in zone in cui comunque i limiti di velocità ci sono e ci sono anche degli attraversamenti semaforici, come ad esempio in località Tre Palade. Lì ad esempio c'è la possibilità di avere accesso ai punti barca in sicurezza. Come a San Michele Vecchio. Anche qui a Quarto d'Altino, nella parte centrale c'è una possibilità di avere parcheggi, di avere comunque un accesso in sicurezza. Mentre in quella zona, a nostro avviso, risulta molto complicato per lo stato dell'arte. A meno che non avvengano e non siano adeguati correttamente. Quindi la domanda è: sono state previste delle opere di adeguamento della viabilità che mettano in sicurezza su questo punto queste concessioni? Altrimenti risulta veramente un mero modo di fare cassa. E soprattutto sono stati pensati degli sgravi a livello tariffario per le attività sportive in modo da agevolarle e anche per quelli che sono i residenti? Si è spento tutto.

Presidente MARCASSA. L'impianto funziona ancora? L'impianto funziona. Possiamo parlare a luci spente. Prego.

Architetto CANDIAN. Rispondo sui due punti legati alla tariffazione e alla questione della mobilità. Per quanto riguarda la tariffazione, abbiamo una tariffazione, non dipende sostanzialmente da noi, perché abbiamo una legge regionale, una delibera di Giunta regionale, la n. 1997 del 25 giugno 2004, che impone le tariffe minime consentite. Poi chiaramente sulla questione della tariffazione, posta una base ci si può assolutamente lavorare. Diciamo che poi, quando verrà fatto a seguito dell'approvazione del piano, verrà riportato in Consiglio quello che è il regolamento per la gestione e l'assegnazione dei piani, quindi verrà discussa la cosa. Posto che si può già anticipare, come era stato detto anche in commissione, che senza dubbio sarà ed è già prevista un'incentivazione per i residenti piuttosto che per chi è vicino al posto e chi ha una residenza da più anni. Tutta una serie di parametri che andranno sicuramente a incentivare la cittadinanza di Quarto d'Altino, perché l'obiettivo sostanzialmente è quello.

Sulla questione puramente economica, posto che c'è una base, il discorso delle tariffe per cui siamo oggi arrivati a 700 euro in alcuni casi, a 300, eccetera, si basano sulla base di un adeguamento Istat annuale che ci viene imposto dalla Regione e le tariffe poi potrebbero aumentare non per una scelta del Comune, ma quando si viene a fare un bando e c'è una parità di punteggio, che però è un caso che con la nuova regolamentazione dovrebbe essere molto più marginale, incentivando chi ha una posizione vicina al posto di assegnazione. Però, ripeto, quando andremo in Consiglio, a seguito dell'approvazione, sarà argomento nuovamente di discussione.

Per quanto riguarda anche la gestione della mobilità, ad oggi ci siamo fermati al piano della navigazione. In questa fase il piano è della navigazione, per cui ci siamo concentrati sulla predisposizione. Chiaro è che una mobilità coerente seguirà e deve seguire la predisposizione dei posti. Ripeto, ad oggi ci siamo soffermati su questo in quanto piano della navigazione, dove siamo andati a regolamentare tutta una serie di situazioni un po' borderline, comunque non regolamentate che ad oggi non avevamo la possibilità sostanzialmente di metterci mano, perché ci sono state trasferite solo le competenze sulle concessioni attuali. Adesso, avendo una regolamentazione a seguito di un rilievo di tutte quelli che sono i

posti e gli spazi acquei individuati, ci permette di creare notevolmente più ordine, perché non è lasciato un po' a quella che era una gestione non ordinaria, chiamiamola, attuale.

Sulla questione dell'introduzione di spazi acquei nel Taglio del Sile, piuttosto che in altri, era un po' quello che dicevo inizialmente. È un vincolo il fatto che, essendo all'interno del piano ambientale del Parco, il piano prevede l'introduzione solo nei posti che il piano ambientale del Parco definisce come ambiti adatti all'implementazione dei posti. Ce ne sarebbero molti altri, eventualmente è sempre una possibilità di discussione sapendo che bisogna andare a fare un lavoro diverso, perché bisogna andare a mettere mano a quello che è il piano ambientale, i criteri, eccetera. Però nulla è a priori escluso.

Consigliere MARCASSA. Vedo che c'è un po' di confusione su questo argomento, nel senso che dobbiamo partire, secondo me, e parto un po' dalle origini. Noi guardiamo, stiamo parlando di due corsi d'acqua fondamentalmente, stiamo parlando di quelli di competenza comunale, stiamo parlando del Sile, che è un fiume coperto da un vincolo di Parco ambientale del fiume Sile; e poi abbiamo un canale che si chiama Taglio del Sile. Tutti e due questi canali, fiume e canale, sono navigabili. La navigazione, la navigabilità di questi due corsi d'acqua risale a quando le barche andavano coi cavalli a traino, oppure andavano tirate a spalla. Da quel periodo ad oggi la navigazione è cambiata totalmente. Abbiamo la navigazione a motore che ha cambiato totalmente. Basta guardare i problemi che ha Venezia. E i nostri fiumi e canale mi sentirei di dire che, dove il canale e dove il fiume è navigabile, creare un approdo sull'alveo dove passano le barche, perché stiamo parlando di questo, non di traffico stradale, stiamo parlando di alveo, sono degli ostacoli alla navigazione. Questo è poco ma sicuro. Sia in caso di insicurezza, quando all'alba c'è quella nebbiolina che si alza per un metro, un metro e mezzo sul pelo dell'acqua, sia per quanto riguarda i giorni di nebbia o altro o di navigazione al buio, perché i canali non sono certamente illuminati. Se c'è un riflesso sui catarifrangenti delle briccole, dove ci sono, però per essere visti devono essere illuminati. Chi va per laguna, va con la pila e illumina i catarifrangenti per vedere dov'è il canale.

Fatta questa premessa, quindi andiamo subito a vedere perché questo ha portato ai problemi che esistono attualmente. I problemi quali sono? Che chi è stato autorizzato a mettere una barca sull'alveo fluviale ha una concessione, la paga, ma manca di due cose fondamentali. La prima è il parcheggio. Il secondo è il modo per andare in barca. Come fa a tirare su la barca? Deve andare su un cantiere o da qualche altra parte. La barca, quindi, oltre a essere un ostacolo, è una cosa secondo me improponibile. Io ho anche qualche anno in più e ricordo anche qualche altra cosa, che agli atti di questo Comune esiste una iniziativa, un progetto di iniziativa pubblica che si chiama Piano particolareggiato di recupero Conca di Portegrandi, che porta la mia firma e che aveva dei principi che ho enunciato adesso, ma sono partiti da quella volta. C'era anche la magistratura che andava a indagare quelli che avevano fatto la cavana abusiva, per cui qualcuno si è fatto beccare e ha pagato qualche migliaio di multa e poi un processo. Ma nell'intento di mettere a posto quelle cose, il comune di Quarto d'Altino ha studiato un piano particolareggiato, che si chiama attualmente darsena di Portegrandi, che però non è nato come darsena. È nato con uno specchio d'acqua doppio, sul quale sul primo dovevano trovare posti barca le barche tipiche lagunari con un ricovero tipico lagunare, quindi cavane con tetto in paglia e avanti di questo passo. Dall'altra parte uno specchio aperto, perché a Portegrandi c'erano tre cantieri nautici. Se questi costruiscono, non mettono sicuramente con le gru le barche dentro alle cavane. Questo è poco ma sicuro. Quindi esigenze diverse e, per convivere, si doveva essere... All'interno di queste due iniziative si è inserito quello che era dire ci sono le barche piccole, ci sono le barche grandi e c'è anche Quarto d'Altino. E Quarto d'Altino cosa c'entrava? Che Quarto d'Altino, comune di Quarto d'Altino ha messo come vincolo, come oneri di urbanizzazione per chi ha fatto l'intervento privato un parcheggio comunale, uno scivolo pubblico, dove chi arriva col carrello può fare l'alaggio gratuito, il parcheggio per metterci la macchina e il carrello, e avere poi la possibilità del posto barca. Oltre a una serie di vincoli non solo paesaggistici ma addirittura costruttivi per quanto riguarda il restauro di tutte le case che ci sono nella zona Conca di Portegrandi, quindi la vecchia trattoria, il fruttivendolo, tutte cose di questo passo.

Cosa è successo? Che, non so se per bene mio che non ho più fatto il Sindaco o per fortuna di chi è arrivato dopo, da allora ad oggi il comune di Quarto d'Altino ha venduto al proprietario che ha realizzato la darsena lo scivolo e quindi lo scivolo pubblico gratuito è diventato scivolo privato a pagamento per i cittadini di Quarto d'Altino. Se tu vuoi fare l'alaggio della tua barca, vai allo scivolo. Dopodiché, se vuoi mettere la macchina, la metti perché il comune di Quarto d'Altino ha venduto al privato anche il parcheggio pubblico che aveva il Comune messo, mi pare che ce ne sia ancora una piccola parte che non è stata venduta, perché non è stato perfezionato il contratto. Ma era nelle intenzioni di questa amministrazione. Lì si poteva parcheggiare, fare l'alaggio della barca, non disturbava nessuno, sarebbe stata una cosa bella, e questo ve lo dice qualcuno che l'ha pensata questa cosa. Ci ha pensato molte volte.

Andare a piangere sul latte versato oggi, mi sembra un po' fuori luogo e fuori tempo. Tutti quanti, quelli che sono venuti dopo e prima di quelli che sono venuti ultimi, hanno una parte di responsabilità su quelle che sono state le scelte e la conduzione, e soprattutto lo sviamento delle intenzioni progettuali che hanno animato quella iniziativa, ripeto, di carattere pubblico e pagata dai cittadini di Quarto d'Altino, il progetto. Questa è la storia.

Ognuno adesso dovrebbe porsi questo problema, perché il problema della navigazione è ancora lo stesso, però i posti barca, se vogliamo metterle nella darsena, costano 1.800 euro all'anno, contro i 2/300 che si paga al genio civile o magistrato, a seconda dell'ubicazione. Questi sono in mano ai privati. Ma le iniziative, se dobbiamo parlare di futuro, dovrebbero tendere, secondo me, a ridurre i posti barca proprio per il discorso che facevo prima, che sono d'intralcio alla navigazione e andrebbero concentrati in zone che abbiano caratteristiche di questo tipo. L'iniziativa privata potrebbe, ci sono lungo il percorso soprattutto del Silone, aree a non finire, sono migliaia e migliaia di ettari che potrebbero tranquillamente avere una arginatura di rientro, avere un parcheggio con accesso da una strada statale, provinciale semaforata, perché se l'accesso è uno, ci passano tutti, vanno tranquillamente in modo tranquillo e non pericoloso a parcheggiare una macchina, a prendere una barca e dare iniziative. Le gestioni, e qui ci metto le virgolette perché ci sono in mezzo i soldi, nel limite del possibile favorire le associazioni sportive che potrebbero realizzare queste cose. Questo è un tampone che ha cercato di dare la Regione, facendo carico ai Comuni che conoscono meglio la situazione del loro territorio.

Io mi auguro che il comune di Quarto d'Altino, che andrà questa sera a votare, io lo voterò questo punto all'ordine del giorno, perché voglio intendere che sia una iniziativa che parte e che segna un giorno uno dove il comune di Quarto d'Altino può ancora dire la sua e che segua però delle iniziative che sono state purtroppo, negli ultimi quarant'anni, sviate e stravolte.

Consigliera PAGNIN. *Io ringrazio per l'intervento di ricostruzione storica del Presidente, molto secondo me precisa nel farci capire anche che alla fine, però, rispetto al piano particolareggiato e pensato inizialmente, che era volto ad incentivare l'accesso della cittadinanza a quelli che sono gli sport acquei e a tutta quella che è la vita della laguna, dell'acqua, in cui era previsto un parcheggio pubblico, uno scivolo pubblico, alla fine i cittadini di Portegrandi si sono trovati di fatto invece con un'area totalmente privatizzata, senza parcheggio, senza scivolo. Questo è il risultato, come ha detto lei, di politiche che negli anni hanno portato a questa situazione, che è un grave torto per degli abitanti, dei residenti che hanno parte della loro identità legata proprio a questi luoghi e all'attività di queste pratiche.*

Per sanare questo il Comune sicuramente potrebbe giocare un ruolo centrale, se incentiva anche da un punto di vista di agevolazione all'accesso per i più giovani, gli anziani, quindi con delle tariffazioni agevolate e soprattutto con la garanzia di posti ad uso pubblico, ma soprattutto a uso dei residenti. Questi posti dovrebbero spettare ai soli residenti, con una prossimità.

Mi viene da dire che a volte il discorso anche del parcheggio potrebbe essere ovviato, se si pensa che chi può accedere, perché ha già un parcheggio a casa sua, ha quei posti perché sono in prossimità o nelle zone come Portegrandi: la Conca è accessibile a piedi, non c'è bisogno di grande parcheggio. Quindi il fatto di essere residenti e di non dare quelle concessioni a gente che viene da Treviso e che deve parcheggiare la macchina e così via dicendo, è sicuramente un modo di costruire una frattura che risale a tantissimi anni fa,

quasi venti, forse trenta, in cui tutti quei grandi piani, faraonici hanno portato a quelli che sono oggi i fallimenti e la privatizzazione di aree che dovevano essere un bene comune ed erano un patrimonio comune, e oggi sono un patrimonio privato. Questo è sotto gli occhi di tutti, e chi è nato come me in quella frazione si ricorda bene, altri l'hanno dimenticato, io ricordo perfettamente qual è stata l'evoluzione della storia, e un po' l'ha ricostruita anche lei. Quindi, da un proposito di servizio ai cittadini, siamo arrivati a una privatizzazione estrema di questi luoghi.

Quello che potrebbe fare questo piano è sicuramente, con un corretto piano di regolamentazione delle tariffe che agevolino i residenti innanzitutto, quindi posti banca per gli abitanti e i residenti nella frazione, sicuramente anche ovviare al tema del parcheggio. Perché, se sappiamo che le persone abitano in prossimità, non hanno necessità di parcheggiare la barca. Ma comunque devono essere accessi sicuri, perché oggi comunque, lì dove sono posizionati nel piano, come ho detto prima nell'altro intervento, alcuni di questi posti barca, persistono comunque delle problematiche di sicurezza, legate alla viabilità e aree ad alta velocità, che andrebbero comunque tutelati con degli attraversamenti, con dei limiti diversi di velocità, che favorirebbero anche gli abitanti del borgo, che è una vita che aspettano questi incentivi.

Detto questo, ci sono anche molte opere molto interessanti all'interno di questo piano, e non c'è un grande dettaglio. Non penso che magari sono stati oggetto di un approfondimento, di un dettaglio, come tu hai spiegato, si tratta di un piano di alto livello. Anche la manutenzione dei canali viene trattata, il monitoraggio della velocità. Viene citato. Non ho trovato poi all'interno della documentazione un dettaglio. Però è un proposito che sicuramente apprezziamo. Quello che auspichiamo è che ci sia una sorta di ricucire quello che è stato il danno causato ai cittadini, incentivando quello che è l'accesso dei residenti a questi posti barca. Sicuramente questa è una cosa che ci preme.

Presidente MARCASSA. Prego.

Assessore MAZZON. Scusate, la cosa è semplicissima. Questa è una presa d'atto, non è un'approvazione del piano. Io vi invito a votare il piano, a prendere atto del piano, che esiste un piano finalmente dettato da una legge regionale di affidamento di alcuni servizi.

Dopodiché con l'approvazione della Regione si ritornerà in Consiglio per l'approvazione vera e propria, alla quale seguirà un regolamento di come verranno ovviamente distribuiti oneri e onori all'interno di questo piano. Tutto qua. Quindi non mi spaventa il fatto che adesso tutte quelle precisazioni che ha detto Caterina adesso, in questo momento non vengano riprese poi, in una seconda fase con un regolamento specifico dove andremo a indicare quali saranno le priorità, i servizi e quant'altro. Quindi, a mio modesto avviso, vi invito a votare il piano, perché non si può fare altrimenti, perché è una imposizione di legge regionale. Secondo, tutte le osservazioni che hai fatto, le riprenderemo quando ci sarà ovviamente in approvazione un regolamento specifico.

Presidente MARCASSA. Ci sono altri interventi? Dovevi rispondere? Passiamo alle dichiarazioni di voto.

Architetto CANDIAN. Solo precisare due cose. Volevo solo brevemente precisare due cose sopra a tutto delle cose discusse. Per quanto riguarda la questione che si diceva all'interno del piano ambientale del Parco, premessa che non è stata fatta: abbiamo già avuto degli incontri con l'ente Parco e abbiamo già previsto l'implementazione dei posti con un incarico, tra l'altro, che è quello già ricompreso con Proteco e quindi senza un aggravio di ulteriori spese. Questo prevederà la variante al piano ambientale, che ovviamente avrà dei tempi un po' più corposi, però è una previsione che abbiamo già fatto per quello che riguarda. Per cui per il momento ci siamo, tra virgolette, limitati, anche se non limitati, a regolarizzare tutti i posti che di fatto sono esistenti, anche se non concessionati. Una seconda fase sarà questa di discutere, discutere, di andare a predisporre una variante al piano ambientale per poter predisporre nuovi posti con un accesso anche più sicuro in zone del fiume Sile. Mi taccio.

Presidente MARCASSA. Parola al Sindaco. Prego.

Sindaco GROSSO. Un po' quello che diceva Celestino. Questo è soltanto il piano della navigazione, non il ripensamento della mobilità carrabile comunale. Si limita a riconoscere e a regolarizzare situazioni esistenti, consolidate che oggi potrebbero essere anche sostanzialmente abusive. Non è previsto da nessuna parte che il piano debba avere dotazioni di parcheggi. Quindi noi ci limitiamo solamente a questa situazione.

Dopodiché possiamo parlare di tutto e di più, ma l'oggetto è solo quello di cui vi ho detto. Per il resto, c'è tempo e modo per parlarne, anche perché, e faccio soltanto un inciso, e non è di competenza comunale, pensi al Siloncello: sono tutte concessioni che non ha rilasciato il comune di Quarto d'Altino, Consorzio Acque Risorgive piuttosto che il demanio. Teoricamente avrebbe dovuto preoccuparsi l'ente che ha concesso queste autorizzazioni nel verificare se ci fossero dei parcheggi o meno. Secondo me, ci sono delle situazioni che di fatto sono irrisolvibili, sono lì e con la scusa che hanno un diritto non le puoi togliere.

Chiudo veramente, perché non sto facendo nessuna polemica, ma sto dando una descrizione dello stato dell'arte, nel caso specifico delle Trezze la maggior parte mi pare siano concessi dalla parte opposta della sponda del Taglio del Sile e forse all'inizio del percorso uno spazio per i parcheggi su qualcosa si potrà ragionare. Sul resto sono tutti posti, uno più uno meno. Sì, sono situazioni esistenti, perciò va un po' così.

Sulla sicurezza, là è una strada provinciale, dubito che la Città metropolitana... perché sono vie ad alto scorrimento. Basta, non aggiungo altro perché dobbiamo chiudere, perché 'sta roba qua veramente dobbiamo parlare soltanto del piano della navigazione. Punto.

Presidente MARCASSA. Passiamo alle dichiarazioni di voto. Consigliere Pagnin, prego.

Consigliera PAGNIN. Apprezziamo tutti gli scopi e l'obiettivo del piano, perché comunque riteniamo veramente che sia importante, una grande occasione, però non ci sentiamo di votarla, quindi ci asterremo dal voto, perché comunque nutriamo ancora delle perplessità su quelle che sono secondo noi per l'utilizzo dei vari siti, anche per recupero anche in particolare della Conca di Portegrandi, secondo me ha una valenza importante anche la parte di logistica e mobilità, che ci auguriamo siano pensati e ricondotti all'interno di futuri studi e approfondimenti, e soprattutto che, come ho detto prima, il regolamento premi la residenzialità innanzitutto, proprio per ricucire magari quelle che sono state sicuramente delle situazioni passate molto complesse e dolorose, per certi versi.

Consigliere SAVERINO. Io invece voterò favorevole, perché come visto e quanto detto dal Presidente del Consiglio, che ha ben spiegato qual è la situazione e quello che effettivamente andiamo a votare, secondo me è giusto votare favorevole, perché sennò si rimane sempre al palo. Questa è l'occasione per incominciare, sennò la situazione rimane sempre questa e non ci sarà mai modo di sviluppare e poter migliorare e risolvere le problematiche che Quarto d'Altino si porta da vent'anni. Quindi il mio voto è favorevole, prendendo atto ovviamente anche di queste considerazioni, ma eventualmente verranno fatte dopo. Se non si parte, non si può mai fare nulla.

Presidente MARCASSA. Passiamo alla votazione del punto 4, per alzata di mano.

Dopodiché;

IL CONSIGLIO COMUNALE

Richiamate le seguenti deliberazioni:

- delibera del Consiglio Comunale n. 40 del 23.12.2024, recante "Presentazione ed approvazione della Nota di aggiornamento al Documento Unico di Programmazione (DUP) 2025-2027 ai sensi dell'art. 151 e dell'art. 170, comma 1, del D.lgs. n. 267/2000", con la quale veniva approvata la Nota di Aggiornamento al DUP per gli esercizi 2025-2027;

- delibera del Consiglio Comunale n. 41 del 23.12.2024, recante “*Bilancio di previsione 2025-2027. Approvazione schemi ed allegati*”, con la quale venivano approvati il bilancio di previsione 2025 e bilancio triennale 2025-2027;
- delibere della Giunta Comunale n. 4 del 09.01.2025 recante “*Approvazione Piano Esecutivo di Gestione Finanziario (PEG) 2025-2027*” e n. 13 del 30.01.2025 recante “*Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) 2025-2027 provvisorio – approvazione della sottosezione di programmazione – rischi corruttivi e trasparenza*”, con le quali sono stati assegnati ai responsabili di Area, gli obiettivi di gestione nonché le dotazioni strumentali, umane e finanziarie necessarie per il perseguimento di tali obiettivi;

Premesso che:

- il Consiglio Regionale ha approvato con la Legge di Stabilità 2018 (artt. 3 e 4 della L.R. 27 dicembre 2017, n. 46) la delega ai Comuni in materia di gestione del demanio della navigazione;
- la Giunta Regionale con deliberazione n. 251 del 06/03/2018 ha approvato le linee guida per la gestione del demanio della navigazione (Allegato A alla D.G.R. 251/2018), in attuazione della delega ai comuni disposta con L.R. 46/2017;
- il Comune quale autorità demaniale è competente nel rilascio delle concessioni e nella riscossione dei canoni demaniali, inclusi oneri e depositi cauzionali; il Comune è altresì delegato nella funzione di vigilanza e contrasto all'abusivismo, manutenzione delle vie d'acqua classificate navigabili e rimozione dei natanti abbandonati o sommersi ai sensi del Codice della Navigazione;
- con delibera di Giunta Regionale n. 4222/2006 è precisato che le competenze preposte alla navigazione ricomprendono la parte del demanio idrico che si estende a tutti i corsi d'acqua già classificati come linee navigabili di seconda e terza classe in base al R.D. n. 959 del 11/07/191e e s.m.i.;
- nel territorio comunale la competenza del Comune di Quarto d'Altino è limitata al Fiume Sile;

Rilevato che, in esecuzione delle citate linee guida ed in particolare dell'art. 7 dell'Allegato A alla D.G.R. 251/2018, il Comune è tenuto a redigere un Piano di Gestione del Demanio della Navigazione, con lo scopo di individuare gli ambiti e le tipologie di intervento necessari al potenziamento e allo sviluppo della navigazione diporto, di pesca professionale e commerciale;

Dato atto che con determinazione del Responsabile dell'Area Tecnica n. 119 del 03.05.2023, è stato conferito l'incarico per l'elaborazione e la stesura del Piano di Gestione del Demanio della Navigazione Interna del Comune di quarto d'Altino, comprensivo delle procedure di VAS e VINCA, allo studio “Proteco Engineering S.r.l.” con sede in via C. Battisti n. 39, 30027 San Donà di Piave (VE), p.iva 03952490278;

Visto il Piano di Gestione del Demanio della Navigazione Interna, redatto dallo studio incaricato “Proteco Engineering S.r.l.”, pervenuto in data 17.12.2025 al prot. n. 18600 e composto dai seguenti elaborati:

Tav.	Titolo	Nome File	Rev.
Elaborati di Analisi			
A.01	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	<i>A1_PTRC.pdf</i>	DIC-25
A.02	Piano Territoriale Generale Metropolitano	<i>A2_PTGMetro.pdf</i>	DIC-25
A.03	Piano Ambientale Parco Regionale del Fiume Sile	<i>A3_PA_PR_Fiume_Sile.pdf</i>	DIC-25
A.04	Programmazione e pianificazione comunale: P.I.	<i>A4_Piano degli Interventi.pdf</i>	DIC-25
A.05.1	Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale	<i>A5.1_PAT_Carta Vincoli e PT.pdf</i>	DIC-25
A.05.2	Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. – Carta delle Invarianti	<i>A5.2_PAT_Carta Invarianti.pdf</i>	DIC-25
A.05.3	Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. – Carta delle Fragilità	<i>A5.3_PAT_Carta Fragilità.pdf</i>	DIC-25
A.05.4	Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. – Carta delle Trasformabilità	<i>A5.4_PAT_Carta Trasformabilità.pdf</i>	DIC-25
A.06	Quadro d'unione Tavole e competenze gestionali	<i>A6_QU_Tav_comp gest.pdf</i>	DIC-25

A.07	Repertorio Tavole di Rilievo	<i>A7_Rep Tavole di Rilievo.pdf</i>	DIC-25
A.08	Repertorio Schede di Rilievo – Planimetrie ortofotografiche	<i>A8_Rep Schede Ril_Plan ortofoto.pdf</i>	DIC-25
A.09	Repertorio degli Ambiti di Rilievo – Schede attributi	<i>A9_Rep Ambiti Ril_Schede att.pdf</i>	DIC-25
A.10	Repertorio fotografico dello stato delle concessioni	<i>A10_Rep foto stato conc.pdf</i>	DIC-25
A.11	Confronto con le previsioni del Piano Ambientale	<i>A11_Conf prev Piano Amb.pdf</i>	DIC-25
Elaborati di Piano			
P.01	Repertorio Tavole di Piano	<i>P1_Repertorio Tavole di Piano.pdf</i>	DIC-25
P.02	Repertorio Schede di Piano – Planimetrie ortofotografiche	<i>P2_Repertorio Schede di Piano.pdf</i>	DIC-25
R.01	Relazione Tecnica – Dimensionamento	<i>R1_RelazioneTecnica.pdf</i>	DIC-25
R.02	Norme Tecniche Operative: Parte Prima e Parte Seconda	<i>R2_NTO.pdf</i>	DIC-25
Allegati			
R.06	Rapporto Preliminare di Assoggettabilità a VAS (RPA)	<i>R6_RPA PGDN QDA_LR 12-2024.pdf</i>	DIC-25
..	Allegato C.- Modulo VA-VAS	<i>ALLEGATO C - Modulo VA VAS_PGDN QDA.docx</i>	DIC-25
R.07	Valutazione di Incidenza Ambientale – Valutazione preliminare (Liv. I – Screening specifico)	<i>R7_VINCA.pdf</i>	DIC-25

che, se pur non materialmente allegati alla presente delibera, è depositata presso l'Ufficio Ambiente e tutela del Paesaggio comunale, per costituirne parte integrante e sostanziale;

Dato atto che:

- successivamente all'adozione, il Piano di Gestione del Demanio della Navigazione sarà sottoposto alla procedura di Verifica di assoggettabilità a VAS di competenza regionale;
- preventivamente all'approvazione devono essere obbligatoriamente acquisiti i pareri ai fini della sicurezza idraulica e della sicurezza alla navigazione da parte delle strutture regionali competenti;

Considerato che l'adozione del Piano in argomento è competenza del Consiglio Comunale, in analogia alla procedura di adozione per gli strumenti di pianificazione di cui all'art. 18 della L.R. 11/2004;

Rilevato che, in analogia all'art. 18 co. 3 L.R. 11/2004, successivamente all'adozione il Piano sarà depositato a disposizione del pubblico per trenta giorni consecutivi presso la sede del comune, decorsi i quali chiunque può formulare osservazioni entro i successivi trenta giorni; dell'avvenuto deposito è data notizia mediante avviso pubblicato nell'albo pretorio del Comune;

Dato atto che detto Piano, così come disposto dall'art. 7 delle linee guida citate (All. A D.G.R. 251/2018), è sottoposto all'iter di approvazione della Regione;

Dato altresì atto, che a seguito dell'approvazione del Piano da parte della Regione Veneto si provvederà ad approvare il *“Regolamento Comunale per la disciplina degli spazi acquei interni”*, ai sensi dell'art. 9 dell'Allegato A alla DGR 251/2018, propedeutico all'individuazione dei soggetti assegnatari degli spazi acquei e pertinenze a terra oggetto di successiva concessione demaniale;

Vista la Legge Regionale 27 dicembre 2017, n. 46;

Vista la D.G.R. 251/2018 ed i rispettivi allegati;

Vista la Legge Regionale 23 aprile 2004 n. 11 *“Norme per il Governo del Territorio”*;

Visto l'art. 42 del D.Lgs n. 267/2000;

Visti:

- il vigente Statuto Comunale;
- il vigente Regolamento sul funzionamento del Consiglio Comunale;

Atteso che si provvederà a dare adempimento all'art. 39 del D. Lgs. 14 marzo 2013, n. 33 mediante pubblicazione sul sito informatico del Comune della presente deliberazione e degli elaborati tecnici ad essa afferenti;

Acquisiti i pareri previsti dagli artt. 147 bis, comma 1 e 49, comma 1, del Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, D.Lgs. 18 agosto 2000, n.267;

Atteso che il presente provvedimento non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria e sul patrimonio dell'Ente come risulta dal controllo finanziario assicurato nella fase preventiva della formazione dell'atto;

Con n. 9 voti a favore, nessun voto contrario, n. 2 astenuti (Pagnin, Giomo) espressi in modo palese per alzata di mano;

DELIBERA

1. Di adottare il "Piano di Gestione del Demanio della Navigazione", redatto dallo studio incaricato "Proteco Engineering srl" e composto dai seguenti elaborati:

Tav.	Titolo	Nome File	Rev.
Elaborati di Analisi			
A.01	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento	<i>A1_PTRC.pdf</i>	DIC-25
A.02	Piano Territoriale Generale Metropolitano	<i>A2_PTGMetro.pdf</i>	DIC-25
A.03	Piano Ambientale Parco Regionale del Fiume Sile	<i>A3_PA_PR_Fiume_Sile.pdf</i>	DIC-25
A.04	Programmazione e pianificazione comunale: P.I.	<i>A4_Piano degli Interventi.pdf</i>	DIC-25
A.05.1	Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. – Carta dei Vincoli e della Pianificazione Territoriale	<i>A5.1_PAT_Carta Vincoli e PT.pdf</i>	DIC-25
A.05.2	Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. – Carta delle Invarianti	<i>A5.2_PAT_Carta Invarianti.pdf</i>	DIC-25
A.05.3	Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. – Carta delle Fragilità	<i>A5.3_PAT_Carta Fragilità.pdf</i>	DIC-25
A.05.4	Programmazione e pianificazione comunale: P.A.T. – Carta delle Trasformabilità	<i>A5.4_PAT_Carta Trasformabilità.pdf</i>	DIC-25
A.06	Quadro d'unione Tavole e competenze gestionali	<i>A6_QU_Tav_comp gest.pdf</i>	DIC-25
A.07	Repertorio Tavole di Rilievo	<i>A7_Rep Tavole di Rilievo.pdf</i>	DIC-25
A.08	Repertorio Schede di Rilievo – Planimetrie ortofotografiche	<i>A8_Rep Schede Ril_Plan ortofoto.pdf</i>	DIC-25
A.09	Repertorio degli Ambiti di Rilievo – Schede attributi	<i>A9_Rep Ambiti Ril_Schede att.pdf</i>	DIC-25
A.10	Repertorio fotografico dello stato delle concessioni	<i>A10_Rep foto stato conc.pdf</i>	DIC-25
A.11	Confronto con le previsioni del Piano Ambientale	<i>A11_Conf prev Piano Amb.pdf</i>	DIC-25
Elaborati di Piano			
P.01	Repertorio Tavole di Piano	<i>P1_Repertorio Tavole di Piano.pdf</i>	DIC-25
P.02	Repertorio Schede di Piano – Planimetrie ortofotografiche	<i>P2_Repertorio Schede di Piano.pdf</i>	DIC-25
R.01	Relazione Tecnica – Dimensionamento	<i>R1_RelazioneTecnica.pdf</i>	DIC-25
R.02	Norme Tecniche Operative: Parte Prima e Parte Seconda	<i>R2_NTO.pdf</i>	DIC-25
Allegati			
R.06	Rapporto Preliminare di Assoggettabilità a VAS (RPA)	<i>R6_RPA PGDN QDA_LR 12-2024.pdf</i>	DIC-25
..	Allegato C.- Modulo VA-VAS	<i>ALLEGATO C - Modulo VA VAS_PGDN QDA.docx</i>	DIC-25
R.07	Valutazione di Incidenza Ambientale – Valutazione preliminare (Liv. I – Screening specifico)	<i>R7_VINCA.pdf</i>	DIC-25

che se pur non materialmente allegati alla presente delibera, sono depositati presso l'Ufficio Ambiente e tutela del Paesaggio comunale, per costituirne parte integrante e sostanziale;

2. Di dare mandato al Responsabile dell'Area Tecnica del Comune di Quarto d'Altino, affinché provveda a tutti gli adempimenti amministrativi per pervenire all'approvazione del Piano di Gestione del Demanio della Navigazione, provvedendo al deposito dello stesso ed alla sua pubblicazione, nonché di dare avvio al procedimento per la Verifica di Assoggettabilità a VAS di competenza regionale;

3. **Di demandare** ad apposito atto, successivamente all'approvazione del Piano in oggetto da parte della Regione Veneto, l'approvazione del "*Regolamento Comunale per la disciplina degli spazi acquei interni*";

4. **Di dare atto** che il presente atto sarà inserito per la pubblicazione nella Sezione Trasparenza del sito web dell'Ente;

Infine, ai sensi dell'art. 134, comma 4 del *Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali*, Decreto Legislativo n. 267 del 18 agosto 2000, la presente deliberazione, con n. 9 voti favorevoli, nessun voto contrario, n. 2 astenuti (Pagnin, Giomo) espressi in modo palese per alzata di mano, viene dichiarata immediatamente eseguibile.

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE
n. 34 del 30-12-2025

O G G E T T O

**PIANO DI GESTIONE DEL DEMANIO DELLA NAVIGAZIONE INTERNA DEL COMUNE DI QUARTO
D'ALTINO - ADOZIONE**

Il presente verbale è stato letto, approvato e sottoscritto.

Il Presidente

Marcassa Mauro

(La firma, in formato digitale, è stata apposta sull'originale del presente atto ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 7/3/2005, n. 82 e s.m.i. (CAD), il presente atto è conservato in originale negli archivi informatici del Comune, ai sensi dell'art. 22 del D.lgs. 82/2005)

Il Segretario Generale

Callegari Ennio

(La firma, in formato digitale, è stata apposta sull'originale del presente atto ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 7/3/2005, n. 82 e s.m.i. (CAD), il presente atto è conservato in originale negli archivi informatici del Comune, ai sensi dell'art. 22 del D.lgs. 82/2005)