



Venezia più bella, più sicura e più accogliente.

Una città più pulita, più attenta alle esigenze dei suoi abitanti, un
luogo migliore dove poter vivere.

Una città aperta, plurale, vivace e internazionale.

Una città che non si spopoli dove le persone vivano con piacere.

Venezia 2015-2020
“Il futuro è qui”

“Tra ricchezza e povertà io preferisco stare dalla parte della speranza.”

Robert Kennedy

Il Partito Democratico crede in una nuova primavera per Venezia dopo la stagione di crisi economica e politica che ci ha colpito, e intende parteciparvi attivamente nell'unico modo possibile, ovvero con un cambio di passo e con un rinnovato impegno, perché l'ordinaria amministrazione non può bastare né alla Città né al Partito Democratico.

Obiettivo primario è la salvaguardia di Venezia, modello di comunità urbana e patrimonio unico da curare ma anche da rigenerare.

I fatti che hanno portato al commissariamento del Comune non possono essere dimenticati, ma rivendichiamo con forza che nessun atto dell'Amministrazione precedente è stato messo in discussione; ripartiamo da questo dato per rilanciare una stagione della chiarezza e un nuovo “patto per la legalità”.

Un patto con i cittadini che sia presupposto ai temi della campagna elettorale e che dia vita a un'idea di Città legale: respingere ogni forma di corruzione, perseguire con decisione la lotta alla contraffazione, all'abusivismo, a tutto ciò che è illegale e che mortifica la vita dei cittadini, abbandonare definitivamente, per qualsiasi opera o manutenzione futura, la pratica del Concessionario Unico.

Camminare sulla strada del cambiamento significa ripensare a una profonda riforma e riorganizzazione della *governance* pubblica insieme a una partecipazione attiva e a un nuovo protagonismo dei cittadini. Moralità, etica, onestà e sobrietà devono essere le caratteristiche del nostro agire, insieme alla valorizzazione delle tante forze e competenze di questa Città, per lavorare a una politica credibile e autorevole e a una cultura dell'amministrare che sappia coniugare trasparenza, bene comune e nuova sussidiarietà.

Il cambiamento deve iniziare da noi, da come la politica e le istituzioni vivono, da come si autoregolamentano, dal rapporto con i cittadini e da come si guidano i processi amministrativi e socio-economici.

Venezia è l'importante crocevia di essenziali infrastrutture (AV/AC, Aeroporto, Porto) all'interno dei principali corridoi europei questa consapevolezza ci impone la necessità di rafforzare la vocazione allo sviluppo e al dialogo transnazionale. Il futuro di Venezia si deve fondare sui valori che l'Unione Europea pone come costitutivi di un nuovo sviluppo, fondato sull'innovazione sociale quale sistema di supporto alle esigenze e ai bisogni delle persone, dell'occupazione e dell'imprenditorialità: crescita economica equilibrata, buona accessibilità ai servizi, attenzione e protezione dell'ambiente, elevata qualità della vita.

Il mutamento sta ora nel trasformare Venezia da una **Città da “vedere”** in una **Città da “vivere”** per cittadini e turisti. La sfida è dare a Venezia, Città la cui immagine è già mondiale, **connotati europei** e nuove ambizioni: un luogo di progresso sociale, di verde rigenerato, di vivacità culturale, di accoglienza commisurata al rispetto delle regole, di modernità, di sviluppo e di nuove energie.

In questo senso la trasformazione e la realizzazione della futura Città Metropolitana sarà un ulteriore elemento strategico di sviluppo e dovrà fare di un insieme disomogeneo un disegno logico e coerente; dovrà raccogliere la dispersione di piccole città diffuse in un'unica città e, insieme al riordino delle funzioni, dovrà lavorare per un territorio effettivamente sostenibile, intelligente e inclusivo.

Un'opportunità per migliorare la fruibilità e l'agibilità dei servizi secondo un'organizzazione che veda al centro il cittadino, le sue esigenze e i suoi bisogni rispetto al sistema del lavoro, della salute, della formazione, della sostenibilità, della mobilità.

Negli anni abbiamo costruito e tutelato - e lo rivendichiamo - una **Città dei diritti**, ora il compito è coniugare una Città dei diritti con una **Città delle opportunità**, cosa possibile raccogliendo sia la spinta dell'Unione Europea, sia la trasformazione in Città Metropolitana quale motore di sviluppo, occupazione e crescita economica.

La Città costituisce il primo luogo, materiale e simbolico di definizione delle forme di inclusione ed esclusione sociale, di definizione dei confini tra vita pubblica e vita privata. La Città è un luogo plurale, aperto a ogni forma di riflessività, sia per gli individui che per i gruppi sociali e costituisce il luogo primario delle pratiche e delle negoziazioni relative alle soglie di accessibilità.

Come Città dei diritti intendiamo garantire quel sistema sociale così come lo conosciamo, al quale non vogliamo rinunciare, poiché ci appartiene. Per questo lavoreremo per un diritto alla sicurezza nelle sue molteplici sfaccettature, per un diritto a combattere la povertà e deistituzionalizzarla, per il diritto al lavoro, per la possibilità che le associazioni culturali e sportive possano mantenere la propria attività, per la centralità del trasporto pubblico o ancora per avere spazi verdi maggiori e curati e contro ogni forma di pregiudizio e discriminazione.

Nella prossima amministrazione le politiche di genere saranno trasversali a ogni azione e intervento, in modo da essere inserite in tutte le scelte di sviluppo locale.

Gli obiettivi e le strategie delle politiche di genere dovranno collocarsi nel quadro di riferimento dell'Unione Europea e informare ogni azione politica del Comune: *mainstreaming* (sistematica considerazione dei bisogni sia delle donne sia degli uomini nella definizione di tutte le politiche) ed *empowerment* (assunzione di potere da parte delle donne attraverso la loro partecipazione ai processi decisionali).

Nel rispetto del **principio di autodeterminazione delle donne**, dovrà essere dato pieno riconoscimento ed essere fatta adeguata promozione dei loro diritti in tutti gli aspetti della vita quotidiana: dalla conciliazione dei tempi di lavoro e cura, al disegno della città e dei suoi servizi fino alla medicina che curi finalmente la donna nella sua specificità durante la malattia ("medicina di genere"). Assumiamo la differenza sessuale come un dato positivo in grado di dare una spinta vitale e propulsiva, non una dinamica di assimilazione ma piuttosto l'incontro nel rispetto reciproco dei percorsi differenti.

Abbiamo lavorato in questi mesi, donne e uomini insieme, con impegno e responsabilità, all'analisi e alla descrizione e definizione di quello che vogliamo possa essere il futuro disegno della nostra Città, coniugando idealità, valori e pragmatismo; l'elaborato che segue si articola nella definizione di impegni ma soprattutto propone come garantirli. **Una Città capace di promuovere la realizzazione di progetti e produzioni culturali, in grado di agevolare l'insediamento di attività economiche innovative, attenta e sensibile alla partecipazione e all'ascolto dei propri cittadini.**

Il Partito Democratico di Venezia si è assunto il compito di **proporre una visione** che sappia guardare lontano partendo dalle cose da fare **fin dai primi 100 giorni**. Si è lavorato divisi in gruppi su temi diversi, per discutere, analizzare e disegnare un nuovo progetto di Città per il quale sono state ascoltate le categorie del lavoro, ordini professionali, artigiani, commercianti, industriali, piccole imprese, le diverse organizzazioni sindacali, comitati di cittadini, associazioni, gruppi informali e singoli cittadini. Si è tenuto conto di quanto prodotto negli anni precedenti evidenziando quello da sostenere e quanto da modificare per disegnare il luogo dove noi, donne e uomini, vogliamo vivere e dove vogliamo possano vivere felici anche i nostri figli.

Queste in estrema sintesi alcune esemplificazioni dei temi sui quali si è soffermata l'analisi e il lavoro di progettazione politico-amministrativa per la Venezia che vorremmo:

- Ripartiamo da Trasparenza, legalità e partecipazione
 - per incentivare la crescita sociale ed economica
 - per affermare solide politiche di sviluppo
 - per consolidare la cultura della responsabilità
- Risorse e competenze per la Città e una nuova Legge Speciale
 - nuove competenze e risorse certe all'Amministrazione Comunale
 - rileggere l'imposizione sul turismo e sgravare i veneziani di parte dei costi
 - ridurre l'imposizione in particolare per gestione dei rifiuti e soglia esenzione addizionale irpef comunale
 - sostenere un nuovo patto solidale tra generazioni per potenziare le strutture del sapere e per coinvolgerle nelle politiche del territorio
 - favorire la residenza puntando sulla rigenerazione degli immobili sfitti e degradati a partire dalla proprietà pubblica
- Rifondare il decentramento, deleghe certe e ruolo di prossimità
 - riorganizzare gli uffici e assegnare adeguate risorse finanziarie e strumentali
 - semplificare gli organi e potenziare la partecipazione
 - coinvolgere le Municipalità nella elaborazione del bilancio
- Un sistema di *governance* snello ed efficiente, riorganizzare il sistema delle società e delle partecipazioni
 - ripensare le Fondazioni e gli Enti erogatori dei servizi alla persona
 - limitare gli incarichi di mandato per amministratori e sindaci
 - ridurre il sistema delle partecipate in logica metropolitana
- Vivere in una Città sicura e accogliente senza titubanze, promuovere un sistema di sicurezza coordinato tra Enti con ruoli, competenze, risorse e progetti precisi e trasparenti
 - favorire la collaborazione pubblico-privato per sostenere il commercio di vicinato anche attraverso rimodulazioni della tassazione locale
 - potenziare le politiche di ascolto dei cittadini, così come quelle di accoglienza e integrazione
 - combattere la contraffazione e l'abusivismo per avere un'offerta commerciale dimensionata al tessuto urbano
 - incrementare la pedonalizzazione del centro di Mestre, rivedendo la ZTL su spazi e orari, e il sistema del parcheggio per residenti, lavoratori e visitatori
- Marghera: nuova stagione di sviluppo e occupazione
 - intraprendere percorsi per ridurre la burocrazia per i nuovi insediamenti
 - considerare la *green economy* come asset di crescita industriale per migliorare l'ambiente e proteggere la salute
 - intervenire nella definizione del nuovo piano regolatore portuale

- rafforzare la centralità dell'Amministrazione comunale nella definizione delle trasformazioni fisiche e funzionali delle diverse aree
- **Residenza: invertiamo la rotta**
 - favorire la auto-ristrutturazione per accelerare i processi di consegna alloggi
 - nuovo dialogo fra soggetti pubblici e privati proprietari di immobili
 - garantire servizi legati alla residenza
- **Garantire il *welfare* cittadino e costruire il *welfare* metropolitano**
 - consolidare e ampliare il nuovo modello dei servizi dando priorità alla domiciliarità
 - potenziare il territorio e deospedalizzare la risposta alla salute
 - costruire i servizi a partire dalle persone
 - ampliare la rete di collaborazione con il volontariato e la cooperazione per valorizzare ed estendere competenze e risposte
 - ripensare l'inserimento lavorativo e la filiera di riqualificazione professionale e le opportunità di reimpiego
 - superare il concetto limitativo di struttura sportiva facendo della Città, parchi, calli, campi e strade luoghi dello sport
- **Centralità del trasporto pubblico nelle politiche della mobilità**
 - integrare progressivamente il trasporto ferro/gomma/acqua tra SFMR e linee automobilistiche, tranviarie, di navigazione
 - valorizzare la stazione di Mestre come snodo dell'alta velocità
 - ridurre il traffico lungo il Canal Grande
 - potenziare il ruolo dell'Amministrazione nelle scelte di pianificazione dei concessionari delle grandi infrastrutture
 - vietare il passaggio delle grandi navi in Bacino San Marco e Canale della Giudecca dando piena attuazione all'odg 6/2/'14 del Senato
 - favorire uno sviluppo dell'aeroporto compatibile con il territorio
 - rimuovere le barriere architettoniche e migliorare accessibilità e mobilità
- **Una complessità territoriale che può creare ricchezza di relazioni e responsabilità di cura**
 - sostenere partecipazione responsabile e cura condivisa dei beni comuni urbani
 - proseguire nella rigenerazione urbana per riqualificare zone della Città e riacquisire il patrimonio edilizio storico-architettonico
 - recuperare l'Arsenale per ridefinire e ridisegnare una parte della Città e recuperare spazi per nuove funzioni e attività
 - portare a termine il "chilometro della cultura" e ricucire il centro di Mestre con Forte Marghera, parco di San Giuliano e Gronda lagunare
- **Giovani al centro dell'attenzione**
 - potenziare e rafforzare le politiche giovanili in modo trasversale rispetto all'intera Amministrazione

- creare circuiti di fruizione agevolata di servizi e beni per giovani residenti, studenti e turisti
- individuare spazi dedicati all'incontro e alla libera manifestazione della creatività
- incentivare e sostenere servizi per la ricerca attiva del lavoro, anche con specifici protocolli tra Università e mondo della professioni e dell'impresa
- Turismo risorsa economica che va regolata nei flussi e negli accessi
 - investire in tecnologia per programmare i flussi, informare su opportunità e servizi, incentivare percorsi alternativi e comportamenti corretti
 - revisione e rafforzamento della City Pass per migliorare la gestione dei flussi turistici
 - ripensare i grandi eventi e i progetti espositivi favorendo gli aspetti più qualificati e coinvolgendo maggiormente terraferma e isole
 - pensare a un contributo di scopo per i visitatori capace di finanziare e potenziare l'insieme dei servizi al turista, sollevando i residenti sui quali oggi pesa l'intera contribuzione per lo smaltimento dei rifiuti
 - migliorare l'accoglienza e la comunicazione verso i clienti per rendere più efficace l'azione educativa sull'uso della Città
- Cultura come motore di sviluppo economico e sociale
 - individuare il Comune come regista della politica e della produzione culturale della Città
 - incentivare e promuovere le attività locali artigianali di qualità
 - aprire nuove possibilità di collaborazione con i privati per investimenti in restauro e recupero, anche grazie alle opportunità offerte dall'Art Bonus
 - promuovere e coordinare tavoli di lavoro e confronto permanente con Enti, Fondazioni, Università, Gallerie e categorie per la calendarizzazione di eventi e il rilancio della tradizione vetraria e della produzione artistica

Siamo consapevoli che la prossima Amministrazione sarà costretta a decisioni difficili, non più rinviabili, che richiederanno un ampio percorso di ascolto e partecipazione, così come suggerito nel documento di Agenda 21 dell'ONU: *Ogni amministrazione locale dovrebbe dialogare con i cittadini, le organizzazioni locali e le imprese private. Attraverso la consultazione e la costruzione del consenso, le amministrazioni locali dovrebbero apprendere e acquisire dalla comunità locale e dal settore industriale, le informazioni necessarie per formulare le migliori strategie.* Questo è quello che faremo, in una sorta di assunzione di responsabilità dell'intera comunità.

Come già sottolineato la prossima Amministrazione darà avvio all'ambizioso progetto della Città Metropolitana, insieme ad altri 43 comuni, e questa sfida o la vinciamo tutti o non la vince nessuno. Perché tra ricchezza e povertà noi scegliamo la speranza e la volontà di dare un futuro di diritti e opportunità a questa Città e ai suoi cittadini.

UNA CITTA' VIVIBILE in 10 punti

- **1) LEGALITA', TRASPARENZA e PARTECIPAZIONE**
- **2) LE RISORSE PER LA CITTA'**
 - Bilancio comunale
 - Efficientamento
 - Reperimento risorse
 - Legge speciale per Venezia
 - I cittadini e la partecipazione: l'Amministrazione condivisa
 - Le nuove Municipalità
- **3) LE SOCIETA' PUBBLICHE e PARTECIPATE**
 - Risorse decrescenti e *spending review*
 - La normativa di settore
 - La prospettiva della Città Metropolitana
- **4) VIVERE LA CITTA'**
 - Vivere in una città sicura
 - Residenzialità
 - Qualità della vita, servizi, tempo libero, spazi pubblici al servizio del cittadino
- **5) SVILUPPO ECONOMICO**
 - La riconversione industriale di Porto Marghera
 - Il Comune di Venezia come facilitatore di processi
 - Semplificazione amministrativa
 - Le attività di incubazione di impresa. I FabLab
 - Razionalizzazione e sviluppo del commercio
- **6) WELFARE e SERVIZI SOCIALI**
 - Welfare Metropolitano
 - Vivere lo sport
- **7) MOBILITA'**
 - Aeroporto
 - Porto e crociere
 - Trasporto ferroviario (SFMR, TAV, merci)
 - Mobilità metropolitana integrata
 - Infomobilità, sistemi di controllo e pianificazione (smart cities)
 - Viabilità, connessioni, traffico
 - Il trasporto pubblico - Servizio di navigazione, automobilistico e tranviario
 - Il trasporto privato
 - Il trasporto ecologico e condiviso
 - Piste ciclabili
 - Bike sharing
 - Car Sharing

- **8) TERRITORIO e AMBIENTE**

- Riappropriarsi degli spazi
- Una Città da rigenerare

- **9) GIOVANI E NUOVE OPPORTUNITA'**

- Venezia per i giovani

- **10) TURISMO e CULTURA AL SERVIZIO DELLA CITTA'**

- Qualità e gestione dei flussi
- Accessibilità, ambiente, wellness: valore aggiunto non solo per il turista
- Ruolo della terraferma veneziana nella Città Metropolitana
- Contributo d'accesso, trasparenza e customer care
- Sinergia tra turismo e cultura
- Cultura come motore di sviluppo

1) LEGALITA', TRASPARENZA e PARTECIPAZIONE

Sono il prerequisito e la lente attraverso cui guidare l'agire pubblico in tutte le sue manifestazioni. E' da qui che la politica deve partire, da un lato nella propria gestione interna (finanziamenti, relazioni con portatori d'interesse, modalità di scelta delle nomine, etc) dall'altro nel funzionamento della macchina amministrativa.

Legalità e trasparenza riguardano tutta la nostra città, l'insieme degli attori pubblici e privati che in essa operano, ed esigono prima di tutto l'impegno a fare crescere e consolidare una cultura della legalità nel nostro tessuto cittadino. Per questo è necessario che anche l'Amministrazione comunale testimoni questo primato, pur nell'ambito delle proprie competenze, che non possono né devono esaurire una più larga tensione civica in questa direzione.

Andranno quindi favoriti sistemi di opendata generalizzati e leggibili, il rapporto con i cittadini e con i territori, modalità trasparenti nell'assegnazione degli appalti e una lotta senza quartiere alla criminalità organizzata.

La crescita, sociale ed economica, e gli strumenti necessari per favorirla hanno bisogno di condizioni ambientali in cui la legalità diventi una costante. L'idea che la trasparenza e la legalità costituiscono fattori strategici nella possibilità di affermare solide politiche di sviluppo, richiede un coerente sforzo, da parte di tutti gli attori, perché tale proposizione si attui senza riserve e trovi risorse e idee per realizzarsi in azioni concrete.

Il tema del "fare" per un'amministrazione locale è centrale. Affermare e consolidare una cultura della responsabilità e della trasparenza significa governare realmente e amministrare bene.

Amministrare significa rispondere con i fatti alle esigenze legittime e contrastare i tentativi di infiltrazione e di corruzione. Di seguito alcune proposte operative

Azioni

- per quanto concerne l'indizione di nuove gare di appalto, privilegiare il ricorso a procedure di gara con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa;
- impegnarsi concretamente a rispettare i tempi di pagamento previsti dai bandi di gara; la tempestività nei pagamenti delle PA fa muovere correttamente il mercato;
- rendere selettiva ogni attribuzione di incarichi dirigenziali, di funzionari e di incarichi esterni;
- favorire la rotazione negli incarichi di maggior rilievo e responsabilità;
- implementare un piano di formazione continua delle risorse umane in carico all'amministrazione comunale, privilegiando/valorizzando, qualora necessario per la copertura di incarichi specifici, il ricorso al personale interno;
- puntare sulle sinergie. Gli enti locali raccolgono e classificano a livello provinciale i dati sulle violazioni edilizie accertate dai Comuni. E' possibile incrociare tali informazioni con quelle degli osservatori sulla legalità, per stabilire esclusioni dalle gare di appalto con le PA delle imprese che hanno contribuito alla realizzazione di violazioni edilizie o della normativa urbanistica;
- continuare nel processo di trasparenza avviato dalla precedente amministrazione (delibera Open data), nel rispetto della normativa vigente, per diffondere il maggior numero di informazioni relative ai beneficiari di assegnazione di incarichi, di aggiudicazione e realizzazione di opere, di assegnazione di contributi.

I cittadini e la partecipazione: l'Amministrazione condivisa

Il Comune promuoverà il modello dell'amministrazione condivisa, fondato su quel principio di sussidiarietà che trasforma i cittadini da utenti in alleati, per contribuire alla gestione di una società la cui complessità costituisce per il Comune una sfida che non può vincere da solo.

Il modello di partecipazione condivisa risulta quindi uno strumento straordinario per migliorare la vita degli abitanti della città e viene posta tra i primi punti del programma amministrativo.

Per noi partecipazione significa promuovere e potenziare gli strumenti e gli organismi partecipativi previsti dall'ordinamento comunale.

In questa logica, i cittadini, in forma singola o associata, concorrono al governo della cosa pubblica non limitandosi solo all'elezione dei rappresentanti, ma anche a contribuire alla cura e alla gestione dei beni comuni: strutture comunali, parchi e giardini, servizi alla comunità.

I cardini della partecipazione si possono così elencare:

- promuovere e rendere più efficaci le consulte;
- istituire il Consiglio Comunale dei Ragazzi;
- valorizzare e sostenere l'associazionismo quale risorsa fondamentale della città;
- promuovere l'utilizzo degli strumenti e degli istituti partecipativi già regolamentati dall'Amministrazione comunale uscente.

2) LE RISORSE PER LA CITTA'

Bilancio comunale

La consapevolezza delle minori risorse trasferite dai livelli istituzionali superiori, la scarsità delle risorse proprie, l'esigenza di garantire alla collettività maggiori servizi e di migliore qualità rientrano in un unico e grande processo di trasformazione del sistema degli enti locali. In questo ambito il bilancio diventa il baricentro della programmazione degli interventi.

Negli ultimi anni le difficoltà degli Enti Locali sono drammaticamente aumentate sia per l'inasprimento dei vincoli imposti dal Patto di Stabilità sia dal taglio dei trasferimenti delle risorse da Stato e Regione; è opinione diffusa che il calo degli investimenti sia in larga parte dovuto al fatto che il Patto include proprio questi tra gli aggregati sottoposti a vincolo, così come al Patto si addebitano i ritardi nei pagamenti alle imprese e l'elevata quantità di residui passivi.

Va inoltre sottolineato che sono i cosiddetti *Comuni virtuosi* ad avere i maggiori problemi con i vincoli derivanti dal Patto. La definizione e il reperimento delle risorse finanziarie, oltre all'efficientamento delle spese rappresentano quindi senza dubbio il tema principale di un'amministrazione che si troverà a riempire di contenuti e a gestire la futura Città Metropolitana.

Obiettivo della prossima amministrazione sarà quello di ridurre l'imposizione fiscale ad opera del Comune di Venezia, in particolare nell'ambito della gestione dei rifiuti e dell'addizionale comunale, attuando quanto possibile per aumentare la soglia di esenzione.

Efficientamento

Il Bilancio del Comune di Venezia, seppure stretto dai vincoli imposti dal Patto di Stabilità, può avere margini di maggiore efficacia ed economicità a partire da un ridisegno del sistema di welfare che ne è il fulcro: in quest'ambito è necessario procedere a una nuova ricognizione dei bisogni e a una mappatura dei servizi oggi erogati, a partire dalla definizione di quelli da ritenere minimi essenziali. La profonda crisi economica e la recessione in atto hanno portato infatti all'attenzione il tema del reddito e del progressivo impoverimento del tessuto sociale e dei singoli: ecco che allora il Comune può provare a ridefinire i propri strumenti economici incrementando piuttosto interventi di "detassazione" di tipo incentivante, ad esempio in favore di start up o di attività economiche che rispondono ai bisogni dei cittadini (ad esempio negozi/esercizi di vicinato rivolti ai residenti).

Altro tema fondamentale, e che ritroveremo nel presente documento al capitolo specifico, è quello del riordino e accorpamento delle partecipate. Tra esse attenzione speciale va riservata al Casinò, che, a differenza delle altre, incide in maniera diretta sulle entrate comunali. Non è pensabile, quindi, che il Comune non eserciti su di esso un rigidissimo controllo, sia sulla gestione che sui costi.

Ulteriori necessità sono quelle di incrementare la capacità di intercettare fondi europei, riprendere attività di pianificazione strategica, rendere più incisivo il controllo amministrativo finalizzato a colpire abusi ed evasioni fiscali e/o tariffarie.

In tutto ciò, l'organizzazione strategica del Comune dev'essere oggetto di ripensamento. Le spese correnti, che tanto incidono sui suoi costi generali, vanno sicuramente efficientate, e il risparmio sta nella maggiore produttività e quindi nella qualità dei servizi, così come va verificata la ripartizione delle funzioni fra centro e Municipalità. Va altresì fatta una ricognizione puntuale del "sistema Comune" anche rispetto ai costi del personale, la

diversificazione contrattuale i trattamenti economici da rivedere, in un'ottica di ottimizzazione delle risorse.

Reperimento risorse

Occorre essere coerenti con l'intuizione del legislatore che, in tempi non sospetti, stabilì che la salvaguardia e tutela della città, del suo ambiente, delle integrazioni con i sistemi territoriali di area vasta, costituivano un "preminente interesse nazionale".

Se quindi non si vuole ricadere nella logica del finanziamento a piè di lista – e questa città si rifiuta di sottostare a tale logica – è necessario usare strumenti innovativi per il finanziamento degli investimenti utili a mantenere il patrimonio sociale e storico-ambientale della città.

E' necessario pertanto che in sede di definizione delle competenze della Città Metropolitana siano messe nella disponibilità nuove leve di autonomia fiscale. Pensiamo in questo caso alla possibilità di mantenere sul territorio parte del residuo fiscale da questo generato (differenza tra il gettito fiscale dei cittadini residenti e quanto lo Stato restituisce di quel gettito in termini di trasferimenti e contributi).

La soluzione in tal senso può essere trovata nel riconoscimento di un'ampia autonomia fiscale e di ampie competenze di spesa in diversi settori d'intervento.

In sostanza, Venezia e la sua laguna, sulla base di giustificazioni di tipo territoriale, ambientale, culturale potrebbero acquisire un'autonomia speciale sulla scorta di quelle già presenti in Italia, concesse ad esempio, alle province autonome di Trento e Bolzano.

E' pressoché unanime il concetto che il finanziamento necessario per la conservazione di Venezia è una sorta di ritorno, nei numeri peraltro relativamente limitato, rispetto alle entrate che a vario titolo nel nome e per conto di Venezia la comunità nazionale ed internazionale ricavano.

Qui le ipotesi spaziano tra imposte dirette, diritti e tasse relative alle attività svolte nell'ambito del porto di Venezia (dazi, iva, accise sugli idrocarburi, ancoraggi ecc.), tasse e imposte dirette e indirette varie (immobili, turismo, trasporti ecc.), IRPEF, maggiori risparmi di spese-ministeriali.

In questo contesto va affermato il ricorso al finanziamento pubblico, essendo la salvaguardia dovere universale a carico della fiscalità generale, tanto più nel quadro di un processo di federalismo. Una nuova politica finanziaria deve anche essere sostenuta da razionalizzazioni della spesa, garantendo standards di servizi più elevati e un'ottimizzazione dei medesimi.

Inoltre riteniamo fondamentale che porto e aeroporto, infrastrutture strategiche del territorio, contribuiscano fattivamente al finanziamento della città. E' pertanto indispensabile che gli interi proventi delle tasse aeroportuali siano introitati dall'Amministrazione in maniera diretta e che si valuti l'opportunità di introitare analoga misura per il traffico portuale. Queste risorse, beninteso, dovranno essere rese disponibili per l'intera area vasta metropolitana perché è a partire da essa che Venezia vive e definisce le proprie identità urbane e sociali.

E' necessario inoltre insistere per l'attuazione concreta del cosiddetto federalismo demaniale, mediante il conferimento al patrimonio comunale di importanti complessi immobiliari sia nel centro storico che nella terraferma, attualmente in condizioni di ammaloramento, e impiegarli in progetti pubblici di riutilizzo e riconversione a fini abitativi, culturali, sociali.

Rigettiamo con forza la logica dei finanziamenti "una tantum" cui spesso il legislatore nazionale ricorre, e ci impegniamo a presentare anticipatamente programmi e progetti credibili provvisti di crono-programmi reali.

Tra le azioni che riteniamo indispensabili attuare vi saranno quindi:

- Ccertezza delle risorse trasferite da Stato e Regione;
- programmazione triennale dei contributi speciali per manutenzione della città storica e della laguna definendo con congruo anticipo le scelte;
- politiche fiscali flessibili sia per tipologia che per microzone (scelta da definire ed inserire nella nuova legge speciale per Venezia);
- politiche della tariffe attive che permettano di colpire speculatori e rendite passive;
- più equa distribuzione del carico di imposta; agevolazioni per sostenere settori produttivi;
- revisione dell' imposizione sul turismo al fine di meglio e più efficacemente usarla come strumento di entrata ma anche di gestione del settore (favorire qualità) e per sgravare una parte dei costi per i veneziani;
- contrasto all'evasione in rapporto stretto con Agenzia delle Entrate, Demanio, Catasto;
- riflessione su eventuali zone franche per attrarre investimenti;
- semplificazione burocratica;
- piena Trasparenza dell'azione amministrativa e contrasto alla corruzione.
- applicazione della tariffa rifiuti in base al reale consumo e del conferimento dei rifiuti prodotti così da poter permettere una detraibilità per le imprese.

E' all'interno di questa cornice che va anche ripensata la Legislazione Speciale per Venezia.

Legge Speciale per Venezia

Una nuova Legislazione speciale per Venezia ha senso solo se inserita nel contesto dell'area vasta metropolitana e, soprattutto, se improntata al superamento della logica del semplice trasferimento di fondi per riconoscere invece l'autonomia anche fiscale della città, in coerenza con la proposta di legge depositata dai parlamentari del Partito Democratico nel corso della corrente Legislatura.

Gestire in maniera diretta il gettito tributario, delegare alla Città Metropolitana la modulazione delle aliquote di imposte oggi nelle competenze di Regione e Stato, adottare crediti d'imposta per le aziende che investono e assumono, sono esempi concreti per una nuova legge speciale per Venezia.

Per esercitare la salvaguardia c'è inoltre la necessità di un potere unificato su un territorio già ben definito, qual è la laguna. Il governo delle acque della città non può essere quadripartito. Sicuramente la Città Metropolitana, è l'articolazione istituzionale più adeguata per governare la futura Legge Speciale e le competenze precedentemente in carico al Magistrato alle acque se, come pensiamo, essa sarà il frutto di un processo partecipato e condiviso prima di tutto dai cittadini della nostra città.

La nuova legge dovrà operare non solo nel campo della salvaguardia ambientale ma anche in quello determinante delle politiche abitative, costruendo opportunità concrete di re insediamento nel Centro Storico della città.

Occorre riassegnare centralità alla Laguna ed alla sua salvaguardia e fare in modo che tutti gli interventi di natura socio-economica, si rapportino sempre a un reale riequilibrio idrogeologico e morfologico attraverso un'attività di controllo che ne certifichi la correttezza.

In generale, riteniamo determinanti le misure che riguardano la manutenzione fisica del territorio, in particolare della laguna, della gronda lagunare, dei rii di Venezia degli stessi fondali e in questo si innesta la scelta di non consentire il passaggio delle Grandi Navi né nel bacino di San Marco né nel canale della Giudecca.

Nella nuova Legge Speciale andranno ribaditi i principi , già presenti in quella attuale, della sperimentaltà, gradualità, reversibilità e della precauzione come principi cardine della salvaguardia, nell'ottica di una Venezia in grado di proiettarsi verso il futuro.

La nuova Legge speciale deve inoltre avviare un processo di assegnazione di nuove competenze all'Amministrazione Comunale.

Le nuove Municipalità

Nella prospettiva di istituzione della Città Metropolitana quale ente di area vasta, si rende necessario riconsiderare il ruolo attribuito e le funzioni assegnate alle Municipalità, quali articolazioni territoriali di prossimità.

Si tratta di un passo importante in quanto la Città Metropolitana, se realizzata compiutamente, porterà ad una nuova fase di riqualificazione e di valorizzazione delle identità locali. In particolare sarà attuato il principio di sussidiarietà e di decentramento.

Criticità nel funzionamento delle Municipalità

Negli ultimi anni le Municipalità hanno subito una progressiva perdita di autorevolezza amministrativa e politica agli occhi dei cittadini a causa di una serie di criticità:

- la difficoltà nei rapporti con l'amministrazione centrale, in particolare di tipo politico;
- la mancanza di un ruolo di coordinamento fra le Municipalità;
- l'assenza di un rapporto istituzionalizzato tra le Municipalità e le Società partecipate del Comune;
- la duplicazione di funzioni fra Municipalità e amministrazione centrale, con sottrazione di alcune competenze dell'ente decentrato che sono state di fatto esercitate dal Comune;
- la carenza dei finanziamenti.

Azioni a breve

Per queste ragioni le "nuove" Municipalità dovranno essere strutture capaci di migliorare il rapporto tra pubblica amministrazione e cittadini, e per far ciò bisognerà:

- affidare alle Municipalità la gestione in autonomia dei principali servizi di prossimità al cittadino ripartendo dai Protocolli d'intesa con le Direzioni centrali di riferimento relativi alla Deliberazione di Giunta n. 444 del 9.9.2005 e successive integrazioni;
- rafforzare il ruolo delle Municipalità fornendo dotazioni, funzioni e competenze certe, evitando la sovrapposizione o duplicazione degli uffici con l'amministrazione centrale;
- assegnare adeguate risorse finanziarie, umane e strumentali in quei settori in cui si possano soddisfare le esigenze e i bisogni della comunità cittadina in modo più efficace ed efficiente, secondo un principio di adeguatezza e sussidiarietà;
- coinvolgere le Municipalità sin dalla fase di elaborazione del bilancio comunale e non solo attraverso un parere nella fase finale della sua approvazione. Va previsto un vero percorso partecipato articolato per ciascuna Municipalità che parta dalla redazione di un budget annuale delle risorse economiche - finanziarie necessarie ad ogni ente decentrato che verrà poi recepito nel bilancio comunale;
- definire il rapporto tra le Municipalità e le Società partecipate nell'attuazione delle funzioni di scopo di dette società.

Struttura delle municipalità

Per quel che riguarda gli organi delle municipalità si dovrà attuare uno snellimento e una semplificazione per renderle più flessibile e adatte al loro scopo. Contestualmente dovrà essere potenziato un processo di partecipazione attiva con i residenti nel comune attraverso il coinvolgimento delle associazioni ma anche minoranze etniche nonché delle scuole.

Competenza, Formazione e Rappresentatività

Affinché le Municipalità siano un ente realmente utile al cittadino non potranno esserne modificate solo la struttura interna, le funzioni e le competenze bensì dovranno essere guidate da Presidenti e consiglieri competenti e rappresentativi del territorio.

Per realizzare ciò il Partito Democratico e i suoi circoli si impegnano nei prossimi mesi a promuovere incontri di formazione rivolti ai futuri candidati a consiglieri di Municipalità, che non abbiano avuto già esperienze in tal senso, ma soprattutto a realizzare un programma dettagliato delle singole Municipalità attraverso un percorso partecipato e coerente con il livello Comunale.

Pertanto il Presidente di Municipalità, rappresentante di tutta la coalizione candidata al governo dell'ente, dovrà essere selezionato attraverso un percorso partecipato mediante il confronto diretto con le categorie, le associazioni, i residenti e soprattutto gli iscritti e porsi quale garante dell'attuazione del documento programmatico.

Tale scelta dovrà quindi essere frutto di un percorso partecipato operato in maniera orizzontale, partendo dal basso.

3) SOCIETA' PUBBLICHE E PARTECIPATE

L'attuale *governance* del "Sistema delle partecipazioni", costituita da una Direzione per coordinare i rapporti con le aziende, rafforzata da atti di indirizzo e da un *Regolamento sul sistema dei controlli interni*, dovrebbe garantire un continuo flusso di informazioni, per controllare e valutare servizi erogati e attività delle società, favorendo la programmazione operativa, gestionale e strategica del Comune.

Risorse decrescenti e *spending review*

La costante diminuzione dei trasferimenti statali e regionali, acuita dalla crisi degli incassi del Casinò e dal venir meno dei fondi della Legge Speciale tutti destinati al MOSE, ha determinato per le aziende che erogano servizi pubblici l'impossibilità di programmare interventi da attuare.

Il patto di stabilità prevede inoltre la riduzione dei costi amministrativi, includendo anche la revisione delle perdite, realizzando la cosiddetta *spending review* da incentivi sull'efficienza di carattere generale, e a interventi sulle partecipate con maggiori perdite. In questa direzione si è mossa la Legge di Stabilità del 2014 con l'introduzione di un approccio basato su costi e rendimenti *standard*.

La legge di stabilità in corso di approvazione prevede tra l'altro che a partire dal 1 gennaio 2015 si dia corso ad "un processo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute, in modo da conseguire la riduzione delle stesse entro il 31 dicembre 2015, anche tenendo conto dei seguenti criteri:

- eliminazione delle società e delle partecipazioni societarie non indispensabili al perseguimento delle proprie finalità istituzionali, anche mediante messa in liquidazione o cessione;
- eliminazione delle partecipazioni detenute in società che svolgono attività analoghe o simili a quelle svolte da altre società partecipate o da enti pubblici strumentali, anche mediante operazioni di fusione o di internalizzazione delle funzioni;
- aggregazione di società di servizi pubblici locali di rilevanza economica;
- contenimento dei costi di funzionamento, anche mediante riorganizzazione degli organi amministrativi e di controllo e delle strutture aziendali, nonché attraverso la riduzione delle relative remunerazioni.

La futura amministrazione deve impegnarsi a dare attuazione a quanto sopra.

La normativa di settore

La materia dei servizi pubblici locali trova nella legislazione comunitaria e in quella nazionale la normativa di riferimento. Il frequente variare di detta normativa, determinato dalla volontà di arrivare a una riduzione dei costi per unità di prodotto, rende difficile il rapporto tra soggetto committente e soggetto erogatore. Il tema più controverso continua ad essere quello dell'affidamento *in house*, rispetto al quale va effettuato un attento bilanciamento degli interessi dei diversi *stakeholders* (Comune/azienda/cittadini/lavoratori).

Va comunque tenuto a riferimento l'equilibrio di mercato di lungo periodo, privilegiando soluzioni in grado di assicurare servizi di qualità senza creare situazioni di squilibrio finanziario.

La prospettiva della Città Metropolitana

La prospettiva della Città Metropolitana determina una progettualità che investe un'ampia area territoriale determinante per favorire aggregazione e promozione di efficienza. Essendo diversa la rilevanza dei rendimenti di scala e la dimensione media delle imprese, risultano però necessarie **strategie diversificate tra i diversi comparti** (servizio idrico, rifiuti, verde pubblico, energia, trasporto pubblico locale, manutenzione urbana, servizi sociali e culturali).

Nella logica della futura Città Metropolitana va tenuto presente quindi il concetto di ambito territoriale ottimale per la produzione e l'erogazione dei servizi, **valorizzando le migliori pratiche esistenti all'interno e all'esterno dell'area di riferimento**, con lo scopo di minimizzare i costi e di massimizzare i livelli di qualità erogata.

Azioni a lungo termine

➤ **Riduzione del numero di partecipazioni in un'ottica di scala metropolitana**

In linea di principio, l'intervento pubblico è appropriato solo in una situazione in cui il mercato privato non generi una ottimizzazione del benessere economico collettivo. A partire da questo assunto, la proposta è quella di dare attuazione alla norma per cui **le partecipate devono agire strettamente entro i compiti istituzionali dell'ente pubblico partecipante**, evitando di produrre beni e servizi che il settore privato può offrire a prezzi più vantaggiosi.

Appare, altresì, utile individuare aggregazioni che consentano economie di scala, per migliorare la trasparenza e il controllo da parte della opinione pubblica, a partire dall'eliminazione delle "partecipate di partecipate", mediante fusioni e incorporazioni.

➤ **Razionalizzazione dei servizi in appalto e dei contratti di servizio**

Alcune società partecipate sono state create per rendere più flessibile l'azione pubblica in presenza di processi burocratici troppo farraginosi.

Una semplificazione del *modus operandi* del settore pubblico avrebbe anche il beneficio di rimuovere un importante incentivo alla creazione di società partecipate.

Un caso specifico riguarda la **centralizzazione delle procedure di appalto** la cui centralizzazione produrrebbe un risparmio di spesa e un aumento dell'efficienza del sistema.

➤ **Riorganizzazione delle Fondazioni e degli Enti erogatori dei servizi alla persona**

La normativa sulle **Fondazioni partecipate da soggetti pubblici** non sembra essere finora stata efficace nell'evitare che questi enti, che dovrebbero sostenersi attraverso il proprio capitale, siano gestiti in perdita anche per periodi prolungati.

Un altro settore che richiede interventi correttivi è quello degli **enti erogatori dei servizi alla persona**, per i quali non è purtroppo ancora intervenuta la normativa regionale veneta attuativa della legge quadro 328/2000 sul sistema integrato di interventi e servizi sociali.

In entrambi i casi la proposta è che **il Comune si faccia promotore di un'azione volta a evitare costose sovrapposizioni di attività** e che si applichino concretamente i principi di sussidiarietà verticale e orizzontale nell'organizzazione di questi servizi.

Azioni a medio termine

➤ **Riduzione del numero di società e del numero di partecipazioni**

In attuazione a quanto prevede la normativa sopra citata e al fine di aumentare l'efficienza e l'economicità del sistema Venezia si propone di **limitare le partecipazioni indirette** (partecipate di partecipate), **le mini-partecipazioni** (troppo piccole per essere considerate strategiche) stabilendo una soglia minima del 10% per aderire al capitale sociale, **le "scatole vuote"** (numero bassissimo di dipendenti e fatturato) e, infine, le partecipazioni in **società in perdita prolungata**.

➤ **Revisione degli organi societari con conseguente riduzione dei costi**

La normativa vigente già prevede limiti al numero e all'ammontare dei compensi dei componenti del consiglio di amministrazione. Tenuto conto che da una riduzione dei costi per gli organi societari deriva anche da una riduzione del numero delle partecipate, si propone di:

- riparametrare i compensi alle dimensioni dell'azienda e ai risultati raggiunti;
- valorizzare gli elementi di competenza e indipendenza nella scelta degli amministratori;
- ampliare la facoltà statutaria di prevedere un amministratore unico;
- prevedere che gli statuti fissino per gli amministratori con deleghe un limite al cumulo delle cariche ed alle retribuzioni/rimborsi; introdurre il principio della retribuzione unica onnicomprensiva per amministratori e dirigenti (gli incarichi aggiuntivi rispetto al principale dovranno essere a titolo gratuito o con compensi da riversare alle amministrazioni di appartenenza);
- disciplinare nei collegi sindacali il limite di un solo incarico contestuale nell'ambito di tutte la partecipate e di un solo mandato per singola società. Prevedere inoltre linee guida che impongano l'attribuzione di compensi ai minimi e un controllo delle presenze;
- estendere le regole di pubblicità della selezione e della nomina di amministratori e collegi sindacali anche alle partecipate di secondo, terzo, quarto livello (partecipate di partecipate, laddove ancora presenti)
- analogamente prescrivere per gli enti (fondazioni e IPAB) modifiche statutarie al fine di permettere la nomina degli organi di controllo.

➤ **Ridefinizione dei rapporti Comune/Società**

Il Comune deve svolgere un ruolo fondamentale nell'organizzazione e nella gestione delle società partecipate, secondo le seguenti linee guida:

- migliorare il flusso informativo con introduzione di criteri di trasparenza;
- coinvolgere nella vita aziendale Giunta e Consiglio Comunale e quindi non solo nelle eventuali fasi "patologiche" delle società;
- valutare i requisiti degli amministratori garantendo periodico ricambio;
- definire linee guida per ogni partecipata e conseguentemente prevedere dei piani di ratifica redatti dalle società;
- verificare annualmente i risultati delle partecipate in relazione ai piani pluriennali ratificati.

➤ **Rilancio del Casinò di Venezia**

Il Casinò di Venezia è l'unica tra le controllate ad avere un impatto diretto sul bilancio del Comune, poiché le risorse che esso genera altro non sono che entrate tributarie del Comune stesso. Il compito principale del Comune e degli amministratori è realizzare un piano industriale che oltre a ridurre i costi dia un vero rilancio all'attività in linea con la normativa dei servizi pubblici.

Inoltre, la prossima amministrazione dovrà porsi come obiettivo la redazione di un regolamento per il contrasto ai problemi legati alla ludopatia.

Azioni primi 100 giorni

Le prospettive di medio/lungo periodo sopra indicate potranno essere realizzate soltanto se confluiranno nelle linee programmatiche che il Sindaco presenterà al Consiglio Comunale e che conterranno le azioni e i progetti da realizzare nel corso del mandato. Alcune azioni dovranno avere assoluta priorità:

- limitare a tre il numero dei componenti i Consigli di Amministrazione delle istituzioni e, dove possibile, procedere invece all'individuazione di un amministratore unico;
- avviare le procedure per l'eliminazione delle partecipazioni incrociate;
- avviare le procedure per l'eliminazione delle partecipazioni inferiori al 10% nelle società;
- avviare le procedure per la revisione del sistema di nomina dei componenti i consigli di amministrazione e dei collegi sindacali nelle società partecipate (anche a più livelli), nelle istituzioni, delle fondazioni e nelle I.P.A.B.

4) VIVERE LA CITTA'

Vivere in una città sicura

La **sicurezza urbana** è un campo di competenze e di prassi amministrative in cui l'Ente Locale riveste un ruolo determinante per quanto riguarda priorità, strategie, scelte e strumenti di lavoro, in un rapporto di collaborazione e mai di subordinazione nei confronti del governo nazionale.

E' necessario porre in atto azioni ed interventi mirati alla diminuzione dei fenomeni di inciviltà e degrado insieme alla riduzione dei fenomeni criminosi in senso stretto, avendo chiara la distinzione tra politiche di sicurezza urbana e politiche di contrasto alla criminalità

L'azione della pubblica amministrazione deve orientarsi verso una politica di interventi integrati nella quale le politiche sociali, di riqualificazione degli spazi pubblici, di reinserimento sociale, di promozione economica e culturale devono essere prioritarie.

Il controllo e la gestione della sicurezza sono un problema di comunità e devono essere considerati obiettivi qualificanti da raggiungere attraverso un profondo cambiamento anche nel modo di amministrare. Risorsa essenziale deve diventare il **cittadino**, e diverso deve essere il lavoro dei servizi dell'intero apparato amministrativo: si può determinare vera **sicurezza solo attraverso il buon governo**.

L'impegno a promuovere la sicurezza richiede quindi che tutte le istituzioni debbano essere coinvolte per evitare sovrapposizione di ruoli, per costruire un **sistema in cui siano chiare le diverse competenze tra Prefettura, Questura e Amministrazione Locale**, ma dove anche i cittadini possano attivarsi come *antenne* per favorire un impegno rivolto alla solidarietà ma anche al decoro urbano.

In particolare, attraverso la definizione della centralità dell'Ente Locale e del ruolo del Sindaco risulta basilare proseguire il lavoro interistituzionale del **Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica**, riprendendo il *Patto per Venezia sicura* del 2007, che preveda anche il coinvolgimento delle forze economiche, sociali e culturali al fine di **rafforzare la cultura della legalità**.

Praticamente questi assunti generali si devono concretizzare attraverso un'organizzazione funzionale a obiettivi prefissati.

- **Polizia Municipale.** Utilizzare personale amministrativo per attività di ufficio che non richiedano operatori di Polizia Giudiziaria, in modo da rendere disponibile un numero maggiore di presenze sul territorio, per fungere da deterrente e di presidio.
- **Polizia di Stato, Carabinieri, Guardia di Finanza.** Sollecitare l'**implementazione e la riorganizzazione degli organici** e specificamente di quelli della Polizia di Stato per aumentare la propria capacità operativa e impegnare un numero maggiore di volanti.
- **Tavoli tecnici.** Pianificare congiuntamente interventi che vedano il coinvolgimento di Carabinieri, Polizia, Guardia di Finanza, Polizia Municipale per la prevenzione del fenomeno dello spaccio di sostanze stupefacenti.
- **Potenziamento politiche sociali.** Rafforzare un sistema coordinato e integrato di servizi sociali, sanitari ed educativi per promuovere la cura, la protezione, la riduzione o l'eliminazione delle condizioni di disagio individuale e familiare dei cittadini nativi e immigrati.
- **Indagini su abitazioni.** Individuare gli alloggi usati come base di spaccio o per favorire la prostituzione. Inoltre, effettuare il monitoraggio della proprietà immobiliare pubblica per individuare casi di sovraffollamento incompatibile con gli *standard* di abitabilità, e avviare un protocollo d'intesa tra Comune, Agenzia del Territorio e Agenzia delle Entrate per effettuare controlli incrociati, sistematici e sostanziali, a

partire da situazioni “sospette” (es. incrocio dati delle dichiarazioni ISEE, così da verificare la congruità delle agevolazioni/benefici erogati).

- **Tessuto commerciale di vicinato.** Realizzare azioni di collaborazione pubblico-privato finalizzate a sostenere il cosiddetto **commercio di vicinato, importante presidio del territorio**, attraverso anche la rimodulazioni della tassazione locale.
- **Prevenzione dei fenomeni di disordine urbano.** Promuovere accordi con gli operatori economici e la grande distribuzione per combattere l'eccesso di consumo di alcol.
- **Coinvolgimento dei cittadini.** Favorire l'ascolto e il coinvolgimento dei cittadini per stimolare proposte e realizzare progetti, sviluppando forme partecipative anche all'interno di un nuovo **Regolamento degli istituti della partecipazione**.
- **Riqualificazione e trasformazione urbana.** Prestare attenzione particolare al coinvolgimento dei residenti nella riqualificazione di zone della città, attraverso un'informazione puntuale sui tempi di progettazione ed esecuzione dei lavori, valorizzando e rispettando la competenza di chi vive nel territorio.

La sicurezza e le donne. Ribadire l'importanza del “genere” nelle politiche di sicurezza, tenendo presente il tema della differenza tra uomini e donne in ogni intervento e pensare al coinvolgimento dei servizi specifici quali il Centro Antiviolenza servizio unico e fondamentale.

Azioni a lungo termine

- Ripensare un'idea di città in modo da **pianificare e recuperare gli spazi pubblici con criteri che tengano conto dell'impatto sulla sicurezza**, pensando alla dislocazione dei servizi, alla rete commerciale, alla qualità e alla gestione degli spazi comuni.
- Definire un disegno programmatico in cui Venezia (nonché l'area metropolitana) divengano **luoghi di costruzione di politiche urbane che rispecchino, il tema della crescita, sostenibile e inclusiva**, resa possibile attraverso l'attuazione del principio di sussidiarietà.
- Realizzare maggiore collaborazione tra Comune/Regione/Università/Fondazioni, in particolare utilizzando i fondi europei che abbiano come tema la riqualificazione urbana, coinvolgendo principalmente i residenti e gli operatori economici e sociali delle zone interessate.

Azioni a medio termine

- Stipulare **protocolli d'intesa con gli enti assegnatari di alloggi, le Agenzie delle Entrate e del Territorio** per avviare un controllo sistematico degli alloggi pubblici e privati.
- **Riqualificare le aree a rischio**, attrezzando gli **spazi verdi** per le famiglie e lo sport assicurando costante manutenzione e controllo anche mediante strumenti di videosorveglianza, inserendo nelle **zone abitate** servizi accessibili, favorendo il mantenimento o il reinserimento di attività artigianali e commerciali di vicinato, anche attraverso una fiscalità di vantaggio.
- Sviluppare la **socializzazione diffusa** per permettere in città una presenza dissuasiva rispetto a comportamenti malavitosi.
- Potenziare le **politiche di accoglienza e integrazione** nei confronti di chi ha davvero bisogno. In particolare vanno riprese e potenziate le politiche sociali di strada e di prossimità, anche attraverso un diverso e più efficiente coordinamento tra Direzione Politiche Sociali e Municipalità;
- Modificare il *Regolamento degli istituti della partecipazione* per aderire all'ascolto delle necessità degli abitanti e al loro coinvolgimento.

Azioni primi 100 giorni

- **Rafforzare le politiche sociali di strada** per monitorare gli aspetti che incidono su disagio e insicurezza, quali accattonaggio molesto, teppismo e inciviltà concentrati specificamente in alcune zone (ex Ospedale, p.le Donatori di Sangue, Altobello, Tronchetto, Stazione Santa Lucia e Stazione di Mestre).
- Avviare le procedure per la ridefinizione di nuovo contratto di servizio con Veritas al fine di assicurare **costante pulizia** degli spazi pubblici e **manutenzione del verde pubblico**.
- **Sgomberare le strutture abbandonate** e avviare le procedure del loro abbattimento ove possibile (es. Vaschette a Marghera) e/o di recupero anche attraverso il coinvolgimento della cittadinanza.
- Stilare un **Protocollo d'intesa attraverso la Prefettura** per un miglior controllo delle zone maggiormente critiche della città.
- Avviare la **riorganizzazione della Polizia Municipale**, utilizzando personale amministrativo per le attività d'ufficio, liberando operatori da utilizzare in divisa sul territorio.

Residenzialità

Da alcuni anni il tema dello spopolamento della città in persone e servizi interessa tutti i cittadini di Venezia, della città storica, della terraferma come dell'estuario, naturalmente con diverse declinazioni.

Il fenomeno riguarda ormai anche la città di terraferma che vede un progressivo spostamento dei residenti verso i comuni di cintura che offrono abitazioni di maggiore qualità a prezzi accessibili mentre i servizi e l'occupazione lasciano il centro per i centri commerciali.

Nel complesso l'impoverimento del tessuto sociale del Comune di Venezia costituisce ormai un allarme per la tenuta dei servizi pubblici e privati (scuole, assistenza, trasporti, commercio, ecc), per il progressivo degrado di alcune aree, per la capacità di mantenere e rinnovare il tessuto economico, per la possibilità di trovare risposte adeguate ai rischi ambientali causati da un consumo di suolo e più in generale di energia del modello di sviluppo espansivo del secondo '900 e ormai esaurito.

È sempre più chiaro, infatti, che l'organizzazione e la distribuzione della residenza è un tema che non riguarda solo la casa in cui si vive, ma tutto il complesso di servizi e di relazioni che strutturano e supportano la vita degli individui, delle famiglie e di tutta la comunità.

L'analisi dei temi legati alla residenzialità, intesa come complesso di elementi strutturali e funzionali che costituiscono la vivibilità di una società sana, va dunque affrontata per tutto il territorio comunale.

Il Centro Storico

Per quanto riguarda il Centro Storico di Venezia è di palmare evidenza l'esodo continuo e massiccio dei suoi abitanti con la diminuzione esponenziale del numero degli stessi e ciò nonostante un non trascurabile flusso immigratorio, tuttavia di carattere per lo più transitorio.

L'abbandono della città avviene soprattutto da parte di cittadini in fascia d'età fertile con l'inevitabile conseguenza di trovarsi di fronte ad un tasso di natalità estremamente ridotto.

La causa dell'abbandono è da imputarsi anche e soprattutto alla carenza di opportunità di lavoro e alla insufficienza di servizi sia in termini di quantità che di qualità.

D'altra parte nella città storica la fortissima presenza di turisti e la preponderanza delle attività economiche legate al turismo rendono assolutamente speciali le problematiche dell'abitare. Queste appaiono non poter essere gestite senza governare la continua crescita tendenziale e la necessaria qualificazione delle attività turistiche.

Venezia deve fermare l'esodo dei suoi abitanti dal centro storico e garantire la trasformazione in residenti stabili degli abitanti transitori, come docenti, studenti, ricercatori e studiosi. La città insulare deve ritornare ad essere una realtà completa, attiva nel sistema multipolare metropolitano e non può e non deve trasformarsi in una città morta, in un museo archeologico.

Premesso che la politica dell'abitare a Venezia deve essere affidata a un soggetto che sia effettivamente e politicamente responsabile dei provvedimenti da attuare, per arrestare questa emorragia e tornare ad attrarre residenti vanno affrontati in modo coordinato alcuni temi centrali:

- il lavoro
- l'accessibilità di persone e merci
- i servizi
- gli studenti e gli abitanti temporanei
- il turismo
- gli strumenti urbanistici
- la casa

Azioni a lungo termine

- gestire il territorio lagunare al cui centro è posta Venezia in modo che diventi una risorsa per nuove attività e nuove occasioni di lavoro per i veneziani e per chiunque voglia stabilire ivi la propria residenza.
- migliorare la rete di trasporti di persone e cose, integrandola in scala metropolitana per consolidare la residenzialità, ottimizzando l'accesso dei residenti nella città lagunare ai posti di lavoro in terraferma e ai poli dei servizi mancanti (ospedale dell'Angelo) e l'accesso dei lavoratori abitanti in terraferma alla città storica, con la possibilità di produrre in laguna beni e servizi destinati ad un'utenza più vasta, favorendo anche l'utilizzo del Car Sharing per la mobilità dei cittadini da e per il centro storico.
- migliorare l'accessibilità alla città storica ai portatori di handicap per favorire la mobilità degli stessi negli spostamenti da e per la città e all'interno della città medesima.
- mantenere e garantire il presidio ospedaliero dell'Ospedale Civile di San Giovanni e Paolo, in modo che i cittadini possano ricevere un'assistenza ospedaliera adeguata e completa dal punto di vista della diagnosi e della cura.
- attuare una politica di attenzione all'infanzia dal punto di vista dei servizi (asili, presidi sanitari, attività ricreative e formative extrascolastiche) e dei luoghi dedicati ai bambini (cura dei parchi, spazi di incontro quali ludoteche, spazi per laboratori).
- attuare una politica di attenzione agli anziani
- attuare una gestione del patrimonio immobiliare privato e pubblico che favorisca i servizi di vicinato e il commercio locale, la nascita di servizi privati complementari per la salute, per l'assistenza, per l'infanzia lo sport, l'associazionismo.

Azioni a medio termine

- progettare ed attuare politiche fiscali e tariffarie, attivare tavoli di concertazione con le associazioni dei proprietari di immobili e con gli enti che gestiscono patrimonio immobiliare in città.
- ripensare tutta la rete commerciale della città, iniziando dal contrasto al declino del mercato di Rialto.
- dal punto di vista dell'offerta abitativa ci si impegna ad ottimizzare il patrimonio immobiliare esistente, favorendo il recupero degli edifici esistenti. Si impegna a mantenere innanzitutto il patrimonio dell'ATER, IRE, IPAB, evitandone l'alienazione.
- favorire la locazione (non a scopo turistico) di immobili privati a residenti, ripensando e riprendendo gli accordi territoriali fra associazioni di categoria di proprietari e inquilini.
- semplificare le procedure di ristrutturazione e recupero del patrimonio immobiliare privato in uso diretto, in modo da incentivare gli investimenti.
- verifica dell'avanzamento degli interventi pubblici e convenzionati in corso e accertamenti di eventuali ritardi, disfunzioni e relative responsabilità

La Terraferma

In particolare per la terraferma è sicuramente prioritario attuare un censimento degli edifici invenduti e degli alloggi sfitti per valutare la reale esigenza di nuove edificazioni ed evitare ulteriore consumo di territorio, favorendo i processi di riconversione e rinnovamento del tessuto urbano esistente attraverso il recupero ma anche la demolizione nel caso di patrimonio edilizio degenerato.

Il patrimonio dell'Amministrazione disponibile non va alienato ma utilizzato per residenzialità, una residenzialità che va controllata e affidata con criteri di trasparenza, graduatorie pubbliche e con accordi di contratti a canone calmierato con opzioni d'acquisto in caso di ristrutturazioni da parte degli occupanti, o di agevolazioni nel prezzo di vendita, se prima casa, o nel caso l'acquirente si faccia carico di ristrutturazioni che il comune non è in grado di affrontare.

Azioni a lungo

- intervenire, dove è presente un patrimonio immobiliare pubblico che permetta interventi di vera e propria ristrutturazione urbanistica, riqualificazione dello stock edilizio, dando qualità urbana ad aree divenute centrali, come parti di vecchi quartieri o altre aree un tempo limitrofe al centro di Mestre (si pensi al Contratto di Quartiere Altobello che può essere riproposto sull'area immediatamente a sud ancora libera).
- una forte azione di ristrutturazione degli alloggi di proprietà comunale destinati alla residenzialità pubblica, siti a Marghera.
- nessuna alienazione del patrimonio comunale, ma utilizzo per residenzialità con contratti d'affitto calmierati e opzioni d'acquisto agevolate se l'acquirente si fa carico della ristrutturazione; affitto per i palazzi storici [5 anni]
- ristrutturazione degli alloggi di proprietà comunale a Marghera [5 anni]

Azioni a medio

- censimento degli edifici invenduti e gli alloggi sfitti per evitare ulteriore consumo del territorio
- riqualificazione del patrimonio esistente
- riorganizzazione dei percorsi delle rive lungo i canali (Canal Salso, Osellino) e degli spazi per aprire un canale "est-ovest" di collegamento ciclo pedonale da Zelarino sino a S.Giuliano

5) SVILUPPO ECONOMICO

E' noto a tutti il pesante ridimensionamento numerico che ha interessato l'occupazione nel nostro territorio in questi ultimi anni, con inizio ben prima dell'attuale crisi economico-finanziaria; diminuzione solo parzialmente compensata da nuovi posti di lavoro creati nei settori dei servizi, del turismo, della logistica.

Siamo dell'avviso che un **rinnovato sviluppo dell'occupazione, con particolare riguardo a quella giovanile e alla creazione di posti di lavoro di qualità, possa avvenire solo a condizione di favorire un nuovo ciclo di crescita economica**, ponendo obiettivi che ridiano competitività al sistema territoriale veneziano nelle sue diverse componenti: la Venezia storica, Porto Marghera, i numerosi e diversificati poli produttivi presenti nella Città Metropolitana.

In questo contesto un ruolo cruciale è rivestito da **Porto Marghera**, il cui rilancio può rappresentare un volano di crescita per l'intera economia locale a condizione che si mettano in atto azioni finalizzate al superamento dei principali fattori che hanno condizionato lo sviluppo dell'area in questi ultimi anni e si mettano a sistema la realtà industriale, i poli di ricerca, sviluppo e formazione, le infrastrutture e le competenze dei lavoratori del territorio.

La riconversione industriale di Porto Marghera

Porto Marghera è configurabile come una realtà le cui filiere industriali e manifatturiere sono compatibili con l'inserimento di nuove attività produttive che possono trovare adeguate economie di scala con gli attuali insediamenti.

Sulla base delle recenti iniziative finalizzate al superamento dei fattori che hanno penalizzato nel tempo lo sviluppo del polo industriale, oggi è possibile individuare un ulteriore piano di intervento attraverso diverse e articolate linee di azione.

1. Conferma della funzione produttivo-industriale di Porto Marghera

Con l'approvazione del PAT, Piano di Assetto del Territorio, il Comune ha confermato la funzione produttivo-industriale dell'area. Si apre ora una nuova fase di pianificazione e di programmazione territoriale in cui il Comune dovrà

- determinare con il Piano degli Interventi le destinazioni d'uso e le funzioni da sviluppare;
- attuare un confronto con l'Autorità Portuale per indicare i contenuti del nuovo Piano Regolatore Portuale che tenga conto delle esigenze infrastrutturali dell'industria.

2. Ruolo del Comune di Venezia nei processi di sviluppo

Il Comune dovrà definire meccanismi di gestione e di governo delle trasformazioni fisiche e funzionali delle aree al fine di

- verificare la coerenza dei nuovi insediamenti con lo scenario di sviluppo proposto;
- valutare la sostenibilità urbanistica, ambientale ed economica dei progetti e il positivo impatto sul territorio e sulle dinamiche socio-economiche e occupazionali.

Le modalità degli strumenti operativi necessari richiedono il coinvolgimento delle rappresentanze delle categorie economiche e sociali e la presenza costante del Comune nei momenti di confronto e di decisione.

3. Valorizzazione e sviluppo delle infrastrutture

La valorizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture (rete ferroviaria e stradale, banchine portuali) in una prospettiva metropolitana, sono elementi chiave per attrarre nuove

attività e favorire il riassorbimento delle maestranze colpite dalla crisi delle aziende storicamente insediate a Porto Marghera.

Andranno inoltre ottimizzate le dotazioni ambientali già presenti nell'area:

- Progetto integrato Fusina PIF e Piattaforma Integrata Ambientale Fusina;
- Impianto di depurazione SG31;
- Area di Fitodepurazione in cassa di colmata A;
- Reti di controllo qualità dell'aria ARPAV/Ente zona e rete per il controllo e la gestione delle emergenze industriali (SIMAGE);
- Impianti di produzione CDR (combustibile da rifiuti) e Stazione di Travaso del Polo Integrato di Fusina;
- Impianto di Inertizzazione di Rifiuti del Comune di Venezia.

Le aziende presenti e quelle che vorranno insediarsi potranno in tal modo contare su strutture moderne, adeguate alle esigenze anche di strutture produttive complesse.

4. Settori da sostenere in via prioritaria

Fondamentale risulta essere lo sviluppo della *green economy*, settore **che fornisce contributi al miglioramento dell'ambiente e alla protezione della salute umana** attraverso interventi sui cicli produttivi, sulla gestione dei rifiuti, delle acque, delle emissioni in atmosfera.

In tale ambito va implementato l'accesso ai fondi strutturali europei.

È utile ricordare che, per il periodo 2014 – 2020, l'Unione Europea mette attualmente a disposizione 6 miliardi di euro per i progetti di ricerca sull'energia pulita e intelligente, più di 6,3 miliardi per trasporti sostenibili e verdi, oltre 3 miliardi per le politiche ambientali e di efficienza delle risorse. A questi vanno ad aggiungersi i fondi che saranno gestiti direttamente dagli Stati, con una percentuale del 20% del fondo di sviluppo regionale da indirizzare agli interventi legati all'energia e all'ambiente (programma MCE).

Il tutto viene incrementato tramite il relativo cofinanziamento

Il Comune di Venezia come facilitatore di processi

Appare necessario accompagnare i processi di sviluppo con azioni finalizzate a facilitare l'attuazione degli investimenti.

Per la rilevanza delle iniziative nonché per il loro impatto occupazionale, particolare attenzione va posta dal Comune di Venezia su iniziative e progetti, promossi da soggetti pubblici e privati, finalizzati alla reindustrializzazione e al recupero di aree dismesse, tra i quali:

- gli investimenti sul settore della *Green Economy* e della produzione di soluzioni energetiche alternative (riconversione Green della Raffineria di Porto Marghera promossa da Eni, il progetto *Green Chemistry* promosso da Versalis-Elevance)
- il progetto "Ecodistretto di Marghera", polo produttivo per il recupero e il trattamento dei rifiuti urbani e speciali non pericolosi che è in corso di realizzazione da parte del Gruppo Veritas SpA in aree di proprietà della stessa e del Comune.

In tale contesto si collocano le attività svolte da *Marghera Eco Industries*, partecipata e controllata da Comune di Venezia e Regione Veneto, che acquisirà le aree di proprietà Syndial da mettere a disposizione per lotti a imprenditori interessati a localizzare iniziative industriali che offrano concrete prospettive di occupazione *in loco* e adeguati investimenti.

Altra opportunità è rappresentata dalla *Macroisola Nord*, che ha il potenziale per diventare il centro di un progetto strategico di rigenerazione urbana che comprenda le aree di Vega, di via Torino, della Darsena, dei Pili e di Forte Marghera, finalizzato a promuovere lo sviluppo di attività terziarie, di ricerca e di incubazione.

Il nuovo polo espositivo del Vega 2, oltre a rappresentare uno strumento centrale per la promozione delle filiere produttive dell'intero Nordest, dovrà interagire con le attività di ricerca svolte presso Vega - Parco Scientifico e Tecnologico e nella nuova sede universitaria di Via Torino, rappresentandone la "vetrina permanente".

Un'ulteriore area di rilievo è costituita dal **contesto produttivo muranese** attraverso un'implementazione di modalità di risparmio energetico e di smaltimento dei residui di lavorazione.

Semplificazione amministrativa

Tra gli elementi che frenano e condizionano lo sviluppo di nuove iniziative imprenditoriali a Porto Marghera, sono state individuate le farraginosità procedurali e la difficoltà dell'Amministrazione Pubblica di dare pronte risposte alle istanze per lo sviluppo di attività produttive nell'area industriale. Va dunque proseguito e implementato il programma di semplificazione dei processi di acquisizione dei titoli abilitativi e autorizzativi predisposto ed iniziato dalla Amministrazione Comunale. Il programma comprende:

- la definizione di modalità e strumenti finalizzati alla semplificazione dei procedimenti autorizzatori sotto il profilo urbanistico - edilizio ed ambientale;
- l'attuazione di strumenti finalizzati alla semplificazione amministrativa promossi a livello centrale, ed in particolare la stipula di convenzioni e accordi tra enti al fine di snellire le procedure e abbreviare i termini dei procedimenti amministrativi (come previsto dall'articolo 37 del DL 69/2013 - Decreto Del Fare).

Le attività di incubazione di impresa. I FabLab

L'incubatore VEGA, unico nel nostro territorio a detenere la certificazione, va ulteriormente valorizzato tramite la collaborazione con le Università e le aziende controllate dalla Regione che svolgono attività di innovazione (*Veneto Nanotech, Veneto Innovazione, ecc*) e attività finanziarie (*Veneto Sviluppo e Veneto Lavoro*).

Parallelamente, va considerato che la manifattura additiva è il futuro della reindustrializzazione e la sua base sono i **FabLab, laboratori innovativi digitali** in grado di stimolare l'ambiente produttivo con un'immediata ricaduta sul livello occupazionale: posti di lavoro di alta qualità, volano per *start up* di nuove realtà aziendali.

Attualmente presso VEGA, il Parco Scientifico Tecnologico, esiste un solo *FabLab* privato. Porto Marghera, Arsenale, Sant'Anna a Castello, Murano per le produzioni vetrarie, ex Ospedale al Mare al Lido sono luoghi adatti ad accogliere nuovi *FabLab* per manifattura a impatto ambientale zero.

Il *FabLab*, oltre a progettare prodotti per nuovi usi, dovrà anche **rivisitare tecniche tradizionali da proiettare in soluzioni innovative**, presupponendo elementi conoscitivi e saperi provenienti dalla cultura materiale e immateriale intangibile riguardante la storia di Venezia, *brand* incentrato sulla cultura e sulla civiltà del mare.

Si ravvisa anche la necessità di un intervento sull'uso degli spazi e sull'organizzazione degli incubatori "Ex CNOMV" e " ex Herion " alla Giudecca

Razionalizzazione e sviluppo del commercio

Storicamente nell'economia veneziana la **componente commerciale ha registrato sempre un ruolo di primaria importanza**. Attualmente il settore commerciale con il turismo, la cultura e l'industria è uno dei pilastri su cui si fonda l'economia del territorio.

Nella fase attuale il settore si struttura in funzione del comparto a cui si rivolge: turistico, residenziale e di vicinato (servizio), grande struttura di vendita (centro commerciale – parco commerciale).

In questi ultimi anni nella Terraferma si sono sviluppate e realizzate iniziative imprenditoriali di centri commerciali. Il governo di tali trasformazioni è nelle mani del Comune che, mediante la strumentazione urbanistica, ne determina localizzazioni, dimensionamenti e limiti. Ma tali trasformazioni devono tener conto anche dei possibili processi indotti all'interno della città.

Nel centro urbano infatti vanno ricercati i fattori di riequilibrio tra quanto viene offerto dalle grandi strutture commerciali e quanto si può ottenere nel consolidato cittadino. Tali fattori di riequilibrio possono essere individuati nell'offerta di parcheggi in prossimità delle aree avocate al commercio, nel sostegno alle categorie anche mediante lo snellimento delle procedure burocratiche in modo che tali risorse siano destinate, da parte degli operatori commerciali, alla realizzazione di iniziative ricreative e di svago per attrarre i cittadini.

Tali fattori di riequilibrio vanno diretti a consentire il processo di formazione del **mercato diffuso in città** (composto da negozi di vicinato, medie e piccole strutture di vendita) che costituisca un'offerta di disponibilità commerciale dimensionata al tessuto urbano.

Per quanto riguarda il Centro Storico, la priorità è e rimane il miglioramento dell'attuale assetto della distribuzione al dettaglio (favorendo la rinascita diffusa dei negozi di vicinato), la lotta all'abusivismo, la razionalizzazione del sistema dei controlli e il pieno utilizzo degli strumenti normativi che favoriscono l'occupazione giovanile.

6) WELFARE E SERVIZI SOCIALI

Welfare Metropolitano

La costruzione del sistema di welfare metropolitano deve essere la sfida premiante e alta del governo della città. Non possiamo più misurare l'efficacia e il grado di soddisfazione dei servizi sociali e socio-sanitari a partire dall'angusto limite dei confini dei nostri Comuni, perché serve uno scatto ulteriore in direzione di una scala davvero di area vasta anche nella definizione delle politiche sociali e di welfare.

Per quanto riguarda la nostra città, è necessario prima di tutto dare corso alla gestione associata dei servizi in campo sociale già avviata insieme con gli altri Comuni dell'ULSS 12, e verificare progressivamente la possibilità di cooperare con altre realtà dell'area metropolitana nella costruzione di servizi di area vasta, ad esempio nel campo dell'assistenza domiciliare e tutelare. L'obiettivo politico fondamentale, di qui al 2015, sarà esattamente riuscire nella sfida che il centrodestra ha fallito: fissare a livello metropolitano alcuni livelli essenziali delle prestazioni sociali e creare le condizioni per porli in essere.

Dare priorità alla domiciliarità: consolidare e ampliare il nuovo modello dei servizi.

Quella della domiciliarità costituisce una scelta di valore strategico per l'Amministrazione Comunale di Venezia: consentire alle persone di permanere all'interno del proprio nucleo familiare anche in condizione di fragilità o di parziale perdita di autosufficienza significa garantire un progetto di vita per sé e per i propri cari. Il nuovo modello centrato sulla collaborazione delle IPAB attraverso la Fondazione ONLUS costituisce una delle possibili leve di gestione del servizio. Esso deve superare la fase di sperimentazione, ed essere verificato rispetto alla sua efficacia. In questo senso è necessario, in un periodo storico contraddistinto dalla limitatezza delle risorse, fare un passo in più, e scegliere coraggiosamente di perseguire la progressiva aggregazione delle diverse IPAB oggi presenti nel territorio veneziano in una realtà unitaria e integrata che, fortemente patrimonializzata, potrebbe garantire investimenti nel campo dell'assistenza domiciliare e dei servizi rivolti alle persone in condizioni di fragilità.

In questo modo sarà possibile dare sostegno e mantenere i legami familiari e sociali, promuovendo il benessere psico-fisico e l'autodeterminazione (anche con l'importante apporto dell'associazionismo e del volontariato). In questo senso è prioritario lasciare all'Amministrazione Comunale le leve di *governance*, del sistema integrato dei servizi a partire dalla personalizzazione dei progetti di assistenza e dalla conseguente attivazione delle risorse necessarie a tal fine.

Va pertanto definitivamente creata una filiera dell'assistenza all'anziano, al disabile, alle persone in perdita di autonomia creando un circuito virtuoso (e gestito unitariamente) tra servizi di domiciliarità, centri servizi, centri diurni, realtà gestite dalla rete associativa e della cooperazione, grande ricchezza della nostra città. In quest'ottica vanno anche confermati gli interventi di sostegno alla vita indipendente, rispetto ai quali questa città ha spesso svolto un ruolo di supplenza rispetto agli altri livelli istituzionali (Stato, Regioni).

Le politiche di sostegno all'infanzia e all'adolescenza

Infanzia e adolescenza costituiscono la riserva di futuro di ogni comunità politica. Un'articolazione dinamica dei servizi, in grado di comporre tutte le relazioni genitoriali, familiari, scolastiche e associative è la condizione necessaria affinché la città sia veramente a misura di bambino e di ragazzo. Vanno incrementati i dispositivi dell'assistenza scolastica e del servizio educativo domiciliare, e raccordati con le opportunità che può offrire il contesto associativo, ricreativo, sportivo del territorio dove quel minore vive e cresce.

Ripartire dal ruolo degli educatori, investire sulla capacità di costruire, legami con il mondo degli adulti, deve essere uno dei cardini dell'Amministrazione. Soprattutto nei casi più gravi, che determinano l'allontanamento del minore dal suo nucleo familiare, serve che i servizi dimostrino una capacità concreta di costruire la risposta migliore.

Per questo vanno definiti in maniera unitaria i livelli essenziali di qualità delle comunità, formando un unico albo dei soggetti, definendo costi standards delle stesse e garantendo uniformità e omogeneità di intervento su tutto il territorio comunale. Va inoltre promosso e incentivato il ricorso all'affido, garantendo ogni tipo di supporto alle famiglie affidatarie.

La programmazione dell'integrazione socio-sanitaria e i rapporti con l'ULSS 12

L'integrazione socio-sanitaria rappresenta una scelta culturale ancor prima che organizzativa, perché si nutre della consapevolezza che la persona è unica, che la sua domanda di salute e benessere non può essere sminuzzata o segmentata. Da questo principio discende anche la collaborazione tra Amministrazione Comunale e ULSS 12 che ha come primo strumento operativo i *Piani di Zona*: è pertanto necessario recuperare il principio originario che li ispirò secondo il quale l'ULSS 12 per prima deve essere chiamata a responsabilità. La scelta essenziale dell'Amministrazione Comunale di Venezia di mantenere in capo a sé le deleghe sociali va esattamente in questa direzione.

Vanno quindi non solo aggiornati i contenuti dei piani di zona, bensì in via preliminare ricontrattata con l'ULSS la possibilità di entrare a pieno titolo all'interno del processo di programmazione e costruzione dell'offerta dei servizi, anche per quel che rileva alla competenza sanitaria.

Uno sforzo di collaborazione andrà fatto per mettere in rete le risorse conoscitive delle diverse realtà operanti nel campo della prevenzione e della tutela della salute.

Potenziare il territorio, deospedalizzare la risposta alla domanda di salute

La qualità della risposta alla domanda di salute del cittadino e della popolazione passa attraverso il recupero pieno del principio della medicina di comunità. Uno dei primi livelli di attuazione di questo principio è l'inversione di priorità tra l'ospedale e il territorio.

In questo senso è necessario che la prossima Amministrazione Comunale esiga dall'ULSS, in sede di conferenza dei sindaci, la piena e completa realizzazione delle strutture intermedie previste nel Piano Socio-Sanitario della Regione Veneto.

In particolare la rete delle strutture intermedie dovrà coordinarsi con la costruzione delle medicine di gruppi integrate e con le aggregazioni dei medici di medicina territoriale. Insieme alla medicina generale, alle strutture intermedie, è essenziale investire sull'assistenza territoriale, realizzando nel Distretto Socio-Sanitario il polo di tutte le cure primarie come pure della risposta ai bisogni di base del primo soccorso quali i codici bianchi. Sul fronte dei finanziamenti inoltre, va richiesto con forza lo scorporo dal bilancio ordinario dell'ULSS 12 (finanziato con i trasferimenti del fondo sanitario regionale) delle spese di ammortamento per i *project financing* dell'Ospedale dell'Angelo a Mestre e del padiglione Jona a Venezia.

Costruire i servizi a partire dalle persone

Dobbiamo rifuggire alla tentazione della separatezza delle competenze e delle funzioni anche all'interno dell'Amministrazione, e adoperarci invece per ricomporre ad unità l'insieme degli strumenti che possono essere messi in campo. Assessorati, Direzioni e servizi centrali, Direzioni e servizi delle Municipalità non possono rappresentare elementi separati, ma costituire le leve di una risposta che è e deve continuare a essere unica.

Strategico in questo senso è l'investimento nella professionalità del personale operante in tutti gli uffici a vario titolo coinvolti, il lavoro cooperativo e intersettoriale, come pure l'investimento nelle ICT per creare il "fascicolo unico" dell'utente, cui tutti gli uffici possono accedere per accompagnare la persona nella progressiva risoluzione delle situazioni di sofferenza e di fragilità. Garantire la continuità di assistenza a partire dalla presa in carico e dall'accesso facilitato ai servizi è possibile attraverso la scelta di tutte le strutture interne (servizi) ed esterne (terzo settore e associazionismo) di abbattere i propri steccati e lavorare secondo una prospettiva unitaria.

I nuovi bisogni delle nostre società

La società contemporanea conosce la complessità anche delle situazioni di fragilità e precarietà delle persone: queste ultime seguono le città nei loro cambiamenti, cosicché ai bisogni tradizionali e consolidati (la cui risposta si è nel tempo istituzionalizzata) si aggiungono i cosiddetti bisogni emergenti, che esigono anche uno sforzo di creatività ed adattamento da parte dei servizi e delle strutture. Ciò è tanto più vero nella misura in cui anche la nostra città ha attraversato la crisi, ne è stata toccata e in parte cambiata. Lo sforzo di una comunità solidale è quello di farsi carico di tali nuovi bisogni, che sovente delineano una zona intermedia tra il disagio esplicito e la cosiddetta normalità, all'interno della quale è più facile ritrovarsi inclusi. Due sono in particolare le nuove fragilità che è necessario mettere a tema della nuova Amministrazione Comunale di Venezia:

- Le solitudini e le fragilità. Le società urbane spesso sono esposte, soprattutto nei periodi di crisi, all'indebolimento delle relazioni tra gli adulti. Queste situazioni rischiano di acuire la fragilità delle persone, soprattutto nei contesti in cui minori sono le risorse culturali e le riserve sociali, e di consegnarle ad una condizione di residualità, se non di scarto.

- Lavoro, reddito di cittadinanza, residenza. La perdita del lavoro, come pure il lavoro intermittente e precario, generano rapidamente situazioni di precarietà economica e di esclusione degli uomini e delle donne da circuiti di cittadinanza attiva. Spesso la dinamica perdita di lavoro/sofferenza economica trascina con sé una difficoltà in merito alla residenza, alla possibilità di avere un'abitazione dignitosa per sé e per i propri cari. Soprattutto in questi ambiti è determinante la cooperazione non solo tra i diversi uffici della stessa amministrazione, bensì tra amministrazioni differenti. Va ripensato in profondità il servizio di inserimento lavorativo e la ricostruzione della filiera di riqualificazione professionale e opportunità di reimpiego, coinvolgendo in questo percorso le associazioni datoriali e dell'impresa oltreché gli uffici del Comune, della Provincia (Città Metropolitana), della Regione. Nel campo abitativo occorre coinvolgere le realtà del terzo settore a partire ad esempio dalle esperienze dei "condomini solidali" da affiancare alla risposta istituzionale rappresentata dagli alloggi ERP, insufficienti a rispondere alla domanda di casa oggi esistente in città.

- Le dipendenze. Il controllo dell'Abuso di Alcool e Droghe e del Gioco d'Azzardo, saranno considerate dal Comune una priorità nell'impegno politico. Verranno studiati regolamenti per limitarne la diffusione, appoggiato il contrasto in coordinazione con le autorità giudiziarie e di polizia, sviluppato l'intervento preventivo/educativo nelle scuole e nei luoghi frequentati dai giovani, appoggiate le iniziative di recupero della dipendenza.

Politiche di inserimento lavorativo

E' dimostrato ampiamente – molti comuni tra l'altro si sono dotati di un vero e proprio regolamento – come la scelta di favorire l'inserimento lavorativo di soggetti svantaggiati nel mercato del lavoro anche attraverso l'utilizzo della cooperazione sociale, generi effetti positivi, in termini di convenienza per la città. Gli strumenti per fare questo e bene ci sono tutti e purtroppo sono assai sottoutilizzati: la Legge 381/91 – cooperazione sociale; l'art. 5 della L.381/91 che permette di fare con gli enti pubblici convenzionamenti diretti sotto soglia per l'affidamento di molteplici lavori finalizzati all'inserimento lavorativo delle persone in stato di svantaggio. La proposta è quella di dedicare una parte percentuale di ogni commessa al convenzionamento diretto associando un progetto sociale di reinserimento obbligatorio delle persone in stato di svantaggio, ovvero stipulando delle convenzioni quadro con i servizi sociali dell'Amministrazione Comunale. In questo quadro si innesta la necessaria revisione della gestione del contributo “minimo vitale” erogato ai soggetti deboli in carico ai servizi sociali delle municipalità. Il tutto va rivisto e trasformato in risorsa, ovvero trasformare il sussidio in un servizio che possa essere a beneficio della collettività (guardiania, pulizie....etc).

Fare rete

In un'ottica di ottimizzazione e di creazione di nuove sinergie indispensabili tra i soggetti che a vario titolo operano nel territorio, si ritiene importante che l'amministrazione pubblica si faccia promotrice ed incentivi la capacità di “fare rete”, di costruire collaborazioni tra associazioni nel territorio, in un'ottica di condivisione di idee, progetti e di iniziative. Associazioni anche diverse tra loro che, unendo risorse ed energie, riescano a rispondere alle esigenze del territorio mettendo a frutto il loro patrimonio di diretta conoscenza della realtà per individuare i problemi e trovare le soluzioni più efficaci. Il ruolo delle associazioni, infine, sarà indispensabile da un lato per affrontare in modo unitario e solidale i gravi problemi economici e sociali che attanagliano il Paese e si riflettono anche sulla nostra comunità , e dall'altro per costruire in modo sinergico, congiuntamente con le altre forze vive presenti (imprese ed attività in particolare), un progetto di territorio che consenta un possibile rilancio.

Azioni a medio termine

- Realizzazione entro tre anni della gestione associata dei servizi tra i Comuni dell'ULSS 12;
- Semplificazione e razionalizzazione delle IPAB comunali, entro due anni;
- Redazione e aggiornamento entro un anno dei *Piani di Zona*;
- Realizzazione, in accordo con l'ULSS 12 e previa approvazione dei relativi strumenti urbanistici, della nuova sede del Distretto Socio-Sanitario di Mestre Nord;
- Attivazione entro i termini previsti dalla normativa regionale di tutte le tipologie di Ricovero Intermedio (Ospedale di Comunità, Unità Riabilitative Territoriali) previste dal Piano Sociosanitario regionale e dal Piano Aziendale dell'ULSS 12 previa assicurazione della fattibilità tecnica di quelli previsti in sedi non ospedaliere;
- Ottimizzazione entro 2 anni del Distretto Socio-Sanitario di Venezia presso il complesso ex Giustinian;
- Ristrutturazione, in accordo con l'ULSS12, della sede del Distretto Sanitario del Lido e ulteriore ottimizzazione dei servizi;
- **Integrazione minori certificati e con disagio di origine psicologica, sociale, culturale familiare:** qualificare il sostegno, superare ritardi certificazioni da parte delle ASL, promuovere Reti socio educative sanitarie per la Prevenzione al disagio giovanile (area BES: alunni con DSA, dipendenze da sostanze, dipendenze da gioco d'azzardo.....). La prevenzione riduce i costi delle cure.

Le politiche educative

La città di Venezia per la sua estrema diversità si presta ad essere un laboratorio vivace e interessante per le politiche sociali educative che consenta di mettere in pratica le esigenze della nostra società: integrare le differenze, integrare il sapere, integrare le appartenenze, oltre il rischio della deriva individualista.

Le politiche per la prima infanzia

Intendiamo inserire Venezia nella rete internazionale delle città educative (RICE). Il diritto ad una Città educativa è l'estensione del diritto fondamentale di tutti gli individui alla educazione. Intendiamo progettare una ricerca-azione coinvolgendo nidi e scuole dell'infanzia comunali e appartenenti alla rete integrata dei servizi alla prima infanzia, con il fine della co-educazione. Intendiamo confermare il sistema integrato di servizi alla prima infanzia che possa fungere sia da supporto educativo alle famiglie sia da attore inclusivo per le donne in ambito lavorativo.

Intendiamo riorganizzare su base territoriale i servizi alla prima infanzia (nidi e scuola dell'infanzia) istituendo la figura del coordinatore psico-pedagogico territoriale come figura di sistema che possa coordinare le azioni delle scuole dell'infanzia e dei nidi comunali.

La scuola primaria e secondaria di secondo grado

E' nostra volontà riformare il servizio di itinerari educativi del Comune per renderli adeguati alle esigenze concrete delle Istituzioni scolastiche del territorio. Sono i servizi a doversi adeguare alle necessità educative e non viceversa. Valorizzare la scuola dell'autonomia, favorendo la creazione di reti di scuole per condividere opportunità ed esperienze formative da mettere a disposizione della comunità educante del territorio;

Costruire collaborazioni e cooperazione tra le istituzioni scolastiche e la straordinaria risorse rappresentata dalle agenzie associative del volontariato e del terzo settore presenti e attive nella nostra città, in una concezione ampliata dell'offerta formativa territoriale;

Predisporre, compatibilmente con le disponibilità di bilancio, un piano coordinato per la manutenzione dell'edilizia scolastica, la verifica dei CPI di tutti i plessi scolastici, l'ammodernamento delle strutture laboratoriali e delle palestre scolastiche:

Misurare, studiare ed affrontare l'Abbandono scolastico per contrastarlo con misure atte a favorire il completamento del ciclo di studi dei nostri ragazzi.

Misurare, studiare ed affrontare i Disturbi dell'Apprendimento in collaborazione con il Servizio di Neuropsichiatria infantile dell'ULSS 12, le scuole del territorio, i professori al fine di garantire il diritto allo studio.

L'università

Le due università di Ca' Foscari e dello IUAV costituiscono una delle grandi risorse della nostra città, troppo spesso considerate un corpo avulso e separato. Esse devono invece essere integrate nelle politiche cittadine.

Il nuovo polo universitario di via Torino può costituire un volano di rigenerazione per la parte della terraferma immediatamente a ridosso di forte Marghera, e ne vanno accresciute le connessioni e l'accessibilità.

Vanno integrate le risorse bibliotecarie dei due atenei con le strutture del sistema bibliotecario metropolitano e con le biblioteche delle istituzioni cittadine, a partire dalla fondazione Querini Stampalia.

Le competenze di docenti e studenti delle università vanno messe in rete nella costruzione dell'offerta culturale delle città, in particolare per quanto riguarda le attività di divulgazione ed educazione permanente e ricorrente.

Vivere lo Sport

Lo sport ha pieno titolo per essere considerato un fondamentale elemento non solo di politica sociale, ma anche di produzione di cultura, strumento significativo per regalare futuro e speranza ai cittadini

Le società sportive del nostro territorio non sono semplici “squadre” che offrono opportunità per stimolare l’attività fisica ma efficaci operatori sociali, impegnate in gran parte nella diffusione della cultura, dei valori e dell’integrazione e nella formazione delle nuove generazioni.

Quanto più queste funzioni saranno colte e condivise dalla Comune tanto più efficaci saranno i risultati.

Un altro aspetto da valutare riguarda la riduzione dell’incidenza delle malattie croniche da parte di coloro che svolgono attività sportiva, influenzando positivamente anche sulle patologie psicologiche, soprattutto nelle età più avanzate. Alcuni studi evidenziano che **1 € investito nello sport** e nello sviluppo della pratica motoria, permetta **di abbatterne 3 investiti sulla spesa sanitaria**. Lo sport quindi non solo come semplice momento riabilitativo o di cura ma come momento fondamentale di prevenzione e risparmio.

Risulta quindi prioritario giungere alla redazione di un **Manifesto d’intenti**, finalizzato alla valorizzazione dei percorsi sportivi e agonistici delle società, allo sviluppo di progetti di socialità diffusa, all’attivazione di percorsi solidali, dalle società maggiori alle minori, favorendo nel contempo, ove possibile, aggregazioni societarie tese a una migliore fruizione delle risorse e degli impianti, creando intese collaborative con le strutture scolastiche e sociali, attraverso la realizzazione di eventi di rilievo da ospitare nel territorio cittadino.

Azioni a Medio termine

- **Interassessorialità.** Lo sport va considerato come parte integrante e fondamentale di un progetto più ampio, nella cui ideazione devono essere **coinvolti più assessorati**. Non solo ovviamente quello allo sport, ma anche gli assessorati che grazie ad opportune politiche potrebbero trarre giovamento per i rispettivi obiettivi: servizi sociali, scuola, turismo, lavori pubblici. In questa prospettiva le risorse potranno essere trovate e allocate su specifiche progettualità condivise.
- **Informazione.** L’azione del Comune dovrà essere tesa a promuovere l’attività sportiva semplificando le modalità di fruizione e aumentando il livello informativo relativamente a opportunità, servizi, corsi, con particolare attenzione alla terza età, utilizzando i più evoluti strumenti di comunicazione (*internet, social network, periodiche newsletter*, ecc.).
- **Formazione.** Tra i primi servizi da mettere a disposizione è necessario pensare alla formazione continua di tutti gli attori coinvolti, sia dei dipendenti sia dei dirigenti delle società, in modo da avere risorse umane sempre più capaci di gestire in modo consapevole e professionale le diverse attività..
- **Contributi e risorse.** Risulta necessario reperire finanziamenti per il sostegno alle società sportive di base per la gestione degli impianti, per l’attività e per le manifestazioni, con particolare attenzione alla promozione dello sport a scuola e per le persone diversamente abili. In questo momento di particolare difficoltà economica per molti è problematica anche la quota annuale per partecipare alle attività sportive. Si intende introdurre un **buono sport** che permetta a famiglie in difficoltà di far svolgere attività sportiva ai propri figli.
- **Etica e cultura dello sport.** Risulta essenziale rafforzare la cultura dello sport dando attuazione alla **Carta Etica** dello sport e promuovendo i valori sani della pratica sportiva, soprattutto tra le nuove generazioni.

- **Eventi e progetto di valorizzazione turistica.** I grandi eventi sportivi permettono una valorizzazione del territorio generando indotto economico e occupazionale. Va incrementata una programmazione che favorisca i periodi di bassa stagionalità, indirizzando gli eventi in zone abitualmente meno toccate dai flussi turistici.
- **Città come impianto.** Quando ci si riferisce agli impianti sportivi, normalmente si pensa a palestre, campi da calcio o da tennis, piscine o altre strutture atte allo svolgimento di discipline sportive. Oggi però non è più possibile limitarsi a tali strutture. **La città stessa, i parchi, le strade e campi, possono a pieno titolo essere considerati dei veri e propri impianti sportivi.**
- **Grandi impianti.** Da troppi anni si parla della costruzione del nuovo stadio, del nuovo palasport, ma anche dell'assenza di un adeguato impianto per il gioco del calcio a 5 o della pallamano, di un campo di regata per il canottaggio, della pista di atletica nella Venezia insulare. **Non è più tempo di rimandare le scelte.** Vanno definiti accordi precisi e strategie con i proprietari dei grandi club per dare il via a nuove e funzionali strutture sportive.

Azioni a Breve termine

Al fine di mettere in cantiere un percorso che conduca agli ***Stati generali dello sport veneziano*** con l'obiettivo di **favorire il dialogo tra Sport e Amministrazione Comunale**, sviluppando forme di "governo partecipato" con la valutazione del ruolo e dell'impatto del sistema sportivo nella società, risulta necessario realizzare una serie di attività su diversi aspetti. In particolare:

- conoscere le potenzialità, opportunità e criticità espresse dal territorio, le peculiarità dei *player* operanti e delle attività sportive già organizzate;
- pianificare incontri per condividere un percorso per valorizzare il lavoro di migliaia di volontari appassionati e tecnici (società sportive, Enti di Promozione, CONI, ecc), ma anche mondo della scuola, operatori economici e turistici, operatori sociali e sanitari;
- effettuare una mappatura della situazione dell'impiantistica comunale e della relativa gestione;
- attuare un'analisi dei dati numerici della pratica sportiva agonistica e di base e delle situazioni professionistiche e dello sport di vertice;
- cogliere le opportunità rappresentate dal bando *Sport: 1000 cantieri per il rilancio degli impianti sportivi di base* attraverso il quale è possibile ottenere finanziamenti governativi per interventi di manutenzione, ristrutturazione o costruzione *ex-novo*.

7) MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE

Il telaio infrastrutturale della Città Metropolitana e del suo centro storico si snoda dalle infrastrutture di rango europeo e nazionale a quelle di interesse locale. Le autorità di gestione delle grandi infrastrutture (porto, aeroporto) sono prima di tutto concessionari di un servizio pubblico, e quindi devono concertare con il territorio e la sua rappresentanza istituzionale le proprie scelte di pianificazione.

L'**aeroporto** costituisce un nodo strategico per l'intero territorio del nord-est; per questi motivi va perseguita l'integrazione dei poli aeroportuali di Venezia, Treviso, Verona, Ronchi dei Legionari, così come la sua connessione veloce che deve basarsi sul ruolo strategico della stazione di Mestre e Venezia S.L.

Il **porto** rappresenta l'altro grande polo infrastrutturale della città. Anche in questo caso va perseguita l'integrazione in un sistema nord-adriatico della portualità in grado di catturare i nuovi traffici. Costruire il giusto equilibrio tra la portualità turistica e quella di merci e materie prime deve essere compito di un nuovo piano regolatore, mentre per quanto concerne le grandi navi e il loro allontanamento dal bacino di san Marco e dal Canale della Giudecca non possiamo che riaffermare le posizioni già espresse dalla direzione comunale del Pd, dall'ordine del giorno del Senato della Repubblica e dalla mozione del Comune di Venezia che chiedevano il confronto concreto alla pari di tutte le alternative proposte.

Occorre dare vitalità al **trasporto pubblico locale**, mediante la progressiva integrazione ferro/gomma/acqua tra SFMR e linee automobilistiche-tranviarie e di navigazione, ed una particolare cura ai terminal per garantire un interscambio rapido ed agevole tra i vari mezzi di trasporto.

Va proseguito ed intensificato l'impegno per una **mobilità sempre più sostenibile**, che si basi sul trasporto pubblico confortevole ed incentivi l'utilizzo dei **mezzi più ecologici o condivisi**. In quest'ottica, oltre alla realizzazione e connessione tra loro delle piste ciclabili va posta una particolare attenzione alla sicurezza, sia per la rete principale che per la viabilità residenziale.

In un'epoca caratterizzata da crisi economica e tagli al bilancio comunale i **diritti essenziali dei cittadini come la sanità, l'acqua e la mobilità** vanno garantiti in un'ottica di massima efficienza ed economicità, per il trasporto pubblico locale bisogna fare ancora più attenzione affinché i nuovi interventi sul sistema dei trasporti siano fatti con raziocinio e lungimiranza.

Aeroporto

L'aeroporto Marco Polo riveste un'importanza strategica nella mobilità nazionale, con ricadute positive anche sul lato occupazionale. La sua ubicazione, ai margini della laguna e confinante con gli abitati di Tessera e Ca' Noghera fa sì che debba essere particolarmente curato l'aspetto ambientale, affinché esso sia veramente una ricchezza per il territorio e non rappresenti una minaccia all'ambiente e ai suoi abitanti. Per questo motivo, se da un lato si auspica lo sviluppo dello scalo, questo deve necessariamente avvenire nel rispetto dell'ambiente e dei residenti circostanti.

Per tali motivi si ritiene, come più volte ribadito dal Consiglio Comunale, che lo sviluppo aeroportuale debba avvenire all'interno del sedime attuale, mediante un'ottimizzazione degli spazi oggi esistenti, sull'esempio di alcuni scali internazionali, ed attraverso la creazione di una rete tra gli aeroporti vicini (Treviso, Ronchi dei Legionari, Verona) collegata da TAV ed SMFR. Si ribadisce anche la contrarietà alla realizzazione della seconda pista aeroportuale e l'esigenza che i Master Plan 2030 e 2020 siano ricongiunti e sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica.

L'Amministrazione Comunale avrà il delicato compito di vigilare sulla realizzazione delle

opere di mitigazione e compensazione, a tutela della residenza e dell'ambiente circostante, e verificando il rispetto dei tempi previsti per l'ammodernamento delle strutture dell'aeroporto, coinvolgendo pienamente i residenti e le associazioni locali.

Azioni primi 100 giorni

- Esposizione pubblica dei risultati delle varie indagini ambientali sugli effetti del traffico aeroportuale e dello stato di attuazione delle opere di mitigazione;

Porto e crociere

Il Porto di Venezia, realtà industriale di straordinaria importanza per Venezia, il Veneto ed il Nord Est, deve svilupparsi con un **nuovo Piano regolatore portuale (PRP)** che superi quello obsoleto del 1966. L'entrata in funzione del MOSE può mettere a ulteriore rischio dal 2016-17 la concorrenzialità dello scalo e quindi l'occupazione e il supporto all'economia dell'area. E' necessario che per il Porto:

- a) si attuino le strategie europee TEN-T (2030-2050), utilizzando al meglio le risorse comunitarie
- b) il nuovo PRP sia coerente con gli strumenti di pianificazione, gestione e riassetto idromorfologico della Laguna e con il disegno del "multiporto nord-Adriatico";
- c) si preveda, con il necessario supporto del governo nazionale, un deciso potenziamento dei servizi ferroviari – oggi insufficienti – da e verso Verona e il nord-europa, Trieste e l'est-europa, l'Italia centrale e il Tirreno;
- e) si definisca e curi nel frattempo un piano di interventi infrastrutturali, organizzativi e normativi comunque necessari all'attrattività e competitività dello scalo nei comparti ad alto valore aggiunto come il *project cargo* e in quelli storici delle rinfuse (es. tagliodei *lead-time* doganali);
- f) si supporti l'insediamento di nuove attività produttive green a Marghera, in primis quelle sancite finalmente con l' accordo ENI per la nuova bioraffineria.

Per il settore crocieristico, strategico per il tessuto economico di Venezia, per l' occupazione e per l'equilibrio stesso del Porto:

- a) è necessario che il governo dia **piena attuazione all'odg del Senato 6/2/14** che prevede un confronto, a partire dai risultati delle diverse VIA, di tutte le alternative proposte in base agli stessi criteri: compatibilità ed impatto ambientale, rapidità di esecuzione, flessibilità, gradualità e reversibilità, impatto sull'economia di settore nella fase transitoria , continuità dell'offerta crocieristica, entità delle risorse da impiegare, sostenibilità economica ed ambientale, rispetto delle normative;
- b) va così sviluppata una soluzione che mantenga a Venezia il ruolo di primario home-port passeggeri del Mediterraneo. A prescindere dalla soluzione adottata va ricercata una soluzione per garantire l'ospitalità alle navi che verranno definite incompatibili con la Laguna (PAT art. 35bis);
- c) nel periodo necessario per l'attuazione dell'odg 6/2/14 del Senato, andranno messe in atto con rigore tutte le misure di mitigazione ambientale necessarie, quali ad esempio: uso di carburanti con zolfo all' 1 per mille, esclusione del naviglio più inquinante, limiti al tonnellaggio;
- d) il Governo centrale sarà chiamato a definire le navi da crociera quali *navi passeggeri di linea* e a sancire che la navigazione nell' intera Laguna di Venezia è *navigazione interna*
- e) verranno sviluppate iniziative nei confronti dell'industria cantieristica per incentivare la produzione di impianti di abbattimento dei fumi a bordo;

La Stazione Marittima, a prescindere dalla soluzione che si individuerà, **dovrà continuare a mantenere la propria vocazione legata al settore nautico.**

E' necessario e possibile coniugare la tutela del lavoro e lo sviluppo economico con la tutela dell'ambiente storico/naturale, seguendo le previsioni del Piano di Assetto del Territorio.

Non è più rinviabile l'apertura di un tavolo di confronto nazionale che definisca una politica portuale per l'Italia, in particolare nel Nord Adriatico.

Venezia necessita di una scelta che garantisca, dopo l'entrata in funzione della conca di navigazione, lo sviluppo del porto commerciale e industriale di Porto Marghera. La scelta deve rispondere ai principi di sostenibilità economica con il coinvolgimento di adeguati investimenti privati e deve permettere il mantenimento della vocazione industriale a Porto Marghera ed il fondamentale rispetto dell'ambiente lagunare.

Trasporto Ferroviario (SFMR, TAV, merci)

Le attuali stazioni di Mestre e Venezia S. Lucia debbano diventare stazioni per l'alta velocità; un collegamento ferroviario con l'aeroporto risulta necessario, attraverso un tracciato che non impatti sul territorio: in particolare auspichiamo la realizzazione del collegamento previsto dal Sistema Ferroviario Metropolitano di Superficie SFMR parallelo alla bretella autostradale, necessario per garantire l'accessibilità del Marco Polo, e con l'obiettivo di mettere in rete i vari scali del nordest.

Analogamente, va accelerato l'iter di realizzazioni delle stazioni ferroviarie nel cuore di Mestre (via Olimpia, Gazzera...).

Anche il trasporto ferroviario delle merci deve avere un'attenzione particolare, per poter sviluppare questo settore e ridurre il numero di mezzi pesanti sulle strade con ovvi benefici ambientali e sulla mobilità.

Mobilità metropolitana integrata

Infomobilità, sistemi di controllo e pianificazione (smart cities)

Nei prossimi due anni andrà realizzato, con i fondi europei PON-Metro assegnati al Comune metropolitano di Venezia, un nuovo sistema di monitoraggio e gestione della mobilità veneziana metropolitana: centrale operativa unica del Trasporto pubblico locale, monitoraggio dei flussi veicolari e pedonali, ampia e completa informazione ai cittadini su orari, coincidenze, taxi, park scambiatori, bike e car sharing/pooling, ecc. (con pannelli pubblici e dispositivi mobili personali), collegamento con le centrali della sicurezza (polizie, pronto soccorso, protezione civile, ecc.)

Sarà questo un supporto essenziale anche per la gestione del traffico e la pianificazione degli interventi, che dovranno sempre basarsi su una consultazione pubblica preventiva, efficace e informata, per recepire le indicazioni e le esperienze di chi vive il territorio e per prendere decisioni che possano essere durature nel tempo.

Azioni

➤ **Sistemi per web e dispositivi mobili (smartphone, cellulari)**

Vanno estesi e incentivati, anche in partnership pubblico/privata (OpenData):

- sistemi web e *mobile* per la pianificazione multimodale del viaggio (trip planner piedi/auto/treno/TPL): percorsi, orari tempi di percorrenza da un punto all'altro dell'area metropolitana;
- sistemi *mobile* di bigliettazione elettronica integrata che consentano l'acquisto dei **biglietti online in qualsiasi momento**, sviluppando ulteriormente il nuovo servizio CLIC&BIP (paga online, carica da validatrice).

Viabilità, connessioni, traffico

Terraferma

La pianificazione strategica risulta fondamentale ed indispensabile per realizzare interventi efficaci e risolutivi.

Azioni

- valorizzazione del centro città attraverso la sua migliore accessibilità anche nell'ambito del progetto "Distretto Commerciale di Mestre centro"; revisione dell'attuale sistema ZTL in durata ed estensione; allargamento della pedonalizzazione;
- deviazione del traffico sugli anelli esterni, sgravando ad es. le vie Fradeletto-da Verrazzano;
- zone residenziali: messa in sicurezza delle strade, per permettere la convivenza di pedoni, ciclisti e automobilisti in un contesto ordinato e sicuro; zone 30, sul modello del Piraghetto, dove, dopo il riordino, gli incidenti sono fortunatamente solo un ricordo; nodo di Martiri della Libertà-via Porto di Cavernago;
- circonvallazione: diventa prioritario il completamento della strada dei Bivi (da Asseggiano alla rotonda degli Arzeroni a nord dell'Ospedale all'Angelo sino alla S.R. 14
- Chirignago-Zelarino: prolungamento di via Tito sino a via Risorgimento per collegare il nord e il sud della Municipalità;
- Terraglio: l'attuale congestionamento non può essere risolto con il c.d. Terraglio Ovest, che attraverserebbe il fiume Dese, taglierebbe in due la zona di Santa Lucia Tarù e l'area di Forte Mezzacapo (una delle poche aree verdi rimaste); piuttosto, per collegare il casello di Martellago e l'Ospedale dell'Angelo va liberalizzata l'autostrada (o almeno calmierato il pedaggio) nel tratto autostradale tra Mestre e Treviso Nord:

- A seguito della delibera del Cipe e dello Sblocca Italia, la Orte-Mestre comunemente detta Romea Commerciale, verrà costruita. In particolare il primo tratto in via di progettazione e che verrà realizzato sarà proprio la Venezia-Ravenna. La scelta sul collegamento del nuovo asse autostradale sulla direttrice Milano-Trieste è una partita ancora aperta ma riteniamo importante che il collegamento non possa avvenire sulla A57 tangenziale di Mestre, da pochi anni sgravata dal traffico di attraversamento grazie al Passante. Per evitare che ciò accada, si rende necessario lo spostamento del casello di Villabona (Marghera) a Roncoduro. Inoltre il tracciato passerebbe nel territorio di Malcontenta-Marghera interessato dal riequilibrio ambientale, paesaggistico e idraulico previsto dall'accordo vallone Moranzani e dal recupero del Bosco del Brombeo.

Centro Storico e Isole

La Venezia lagunare con le sue isole è oggi sovraccaricata per quanto riguarda la domanda di mobilità di persone (pendolari e turisti) e merci; va completato un modello nuovo basato su un'accurata e continua lettura della domanda, che permetta di:

- a) decongestionare il Canal Grande, con priorità al trasporto pubblico di persone e alle merci, ed attuazione dei 26 punti per la sicurezza;
- b) spostare i flussi sui grandi canali esterni, con nuovi terminal acquei TPL per la Stazione FFSS (San Giobbe) e l'accesso stradale (San Basilio) e con l'attivazione del già costruito interscambio merci al Tronchetto, ed il riordino della riva di San Zaccaria, che va dalla Pietà alla Paglia, per una diversa distribuzione degli approdi in funzione dell'ottimizzazione dei flussi turistici e pendolari.
- c) Operare una razionalizzazione dei servizi privati (Taxi, noleggio, gran turismo); avviare un percorso per dare al Comune (metropolitano) il controllo su tutte le rive della città d'acqua per una effettiva razionalizzazione di approdi e concessioni (nuova Legge Speciale). Va aperto un confronto per la riorganizzazione delle concessioni di spazi acquei lungo tutti i percorsi interessati dal servizio di pubblico trasporto e in particolare lungo il Canal Grande, soprattutto nel tratto Ponte della Costituzione-Rio Nuovo e nel Rio di Cannaregio.
- d) la ZTL bus con gli arrivi già spostati da P.le Roma a Tronchetto, è una leva importante per il controllo degli accessi: vanno attuate politiche tariffarie selettive e disincentivanti nelle giornate di picco; va sperimentato un nuovo terminal ZTL-bus ai Pili con collegamento acquico via motonavi;
- e) analoga ZTL acqua estesa deve garantire governo dei flussi e assieme entrate fiscali per sostenere nuove politiche di mitigazione dell'impatto turistico (più polizia, più pulizia);

Terminal plurimodali

La divisione dei flussi turistici da quelli residenziali e pendolari si può ottenere operando una separazione degli accessi della città, potenziando i terminal di gronda con collegamenti verso il centro storico.

Va pertanto riorganizzata, per quanto possibile, la differenziazione dell'offerta del trasporto nei punti di interscambio.

Nel centro storico, oltre ai consolidati terminal del Tronchetto, Piazzale Roma e Ferrovia, sono da sviluppare quelli a San Basilio e a San Giobbe. Il secondo sarà possibile grazie al collegamento pedonale diretto tra la stazione ferroviaria di Venezia Santa Lucia e San Giobbe, ed ha straordinarie potenzialità per i collegamenti con la laguna nord.

In terraferma va sviluppato il terminal di Fusina con funzioni prevalentemente turistiche, va realizzato quello di Tessera con funzioni miste turistico-metropolitane (relativamente agli accessi alla parte nord del centro storico), va progettato e realizzato quello dei Pili che deve caratterizzarsi per la funzione di interscambio con tram e smfr, rivolgendosi prevalentemente all'utenza metropolitana e pendolare.

Trasporto pubblico – Servizio di navigazione, automobilistico e tranviario

Il trasporto pubblico locale rimane la scelta strategica per una mobilità sostenibile nei prossimi decenni: un'aria respirabile, un ritmo vitale meno stressante.

I fondi per il trasporto pubblico locale (TPL) sono invece stati tagliati del 20% dal 2011.

Nonostante ciò, il taglio dei servizi è stato abbastanza contenuto, soprattutto grazie all'impegno dei lavoratori e delle aziende del gruppo AVM creato dal Comune (Actv, Vela, Pmv), che ha consentito taglio di sovrapposizioni, incrementi di produttività e progressivo recupero del disavanzo, rafforzando e risanando questa importante risorsa pubblica in vista delle gare europee che verranno indette entro il 2019.

La strada per la città e il Veneto è chiara:

- a) nell'ambito di una vera città metropolitana, che dovrà includere Padova e Treviso, si devono finalmente integrare ferrovia, metropolitana regionale (SMFR) e TPL terrestre aprendo una nuova stagione di razionalizzazione, efficienza e qualità del servizio per i cittadini e le imprese;
- b) una rete più efficiente e integrata, un biglietto elettronico unico come nelle grandi regioni europee, coincidenze puntuali, informazioni complete, mezzi rinnovati e confortevoli, unificazione di servizi: così i servizi pubblici di mobilità possono ridurre l'uso dell'automobile e contribuire ai vitali obiettivi mondiali per la riduzione dei gas serra, nonché servire efficacemente la "piattaforma turistica estesa" che ha in Venezia il suo motore anche per larga parte dell'area vasta;
- c) la "risorsa Venezia", va preservata e difesa con una politica della mobilità che contenga l'escursionismo locale in termini sopportabili;
- d) Il completamento del tram da Favaro a Marghera e sino a Piazzale Roma è una realizzazione storica delle amministrazioni di centrosinistra. La "città plurale" è oggi più legata e meglio servita, con un mezzo confortevole e veloce. Va completato il progetto di nuovo interscambio tram-bus a Piazzale Cialdini;
- e) vanno conservati e migliorati i servizi per le zone difficili della città, in primis le isole. (es. valutare un collegamento tra Burano e Ca' Noghera) e un servizio ferry tra Pellestrina e Chioggia e tra gli Alberoni e Fusina);
- f) vanno considerate prioritarie le coincidenze tra le varie reti di trasporto; gli interscambi andranno studiati accuratamente, consentendo il trasbordo in pochi minuti nei nodi cruciali quali ad esempio Piazzale Roma e Piazzale Santa Maria Elisabetta;
- g) Il miglioramento della qualità del servizio passa anche attraverso lo svecchiamento dei mezzi in particolare per l'automobilistico. Per la navigazione invece, per ragioni di costi, è indispensabile effettuare una compiuta manutenzione sulle unità che deve essere svolta in cantieri affidabili, in tempi determinati dall'esigenza del servizio secondo il principio di efficienza economica. Per soddisfare queste condizioni riteniamo vadano valorizzate le risorse interne all'azienda che effettua il servizio.

Azioni

➤ Riordinare il sistema degli approdi, rive e regole

- procedere al riordino della riva di San Zaccaria (dalla Pietà alla Paglia), per una diversa distribuzione degli approdi in funzione dell'ottimizzazione dei flussi turistici pendolari;
- rivedere le concessioni di spazio acqueo per l'ormeggio di tutte le unità commerciali di trasporto, lungo tutti i percorsi acquei interessati dal servizio pubblico di trasporto, in particolare lungo il Canal Grande (soprattutto nel tratto Ponte Costituzione / Rio Novo / Rio di Cannaregio);
- disciplinare la concessione degli approdi per il servizio non di linea di taxi e noleggio;
- regolamentare il trasporto merci;

➤ ***Ridurre i tempi di percorrenza dei cittadini***

Dal 3 novembre 2014 si è tornati finalmente ai tempi di percorrenza e agli orari invernali dello scorso anno per le linee 3, 4.1/4.2 e 5.1/5.2. Vanno create le condizioni per mantenerla anche nella stagione estiva. I servizi e gli orari devono essere “cuciti” sull’obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza effettivi dei cittadini, con cura massima delle coincidenze senza causare penalizzazioni per le isole più lontane ed in generale per i territori più lontani dalla terraferma, con particolare attenzione al trasporto veloce.

➤ ***Territorio comunale più integrato e collegato***

La Regione Veneto deve dopo 10 anni realizzare finalmente il sistema di bigliettazione unica treno/SMFR/TPL con accesso tradizionale/web/mobile.

➤ ***Completare i tornelli sui pontili***

Il piano di installazione dei tornelli sui pontili va completato nei tempi previsti. Con i tornelli è possibile combattere meglio l’ evasione tariffaria, e raccogliere dati più completi sui flussi di cittadini, lavoratori e turisti che usufruiscono dei servizi di navigazione Actv e Alilaguna. Questo sarà uno strumento efficace per predisporre orari “intelligenti” più a misura degli utenti.

➤ ***Migliorare i servizi di trasporto acqueo in centro storico***

Miglioramento sistema di coincidenze tra il trasporto acqueo e quello automobilistico del Lido di Venezia, anche valutando il prolungamento della linea 20 (trasporto per l’Isola di San Servolo) al Lido (Riva di Corinto).

➤ ***Potenziare il servizio serale e notturno***

Favorire così gli spostamenti tra i vari poli della città e permettere specialmente ai più giovani una maggiore mobilità;

➤ ***Rivedere i collegamenti con l’Ospedale dell’Angelo.***

➤ ***Trasporto pubblico e disabilità***

È importante che la nuova amministrazione comunale si impegni per la rimozione di barriere e ostacoli per l’accesso delle sedie a rotelle nei mezzi pubblici. In particolare si evidenzia la presenza di alcuni autobus vecchi e non adeguati e la mancanza su molti pontili degli scivoli mobili per favorire l’accesso delle carrozzine.

Il trasporto privato: la sosta

Il sistema di gestione della sosta a pagamento va rivisto, cercando di trovare soluzioni che permettano da un lato di combattere l’evasione tariffaria e dall’altro di agevolare l’utente: ci sono esempi da seguire come quello trevigiano, che permettono il controllo remoto degli stalli mediante sensori e forme di telepagamento anche innovative (via cellulare e *smartphone*), che consentono di attivare e prolungare la sosta senza recarsi alla propria autovettura.

Il trasporto ecologico e condiviso

Itinerari ciclabili - Bike Sharing

Venezia ha il maggior numero di chilometri di *piste ciclabili* per abitante in Italia. Lo sforzo per la realizzazione di itinerari sicuri per i ciclisti va proseguito, prestando una particolare attenzione alla connessione tra le varie piste ciclabili ed al collegamento tra i vari centri del comune, privilegiando quelli ove i ciclisti oggi si trovano costretti a percorrere arterie pericolose (Terraglio, via Altinia, ex sedime Valsugana...).

Il *bike sharing* va significativamente rivisto, per superare i seri problemi attuali e consentire collegamenti ai pendolari che arrivano nella nostra città. Va realizzata inoltre una ciclostazione nei pressi del nuovo polo universitario di via Torino.

Car Sharing

Il *car sharing* presenta difficoltà di equilibrio economico legate alla unicità della forma urbana (i 10 km tra Venezia e Mestre). Vanno prese in considerazione e incentivate anche tutte le nuove forme di co-driving, che riducano effettivamente le emissioni per chilometro/persona.

Azioni

➤ ***Piste ciclabili***

Registrazione del programma quinquennale di realizzazione delle piste ciclabili, coinvolgendo le Municipalità e una fase partecipativa pubblica;

➤ ***BICIplan Lido-Pellestrina***

Va realizzato l'intero percorso previsto dal BICIPLAN di Lido e Pellestrina, nell'ambito dell'urgente e necessario Piano Urbano del Traffico (PUT) che non sarà solo un elemento di mobilità ecologico e alternativo, ma anche un fattore di sviluppo di un nuovo turismo rispettoso dell'ambiente, in grado di valorizzare la ricchezza del patrimonio paesaggistico, artistico culturale e delle tradizioni.

➤ ***Miglioramento servizio bike sharing***

Si chiede l'installazione di nuove ciclo stazioni (ad es. in via Torino in corrispondenza del nuovo campus universitario) e l'introduzione di migliori sistemi di sicurezza sulle biciclette, e va intrapresa un'offensiva coordinata con le forze dell'ordine per contrastare le organizzazioni criminali dedite al loro furto sistematico.

8) TERRITORIO e AMBIENTE

Il territorio del Comune di Venezia un “unicum” che si presenta articolato e complesso poiché composto di parti tra loro diverse morfologicamente, geograficamente, e per formazione storica e in una certa misura funzionalmente autonome. Dai litorali all’entroterra mestrino si inseguono realtà differenti: la laguna e l’arcipelago di isole, l’antica città di Venezia, la terraferma che comprende Mestre, Marghera (la zona industriale e il quartiere urbano) e alcuni comuni minori (Chirignago, Favaro, Zelarino, Carpenedo) aggregati al maggiore agli inizi del ‘900.

Oggi è necessario promuovere politiche di riqualificazione ambientale del territorio e attraverso opere atte a sanare e recuperare situazioni di degrado senza ulteriore occupazione di suolo, bensì attraverso opere di recupero, riqualificazione e rifunzionalizzazione dell’esistente volto a migliorare l’efficienza energetica, il tessuto urbano, favorire in definitiva la socialità umana centrale per ogni relazione.

Incentivare interventi che hanno lo scopo di realizzare una cintura verde attorno agli insediamenti urbani della terraferma, contenendo lo sviluppo insediativo e promuovendo una mobilità sostenibile attraverso la salvaguardia e valorizzazione delle aree rurali di cintura per la loro preziosa valenza ambientale e/o paesaggistica e per la loro fragilità idro-geologica, preservando le tradizioni millenarie nel nostro fragile territorio.

Riappropriarsi degli spazi

Riutilizzare gli spazi pubblici inutilizzati per darli in uso gratuito ad associazioni, comitati, gruppi – in grado di autofinanziarsi e di renderli fruibili alla cittadinanza.

- Una partecipazione condivisa per la cura dei beni comuni urbani: promuovere un’amministrazione condivisa per la cura dei beni comuni urbani, partendo dai problemi concreti individuati dai cittadini. L’impegno sarà quello di promuovere forme di gestione civica degli spazi pubblici su aree della città, selezionate attraverso il pieno coinvolgimento delle Municipalità. In un territorio dove soggetti disponibili sono già presenti e attivi si potranno sperimentare forme di gestione condivisa legate alla cura dei parchi e delle aree verdi in generale, in cui l’attività di cura dei cittadini si possa integrare con quella svolta dall’amministrazione.
- Affidare le aree verdi alla gestione diretta delle comunità di quartiere, ad associazioni o cooperative sociali.
- Avviare progetti di responsabilizzazione per la cura degli spazi verdi a fronte di piccoli compensi simbolici, come ad esempio l’abbonamento gratuito mensile al trasporto, biglietti gratuiti a cinema, o a teatro.

Una città da rigenerare

Con l'irreversibile passaggio da "*piano regolatore generale*" (PRG) al nuovo "*piano di assetto del territorio*" (il **PAT**) si è conclusa una importante e lunga procedura di pianificazione URBANISTICA concertata che ha coinvolto il Comune, la Provincia, gli enti locali e molti altri soggetti del nostro territorio. Il Partito Democratico ha scelto di "lasciarsi alla spalle" l'antico modo di fare urbanistica per "zonizzazioni", ma ha voluto abbracciare la nuova logica di pianificazione per "piani".

Particolare attenzione è stata posta dal nostro partito alle norme che regolano la **tutela e la valorizzazione del territorio**: le aree di riqualificazione ambientale, la forestazione, la ricostruzione del paesaggio agrario, il Bosco di Mestre. Forti posizioni sono state assunte sia per la genesi del Parco della Laguna Nord sia per la definizione delle aree agricole in ambito lagunare che per le pertinenze scoperte da tutelare.

Il PAT attende, oggi, la genesi degli specifici piani attuativi e "di intervento" che pianifichino ed attuino con tempestività e concretezza i processi di ridisegno del nostro territorio. Solo il Piano di Assetto del Territorio comunale (PAT) insieme al piano degli interventi comunali (PI), infatti, costituiranno compiutamente il nuovo piano regolatore. E' iniziata una nuova stagione con un nuovo modo di fare urbanistica! Il Partito Democratico intende proseguire con un'idea di rigenerazione urbana che miri a "riqualificare la città", non solo a partire dalle aree dismesse, ma anche da quelle edificate e non più adatte a soddisfare le esigenze della popolazione.

La riqualificazione del costruito che "ha in testa" il nostro partito è un processo che interessa *in primis* chi vivrà e chi utilizzerà lo spazio urbano.

Consumo di suolo

Definire un "piano cittadino a zero consumo di suolo" che, partendo dal PAT approvato, ricerchi reali applicazioni atte a favorire il rinnovo dell'esistente per non consumare ulteriore suolo in edificato. Il mondo della riqualificazione e rigenerazione urbana è tematica consolidata che necessita però di vedere nuovi passi amministrativi e legislativi che mettano sui giusti binari attuativi le nuove logiche di pianificazione.

Il rapporto tra pubblico privato, il potenziamento di convenzioni ed accordi, l'uso e l'asservimento pubblico di aree private a *standard*... sono elementi di un *puzzle* che mira a ricomporre una situazione frammentata per effetto di una pianificazione puntuale e scomposta tipica dello "*zooning*".

Il territorio e l'ambiente costituiscono un patrimonio rilevante per la comunità che in essi vive, può trarre grandi benefici utilizzando al meglio le risorse disponibili sia sotto il profilo economico produttivo sia dal punto di vista della qualità della vita.

In questo senso è vantaggioso pianificare un saggio e lungimirante utilizzo di spazi e risorse attraverso la riqualificazione e il ripopolamento dei centri urbani, il riutilizzo delle aree industriali e commerciali dismesse, la salvaguardia e la tutela dei terreni agricoli, delle aree verdi e del territorio lagunare.

All'inizio del XXI secolo, in un'area metropolitana vasta e complessa come quella di Venezia, l'obiettivo generale deve essere finalizzato a rammendare il tessuto urbano, senza intaccare il patrimonio costituito dal restante territorio.

La conservazione dell'ambiente e la tutela del territorio non devono essere viste come semplici questioni etiche e morali, bensì come interessi concreti e misurabili di ciascuno di noi che costituiscono "valori" e parti integranti del patrimonio complessivo della comunità locale.

Tra gli interessi dei cittadini veneziani un posto rilevante è costituito senza dubbio dalle concrete possibilità di fruire dell'ambiente e della natura che fortunatamente caratterizzano il nostro territorio. Tutto ciò si deve declinare e sviluppare in progetti e strategie per la gestione saggia e sostenibile della Laguna, delle isole lagunari, del Parco di San Giuliano e degli altri

parchi urbani, di quello che sarà il nuovo Parco del Vallone Moranzani, del Grande Bosco di Mestre, della rete dei Forti, dei percorsi fluviali, della preziosa area di gronda di Campalto e Tessera.

In tema di ambiente, è necessario dare concreta attuazione al Piano di Azione per l'Energia Sostenibile approvato dal Consiglio Comunale che prevede la riduzione delle emissioni di anidride carbonica nel territorio comunale entro il 2020 di oltre 340.000 tonnellate annue ed al Piano Ambientale.

Attuazione del PAT nell'area centrale

Le ipotesi di trasformazione del territorio del nostro Comune devono sottostare a criteri di rigore abbandonando ipotesi di processi espansivi della città in favore di processi di riconversione e rinnovamento del tessuto urbano esistente attraverso il recupero ma anche la demolizione del patrimonio edilizio degenerato. La nostra proposta politica è legata alla possibilità di intervenire sulla città esistente, dove sussiste un patrimonio immobiliare pubblico che permetta interventi di vera e propria ristrutturazione urbanistica, riqualificazione dello stock edilizio e creazione di nuovi volumi, dando qualità urbana ad aree ormai centrali, come parti di vecchi quartieri o altre aree limitrofe o interne al centro di Mestre (si pensi al Contratto di Quartiere Altobello che può essere riproposto sull'area immediatamente a sud ancora libera).

Nelle aree centrali di Mestre proponiamo un intervento organico di riorganizzazione dei percorsi, delle rive lungo i canali (Canal Salso, Osellino), degli spazi - e microspazi - pubblici nella città, rendendoli organici, in un sistema di utilizzo in sicurezza dello spazio pubblico favorendo un canale "est-ovest" che consenta il collegamento ciclo pedonale da Zelarino sino all'attestazione sulla laguna nel grande Parco di san Giuliano.

Parte del territorio di terraferma, sia zone urbanizzate sia zone agricole, va al di sotto del livello della laguna quando la marea è alta. La concomitanza di eventi meteo rilevanti manda in sofferenza il sistema di raccolta delle acque superficiali, fognature e canali, e si verificano allagamenti. **E' necessario mantenere in efficienza gli impianti e apparati di salvaguardia idraulica esistenti.** Vanno realizzate le opere di invarianza idraulica nelle aree di nuova urbanizzazione. Vanno completate le opere emergenziali progettate a seguito degli allagamenti disastrosi del 2006 e 2007.

Nello specifico si dovrà intervenire per portare a termine progetti e iniziative programmate o avviate, pubbliche e private molte delle quali sono da troppo tempo in situazione di stallo. Rinviamo a specifiche schede di maggior dettaglio l'elenco include:

Stazione AC/AV

La questione mobilità costituisce il tema essenziale attorno al quale sciogliere il nodo dello sviluppo e del ridisegno della città e dell'intero territorio metropolitano.

Il dibattito sviluppatosi con il PAT intorno alle scelte da operare, al quale il nostro partito ha contribuito con un apporto significativo, ha portato a concepire il servizio AC/AV quale "complesso sistema di gestione e non semplice infrastruttura fisica", sistema che, "andrà sottoposto a rigorosa valutazione di sostenibilità ambientale, trasportistica e socio-economica".

A tale riguardo il tracciato dell' AC/AV e la collocazione della relativa stazione, dovrà prevedere la valorizzazione ed il potenziamento tecnologico delle linee ferroviarie esistenti, già utilizzate o utilizzabili, e l'integrazione con il SMFR.

Circa il posizionamento della stazione AC/AV crediamo che la soluzione vada ricercata mediante il dibattito e la condivisione con gli Enti interessati, soprattutto a seguito di valutazione trasportistica.

Il PD ritiene che la scelta prioritaria debba essere per una stazione "passante" e facilmente collegabile, in sede protetta, con l'attuale stazione di Mestre così da costituirne

elemento di unitarietà e consentire quindi un facile interscambio tanto con il servizio SMFR quanto con la rete del trasporto pubblico locale. In questa ipotesi riteniamo che la zona della “Giustizia” dovrebbe risultare la più opportuna per la sua collocazione. Riteniamo prioritaria e non più procrastinabile la realizzazione della bretella di collegamento, già da tempo progettata ed approvata dal CIPE, tra la linea ferroviaria Mestre-Trieste e l'Aeroporto “Marco Polo”, soluzione che appare economicamente vantaggiosa e con tempi di realizzazione contenuti e che consentirà di creare un sistema di collegamento ad alta frequenza tra nuova stazione AC/AV e l'aeroporto.

SMFR

Le questioni della mobilità diventano per il centro città, e non solo, il luogo dove programmare nuovamente lo sviluppo ed il ridisegno della città. Punti fermi di questi progetti restano: la nuova stazione SFMR in via Olimpia (polo strategico per il rilancio del KM della cultura e dell'asta di permeazione al centro città da Via Olimpia e da via Antonio da Mestre), la stazione di via Giustizia (luogo di collegamento con la Gazzera e con la vecchia stazione ferroviaria), la stazione principale di Mestre (luogo che mette in rete il Tram con il Treno e permette la connessione del quartiere Piave con Marghera).

Area Ex Umberto I°

A seguito del protocollo d'intesa tra il Comune di Venezia e DNG, che prevede la cessione in comodato gratuito di tutte le aree ed edifici compresi nel comparto dell'ex Umberto I° di Mestre, è possibile ipotizzare a breve il riutilizzo di tali beni. In particolare, a seguito di approvazione di variante urbanistica dell'area, è possibile programmare il recupero urbano di tutta l'area oggi in grave stato di degrado. In questa prospettiva, oltre a ribadire la scelta di trasferire in quest'area la scuola primaria oggi collocata alla Vecellio. E' possibile prevedere anche la realizzazione di appartamenti da offrire in *social housing* da destinarsi ai giovani nell'ottica di ringiovanire il tessuto demografico del centro di Mestre.

Chilometro della cultura

Nel centro di Mestre va portato a termine il cosiddetto “Chilometro della cultura”, il sistema costituito da Piazza Candiani, Piazza Toniolo - Il museo M9-Villa Erizzo. In questi anni è stata portata a termine la riqualificazione di Piazza Candiani, comprensiva di una moderna multisala. Va comunque reso più efficace l'utilizzo degli spazi del Centro Culturale. Villa Erizzo, in seguito al recupero, è diventata la nuova sede della Biblioteca Civica con emeroteca, servizi multimediali e deposito libri. Va progettato un ampliamento sul retro della Villa compatibile con i vincoli monumentali e con quelli economici del bilancio comunale.

Vanno portati a termine i lavori nella Galleria Barcella e attuato un intervento complessivo di riqualificazione di Piazza Donatori di Sangue, in modo da unire definitivamente tutta l'area in un sistema di collegamenti pedonali facilmente fruibili.

Per quanto riguarda il Museo M9 va proseguito il confronto continuo tra amministrazione e privato, affinché il progetto venga portato a termine, recuperando una zona “vuota” del centro di Mestre, in modo che possa riqualificare anche le zone limitrofe e che possa dare un'offerta culturale che sappia coinvolgere la cittadinanza, ma anche un'utenza di tipo turistico.

Piazza Barche, Via Pepe, Via Forte Marghera

Dimenticare la “maxi rotatoria di piazza XXVII ottobre”, e, immaginare, con un sogno visionario e realistico la nuova “Piazza Barche”. Questo l'obiettivo che ci dobbiamo imporre! Ricucire il Centro di Mestre con Forte Marghera, il Parco di San Giuliano e la Gronda Lagunare: è un tema complesso, ma sfida da raccogliere non più procrastinabile.

Va valutata la necessità di intervenire sul mercato giornaliero cittadino migliorandone la qualità mediante il proseguimento dell'ipotesi di progettazione di una nuova struttura aggregante e funzionale, capace - secondo quanto previsto dal bando Europeo - di collocarsi tra l'attuale circoscritta localizzazione (ex parcheggio Coin) e comprendendo piazzale Cialdini e Via Lazzari.

Riservare l'attuale area compresa tra il "Centro Barche", l'ingresso delle vie Colombo e Corso del Popolo ed il percorso di attraversamento del tram (Piazza XXVII Ottobre) al recupero della memoria storica dell'attestazione della *Fossa Gradeniga* e riposizionamento della colonna a memoria della sortita, con sistemazione della parte a verde.

Sviluppare su tutta l'area successiva, fino all'attuale attestamento del Canal Salso, un percorso commerciale includente il mercato bisettimanale ad oggi attestato tra Piazzale Porta altinate, Via Pio X ed in parte via Fapanni che consenta la vivacizzazione dell'ambito complessivo quale inizio della "passeggiata", lungo il Canal Salso e Via Forte Marghera completamente "ridisegnate", connettendo il forte Marghera ed il Parco di San Giuliano, il tutto partendo da un coinvolgimento in primis degli esercenti e delle loro rappresentanze.

Forte Marghera

Rappresenta un sito strategico per lo sviluppo della città. Costituisce, per collocazione, la cerniera di congiunzione tra città storica, città di terraferma e Porto Marghera. Si pone al centro dell'asse di affaccio alla laguna di Venezia che corre dalla macroisola (zona Vega e zona expo in via di realizzazione) attraverso il parco di San Giuliano sino al bosco di Campalto e a Forte Bazzera. E' inoltre collocato a stretto contatto con la zona di sviluppo universitario di via Torino. La passata Amministrazione ha munito l'area di un piano di recupero nel quale sono individuati gli indici di sviluppo dei singoli immobili e le destinazioni.

La gestione dell'area dovrà avvenire senza la mediazione di soggetti terzi, né tantomeno al ricorso a procedure di gara in "finanza di progetto" e la modalità dovrà essere quella dell'affidamento con un bando pubblico nel quale si tenga conto, attraverso un processo partecipativo, delle aspettative dei cittadini che hanno oramai integrato Forte Marghera nel tessuto urbano, garantendo la piena fruibilità dell'area.

Il nuovo parco San Giuliano

Il Parco di San Giuliano che oggi viviamo quotidianamente è un progetto che arriva da molto lontano. Il piano direttore del parco, a firma Di Mambro, arriva dai lontani anni '90. Da allora molti passi sono stati fatti ed il progetto di ampliamento del Parco conferma la volontà di costruire l'ampliamento e l'articolazione di un grande parco europeo che sia ricco di funzioni ed attività.

Strategico è quindi l'obiettivo nella prossima legislatura di vedere attuate le "nuove porte al Parco di San Giuliano": la porta da Via Torino, la porta da Via Ponte di Pietra, la porta da Campalto. Le nuove funzioni, i nuovi accessi (la porta verde, la porta blu, la porta bianca), la creazione di una rete che si snoda nella gronda lagunare e permette di inglobare sempre più il Parco esistente al tessuto cittadino: una rete ciclabile e pedonale che unisca tutta la gronda lagunare, permettendo di unire il fondo di Via Torino (nuovo accesso) con il parco culturale di Forte Marghera per seguire poi la gronda lagunare sino a Tessera. Il Partito democratico, riconfermando nel PAT la progettualità del parco da ampliare, vuole dare avvio ad una stagione nuova dove con accordi pubblici e privati e nuovi istituti convenzionali permetta l'ampliamento ed il potenziamento di questo grande parco europeo, vero fiore all'occhiello di tutta la nostra straordinaria gronda lagunare.

Deve inoltre essere liberato il fronte acqueo a sud trovando soluzioni compatibili con le attività presenti di trasporto acqueo e rimessaggio; deve essere completato il "Polo Nautico" e con il completamento del polo deve essere migliorato l'utilizzo della punta.

Quadrante Tessera

Il progetto denominato "Quadrante Tessera", così come definito nell'atto di intesa (luglio 2008) tra Save e Marco Polo e Comune di Venezia, è ormai superato sia per la decadenza temporale dell'accordo (scadenza luglio 2013) sia perchè Save ha elaborato e presentato ad ENAC un *master plan* per il nuovo sviluppo aeroportuale che, in base alle nuove norme, impedisce e/o restringe notevolmente l'edificazioni in una fascia di 1 km dall'asse della prevista nuova pista. Oltre a ribadire la contrarietà del PD alla realizzazione della 2° pista e all'ampliamento del sedime aeroportuale, si tratta di ridefinire tale progetto, riducendo significativamente le cubature di nuova edificazione e, come stabilito dal PAT, limitandolo alle aree pubbliche (cioè quelle ad ovest della bretella aeroportuale) ed alle funzioni relative alle attività sportive (stadio) e all'intrattenimento (nuova sede del casinò), utilizzando la legge sugli stadi approvata dal governo Letta, è possibile coinvolgere anche aree private adiacenti a quelle pubbliche per realizzare l'impianto sportivo.

La Possibilità di realizzare la nuova sede del casinò e di strutture ad essa connesse può costituire fattore determinante di sviluppo e rilancio della casa da Gioco.

Sistema ambientale del Marzenego

Con l'annullamento dell'accordo Comune-privati denominato "Parco del Marzenego" ed il ripristino della destinazione agricola sui 23 ettari posti tra la Gazzera e la Cipressina, si apre la possibilità di riprogettare il sistema ambientale del Marzenego nella sua complessiva estensione tra il centro di Mestre (zona Olimpia-Sabbioni) e Zelarino. In particolare vanno individuati i varchi ciclo-pedonali che consentano di superare le tre barriere infrastrutturali costituite dalla tangenziale, dalla ferrovie VE-UD e VE-TS. Per quest'ultima occorre utilizzare la stazione SMFR Olimpia-Sabbioni (in fase di completamento) anche come interfaccia ciclo-pedonale tra l'area centrale di Mestre a est e il sistema ambientale Marzenego ad ovest.

Il Vega e la macroisola

Il Vega e la Macroisola sono per la loro collocazione un compendio strategico per il futuro della Città, ciò in relazione alle trasformazioni in atto nel Polo Industriale con la green economy, con il prossimo trasferimento di ENI dei 110 ettari, con la formazione della newco partecipata da Comune e Regione, con le ipotesi di trasformazione dell'assetto portuale che potrà vedere anche un coinvolgimento del *waterfront* della terraferma mestrina.

Il PAT di recente approvazione recepisce e conferma l'indirizzo degli strumenti urbanistici preesistenti e consolida la scelta di destinare tale area come polo terziario innovativo, interfacciato con lo sviluppo industriale di Porto Marghera quale principale polo produttivo a scala sovra comunale metropolitana.

L'area ha anche un coinvolgimento più ampio andando, nella prospettiva della sua infrastrutturazione, a comprendere anche l'ambito universitario di via Torino (che con il Parco Scientifico e tecnologico e le start up costituisce una continuità naturale) e Forte Marghera. In questa prospettiva ogni scelta urbanistica dovrà tenere conto della necessaria compatibilità con l'industria esistente (Fincantieri, Simar, Zintec, ecc.) e con l'occasione di sviluppo della ricerca e della incubazione di impresa offerta dal Vega. In quest'ottica non va dimenticato il ruolo che tale area potrà assumere nel processo di integrazione con la portualità turistica di Venezia come ampliamento della Marittima comprendendone tutte le funzioni indotte.

Occorre precludere per tale area strategica un utilizzo banalmente immobilista che la veda trasformata in un brano di città con centri commerciali, alberghi e direzionale generico. Le attività di servizio già previste (commerciale, ricettivo/foresteria, ecc.) potranno essere confermate ma con valutazione di misura e compatibilità delle destinazioni dell'intero ambito e saranno governate in un processo di condivisione partecipata che le vedrà fissate da un futuro Piano degli Interventi.

Questo disegno di rigenerazione e reimpostazione industriale e portuale è il vero

obiettivo su cui prefigurare non solo il mantenimento della forza lavoro attuale, ma la creazione di migliaia di nuovi posti di lavoro.

Vallone Moranzani

L'attuazione del Vallone Moranzani è fondamentale per il rilancio economico, sociale e per la rigenerazione del territorio della Municipalità di Marghera.

Innanzitutto si devono avviare le opere di separazione del traffico urbano tra Malcontenta e Marghera da quello commerciale e la messa in sicurezza immediata con passaggi pedonali e ciclabili, in attuazione del *Biciplan*.

Inoltre è necessario lo spostamento della San Marco Petroli in area consona (area 23 Ha), condizione necessaria per l'attuazione dell'Accordo stesso attraverso il reperimento di nuove risorse.

Altro punto indispensabile è la trasparenza dell'azione amministrativa affinché i cittadini conoscano in maniera chiara e netta la situazione dell'accordo attraverso la pubblicazione di un quadro economico e finanziario periodico, il programma dei lavori aggiornato, i Codici CER approvati e in via di approvazione, l'analisi dei materiali delle vasche provvisorie, delle caratterizzazioni e delle discariche presso il sito del Vallone, *Risk Assessment* (problematiche e strategie previste), chiarimento delle aziende ed enti coinvolti nell'accordo in via diretta ed indiretta, pubblicazione periodica di tutte le informazioni suddette.

Infine va richiesta la creazione di un tavolo interministeriale in cui il Ministero dell'Ambiente rappresenti il garante e l'attuatore di tutta l'operazione in collaborazione con i Ministeri dello Sviluppo Economico e dei Beni Culturali con l'obiettivo di ottenere lo sblocco dei fondi stanziati dal Ministero e mai arrivati (70 milioni) e l'interramento degli elettrodotti Terna nel tratto Fusina-Malcontenta.

Centro Storico

La città d'acqua è caratterizzata nel nostro PAT dalla riproposizione delle norme di tutela e salvaguardia dello straordinario patrimonio storico e culturale. Tale logica di tutela e valorizzazione ci impone di lavorare sul concetto di rigenerazione urbana e recupero del patrimonio edilizio storico. La "città consolidata" richiede interventi puntuali che vedono nel restauro architettonico e nel recupero strutturale e funzionale i capisaldi della città d'acqua del futuro senza per questo chiudersi al "contemporaneo".

La battaglia contro lo spopolamento della città, poi, dovrà essere combattuta con armi molto più efficaci. Non dovrà più essere condotta una scomposta e confusa guerriglia alla ricettività alberghiera di qualità, andrà, invece costruita una profonda e sinergica attività di tutela e favore fiscale per i residenti reali. Va arrestata con fermezza, con un lavoro di pianificazione urbanistica e controllo diffuso, la proliferazione di strutture ricettive illegali, ovvero affittacamere, B&B prive dei necessari requisiti di legge e il più delle volte sconosciute al fisco.

La città deve essere recuperata e tutelata non solo nel suo patrimonio storico, architettonico e culturale ma bensì anche sociale ed abitativo con grande attenzione ai residenti ed ai loro bisogni

L'Amministrazione dovrà giocare poi con determinazione e coerenza puntuali partite delicatissime. L'elenco raccoglie progetti e proposte da tempo sul tappeto che necessitano di essere ultimati, avviati o fermati secondo una scala di priorità:

- **Isola della Certosa, Forte Sant Andrea, Idroscalo, Vignole:** recupero, rilancio e apertura alla città delle isole della Certosa, del Forte Sant'Andrea e dell'idroscalo congiuntamente alle Vignole con parco pubblico, orti, darsene, piccola cantieristica, turismo controllato, etc.
- **Isola di Sant Erasmo** - Recupero e riattivazione delle Valli da Pesca da decenni abbandonate ;
- **Isola di Poveglia** - Riappropriazione da parte della Città con utilizzo a favore della stessa con attività sostenibili economicamente e ambientalmente;
- completamento della realizzazione degli interventi nell'area delle ex Conterie a Murano;
- **Isole di Burano, Mazzorbo e Torcello** - revisione delle Norme tecniche della strumentazione urbanistica vigente al fine di governare meglio le trasformazioni urbane nell'ottica di mantenere la residenza e se possibile di svilupparla. Completare il risanamento igienico sanitario e di tutela dalle acque alte del progetto INSULA.
- verificare l'avvio del progetto del recupero dei **Gasometri** e bonifica dell'area a **San Francesco della Vigna** (Castello) abbandonata e trascurata da decenni;
- apertura al pubblico, previo accordo con la proprietà dei Cavalieri di Malta, del **parco della Commenda**;
- prosieguo della rigenerazione urbana di **Santa Marta** costruita con l'università;
- area **ex Umberto I°** in Venezia;
- residenze per il personale ospedaliero **nell'ex scuola Coletti**;
- il completamento delle bonifiche e del risanamento e recupero ambientale, già da tempo previsto, per l'isola di Sacca Fisola ed un serio approfondimento sul possibile riutilizzo dell'isola di Sacca S.Biagio (ex isola delle immondizie), dopo le necessarie opere di bonifica;
- il controllo delle attività funzionali del patrimonio pubblico in alienazione;
- la gestione coordinata delle nuove porte alla città d'acqua.

Per la sua particolare importanza, un capitolo a parte merita l'Arsenale.

La restituzione di gran parte dell'Arsenale alla città ha coronato un vecchissimo sogno dei veneziani, questo dimostrato anche dalla partecipazione numerosa a tutti gli eventi ad esso connesso che vengono svolti in città dalla Amministrazione.

Per rendere concreta questa acquisizione si ritiene tuttavia necessario rivedere i piani formulati quando l'Arsenale era di proprietà demaniale.

Il Documento Direttore per l'Arsenale di Venezia elaborato dagli uffici tecnici del Comune e che il Commissario ha pubblicato nelle scorse settimane è un documento con importanti contenuti di indirizzo politico strategico per gli interventi da realizzare e per la gestione complessiva dell'Arsenale. Ciò detto, si ritiene importante ribadire che l'approvazione del Piano Direttore non debba essere di competenza della gestione commissariale.

L'aggiornamento delle basi conoscitive sullo stato dell'Arsenale, contenuto nel Documento Direttore, rappresenta un'importante base per tale discussione.

Si ritiene che i prossimi mesi vengano debbano essere utilizzati anche per:

- presentare alla città, nel modo più ampio e approfondito, il Documento Direttore e le ipotesi di intervento, in gran parte desunte da precedenti atti pianificatori conformemente agli indirizzi formulati dalla precedente amministrazione;
- proseguire nelle azioni volte a far conoscere l'Arsenale ai veneziani e al resto del mondo;
- sollecitare, raccogliere, organizzare in modo sistematico e pubblicare i contributi che perverranno dai cittadini, dalle associazioni, dalle imprese, in modo da poterli incorporare in una nuova versione del Documento Direttore.
- sviluppare la ricerca e le nuove tecnologie applicate ai prodotti della cultura e della civiltà veneziana.
- proseguire l'azione di revisione delle concessioni in atto al fine di massimizzare, per quanto possibile, la fruibilità dell'Arsenale da parte dei cittadini.
- progettare, almeno a livello preliminare, gli interventi prioritari sugli assi infrastrutturali previsti dai piani vigenti;

Lido e Pellestrina

Al Lido occorre un concreto piano di riqualificazione delle aree dismesse dell'ex Ospedale al Mare (ora di proprietà della Cassa Depositi e Prestiti, che possano costituire effettivamente una leva per un rilancio economico e turistico dell'isola. La loro valorizzazione dovrà coniugarsi nel rispetto dei vincoli architettonici e ambientali con proposte di gestione economicamente produttive di lungo respiro e con le garanzie per gli opportuni utilizzi di interesse pubblico

Stato, Regione, Comune e Biennale, che avevano sostenuto attraverso un protocollo d'intesa la realizzazione del nuovo Palazzo del Cinema, quale elemento indispensabile per il rilancio a livello internazionale della Rassegna d'Arte Cinematografica, oggi hanno il dovere di riunirsi nuovamente e condividere con la popolazione del Lido e la sua rappresentanza politica locale un piano di rilancio della stessa Mostra e del territorio interessato. Rilancio che comunque riparta dai seguenti interventi prioritari: completamento del Piano di Recupero e miglioramento infrastrutturale della "Cittadella del Cinema"; ripristino della scalinata del palazzo del Casinò e rifacimento della terrazza a mare.

Occorre, infine, precisare che ogni provento derivante dall'operazione originata dal citato protocollo d'intesa debba, in ossequio agli impegni presi, essere utilizzato nel territorio del Lido.

Azioni a breve

- avviare un percorso di rilancio del turismo congressuale per 12 mesi all'anno con le strutture in uso alla Biennale;
- continuare i lavori di riqualificazione della biblioteca-centro sociale e culturale Hugo Pratt;
- risistemare della Riviera B.Marcello e via S. Rosa;
- adeguare il Palazzetto dello Sport di San Pietro in Volta a Pellestrina;
- realizzare nuovo tratto di pista ciclabile in località Portosecco di Pellestrina (lato laguna);
- mettere in sicurezza gli edifici scolastici del territorio;
- assegnare alla Municipalità della gestione di immobili e aree che completerebbero l'offerta culturale e sportiva per la cittadinanza e le associazioni del territorio e le relative risorse necessarie per la loro manutenzione (area 'Favorita' e l'immobile 'ex Liceo Severi');
- favorire la residenzialità, disponendo gli appositi bandi per sbloccare gli alloggi in locazione a costo contenuto presenti nel territorio ed assegnare gli alloggi pubblici disponibili;
- le opere di mitigazione e di compensazione delle opere MOSE: riprendere e sviluppare i progetti di salvaguardia, di recupero e di valorizzazione ambientale già esistenti;
- completare il percorso di BICIPLAN di Lido e Pellestrina, nell'ambito dell'urgente e necessario PUT;
- avvio del piano degli arenili di Pellestrina con la programmazione degli interventi di pulizia degli arenili liberi per dare, attraverso le relative concessioni, una possibilità di impiego e sviluppo per la popolazione dell'isola;
- potenziare la rete territoriale di servizi educativi e socio-sanitari di fronte all'aumento delle dipendenze nel territorio;
- sviluppare concretamente, in tutte le sue potenzialità, l'attività **dell'Aeroporto "Nicelli" del Lido di Venezia**, dotandolo di adeguate infrastrutture, così da poterlo destinare a collegamenti con aeroporti dotati di caratteristiche simili;
- Rilanciare le attività commerciali al Lido di Venezia, anche rivedendo le ZTL e i parcheggi a pagamento;

9) UNA CITTA' CHE DIA OPPORTUNITA' AI GIOVANI

Venezia per i giovani

Oggi più che mai è necessario per un Ente Locale innescare politiche che siano coerenti con quella che si può considerare una vera **emergenza giovani**. Un'emergenza che ha almeno due sfaccettature: una, comune forse a tutto l'Occidente, riguardante il "vuoto" con cui molti giovani rischiano di crescere; e un'altra attinente al tipo di sviluppo che investirà la nostra città nei prossimi anni.

Relativamente al primo aspetto, i giovani dovranno avere sempre la percezione che il Comune è interessato e disponibile a trovare nel tessuto urbano luoghi e occasioni per approfondire aspetti legati allo studio e alle conoscenze, per dare spazio a interessi culturali e artistici, e soprattutto per avere opportunità di incontro e di svago.

Per quanto riguarda il futuro professionale, in forte intesa con le agenzie scolastiche presenti in città (istituti superiori, Università) e i Centri per l'Impiego, si dovrà prospettare ai giovani in formazione una gamma di professioni di cui Venezia ha bisogno per far fronte alla riconversione industriale di Porto Marghera ma anche per andare incontro alle esigenze che deriveranno dallo sviluppo dell'industria culturale, del terziario, dell'innovazione tecnologica e, ancora e più che mai, del turismo in tutte le innumerevoli articolazioni.

Azioni a medio termine

L'interesse verso i giovani dovrà essere il marchio che caratterizzerà l'azione del Comune attraverso il potenziamento e la realizzazione di servizi e progetti: dall'informazione ai nuovi linguaggi della comunicazione, dal volontariato alle opportunità di partecipare alla vita della città, dalla realizzazione di attività creative alle proposte di mobilità in Europa.

Per questo gli attuali uffici comunali che operano sul settore delle politiche giovanili dovranno essere rafforzati e la trasversalità degli interventi potranno prevedere collaborazioni su specifici progetti di diversi Assessorati: Attività Internazionali, Servizi Educativi, Cultura, Servizi Sociali, Turismo, Attività Produttive.

Integrazione

La sicurezza è anche un problema di comunità e non si limita solo al presidio del territorio, ma pure alla creazione di eventi e momenti di aggregazione tra cittadini che riescano a creare intese virtuose tra persone appartenenti a gruppi sociali o etnici diversi. I **giovani meglio di altri possono favorire l'integrazione** attraverso iniziative che possono divenire permanenti occasioni di conoscenza e di amicizia tra cittadini provenienti da tutto il mondo.

Associazionismo

Si dovrà favorire la costituzione e il consolidamento delle associazioni che operano nel mondo giovanile anche realizzando un portale informatico che permetta di suddividere le organizzazioni per i vari campi di attività con un eventuale calendario unico degli eventi nelle varie zone e nei diversi settori.

Luoghi di aggregazione

Si dovranno individuare spazi dedicati all'incontro e alla libera manifestazione della creatività. Spazi "senza limiti", che non siano quelli della sicurezza e della legalità, spazi digitalizzati in aree diverse della Città Metropolitana e tendenzialmente autogestiti. Questi spazi dovranno essere inseriti in progetti di riqualificazione urbana. Il Candiani, per esempio, è un buon esempio di come la riconversione di zone della città riduca fenomeni di disagio del tessuto sociale

Spazi polifunzionali messi a disposizione delle associazioni, mediante l'individuazione ed il recupero degli immobili non più utilizzati e la stipula di convenzioni tra associazioni e Comune/Municipalità. A questo proposito è da valutare se la zona San Basilio possa divenire un luogo di aggregazione giovanile del Centro Storico.

Azioni a breve termine

Per favorire da subito azioni concrete a favore delle nuove generazioni, si prevedono alcune attività prioritarie.

- Risulta essenziale definire una **semplificazione degli adempimenti burocratici per l'organizzazione di piccoli eventi culturali** mediante la produzione di una semplice modulistica e un unico ufficio competente. Le attuali procedure infatti oltre ad essere costose, sono impegnative, al punto da scoraggiare molte associazioni dal realizzare iniziative ricreative e di socializzazione.
- E' importante oggi destinare **risorse finanziarie per la promuovere la cultura locale** al fine di potenziare e diffondere l'attività nei vari teatri/auditorium cittadini in diverse parti della città.
- E' necessario **rendere più fruibili i servizi di mobilità per gli studenti**, migliorando la comunicazione territoriale con le nuove sedi distaccate universitarie a Mestre.
- Va promossa una decisa azione nei confronti della Regione e dell'Ente al Diritto allo Studio per **aumentare le strutture residenziali** per gli studenti universitari fuori sede, a Venezia e a Mestre.
- Va realizzata una nuova iniziativa, d'intesa con IUAV, Ca'Foscari, Accademia di Belle Arti e Conservatorio, denominata **Studiare a Venezia** per fornire agli studenti agevolazioni di vario tipo anche in esercizi e negozi convenzionati: un modo per accogliere e fidelizzare soprattutto i giovani che giungono da ogni parte del mondo.

10) TURISMO E CULTURA AL SERVIZIO DELLA CITTA'

Turismo e cultura sono due ambiti nei quali maggiormente si evidenzia come nella città storica e in terraferma priorità, criticità, opportunità, sensibilità, domande espresse e risposte da dare appaiano a prima vista diverse.

- **il centro storico** patrimonio mondiale dell'umanità, con la sua necessità ineludibile di cure continue, con le sue grandi istituzioni culturali, con il suo carico di opportunità, ricchezza ma anche minacce derivanti da un turismo massivo, con l'abbandono progressivo della popolazione e delle attività non connesse a quel turismo, con le sue complessità logistiche e ambientali, con la sua visibilità planetaria che, di nuovo, costituisce una opportunità e un rischio;
- **la terraferma** impegnata a combattere la crisi e a contenere le derive delle trasformazioni sociali, con le sue aree industriali da rioccupare, con le opportunità infrastrutturali da cogliere, con la sua qualità urbana connotata - nonostante indubbi sforzi pubblici - dai segni tipici della speculazione edilizia e della cementificazione dello scorso secolo, con la sua comunità viva e presente, con i suoi giovani, con il suo fitto tessuto associativo.

Ma è proprio il patrimonio storico artistico il tratto identitario fondante dell'intera comunità e al tempo stesso l'elemento trainante di una domanda turistica che, seppure foriera di ampie criticità in centro storico, continua comunque a costituire una risorsa centrale.

La separazione tra cultura e turismo nel governo cittadino dell'ultimo decennio, inoltre, lungi dal rafforzare le singole specificità, ha condotto a una sostanziale marginalizzazione di entrambi i referati con conseguenze non certo positive.

A partire da un'idea complessiva della città, vanno quindi ripensati ruolo, funzioni, oneri della *governance* pubblica di questi settori cruciali, mirando a rendere turismo e cultura componenti di un articolato progetto di sviluppo/riqualificazione urbani, che deve necessariamente coinvolgere anche le attività produttive e la logistica cittadina.

Permangono, ovviamente, obiettivi e priorità specifiche dell'uno e dell'altro ambito, giacché non è pensabile ridurre la cultura, il patrimonio storico-artistico, monumentale, ambientale a mero strumento di offerta turistica, e, d'altra parte, al turismo restano profondamente connesse problematiche e scelte gestionali, logistiche, fiscali che vanno compiutamente affrontate.

Per il centro storico, la priorità è lavorare da un lato per un turismo sostenibile e consapevole, dall'altro per il recupero di risorse da destinare a manutenzione e cura del suo patrimonio; per la terraferma, la cultura e la dotazione di spazi per la creatività e l'ospitalità di eventi possono essere un antidoto al degrado e il fulcro di un progetto sistemico di rigenerazione e rilancio, per il Lido un'opportunità di rimedio ai recenti guasti.

La sinergia tra turismo e cultura, oltre a essere strumento per il raggiungimento di una maggiore consapevolezza e di attrattività per fasce più evolute di pubblico, va anche preliminarmente intesa come integrazione di risorse. Per questo il comparto cultura va analizzato anche nelle sue connessioni con il turismo e con le risorse da questo generate, in modo da utilizzarle e reinvestirle in favore dell'intera comunità locale (del centro storico e della terraferma). Dal canto suo, una rinnovata centralità della cultura, se opportunamente gestita, può assumere un ruolo strategico

- come tratto caratterizzante del valore e dell'unicità della città storica,
- come strumento irrinunciabile per qualunque obiettivo di sostenibilità turistica,
- come volano di risorse da reinvestire per la città,
- come opportunità di lavoro qualificato,
- come aggregatore di idee e proposte di rigenerazione,

- come catalizzatore di grandi progetti di riqualificazione urbana da proporre sullo scenario nazionale e internazionale

Il turismo a Venezia è una risorsa economica dalla quale il futuro della città non può prescindere.

Vincere la battaglia della qualità e rafforzare una vera governance pubblica significa insomma ritrovare e attualizzare l'identità della città, rivitalizzarne il portato storico-artistico e culturale, creare buona occupazione, rendere più sostenibile il turismo, favorire l'osmosi di attività, persone e pensieri del centro storico e della terraferma.

In questo modo, come conseguenza e senza forzature, Venezia potrà ridiventare un naturale incubatore di nuova qualità, di stimoli, di proposte, ruolo proprio delle grandi città

Azioni di lungo termine

➤ Qualità e gestione dei flussi

Non si può forse pretendere di riservare l'ingresso in città solo ai turisti "ricchi", né che masse di "first time visitors" rinuncino a visitare piazza San Marco, ma i flussi debbono essere governati.

L'intasamento della zona marciana va disincentivato e, in ogni caso, per raggiungerla, va favorito lo sviluppo di itinerari alternativi alle arterie principali, che - tra l'altro - risultano oggi degradate dall'eccessiva pressione, dal proliferare di attività commerciali e pseudo ambulanti di basso profilo, dalla leggerezza della governance su plateatici e arredi (che andrà invece, sviluppata con piani, progetti e azioni coordinate e di qualità).

Vanno realmente implementati i terminal d'accesso alla città, e distribuiti diversamente i principali punti di approdo, subordinando la loro concessione a un numero programmato di accessi (modello ZTL) da distribuire nell'arco della giornata e per "valore turistico" riducendone la presenza in zona marciana. Il collo di bottiglia rappresentato da Piazzale Roma/Tronchetto e Stazione va spezzato con la reale attivazione degli accessi nei più volte indicati terminal di Fusina, Tessera, Punta Sabbioni, S.Giuliano, Tronchetto, San Basilio, San Giobbe e Sant'Elena. E' in ogni caso a partire dai terminal che vanno quindi sviluppati gli itinerari alternativi, incentivandoli con sconti su pubblici esercizi, negozi, e sui biglietti d'ingresso a Chiese/Scuole grandi/ musei periferici (incentivare lo zoning turistico).

Turismo sostenibile è turismo consapevole: le nuove tecnologie vanno utilizzate per rendere immediatamente e gratuitamente disponibili informazioni sul significato dei luoghi ma anche sui servizi e la logistica della città. Un ruolo importante può essere giocato in questo contesto anche da un ripensamento della city card, oggi non ancora sufficientemente efficace, senza però "copiare" esperimenti di altre città italiane o estere. Scopo delle altre card è quello di aumentare il numero dei turisti, scopo della card veneziana dovrebbe invece essere principalmente quella di governarne i flussi, incentivare itinerari alternativi con agevolazioni e modulazioni personalizzabili e favorire comportamenti corretti.

Ma la qualità del turismo si stimola anche attraverso il miglioramento continuo dell'offerta, dei servizi e dell'approccio dei cittadini. In questo è necessario coinvolgere l'intero ambito metropolitano, mirando a rinsaldare innanzitutto il comune senso di appartenenza, creando sinergie positive all'interno della città duale Venezia-Mestre, ad aumentare la consapevolezza storica delle nuove generazioni e le loro possibilità di occupazione nel settore turistico con mansioni di buon livello, magari stimolandole a creare esse stesse nuove opportunità lavorative legate al patrimonio storico comune.

➤ **Accessibilità, ambiente, wellness: valore aggiunto non solo per il turista**

La complessità della gestione del turismo nella nostra città deriva anche dalla sua integrazione e interazione con sviluppo infrastrutturale, trasporti, edilizia, urbanistica, cultura e spettacolo, servizi, formazione professionale ecc., ma il turismo, se proposto e condotto nel rispetto della città e delle sue tradizioni anche produttive, può diventare opportunità di crescita sociale e valore aggiunto per il territorio.

Ad esempio, l'accessibilità in generale - e in particolare quella del centro storico e delle isole - rimane un traguardo di civiltà non certo solo per i turisti ma soprattutto per i residenti, siano mamme, anziani o persone con difficoltà motoria. Una città accessibile è una città che tutti possono visitare meglio.

L'ambiente a Venezia è straordinario e inimitabile. La laguna, le isole, il mare e le spiagge sono elementi armonici che costituiscono un valore aggiunto per il turismo in una scala di valori già evidenti ed è necessario contribuire al loro mantenimento. Viene da sé la critica a forme di turismo, come quello crocieristico, i cui parametri rischiano di essere fuori contesto. Modalità compatibili da infrastrutturare riguardano la nautica da diporto e il ciclo-turismo, formule i cui sviluppi possono essere importanti in particolare per le isole maggiori e il Lido di Venezia come per la gronda lagunare da Malcontenta a Tesserà.

I gusti, i sapori, i prodotti della laguna e delle sue isole, il pesce e le straordinarie ricette tradizionali sono garanzie per un turismo enogastronomico importante e diffuso, dall'ampio portato storico e dalle potenzialità ancora non del tutto espresse, lungo l'intero arco dell'anno, soprattutto per quanto riguarda le isole.

Anche il turismo sanitario come quello congressuale e non da ultimo quello sportivo possono essere valore aggiunto per Venezia: da queste tipologie, a oggi, possiamo rilevare le forme più evolute di turismo organizzato, dalla proposta all'erogazione del servizio. Anche i progetti elaborati e presentati nell'ambito del progetto "Venice to Expo 2015" sono frutto di una strategia lungimirante tesa a coinvolgere quella Venezia minore pur metropolitana che tanto può valorizzare e ampliare la qualità dell'offerta turistica della città.

➤ **Ruolo della terraferma veneziana nella Città Metropolitana**

La terraferma può diventare il fulcro di un sistema culturale basato sulla Città Metropolitana, di cui potrebbe essere lo snodo logistico (vocazione naturale di Mestre) e una sorta di riconosciuto centro propulsore, nelle diverse direzioni: est (Venezia storica, laguna e oltre), ovest (Padova e oltre), nord (Treviso e ben oltre). Con questo obiettivo possono essere ripensate e riproposte, senza ripetere errori del passato, attività di ampio respiro, cui dedicare aree come il parco di San Giuliano, capaci di coinvolgere ampie fasce della popolazione nativa o residente temporanea, come gli studenti universitari, di offrire una proposta qualificata e al tempo stesso capace di sostenersi, come festival musicali, sessioni sportive ecc

La sfida di Mestre come centro propulsore assume una particolare suggestione se si pensa che essa riprende, tra l'altro, attualizzandolo, quello che fu per secoli il ruolo strategico della Repubblica come raccordo fondamentale verso nord (l'Europa), verso l'entroterra occidentale, verso l'oriente.

Sarebbe straordinario attribuire a Mestre questo "passaggio di testimone" nell'oggi.

Azioni di medio termine

➤ **Contributo d'accesso, trasparenza e customer care**

Se l'idea del biglietto d'accesso alla città è probabilmente impercorribile, la prenotazione online dei servizi potrebbe dare a chi prenota un vantaggio economico evidente rispetto a chi non lo fa; altra ipotesi da mettere in campo potrebbe essere l'elaborazione di un "contributo di scopo", (modello "vignetta" europea, escludendo ovviamente lavoratori pendolari). È infatti incomprensibile e ingiusto che la tassa di soggiorno sia in carico esclusivamente ai pernottanti che, sono gli unici davvero sostenibili tra i turisti in città. Si potrebbe quindi concepire un contributo iniziale unico d'accesso, corrispettivo per i servizi al turista, capace di finanziare e potenziare l'insieme dei servizi.

L'ammontare delle risorse così ottenute e la loro destinazione potrebbero essere monitorabili e visibili in rete, garantendo da un lato la trasparenza e dall'altro un efficace strumento di partecipazione e fidelizzazione (ogni contribuente-turista e, ovviamente, ogni veneziano, potranno verificare quali servizi o restauri sono stati realizzati grazie al suo aiuto).

I diritti del turista consumatore vanno inoltre tutelati, da un lato mettendo a disposizione un numero verde gratuito per la segnalazione di qualunque abuso, dall'altro potenziando il sistema di controlli nei confronti dell'esercizio abusivo delle professioni ed attività commerciali.

Sinergia tra turismo e cultura

La risorsa musei

Fin dagli anni Novanta del secolo scorso, il sistema museale civico è in grado di mantenersi e di produrre risorse (25 milioni di euro il fatturato del 2013) grazie ai visitatori dei musei e per l'esattezza Palazzo Ducale. È del tutto evidente che tale situazione si regge essenzialmente sull'attrattività turistica del Palazzo: fintanto che i musei di proprietà comunale sono quindi in grado, grazie a questi fattori esogeni e "pesanti" nella gestione cittadina, di produrre risorse, il loro utilizzo non può essere estraneo al controllo pubblico. Tali risorse devono rimanere in città ed essere utilizzate seguendo linee strategiche di interesse pubblico: da un lato ricerca e valorizzazione del patrimonio, dall'altro sostegno alla sperimentazione e alla produzione culturale dei soggetti che operano in vario modo nella città storica e nella terraferma, creando anche, di conseguenza, occupazione qualificata e occasioni di formazione specialistica.

I musei possono fungere anche da straordinari atelier o volani di attività produttive: al di fuori della produzione culturale in senso stretto, ma sicuramente collegata a contenuti e valori culturali è l'attività di tutti quei soggetti che in città lavorano sulla ricerca, l'accuratezza e la qualità in settori come l'artigianato, l'enogastronomia, l'accoglienza, il design.

I musei possono svolgere un ruolo di sostegno a tali produzioni realizzate a Venezia, promuovendole nei museum shop e "certificandone" la qualità, dedicando loro appositi e opportuni spazi, ben individuati e comunicati, anche eventualmente organizzando esposizioni periodiche (si pensi ad esempio, ma non solo, al vetro). Un ulteriore supporto attivo può esser dato dai Musei a chi si cimenta in produzioni artigianali o di design o affini mettendo a disposizione competenze, consulenze, archivi, diritto di utilizzo delle immagini a fronte della condivisione della qualità e delle modalità di tale utilizzo.

Tale proposta, a partire dai musei di proprietà comunale, può essere estesa anche alle altre istituzioni culturali della città (Fondazioni, Soprintendenze, Atenei, Associazioni ecc.), che vanno chiamate a raccolta anche per collaborare, con le loro risorse umane, competenze e conoscenze, alla creazione di percorsi alternativi e itinerari che ne mettano finalmente in rete il patrimonio, offrendoli all'utenza con l'ausilio delle moderne tecnologie digitali. Tale cooperazione può così attivamente concorrere allo sviluppo di quel "museo diffuso" che permetterebbe di far "esplodere la struttura museale sulla realtà circostante" grazie agli innumerevoli collegamenti e rimandi possibili tra opere, oggetti, autori presenti nei musei ma contestualmente e fittamente presenti anche in ogni trama del tessuto urbano. È a partire da questo che vanno costruiti gli itinerari alternativi sopra accennati, la cui destinazione finale però non riguarda solo il "turista consapevole" ma dovrebbe coinvolgere anche i residenti della città storica e della terraferma, che potrebbero esser chiamati a partecipare anch'essi alla costruzione del progetto (suggerendo schede, luoghi da visitare, postando ricordi di famiglia e foto storiche), rafforzando in grandi e piccoli quel fondamentale senso di appartenenza senza il quale non vi è cura né cittadinanza vera.

Palazzo Ducale potrebbe assumere un ruolo fondamentale quale fulcro del sistema museale cittadino per incentivare itinerari alternativi e fidelizzare il turista proponendo, ad esempio, che il suo biglietto consenta, pure in giornate diverse e distribuite nel tempo, l'accesso anche alle chiese (a fronte di una minima percentuale devoluta in favore della loro manutenzione e restauro - rispondendo a un'esigenza urgentissima - o della possibilità di tenerle aperte, consentendo, tra l'altro, una maggiore adesione e coerenza con quanto tassativamente prevede la Convenzione con lo Stato in merito alla gestione del Palazzo stesso). Forme di bigliettazione integrata, anche grazie alla city card, potrebbero inoltre esser pensate per l'insieme dei musei del circuito pubblico e di privati

Come Palazzo Ducale anche l'Arsenale è un luogo-simbolo: bisogna però evitare che finisca per diventare solo un'altra attrazione tra tante, e favorire piuttosto il suo ruolo naturale di spazio strategico, culturale e produttivo.

Gli eventi e la loro funzione

Eventi come Carnevale, 31 dicembre, festa di San Valentino potrebbero essere ripensati favorendo gli aspetti più qualificati pur presenti nella loro proposta ed evitando occasioni di fruizione "mordi e fuggi", soprattutto in zone della città come piazza San Marco. Dovrebbero piuttosto proporre, in sinergia con gli operatori economici del territorio, programmi incentivanti pernottamenti, visite consapevoli e coinvolgere maggiormente terraferma e isole. La città tutta è naturale candidata ad ospitare eventi diffusi in particolare legati alla musica, al teatro, alla lettura, allo sport e al dialogo sociale a partire dalle capacità di produrre del tessuto associativo e culturale oggi esistente.

Per tale ragione, è necessario che i programmi degli eventi, in special modo di quelli di medio-lunga durata come il Carnevale, la loro organizzazione e il loro svolgimento, siano definiti e possano svolgersi coinvolgendo il più ampio numero di operatori culturali e sociali; non solo, dunque, le grandi istituzioni come La Biennale o la Fondazione Musei Civici, ma anche le piccole Associazioni, gli operatori del commercio e le scuole e le Università, attraverso progetti strutturati e continuativi. Questa metodologia va instaurata (e in taluni casi ripresa da esperienze passate non più messe in atto) in modo tale che tali eventi non vengano percepiti come qualcosa di estraneo al tessuto sociale e possano essere sentiti come propri dalla cittadinanza, così come dal turista di passaggio.

Anche i progetti espositivi temporanei – almeno quelli promossi negli istituti di proprietà comunale - andrebbero accuratamente calibrati, dovrebbero prevedere investimenti innanzitutto in ricerca e studio del loro vasto patrimonio - sia esso d'arte antica o moderna - ancora oggi solo in parte studiato; coinvolgere produttori e partner del territorio creando anche, di conseguenza, occupazione qualificata e occasioni di formazione specialistica; dovrebbero certamente trovare spazio in zone diverse dall'area marciana, non solo per disincentivarne l'intasamento ma anche per favorire la fruizione di sedi meno note e l'indotto nelle aree a queste circostanti.

Azioni di breve termine

➤ Ci vuole un governo evidente

In quest'ambito ci vuole una politica forte, affidata a un Assessorato in grado di far dialogare proficuamente i tre sottosistemi (Stato, Comune, privati) cui fa capo la composita realtà storico-artistica di Venezia, anche alla luce delle novità che la futura organizzazione del MiBACT sembra contenere. Di più, in grado di sviluppare coerentemente le politiche metropolitane della mobilità, della residenza, dello sviluppo economico con le politiche sul turismo e della cultura. Un Assessorato capace, quindi, di promuovere un coordinamento tra le istituzioni cittadine, su linee guida orientate all'interesse della città, a partire, ovviamente, dalle strutture del Comune, di sua proprietà o a forte partecipazione pubblica: in quest'ottica va promossa e realizzata una calendarizzazione degli eventi che scoraggi la cannibalizzazione reciproca e favorisca la destagionalizzazione dell'offerta nonché la pianificazione di servizi pubblici straordinari

➤ Gestire bene

Per gli istituti di proprietà comunale pare evidente che spetti al Comune un potere effettivo di indirizzo e il controllo, da esercitare in modo non formale ma sostanziale.

Per ogni struttura, a partire quindi, come s'è detto, dal sistema museale civico, ma non solo per quello, vanno quindi verificate efficacia ed efficienza, costi e funzioni, scelte di

impiego delle risorse disponibili, adesione alle indicazioni e alla strategia complessiva dell'amministrazione pubblica.

I presìdi culturali della terraferma (teatri , biblioteche, sia del centro che delle periferie) vanno messi in rete per favorire economie di scala e migliore fruizione. Altrettanto andrebbe pensato per favorire e ottimizzare le attività del ricco e variegato mondo dell'associazionismo culturale particolarmente vivace in terraferma: la pubblica amministrazione potrebbe farsi promotrice di uno o più progetti di rigenerazione delle aree soggette a degrado, mettendo insieme le realtà associative mestrine perché elaborino esse stese un programma coordinato di attività e buone pratiche finalizzato allo scopo e sostenuto, oltre che dal Comune, dai diversi stakeholder locali.

➤ **Collaborare è necessario per garantire qualità**

Deve essere perseguita la sinergia tra gestori del turismo e amministrazione della città per offrire l'integrazione di servizi e vendere l'offerta turistica organizzata in modo completo soprattutto in circuiti di vendita esterni alla città; così facendo, una efficace comunicazione verso il cliente renderebbe più efficace quell'azione educativa sull'uso della città che oggi è assente. Anche i sistemi turistici presenti nell'area metropolitana che generano flussi importanti e non pernottanti in comune di Venezia (campeggi di Cavallino/Treporti, sistema alberghiero di Jesolo, Caorle e Bibione come esempio) vanno coinvolti nell'offerta di servizi e zoning museale/culturale.

➤ **Governare la spinta verso la ricettività diffusa**

La normativa regionale presenta criticità laddove mette a rischio la competenza del Comune di Venezia sul proprio territorio per quanto riguarda la gestione delle destinazioni d'uso, con pesanti ricadute financo sul tessuto sociale e urbanistico della città, già messo a dura prova dall'incontrollata espansione di una monocultura turistica di livello perlopiù inadeguato.

Mentre, infatti, la normativa sul bed and breakfast - che prevede necessariamente la residenza del gestore presso la sede - pare essere compatibile con un'ottica di sostenibilità, "le unità abitative a uso turistico" o l'"ospitalità diffusa" possono creare problemi non indifferenti. Risulta infatti del tutto evidente come la proliferazione incontrollata di tale utilizzo per qualsivoglia unità abitativa in centro storico, ma anche nella terraferma veneziana, possa implicare ricadute negative.

Si pensi ad esempio alle distorsioni che ne potrebbero derivare sul mercato immobiliare e su quello degli affitti a scopo residenziale stabile, ma vanno anche considerati i rischi di molteplici abusivismi a livello, ad esempio, fiscale o occupazionale, tanto più nell'attuale contesto organizzativo comunale, che vede tagliate - tra le altre- anche molte attività di controllo da parte del corpo di Polizia Urbana.

È stato altresì evidenziata la necessità di prevedere specificità e autonomia, come per provincia di Belluno, anche per la Città di Venezia, considerato che a differenza del resto della Regione, essa non ha bisogno di aumentare le presenze turistiche, ma semmai di qualificare e disciplinare le esistenti: si è pertanto valutato che andrebbero delegate ulteriori competenze regionali al Comune.

Il processo di costituzione della Città Metropolitana deve ambire al recupero di funzioni in materia turistico/edilizia rispetto al legislatore regionale.

In ogni caso l'azione politico/amministrativa deve disincentivare l'uso turistico/ricettivo della edilizia residenziale nel centro storico di Venezia.

Si deve valutare l'opportunità di un blocco delle nuove licenze per attività ricettive in centro storico, negando ulteriori cambiamenti di destinazione d'uso dal residenziale, con disponibilità, invece, a concedere nuove licenze per alberghi in palazzi storici chiusi e a rischio di degrado.

Nelle isole minori va attentamente valutata l'applicabilità della normativa sulle unità abitative ad uso turistico o l'ospitalità diffusa in quanto possibile opportunità per mantenere in loco della residenza e al contempo favorire attività produttive tradizionali legate alla filiera turistica e della manutenzione edilizia/cittadina.

A Mestre si valuta positivamente l'apertura di nuove strutture alberghiere, in particolare in centro città e in sostituzione di edilizia obsoleta.

Cultura come motore di sviluppo

Il sistema culturale e turistico è in realtà portatore di concrete potenzialità per generare buona occupazione in ambiti finora non sufficientemente esplorati. Condizione preliminare è la necessità di mettere a sistema progetti di formazione, professioni, giacimenti culturali e istituzioni, in un'ottica di qualificazione del lavoro e di investimento.

➤ azioni nel breve periodo

- Rilanciare e sostenere investimenti nei settori della conservazione e restauro dei beni mobili e immobili; coordinare l'insieme delle proposte da offrire ai privati che intendano avvalersi delle agevolazioni fiscali dell'Art Bonus;
- Rilanciare e indirizzare investimenti nello studio, nella catalogazione e nella ricerca legate al patrimonio culturale veneziano, in particolare quello affidato alla Fondazione dei Musei Civici di Venezia;
- Semplificare la burocrazia (che non significa deregulation) per produzioni cinematografiche ed eventi ;
- Puntare ad attrarre investitori/clienti attraverso incentivi anche in collaborazione con Camera di Commercio e altri stakeholder (progetto Film Opportunity);
- Rilanciare gli incubatori d'impresa sul modello dei più aggiornati spazi di coworking, e purché in linea con lo scopo di dar vita a nuovo e qualificato lavoro;
- indirizzare i musei di proprietà comunale (e stimolare in tal senso anche le altre Istituzioni della città) in un progetto di sostegno alle attività locali artigianali ed artistiche di qualità;
- Individuare ulteriori spazi da assegnare in uso alle eccellenze artistiche veneziane nel settore dello spettacolo dal vivo;

Azioni per il lungo periodo

- Promuovere un progetto strategico su formazione e alta formazione che coinvolga Atenei e le Istituzioni cittadine per valorizzare le potenzialità del settore della formazione, con le applicazioni tecnico/operative che una città unica al mondo come Venezia può mettere a disposizione. Alcuni degli ambiti individuati:
 - restauro e conservazione (corso di laurea per restauratori o master di alta specializzazione sui restauri), in collaborazione con Istituzioni culturali veneziane;
 - master in direzione d'hotel e master di alta cucina, in collaborazione con le eccellenze alberghiere e della ristorazione;
 - studio di fattibilità, in collaborazione anche con CCIAA, vetrerie e associazioni di categoria, per la creazione di un centro di formazione di eccellenza di livello internazionale sull'arte vetraria muranese;
- Favorire l'installazione di start-up e imprese creative in aree urbane da riqualificare (esempio Murano, Marghera, Forte Marghera, ecc);
- Promuovere l'adozione di protocolli per la qualità nell'offerta di servizi ai turisti (qualità dell'offerta gastronomica, dell'artigianato artistico, dell'accoglienza, per la segnaletica, gli itinerari, etc.).