



Il Decalogo per Venezia

Il decalogo per Venezia: premessa

L'idea di un documento pubblico del social network Venessia.com, che rappresentasse la sintesi di quasi 10 anni di discussioni e approfondimenti su temi e problemi veneziani, nasce nel maggio del 2009 e inizia la sua fase di elaborazione nel settembre dello stesso anno con l'avvio di un gruppo di lavoro sul decalogo. Il Decalogo per Venezia nasce quindi da un lungo lavoro di riflessione e condivisione tra i membri del direttivo del movimento e gli aderenti e simpatizzanti del maggiore social network veneziano. Questo documento in 10 punti non è un programma politico ma rappresenta un contributo concreto ad una nuova idea di città ed è, giova ripeterlo, un lavoro di sintesi che testimonia dell'idea che molti veneziani hanno della loro città e di ciò che serve per migliorarla.

Riteniamo infatti necessario ed urgente invertire una tendenza innescata ormai da molto tempo che vede Venezia ed il suo territorio decadere ogni giorno di più in un processo di dissoluzione che ha raggiunto oggi risvolti drammatici: la fuga dalla città ridotta a 60 mila residenti, il progressivo impoverimento del tessuto socio-economico veneziano, i ritardi e gli sprechi accumulati nelle opere di salvaguardia e tutela dell'ambiente, la progressiva perdita dell'identità e della cultura tipica veneziana, i mille rivoli burocratici e affaristici in cui si perde l'azione amministrativa comunale, la mancanza di un progetto politico ed economico di ampio respiro a lungo termine che vada oltre l'immediata e quotidiana gestione della cosa pubblica.

Coerentemente con quest'analisi, nel "Decalogo per Venezia" trovano ampio spazio temi cari a Venessia.com quali il problema casa e dell'esodo dei residenti, lo stato dell'economia cittadina, i trasporti, il turismo, l'autonomia amministrativa: tutte questioni che, anche grazie al nostro social network, oggi sono al centro del dibattito cittadino dell'opinione pubblica; problemi su cui negli anni abbiamo offerto spunti di discussione, aperto dibattiti, scatenato polemiche, organizzato eventi e manifestazioni.

Questo documento è stato reso pubblico a pochi giorni dalle elezioni amministrative comunali del marzo 2010, in modo da offrire alla comunità veneziana, ai candidati ed alla classe dirigente cittadina, una base di discussione concreta sui principali problemi veneziani, l'indicazione delle priorità da seguire, le possibili soluzioni per offrire a Venezia un futuro degno della sua Storia. Oggi lo riproponiamo.

Questo documento rappresenta anche un monito: Venessia.com vigilerà e interverrà in futuro in coerenza con quanto dichiarato nel presente Decalogo, non risparmiando nessuno, al di là dell'appartenenza politica, sempre seguendo l'amore sincero e disinteressato verso Venezia.

Il Direttivo di Venessia.com

II DECALOGO per Venezia

- 1) **AUTONOMIA AMMINISTRATIVA DELLA CITTÀ LAGUNARE.** Riconoscimento della specificità di Venezia lagunare in quanto Città e non come Centro Storico, con conseguente divisione amministrativa tra Città d'Acqua e Città di Terra, inserite nell'ambito della Città Metropolitana.
 - 2) **STATUTO SPECIALE.** Riconoscimento istituzionale della peculiarità del territorio veneziano e pertanto conferimento di uno Statuto Speciale alla città di Venezia, che preveda ampia autonomia di prelievo e di spesa relativamente alle risorse fiscali riscosse sul proprio territorio.
 - 3) **RESIDENZIALITÀ.** Incentivare il ripopolamento della città tramite una incisiva politica della casa, a favore di chi decide di stabilirsi permanentemente in Laguna sposando lo stile di vita veneziano. La politica dovrà essere rivolta con priorità ai cittadini veneziani, coppie di nuova formazione o anziani, o ex residenti emigrati che intendono tornare in città. Oltre alla politica della casa, per incentivare la ripresa della funzione residenziale di Venezia sono necessari interventi migliorativi in diversi settori, che anche indirettamente impattano sulla qualità della vita e quindi sulla scelta della residenza, in particolare nel settore dei servizi sanitari e sociali. L'obiettivo è il raggiungimento di una soglia minima di abitanti della città storica, non meno di 100.000 abitanti, per recuperare la funzione residenziale, e quindi il ruolo di città, che attualmente pare compromesso.
 - 4) **RILANCIO E DIVERSIFICAZIONE DELL'ECONOMIA.** Rivitalizzare il tessuto economico veneziano, con incentivi e agevolazioni, anche fiscali, alle attività tradizionali veneziane. Questo obiettivo può essere realizzato in modo efficace solo nella prospettiva auspicata di ottenimento di autonomie e competenze speciali, in ragione della specificità di Venezia, che possano derogare alle stringenti normative nazionali ed europee.
 - 5) **TRASPORTI E MOBILITÀ.** Interconnessione rapida e agevole tra i vari punti di Venezia e isole e da queste con la terraferma, con mobilità innovativa nel rispetto del delicato ambiente lagunare.
 - 6) **NUOVA POLITICA DEL TURISMO.** Seri vincoli amministrativi sulla speculazione delle attività turistiche e immobiliari, con politiche di controllo sulle nuove strutture turistiche, incentivazione di un turismo di qualità, controllo dei flussi e tassazione del turismo a favore della città.
 - 7) **PARTECIPAZIONE DIRETTA DEI CITTADINI.** Costituzione di un'Assemblea Civica delle Associazioni Veneziane, con poteri consultivi e propositivi per realizzare una collaborazione fattiva tra società civile e istituzioni elette.
 - 8) **DIFESA DEL PATRIMONIO ARTISTICO, STORICO E DELLE TRADIZIONI.** Tutela dei monumenti, dei luoghi, delle produzioni che costituiscono l'identità storica e tipica di Venezia e della sua laguna.
 - 9) **TUTELA DELL'AMBIENTE LAGUNARE E LOTTA AL MOTO ONDOSI.** Porre come prioritaria la salvaguardia dell'unicità dell'ambiente lagunare rispetto allo sfruttamento economico del territorio.
 - 10) **SICUREZZA E LEGALITÀ.** Serio e finalmente deciso contrasto verso le situazioni di illegalità diffusa della città di Venezia, tramite regole più severe e soprattutto rigida applicazione delle stesse.
-

1) AUTONOMIA AMMINISTRATIVA DELLA CITTÀ LAGUNARE.

Città differenti hanno bisogno ciascuna di una propria amministrazione comunale. In particolar modo Venezia necessita non solo di una revisione della famosa "Legge Speciale" ma di un'"Amministrazione Speciale" in grado di gestirla, con l'obiettivo a medio-termine di costruire una nuova città che non dovrà aver più bisogno di "fondi speciali" dallo Stato centrale ma sarà in grado di produrre da sola i mezzi economici di cui avrà bisogno.

Oltre a Venezia anche Mestre e Marghera hanno il diritto di vedersi riconosciuta la dignità di "città" e non di "frazioni". Queste dovrebbero poi esser opportunamente inserite nel contesto della Città metropolitana di Venezia, una nuova istituzione, prevista dalla Legge, con caratteristiche ideali per garantire alle città componenti autonomia amministrativa coniugata ad un corretto coordinamento per la gestione delle problematiche comuni.

Ma andiamo per ordine:

- Mestre ha sviluppato in questi anni una vera anima identitaria che non attende altro che di esser riconosciuta "istituzionalmente" con la creazione del Comune di Mestre;
- Marghera allo stesso tempo ha tutto per esser considerata un comune autonomo, e non più il sobborgo industriale di Venezia-Mestre.
- Venezia necessita di veder riconosciuta concretamente la tanto citata (da tutti) "specificità" in un'amministrazione autonoma e dedicata ai suoi particolarissimi problemi di città unica al mondo.

Poniamo questo problema al punto 1 del nostro Decalogo, anche se ci rendiamo conto che esso rappresenta la questione più spinosa e, vista la cieca (o interessata) opposizione di aree politiche e affaristiche molto influenti in città, di più difficile soluzione. Ma ciò non toglie che l'errata e caotica composizione dell'attuale Comune di Venezia (territorialmente tra i più grandi d'Italia) è con evidenza sempre più lampante "la madre di tutti i problemi" amministrativi e gestionali di Venezia e della sua terraferma. Si tratta quindi di un obiettivo di medio-lungo termine, ma una battaglia da combattere e un problema fondamentale da risolvere. Perciò lo mettiamo in testa.

L'attuale struttura amministrativa di Venezia, infatti, è all'origine della maggior parte dei problemi della città ed è il difetto di base da cui derivano quasi tutte le nefaste conseguenze che hanno reso la città di Venezia così difficilmente governabile e le sue problematiche più specifiche così complicate da affrontare. Ne consegue che la trasformazione della struttura amministrativa stessa è l'azione di maggior importanza per la soddisfazione delle istanze della sua cittadinanza e per lo stesso futuro di Venezia. Sarà l'intervento radicale su cui costruire una nuova città con nuovi strumenti di governo che la rendano finalmente amministrabile in maniera efficace.

Il Comune di Venezia presenta due realtà territoriali distinte: da una parte la città storica, che comprende Venezia e Isole, dall'altra la terraferma veneziana. Le caratteristiche fisiche, sociali ed economiche della città lagunare necessitano evidentemente di interventi e competenze specifiche, completamente diverse da quelle della terraferma veneziana. Non c'è una sufficiente complementarità tra le due città da suscitare sincero interesse per un cittadino di Mestre ai problemi di Venezia e viceversa. Un unico organo amministrativo votato da elettorati così diversi per esigenze e stili di vita e chiamato a decidere su problemi così lontani difficilmente si dimostrerà efficiente.

La coesistenza di due realtà così differenti e "distanti" in un unico comune ha comportato:

- l'impossibilità di affrontare efficacemente i diversi problemi che affliggono Venezia e la terraferma;
- uno scarso impegno dell'amministrazione comunale nel combattere il problema principale della città lagunare, ovvero il fenomeno dell'esodo, non essendone sufficientemente incentivata dal momento in cui i residenti, trasferendosi in terraferma, rimangono comunque all'interno del Comune; perciò l'esodo di abitanti dalla città storica è stato per troppo tempo considerato erroneamente un "falso problema";
- un impegno dell'amministrazione comunale rivolto soprattutto laddove il bacino elettorale è maggiore, e in questo senso non possiamo non rilevare che due terzi degli elettori sono residenti in terraferma.

Quindi, far amministrare Venezia e la terraferma dagli stessi organi si è rivelato sbagliato e inefficace. Venezia merita un'amministrazione dedicata ai suoi problemi, eletta e giudicata da chi quei problemi li vive, e ciò per gli stessi motivi deve essere riconosciuto alla terraferma veneziana. Tuttavia, siamo anche consci che la questione della separazione amministrativa tra Venezia e terraferma è stata affrontata in sede politica in diverse occasioni. Si sono infatti svolti 4 referendum, con esito negativo o, nel caso dell'ultimo, con il mancato raggiungimento del

quorum necessario per la sua validità. Pur ritenendo che gli esiti negativi siano stati determinati dall'insufficiente informazione in possesso dei veneziani in merito ai vantaggi dell'autonomia amministrativa, sottolineiamo come le motivazioni principali al "no" alla separazione siano riconducibili alle esigenze di coordinamento e di gestione unitaria di alcune problematiche del Comune, come trasporti, infrastrutture, ambiente lagunare. Queste motivazioni sarebbero superate con la costituzione della Città Metropolitana di Venezia, o quantomeno di una unione tra comuni, al fine di poter garantire una gestione unitaria dei principali servizi che hanno carattere appunto metropolitano.

La Città Metropolitana, infatti, può essere costituita in due modalità:

- La Città Metropolitana "De Iure".
- La Città Metropolitana "De Facto".

1 - la Città Metropolitana "de iure", ovvero costituita da una legge.

Nuova opportunità dalla Legge sul federalismo fiscale

Recentemente è stata approvata la normativa (L. 42/2009, delega al Governo per l'attuazione del federalismo fiscale) che disciplina l'istituzione della città metropolitane con riferimento a 9 città italiane tra cui Venezia. Tale ente era peraltro già previsto dalla Costituzione (art. 114) e dal Testo unico degli enti locali. La Legge 42/2009 introduce una disciplina provvisoria, al fine di permetterne l'istituzione in attesa dell'intervento di una legge ordinaria di dettaglio sulle città metropolitane. Inoltre, l'art. 119 della Costituzione e la legge delega sul federalismo, che ne disciplina l'attuazione, prevedono per le città metropolitane, come per gli altri enti territoriali, autonomia finanziaria di entrata e di spesa. La Città Metropolitana è un ente territoriale formato dal comune capoluogo e da altri comuni a esso uniti da contiguità territoriale e da rapporti di stretta integrazione in ordine all'attività economica, ai servizi essenziali, ai caratteri ambientali, alle relazioni sociali e culturali.

La proposta d'istituzione della Città Metropolitana spetta al comune capoluogo congiuntamente alla provincia, ovvero al comune capoluogo o alla provincia, congiuntamente ad almeno il 20 per cento dei comuni della provincia interessata che rappresentino, unitamente al comune capoluogo, almeno il 60 per cento della popolazione.

I contenuti della proposta di istituzione devono essere:

- perimetrazione della Città Metropolitana;
- articolazione comunale della Città Metropolitana;
- proposta di statuto provvisorio della Città Metropolitana.

Fino alla data di insediamento degli organi disciplinati dalla legge ordinaria, è prevista l'istituzione di un'assemblea rappresentativa, denominata «consiglio provvisorio della città metropolitana», composta dai sindaci dei comuni che fanno parte della città metropolitana e dal presidente della provincia.

Le funzioni attribuite alla città metropolitana sono:

- pianificazione territoriale generale e delle reti infrastrutturali;
- strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici;
- promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale.

Città Metropolitana: gestione unitaria e autonomia comunale.

L'istituzione della Città Metropolitana contempla la possibilità di ridefinizione dei confini comunali al suo interno, quindi nel caso specifico di Venezia, potrebbe riaprire la discussione sull'autonomia amministrativa della città lagunare e una più razionale gestione dedicata alla realtà lagunare e alla sua tanto ripetuta e riconosciuta "specificità". A sua volta la terraferma troverebbe indubbi vantaggi nel creare una propria amministrazione comunale rivolta ai suoi particolari problemi e più vicina alle legittime istanze della sua sempre più numerosa popolazione. Le funzioni attribuite al nuovo ente Città Metropolitana potrebbero far venir meno i motivi tecnici che

fin qui sono stati posti come ostacolo alla separazione comunale di Venezia e terraferma. Infatti la città metropolitana permetterebbe di:

- governare separatamente i servizi tipicamente di carattere locale, come l'assistenza sociale, la politica della residenzialità, la regolamentazione dell'offerta turistica e delle attività commerciali, la raccolta dei rifiuti, gli eventi culturali, la difesa dell'artigianato e delle attività tipiche ecc. lasciando a ogni Comune la gestione di tali politiche. Tali servizi devono essere gestiti in relazione a un territorio che presenta caratteristiche fisiche e socio-economiche omogenee, quindi omogenee problematiche e alle quali rispondere con specifiche modalità di erogazione dei servizi;
- governare in maniera unitaria gli aspetti che interessano il territorio lagunare e dell'entroterra limitrofo, dove esistono i principali terminal e nodi infrastrutturali che si rivelano essenziali anche per la Venezia lagunare. Quindi l'ente metropolitano dovrà aver la gestione nei settori dell'ambiente, del territorio, delle infrastrutture, dei trasporti e delle politiche macro-economiche. Il tutto con competenze ben separate da quelle dei Comuni interni al territorio metropolitano, e non sovrapponibili.

Per questi e altri motivi la Città Metropolitana appare il perfetto punto d'equilibrio tra le esigenze di autogoverno che le numerose realtà territoriali componenti l'attuale Comune di Venezia manifestano sempre più chiaramente e quelle di coordinamento e interconnessione tra queste realtà stesse e il territorio circostante per quanto riguarda le questioni d'interesse comune.

Pertanto è auspicabile che l'amministrazione comunale veneziana, in accordo con la Provincia di Venezia e la Regione Veneto, si attivi per sfruttare l'opportunità normativa e istituire una Città Metropolitana di Venezia in base a criteri che assicurino:

una delimitazione territoriale coerente con il dettato di legge, ovvero comprendendo i comuni che risultano maggiormente interconnessi e che necessitano di un governo comune nelle materie affidate al nuovo ente. La Città Metropolitana di Venezia "ideale" dovrebbe essere quindi costituita da tutti quei **comuni che si affacciano sulla laguna di Venezia**, da Jesolo a Chioggia, con Venezia come centro geografico, politico e amministrativo, e da quei **comuni limitrofi che pur non avendo uno sbocco sul mare mantengono con i comuni lagunari stretti rapporti**, interscambi e legami socio-economici, ovvero i comuni della prima cintura urbana di Mestre;

la ridefinizione dei comuni metropolitani, con la **creazione dei comuni autonomi di Venezia, Mestre e Marghera**;

il ruolo centrale di Venezia comune capoluogo, che deve essere tutelato esplicitamente nell'ambito dello statuto della Città Metropolitana, nel quale dovrebbero essere previste norme specifiche per tutelare il ruolo di centro politico ed economico della città storica, puntando al ritorno e alla creazione di sedi di enti e aziende pubblici nella città storica. In tal modo nuove e diverse opportunità di lavoro potrebbero sorgere nella città lagunare, così da superare gradualmente il problema della monocultura turistica e della mancanza di impieghi alternativi.

2 - La Città Metropolitana "de facto", ovvero dei servizi.

Questa è una via probabilmente più breve e agevole, evitando complessi passaggi legislativi e burocratici, per raggiungere una Città Metropolitana non più "istituzionale" ma quantomeno un'entità organizzata simile alla prima nei fatti. In questo caso non sarebbe necessaria l'abolizione della Provincia, né una legge costitutiva, ma una reale volontà di coordinamento tra le città tra loro confinanti in un territorio caratterizzato da elementi comuni (l'acqua, nel caso di tutti i comuni che si affacciano sulla laguna di Venezia) e che vogliono far parte di un sistema integrato per la gestione dei servizi pubblici e della difesa e salvaguardia dell'ambiente. Il che dovrà esser realizzato tramite la costituzione di consorzi.

Una Città Metropolitana consortile quindi, dei servizi, la quale chiaramente non essendo "istituzione" non avrebbe tutte le competenze della Città Metropolitana "De Iure" ma potrebbe agire efficacemente per il mantenimento di quell'interconnessione tra comuni che appare necessaria soprattutto nel campo dei trasporti.

Con la creazione di **consorzi** per la gestione unitaria dei servizi d'interesse comune, sul modello di molti altri comuni e province italiani, si avrebbe un'importante rete gestionale in cui far rientrare oltre ai nuovi comuni autonomi di Venezia, Mestre e Marghera, anche il Cavallino e tutti quei comuni che si affacciano sulla Laguna, più

quelli confinanti e collegati ai comuni lagunari da strette interrelazioni (gli stessi che abbiamo citato per la Città metropolitana "de iure").

Ad esempio Actv diverrebbe un'azienda partecipata dai diversi comuni uniti in consorzio per la sua gestione. Allo stesso modo potrebbe venire rafforzata la copertura inter-comunale dei servizi relativi al rifornimento dell'acqua, alla raccolta e smaltimento dei rifiuti ecc. In più consorzi per gli acquisti relativi ai diversi servizi comunali, come asili nido, strutture di assistenza sociale, ecc. con evidente risparmio sui costi derivanti dal miglior prezzo legato a maggiori quantità acquistate.

2) STATUTO SPECIALE

Venezia e il territorio lagunare presentano delle specificità fisiche, culturali, sociali talmente evidenti che dovrebbero giustificare una più ampia autonomia rispetto a quella attualmente riconosciuta. Dal punto di vista prettamente finanziario e gestionale si ravvisano infatti:

- fabbisogni di spesa ordinaria ben superiori alla dotazione di risorse ordinarie assegnate a Venezia;
- insufficienza e incertezza dei fondi trasferiti per investimenti, in particolare quelli relativi alla Legge speciale.

Per realizzare interventi decisivi per la rinascita della città di Venezia, per lo sviluppo più armonico e diversificato della sua economia, per la ripresa della sua funzione residenziale, per la conservazione del suo enorme patrimonio artistico, architettonico e ambientale, sono quindi necessarie risorse straordinarie, in misura di gran lunga maggiore di quella fin qui ottenuta e con una ampia autonomia gestionale. La risoluzione dei problemi può quindi trovare le sue premesse solo sul riconoscimento di un'autonomia speciale per la città di Venezia che preveda:

- **un'ampia autonomia fiscale**, con il diritto di trattenere nelle finanze locali la quasi totalità delle imposte e tasse riscosse sul relativo territorio, e la facoltà di ampi margini di manovra (aumenti, riduzioni, esenzioni, ecc.) riguardo ai tributi propri a essa assegnati
- **ampie competenze di spesa in diversi settori d'intervento.**

In sostanza, si ritiene debba essere assegnata a Venezia e al suo territorio metropolitano un'autonomia speciale sulla scorta di quelle già presenti in Italia, concesse ad esempio alle province autonome di Trento e Bolzano, sulla base di giustificazioni di tipo territoriale, ambientale, culturale, peculiari di Venezia, della sua laguna e delle località limitrofe. Le ampie autonomie sopra citate possono essere ottenute solo tramite l'approvazione di uno Statuto speciale, atto che necessita di un intervento normativo da parte dello Stato, ma che può e deve essere promosso soprattutto dall'amministrazione locale.

L'ente che avrebbe maggiori opportunità di poter ottenere uno statuto speciale è la Città Metropolitana, di futura auspicabile creazione. Questo poiché le importanti autonomie di entrata e competenze di spesa che verrebbero attribuite a Venezia nel caso di uno statuto speciale, avrebbero effetti ben al di là dei confini comunali. Per esercitare una compiuta autonomia fiscale e gestioni efficaci ed efficienti del territorio (ambiente, infrastrutture, trasporti) e dello sviluppo economico c'è bisogno di una competenza su di un'area sufficientemente vasta. Infine, i casi di statuto speciale con forte autonomia già esistenti in Italia si riferiscono a realtà che corrispondono al minimo a un territorio provinciale (Trento e Bolzano), quindi assimilabile per dimensioni e struttura economica e sociale a quello dell'area metropolitana di Venezia (laguna e comuni limitrofi). Nell'ambito dell'assegnazione dello statuto speciale alla Città Metropolitana, potrebbe essere introdotto un particolare regime di **"zona franca" per la sola città lagunare**, tramite la concessione di particolari privilegi e agevolazioni fiscali per imprese e cittadini residenti.

- ❖ **Questo punto rappresenta la copertura finanziaria per poter realizzare nella misura ottimale la ripresa della città di Venezia sotto i diversi aspetti e tramite i diversi interventi proposti nei precedenti punti del presente documento. Intendiamo quindi specificare che le priorità espresse finora sono sì auspicabili e necessarie, ma che la misura della loro realizzazione dipenderà dalle risorse effettivamente disponibili. D'altra parte ci teniamo a sottolineare che se avessimo dovuto predisporre un documento considerando solo le relativamente esigue risorse attualmente disponibili per il Comune di Venezia, senza promuovere interventi normativi per il loro stabile accrescimento, le proposte sarebbero state di scarso rilievo e di**

scarsa incidenza concreta, e in ogni caso insufficienti per esprimere i nostri obiettivi ideali per la città. Restiamo comunque convinti che il documento rappresenti un tracciato di interventi sul quale è necessario indirizzarsi, ma che anche una loro parziale realizzazione, in proporzione alle risorse via via disponibili, non possa che rappresentare un miglioramento rispetto all'attuale situazione di decadenza.

3) RESIDENZIALITÀ

La città storica di Venezia è scesa dai 175 mila abitanti del 1951 (massimo storico) a neanche 60 mila abitanti di oggi, perdendo due terzi della popolazione. Tuttavia, mentre il calo dei primi anni del dopoguerra poteva considerarsi fisiologico, poiché in quegli anni Venezia era sovra-popolata, il numero di abitanti eccedeva di gran lunga le opportunità lavorative offerte dalla città e la condizione economica dei veneziani era mediamente misera, discorso diverso vale per gli ultimi decenni. In particolare negli anni '70-'80 il fenomeno dello spopolamento è continuato non più a causa dell'impoverimento economico in termini assoluti, ma in seguito all'impoverimento della città in termini di diversificazione delle attività (monocultura turistica) e soprattutto in seguito al caro immobiliare che ha reso conveniente per molti, obbligatorio per molti altri, il trasferimento nella terraferma veneziana.

Lo spopolamento degli ultimi decenni, pertanto, poteva e doveva essere evitato, perché Venezia non era più una città povera, anzi, era e rimane una delle città più ricche del mondo. Tuttavia tale ricchezza, proveniente per la maggior parte dal turismo, doveva essere governata in modo da servire la città, ovvero in modo da ritornare ai cittadini in termini di servizi e di convenienza relativa alla residenza. Era facilmente prevedibile, e molti l'avevano previsto, che la mancata regolazione dell'economia turistica e soprattutto l'assenza di incisive politiche per la casa, avrebbe ridotto Venezia nella condizione di museo a cielo aperto, stadio oramai molto prossimo ad avverarsi.

La politica pubblica di sostegno alla residenza dovrà essere rivolta con priorità ai **cittadini veneziani**, coppie di nuova formazione o anziani, o **ex residenti emigrati che intendono tornare in città**, attribuendo a tali categorie i punteggi extra più elevati nelle graduatorie, diversamente da quanto avvenuto finora.

- ⇒ **Incentivi all'acquisto della prima casa.** Ripresa dei contributi a fondo perduto per l'acquisto della prima casa con vincolo di residenza per un periodo sufficientemente lungo.
- ⇒ **Ristrutturazioni di case pubbliche sfitte.** Nella città storica si assiste a una progressiva riduzione degli abitanti, ma le case sono sempre in numero maggiore, molte di più di 50 anni fa quando gli abitanti erano il triplo. Esistono infatti centinaia di case sfitte, private ma molte anche di proprietà pubblica, che sono sottratte sia al mercato residenziale che turistico. La politica abitativa del Comune non può non tenere conto di questa situazione e deve investire in modo massiccio in ristrutturazione degli immobili pubblici e loro assegnazione ad affitti calmierati a residenti o vendita a prezzo agevolato a nuovi residenti. Tali interventi di spesa avrebbero peraltro, oltre che uno scopo di agevolazione ai privati, un grande scopo pubblico, contribuendo a rivalutare il patrimonio storico e architettonico e quindi la città storica di Venezia.
- ⇒ **Costruzione di nuovi alloggi.** Procedere definitivamente alla costruzione di alloggi pubblici o privati, con vincolo di assegnazione o vendita a fini residenziali, nelle aree dismesse o degradate, come ad esempio aree di S. Elena, cantieri Actv in corso di dismissione, area Italgas a San Francesco della Vigna, area Ex Umberto I a Sant'Alvise, Giudecca, ecc.
- ⇒ **Mantenimento di un ospedale efficiente nella città storica.** Oltre alla politica della casa, per incentivare la ripresa della funzione residenziale di Venezia sono necessari interventi in diversi campi, che anche indirettamente impattano sulla qualità della vita e quindi sulla scelta della residenza. Uno degli aspetti più importanti è rappresentato dai servizi sanitari e sociali e, nell'ambito di questi, vogliamo porre l'attenzione sulla questione dell'ospedale. Dopo la realizzazione del nuovo ospedale all'Angelo a Zelarino, stiamo infatti assistendo al progressivo smantellamento dell'ospedale SS. Giovanni e Paolo (ospedale civile), smantellamento peraltro già iniziato in tempi precedenti. Tuttavia è evidente che la collocazione del nuovo ospedale fuori Mestre non può sostituire la presenza di un ospedale in laguna dedicato ai veneziani e a 20 milioni di visitatori: attualmente le modalità e i tempi per il raggiungimento dell'ospedale all'Angelo sono infatti inaccettabili per i residenti in laguna e per i turisti che ne avessero bisogno. Peraltro, anche in prospettiva di un miglioramento dei collegamenti, esso non potrà mai essere tale da annullare la considerevole distanza e gli inevitabili cambi di mezzi di trasporto, che continuerebbero a comportare comunque notevoli disagi ai veneziani. Pertanto è

assolutamente necessario mantenere un ospedale moderno ed efficiente nella città lagunare, e a questo fine è possibile procedere in due direzioni:

- mantenere, o meglio, ricostituire i servizi dell'attuale ospedale civile, procedendo inoltre a radicali ristrutturazioni ai locali e agli impianti che si presentano in molti casi fatiscenti e comunque inadeguati per un ospedale moderno e "civile".
- oppure, dal punto di vista dell'efficienza, potrebbe esser più conveniente **individuare una nuova area nella città storica, dove costruire ex-novo un ospedale che rispetti i parametri moderni.**

4) RILANCIO E DIVERSIFICAZIONE DELL'ECONOMIA

La monocultura turistica, con la progressiva perdita di diversificazione dell'economia cittadina, e quindi della domanda di lavoro, ha contribuito ad accentuare la fuga di residenti dalla città lagunare e a ridurre la qualità della vita dei residenti rimasti. A Venezia infatti iniziano a mancare anche quei servizi pubblici essenziali e quelle attività commerciali "di vicinato" che sono fondamentali per mantenere possibile la residenza nella città lagunare.

⇒ **Blocco all'apertura di nuove attività ricettive.**

⇒ **Tetto all'ammontare degli affitti dei fondi commerciali.** Creazione di una tabella dei massimali per i canoni d'affitto.

⇒ **Blocco delle destinazioni d'uso,** con moratoria di almeno 10 anni. Laddove chiude un negozio artigianale o commerciale di vicinato è necessario imporre il vincolo di apertura di una attività analoga.

⇒ **Forti incentivi e sgravi fiscali alle attività artigianali e commerciali di vicinato** che già operano o che si costituiscono nella città storica.

⇒ **Sviluppo di economie alternative al turismo, economie del mare.** Tali economie sono caratterizzate da ridotto impatto ambientale e da alta densità di lavoro, considerato l'elevato indotto che possono produrre. I pilastri di questa politica devono essere:

- **riconversione dell'Arsenale** alla sua vocazione originaria, ovvero legata la mare, opportunamente dimensionata in modo compatibile con le strutture antiche, che possa produrre nuove tecnologie (centri di ricerca), cantieristica di altissimo livello e di nicchia. Il tutto dovrà trarre vantaggio dall'istituzione di una nuova grande "Università del Mare";
- nuove aree per lo **sviluppo della cantieristica minore;**
- creazione di nuove **darsene yacht** di media-grande dimensione, utilizzando parti di isole lagunari ora parzialmente o completamente abbandonate, come ad esempio l'Isola della Certosa, delle Vignole e comunque sempre nei pressi delle bocche di porto;
- **riorganizzazione del sistema portuale,** che preveda la zona marittima della città storica adibita a terminal per traghetti e aliscafi con destinazioni località dell'Adriatico; lo spostamento e lo sviluppo del traffico crocieristico e commerciale a Porto Marghera che punti così a essere il riferimento portuale dell'intero Nord-Est grazie al suo attrezzato interland e contemporanea conversione delle produzioni chimiche industriali in altre eco-compatibili.
- **incentivazione delle attività tradizionali** legate proprio alla storia della città d'acqua come squerarioli, remeri, tappezzieri, fabbri, fonditori, ecc.
- **costituzione "Cittadella della Nautica"** in gronda lagunare (area Marghera o S.Giuliano) o in una delle isole della laguna per tutte quelle attività della cosiddetta cantieristica minore oggi in palese sofferenza per la localizzazione delle loro attività.

In particolare:

- chiave di volta del progetto di Economia del Mare dovrà essere l'attivazione dell'area strategica dell' "Arsenale". Eccezionale volano economico (altro che museo o peggio ancora albergo!), potrebbe diventare la "fucina" delle future classi dirigenti in grado di attivare possibili new economy veneziane. La nostra idea è in buona sostanza quella di costituire in questi trentatré ettari un Centro d'Eccellenza multi-disciplinare del "Mare", così composto:

- Distretto Universitario, riutilizzando l'attuale sede del Museo Navale, perfettamente adatta, all'insediamento dell'Università del Mare con tutte le facoltà del settore.
- Distretto Scientifico, piattaforma tecnologica per la ricerca scientifica avanzata nel settore marino e della "green economy" indirizzata al "Mare" (energie rinnovabili ricavate da onde, correnti, maree, alghe).
- Distretto Sportivo, nella considerazione della notevole concentrazione del mondo giovanile che verrebbe a costituirsi. Dedicato a tutte le discipline che hanno a che fare con l'acqua.
- Distretto Culturale, Museo del Mare (archeologia umida, navale veneziano, biblioteca dello Stato da Mar, ecc.)
- Distretto Professionale, area specifica, per l'insediamento degli Istituti Nazionali per il Mare (Studi Alte Strategie Militari della Marina Italiana e l'Istituto Statale).
- Distretto Industriale navale, base logistica operativa per la manutenzione del Mose, e marittima lagunare (barene, manutenzione dei Canali di navigazione e quelli interni la Città).
- Distretto Artigianale, la presenza di spazi da destinare alla cantieristica di nicchia, è fondamentale non perdere le conoscenze delle arti costruttive delle imbarcazioni tipiche veneziane, gondole comprese.

5) TRASPORTI E MOBILITA'

Il trasporto in una città d'acqua come Venezia rappresenta uno dei problemi maggiori. Diversamente da un tempo, quando l'elemento acqua rappresentava una via di trasporto veloce ed efficiente relativamente ad altre, nel corso del secolo scorso la collocazione lagunare di Venezia ha rappresentato un handicap rispetto allo sviluppo di forme di trasporto più veloci, capillari ed economiche. Inoltre, negli ultimi decenni, con la crescita esponenziale delle presenze turistiche, i trasporti veneziani hanno conosciuto i primi seri problemi di congestione, con gravi scomodità per i residenti negli spostamenti lungo i tratti più frequentati e produzione abnorme di moto ondoso.

- ⇒ **Risolvere l'annoso problema della convivenza tra flussi turistici e spostamenti di residenti nell'utilizzo dei trasporti pubblici.** L'errore della "linea 3" è stato concettuale: per diminuire l'affollamento turistico sui vaporetti frequentati da veneziani si è pensato di creare una linea solo per residenti. Sbagliato. Per diminuire la pressione turistica sui mezzi di trasporto bisogna fare esattamente l'opposto: creare linee solo per turisti. Si istituiscano anche a Venezia le linee "hop on – hop off", a propulsione elettrica, presenti in tutte le città turistiche d'Europa, che consistono in mezzi a due piani nei quali vengono forniti una mappa della città e strumenti audio che, in prossimità di ogni punto di particolare interesse, danno relative informazioni storiche, artistiche e ad ogni fermata le indicazioni stradali per i siti da lì raggiungibili. Sono necessarie due linee, che dovranno percorrere il Canal Grande e il Canale della Giudecca.
- ⇒ **Istituire comode e fruibili linee interne**, che colleghino i diversi punti della città storica a Piazzale Roma, Stazione ferroviaria e aeroporto. Tali linee sono infatti oggi insufficienti, perché operative in limitate fasce orarie e con una distribuzione poco capillare, che lascia non servite ampie zone della città storica.
- ⇒ **Connessione con la terraferma – tram - sfmr.** Questi mezzi di trasporto devono arrivare sino alla città storica, così come previsto nel tracciato del progetto originario che prevedeva il capolinea a Santa Marta.
- ⇒ **Connessione veloce della città storica alle isole e alla terraferma - hovercraft.** Prevedere la possibilità per alcune tratte di servizi di trasporto eccezionali e veloci, hovercraft, che colleghino la città storica alle isole e alla terraferma, risolvendo così la proverbiale lentezza di Venezia, a volte incompatibile con le

esigenze della vita moderna, nel pieno rispetto dell'ambiente lagunare (tale mezzo di trasporto non provoca infatti moto ondoso).

- ⇒ **Interscambio merci.** Semplificazione ed ottimizzazione dei trasporti con centri destinati a concentrare le merci e a stocarle per consentire la distribuzione ad ogni specifico quartiere evitando i giri a vuoto a imbarcazioni praticamente scariche.
- ⇒ **Terminal Turistici in terraferma.** A Fusina, San Giuliano, Tessera, Punta Sabbioni, Chioggia lasciando Piazzale Roma all'utilizzo dei soli residenti e di quanti operano in città. Gli accessi nella città lagunare, accoglienti ed attrezzati, dovranno essere posti in maniera da evitare al massimo il transito dei mezzi acquei di collegamento nel Bacino di San Marco. Da ciò pontili di sbarco rispettivamente alle Zattere, a S. Alvisè, alle Fondamenta Nuove, a S. Pietro di Castello e a Sant'Elena.

6) NUOVA POLITICA DEL TURISMO

Seri vincoli amministrativi sulla speculazione delle attività turistiche e immobiliari, con politiche di controllo sulle nuove strutture turistiche, incentivazione di un turismo di qualità, controllo dei flussi e tassazione del turismo a favore della città.

È necessario ripensare il sistema turistico che gravita su Venezia tenendo conto da una parte dell'indotto economico che coinvolge, oltre all'intero ambito lagunare, il territorio provinciale, quello regionale e che ha un forte riflesso a livello nazionale e, dall'altra, delle esigenze sociali e residenziali di una città fragile come Venezia. Ripensare il sistema turismo significa che tutti gli attori che vi partecipano, dall'imprenditoria privata alla pubblica amministrazione, devono riformare il proprio approccio lavorativo, operando in sinergia e coordinamento.

Una gestione dissennata del turismo, o sarebbe meglio dire la sua "non-gestione", ha creato dei costi sociali, dall'aumento dei prezzi delle abitazioni all'affollamento nei mezzi pubblici passando per tutta una serie di piccolissimi disagi, che oggi ricadono su tutti i residenti, mentre i benefici più che "sociali" sono appannaggio di pochi. Questi squilibri vengono vissuti dalla popolazione residente con sempre maggior insofferenza; il cittadino si sente, a torto o a ragione, relegato a un ruolo marginale nel contesto urbano in cui il protagonista gli appare oggi il turista. La causa di tutto ciò, è bene sottolinearlo, non è "il turismo", ma la sua mala-gestione. Il rischio è un deterioramento nel rapporto tra turismo e residenzialità, che invece deve essere armonico e basato su un'economia turistica al servizio della città e non il contrario.

La "questione" da risolvere quindi sarà fin da subito cercare di invertire il rapporto costi sociali – benefici sociali che in questo momento vede la cittadinanza veneziana in posizione di svantaggio, per rendere il turismo quella straordinaria risorsa economica produttrice di benessere diffuso che dovrebbe essere, ma che ancora non è.

Sono quindi necessari seri controlli e vigilanza sulle pratiche e sulle procedure autorizzate, severi vincoli amministrativi sulla speculazione delle attività turistiche e immobiliari, con adeguate politiche di controllo sulle nuove strutture turistiche, promozione e incentivazione di un turismo di qualità, controllo e razionalizzazione dei flussi e la possibilità di una tassazione del turismo a favore della città. Sono altresì necessarie politiche di sviluppo e innovazione che puntino sulle sinergie tra pubblico e privato atte a promuovere formazione e marketing in un'ottica di rete collaborativa e di rinnovamento professionale di tutto il settore. L'obiettivo è il riordino e il miglioramento delle funzionalità operative nella gestione della macchina economica turistica tramite Assessori e professionisti specializzati nel settore, l'istituzione di robusti "paletti" amministrativi per proteggere la città dal dissennato sfruttamento turistico e immobiliare partendo da un'immediata politica di contenimento dell'apertura di nuove strutture turistiche e da un controllo ferreo delle locazioni commerciali.

- ⇒ **Moratoria** di 10 anni alle nuove aperture di strutture ricettive e commerciali turistiche (vedi punto 4 "Rilancio dell'economia"). Negli ultimi 20 anni il numero dei posti letto nell'offerta turistica è aumentato a dismisura; si è talmente ecceduto in questo trend da ridurre l'intero settore in una crisi senza precedenti. In più la conversione massiccia di immobili residenziali in alberghi, affittacamere, Bed & Breakfast, residenze d'epoca e quant'altro, ha aumentato significativamente il sempre più preoccupante fenomeno dell'esodo di abitanti dalla città storica alla terraferma. Il tessuto commerciale cittadino è stato enormemente "drogato" dall'apertura di un numero eccessivo di attività legate al turismo, ma orientate a una forma di speculazione selvaggia, con scarso contenuto professionale e con ridotto valore aggiunto per la città.

- ⇒ **Formazione e innovazione.** Istituire organismi collegiali tra amministrazione pubblica e associazioni di categoria con l'obiettivo di sviluppare formazione, innovazione e progetti per un turismo sostenibile e compatibile con il territorio veneziano, organismo che deve coinvolgere professionisti del settore pubblico e rappresentanti delle associazioni di categoria. Tale organismo dovrà avere come compito quello di sviluppare, con l'accesso a relativi finanziamenti europei, nuove strategie di promozione turistica, processi formativi per gli addetti al settore e possibilità di partecipazione del comparto ad attività sociali di rilievo civico. Studiare la formazione e l'istituzione di un nuovo corpo di pubblico servizio comunale con compiti di informazione e controllo dei flussi turistici, che provveda all'installazione in tutta la città di punti informativi, sia telematici che muniti di personale, che oltre a fornire indicazioni, vendano la mappa turistica "ufficiale" a basso costo con indicati non solo i punti d'interesse, ma anche tutte le informazioni utili (ubicazione di farmacie, ospedale, vigili urbani, centrale di polizia, carabinieri, numeri utili, ecc.), che promuovano la Venice Card, il ticket per il vaporetto turistico "hop on – hop off" (vedi punto 5 "Trasporti") e varie iniziative culturali e tradizionali.
- ⇒ **Tassa di scopo.** Valutare la fattibilità e le modalità di riscossione e spesa di una tassa di scopo che contribuisca al miglioramento del sistema turistico e ne mitighi l'impatto sulla città. È necessario controllare e limitare il turismo cosiddetto "mordi e fuggi", quello di giornata, e quindi prevedere una forma di contributo (sempre tramite una sorta di Venice Card che dia la possibilità di accedere ai vari servizi, quali trasporti, musei, toilette, informazioni, ecc.) allo scopo di coprire, ad esempio, le spese di manutenzione e pulizia della città, in modo tale da far contribuire anche il turista giornaliero alla copertura dei maggiori costi dovuti a questa tipologia di visitatori per altro fornendogli uno strumento utile. Quest' obolo, a scanso di equivoci, andrebbe chiamato né "ticket" né "tassa" ma "Contributo per Venezia".
- ⇒ **Riqualificazione del turismo.** Puntare ad un turismo di più alto livello qualitativo e soprattutto di più lunga permanenza, sviluppando al massimo le attività congressuali, le mostre di richiamo mondiale (da quando Palazzo Grassi ha cambiato proprietà non ne esistono più), i tornei internazionali di golf al Lido e in un altro *green* da costruire sulla gronda lagunare, puntare a un turismo del mare con maggiori approdi per gli yacht e nuove darsene per barche a vela. Oltre a questo, tornare a puntare sul Lido come volano per il rilancio dell'economia turistica dell'intera città, con la creazione di centri-benessere aperti tutto l'anno nei tratti di spiaggia libera, miglior sfruttamento, come si è già detto, dei campi da golf, oggi sottoutilizzati, da inserire nei circuiti di importanti tornei internazionali, creazione di una rete di "Ittiturismi" (agriturismi del mare) con Pellestrina, un settore, quello agriturismo legato al mare, che in altre parti d'Italia sta portando a dei risultati economici straordinari.

7) PARTECIPAZIONE DIRETTA DEI CITTADINI

Venessia.com propone e auspica che ci sia in futuro una maggior vicinanza tra i cittadini e la classe politica al governo della città.

Negli ultimi anni abbiamo assistito a una progressiva "spaccatura" per quanto riguarda i rapporti tra cittadino e chi amministra la cosa pubblica. Troppi sono stati i progetti "piovuti dall'alto" e sui quali il cittadino non ha potuto esprimere un parere, un'opinione. Certo il cittadino-elettore esprime la propria opinione col voto, ma nei 5 anni, tra un appuntamento elettorale e l'altro, gli eventi, gli accadimenti e le decisioni che costituiscono l'agire politico della giunta sono molteplici e il voto espresso dal cittadino anni prima non sempre viene rispettato. Molte volte i residenti vorrebbero poter dire di più e più spesso di quanto non esprimano al momento del voto.

Proponiamo quindi la creazione di un'**Assemblea delle Associazioni Veneziane**, una Consulta come esiste oggi ad esempio per l'ambiente, con due membri per associazione nominati dal Sindaco e proposti dalle Associazioni stesse. Questo organo "a costo zero" dovrà essere di stimolo, ma soprattutto d'aiuto, al Consiglio Comunale e alla Giunta, nei confronti della quale dovrà svolgere una funzione di controllo democratico e di proposta. L'Assemblea dovrà riunirsi periodicamente con un rappresentante del Sindaco e con il presidente del Consiglio Comunale per fornire pareri, proposte, osservazioni.

L'Assemblea dovrà quindi essere dotata di poteri consultivi e avere il diritto di partecipazione alle discussioni su questioni legate al governo della città, ovviamente senza diritto di voto. I cittadini riuniti nell'Assemblea dovranno poter esprimere le proprie istanze ai referenti della Giunta Comunale, con gradito intervento periodico del Signor Sindaco in persona. Questa proposta vuole essere un'opportunità per la classe politica per un "riavvicinamento" alla cittadinanza e altresì consentire alla Giunta Comunale di operare nella più assoluta trasparenza e al servizio del cittadino.

L'Assemblea delle Associazioni potrà essere sottoscritta dalle associazioni iscritte regolarmente ad un apposito "Albo". Si intende considerare le associazioni che operano nel campo della politica, del sociale e della cultura.

8) DIFESA DEL PATRIMONIO ARTISTICO, STORICO E DELLE TRADIZIONI

⇒ **Promozione della produzione culturale a Venezia, di istituzioni, associazioni e singoli privati che producono ciclicamente arte e cultura e in molti casi la esportano a livello mondiale.**

Siamo favorevoli all'idea di Venezia fucina attiva e innovativa di cultura rispetto a quella di Venezia come vetrina della cultura privata. Una differenza che può essere simboleggiata da quella tra il passato impegno degli Agnelli che ha portato il nome di Venezia nel mondo attraverso mostre che hanno fatto la storia museale (I Greci, I Fenici, Salvador Dalì) e l'attuale attività di Pinault che sta utilizzando luoghi pubblici per esporre la propria collezione privata in violazione degli accordi presi con le istituzioni.

⇒ **Difesa e promozione delle tradizioni**

Il patrimonio culturale di una città è formato in modo significativo dalle sue tradizioni che ne determinano l'assoluta originalità. Le tradizioni sono un insieme di usi e costumi che si sono affermati e consolidati nella storia di una popolazione e riguardano non solo ambiti prettamente culturali, ma anche quelli legati alla vita comune delle persone, come alcuni mestieri e alcune tradizioni costruttive e lavorative che devono oggi essere considerate come parte del patrimonio culturale della città, e in tal senso vanno tutelate e favorite.

Le attività tradizionali veneziane oggi vivono un momento economico difficile, che spesso ne minaccia l'esistenza. Sono sfavorite dagli alti costi produttivi e logistici di Venezia, dalla concorrenza di lavorazioni moderne meno costose, dalla mancanza di efficaci politiche consortili di promozione, dal non riscontro di un mercato qualificato e spesso dall'assenza di una visione imprenditoriale più ampia.

Numerosi problemi colpiscono diverse attività come il Vetro di Murano, il Merletto di Burano e gli artigiani storici veneziani. Un investimento pubblico in formazione, promozione internazionale e facilitazioni logistiche, unito ad una detassazione verso queste attività sarebbe auspicabile.

⇒ **Tutela dei beni artistici e architettonici Veneziani**

Siamo particolarmente allarmati dalla gestione dei lavori pubblici a Venezia che in alcuni casi ben documentati ha depauperato l'arredo urbano in modo irreversibile. Ci riferiamo in particolar modo alla manutenzione del selciato urbano che in alcune zone ha portato alla sparizione totale dell'originale selciato dei "masegni", arbitrariamente sostituito da copie povere. Ci sono casi che riguardano anche vere da pozzo, fontane e altri manufatti originali spariti a seguito di lavori pubblici.

Su questo lamentiamo una manifesta inadeguatezza da parte di Sovrintendenza e Insula S.p.A., che da anni conoscono il problema ma non lo hanno risolto. Auspichiamo:

- 1) un'accurata indagine della Magistratura per determinare i responsabili e la destinazione di queste sparizioni;
- 2) un costante controllo del Comune sui lavori pubblici più importanti;
- 3) una sottoscrizione vincolante da parte delle imprese che operano su Venezia di un regolamento sullo svolgimento dei lavori privati a Venezia su beni artistici e architettonici, che non permetta quanto sopra descritto.

Sempre sul tema della tutela dei beni artistici lamentiamo la grave piaga dei *writers*, che negli ultimi anni hanno deturpato la città e diversi luoghi di assoluto pregio artistico.

A questo riguardo proponiamo che:

- 1) le Forze dell'Ordine intraprendano un'azione di controllo e investigazione su tale fenomeno;
 - 2) vengano messe sotto videosorveglianza le aree di pregio a rischio (es. Ponte di Rialto, Scuola di San Rocco, Scuola di San Giovanni Evangelista).
 - 3) a fronte di questo impegno di controllo e investigazione, i privati, le categorie economiche e le istituzioni si impegnino a ripulire i propri spazi di competenza dalle scritte dei *writers*.
-

⇒ **Promozione della storia e dell'identità di Venezia presso la cittadinanza e in particolare nelle scuole**

Attraverso la nuova riforma scolastica, favorire l'inserimento della storia di Venezia nell'attività curricolare o extracurricolare. Un insegnamento svolto possibilmente al di fuori delle aule scolastiche, nei musei e nei luoghi storici della città che devono essere aperti ai cittadini e agli scolari.

⇒ **Produzione teatrale**

Impegno per favorire la nascita e il lavoro delle compagnie teatrali locali (manca una compagna stabile goldoniana, che sappia proporre a Venezia e nel mondo un repertorio veneziano) dando loro gestione di spazi al momento poco utilizzati (Malibran, Rossini, Teatro la Giudecca, ecc.).

9) TUTELA DELL'AMBIENTE LAGUNARE E LOTTA AL MOTO ONDOSO

Il panorama drammatico che abbiamo all'orizzonte, segnalato in più occasioni internazionali, dovuto ai cambiamenti climatici mondiali e associato al trend fisiologico della subsidenza dell'area lagunare (meno 300 cm in 20 secoli), evidenzia gravissime incognite. Un seminario di studio, su tali argomenti è necessario e urgente, anche per individuarne le strategie future da intraprendere per una difesa efficace del nostro territorio.

Ambiente lagunare

⇒ **Commissione di Studio per un Piano di Riqualificazione Ambientale della laguna e della gronda lagunare.**

Commissione di studio composta da Regione, Comuni, Magistrato alle Acque, Università, Unesco, CNR, Museo di Storia Naturale, Parco della Laguna, che realizzi il progetto di riequilibrio ambientale, fisico, morfologico e idraulico prescritto dalle leggi speciali fin dal 1973:

- a. indagine delle cause del grave degrado, difesa, salvaguardia e ricostituzione della morfologia lagunare "Barene e Velme", con particolare attenzione alle metodologie che si andranno ad applicare e con l'obiettivo di ripristinare l'ecosistema nella sua totalità;
- b. la difesa del litorali;
- c. gli indirizzi politici-sociali per il ripristino sociale delle isole minori e dei forti;
- d. la riorganizzazione delle valli da pesca della laguna veneta;
- e. colmare le fosse, innalzando i fondali alle bocche di porto.

⇒ **Ripristino dell'antico argine "San Marco"** quale protezione della laguna sud dal versamento di sostanze inquinanti provenienti dal dilavamento del bacino scolante delle aree chimico industriali.

⇒ **Protezione ai lati del Canale dei Petroli** con semplici burghe contro la costante erosione delle barene circostanti e per una minore escavazione del Canale stesso, per impedirne il continuo smottamento contro la costante erosione delle barene circostanti e lo sprofondamento della laguna centrale.

⇒ **Interdizione del traffico navale (in particolare per le grandi unità) nel fragilissimo Bacino San Marco e Canale della Giudecca:**

- a. per le notevoli insidie durante il percorso navale, ovvero pericolo di guasti ai macchinari, errori di manovra, o altri accadimenti eccezionali ma pur sempre possibili.
- b. per il notevole inquinamento aereo (polveri sottili), acustico, elettromagnetico (i generatori per la produzione di energia sono sempre accesi anche quando la nave è alla fonda e sono sostenuti generalmente da combustibile ad alto-medio tasso di zolfo oltre all'utilizzo sconsigliato dei radar).

Consigliamo l'attivazione di un nuovo porto più vicino al mare: considerare l'opzione porto San Leonardo, terza cassa di colmata (5 km dalla bocca di Malamocco e non 20 km come quello di Porto Marghera). Meno percorso navale dal mare alla terraferma significa meno scempio e alterazioni dell'ecosistema lagunare.

- ⇒ **Spostamento dell'attuale pipe-line (oleodotto) da Porto San Leonardo direttamente fuori dalla laguna, in mare aperto** per interdire definitivamente il traffico navale petrolifero in laguna, come previsto d'altronde dalla Legge Speciale.

Inquinamento dell'aria

I maggiori problemi da affrontare urgentemente sono lo sgretolamento del mattone e della pietra d'Istria per l'effetto della salsedine marina e della solfatazione aerea (associazione degli scarichi gassosi prodotti da motori di imbarcazioni e navi da crociera all'umidità nell'aria) e i pericolosissimi gas quali fosgene e cloro prodotti a Porto Marghera.

- ⇒ **Riconversione graduale dell'area di gronda dalla chimica industriale inquinante.**
- ⇒ **Piano di rottamazione e percorso obbligatorio per l'uso di motorizzazioni ibride (diesel-elettriche)** per ottimizzare i consumi e abbattere gli inquinamenti fino ad arrivare all'impiego previsto dell'idrogeno per la mobilità pubblica.

Moto ondoso

Il moto ondoso provoca la sistematica aggressione dell'acqua (onde e pressione d'urto), che scava nelle fondamenta di case e palazzi, provocando gravissime erosioni. Ciò è dovuto all'inarrestabile ed enorme quantità di mezzi in navigazione, in funzione di questo turismo di "massa" (caso emblematico il Palazzo Ca' Foscari, salvato dal crollo per miracolo).

- ⇒ **Istituire un'unica Autorità sulla Laguna**, per il raccordo tra tutti i Comuni della gronda lagunare e che produca un'unica normativa, sintetica, chiara e di facile comprensione.
 - ⇒ **Coordinare le varie forze dell'ordine presenti nel territorio** destinate al controllo del traffico acqueo (Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia Regionale, Polizia Provinciale, Polizia Comunale, Guardia Costiera-Capitaneria di Porto, Guardie Volontarie Civiche - anche in borghese), per un efficace contrasto alla lotta contro il "moto ondoso".
 - ⇒ **Istituire nei punti nodali più trafficati della Città e laguna delle stazioni per la ripresa televisiva** con annessi strumenti di rilevamento velocità e telecamere a inseguimento, direttamente collegate a una o più Centrali Operative coordinando il sistema ARGOS del Comune con quello HYDRA dell'Autorità Portuale.
 - ⇒ **Proteggere le rive dei canali maggiormente trafficati** attraverso difese adeguate come l'utilizzo di difese galleggianti (pontili) parallele alla costa, nei canali più larghi, ottenendo così la protezione e la contemporanea disponibilità di posti barca.
 - ⇒ **Promuovere l'attivazione di nuovi sistemi veloci di navigazione hovercraft e similari.**
 - ⇒ **Limiti all'attraversamento della Città ai taxi a uso turistico.**
 - ⇒ **Obbligo di limitazione velocità per qualsiasi imbarcazione in laguna in 8-10 km orari** (esclusi i mezzi di utilità pubblica e alcuni canali di scorrimento veloce: es. Canale dei Petroli, Allacciante, Bocche di Porto). Inoltre si suggerisce, trovandoci in presenza di canali ibridi (marittimi - lagunari - comunali) di utilizzare, almeno su quelli marittimi la doppia segnaletica: nodi - km/h.
 - ⇒ **Disporre la diminuzione del limite di velocità in presenza di acque alte** (80-100 cm) e interdizione nel caso di maree superiori (tranne per i servizi pubblici essenziali e di emergenza).
 - ⇒ **Libera navigazione nei canali interagenti con l'Idrovia Litoranea Veneta e sue diramazioni** (sempre nel rispetto del limite di velocità).
 - ⇒ **Istituire nelle vicinanze delle bocche di porto adeguati porticcioli per barche d'altura al fine di limitarne l'attraversamento della laguna** oltrechè effettuare un servizio informativo le imbarcazioni in transito.
-

⇒ **Piano di rottamazione dei mezzi obsoleti, incentivazioni ai mezzi di navigazione innovativi:**

- a. con carena tipo "antionda" a basso impatto e utilizzo delle soluzioni già collaudate in altri paesi;
- b. motori antinquinamento (privilegiare sistemi elettrici – celle solari – idrogeno – G.P.L. – metano e utilizzo delle soluzioni già collaudate in altri paesi);
- c. circolazione nei canali interni e nel Canal Grande esclusivamente a mezzi di navigazione con trazione elettrica o gpl e a bassa velocità.

⇒ **Promuovere un programma di iniziative culturali ed educative delle varie problematiche sulla navigazione e ambiente lagunare attraverso la distribuzione di depliant informativi nelle Scuole e Istituti del Comune di Venezia.**

10) SICUREZZA E LEGALITÀ

Tenendo conto della specificità e della fragilità del tessuto urbano della città di Venezia una politica rigorosa di controllo del territorio che ne garantisca la sicurezza, vista anche la povertà di risorse e di personale impiegato, non può che attuarsi attraverso la tecnologia e quindi l'estensione e il coordinamento di un circuito di video sorveglianza dislocato nei punti critici di maggior afflusso e concentrazione della città. È d'altra parte da incrementare e sviluppare un serio contrasto verso le situazioni di illegalità diffusa della città di Venezia, tramite regole più severe e soprattutto una rigida applicazione delle stesse nel controllo del commercio abusivo e di tutte le forme di illegalità purtroppo diffuse anche nell'economia turistica cittadina.

Sicurezza

L'incremento di telecamere di sorveglianza nelle zone critiche della città risponde all'esigenza di un controllo capillare e costante nelle zone più frequentate, anche per quanto riguarda la navigazione, soprattutto nelle ore notturne: San Marco, Rialto, Santa Margherita, Santa Lucia, Piazzale Roma. Il coordinamento di un sistema integrato di video sorveglianza capillare può essere un'opportunità da sviluppare anche per il controllo dei flussi in occasioni di feste tradizionali quali Carnevale e Redentore nonché nella vigilanza di zone cittadine abitualmente frequentate da venditori abusivi.

Legalità

La legalità va intesa come severo rispetto delle norme e dei regolamenti comunali in tutti gli aspetti che investono la quotidianità, a partire dal rigore nel controllo delle occupazioni del suolo pubblico nel commercio cittadino fino al rispetto del decoro dei monumenti e degli edifici pubblici e storici. Un cenno particolare va rivolto all'eliminazione totale del commercio itinerante abusivo, all'accattonaggio di strada e alla vendita e diffusione di prodotti illegali e contraffatti.

Senso civico

Il concetto di legalità si accompagna inevitabilmente a un profondo ripensamento del tema dell'educazione civica cui purtroppo abbiamo dovuto lamentare la mancanza in questi ultimi decenni: dall'abitudine all'abbandono dei rifiuti fuori luogo e orario, al mancato rispetto delle norme relative agli orari dei pubblici esercizi, dalle licenze alterate fino agli abusivismi più diversi. Una seria politica di educazione civica è l'unica possibilità di ricostituire un tessuto sociale sano e coeso.
