



DECALOGO 2.0



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.

Il presente documento è stato reso pubblico per la prima volta 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. Continuiamo a riproporlo oggi in una versione aggiornata e molto più sintetica che nel passato (ma l'impianto rimane quello del documento originale del 2010) sperando possa essere ancora utile alla sensibilizzazione della cittadinanza e degli attuali e futuri amministratori in merito ai temi in esso trattati. Il documento contiene anche un monito: **Venessia.com vigilerà e interverrà** in futuro coerentemente con quanto espresso nel presente Decalogo, confrontandoci con tutti, aldilà dell'appartenenza politica, sempre ispirata dall'amore sincero e disinteressato verso Venezia.

Venessia.com 2020

1. STATUTO SPECIALE E CITTÀ METROPOLITANA

– **Riconoscimento istituzionale della peculiarità del territorio veneziano** e pertanto conferimento di uno **Statuto Speciale alla città di Venezia e alla sua Laguna** (compresa la gronda lagunare), che dia maggiori competenze sul territorio e preveda autonomia di prelievo e di spesa relativamente alle risorse fiscali riscosse sul proprio territorio.

Risorse che andrebbero trattenute in gran parte con il riconoscimento della possibilità di autonoma manovra sulla leva fiscale, con defiscalizzazioni per i settori strategici da rilanciare o da insediare, aiuti per i residenti per combatterne l'esodo, imposte apposite temporanee per finanziare restauri, ricostruzioni, risanamenti, prestiti a giovani coppie, a nuovi imprenditori.

Quindi non tanto di una aleatoria Legge Speciale ha bisogno Venezia, che tiene la città legata agli "umori politici" del Governo Centrale (la finanzia, non la finanzia? Ieri sì, oggi no, domani forse....) bensì di un vero **STATUTO SPECIALE**.

D'altronde Venezia e il territorio lagunare presentano delle specificità fisiche (insularità), culturali, sociali talmente evidenti che riteniamo giustifichino 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 ottenute e con una ampia autonomia gestionale.

La risoluzione dei problemi può quindi trovare le sue premesse solo nel 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.

- **Riorganizzazione territoriale della Città Metropolitana**, strumento amministrativo utile solo se sfruttato in tutte le sue possibilità, con la **creazione dei Comuni Metropolitan di Mestre, Favaro Veneto, Marghera**.

Se Venezia Insulare e gronda lagunare necessitano di un'amministrazione a Statuto Speciale a loro volta i centri della terraferma troverebbero indubbi vantaggi nel creare una propria amministrazione comunale rivolta ai loro particolari problemi e più vicina alle legittime istanze della loro sempre più numerosa popolazione. Le funzioni attribuite al nuovo ente Città Metropolitana, ancora in buona parte incompiuta, potrebbero se correttamente applicate armonizzare l'esigenza di autogoverno di territori tanto diversi interni al Comune di Venezia e la necessità di maggior vicinanza dell'amministrazione al cittadino (creazione dei 3 "Comuni Metropolitan") con la gestione complessiva delle problematiche d'interesse comune. La Città Metropolitana con una diversa articolazione territoriale dell'attuale Comune di Venezia 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 l'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 tali 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.

2. RESIDENZIALITÀ

- **Incentivare il ripopolamento della città tramite un' 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 o ex residenti che intendono tornare in città attribuendo a tali categorie i punteggi extra più elevati nelle graduatorie, diversamente da quanto avvenuto finora. La presenza di un numero minimo di residenti nella città storica, ben superiore all'attuale, è aspetto essenziale per la conservazione di identità, tradizioni, cultura secolari della città lagunare.

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. Senza dimenticare le possibilità occupazionali: senza lavoro nessuno vorrà risiedere a Venezia e **il settore turistico non può essere l'unica forma di economia**.

- **Offrire nuove prospettive professionali** per trattenere in città gli studenti universitari dei 2 atenei dopo la fine del corso di studi con un progetto che coinvolga l'Università stessa. 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.

- **Introduzione dell'Imposta di Scopo per i proprietari di immobili usati per affittanze turistiche**, della durata di 5 anni (come previsto per le imposte di scopo), un contributo annuale calcolato sul valore catastale dell'immobile che dovrà andare a finanziare un **FONDO PER IL RESTAURO** di quella parte del patrimonio abitativo pubblico oggi inutilizzato perché fatiscente. Chi affitta ai turisti svolge un'attività d'impresa legittima che però sottrae molto alla residenzialità, soprattutto in una città in grave emergenza abitativa come Venezia. Dunque col pagamento di un'imposta così finalizzata si darebbe loro la possibilità di restituire alla città e alla residenzialità parte di quanto hanno (legittimamente) tolto, creando un sistema virtuoso che potrebbe far coincidere i diversi interessi armonizzandoli.

- **Incentivi all'acquisto della prima casa**. Ripresa dei contributi a fondo perduto per l'acquisto della prima casa, condizionati al 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.

- **Costruzione di nuovi alloggi.** Procedere alla costruzione di alloggi pubblici o privati, con vincolo di assegnazione o vendita a fini residenziali, nelle aree dismesse o abbandonate evitando che queste finiscano per essere destinate “puntualmente” all’insediamento alberghiero

- **Mantenimento di un ospedale efficiente nella città storica.** Più volte in questi anni abbiamo dovuto intervenire, anche con manifestazioni di piazza, in difesa del nostro Ospedale Civile minacciato di ridimensionamento. Esprimiamo l’auspicio di non doverlo più fare. Venezia necessita di un ospedale efficiente che tenga conto delle difficoltà, per una popolazione mediamente anziana, di doversi spostare per visite ed esami in strutture della terraferma e che consideri non solo il numero dei residenti effettivi ma anche quello dei numerosi ospiti che vengono a visitare o a lavorare nella nostra città.

3. RILANCIO E DIVERSIFICAZIONE DELL'ECONOMIA

Rivitalizzare il tessuto economico veneziano, con **incentivi e agevolazioni**, anche fiscali (che sarebbero diretta conseguenza dello Statuto Speciale), alle attività tradizionali veneziane ma anche e soprattutto a quelle innovative. La monocultura turistica ha prodotto un’economia fragile che ha dimostrato i suoi limiti e le sue contraddizioni; Venezia invece può esser teatro di una nuova economia compatibile con il tessuto socio-economico ed ambientale. Come accade in altre realtà insulari europee a Statuto Speciale si inizi a:

- **Defiscalizzare le imprese non-turistiche** per agevolarne l’insediamento. 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. I meravigliosi palazzi veneziani anziché venir trasformati in alberghi vengano offerti a grandi aziende ed istituzioni nazionali ed internazionali come possibili sedi di prestigio.
- **Rilanciare l’Arsenale come centro PRODUTTIVO e non solo espositivo**, riportarlo in parte all’antica vocazione cantieristica tradizionale e anche di nicchia ed entro il quale insediare centri di ricerca legati alle Università di Venezia e Padova. Venezia sarebbe il luogo ideale per accogliere ricercatori da tutto il mondo.

In attesa del riconoscimento dello Statuto Speciale, il cui iter si presume lungo e non privo di ostacoli, l'Arsenale, con Murano, S.Basilio e Porto Marghera, dovrebbe essere **zona a Porto Franco**.

La Marittima a S.Basilio, in caso di spostamento del Porto Crocieristico altrove, può essere trasformata in una attrezzata **Marina per gli Yacht**, che verrebbero spostati dalla Riva 7 Martiri, ed in prossimità della nuova Marina per Yacht a S.Basilio dovrebbe trovar giusta e definitiva collocazione la sede UNICA e prestigiosa del Casinò di Venezia.

Sottolineiamo l'importanza strategica dell' "Arsenale" come eccezionale volano economico, che potrebbe diventare la "fucina" delle future classi dirigenti in grado di attivare possibili new economy veneziane. La nostra idea è in sostanza quella di costituire nei trentarè ettari dell'Arsenale un 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**, dedicato a tutte le discipline che hanno a che fare con l'acqua nella considerazione della notevole concentrazione del mondo giovanile che verrebbe a costituirsi.
- **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**, in parte base logistica operativa per la manutenzione del Mose, e marittima lagunare (barene, manutenzione dei Canali di navigazione e quelli interni la Città); ma anche sede di cantieri per la costruzione di imbarcazioni e motoscafi di pregio, prodotti di nicchia che potrebbero essere collocati sul mercato ad esempio col marchio "Made in the Arsenal of Venice" di sicuro richiamo.
- **Distretto Artigianale**, con spazi da destinare alla cantieristica tradizionale. È fondamentale non perdere la conoscenza dell'arte costruttiva delle imbarcazioni tipiche veneziane, gondole comprese, arte a rischio di estinzione.

• **Stabilire una moratoria per 10 anni all'apertura di nuove attività ricettive** nella Città Storica

• **Fissare un tetto all'ammontare degli affitti dei fondi commerciali.**

Istituzione di una tabella dei massimali per i canoni d'affitto commerciale. Una battaglia da portare avanti in Parlamento per tutti i centri storici d'Italia.

- **Bloccare il cambio delle destinazioni d'uso.** Laddove chiude un negozio artigianale o commerciale di vicinato è necessario imporre il vincolo di apertura di una attività analoga nella città storica, così come fatto in altre città europee.

Altra sfida nella quale coinvolgere i centri storici delle altre Città d'Arte italiane.

- **Prevedere forti incentivi e tassazione agevolata alle attività artigianali e commerciali di vicinato** che già operano o che si costituiscono nella città storica.

- **Sviluppare economie ALTERNATIVE al Turismo** come:

- Economia del web.** È necessario sviluppare attività economiche alternative a ridotto impatto ambientale. Un'economia di questo tipo, possibile a Venezia, è ad esempio quella legata alle attività che si svolgono via internet comprese quelle di progettazione e diffusione sul web.

- Economie del mare.** Un altro importante settore economico da sviluppare come alternativo all'economia turistica è certamente quello navale ed in generale quello legato alle "economie del mare" compatibili con la Città. Si ridia spazio alla cantieristica tradizionale e di lusso con agevolazioni fiscali a cantieri che volessero stabilire una loro sede produttiva ad esempio all'Arsenale o alla Giudecca. Sviluppare con l'ausilio dell'Università laboratori di ricerca per la Biologia Marina.

- Economia culturale.** Usiamo questo particolare termine per indicare un settore economico oggi fiorente altrove ma a Venezia poco sfruttato. Venezia deve diventare un luogo di PRODUZIONE ARTISTICA , compresa quella cinematografica con Studios da costruire a Porto Marghera riqualificando parte delle aree dismesse. Siamo o no a Venezia la sede della più importante Mostra D'Arte Cinematografica d'Europa (forse del mondo)? Perché limitare il tutto a 10 gg all'anno?

In più: si trasformino i Padiglioni della Biennale in laboratori non più solo per l'esposizione ma per la produzione di arti visive , luoghi destinati oltre che alla mostra alle creazioni d'arte aperti TUTTO L'ANNO in modo da dare ospitalità ad artisti di tutto il mondo.

- Fiere e Congressi.** Si dia massimo sviluppo all'attività fieristica in zone come Porto Marghera, Giudecca, Arsenale, S.Basilio e all'organizzazione di congressi proponendo spazi e accommodations a prezzi concorrenziali per invogliare imprese di tutto il mondo non solo ad insediarsi in laguna ma ad esporre qui, così come scienziati, imprenditori, associazioni culturali ad incontrarsi a Venezia organizzando qui i loro congressi. Non mancano alberghi e sedi di prestigio ma l'offerta dovrà essere in grado di battere la grande concorrenza internazionale in questi settori tramite un piano concordato tra Comune e albergatori.

- **Centri di ricerca.** Venezia è il luogo ideale per l'insediamento di centri di ricerca scientifica, città tranquilla , di respiro internazionale, completamente cablata e già sede di 2 importanti atenei e con la vicina Università di Padova a due passi. Si diano spazi alla ricerca e accoglienza per ricercatori italiani e stranieri.

4. NUOVA POLITICA PER IL TURISMO

- **PRENOTAZIONE OBBLIGATORIA** per la visita della città , via online o telefonica, fino al raggiungimento del NMS (numero massimo sostenibile) giornaliero, calcolato in base a criteri di sicurezza sanitaria, rischi da sovraffollamento, nettezza urbana/rifiuti prodotti/pulizia delle strade, spazio fisico e capacità dei trasporti. Questo sarebbe anche il sistema migliore per diluire il turismo lungo tutti i 12 mesi dell'anno in modo da avere un costante buon numero di presenze ed evitando nel contempo quei picchi insostenibili alternati a periodi di relativa scarsità.
- Incentivazione di un turismo di qualità tramite organizzazione di mostre ed eventi di livello internazionale ed alto profilo artistico.
- Controllo dei flussi e dirottamento degli stessi attraverso percorsi obbligatori nei giorni di maggior afflusso in città.
- Aumento di molte unità del numero di bagni pubblici oggi assolutamente insufficienti in rapporto al grande afflusso turistico.
- Gestione del turismo applicando concretamente i suggerimenti contenuti nel “*Vademecum Comportamentale per i Turisti*”, documento di Venessia.com del 2018 proposto al Comune nell'ambito del progetto #enjoyrespectvenice e scaricabile dal nostro sito e dalla nostra pagina Facebook.

5. VENEZIA GREEN

Venezia è oggi una delle città più inquinate d'Italia.

Al traffico, su ruota in terraferma e acqueo in laguna, si aggiungono le attività di industrie pesanti/petrochimico, un porto con grandi navi da crociera, e aree dismesse fortemente inquinate.

Mentre da anni tutte le città europee percorrono iniziative volte alla riduzione dell'inquinamento, proprio Venezia, con il suo delicatissimo sistema ambientale ed architettonico, con la sua visibilità e fama mondiale, non ha intrapreso nessun progetto in tal senso. L'inquinamento è l'argomento di primaria importanza su tutti i tavoli di discussione politica e sociale a livello mondiale. Purtroppo a Venezia questo tema non ha trovato sufficiente spazio nell'agenda e nell'azione politica. Venezia per la sua importanza e visibilità mondiale , nonché per la sua riconosciuta fragilità ambientale, potrebbe diventare il simbolo internazionale di un nuovo concetto di vivibilità e concordanza tra esigenze abitative-economiche-infrastrutturali e rispetto dell'ambiente.

Il tema va affrontato su larga scala: arrivare al motore elettrico per le imbarcazioni ,ad esempio, ha un senso se l'obiettivo si inquadra in una visione ampia nella quale vengono gestiti anche i temi di generazione elettrica, bonifica e mitigazione delle altre attività altamente inquinanti. Per ridurre l'inquinamento in laguna si potrebbe cominciare da iniziative che coinvolgano tutti i cittadini per poi coinvolgere le istituzioni in macro progetti di più ampio respiro.

Alcune proposte esemplificative:

- **Utilizzo di detersivi e cosmetici biodegradabili** così come di **vernici per scafi** a basso impatto quindi non inquinanti. Il Comune potrebbe favorirne la diffusione e addirittura impedire la vendita dei prodotti più inquinanti. Nel 1988 con un ordinanza il Sindaco Casellati impedì la vendita a Venezia di detersivi contenenti fosforo. Sulla scorta di quella esperienza oggi l'amministrazione comunale può fare molto in questo campo.
- **Ridurre la produzione di rifiuto plastico** informando tutti i visitatori sulla qualità dell'acqua delle fontane con cartelloni in luoghi strategici e di grande passaggio, moltiplicare il numero delle fontane stesse.
- **Favorire il passaggio dai motori attuali delle imbarcazioni a motori non inquinanti** seguendo l'esempio di quanto fatto per le automobili con rottamazioni, incentivi, leggi specifiche.
- **Imbarcazioni ad energia elettrica per il trasporto innanzitutto PUBBLICO e poi privato** sono un provvedimento non più rinviabile. Lo vediamo già realizzato nelle altre città portuali europee. Venezia ha il dovere di adeguarsi.
- **Energia solare per ricaricare mezzi di trasporto e fornire di energia elettrica le abitazioni**. Pannelli solari per rifornire di energia pulita abitazioni e mezzi di trasporto sfruttando e riqualificando aree dismesse della laguna in cui collocarli. Offrendo le giuste premesse di volontà politica e supporto amministrativo, Venezia è sicuramente in grado di attrarre investitori che possano realizzare un sistema di generazione e fornitura di elettricità pulita e recuperare zone oggi inutilizzabili per inquinamento e compromissione paesaggistica.

6. 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. 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.

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.

7. PARTECIPAZIONE DIRETTA DEI CITTADINI

Costituzione di un'**Assemblea Civica Permanente delle associazioni veneziane**, con poteri consultivi e propositivi per realizzare una collaborazione fattiva tra società civile e istituzioni elette. Questa Assemblea dovrebbe esser convocata di regola dal Comune con frequenza trimestrale, o da una Municipalità o dal Comune stesso in seduta straordinaria in caso di eventuali necessità.

8. DIFESA DEL PATRIMONIO ARTISTICO, STORICO E DELLE TRADIZIONI

Tutela e promozione dei monumenti, dei luoghi meno famosi, delle produzioni che costituiscono l'identità storica e tipica di Venezia e della sua laguna tramite:

- **Promozione della produzione culturale a Venezia**, di istituzioni, associazioni e singoli privati che producono arte e cultura e 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 l'impegno della passata proprietà di Palazzo Grassi che aveva portato il nome di Venezia nel mondo, attraverso mostre che hanno fatto la storia delle esposizioni museali ("I Greci", "I Fenici", "Salvador Dalí") e l'attività di Pinault che sta utilizzando luoghi pubblici, per quanto restaurati a sue spese, per esporre la propria collezione privata. Se si vuol perseguire una politica culturale assieme ai privati è sicuramente preferibile favorire iniziative come nel primo di questi 2 esempi.

- **Difesa e promozione delle tradizioni**. Il patrimonio culturale di una città è costituito 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 tradizione e alla vita comune delle persone, come alcuni mestieri, maestranze e capacità lavorative, conoscenze che devono oggi essere considerate come parte del patrimonio culturale della città, e in tal senso vanno tutelate e promosse al pari delle grandi manifestazioni artistiche e dei luoghi e monumenti più famosi.

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

Priorità della salvaguardia dell'ambiente lagunare rispetto allo sfruttamento economico del territorio con:

- ***Spostamento del Porto fuori dalla Laguna per le navi passeggeri e mercantili di grandi dimensioni***: valutare tutte le opzioni di fattibilità ed i progetti finalizzati allo spostamento del porto fuori dalla laguna con la creazione di un Porto Off Shore o di un porto collocato all'altezza di Chioggia.
- ***Sì alla scavo dei rii interni*** da effettuare con regolarità (come un tempo, (ma negli ultimi 30 anni si è fatto con estemporaneità)

• ***NO allo scavo di pericolosi canali in laguna*** che potrebbero compromettere ulteriormente l'equilibrio naturale idrogeologico e conseguente flusso di marea e causare in futuro dei fenomeni di "acqua alta" che nemmeno il MOSE potrà fronteggiare (Il MOSE è progetto sul quale manteniamo molte riserve, in particolar modo legate agli alti costi di realizzazione e di futura manutenzione forse evitabili scegliendo fin da subito soluzioni più economiche e meno impattanti per l'equilibrio lagunare).

10. SICUREZZA E LEGALITÀ

Serio e deciso contrasto verso le situazioni di illegalità diffusa della Città di Venezia, tramite l'emanazione di regole più severe e soprattutto la rigida applicazione delle stesse. Considerevole aumento del numero di agenti per il controllo della città 24 H al giorno. La notte Venezia è una città praticamente abbandonata e senza controlli. L'aumentato numero di turisti ha provocato l'aumento delle attività criminali dunque è necessario un maggior presidio della città. La città va presidiata con pattugliamento "a piedi", dalle barche della PS che girano la sera per i canali ci si accorge di assai poco. Aumentare il numero di telecamere di sorveglianza nelle zone più periferiche della città.