

Elezioni
Amministrative
Venezia

2010

Una Grande Città.

La vera lista civica dei cittadini.

Programma Elettorale.



www.unagrandecitta.it

La rinascita della Città.

Venezia e Mestre, **Una Grande Città**, motore e polo imprescindibile di tutta la Regione, una realtà integrata e complementare nella sua dimensione d'acqua e di terraferma, lontana dalle logiche bipolari superate dal corso della storia, oltre che mal interpretate dalle Amministrazioni pubbliche degli ultimi 20 anni.

Una Grande Città: peculiarità che si trasformano in opportunità, punti di vista diversi che si fondono in un'unica visione strategica sullo sviluppo. Una Grande Città, la vera lista civica dei cittadini per i cittadini, mette in campo la professionalità, l'esperienza, la passione, il senso etico e la competenza di una nuova classe dirigente al servizio di un Progetto Nuovo: la **Città Circolare**.

Una Grande Città: movimento delle persone, velocità delle trasformazioni, fluidità dell'informazione, dialogo facilitato tra le culture e le generazioni, partecipazione attiva della popolazione sui temi cruciali della salvaguardia e dello sviluppo del nostro territorio. **Una Grande Città circolare** supera la visione classica del rapporto centro-periferia ripensandolo come un network di più luoghi interconnessi tra loro: la Venezia d'acqua, il centro di Mestre, Marghera e la sua enorme area industriale, la zona aero-portuale di Tessera e poi le isole della Laguna, il Lido, i centri di Carpenedo, Chirignago, Favaro, Zelarino. Una nuova, Grande Città, completamente ripensata partendo dalle esigenze dei cittadini e non esclusivamente piegata a logiche commerciali e speculative.

Una Grande Città. La città storica e il suo incommensurabile patrimonio storico e artistico, la terraferma con oltre 200.000 abitanti, una posizione geografica strategica a cavallo tra Oriente e Occidente, collegata al cuore dell'Europa tra Porto, Aeroporto e Corridoio 5, la disponibilità di vastissime aree urbane per il rilancio di Porto Marghera: elementi che assieme costituiscono un potenziale enorme, unico al mondo, da sfruttare il più rapidamente possibile con una capacità di visione libera dalle logiche di partito, per la prima volta realmente partecipata e condivisa dalla cittadinanza.

Da un lato la dimensione insulare sempre più capitale mondiale del turismo sostenibile e della produzione culturale di altissimo livello, sede ideale per Agenzie e Istituti internazionali, dall'altro la cintura di terraferma finalmente legittimata a rivestire un ruolo primario di guida politica, secondo una progettualità moderna del settore terziario e uno sviluppo eco-compatibile ripensato dal punto di vista urbanistico, viario, della sicurezza e del buon governo, per una fruibilità ottimizzata del territorio e delle sue istituzioni da parte di tutti.

Una Grande Città: un progetto politico nato come sintesi di un lavoro collettivo di stimolo e di proposta civica svolto da anni in prima linea dalle Associazioni Mestre Futura, Venezia in Movimento e Mestre Grande Città. Il coraggio delle scelte difficili, la responsabilità di un governo lungimirante, la forza del pragmatismo e la volontà ferrea di controllare percorsi e risultati di ogni singolo atto politico e programmatico: questi i punti cardinali chiamati a orientare la nostra azione e il nostro impegno.

**Una Grande Città: radici profondamente piantate a terra,
capacità di sognare un futuro migliore per tutti.**

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Indice del Programma

UNA GRANDE CITTA' CHE AMMINISTRA

- 1. L'Etica come bussola per il governo della città**
- 2. Assetto amministrativo del Comune**
- 3. Lotta allo Spreco**

UNA GRANDE CITTA' CHE PROGETTA

- 4. La Città Circolare**
- 5. Il Waterfront**
- 6. La Terraferma integrata**
- 7. La Città Mobile**

UNA GRANDE CITTA' CHE LAVORA

- 8. Il Rilancio di Porto Marghera**
- 9. Il Turismo**
- 10. Commercio e Artigianato**

UNA GRANDE CITTA' E LE PERSONE

- 11. La Città dei Giovani**
- 12. Il Futuro della città d'Acqua**
- 13. La Sanità**
- 14. Innovazione e Cittadinanza Digitale**
- 15. Rapporti con il cittadino e il territorio**
- 16. Cultura come Partecipazione**
- 17. L'educazione è un diritto**
- 18. La Città Sociale**
- 19. La Città Sicura**
- 20. Lo sport**

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che amministra.

1.

L'Etica come bussola per il governo della città

La politica e l'amministrazione devono ridare spazio all'etica e ai valori morali.

Il nostro obiettivo è dunque in primis quello di recuperare i valori portanti della politica nella sua accezione più alta, eliminando alla fonte qualunque traccia di conflitto d'interessi per puntare al protagonismo della trasparenza, partendo dalle società comunali e proseguendo con un'azione decisa nello scardinamento dell'intreccio d'interessi che negli ultimi 20 anni è andato a discapito del "bene di tutti".

Governare bene significa prima di ogni altra cosa garanzia del rispetto della legge per tutti, residenti ed ospiti della città, e capacità di controllo del territorio al fine di eliminare le sacche di degrado e di abusivismo in continua espansione, perché i cittadini non si sentano soli di fronte al crimine e all'illegalità.

Servono quindi:

- Regole trasparenti sui principi di incompatibilità tra le cariche politiche pubbliche e le posizioni professionali all'interno di aziende partecipate dal Comune, o aziende private con interessi diretti in ambito comunale;
- Massima chiarezza sui meccanismi di gestione delle risorse pubbliche e sui percorsi di spesa
- La Competenza come criterio principe nella definizione degli incarichi pubblici
- Normative chiare per l'emersione e la persecuzione delle situazioni di abuso
- Il Comune come garante della comunità in tutte quelle occasioni in cui il comportamento di un'Azienda o di un privato cittadino leda i valori ed i simboli della comunità e della cultura cittadina

I nostri principi ispiratori saranno l'etica, la trasparenza, la competenza, la libertà.

2.

Assetto amministrativo del Comune di Venezia

Una Grande Città ritiene necessaria e improrogabile la **costituzione di due Assessorati speciali**, dotati di poteri forti e mezzi adeguati, ai quali affidare il compito di affrontare in maniera realmente organica le due principali problematiche della città: la **vivibilità della città insulare** (residenza e attività socio-economiche, politica dei fatti per riconsegnare Venezia ai suoi cittadini); lo **sviluppo economico dell'intera città** (imprescindibilmente collegato alla riconversione dell'Area di Porto Marghera). **Una Grande Città** nominerà quindi un vicesindaco della terraferma con importanti deleghe, dotandolo di mezzi e strutture adeguate: a tal scopo si dovrà riadattare l'attuale sede comunale di via Palazzo.

Una Grande Città ridurrà inoltre il numero delle Municipalità dalle attuali sei a due, una per la città insulare e una per la terraferma, salvaguardando il principio del decentramento politico ma incidendo pesantemente sul taglio dei costi di gestione.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che amministra.

Le Municipalità nel nostro Comune vedono attualmente “occupati” 6 Presidenti, 38 delegati (mini-assessori), 200 consiglieri e 230 delegati di zona, oltre naturalmente ai 46 componenti del Consiglio Comunale: un vero e proprio esercito! Alle Municipalità possono essere affidate sostanzialmente funzioni consultive (in buona sostanza dei pareri), il che significa che non sono in grado di incidere in maniera determinante sulle decisioni e sulle scelte riguardanti il loro territorio. Tale suddivisione politico amministrativa comporta quindi ingenti sprechi e duplicazioni che ci proponiamo di eliminare ottenendo risparmi per non meno di € 5.000.000.

Riteniamo infatti di poter tagliare i costi, salvando comunque la funzione di decentramento politico, riducendo a due le municipalità. Il Sindaco e l'Amministrazione dovranno tornare ad essere presenti sui territori che sono strategici per l'intera città, per questo proponiamo:

- che la terraferma, in particolare Mestre e Marghera, sia dotata di strutture adeguate alle nuove funzioni che l'amministrazione sarà chiamata a svolgere in vista del nuovo assetto amministrativo della Città;
- che il Sindaco e la Giunta siano presenti in terraferma per dirigere l'operatività relativa allo sviluppo economico e ai problemi specifici dei territori in questione;
- che i Consigli Comunali si svolgano alternativamente in terraferma o a Venezia a seconda degli specifici argomenti;

che le strutture amministrative di Mestre e Marghera siano dotate di uffici adeguati a supportare il lavoro della Giunta, del Consiglio Comunale e dell'Assessorato competente.

Con Una Grande Città l'Amministrazione torna a vivere nella pancia della città.

3.

Lotta allo spreco: le Società Comunali

Il Comune di Venezia agli inizi degli anni '90 ha avviato una privatizzazione spinta e sicuramente “incontrollata” delle società municipali, tanto che ad oggi sono 14 le società detenute direttamente, 20 le partecipazioni minoritarie, e 50 le società costituite dalle ex municipalizzate. Ciò ha di fatto creato un secondo Comune “Ombra” che conta 5.400 dipendenti (contro i 3.100 del Comune) e un fatturato di oltre € 700.000.000, maggiore di quello del Comune (€ 550.000.000), senza contare i circa 180 amministratori e 40 direttori.

A ciò vanno aggiunte le 6 Istituzioni del Comune, con i relativi consigli di amministrazione

Tale proliferazione delle Società Comunali ha di fatto estromesso l'esecutivo del Comune dalla gestione e dal controllo dei servizi prestati ai cittadini ed in particolare dagli ingenti flussi di denaro che vengono gestiti in modo completamente “autonomo” e non “trasparente”.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città ritiene che sia diventato assolutamente impellente mettere mano alla razionalizzazione delle Società Comunali, che oggi sfuggono a qualsiasi controllo, ed esercitare un costante controllo politico-strategico sulle scelte degli amministratori

Una Grande Città costituirà quindi un Ufficio di controllo (AUTHORITY) trasparente e competente, con ampia autonomia dai processi di nomina e controllo comunale, con adeguati mezzi e risorse, al fine di poter dare un giudizio sugli amministratori, che verranno riconfermati solo se raggiungeranno i risultati attesi. Opereremo inoltre per:

- Ridurre drasticamente il numero delle Società, raggruppandole per quattro aree funzionali (acqua, energia e rifiuti; manutenzioni, opere pubbliche e servizi; viabilità, parcheggi e mobilità; gestioni immobiliari);
- Uniformare le procedure contabili delle Società
- Dare immediato avvio alla vendita delle società o partecipazioni, non strettamente necessarie o strategiche;
- Ridurre i componenti degli organi amministrativi e di controllo;
- Rinnovare i consigli di amministrazione delle società partecipate con criteri di trasparenza e meritocratici, imponendo le “quote rosa” e inserendo l’obbligo di avere una sostanziale percentuale di membri con meno di quarant’anni dotati di un adeguato profilo professionale
- Obbligare gli amministratori nominati a riferire periodicamente l’andamento delle società;
- Dare quindi avvio al Bilancio Consolidato del Comune, in modo da leggere in modo trasparente l’intera attività del Comune e delle sue società

Tali azioni di buon governo consentiranno a regime risparmi attesi per non meno di 15 Milioni di Euro, Somma che potrà essere investita per finanziare aiuti alle imprese e alle famiglie.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che progetta.

4.

La Città Circolare

Una Grande Città Circolare, secondo i concetti fondamentali di **mobilità, velocità, fluidità e cultura**.

Superando il concetto di città “bipolare”, introdotto con il piano strategico per la Città di Venezia, si impone oggi una nuova e più efficace chiave di lettura del nostro territorio comunale; una riedizione riveduta e corretta della dimenticata **Pa.Tre.Ve**, l’area metropolitana che è ormai matura per diventare realtà.

La premessa a questa nostra rilettura in chiave sociale e urbana prende spunto dagli studi sulla “città generica”, la cui indifferenza al “luogo” diventa un valore, ed esprime bene l’attuale tendenza alla pianificazione urbana verso un unico “mondo urbano”, liberato finalmente dai vincoli classici di stato, regole burocratiche, substrato sociale, staticità, lentezza.

Le parole chiave saranno: **mobilità, velocità, fluidità, cultura**.

Dei due assi di cui si compone la città, quello STATICO e quello DINAMICO, noi scegliamo di liberarci del primo e di seguire il secondo.

Pensiamo che per Venezia, le isole, Mestre e la terraferma, il tema sia proprio questo: **la scelta dell’asse**. L’asse che segnerà, inciderà e orienterà qualsiasi tipo di programma territoriale per l’assetto dell’area metropolitana.

Nella nostra idea la “**Città Circolare**” è l’**asse dinamico**, quindi **la mobilità delle persone, la velocità delle trasformazioni, la fluidità delle informazioni, la cultura delle convivenze**.

Introducendo il concetto di **Città Circolare** noi dichiariamo il superamento del rapporto centro-hinterland; alla relazione centro-periferia di tipo gerarchico si sostituiscono rapporti di tipo reticolare, verso tutte le direzioni, creando scambio di conoscenza e di informazione.

La città quindi come base di conoscenza: questa è la nuova strategia della città.

La **Città Circolare** sviluppa estroversione e libera dalla schiavitù del centro. La periferia diventa luogo di flussi di vita, grazie alla dimensione continua della città infinita. La misura di ciò è data dallo sviluppo economico puntato sulla riconversione di Porto Marghera e proteso all’aspetto del sistema aeroportuale e turistico, quali vocazioni confermate ma da rivalutare, fino al nuovo atteggiamento programmatico per il residenziale verso l’acqua, con lo sviluppo delle connessioni infrastrutturali, da Fusina a Tessera, dal Lido alla Giudecca.

5.

Il Waterfront

Il Waterfront è una risorsa ambientale strategica ed è il cuore naturale della **Città Circolare**, il complesso sistema destinato a tracciare e determinare l’asse ordinatore delle grandi trasformazioni politiche, sociali e urbane tese alla strutturazione definitiva della città metropolitana tra Venezia, Padova e Treviso.

Mestre, Marghera e Tessera formano l’ossatura primaria di questa necessaria struttura territoriale, e con il loro waterfront l’imbastitura dalla quale sviluppare il sistema di rete tra le città quale nuova forma di governance su scala europea.

Il nostro programma si base sulla strategia generale di vincere la percezione dell’acqua e del suo fronte come fattore di limite e di ostacolo, puntando viceversa alla valorizzazione di questa risorsa portandola al centro delle politiche di sviluppo di tutto il territorio.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che progetta.

Il Waterfront dell'area metropolitana è composto dalle seguenti macro-aree:

- **Piazzale Roma e S.Lucia, S. Marta, Marittima e Area Ex Italgas**
- **La zona industriale di Porto Marghera**
- **Forte Marghera e il Parco di S.Giuliano**
- **Campalto e Tessera**

Piazzale Roma e Santa Lucia, Santa Marta, Marittima e Area Ex-Italgas

Con il **trasferimento del porto turistico** e la **creazione di un hub integrato dei trasporti in terraferma** queste aree, oggi tra loro apparentemente disomogenee, potrebbero essere concepite come un unico grande comprensorio (circa 80 ettari), e come tale essere reinterpretato progettualmente dal punto di vista funzionale, urbanistico e architettonico. Insieme rappresentano infatti un'opportunità dall'enorme potenziale, in quanto godono di una posizione assolutamente strategica e con una prerogativa unica, e cioè il loro collegamento diretto con la terraferma. Tale condizione rappresenta un evidente vantaggio per quanto concerne sia gli eventuali costi di realizzazione, sia le potenzialità connettive con la terraferma (nuove possibili fermate della SFMR, del tram, piste ciclabili ecc.). E' grazie a questa competitività di costi che potrebbero essere qui previste nuove strutture abitative in social-housing o in edilizia convenzionata o sovvenzionate operazioni anche molto più onerose se previste attraverso il recupero di un immobile storico.

Inoltre occorre dotare la città storica di nuovi servizi quali impiantistica sportiva, scuole, asili e parchi attrezzati, spazi polivalenti per i cittadini. Parte di queste funzioni potrebbero essere anche di supporto o integrate alle strutture universitarie, che a loro volta necessiterebbero di alloggi per studenti, docenti e ricercatori per raggiungere uno standard qualitativo di eccellenza europea.

Con la creazione di un hub integrato dei trasporti in terraferma **il Tronchetto rappresenterà, in un prossimo futuro, il nuovo Piazzale Roma**. Con il suo people mover potrebbe quindi essere l'unico grande "serbatoio" di parcheggi per i soli residenti, mentre il traffico turistico verrebbe veicolato unicamente tramite i sistemi pubblici di trasporto integrato. Al Tronchetto andrà potenziato il servizio di ferry boat per il Lido, e dovrà essere prevista una nuova zona per il carico e scarico delle merci ottimizzando la disordinata situazione attuale. Una volta attivato **l'hub integrato dei trasporti in terraferma**, il Ponte della Libertà verrà automaticamente sgravato da un'enorme quantità di traffico veicolare dovuto al flusso costante di tutti gli autobus del servizio pubblico, dei pullman turistici, dei pendolari e dei turisti in auto ecc. Si apriranno quindi nuovi possibili scenari per l'utilizzo del ponte stesso, oltre ad una più agevole collocazione della metropolitana, della rete tramviaria, delle piste ciclabili (che potrebbero spingersi fino alle zattere...), dei percorsi pedonali, e per una serie di attività al servizio dei cittadini e della qualità della vita.

La zona industriale di Porto Marghera

Questo è il luogo dove necessariamente abbiamo ricollocato il **motore dello sviluppo economico del territorio** e, in quanto tale, diventerà il primo appuntamento della nostra agenda di lavoro. Per quest'area dobbiamo pensare "in grande" e rimuovere completamente il pensiero che possa ancora contenere l'industria "chimica" intesa così come è stata concepita fin dal suo insediamento. Va innescato un processo di promozione e forte riconversione verso i nuovi settori della green economy che qui, meglio di altrove,

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che progetta.

possono trovare spazi e agevolazioni di insediamento, previa una forte, determinata e corale azione politica tesa a ripensare, per tutto Porto Marghera, una nuova legge per la riconversione dei siti industriali dismessi.

Si dovrà promuovere l'insediamento di tutte quelle relazioni, attività e organizzazioni siano esse orientate alla produzione, alla ricerca, alla comunicazione di tecnologie di arte di cultura e spettacolo che siano direttamente legate alle specificità che il nostro territorio ha da sempre espresso che di seguito brevemente elenchiamo: ricerca e nuove tecnologie, produzione cinematografica, nuovi spazi organizzati per la portualità, opere dedicate al divertimento e all'intrattenimento, aree sportive dedicate, ma soprattutto integrate con strutture alberghiere di vari livelli, zone residenziali, aree e passeggiate verdi sui fronti dei canali e darsene per la diportistica minore.

Tutto ciò dovrà partire dal recupero dei manufatti di quell'archeologia industriale che è il vero patrimonio storico-testimoniale delle generazioni che hanno costituito e costruito la città, dato assolutamente invidiabile ed unico.

Forte Marghera e il Parco di San Giuliano

Gli spazi e i manufatti storici del Forte Marghera sono nel cuore del programma del Waterfront, e rappresentano la **naturale cerniera tra la città d'acqua e quella di terraferma**. Opportunamente restaurati e riconvertiti potranno divenire, in sinergia con il completamento del Parco di San Giuliano e nell'ottica di potenziare al massimo l'interconnessione viaria e infrastrutturale con il polo universitario di via Torino, il luogo ideale ove collocare le attività direzionali e organizzative del nuovo, grande polo sportivo della città, con una particolare attenzione alle attività acquatiche - tradizionali e non - e con l'attivazione di corsi specifici di livello universitario per la medicina dello sport.

Campalto e Tessera

Questa estesa parte di fronte d'acqua necessita di una risistemazione urbana e di una riqualificazione delle attività che vi si sono insediate nel tempo in modo disordinato e improprio. Pensiamo sia possibile una destinazione a forte carattere residenziale, con il recupero dei canali che si addentrano verso la terraferma inseriti nel progetto del Bosco di Mestre.

Più articolato il discorso relativo all'ultima porzione territoriale dell'area, fortemente caratterizzata dall'Aeroporto Internazionale Marco Polo: in linea con i necessari progetti di sviluppo e le necessità di una interconnessione sempre più ampia, l'intera area deve inserirsi e dialogare con il territorio senza creare fratture e limiti, quindi si ad una programmata ed attenta crescita infrastrutturale della stazione aeroportuale, si anche al trasferimento possibile del Casinò Municipale, si al nuovo Stadio della città, no deciso invece ad una ulteriore espansione con destinazione direzionale e terziaria, come sciaguratamente previsto nella variante sul quadrante di Tessera. Basta con la cementificazione illogica, basta con il continuo e sconsiderato sopruso speculativo sul territorio: Una Grande Città intende battersi proponendo quale sito alternativo tutte quelle aree di Porto Marghera già naturalmente predisposte e attualmente soffocate dal declino industriale, sulle quali occorre impedire la posa di una vera e propria pietra tombale.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che progetta.

6.

La Terraferma integrata

La Città Circolare incarna una logica di sviluppo uniforme con precise scelte strategiche, di riorganizzazione e di riqualificazione urbana, tese soprattutto al recupero della città esistente.

Sul tappeto la necessaria valorizzazione dell'area centrale di Mestre (ex-area ospedale) - per il rilancio del ruolo urbano delle piazze - e il ridisegno della zona adiacente al nuovo Ospedale dell'Angelo, in virtù della vicinanza con gli storici nuclei urbani di Zelarino, della Gazzera e di Chirignago e con il nucleo abitativo del Terraglio-Marocco. Per queste aree così strategiche va assolutamente innescato un processo di riqualificazione urbana e di interconnessione con le altre parti della Città, attraverso un processo di riuso delle aree sottostanti la "barriera" della Tangenziale non solo come parcheggi, ma come veri e propri luoghi caratterizzati dall'inserimento di attività di intrattenimento e svago, sportivo e culturale, mutate dalle più importanti esperienze internazionali.

Di fondamentale rilievo è anche la riqualificazione del campo trincerato di Mestre:

- Forte Carpenedo sulla Circonvallazione Est
- Forte Mezzacapo in località Gatta
- Forte Brendole alla Gazzera
- Forte Tron

Detti forti devono divenire parte integrante di un progetto complessivo di sviluppo che li veda come punti fondanti di un recupero storico-ambientale-turistico dei luoghi.

Dal punto di vista urbanistico possono diventare, assieme al nuovo ospedale, elementi ordinatori dello sviluppo dei fronti nord e ovest, prevedendo opportuni spazi verdi alternati ad espansioni residenziali sulle principali vie di comunicazione con funzione di ricucitura del tessuto urbano frammentato.

Altro nostro tema decisivo è quello di trovare una soluzione alla profonda separazione tra Mestre e Marghera. La frattura del costruito e degli spazi collettivi, è determinata in modo drammatico dal fascio dei binari e dall'intreccio dei percorsi stradali. La ricucitura di questa "ferita", che interrompe la continuità dello spazio urbano e la riqualificazione dello stesso, è un tema di fondamentale importanza per lo sviluppo, tanto per quello sociale, quanto per quello economico di una così grande porzione della nostra città.

Il tema degli ambiti legati alle stazioni ferroviarie nelle grandi città europee ed italiane è di assoluta attualità: varie amministrazioni pubbliche hanno infatti da tempo individuato nella realizzazione di nuove stazioni e negli interventi delle aree connesse alle stesse, un'irripetibile occasione per integrare il territorio urbano con il sistema dei trasporti; la possibilità di ridisegnare interi quartieri o grandi fette di città che sarebbero altrimenti compromessi, in fase di decadimento o completamente degradati. Orientarsi in favore di questo tipo d'interventi darebbe la possibilità, nelle aree che ben conosciamo, di riorganizzare alcuni spazi a verde e di aggregazione sociale.

La grande svolta che deve essere intrapresa nella nostra città riguarda lo spostamento della Stazione Ferroviaria, da ricollocare ad Ovest rispetto alla sua odierna posizione, nell'area che identifichiamo con l'attuale Parco Ferroviario.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che progetta.

E' evidentemente un progetto di notevole impegno ma di eccezionale rilevanza per gli obiettivi che si potrebbero raggiungere. Siamo infatti convinti che lo sviluppo della nostra città meriti un livello di progettazione e di pianificazione di tale portata. Immaginatoci le zone ad oggi interessate dalle stesse rampe che conducono allo scavalco dei binari: la loro eliminazione consentirebbe la messa in connessione delle aree contermini e l'aumento della qualità della vita di questi quartieri.

Per tutti questi motivi guardiamo con preoccupazione i progetti sul Quadrante di Tessera e la cosiddetta Veneto City. Con la scusa delle Olimpiadi destra e sinistra stanno modificando i piani di sviluppo urbanistico del territorio con criteri di scelta che andranno a discapito del recupero di Marghera e dei possibili investimenti sul resto del territorio comunale, oltre che a togliere identità ai centri delle comunità di terraferma.

7.

La Città Mobile

Se è vero che le eccezionali caratteristiche ambientali del contesto lagunare rappresentano una ricchezza imprescindibile del territorio per gli abitanti ma anche per i turisti, è anche vero che l'efficienza dei sistemi di trasporto per spostamenti veloci è divenuta una prerogativa irrinunciabile per le attività lavorative e per le esigenze del cittadino. E' con questa doppia ottica, apparentemente inconciliabile, che riteniamo opportuno formulare le nostre proposte: **MOBILITA' VELOCE e SOSTENIBILE**

SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale). Così come sta avvenendo nei paesi più sviluppati d'Europa, il futuro della mobilità veloce a livello locale non potrà che avvenire su rotaia tramite mezzi collettivi e in questo senso attribuiamo potenzialità enormi al costituendo **SFMR**. Se attentamente calibrato, tale sistema potrà rappresentare non solo la nuova vera spina dorsale dei trasporti del nostro territorio ma un vero e proprio elemento di valorizzazione delle singole parti della città. Tale sistema potrebbe trovare come elemento di testa un suo adeguato sviluppo anche a Venezia, riattivando, attraverso le opportune modifiche, linee ferroviarie già esistenti fino a Santa Marta. Ciò consentirebbe di creare un'alternativa al già sovracongestionato polo di P.le Roma, alleggerendone il carico, oltre che a rappresentare un elemento di innesco per nuove iniziative e un link immediato con l'aeroporto.

HUB D'INTERSCAMBIO IN TERRAFERMA. La grande svolta che deve essere intrapresa nella nostra città riguarda la creazione di un **HUB D'INTERSCAMBIO IN TERRAFERMA**, luogo dove ipotizzare un nuovo grande snodo intermodale (**gomma, ferro, acqua**) che garantisca la gestione, in un unico organismo polivalente ed integrato, dei diversi flussi: autoveicoli, taxi, parcheggi, treni, metropolitana di superficie, tram, pullman, autobus, vaporetti, barche, in diretto collegamento con l'aeroporto attraverso la prevista bretella di raccordo della metropolitana di superficie.

Un unico polo che eviti il moltiplicarsi di nuove, costosissime infrastrutture necessarie per servire singolarmente i diversi sistemi di trasporto, che interagisca e ottimizzi quelli esistenti o previsti. Un nuovo polo capace di imprimere una forte spinta per la riqualificazione di ampi spazi dismessi garantendone anche gli eventuali costi di bonifica, e che interpreti la volontà di potenziare la nuova stazione di Mestre.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che progetta.

In prossimità di un polo di questo spessore potrebbero trovare naturale collocazione eventuali zone fieristiche, ricettive e sportive, capaci di appoggiarsi sempre sullo stesso sistema infrastrutturale in un'ottica ulteriormente allargata di ottimizzazione e risparmio.

Inoltre, grazie alla centralità dovuta all'incrocio dei diversi flussi diretti a Venezia, il nuovo Hub garantirebbe un alto grado di visibilità e quindi di appetibilità da parte di possibili investitori privati.

SUBLAGUNARE. Per quanto concerne la **Sublagunare**, l'attuale tracciato proposto ci sembra quantomeno non completo ma anche il meno razionale dal punto di vista dei flussi urbani. E' sufficiente verificare le ricerche e i dati del COSES per capire come il tracciato debba avere una struttura circolare ad anello che, partendo da S.Basilio, punto di arrivo del Tram, passando per la Giudecca si protenda fino a S. Marco e al Lido, per poi rientrare verso l'Arsenale ricongiungendosi al tracciato del tram a Tessera.

In ogni caso un'opera di così importante impatto sia ambientale che strategico sulla mobilità e sul controllo dei flussi andrà prioritariamente valutata dal punto di vista della fattibilità tecnica e dell'eco-compatibilità. Solo in seguito potrà passare il vaglio del Consiglio Comunale (finora non intervenuto), ma anche e soprattutto della cittadinanza, attivando un dibattito civico e prevedendo la possibilità per i cittadini di esprimersi in maniera anche referendaria sul loro gradimento ai tracciati e alle soluzioni proposte per poter dar attuazione a decisioni partecipate.

E' certo che nell'immediato Venezia ha bisogno di una mobilità veloce: per sposare questa necessità va ripensato completamente il sistema di trasporti acquei di superficie, sperimentando sistemi di trasporto innovativi (ad esempio gli hovercraft per le lunghe tratte e le isole minori) e incentivando lo sviluppo di tecnologie alternative per le barche a motore: in tutto il mondo esistono già motorizzazioni miste elettriche/diesel che risponderebbero quindi anche alla normativa marina vigente in laguna, ma ridurrebbero drasticamente moto ondoso e inquinamento nei canali "urbani". Questi provvedimenti dovrebbero affiancarsi ad una costante tutela del "traffico" a remi, che preveda posti barca dedicati, nuove sedi per le remiere, potenziamento servizio dei traghetti a remi etc.

TRAM. Per quanto concerne il sistema **Tram**, l'attuale tracciato realizzato va connesso in funzione dei fondamentali collegamenti con la Città d'acqua, l'Ospedale dell'Angelo e l'Aeroporto, mettendolo quindi in rapporto con il Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale e quindi con due terminali acquei localizzati a Fusina e Tessera, che devono essere urgentemente progettati e realizzati.

Contestualmente a questo nuovo ed integrato ridisegno dello spostarsi in Città va ripensata la viabilità e pedonabilità del centro di Mestre, quindi delle zone a traffico limitato delle connessioni pedonali delle piazze e della loro accessibilità.

TRAFFICO VEICOLARE, PEDONALIZZAZIONE E PARCHEGGI. Il sistema deve garantire innanzitutto una zona pedonale allargata al vero nucleo storico, inglobando gli ambiti di Piazza Ferretto, di via Poerio (zona del museo M9) fino alla villa Erizzo, (biblioteca centrale), integrati alla Piazza XXVII Ottobre organizzata per il mercato settimanale, per ricongiungere la testa del Canal Salso, del quale si dovranno sistemare ambedue le sponde con percorsi ciclo pedonali alberati fino al Forte Marghera. A Nord Ovest, attraverso la riqualificazione dell'area ex Ospedale Umberto I, l'area pedonale potrà riconnettersi con la zona sportiva di via Olimpia, nuovo lounge di relax in centro città completamente ad uso sportivo, con una possibile galleria commerciale che invita e annette alla principale stazione della metropolitana regionale collocata in prossimità della biforcazione del Marzenego a nord-ovest della attuale palestra del C.O.N.I.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che progetta.

Il declassamento della Tangenziale sarà condizione per creare una circolarità del traffico autoveicolare nella Città di Terra, con accessi preferenziali radiali al centro urbano e verso l' area pedonalizzata, eliminando quindi il traffico di attraversamento. A tal proposito andrà potenziato il sistema dei parcheggi nelle zone limitrofe all'area pedonalizzata.

La rilettura del SISTEMA di MOBILITA' INTEGRATA imporrà la completa riorganizzazione della viabilità della Città di Terra e la conseguente revisione organica della rete di piste ciclabili, prevedendo il collegamento con la Città d' Acqua attraverso il ponte della Libertà.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che lavora.

8.

Il rilancio di Porto Marghera

La riconversione strategica dell'area portuale-industriale di Porto Marghera, estesa per circa 2.000 ettari, dovrà contribuire alla rivitalizzazione economica e sociale di Venezia e della terraferma, creando condizioni di compatibilità e non di conflitto tra la zona industriale e la città circostante.

L'area di Porto Marghera è a destinazione industriale e di servizio, trovandosi al centro dei traffici commerciali del Nord Europa e dell'area Mediterranea, dell'Est Europa e dell'Ovest Europa, e, nel contempo, collocandosi una sua parte, la gronda lagunare, in uno dei siti più prestigiosi al mondo a chiara vocazione immobiliare turistico-sportiva.

Queste due realtà possono e devono convivere all'interno di una strategia complessiva di tutta l'area.

La gravità della crisi della zona industriale di Porto Marghera dipende principalmente dal fatto che, man mano che le attività industriali si fermano, le aree dismesse non vengono recuperate né per attività industriali né per altre attività, ma rimangono inutilizzate, costituendo un cimitero di impianti inattivi.

In questo modo l'area industriale di Porto Marghera si spegne, senza un progetto di riconversione, né industriale né verso il terziario avanzato, né verso altre attività.

La crisi della chimica, arrivata al capolinea dopo una lunga agonia, è in effetti cominciata all'inizio degli anni '90 con la chiusura dei centri di ricerca, il mancato aggiornamento tecnologico dei processi produttivi e degli impianti e l'arresto degli investimenti.

E' altrettanto in crisi l'industria petrolifera, con la raffineria di Marghera che non viene aggiornata e non rientra tra quelle d'interesse strategico per ENI.

Bisogna quindi oggi guardare in avanti con una visione unitaria e strategica dell'intera area.

Il fronte lagunare dovrà trovare una destinazione d'uso delle aree coerente con il loro pregio: sul Waterfront dovranno collocarsi attività immobiliari con destinazione residenziale, direzionale, alberghiera, ristorazione e sportive, il tutto nel rispetto dell'ambiente e con ampi spazi aperti e fruibili dai cittadini, in modo da ricostituire il cordone ombelicale tra la laguna e la terraferma.

L'area vicina agli attuali insediamenti residenziali dovrà avere una destinazione direzionale-abitativa, formando così una cerniera con il resto del territorio urbano.

La restante area di Porto Marghera non potrà che essere destinata alle attività di produzione e di servizi.

Essendo l'area al centro di un crocevia internazionale di traffici, è necessario espandere l'area portuale commerciale ed insediarvi il porto passeggeri.

La logistica, con la lavorazione dei prodotti in transito, dovrà essere uno dei cuori della riconversione dell'area industriale, insieme al Parco Tecnologico che non è mai riuscito a decollare per la mancanza di incentivi alla ricerca.

E' inoltre necessario mantenere le attività produttive compatibili, come la cantieristica e le fonti di energia alternative (distretto dell'idrogeno).

Di fronte all'immobilismo e al fallimento delle passate amministrazioni servono nuovi strumenti e un nuovo piano strategico. E' necessario allargare gli orizzonti, individuare nuovi obiettivi di sviluppo, nuove prospettive. Lo strumento dell'accordo, portato avanti per anni sempre dagli stessi rappresentanti delle parti sociali è superato. E' ormai un sistema chiuso che si autoalimenta senza produrre risultati, se non quelli della speculazione fondiaria. Ma questa da sola non porta sviluppo del territorio, bensì arricchimento di pochi a fronte del perdurare di arretratezza economica.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che lavora.

E' urgente dar vita ad un piano strategico generale su cui possano convergere i vari interessi pubblico-privati, che dovrà essere attuato in due fasi: **a breve termine** per gestire il processo di dismissione delle aree, di tutela e riposizionamento degli occupati in esubero; **a medio termine** per l'individuazione e l'attuazione dei grandi progetti, coinvolgendo anche all'esterno competenze eccellenti all'altezza del problema complesso da risolvere.

Il primo obiettivo è quello di costituire una società per il recupero della Zona Industriale di Porto Marghera, a struttura mista pubblico-privata, con il compito di acquisire le aree, bonificarle, creare le nuove infrastrutture (strade, energia elettrica, acqua, fognature, etc.) e rivenderle a costo certo, controllato e di mercato.

A questa società dovrebbero partecipare il Comune, la Regione, i proprietari delle aree, società per la bonifica dei terreni ed aziende di costruzioni generali, in modo da mettere insieme tutti i soggetti interessati al nuovo sviluppo dell'area.

Per far questo è necessario anche attivarsi per proporre una modifica legislativa, che permetta la costituzione di società miste per la riconversione di siti industriali, come esistono ormai da anni in tutta Europa, semplificando al massimo gli iter burocratici per l'intervento di potenziali investitori nelle aree sottoposte a vincolo di bonifica ambientale come da normativa vigente.

Ogni possibile scenario di crescita e sviluppo economico - sia esso orientato alla riqualificazione delle strutture e attività del turismo, dei settori terziari legati all'innovazione e alla ricerca, alla logistica, alle energie rinnovabili, a nuovi insediamenti industriali, commerciali e abitativi - dovrà basarsi sui requisiti fondamentali di produzioni compatibili con l'ambiente, di messa in sicurezza dai rischi industriali, della *qualità della vita*.

Il Porto Passeggeri

Fondamentale la previsione del progressivo spostamento del porto turistico dalla città storica alla gronda di terraferma, in un sistema integrato con il nuovo porto previsto per le mega-navi e con il futuro hub d'interscambio in terraferma.

Un'operazione di questo tipo garantirebbe diversi aspetti positivi:

- ottimizzazione delle risorse attraverso l'accorpamento e lo sfruttamento massimale dei due poli portuali oggi previsti, evitando gli inutili investimenti previsti per il potenziamento di quello nella città storica
- utilizzo di un sistema infrastrutturale unico (strade, parcheggi, linee urbane, ecc.) con l'hub d'interscambio
- delocalizzazione delle attività oggi pertinenti all'attività portuale nell'ampio comprensorio della Marittima, con la relativa possibilità di recuperare l'intera zona riannettendola al tessuto urbano
- annullamento delle emissioni indotte dallo stazionamento delle navi in prossimità dell'abitato e dimezzamento di quelle indotte dal passaggio nel canale della Giudecca (accesso al nuovo porto dalle bocche di Malamocco e deflusso attraverso le bocche del Cavallino)

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che lavora.

Il Porto Commerciale

In un'ottica di riconversione e innovazione complessiva di Porto Marghera, strategico è il tema dell'agevolazione e dello sviluppo delle attività di logistica inerenti alle operazioni di imbarco/sbarco, primo trattamento e smistamento delle merci. Certamente da incentivare sarebbe l'interscambio con le linee di trasporto su ferro, mentre quelle su gomma dovrebbero essere previste, per quanto possibile, lungo arterie separate dal traffico veicolare cittadino, in previsione di un possibile collegamento diretto con la ROMEA commerciale.

Afflusso e deflusso delle navi commerciali dalle bocche di Malamocco avverrebbero attraverso un'attenta gestione delle fasce orarie, integrandole con quelle dell'entrata delle navi turistiche ed evitando quindi incroci e sovrapposizioni contrari alla normativa per la navigazione.

Interconnessione con le principali reti viarie e fruibilità massimale della zona portuale sono due punti cardine del disegno di rilancio complessivo dell'intera area, a patto di inserirli in un contesto progettuale armonizzato con un Waterfront svincolato da interessi speculativi di natura esclusivamente logistica, commerciale e portuale.

Occorre evitare il ripetersi degli stessi errori commessi con la chimica negli Anni '60: il Waterfront va sfruttato per intero nel suo potenziale unico di area di pregio, differenziandone gli ambiti di sviluppo e governandone la multi-offerta in termini di servizi e di aree di intervento.

Una Grande Città dice SÌ ALLO SVILUPPO COMMERCIALE, SÌ ALLA LOGISTICA POTENZIATA, MA SÌ ANCHE E SOPRATTUTTO ALLA CAPACITÀ DI SFRUTTARE IN PIENO LA CHANCE DEL WATERFRONT

9. **Turismo**

Venezia è sempre stata una città brulicante di vita, di attività, di persone provenienti da ogni parte del mondo. Ma oggi la "New York del 500" offre ai visitatori un guscio splendido, ma sempre più vuoto.

Venezia insulare, la Venezia storica, non è in grado di reggere a lungo la massa sempre crescente di visitatori provenienti da tutto il mondo.

Anche se questo non è percepito dalla massa dei visitatori, e neppure dai più alti Organi di Governo dello Stato, il turismo - la preziosa risorsa che non è stata per nulla gestita e programmata dalle Amministrazioni, ma da chi avidamente lucra sull'offerta - sta diventando la rovina del tessuto sociale cittadino, determinando la morte di una città che non è fatta solo di pietre da restaurare, ma anche di una millenaria cultura, di un popolo e di persone di cui nessuno si occupa.

Il turismo è un'impresa e rappresenta per Venezia una fiorente attività, e come tale dovrebbe essere trattato espandendo le sue ricadute e la sua gestione a tutto il territorio comunale.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città che lavora.

Punto fondamentale: il turismo non va subito, ma va governato.

Le strade percorribili sono molte ma – per l’eccezionalità del sito e la particolarità di essere essenzialmente una città pedonale – nessuna proposta dovrebbe trascurare l’importanza delle interazioni e delle relazioni personali che s’instaurano tra viaggiatori e luogo visitato, tra viaggiatori e popolazione residente, oltre che tra gli stessi residenti. Turisti e abitanti vivono fianco a fianco, occupano gli stessi spazi pubblici e devono condividere gli stessi mezzi di trasporto, è naturale (e auspicabile) che entrino in contatto tra loro, e a volte si scontrino se qualcosa non funziona.

Incombe, insomma, la necessità di tracciare dei progetti, e dei processi, evolutivi attorno all’originalità di questa città e alle esigenze della persone che la vivono e non il contrario.

Se Venezia è stata per secoli all’avanguardia in molteplici discipline (arte, scienza, politica, idraulica, ingegneria navale e civile, architettura, ecc.) luogo di sperimentazione e scambio di culture, persone, merci e idee lo si deve principalmente alle genti che l’hanno abitata e all’economia che attorno a questi elementi si è saputa creare, né il suo peculiare status di città d’acqua ha rappresentato un ostacolo – come sembra essere oggi – affinché ciò si verificasse. Da un lato quindi è Venezia, siffatta, ad aver selezionato, adeguato e “perfezionato” i suoi abitanti in uno scambio continuo e reciproco, dall’altro sono gli uomini che l’hanno abitata ad aver costruito e plasmato la città nei secoli seguendo modelli imposti dalla natura stessa del luogo. Quindi se è la dimensione anfibia a rendere unica ed irripetibile la realtà lagunare, è solo in funzione della gente che vi abita e vi soggiorna che Venezia ha senso e può ritrovare il *suo* carattere distintivo e la *sua* capacità di rinnovarsi. È questo che troppo spesso si dimentica: l’imprescindibilità e l’interdipendenza tra la città fatta di acqua e pietre e la città fatta di persone che ci vivono e che la vivono. Non percepire il valore di tale presupposto significa non solo non capire Venezia ma nemmeno comprendere cosa cercano nel loro breve soggiorno in laguna la maggior parte dei visitatori.

Se è vero infatti, visto e considerato la risorsa che esso rappresenta, che non è immaginabile e desiderabile una Venezia senza turismo, non è altrettanto corretto pensare che il miglior risultato ottenibile sia una Venezia di soli turisti.

Nostro obiettivo è **affrontare con coraggio la questione del Turismo** e del suo sfruttamento secondo queste linee guida:

- affidando la responsabilità del mantenimento dei tesori cittadini alle categorie che sul turismo operano importanti operazioni di guadagno economico
- affrontando temi scottanti come la **gestione dei flussi**, il **numero programmato**, le **tasse di scopo** o addirittura il **ticket di ingresso**
- attirando l’attenzione dell’opinione pubblica ed educando il viaggiatore in arrivo con campagne di informazione e attività di promozione del turismo sostenibile.
- riorganizzando la viabilità cittadina integrandola con sistemi di fruizione studiati ad hoc per la realtà veneziana.

Turismo quindi come risorsa per lo sviluppo e la salvaguardia di una città intesa come comunità di persone, eredi di una grande storia e custodi attivi e partecipi di questo patrimonio per le future generazioni.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città e le persone.

Alcune azioni:

- **Pianificazione dei flussi turistici** in ingresso per decongestionare l'area marciata, inevitabile punto di approdo di tutti i turisti. Da Fusina bisogna sbarcare i turisti alle Zattere; da Punta Sabbioni a Sant'Elena. Modificare le regolamentazioni dei parcheggi, e del transito sul Ponte della Libertà, e intervenendo direttamente sulla pianificazione delle rotte ACTV;
- **Istituzione di un comitato per la Salvaguardia e il Decoro Cittadino**, a cui partecipino anche cittadini e Associazioni, che pianifichi con oculatazza, fermezza ma anche con creatività azioni e idee atte a gestire e regolamentare il comportamento dei turisti, e alla tutela dei monumenti, dei luoghi, delle produzioni che costituiscono l'identità storica e tipica di Venezia e della sua laguna. Tale comitato dovrà essere dotato di potere consultivo nei confronti dell'Amministrazione relativamente a campagne pubblicitarie o attività di sponsorizzazione che comportino interventi sul tessuto urbano e sulle superfici visibili della città
- **riforma delle licenze**: vogliamo rinnovare il sistema per la concessione e il mantenimento delle licenze degli esercizi pubblici per tutte le attività: bar, ristoranti, alberghi, B&B ecc... in modo da premiare chi offre un servizio di qualità e da costringere i detentori delle licenze ad offrire anche servizi di interesse pubblico, si deve anche avere il potere di revocare le licenze a chi non rispetta i regolamenti.
- **sistema museale pubblico unico**: realizzare una unica "Riunione dei Musei di Venezia" mettendo assieme oltre alla fondazione dei musei civici, almeno la Querini Stampalia e la Fondazione Levi

10.

Commercio e Artigianato

Una Grande Città si impegna a bloccare la costruzione di nuovi grandi centri commerciali, che a causa di una proliferazione priva dell'opportuna programmazione stanno soffocando le attività commerciali e l'artigianato cittadini, uno dei collanti fondamentali per la garanzia di una città viva. Sarà necessario inoltre potenziare il sistema dei parcheggi di cintura per favorire l'accesso pedonale alla città, consentendo così un maggiore afflusso e stimolando conseguentemente la propensione al consumo.

Al fine di fermare l'emorragia delle attività nella città insulare, ed il conseguente spopolamento, verrà attuata una politica fiscale tesa ad agevolare tutte le iniziative produttive e commerciali di nuovo insediamento.

Rispetto all'emergenza sul vetro di Murano, al fine di tutelare questa tradizione simbolo della nostra cultura Veneziana riteniamo necessario prendere delle iniziative a sostegno alla produzione, ripensando e rafforzando l'impegno del Comune di Venezia nella tutela del Marchio Vetro Artistico di Murano, garantendo investimenti e una maggiore concertazione e sinergia con le attività della Regione Veneto proprietaria del marchio stesso.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città e le persone.

11.

La Città dei Giovani

Occorre creare le premesse per modificare l'immagine di Venezia nel mondo affrancandola dall'idea di meta esclusivamente turistica.

Intrattenimento

Una Grande Città si impegna nella creazione e nella programmazione di grandi eventi sportivi e musicali nelle aree della città quali il Parco di San Giuliano, Forte Marghera e le Corderie dell'Arsenale, inserendo stabilmente la città nel circuito dei grandi tours o eventi internazionali.

Incentivazione allo sviluppo delle attività di intrattenimento nell'area di Marghera e del Waterfront, collegati pedonalmente con la zona universitaria di via Torino.

Creazione del Night Bus (servizio a pagamento che colleghi i principali punti del divertimento notturno con P.le Roma, Piazza Ferretto e Marghera).

Cultura e biblioteca

Una Grande Città è per la realizzazione di una grande biblioteca centrale sul modello delle Public Library delle grandi città europee: un luogo di discussione e di confronto, centro di aggregazione con infrastrutture moderne ed accesso libero ai servizi digitali e di rete, per una fruizione allargata di servizi culturali capaci di stimolare la creazione di cultura spontanea.

Il lavoro

Una Grande Città ritiene urgente e necessaria l'istituzione immediata di un sistema d'incentivazione alle imprese giovanili che investono sul territorio, creando distretti produttivi capaci di caratterizzare specifiche zone del territorio.

Ad esempio, il distretto del design e la cittadella del cinema a Marghera (non una sorta di Cinecittà, ma luoghi di sperimentazione e produzione giovanile), sviluppando sinergie con le realtà locali di dimensione internazionale come la Biennale e l'Università.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città e le persone.

12.

Il Futuro della Città d'acqua

Il futuro della città d'acqua pone le sue basi su di una rivitalizzazione economica che passa attraverso la riappropriazione di spazi urbani come l'Arsenale, per aprirsi a nuove attività collegate sia alla vocazione marinara che all'innovazione tecnologica. Vivibilità e residenza formano un binomio che deve trovare il giusto equilibrio in una gestione programmata dei flussi turistici ed una politica della residenza che smetta di far pensare che il vivere a Venezia sia un'utopia.

Economia.

Venezia città d'acqua rappresenta il cuore e l'anima della nostra comunità: la sua salvaguardia e la tutela dell'enorme patrimonio culturale e storico che rappresenta sono possibili solo se tutto il territorio si sviluppa in maniera armonica contribuendo alla gestione delle potenzialità e problematiche che una tale risorsa rappresenta.

Venezia come risorsa in primo luogo per i residenti della città storica stessa che devono poter progettare la loro vita e coltivare le loro aspirazioni professionali in un sistema economico vitale e variegato, in piena libertà, vedendo garantita la possibilità di potersi spostare nel territorio, lavorare e vivere dove più gli aggrada in un mercato immobiliare "normale" e non essere costretti a vivere la loro città in una situazione di emergenza costante. Pensare ad una città dall'economia variegata significa pensare ad una città che si lascia alle spalle la mono-cultura turistica per aprire a nuove economie legate soprattutto alla vocazione marinara della città e all'economia dell'immateriale legata all'innovazione e allo sviluppo tecnologico. Ed è in quest'ottica che ci poniamo come priorità la "riconquista dell'Arsenale", spazi che devono tornare funzionali alla città e luogo di insediamenti produttivi, per i quali l'amministrazione comunale dovrà intraprendere azioni per riunificare sotto di sé il controllo della pianificazione e dello sviluppo.

Analogamente l'amministrazione dovrà essere la guida nelle operazioni di rilancio del Lido, riprendendo il controllo di un processo che attualmente è stato completamente delegato agli interessi privati.

Vivibilità e Residenza.

Il nostro programma pone con forza la questione della gestione dei flussi turistici perché solo iniziando a programmare l'enorme risorsa dell'economia del turismo si potrà trarne un beneficio condiviso per tutta la comunità e non solo per i pochi che dal turismo traggono profitto senza nulla restituire alla città.

La vivibilità della città d'acqua è un argomento connesso a filo doppio con la gestione del Turismo e le infrastrutture e merita anche delle misure specifiche per aiutare i cittadini a ricostruire il tessuto sociale e rinnovare il loro rapporto con una città in cui si sentono ormai degli estranei.

Pur mantenendo la sua tradizione di città gioiosa e aperta Venezia deve trovare un punto di equilibrio tra la presenza di turisti, studenti, attività di svago ed eventi pubblici e il sacrosanto bisogno di privacy e riposo dei suoi cittadini.

È impensabile che l'unica alternativa alla noia sia la concentrazione di masse vocianti in pochi campi (tra tutti Santa Margherita). Bisogna mettere con fiducia la città nelle mani delle nuove generazioni, responsabilizzandole e rendendole partecipi della vita culturale della città senza per questo penalizzare il resto della cittadinanza e ripensando insieme a cittadini ed esercenti un modo di godere della città di Venezia che non vada in conflitto con le esigenze della popolazione.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città e le persone.

Una presenza discreta ma continua delle forze dell'ordine nei punti di accesso e nelle zone di maggior traffico deve garantire al cittadino come al commerciante sicurezza, la garanzia di una sana e onesta competizione di mercato, controlli serrati sulla vendita di prodotti contraffatti sia per le strade che nei negozi e la prevenzione ed eventuale repressione di situazioni di degrado. Solo stroncando la vendita di beni contraffatti si stimoleranno gli operatori economici onesti a tornare ad investire nel loro territorio, incentivando le attività che siano a servizio della residenza.

In un'ottica di mobilità veloce Venezia può tornare ad essere una prima scelta per la residenza anche per chi lavora in terraferma, ma non si deve permettere che diventi solo una città per ricchi e fasce deboli assistite. La ricostruzione del tessuto sociale passa anche attraverso una maggiore continuità tra le classi sociali e creando nuove opportunità di residenza anche a chi si trova in una fascia di reddito medio di fatto impossibilitato ad acquistare una abitazione e al contempo non eligibile per gli aiuti pubblici.

In quest'ottica di ricostruzione del tessuto sociale bisogna dare ossigeno al mercato immobiliare favorendo la locazione ai residenti anche con interventi di defiscalizzazione per locatari e conduttori, favorendo la nascita di cooperative o consorzi di privati che recuperino fabbricati o aree residenziali abbandonate e censendo in maniera scientifica il mercato immobiliare portando così di fatto all'emersione il mercato sommerso del mattone. Tutte questi interventi insieme al blocco contestuale di tutti i cambi di destinazione d'uso per scopi turistici possono favorire il ritorno di residenti in laguna ma sono iniziative che devono fare parte di un processo di svecchiamento e rinnovamento anche e soprattutto del sistema di trasporti locale che deve permettere al cittadino di scegliere la propria residenza nel comune senza venire penalizzato nelle sue prospettive professionali e nelle scelte di vita.

Allo scopo di diminuire la pressione sul mercato immobiliare del centro storico il Comune deve farsi promotore direttamente o tramite Project Financing della edificazione di Campus studenteschi pubblici a fitto agevolato, delocalizzando in terraferma o all'Arsenale alcune grandi infrastrutture nel Centro Storico come le fatiscenti carceri veneziane della Giudecca e di S. Maria Maggiore. Svincolare quindi dal mercato del Centro Storico la domanda di alloggio proveniente dal mondo studentesco, ponendo le basi di una seria politica di riduzione del valore immobiliare.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città e le persone.

13. La Sanità

Lo sforzo enorme profuso nella realizzazione dell'Ospedale dell'Angelo e la sua progettazione come centro catalizzatore di eccellenze professionali e di servizio hanno creato in città uno squilibrio evidente ed insostenibile. I distretti territoriali e la sanità in centro storico versano in una situazione di sottodimensionamento critico, con uno smantellamento progressivo dei servizi alla cittadinanza ed una pericolosissima involuzione della situazione a Venezia, con l'Ospedale Civile depauperato di personale, mezzi e competenze.

La delega in bianco concessa all'ULSS 12 per la messa in opera del nuovo ospedale non ha affatto comportato i miglioramenti attesi in termini di prestazioni erogate, di tempistiche d'attesa, di assistenza post-degenza.

Una Grande Città ritiene che le Istituzioni Pubbliche debbano riappropriarsi nel pieno delle proprie funzioni di garanti della salute pubblica, potenziando la capacità decisionale prevista dalla legge e ricostituendo il tessuto fondamentale dei distretti zonali, vero punto di presidio diretto sul territorio, attraverso una nuova politica di sostegno pubblico (più personale medico e infermieristico, più mezzi strutturali ed economici, più flessibilità amministrativa).

14. Innovazione e cittadinanza digitale

Una Grande Città vuole utilizzare la rete pubblica per metter in comunicazione offerta e domanda nel mondo del lavoro e creare occupazione.

Vuole inoltre inserire online tutti i bandi di fornitura di Comune e partecipare al fine di creare un sistema trasparente e dedicato di e-procurement e iscrivere di diritto tutte le aziende del Comune di Venezia nell'albo fornitori di Comune e partecipare; potenziare il Wi-Fi cittadino e costruire un'area di socializzazione e scambio di informazioni tra cittadini, associazioni, imprese e Pubblica Amministrazione che sia un vero esempio di democrazia partecipativa; fornire infine a chi fa impresa nel turismo la possibilità di rivendere i pacchetti di servizi pubblici integrati favorendo chi propone pacchetti in periodi di bassa stagione e disincentivando chi offre ospitalità nei picchi di afflusso.

Bisogna premere sull'acceleratore dell'innovazione e avere il coraggio di guardare alla tecnologia come a una delle variabili fondamentali per la gestione e lo sviluppo della città: non però in maniera dirigista, ma utilizzando la forza propositiva della Amministrazione Pubblica per scatenare creatività e imprenditoria nelle aziende del territorio Veneziano.

Al centro di questo processo poniamo la cultura dell'innovazione tecnologica e della partecipazione civica: l'attuazione e promozione di politiche di sviluppo e incentivi per iniziative orientate all'innovazione tecnologica e alla partecipazione civica, per far rinascere nei veneziani l'orgoglio e la consapevolezza di vivere in una città speciale e unica promuovendo una nuova coscienza civica che avrà strumenti innovativi per esplicarsi.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città e le persone.

Fondamentale sarà lo sviluppo di una piattaforma Web che integri tutti i servizi al cittadino e che fornisca la base per lo sviluppo di nuova imprenditoria legata all'innovazione e all'immateriale.

Questa piattaforma dovrà consentire:

- accesso in tempo reale del cittadino a tutta la sua documentazione online;
- espletamento di pratiche direttamente da casa;
- trasparenza totale su concorsi e concessioni come posti barca e plateatici;
- servizio gratuito per lavoratori e aziende del territorio comunale di incrocio della domanda e offerta di lavoro;
- trasparenza negli incarichi e compensi di consulenti e manager anche delle municipalizzate;
- creazione di strumenti di socializzazione e aggregazione per la cittadinanza attiva in sinergia con quanto proposto al punto del Programma *“Rapporti con il cittadino ed il territorio”*

Questa piattaforma consentirà alle aziende del territorio che vogliono sviluppare applicativi compatibili di poter integrare i loro sistemi con l'infrastruttura cittadina consentendo così all'imprenditoria privata di creare nuove funzionalità e modelli di business al servizio della comunità.

L'obiettivo è quindi utilizzare la tecnologia e soprattutto la connettività per portare trasparenza e velocità di esecuzione, oltre a servizi innovativi, nel rapporto tra il cittadino e la sua amministrazione e tra cittadini stessi favorendo lo sviluppo della socialità e delle opportunità economiche attraverso le infrastrutture tecnologiche pubbliche.

Tutto ciò, unito al potenziamento del WIFI cittadino, permetterà di far fare alla nostra civiltà un balzo in avanti e colmare la distanza con le comunità più avanzate al mondo stimolando al contempo nuove professionalità, nuova residenza e nuova produzione culturale.

A livello di Amministrazione Pubblica va sviluppato un sistema di e-procurement centralizzato per il Comune e tutte le aziende municipalizzate e partecipate che preveda la creazione di una banca dati fornitori in cui tutte le imprese del territorio comunale sono iscritte di diritto e a cui la Pubblica Amministrazione invia in automatico tutte le richieste di fornitura e bandi aperti in modo da favorire una sana e trasparente competizione tra aziende del comune di Venezia.

La Pubblica Amministrazione finalmente come motore di sviluppo per le imprese del territorio, risparmio sulle forniture e azzeramento degli odiosi meccanismi clientelari sono solo gli obiettivi primari di una vera e propria “rivoluzione possibile” del modo di pensare il rapporto tra impresa e pubblica amministrazione.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città e le persone.

15.

Rapporti con il cittadino e il territorio

Una Grande Città intende istituire una **Consulta Permanente delle Associazioni** che riunisce associazioni e categorie di cittadini, con poteri consultivi e propositivi per realizzare una collaborazione fattiva tra società civile ed istituzioni elette. La Consulta avrà, tramite i suoi rappresentanti, diritto all'accesso agli atti e alle delibere comunali, a fare interpellanze in consiglio comunale e verrà comunque interpellato per un parere consultivo sulle grandi questioni straordinarie e strategiche della città.

La Consulta dovrà organizzare incontri pubblici sui temi che riterrà opportuno e richiedere di diritto l'intervento degli amministratori in occasione degli stessi. Alle riunioni ed attività di tale istituto verrà dedicato un apposito spazio in sedi di proprietà del Comune, dislocate in più punti su tutto il territorio, che diverranno la **Casa delle Associazioni**.

La Consulta avrà anche un proprio strumento di socializzazione ed aggregazione sul web come previsto dal punto del Programma "Innovazione e Cittadinanza Digitale", che servirà a coinvolgere i cittadini e garantire trasparenza e partecipazione.

A questo istituto saranno invitate a partecipare tutte le associazioni legalmente riconosciute che provvederanno su delega degli associati e in maniera proporzionale al numero dei loro iscritti ad eleggere una consulta di rappresentanti che prevederà a deliberare in fase di costituente come farsi rappresentare presso gli organi di governo della città.

Lo scopo di questo sistema è favorire la partecipazione dei cittadini e l'associazionismo e creare una vera e propria scuola di cittadinanza attiva che dia l'occasione al più alto numero di persone possibile di sperimentare l'attività di collaborazione con la pubblica amministrazione.

Relativamente ai Centri Sociali, la costante radicalizzazione politica a senso unico di queste strutture impone una revisione e riorganizzazione delle destinazioni d'uso degli immobili concessi, dettando le regole di convivenza al loro interno. L'intento è di far coesistere mondi diversi (Gioventù, Anziani e Società Civile), creando rinnovate opportunità per l'aggregazione giovanile e per la terza età, nonché destinandone l'utilizzo sia quali possibili sedi pubbliche di associazioni della Società Civile, sia come eventuali sedi della Casa delle Associazioni.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città e le persone.

16.

Cultura come partecipazione

Se è vero che Venezia è un grande palcoscenico internazionale per le mostre di richiamo planetario cui sono interessati i grandi mercanti d'arte, i mecenati e i grandi sponsors, altrettanto vero è che la città nel suo complesso (quindi Venezia, ma anche Mestre e la Terraferma) deve sviluppare un proprio indirizzo culturale basandolo sul concetto di partecipazione allargata, promuovendo la possibilità per i cittadini di esprimersi creativamente. Si tratta di spostare l'angolo prospettico, mantenendo necessariamente attivo l'attuale circuito della cultura "alta" e affiancandovi nuove possibilità dialettiche tra i cittadini e le Istituzioni cui a vario titolo è affidata l'organizzazione dei circuiti culturali, il Comune tra i primi e i più qualificati.

A tale scopo riteniamo necessario che tutti gli attori del panorama artistico e culturale che utilizzano Venezia come luogo per ospitare o rappresentare i propri progetti partecipino alla creazione e al mantenimento di un Fondo di Sviluppo per le Attività Culturali promosse e prodotte da residenti veneziani. Lungi dall'essere una sorta di intento di carattere protezionistico, questa operazione potrebbe stimolare anche artisti italiani e stranieri a scegliere Venezia come base d'operazioni per sfruttare un nuovo clima di mecenatismo che guarda però alla residenza e alla presenza sul territorio come ricaduta finale.

L'Assessorato alla Cultura, di concerto con le associazioni culturali e gli atenei, si occuperà quindi di diventare punto di riferimento per i cittadini, incaricandosi di conferire fondi e supporto per la produzione di attività artistiche e culturali in città sfruttando allo scopo anche le enormi possibilità offerte dall'innovazione tecnologica. Lo stesso Assessorato si farà inoltre promotore di un tavolo permanente per l'ottimizzazione del calendario dell'offerta culturale cittadina. A questo tavolo saranno invitati tutti gli attori principali, pubblici e privati, della città, con l'obiettivo di concertare le iniziative dei singoli attori per evitare i picchi di offerta che sono attualmente la norma, anche in un'ottica di gestione dei flussi legati al turismo culturale in città. Sarà inoltre promotore di un tavolo di lavoro che coinvolga Regione, Vega e operatori privati per la realizzazione della Cittadella del Cinema a Marghera, già prevista dalla legge regionale sul cinema.

Proponiamo anche la costituzione di "distretti culturali evoluti" che producano arte ma anche conoscenza scientifica (gli artisti attualmente inseguono, rielaborano o addirittura creano le idee della scienza e della tecnologia), e che siano basati su una altrettanto nuova "cultura" della residenza a Venezia e nella Terraferma veneziana. Modificare gli assetti di un territorio, sul piano culturale, significa senz'altro trasformare la residenza in un insieme di soluzioni, non di problemi progressivamente sempre meno risolvibili.

L'Amministrazione Comunale, di concerto con Provincia e Regione, dovrà saper farsi carico degli oneri che derivano da una coerente formula progettuale da discutere, in varie forme, con la cittadinanza stessa e con quanti, enti e imprese private, possono utilmente contribuire allo sviluppo e al mantenimento del "distretto culturale", favorendo investimenti sulla cultura sotto l'occhio vigile del settore pubblico, che fa capo, indubbiamente, allo Stato.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città e le persone.

I meccanismi di elargizione di contributi e finanziamenti pubblici dovranno essere rivisti, evitando il consolidarsi dell'attuale sistema "a pioggia" che molto costa e poco produce, ma puntando fortemente su criteri di selezione competenti, razionali e giustificabili economicamente.

Un percorso virtuoso di partecipazione attiva, questo, che riavvicinerà, idealmente ma anche con concrete iniziative, la cittadinanza agli organi di governo locali, con l'immediato obiettivo, se non altro, di sviluppare democrazia.

E' questa, secondo noi, l'ottica in cui si deve lavorare anche per la candidatura di Venezia Capitale Europea della Cultura 2019.

17.

L'educazione è un diritto

Da sempre a Venezia la domanda di servizi educativi è in costante aumento e da sempre è stata delusa e rinviata. **Una Grande Città** prevede una gestione più efficiente dell'Assessorato all'Educazione che non solo deve ricomporre funzioni ora distribuite tra diversi settori del Comune, ma deve raddoppiare i posti nei servizi offerti come gli asili nido, nonché proporre nuovi nidi aziendali e nidi famiglia, il museo del gioco e del giocattolo ed altre iniziative similari.

18.

La Città Sociale: Famiglia e Welfare

Una Grande Città, oggi più che mai, pone come necessaria l'innovazione e la revisione delle politiche sociali dedicate alla famiglia, che devono partire dall'istituzione di un'Agenzia per la Famiglia, passare per la revisione dell'ISEE come strumento d'accesso ai servizi erogati dagli enti pubblici, ed arrivare a un potenziamento dei progetti di social-housing. Intende parallelamente sviluppare i servizi domiciliari offerti dal Comune, puntando inoltre su un forte impegno per attivare i necessari meccanismi di supporto alle situazioni di indigenza.

Nel settore sociale, un'innovazione profonda ormai irrinunciabile e indifferibile è quella di separare i compiti dei Servizi Sociali dai Servizi alla Famiglia: i primi infatti si occupano dei casi più difficili, mentre i secondi rivolgono la loro attenzione alla quotidianità.

Non sarà necessario avviare da zero sperimentazioni, ma si potranno utilizzare iniziative analoghe già praticate con successo in alcune realtà di eccellenza (Provincia di Trento e Comune di Parma in particolare).

- 1. Istituzione di un'Agenzia per la Famiglia** (sul modello avviato con successo nel Comune di Parma), finalizzato all'adozione di politiche concrete a favore della famiglia, quali promozione della natalità, eliminazione delle iniquità, sostegno delle famiglie con figli, collaborando con Associazioni, Istituzioni e mondo economico affinché Venezia e Mestre diventino "città a misura di famiglia". L'agenzia pertanto collabora con tutti gli Assessorati, "**colorando di famiglia**" ogni azione messa in campo.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città e le persone.

- 2. Informatizzazione dei Servizi Sociali**, al fine di snellire i procedimenti per la richiesta di sussidi ed evitare alle famiglie ripetute code agli sportelli, e decine di documenti da presentare ogni anno, con risparmio anche da parte della pubblica amministrazione, minor spreco di carta, unificazione dei procedimenti, maggiori controlli contro gli abusi (che costituiscono un danno verso le famiglie veramente bisognose), e velocizzazione nell'accesso ai servizi ed ai contributi sociali.
- 3. Istituzione della Family Card**, una carta elettronica di pagamento rivolta ai soggetti più deboli (sul modello avviato con successo nel Comune di Parma). Oltre ad essere uno strumento di pagamento, consente di accedere ad agevolazioni e sconti in strutture pubbliche e private nell'ambito comunale e su tutto il territorio Nazionale.
- 4. Tariffe Procapite per l'acqua potabile**, come avviato in altri capoluoghi, sarà un progetto da proporre alla provincia per eliminare l'attuale sistema che penalizza pesantemente le famiglie e non premia chi veramente dell'acqua ne fa un uso virtuoso.
- 5. Diritto allo Sport**, rivolto alle famiglie a basso reddito o numerose, per permettere ai giovani di accedere agli impianti ed alle società sportive della città a tariffe agevolate.
- 6. Promozione del Nido in Famiglia**, sostenendo e riconoscendo il nido familiare, detto anche servizio "Tagesmutter", quale servizio complementare al nido d'infanzia, rivolto ai bambini da tre mesi a tre anni residenti nel Comune di Venezia. Tale servizio consente alle famiglie di affidare in modo stabile e continuativo i propri figli a personale educativo (Tagesmutter) appositamente formato che professionalmente, in collegamento con organismi della cooperazione sociale o di utilità sociale non lucrativi, fornisce educazione e cura a uno o più bambini di altri presso il proprio domicilio o altro ambiente adeguato ad offrire cure familiari.
- 7. Revisione ISEE o introduzione dell'ICEF**. Quale sistema per l'accesso a servizi e/o benefici erogati dagli enti pubblici è universalmente accettato il modello ISEE, che tuttavia contiene dei meccanismi penalizzanti o addirittura iniqui. A questo proposito si prevede di aprire un tavolo di confronto con Provincia e Regione per istituire una revisione dell'ISEE, o per introdurre l'Indicatore per la Condizione Economica Familiare quale strumento equitativo per verificare la capacità economica e patrimoniale.
- 8. Maggiore attenzione a residenzialità**, prevedendo una più bilanciata offerta di abitazioni private e pubbliche, anche con lo strumento del Social Housing, aprendo un tavolo di confronto con Provincia e Regione.
- 10. Servizi Pubblici a misura d'uomo e di Famiglia**: In particolare con abbonamenti specifici per gli anziani a basso reddito, fino all'esenzione totale, e con il "biglietto Famiglia", a prezzo unico indipendentemente dal numero di figli a carico.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città e le persone.

19.

La Città Sicura

Per restituire fiducia nelle Istituzioni da parte dei cittadini, **Una Grande Città**, incentiva una stretta sinergia operativa tra Amministrazione Comunale, Forze dell'Ordine, Magistratura, cittadini e comunità dei migranti, istituendo nel contempo **presidi stabili** di Polizia Municipale nelle zone nevralgiche e/o di accesso alla Città (via XXII Marzo, Accademia, Santa Margherita, Marghera, via Piave, P.le Candiani).

Una vera cultura dell'integrazione la si costruisce solo partendo dalla capacità di un sistema di far rispettare a tutti (cittadini e ospiti) l'ordinamento che ne regola il funzionamento. Leggi giuste, regolamenti condivisi, reciproca accettazione, rispetto nei confronti dell'altro, rispetto dell'altro nei confronti del luogo, della gente e della cultura che lo ospitano e presso cui intende integrarsi. Se ben governata, l'integrazione può realmente divenire strumento di arricchimento economico, sociale e culturale, dando per assodato che il contesto storico in cui muove la nostra epoca vede nei flussi migratori verso l'occidente uno dei suoi tratti caratterizzanti e incontrovertibili. La sfida è la costruzione di una vera cultura del rispetto nella sua duplice natura: della città verso l'immigrato, dell'immigrato verso la città.

Una Grande Città intende promuovere il dialogo tra cittadini e comunità migranti attraverso il sostegno alle associazioni attive sul territorio in questo ambito, promuovendo occasioni di confronto culturale e stimolando le funzioni di auto-controllo all'interno delle comunità stesse, e nel contempo incentivando l'azione delle forze dell'ordine comunali nella repressione di abusivismo ed illegalità

20.

La Città dello sport

CONVENZIONI

Dalla metà degli anni '80 il Comune di Venezia, come moltissimi altri Comuni a livello regionale e nazionale, ha demandato all'associazionismo sportivo la gestione del proprio patrimonio impiantistico attraverso atti convenzionali, che prevedevano per le associazioni assegnatarie della gestione dell'impianto precisi obblighi attraverso un piano di attività e di tariffe concordato con il comune e vincolato a precisi accordi per il mantenimento dello stesso impianto. In sostanza l'associazione si occupa dell'ordinaria manutenzione, accollandosi parte delle spese energetiche, mentre l'amministrazione comunale si occupa della manutenzione straordinaria e di parte delle spese energetiche.

Gli oneri a carico del comune e gli oneri a carico delle associazioni gestrici via via negli anni si sono sempre più sbilanciato verso quest'ultime, tanto che negli ultimi anni le associazioni gestrici (vedi le piscine, ma anche altre realtà) hanno proposto al comune lavori di messa a norma o ampliamento o adeguamento degli impianti sportivi.

Molto spesso il Comune ha approvato queste convenzioni autorizzando prolungamenti delle stesse con periodi troppo brevi rispetto gli effettivi investimenti (parliamo di milioni di euro) promossi dalle associazioni. Riteniamo indispensabile estendere a 10 o 15 anni le convenzioni, per permettere il giusto tempo di ammortamento dei capitali impiegati, incentivando così le società a fare gli investimenti necessari.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà

Una Grande Città e le persone.

MANUTENZIONI

Molto importante è la proposta che alcune associazioni sportive del territorio avanzano, quella cioè di costituire un Consorzio per le manutenzioni degli impianti sportivi che sono a carico del Comune di Venezia. Il budget messo a disposizione per le manutenzioni è oggi di alcune centinaia di migliaia di Euro erogati dalle Municipalità e dalla Direzione Centrale dei Lavori Pubblici. Se gestito da questo Consorzio costituito dalle Società gestrici, si creerebbero le condizioni per notevoli risparmi, economie di scala ed un'efficienza certamente migliorata nell'esecuzione dei lavori.

IMPIANTISTICA

In un quadro di risorse economiche calanti occorre essere in grado di applicare ancor più radicalmente criteri di razionalizzazione ed efficienza nella localizzazione e nel dimensionamento delle strutture.

La pianificazione dei bisogni sportivi deve procedere di pari passo con la programmazione territoriale e urbanistica per realizzare una moderna e razionale collocazione degli impianti sportivi.

In tale ottica si deve inserire un Piano di Razionalizzazione delle strutture sportive per determinare una più razionale concentrazione delle strutture in ambiti territoriali più idonei. Le aree individuate sono la Cittadella dello sport in via Olimpia, quella del Palasport Taliercio (implementato con la costruzione di un campo da calcio con tribune coperte da ambi i lati per renderlo idoneo alla serie D e con utilizzo dell'attuale Palazzetto dello Sport per attività sportive diverse dalla pallacanestro), la conferma del Palazzetto dello Sport già progettato a Marghera, lo Stadio del Rugby di Favaro Veneto (implementato con la costruzione di una nuova tribuna coperta e con la copertura di quella attualmente esistente).

La copertura finanziaria si potrà avere con il ricorso a finanziamenti privati, grazie ai ricavi derivanti dalla vendita dello Stadio Baracca, con l'intervento finanziario delle società sportive.

STADIO

Basta con il concetto, ormai superato dalla storia e dalle esperienze internazionali più significative, di una struttura a proprietà pubblica. Alla collettività non può essere chiesto di accollarsi i costi esorbitanti di gestione, manutenzione e funzionamento che tale indirizzo comporterebbe. Occorre incentivare un intervento privato sfruttando al massimo tutto il potenziale di richiamo che Venezia e l'area metropolitana integrata con Padova e Treviso sono in grado di esprimere in termini di appeal economico e territoriale. Nessuna pregiudiziale alla collocazione a Tessera.

AREA STADIO-BARACCA

Secondo un preciso coordinamento urbanistico con l'Amministrazione, occorre istituire rapidamente un Project-Financing che vincoli l'utilizzo di tutte le risorse ricavate dalla conversione dell'intera area in zona a destinazione d'uso residenziale-commerciale - - per il finanziamento degli interventi di impiantistica sopra descritti e per la costruzione di una cittadella dello sport moderna, completa ed efficiente a servizio dei cittadini.

VIA OLIMPIA

No al progetto di intervento urbanistico e infrastrutturale così come verificato nella sua forma attuale, illogico nella proposta e immotivato nella previsione di spesa. Fondamentale il coinvolgimento delle società sportive storicamente presenti nell'area per impedire un impatto devastante tra demolizioni e ricostruzioni: un progetto di riqualificazione degli impianti esistenti secondo una logica integrata è in assoluto la soluzione più auspicabile.

Etica, Trasparenza, Competenza, Libertà