

# *Serenissima e metropolitana.*

*Antica e nuova.*

*Sicura, sostenibile, solidale: la nostra città.*

## **Un programma per Venezia 2010 - 2015**

Questa prima base per un “programma per Venezia 2010-2015”, che offriamo alla città e alle sue forze politiche, sociali, economiche, culturali è, in primo luogo, il risultato dell’elaborazione delle associazioni “Venezia Metropoli Sostenibile”, “Per Venezia Metropoli” e “Fondamente”, integrata da osservazioni di varia provenienza (gruppi civici, forze politiche o parti di esse, esperti, singoli cittadini). E’, dunque, il documento di partenza della campagna per le elezioni primarie del 24 gennaio 2010 di **Gianfranco Bettin**, che ne ha coordinato la stesura finale. Esso rimane, tuttavia aperto a ulteriori contributi, quindi ancora *in progress* e in particolare verrà arricchito da schede specifiche di approfondimento sui temi principali.

### **Premessa. Una nuova speranza democratica**

In questi anni, anche a Venezia, si sono perdute alcune delle caratteristiche originarie e migliori della politica, in particolare il suo essere strumento di rappresentanza e di governo della polis, del bene comune, e, di conseguenza, si è prodotto un logoramento della partecipazione democratica, un progressivo slittamento delle decisioni di interesse pubblico verso luoghi separati e autocratici, veri e propri centri di potere privi di controllo e di possibilità di revoca, in cui prevalgono gli interessi privati rispetto a quelli della comunità, una situazione che configura ormai, anche nella nostra città, come in tutto il Paese (e, per certi versi, sulla stessa scena globale, planetaria), uno stato di **emergenza democratica**.

Il nuovo governo della città, appoggiandosi a quanto di *meglio* è stato fatto in questi anni e consapevole dei gravi problemi ancora aperti e della durezza dell’attuale contesto locale, nazionale e internazionale, dovrà sviluppare **una nuova, forte, condivisa idea di città, tale da suscitare un nuovo impegno e una nuova speranza democratica**. La proposta che presentiamo intende rispondere a queste necessità, indicando con chiarezza come reperire e come impiegare le risorse materiali, immateriali e le competenze necessarie a questa sfida. Innanzitutto, è indispensabile ritrovare un vero e proprio *city pride*, quell’orgoglio cittadino tipico delle grandi città del mondo: **un sentimento comune**,

**unificante e vitale**, capace di spingere verso grandi obiettivi, non solo economici ma sociali e culturali, improntati a una piena e consapevole sostenibilità ambientale. Competenze e talenti, di cui la città è ricca, vanno riportati in primo piano, mentre va **ridata la parola ai cittadini mettendoli in grado di conoscere e di decidere**.

### **Ancora Serenissima**

Abbiamo usato, per definire la nostra proposta, alcune parole chiave della storia e del presente della nostra città, attorno alle quali abbiamo sviluppato in maniera articolata ciò che tali parole soprattutto evocano in modo sintetico e suggestivo. Abbiamo, perciò, parlato di una città **serenissima**, con tutto ciò che eredita dalla propria storia incomparabile, e in questa eredità vorremmo anche ritrovare lo spirito di una città, concretamente, capace di serenità dentro il difficile confronto con il mondo contemporaneo, capace proprio perché, nel corso della sua storia millenaria, non ha mai temuto questa sfida e ha sempre saputo gestire le proprie paure e le proprie difficoltà senza cadere in angosce paralizzanti e in miopie culturali e politiche, in chiusure grette, che privano di lungimiranza. Città serenissima, anche, nel modo di concepire ed esprimere il potere, capace, cioè, di evitare ogni arroganza nel rapporto con i propri amministrati, pur senza perdere di autorevolezza e credibilità. Una città **metropolitana**, nell'accezione che, nel dibattito corrente in città e in regione, ha assunto questa parola, che allude non certo alle degenerazioni di certi conglomerati urbani senza forma né qualità, caratterizzati da una vera e propria sofferenza del vivere, bensì a una crescente integrazione, in una dimensione urbana ampia (sulla scala, ovviamente, delle dimensioni tipiche della realtà italiana e in particolare del nordest), di funzioni e livelli di gestione e di governo, di mobilità e di scambi, di vissuti quotidiani e di visioni prospettiche, in uno spazio sociale ed economico comune. Una città moderna e in evoluzione, nella sua voglia di diventare ancora **più sicura, più ricca, più giusta**, nella sua necessità e vocazione di essere **un capoluogo del nuovo mondo** che sta nascendo nel XXI secolo: il mondo della **sostenibilità**, delle **nuove energie** rinnovabili e pulite, della **nuova economia**, della **nuova produzione** industriale e intellettuale, del **lavoro** non precario, dei **diritti**. Questo siamo, questa è la città che vogliamo. Una città che merita **una nuova legge speciale**, orientata alla rigenerazione economica e urbanistica, alla salvaguardia e alla sostenibilità ambientale.

Detto in estrema sintesi, dunque: **Venezia**, modellatasi dentro un ambiente naturale unico, capace, insieme, di rispettarne gli equilibri ma anche di modificarlo con tenacia e sapienza, oggi è a rischio, nel mondo del dissesto climatico ed ambientale, ma proprio per questo **può essere capitale della nuova era**: uno dei luoghi del mondo in cui si annuncia o si nega il futuro.

**Mestre**, tutto **l'arcipelago urbano di terraferma**, è luogo cruciale tra Venezia, il Nordest e il mondo intero, attraverso i grandi snodi di mare (porto), di cielo (aeroporto), di terra (ferrovia,

strade e autostrade). E' città di cui va sostenuta la rete commerciale interna, troppo penalizzata in questi anni dal proliferare della grande distribuzione (che va fermata). Ne vanno potenziate le strutture culturali: università, biblioteca, teatro, museo, archivio, spazi per proposte, ricerche, spettacoli, sperimentazioni, forme autogestite di produzione ed espressione. Ne va rimodellata la mobilità, estendendo la rete ciclopedonale, completando la tramvia e decongestionando gli accessi. Va contrastato ogni residuo di marginalità, specialmente nei grandi quartieri, che vanno ripensati e rigenerati come il centro reale della vita quotidiana.

**Porto Marghera** è la grande officina e il laboratorio del nostro futuro. Difendere il lavoro, bonificarne e metterne in sicurezza le aree libere e liberabili significa recuperare grandi spazi per il futuro, senza compromettere altre aree di pregio ambientale come potrebbe accadere a Tessera. Estendere le attività già insediate al parco scientifico-tecnologico, specialmente le più innovative, potenziare e qualificare la logistica, sostenere la portualità, trasferire il porto passeggeri nell'ex prima zona industriale, realizzare il *water front* (tra san Giuliano, Venezia e il mare), significa orientare l'evoluzione del polo industriale preparando concretamente le alternative alle produzioni in crisi o nocive e attirando nuovi investimenti.

### **Le linee di fondo del programma**

Il punto di partenza della nostra proposta riguarda il giudizio sul recente passato e sul presente della città e in particolare sul ciclo programmatico e amministrativo che, dopo aver positivamente trasformato Venezia negli ultimi quindici anni, si va ormai esaurendo.

Esso potrà ancora per molto tempo continuare a produrre azioni positive, ma non è più in grado di interpretare e dare risposte alle nuove sfide che la città si trova davanti. In questi quindici anni molto è stato realizzato. **Venezia e Mestre sono state radicalmente trasformate.** Garantendo la tenuta della compagine sociale e degli equilibri ambientali, le diverse realtà della città hanno ritrovato le motivazioni per restare assieme e considerarsi parte di un'unica grande esperienza urbana e civica, di un'originale vicenda metropolitana. E' con orgoglio e decisione che le forze che hanno governato in questo quindicennio la città **possono** rivendicare questi risultati. Al tempo stesso, è necessario capire che un ciclo si sta esaurendo e che è necessario mettere in campo nuove idee, nuovi strumenti e rinnovate forme di democrazia per affrontare le nuove sfide. Certo, **non siamo all'anno zero**, non si naviga nel vuoto, neppure a proposito di tali questioni, ma per affrontare adeguatamente i nuovi tempi, pur nella continuità con il meglio prodotto in questi anni, occorre oggi operare **una forte innovazione politica e programmatica.**

Il PRG, che delinea una strategia degli assetti urbani di lungo respiro e il Piano Strategico, che delinea una visione della città che è stata condivisa da tutti i principali

soggetti che in essa operano, rappresentano le basi solide da cui partire. Tra le politiche e le azioni di carattere socio-economico già comprese nelle linee del Piano Strategico, particolare rilevanza ha il riassetto dei servizi sociali impostato nella prima Giunta Cacciari, poi consolidato senza soluzione di continuità e che pone il Comune di Venezia all'avanguardia dei servizi offerti ai cittadini, avendo sviluppato un sistema di welfare urbano capace di soddisfare bisogni diversificati e tipici di una realtà complessa. Dalle forme di tutela necessarie per i soggetti più deboli alla promozione dell'autonomia e della vita indipendente per tutti, dall'integrazione reciproca tra le diverse componenti (promuovendo la convivenza e la conoscenza: gli anni di questa esperienza sono quelli in cui più forte e per certi versi sconvolgente dei vecchi equilibri è stato il flusso immigratorio) all'impegno strenuo sui fronti più difficili delle nuove marginalità e sul terreno della sicurezza, senza temere di confrontarsi duramente con chi la insidia, coordinando l'azione sociale con il lavoro delle forze dell'ordine e della magistratura, secondo un modello che ha fatto scuola e che, per certi aspetti, è punto di riferimento su scala nazionale ed europea. Questo modello di welfare urbano, inoltre, ha fatto del lavoro sociale un'occasione di occupazione significativa e rilevante, promuovendo la partecipazione al sistema di welfare di migliaia di occupati stimolati a svolgere il proprio compito secondo criteri di qualità (per l'utente e per il lavoratore) e in un avanzato contesto di garanzie. Tuttavia questi strumenti cardine, per diversi motivi, hanno bisogno di aggiornamenti e modifiche anche profonde, chiamando a collaborarvi nuovi soggetti, in una logica di sussidiarietà, a partire dai più impegnati nel "terzo settore".

La **questione della salvaguardia** della città ho, infine, occupato un posto cruciale nel dibattito e nelle politiche per Venezia e la sua laguna negli ultimi quattro decenni almeno. E' probabile che sarà così anche nel prossimo futuro. Nel secolo che si è aperto e che sta per entrare nel suo secondo decennio le questioni ambientali stanno diventando ancora più centrali e ancor più in una città come la nostra che vive sul filo del mare e, letteralmente, immersa in un contesto estremamente sensibile all'evoluzione dell'ecosistema globale. Tutto l'impianto delle politiche di salvaguardia dell'ecosistema lagunare e della città, concepite in altri tempi, va verificato alla luce dell'evoluzione climatica in corso. In particolare va verificata la congruità del sistema di dighe mobile a fronte di un possibile mutamento degli scenari marini determinati dal *climate change*, poiché un rapido aumento del livello costante del mare o anche solo un incremento forte delle frequenze delle maree medie ed alte potrebbero determinare preoccupanti conseguenze sia sul vitale scambio tra mare e laguna, fonte della salubrità e vitalità di quest'ultima e del suo ecosistema, che rischierebbe

pericolose e prolungate interruzioni, sia sull'attività portuale, una delle principali risorse economiche della città, che rischierebbe una pesantissima penalizzazione dal forte rallentamento, se non dal blocco, dei traffici dovuto alla chiusura delle bocche di porto. E' perciò urgente operare tale globale verifica sulle politiche e sugli interventi di salvaguardia, affinché non si rivelino infine una trappola mortale per l'ecosistema e per la stessa economia di Venezia.

## **1. Il quadro di riferimento**

### **a) Una nuova Legge Speciale per il secolo XXI. Il federalismo fiscale.**

Nel corso del Novecento, attraverso una precisa idea di città, Venezia ha mutato se stessa, trasformandosi da città isola a città anfibia articolata in tre macro aree territoriali-funzionali (Venezia e Lido, Mestre, Marghera). E' stata, così, capace di rilanciarsi, dopo la fine della Repubblica e del suo status di metropoli mondiale, valorizzando il proprio patrimonio storico e ambientale e rilanciando la tradizionale funzione portuale in chiave industriale e moderna. La città nata da quel progetto è oggi la seconda città d'Italia per estensione, dopo Roma, ma sono evidenti i segni della sua incompletezza sul piano della forma e delle connessioni interne, per limiti progettuali e qualità del tessuto urbano non omogenea. Il progetto, perseguito in questi anni, di attuare un disegno urbanistico condiviso capace di tenere insieme in un sistema di reciproche coerenze e di crescita equilibrata l'arcipelago urbano veneziano è **oggi insidiato da un'idea di sviluppo quantitativo e non qualitativo** della città che si va affermando, spesso prodotta da pure e semplici intenzioni speculative. È così che si stanno affacciando alcuni progetti - Veneto City, Tessera City, il porto in cassa di colmata A - che, oltre a implicare pesanti e irrecuperabili ricadute sul sistema ambientale, andando a occupare ulteriori e delicati spazi liberi del nostro territorio, deformerebbero la città, allungandola e allargandola impropriamente, e favorirebbero la nascita di nuove marginalità e acute contraddizioni nel suo cuore stesso. Occorre invece agire sulla qualità urbana portando tutta la città ai livelli di eccellenza ambientale, architettonica e funzionale che caratterizzano la città antica.

Occorre fare di Venezia una vera **capitale della sostenibilità ambientale ed energetica**. Venezia è, fin dalle origini, città che dialoga con l'ambiente. Non solo che si integra in esso o che punta a sfruttarlo e a controllarlo. Venezia convive con l'ambiente in cui è nata e si è sviluppata. La città - organismo vivente, dotato di memoria e sapienza storica - sa che, così come adegua l'ambiente a se stessa, altrettanto vi si deve adeguare: essere a filo del mare la rende quotidianamente consapevole di questa necessità. La lunga discussione sulla salvaguardia, incentrata da anni sul punto delle difese a mare, ha troppo spesso evitato

di sottolineare come salvaguardare città e laguna significhi ripristinare continuamente le condizioni specifiche di salubrità, circolazione, qualità delle acque, in equilibrio sempre da garantire tra attività umane e dinamiche naturali. Ma tali condizioni specifiche sono a Venezia, più che altrove, continuamente sottoposte all'azione di fattori globali. Venezia è città del mondo sia per vocazione culturale ed economica sia per il nesso intimo e stringente tra l'ambiente in cui sorge e vive e il contesto globale, planetario. Per questo è continuamente evocata nei vertici mondiali sulle questioni ambientali, a cominciare dal tema dei mutamenti climatici, come di recente è avvenuto a Copenaghen. Questo sguardo globale e lungo sulla città è necessario assumerlo anche qui. Rivisitare, a questa luce, le politiche di salvaguardia significa connettersi senza provincialismi a tale dimensione, la quale non può che imporre una rivisitazione critica degli stessi interventi in corso di realizzazione, a cominciare dal Mose, la cui utilità, nel contesto dei mutamenti climatici e dell'evoluzione dei livelli marini, va verificata senza pregiudizi.

Il quadro di riferimento territoriale è strettamente connesso al ruolo che la città vuole svolgere nei prossimi decenni. A questo proposito si percepiscono spinte differenti e opposte che corrispondono alla permanenza di culture separatiste, promotrici di una frammentazione territoriale ed amministrativa antistorica, che proietterebbero Venezia in una dimensione provinciale o che si riferiscono alla ricerca di uno sviluppo sfrenato, poco interessato alla qualità del vivere e all'interesse pubblico e collettivo. L'obiettivo da perseguire è invece quello di proiettare la città a livello delle metropoli internazionali di rango elevato, come Venezia può fare lavorando sulle proprie eccellenze: è dunque indispensabile proporre un modello fortemente caratterizzato dalla qualità del vivere e dalla sostenibilità come orizzonte di riferimento.

L'insieme delle problematiche ambientali e di quelle socio-economiche, per la loro complessità e crucialità, per la portata globale che ne distingue la natura, richiedono, per essere fronteggiate adeguatamente, la rielaborazione di **una nuova legislazione speciale per la città e per la laguna**. Una legislazione che abbia al centro non solo la salvaguardia e la rivitalizzazione socioeconomica genericamente intesa, bensì la loro radicale rimodulazione nel nuovo tempo e nelle nuove condizioni in cui ci troviamo. **Una nuova Legge speciale per Venezia dovrà essere una legge per la Venezia metropoli sostenibile**, uno strumento che ne orienti l'evoluzione in questo senso, difendendola dalla minaccia dei mutamenti climatici ma favorendone la trasformazione, appunto, sostenibile, ad esempio privilegiando l'introduzione di sistemi energetici alternativi e "diffusi" (come il fotovoltaico), in linea con

una normativa speciale che, ad esempio, in passato consentì la rapida e generale "metanizzazione" della città o fece cessare gli emungimenti di acqua dal sottosuolo per usi industriali (causa di subsidenza). Tale normativa dovrebbe anche assumere l'urgenza di questioni come le bonifiche e la messa in sicurezza nell'area di Porto Marghera (mettendo a disposizione risorse adeguate, accelerando le procedure, semplificando e rendendo autorevole il quadro di direzione degli interventi) e le dovrebbe intrecciare allo sviluppo di strumenti operativi e di studio finalizzati a questa e altre questioni cruciali (il restauro, la riqualificazione urbana, la mobilità ecc.), strumenti da creare o potenziare nella città stessa. Sul tema di una nuova Legge Speciale, dunque, la prossima amministrazione deve essere protagonista fondamentale, utilizzando non in chiave assistenzialistica bensì in chiave evolutiva, come strumento, appunto, per la città e la laguna del XXI secolo.

Al tempo stesso, sul piano della ricerca di risorse adeguate, dobbiamo agire per trasformare profondamente il sistema di finanza degli Enti Locali, rivendicando l'autonomia impositiva (come sarebbe già previsto per le "città metropolitane", nel cui novero Venezia è inclusa: in questo senso la si potrebbe definire una città due volte "speciale") e il superamento, per i comuni virtuosi, dei rigidi vincoli imposti dal Patto di stabilità, impegnandosi inoltre per una fiscalità di vantaggio che trattenga sul territorio una quota significativa dell'imposizione. Questo federalismo fiscale, insieme a un federalismo demaniale che trasferisca ai comuni beni oggi in mano allo Stato, rappresenterebbe un forte contributo al potenziamento delle risorse a disposizione dei comuni e, dunque, non possono che rappresentare la sostanza di una visione e di una vocazione comunque globalmente federalista.

### **b) Il quadro di riferimento sociale**

Il quadro sociale del comune di Venezia ha subito negli ultimi anni alcune (importanti) trasformazioni dovute principalmente alle dinamiche demografiche e alle trasformazioni economiche.

#### **Le dinamiche demografiche.**

**b1) Gli spostamenti di popolazione.** Mentre sono note le difficoltà che la città d'acqua (città antica più estuario) ha conosciuto fin dall'immediato dopoguerra con una perdita costante di popolazione, meno conosciute sono le difficoltà della città di terraferma che, dopo una forte crescita tra 1951 e 1971 (quasi + 50% dovuto in parte ai trasferimenti da altri comuni e in parte alle uscite dalla città d'acqua), nel trentennio successivo perde il 14,6% della popolazione. Dopo il 2001 intervengono alcuni fattori positivi: la registrazione

di molti immigrati dall'estero e la progressiva diminuzione del valore negativo del saldo migratorio nella città d'acqua. Il 2008, per la prima volta, fa registrare anche per il comune di Venezia l'arresto del calo demografico consentendo una lenta ripresa della popolazione. Va sottolineato che questa ripresa è dovuta all'apporto degli immigrati dall'estero e che è in corso un'importante sostituzione di popolazione. Tra 2005 e 2007 sono usciti dal Comune di Venezia verso i comuni di cintura 5.352 abitanti; nello stesso periodo sono entrati 7.152 residenti provenienti dall'estero. Esce la classe media in cerca di soluzioni abitative idonee e entrano nuovi cittadini in cerca di una prospettiva economica e sociale. Venezia rappresenta, nel territorio regionale, l'unica città capoluogo in cui si può osservare un calo continuo della popolazione sia in termini assoluti che relativi: nel medesimo tempo, il comune di Venezia continua ad essere il comune capoluogo di provincia che riesce più degli altri a concentrare popolazione entro i propri confini (il 32,1% della popolazione provinciale risiede a Venezia). A scala metropolitana, dunque, non si assiste ad una diminuzione della popolazione, ma a una sua redistribuzione nella quale si fa sentire con chiara evidenza l'incapacità del capoluogo di competere con i comuni di cintura nell'offerta di residenze e servizi accessibili e di qualità.

**b2) L'invecchiamento della popolazione.** La continua uscita dalla città di chi non trova una casa adeguata alle proprie esigenze (famiglie appartenenti per lo più alla classe media e giovani coppie) è una delle ragioni del forte invecchiamento della popolazione, anche se, naturalmente, questo fenomeno trova le sue ragioni anche nei fattori che hanno caratterizzato le dinamiche generali dell'Italia: l'allungamento della vita media e la contrazione delle nascite. Parallelamente la struttura della popolazione in ragione delle classi d'età evidenzia una distribuzione della popolazione che vede una continua crescita delle classi più anziane e la diminuzione delle classi più giovani.

**b3) Le famiglie.** I comportamenti degli individui possono essere meglio definiti con l'osservazione delle famiglie per individuare dinamiche sociali minute e per focalizzarsi sulle dinamiche che caratterizzano la principale domanda del mercato abitativo rappresentato, appunto, dalla famiglia, qualsiasi sia la sua dimensione e tipologia. Nel 2007 le famiglie presenti nel capoluogo veneto sono 127.409 e sono aumentate di 5.472 unità rispetto al 2002 anno del periodo recente in cui è registrato il minor numero di famiglie. Si tratta di un fenomeno di "proliferazione ed assottigliamento" delle strutture familiari. L'aumento di famiglie che si è registrato nel periodo recente non è tuttavia omogeneo per gli ambiti territoriali di Venezia: nel Centro Storico, si assiste ad una diminuzione delle famiglie che



preferiscono collocarsi in Terraferma. Le famiglie a Venezia seguono comportamenti che affermano la diversificazione delle tipologie dei legami: nuovi comportamenti coniugali e nuovi assetti familiari contraddistinguono anche il nostro territorio secondo la spinta di evoluzioni economiche, di vita, mentalità e cultura. I residenti italiani, e soprattutto le fasce più giovani, dopo una permanenza nella famiglia originaria, interpreteranno l'opzione matrimoniale solo come una delle forme possibili della loro vita di coppia e, verosimilmente, il 40% - 50% dei casi si concluderà con una separazione. Viceversa, sono gli stranieri ad affermare comportamenti tradizionali orientati al matrimonio. Si tratta di un fenomeno ancora marginale (nel 2005 17,7% dei matrimoni celebrati tra stranieri) ma in rapida crescita a dimostrare il progressivo grado di integrazione degli stranieri.

**b4) Gli stranieri residenti.** L'immigrazione rappresenta un tema centrale della programmazione politica a tutti i suoi livelli.

Gli stranieri a Venezia risiedono nel comune per motivi di lavoro: infatti il 51,8% si concentra in una fascia d'età compresa tra 25 e 44 anni, occupati ed in età fertile, tendono a costituire nuclei familiari nella misura in cui il 4,6% degli stranieri presenti ha meno di 6 anni.

Ne consegue che la popolazione straniera residente a Venezia presenta caratteristiche di concentrazione territoriale e potenziale in termini di età e modelli aggregativi in grado di incidere positivamente sulle dinamiche demografiche ed economiche della città di Venezia

Per quanto concerne la distribuzione territoriale, è possibile osservare come il fenomeno migratorio abbia coinvolto indistintamente tutti i quartieri del comune, anche se tale fenomeno è più marcato nei quartieri della Terraferma, tra cui, in particolare, Marghera-Catene-Malcontenta e Mestre Centro, dove circa un abitante su dieci è straniero.

**b5) La popolazione non residente.** La città è utilizzata da una popolazione non residente non registrata in anagrafe che in realtà ci vive in modo continuativo. Infatti, una quota di popolazione costituita da studenti, stranieri, lavoratori e utenti di seconde case, risiede in maniera stabile in città con una notevole incidenza sul funzionamento e sulla fruizione dei servizi urbani e sui valori immobiliari.

Una quantità significativa di popolazione non residente e avente stabile dimora nel territorio comunale, è composta da stranieri e studenti. Gli stranieri non iscritti all'anagrafe comunale ma presenti nel Comune, sono circa 12.700, gli studenti circa 6.000.

A queste popolazioni si deve aggiungere una quota di lavoratori non quantificabile precisamente (professionisti, docenti universitari, lavoratori temporanei) e una parte di residenze temporanee locate a turisti.

Si può stimare che la popolazione che vive stabilmente nel comune di Venezia, non iscritta all'anagrafe sia di oltre 48.000 abitanti. Sommando il valore stimato della popolazione non residente (localizzata in termini percentuali maggiormente nella città d'acqua) con la popolazione iscritta all'anagrafe comunale al 31 dicembre 2007 per si può quantificare **una popolazione presente sul territorio comunale di oltre 317.000 abitanti.**

### **c) Il quadro di riferimento economico**

Il territorio comunale di Venezia è inserito in un sistema economico - provinciale e regionale - che oggi vive una profonda trasformazione. Sia il sistema produttivo della provincia che quello del comune mostrano, infatti, chiari indicatori di un incremento sensibile dell'economia dei servizi – alle famiglie e alle imprese, compresi i servizi pubblici degli enti e delle istituzioni – contro una diminuzione dei settori che nel passato hanno maggiormente contribuito alla costruzione del sistema economico veneziano, che invece oggi stentano a generare lavoro e ricchezza. Industria e costruzioni, infatti, contribuiscono in misura minore di un tempo alla formazione del PIL provinciale e comunale, mentre assumono sempre maggiore rilevanza, grazie allo sviluppo del turismo da un lato e dell'economia del terziario avanzato dall'altro, il sistema complessivo dei servizi. Inoltre le diverse esigenze della popolazione esprimono una differente e maggiore richiesta di servizi alla persona. L'artigianato ha un ruolo determinante nello sviluppo attuale del sistema produttivo veneziano, così come un ruolo sempre più rilevante è fornito dall'apporto dell'imprenditoria immigrata in città, che in alcuni settori è determinante per l'intera economia veneziana.

Il quadro di riferimento sociale e imprenditoriale è dunque in trasformazione e in alcuni casi è già fortemente cambiato, con:

- la crescita del porto commerciale e turistico e l'affermazione dell'aeroporto come terzo scalo italiano punti di partenza della crescita del settore logistico;
- un ruolo ridimensionato ma ancora significativo della grande industria a Porto Marghera e, viceversa, una crescita del complesso di attività (comprese quelle della produzione immateriale) del parco scientifico-tecnologico (il "Vega"), dove sarebbe opportuno collocare, nel caso di annunciato trasferimento, la sede centrale di produzione della Rai del Veneto, oltre a quella della Veneto Film Commission;
- la crescita (anche nell'occupazione prodotta) delle attività legate ai servizi alle imprese e alle persone;
- il consolidamento di tutto il sistema di supporto, diretto ed indotto, all'economia turistica;

- lo sviluppo consolidato delle grandi aree commerciali, che deve essere associato alla riqualificazione delle struttura medio-piccole.

Il quadro economico di riferimento attuale vede dunque crescere la componente privata nella produzione di servizi ed emergere una richiesta diversificata e diversamente localizzata di spazi e di servizi, compresi i servizi per la mobilità e le reti infrastrutturali tecnologiche. Per sviluppare pienamente gli aspetti positivi della trasformazione in corso è necessario promuovere una crescita dell'economia del terziario e dei servizi e una riconversione delle attività produttive industriali e artigianali, con un forte ruolo allo sviluppo locale e decentrato, attraverso un sostegno all'insediamento di attività compatibili, sia dell'industria che dell'artigianato, lo sviluppo di un agricoltura in grado di valorizzare non solo le produzioni locali, ma anche le colture biologiche e la produzione secondo standard compatibili con l'ambiente, lo sviluppo di un terziario avanzato in grado di svolgere un ruolo da traino e di unione per tutta l'area vasta, sia a livello provinciale che regionale, ed infine lo sviluppo di un sistema coordinato di servizi di supporto alla persona e alle famiglie, in grado di produrre una maggiore attrattività insediativa, soprattutto in termini di residenzialità attiva.

## **2. Gli obiettivi**

Gli obiettivi che intendiamo porre per il prossimo governo della città sono di tre ordini:

**obiettivi strategici,**

**obiettivi per la qualità della vita,**

**obiettivi riferiti a temi specifici di grande rilevanza.**

Tutte le politiche dell'amministrazione e dei soggetti che agiscono responsabilmente in città devono concorrere a raggiungere tali obiettivi tenendo come riferimento un orizzonte di cinque/dieci anni. Il risultato finale atteso sarà una città collocata a livelli di eccellenza in quanto a patrimonio storico, sostenibilità ambientale, complessità culturale, forza economica, qualità della vita, capacità di accoglienza, autorevolezza istituzionale e che offrirà in questi campi le più alte opportunità creative e lavorative a chi la abita.

### **2.1 Gli obiettivi strategici**

Gli obiettivi strategici finalizzati a questo scopo si articolano intorno alle:

- **eccellenze esistenti** da implementare: il patrimonio storico (eccellenza qualitativa) e il turismo (eccellenza quantitativa);

- **eccellenze potenziali** da sviluppare: l'ambiente, la cultura, la politica, Porto Marghera.

Queste eccellenze fanno di Venezia la città con il più elevato patrimonio storico esistente al mondo, totalmente e integralmente sostenibile, un luogo ideale per la produzione e la diffusione della cultura, capace di svolgere un ruolo protagonista nel dialogo tra i diversi paesi, con una forte base produttiva materiale e una organizzazione territoriale di eccellenza intorno alle proprie acque, capace di estendere la propria base di accoglienza e di coinvolgere pienamente nella propria economia milioni di visitatori. **Una città davvero unica, che tale può essere anche nel futuro.**

Sulle eccellenze esistenti va messo in pratica ciò è stato ormai acquisito nel corso di decenni di dibattiti su questi temi:

**a) Il patrimonio storico** necessita di continue attenzioni e di interventi costanti per la sua conservazione e valorizzazione. Si tratta di una grande impresa che deve coinvolgere le forze economiche e sociali della città in un rapporto di sinergia con il mondo della ricerca e l'università. **L'ottica è quella di non consumare ciò che ci è stato tramandato dalla storia, ma di conservarlo e di incrementarlo.** Diventa poi strategico consolidare l'allargamento dell'idea di patrimonio storico anche alla terraferma completando il processo di recupero e di valorizzazione non solo degli elementi architettonici significativi, ma di tutto l'assetto morfologico del sistema territoriale storico.

**b) Il turismo** è una delle principali voci economiche del comune, ma le sue reali potenzialità sono ampiamente sottoutilizzate dalla città; si potrebbe dire che Venezia usa la risorsa turismo come il terzo mondo usa (è costretto ad usare) le materie prime; occorre invece che il turismo diventi un vero e proprio fattore produttivo in grado di contribuire all'innalzamento della qualità della vita di tutti i cittadini veneziani. I grandi flussi turistici creati dalla città antica costituiscono una risorsa per l'intero comune con fortissimi indotti che si estendono oltre i confini regionali e con risvolti positivi sia sull'economia che sui servizi: il finanziamento di tutta la rete di mobilità pubblica, l'impiego di artigiani per il restauro e mantenimento delle strutture ricettive, il numero di addetti e unità locali, ecc. Tuttavia essi trascinano con sé dei gravi effetti negativi noti e ampiamente descritti (espulsione di fasce di residenti dalla città antica, impoverimento dei servizi di base, affollamento delle reti di trasporto, occupazione eccessiva dello spazio pubblico, creazione di rendite parassitarie, degrado del tessuto urbano, ecc) e la città non è ancora riuscita ad attrezzarsi adeguatamente per contrastarli. Occorre dunque agire su due piani.

Il primo è quello di realizzare finalmente ciò che fino ad oggi non è stato adeguatamente fatto in termini di regolazione e redistribuzione dei flussi e di controllo rigoroso e non compiacente dell'illegalità diffusa che un turismo privo di regole genera. Il secondo è quello di innalzare la qualità dell'offerta del settore turistico, promuovendo una forte e vera collaborazione interna al settore e creando le sinergie con le scuole e le università, mettendo in campo competenze specifiche per la gestione dei flussi, utilizzando le potenzialità turistiche della terraferma dove potrebbero trovare sede poli di entertainment turistico-culturali che non hanno spazio nella città d'acqua.

Sulle eccellenze da sviluppare occorre mettere in campo creatività e decisione:

Al fine di regolamentare con equilibrio e razionalità lo sviluppo della ricettività turistica, occorre rafforzare e rendere **più rigorosi i controlli** sulle strutture negli ultimi anni proliferate, i cosiddetti "bed and breakfast", e ne va ipotizzato un quadro diverso nel **dialogo costante tra Comune e categorie interessate**. E' necessario, in particolare, **riformare al più presto la legge regionale del 2002** che ne agevola la proliferazione e che è la responsabile principale e diretta dell'attuale caotica, squilibrata e rischiosa situazione, che ha praticamente raddoppiato nel giro di pochi anni il numero dei posti letto (come la stessa Associazione degli albergatori veneziani da tempo denuncia), spesso del tutto abusivi. Se l'amministrazione comunale, infatti, ha accentuato i controlli, come dimostrano le scoperte frequenti di abusi (con almeno 25 strutture irregolari scoperte negli ultimi mesi), è necessario **risolvere il problema alla radice**, evitando, nel contempo, di accentuarlo, come accadrebbe se la Regione approvasse la "**legge Zaia**" sul turismo (presentata quando l'attuale ministro dell'agricoltura era assessore veneto al Turismo), una legge che renderebbe totale la **deregulation selvaggia** che già ha prodotto gravi problemi attuali.

In particolare, è necessario arginare questa deregulation, **rifiutando ogni sanatoria** anche mascherata di quanto è finora sorto nel caos della normativa vigente; è necessario, quindi, almeno **introdurre l'obbligo del cambio di destinazione d'uso per le trasformazioni di appartamenti da residenziali in strutture ricettive extra-alberghiere**, consentendo così al Comune un effettivo controllo; è necessario **rivendicare la specificità veneziana traducendola in una effettiva autonomia normativa del Comune**, con una specifica riserva regolamentare in materia. Solo così, riformando la normativa regionale del 2002 e respingendo la selvaggia deregulation della proposta di legge Zaia, insieme ad un rafforzamento degli strumenti di controllo dell'amministrazione comunale (ad esempio, attivando **uno Sportello Unico per segnalazioni e controlli**) si potrà definire un nuovo quadro normativo chiaro, finalizzato a **ricostruire un rapporto equilibrato tra ricettività turistica e residenzialità**.

**c) L'ambiente. Una sostenibilità totale.**

**Venezia può proporsi come la prima città completamente sostenibile a livello europeo e mondiale.** In questo quadro, che la realizzazione del **Parco della Laguna** può ulteriormente consolidare, il connubio tra città di terra e città d'acqua diventerà un unicum tale da fare *di una Mestre nuova e bella* una reale e moderna continuazione della città antica. Questo obiettivo tiene insieme quasi tutto: l'ambiente, la qualità della vita, lo sviluppo dei fattori produttivi, la cultura, la riconversione di Porto Marghera, gli equilibri finanziari. Una delle città più belle del mondo, che nel passato ha saputo mirabilmente tenere insieme la salvaguardia del suo ambiente naturale (da cui dipendevano la vita e le fortune della città) con la crescita urbana e l'antropizzazione dei suoi luoghi di fondazione, oggi e per il futuro può riprendere **la leadership mondiale nella conservazione creativa degli equilibri ambientali.** Venezia può diventare capitale delle politiche ambientali e porsi al centro di grandi progetti europei ed internazionali. **L'ambiente può diventare il motore nuovo delle politiche urbane.**

Questo obiettivo è raggiungibile attraverso la messa in campo e il coordinamento di una grande quantità di azioni specifiche e di risorse umane e materiali, che, tutte assieme, potranno costituire **il principale fattore innovativo e di forza** della nostra città. Bisogna investire politicamente, culturalmente e materialmente su questo obiettivo. Per indicare la complessità e, nello stesso tempo, la praticabilità di queste azioni ne forniamo un elenco indicativo.

Le azioni di governo:

Valorizzare l'enorme patrimonio di saperi locali in materia di ambiente. Venezia è stata sempre un immenso deposito di conoscenze la cui dimensione locale non ha mai avuto niente di "localistico", essendo parte di una conoscenza complessa, interdisciplinare, capace sempre di visione globale, di discernere le interrelazioni tra il luogo e il mondo più vasto. L'Università e altre istituzioni culturali e centri di ricerca veneziani, che hanno ulteriormente sviluppato questo approccio, sono parti fondamentale di questa rete di conoscenza e intervento ambientale.

Chiamare, quando necessario e opportuno, esperti di livello mondiale da affiancare alle competenze presenti sul territorio che produca progetti e regole e che contribuisca all'azione di governo, mobilitando nella fase di decision making i molteplici attori locali (pubblici e privati) al fine di uno sviluppo armonico della città come bene comune.

Definire e programmare un orizzonte temporale adeguato con step intermedi verificabili;

Riattivare l'Agenzia per l'Energia, facendone una vera e propria agenzia locale per lo sviluppo delle fonti rinnovabili, con l'obiettivo di una riconversione energetica dell'intero sistema cittadino anche con interventi mirati di sostegno e incentivazione alle famiglie e imprese che scelgano il ricorso al solare e avviando ricerche e sperimentazioni per lo sfruttamento dell'energia delle maree, della geotermia e l'utilizzo del teleriscaldamento quando possibile.

Potenziare l'Istituzione del Bosco di Mestre e l'Istituzione Parco della Laguna

Sviluppare una azione capillare di educazione e un programma di formazione degli attori dello sviluppo sostenibile.

Candidare la città a riferimento internazionale dello sviluppo delle politiche urbane sostenibili presso le sedi competenti europee e internazionali.

Ribadire la scelta di Venezia come candidata a ospitare il Tribunale internazionale dell'Ambiente.

#### Le politiche:

Avviare un processo di attrazione a Marghera di aziende che operano sui processi di risparmio energetico.

Valorizzare il distretto dell'Idrogeno quale fonte energetica alternativa anche valorizzando la ricerca di altri combustibili alternativi /green oil) anche per la mobilità urbana.

Valorizzare Vega e i meta distretti in esso presenti (es.METAS) realizzando un incubatore dedicato a queste aziende per lo sviluppo di progetti energetici innovativi.

Aprire a Vega centri di ricerca esclusivamente dedicate alla sostenibilità ambientale e all'innovazione energetica.

Veicolare i fondi di Veneto Sviluppo su questo settore.

Diffondere in modo massiccio l'energia solare secondo le tecniche più innovative che saranno disponibili nel momento di realizzazione del programma, verificando nel contempo altre opportunità.

Verificare l'opportunità di realizzazione e di applicazione in ambito urbano di nuove reti capaci di integrare fonti diverse, rinnovabili e non, distribuite lungo il percorso e di altre fonti di energia di recupero stimarne i benefici ambientali, in termini di riduzione delle emissioni per unità di energie prodotta, ed economici, in termini di riduzione dei costi.

Valorizzare il patrimonio naturalistico, rinaturalizzare i corsi d'acqua.

Realizzare il grande progetto del Vallone Moranzani  
Permeabilizzare i suoli urbani.  
Trasformare la produzione agricola in produzione biologica

Le regole:

Blocco di qualsiasi nuova espansione che non sia già consolidata nei piani.  
Normative che obblighino tutti i futuri edifici alla categoria A.  
Tutti i nuovi insediamenti debbono avere autonomia energetica.  
Sostegno all'intervento sul già costruito.  
Sostegno alla sostituzione o ristrutturazione edilizia degli edifici obsoleti costruiti tra gli anni '50 e '70.  
Pedonalizzazione di Mestre sempre più ampia.  
Circolazione al Lido tutta elettrica.  
Mezzi pubblici tutti ecologici.  
100% di raccolta differenziata.

**d) La cultura, struttura portante della società e dell'economia veneziana.  
Venezia capitale della cultura europea 2019.**

E' possibile arrivare a questo risultato operando su diverse linee:

- . il miglioramento dei settori culturali esistenti
- . l'inserimento di nuovi settori in grado di fare massa critica con quelli esistenti.

In particolare, Venezia, mentre tutela e valorizza al meglio il proprio capitale culturale storico, deve rafforzare il proprio ruolo nella **contemporaneità** creando occasioni e strutture nelle quali la ricerca scientifica e tecnologica e quella artistica si incrocino, si incontrino e si fertilizzino a vicenda, stipulando, in particolare, **un nuovo patto tra città e Università**. Una città proiettata verso il futuro e che sente forti le esigenze di rinnovamento culturale, sociale ed economico, non può non concentrare le proprie attenzioni sul contemporaneo, anche come strumento per rendere più comprensibili e condivise le proprie interne trasformazioni. Bisogna uscire dalla mera logica dell'evento, di ciò che non lascia traccia strutturale. Alla Biennale e alle istituzioni culturali dei grandi eventi devono connettersi le produzioni culturali, soprattutto giovanili che vanno sostenute concretamente dalle politiche pubbliche attraverso un uso delle risorse che consenta finanziamenti consistenti e la creazione di infrastrutture e servizi a sostegno della produzione. Questa è anche la strada per far sì che non abbiano nulla di effimero gli stessi "eventi", sia quelli



ricorrenti nel grande calendario culturale veneziano sia quelli d'occasione (come nel caso di una candidatura di Venezia e della sua area vasta a **capitale della cultura europea 2019**, candidatura che riteniamo legittima e opportuna e che deve vedere Venezia, il suo centro storico, la città, al centro delle manifestazioni, a differenza di quanto previsto dalla regione che tende invece a marginalizzare la città storica dagli eventi).

Nell'area di Marghera, che è anche il luogo della ricerca scientifica e tecnologica, vanno individuati spazi da destinare a laboratori, atelier, campus, villaggi per giovani artisti, centri di produzione. Università, Biennale e gli altri numerosi istituti culturali della nostra città, e pubblica amministrazione possono e devono lavorare insieme con l'obiettivo di fare di Venezia un luogo in cui si svolgono oltre che alcuni tra i più grandi eventi del mondo, anche un luogo di attrazione in cui i giovani artisti possono facilmente risiedere (prima temporaneamente e poi, per scelta e con le loro capacità, più stabilmente), produrre, confrontarsi, socializzare e fare mercato.

Un ragionamento specifico ed esemplare può essere fatto sulle biblioteche di pubblica lettura. Esse devono essere al centro delle attenzioni e degli investimenti della pubblica amministrazione e vanno gestite a sistema attraverso una istituzione che garantisca la necessaria autonomia; vanno interpretate come occasioni di riqualificazione urbana (culturale, sociale ed urbanistica/architettonica) sul modello di quanto avviene da anni in molte grandi città del mondo. Un esempio importante da prendere a modello è l'esperienza londinese degli Ideal Store, luoghi di incontro per leggere, conversare, pranzare, in cui il "pretesto" biblioteca diventa l'occasione ed il contesto per intervenire efficacemente in aree periferiche, marginali e spesso degradate della città. Tante biblioteche (intese al modo degli ideal store) sparse nella città con al centro una grande biblioteca in grado di essere un riferimento credibile a scala metropolitana e regionale. Le biblioteche di pubblica lettura sono una forma di democrazia culturale essenziale perché garantiscono a tutti il libero accesso alla cultura, alle informazioni, alla socialità.

Anche un obiettivo di questo genere ha bisogno che vengano messe in campo una molteplicità di azioni coordinate e anche di queste forniamo un elenco indicativo.

Stipulare accordi tra tutti gli istituti scolastici e tra questi e tutti gli istituti culturali cittadini per favorire la crescita culturale dei giovani veneziani.

Aprire gratuitamente tutti i musei cittadini ai giovani al di sotto dei venticinque anni.

Attivare politiche di accessibilità per i giovani a tutti gli eventi culturali cittadini.

Sviluppare specifici programmi, non residuali, verso le scuole da parte degli istituti culturali cittadini, dalla Fenice, alla Biennale, alla Fondazione Cini, al Centro Candiani, a tutti gli altri, debbono.

Promuovere un accordo tra le Università, l'Accademia, il Conservatorio, tra queste e gli istituti culturali cittadini, tra queste e i luoghi di produzione avanzati (Vega, Consorzio, distretti dell'idrogeno, digital-mediali, della cultura e così via) per ri-orientare l'attività dell'Università per aprirla e, usando un non bellissimo neologismo, *glocalizzarla* (legarla al territorio e internazionalizzarla).

Sviluppare, dal punto di vista della formazione, della ricerca e dell'innovazione, dei settori dove Venezia intende occupare posizioni dominanti: l'ambiente, il turismo, il patrimonio, la logistica, la politica.

Collocare Venezia ai primi posti nell'offerta globale - ricerca, esposizione, produzione - delle arti contemporanee, favorendo e incrementando quei settori (in particolare quello legato alla produzione culturale) che rappresentano i punti deboli di un'offerta che già oggi vanta delle eccellenze mondiali, avendo come modello (anche se non raggiungibile nel mondo di oggi) il ruolo di eccellenza nella produzione culturale che la città ha avuto in molte fasi della sua storia.

Rendere Venezia una città facile e ospitale verso gli studenti e i giovani ricercatori aumentando l'offerta residenziale dedicata. La città storica è un campus universitario naturale. La città di terraferma può diventare attrattiva per i giovani

Riconvertire verso questi obiettivi la spesa culturale del Comune, eliminando la commistione distorsiva tra cultura e turismo. Oggi la spesa culturale è finalizzata agli arrivi turistici.

Diffondere gli incubatori.

Tutto ciò può attivare un circuito virtuoso: innalzamento culturale, ricerca e suo fall out, aumento delle opportunità lavorative per tutti.

**e) Porto Marghera: area strategica sia dal punto di vista economico che dal punto di vista degli assetti urbani.**

La crisi del polo petrolchimico di Porto Marghera induce ad una seria riflessione sulla individuazione di un nuovo scenario - che sappia necessariamente difendere e anzi aumentare i livelli occupazionale - di quella che a buon titolo può essere considerata una delle più grandi aree industriali europee riconvertibili. Il futuro di Porto Marghera riveste

infatti un'importanza economica e sociale che va ben oltre la sfera comunale ed investe a pieno titolo gli scenari di sviluppo e le scelte di politica economica di livello regionale e nazionale.

Il tema del destino della prima zona industriale, o meglio dell'area che sta tra il Vega, il Canale Industriale Ovest, la Raffineria e i Pili è il cuore della trasformazione della città del prossimo decennio. Questo waterfront compreso tra il Parco di San Giuliano, Venezia e il mare è il possibile spazio della new city del Veneto (vera e unica alternativa a Veneto City e Tessera City), del direzionale, del terziario del terminal crocieristico, della nautica diportistica, dell'alberghiero di qualità e probabilmente anche di una certa residenzialità; ciò che giustamente non è possibile sulla sponda opposta della gronda (da San Giuliano a Tessera) qui è possibile realizzarlo avviando una riconversione senza se e senza ma che convinca gli investitori che si fa sul serio e il Ministero dell'Ambiente che qui si gioca il nostro futuro (e che quindi l'approccio sulle bonifiche sia conseguentemente razionale).

Perno di questa riconversione da punto di vista territoriale può essere il trasferimento del porto passeggeri nell'area della prima zona industriale. Ciò avrebbe ricadute importantissima sulla città d'acqua: libererebbe il Canale della Giudecca dal transito delle grandi navi e renderebbe disponibili vaste aree alla Marittima, che resterebbe comunque il porto per gli yacht di grandi dimensioni, per usi anche residenziali che non trovano spazio nel centro storico. E ricadute ancora più importanti su Mestre che si affaccerebbe sull'acqua, oltre che con il Parco di S. Giuliano, con un nuovo porto passeggeri e le strutture commerciali, per il tempo libero e di servizio ad esso connesse.

In questo disegno va riverificato l'insieme dell'impianto strutturale dell'area, programmando una radicale riconversione della prima zona e contemporaneamente sostenendo, finché è possibile, la permanenza delle produzioni chimiche nel petrolchimico o nel settore dell'alluminio favorendone comunque l'evoluzione nel senso della "chimica verde" e della sostenibilità. Questa posizione di difesa dei posti di lavoro **deve** però accompagnarsi all'avvio di politiche di attrazione di investimenti in settori alternativi e complementari, come la logistica con le sue ricadute produttive e le nuove iniziative terziarie: Porto Marghera può diventare il perno della logistica portuale avanzata dell'Alto Adriatico, inteso come unico hub portuale con diversi scali da Trieste a Ravenna. Fondamentale sarà garantire che il governo dell'area industriale e portuale sia di massima trasparenza, nel rispetto dell'interesse pubblico e dei livelli occupazionali esistenti, contrastando intenti meramente speculativi. Fondamentale, perciò, sarà agire in quest'ottica sulla leva urbanistica

anche promuovendo creazione di un'Authority pubblica che diriga i processi di bonifica, valorizzi e promuova il riutilizzo delle aree recuperate destinabili a nuovi insediamenti.

#### **f) Venezia grande comune agricolo.**

La superficie del Comune di Venezia non è solo la più grande d'Italia dopo quella del Comune di Roma: fa anche di Venezia il Comune con la più vasta superficie agricola in Provincia e uno dei maggiori nel Veneto. Ciò rappresenta una grande opportunità di ricchezza e una possibile nuova strategica direttrice di sviluppo. Di converso, la più grande fonte di inquinamento in laguna non è la chimica ma la produzione agro-alimentare o, per essere precisi, i reflui della produzione agro-alimentare che arrivano in laguna attraverso il bacino scolante. Oggi, tuttavia, il sistema è in difficoltà, se non in crisi, e le alternative allo sfruttamento e allo sperpero delle risorse naturali che un tempo sembravano "optional" sono oggi stringenti necessità, anche in campo agro alimentare, ottime opportunità. Questo potrebbe fornire a Venezia la possibilità di produrre e vendere un'altra cosa accanto al turismo, alla cultura, alle nuove tecnologie: un prodotto alimentare di qualità. Si tratta di creare le premesse affinché si sviluppi una nuova realtà economica e produttiva dell'agro alimentare, capace di produrre e trasformare in loco alimenti biologici o a ridotto impatto ambientale che sapranno eccellere sia in qualità organolettiche che eco-solidali.

Il termine eco-solidale va declinato in termini di:

- 1) consumo energetico ridotto ed orientato alla produzione tramite fonti alternative (biomasse, eolico, solare, maree);
- 2) spostamento delle merci il più vicino possibile al km zero;
- 3) ridotto consumo idrico;
- 4) rispetto della biodiversità e delle varietà locali;
- 5) colture OGM free;
- 6) utilizzo del metodo dell'agricoltura e dell'allevamento biologici;
- 7) rapporto diretto tra produttori e consumatori.

Si devono aprire spazi nei mercati nazionali per i produttori locali che volessero aderire al percorso e vanno inventate forme per promuovere la vendita diretta in azienda.

Si dovranno poi proporre i prodotti di questa agricoltura, allevamento e pesca, anche su scala internazionale, ottenendo tutti i marchi di qualità necessari a cui affiancare il nome, e il logo, di "Venezia". Nome che andrà "tutelato" tramite la creazione di un marchio nuovo, ad hoc, capace di identificare il "nostro" sistema produttivo agricolo e quindi di certificare la qualità dei nostri prodotti. Inizialmente la proposta dovrebbe essere indirizzata a quelle aziende che operano nell'area del nostro bacino scolante e poi a tutti coloro che in Veneto volessero usare il marchio e quindi

agire nel rispetto del nostro "disciplinare di produzione".

Si potrebbero così realizzare quattro operazioni:

- 1) offrire al commercio locale una nuova opportunità con un nuovo, vero, prodotto locale di qualità;
- 2) esportare in un territorio più ampio, nel Veneto, il modello produttivo lagunare, contribuendo al disinquinamento del Bacino Scolante e, quindi, della Regione.
- 3) promuovere l'agricoltura di qualità come attività capace di generare ricchezza al di là delle sovvenzioni pubbliche e, quindi, attività non così facilmente sacrificabile alla (attualmente) più redditizia cementificazione dilagante o al solito schema basato sul turismo spesso "mordi e fuggi";
- 4) trasformare i contadini, gli allevatori, i pescatori da sfruttatori e rapinatori delle risorse naturali a guardiani e promotori della salvaguardia ambientale.

## **2.2 La qualità della vita. Obiettivi prioritari.**

Si tratta degli obiettivi che consentono l'innalzamento della qualità della vita nella città rendendola attrattiva e amichevole per tutti coloro che intendono sviluppare un programma di vita soddisfacente e desiderabile e risolvendo alcuni problemi che si trascinano negli anni senza vere soluzioni.

Al centro delle politiche per una migliore qualità della vita vi è la **valorizzazione del sistema di welfare municipale** realizzato in questi quindici anni a Venezia, uno dei più avanzati in Italia, capace di fronteggiare vecchie e nuove povertà, vecchi e nuovi disagi, vecchie e nuove marginalità e di porsi concretamente **l'obiettivo strategico di restituire autonomia e benessere alle persone**. Tale sistema va certamente aggiornato, ma a partire dalla sua difesa e dal suo **potenziamento**. Esso contempla anche lo sviluppo delle **politiche di prevenzione e di sicurezza**, sulla scorta delle molte, positive esperienze già prodotte in questi anni ( nel lavoro integrato tra polizia municipale, forze dell'ordine, magistratura, operatori sociali, volontariato, privato sociale, istituzioni di base) la cui lezione può e deve essere ulteriormente messa a frutto.

**Questo programma individua, in particolare alcune questioni prioritarie da risolvere radicalmente una volta per tutte.**

### **a) La questione della residenza a canone sociale.**

Ci sono le soluzioni tecniche affinché il Comune possa rispondere all'intera domanda esistente sul proprio territorio di residenze in affitto a canoni sociali. Si può stimare questa domanda in circa cinquemila alloggi facendo rientrare anche la domanda studentesca. Ciò riequilibrerà le condizioni di offerta residenziale pubblica, interagendo con il mercato e modificando gli esiti di una speculazione che è avvenuta nel recente passato e che ha espulso

dalla città le nuove fasce deboli della popolazione: giovani coppie, lavoratori temporanei, studenti, famiglie del ceto medio. È possibile realizzare **5.000** alloggi a canone sociale, senza particolari oneri finanziari, nell'ambito di una tornata amministrativa: due anni per progettare, due anni per realizzare. **Alla fine del prossimo ciclo amministrativo la ricerca di una abitazione in affitto a un prezzo accessibile non dovrà più costituire un problema.**

**b) La questione delle scuole per l'infanzia.**

Se vogliamo trattenere e attrarre popolazione giovane e se vogliamo più in generale favorire condizioni paritetiche per il lavoro femminile (condizione imprescindibile per la crescita della comunità cittadina) dobbiamo offrire i servizi essenziali che consentano a questa popolazione di vivere e lavorare nella città. Non è tollerabile che in una città civile le giovani coppie non trovino o faticino a trovare soluzioni di accoglienza per i propri figli. **L'obiettivo è fare in modo che entro la fine della prossima tornata amministrativa Venezia copra il 100% della domanda di scuole per l'infanzia.**

**c) La questione dell'occupazione impropria degli spazi pubblici della città storica.**

È una delle ricadute negative della pressione turistica e del suo sfruttamento selvaggio. I regolamenti sono destinati a fallire o ad essere tirati nelle interpretazioni. Occorre un piano che, appoggiandosi alla recente normativa nazionale derivata dal Codice dei Beni Culturali (2004), indichi fisicamente nel dettaglio dove e come può essere utilizzato lo spazio pubblico, tutelando in modo rigoroso le zone sensibili dal punto di vista storico/artistico (per esempio il ponte di Rialto, gli accessi a musei, chiese, palazzi, i monumenti), sociale (per esempio gli accessi alle abitazioni, i percorsi pedonali) e del rispetto della vivibilità (inquinamento acustico, compatibilità con la residenza). Si tratta di un'operazione lunga ma semplice che, pur rispettando le attività economiche che legittimamente ne sfruttano le opportunità, porterà risultati concreti in termini di vivibilità e di decoro e contribuirà a riconciliare la frattura tra chi vive di e per il turismo e chi svolge altre attività.

**d) La questione del traffico.**

Le aree centrali di Mestre e dei quartieri urbani vanno pedonalizzate. Qui non si tratta del tema della mobilità complessiva nell'area urbana e nella città metropolitana che ha comunque tempi e costi non dipendenti esclusivamente dall'Amministrazione Comunale. Si tratta di fare la scelta che moltissime città hanno già fatto in Europa (le città francesi, tedesche, spagnole: Barcellona ha un centro pedonale più grande di tutta l'area centrale di

Mestre) di precludere al traffico automobilistico (fatta eccezione per i mezzi pubblici e garantendo l'accessibilità privata dei residenti) parti significative della città, che dovranno naturalmente essere servite da un adeguato sistema di parcheggi. Per questa strada potrà essere affrontata anche una riqualificazione estetica di Mestre, con un progetto degli spazi pubblici in grado di modificare la stessa percezione visiva degli edifici e dell'ambiente urbano.

**e) La questione dell'innalzamento della qualità urbana in terraferma.**

Oggi la città di terraferma perde centinaia di abitanti ogni anno (CIFRA); sono famiglie che cercano una casa adeguata alle loro esigenze e non la trovano perché l'offerta presente è di bassa qualità (energetica, dimensionale, di servizi) o troppo cara. E' vero che l'uscita di questi abitanti verso i comuni di cintura è compensata dall'arrivo di immigrati dall'estero, ma è evidente che resta il problema della qualità dell'offerta residenziale e anche i nuovi arrivati, appena le condizioni economiche lo consentiranno, abbandoneranno le abitazioni che oggi sono disposti ad occupare. Il cuore della città metropolitana deve arrestare i meccanismi di svalutazione del suo tessuto residenziale. Bisogna lavorare in modo sistematico alla ricerca del bello e del funzionale: realizzando un progetto che interessi tutta la città; favorendo le architetture contemporanee di qualità concepite secondo i principi della sostenibilità (materiali, autonomia energetica, raccolta delle acque, ecc.); sviluppando la mobilità ciclopedonale e costruendo spazi pubblici aperti che favoriscano la socialità in condizioni di sicurezza (come avviene nella città antica), un'architettura e una qualità urbana complessiva che intrecci nuovi simboli e funzioni contemporanee (le opere dei grandi architetti, lo sviluppo verticale che recuperi spazi al suolo per l'ambiente e la socialità, la qualità degli spazi pubblici e privati).

Una buona qualità urbana dipende anche dalla valorizzazione di una buona rete commerciale interna alla città. In questo senso bisogna sostenere il commercio urbano, sia con azioni di promozione diretta sia riqualificando l'intero contesto in modo da favorirne una maggiore capacità di attrazione di visitatori e di fruizione da parte degli stessi residenti. Preliminare e complementare a ciò è il blocco della proliferazione dei centri commerciali, che stanno soffocando la rete commerciale urbana presa d'assedio da strutture lasciate crescere da una selvaggia deregulation normativa soprattutto a livello regionale.

**f) Lo sport.**

Una città "sana" promuove lo sport soprattutto come fattore culturale ed esistenziale capace di promuovere una positiva ed equilibrata cultura del corpo, dell'uso del tempo e dello spazio, e delle stesse relazioni umane e sociale. Vanno perciò potenziate le reti di base

per le attività sportive alla portata di tutti, favorendo le pratiche più accessibili alla generalità dei cittadini di tutte le età e incentivando, fin dalla prima infanzia, l'educazione sportiva. Vanno sostenute le attività tradizionali, favorendone le aggregazioni e le strutture (come nell'esperienza storica delle remiere lagunari o nel caso del Polo Nautico di Punta San Giuliano, che va completato come previsto dall'originario progetto del Parco, con un ruolo fondamentale dell'intervento pubblico che confermi al centro dell'esperienza il ruolo delle società che, in tanti anni, hanno garantito la vitalità dell'area). Vanno anche sostenute, ovviamente, le grandi società che, negli sport più diversi, esprimono livelli d'eccellenza (dal basket al calcio, dal rugby al tennis al nuoto all'atletica al ciclismo), schierando decisamente l'amministrazione al loro fianco nel potenziamento delle prestazioni e delle strutture. Strutture che vanno finalmente completate, non solo realizzando, come previsto, lo stadio, ma reimpostandone la portata e la qualità all'altezza di una grande città metropolitana, tanto più nella prospettiva di candidarsi (secondo il piano già presentato di concerto con la Regione Veneto) a ospitare le **Olimpiadi del 2020** ma anche indipendentemente da questa eventualità: la rete e le strutture sportive di Venezia devono comunque compiere un salto di qualità nel prossimo quinquennio.

**Questi obiettivi sono alla portata di una Amministrazione che voglia creare le condizioni strutturali e non emergenziali per migliorare la qualità della vita dei cittadini.**

### **2.3 Obiettivi strategici**

Si tratta di obiettivi che vanno affrontati nel corso della gestione amministrativa, ma la cui soluzione non è di esclusiva competenza del Comune e che attengono comunque al ruolo futuro di Venezia, vale a dire al rango che la città e i suoi abitanti si propongono di occupare nei prossimi decenni. Venezia possiede, oltre alle eccellenze assolute di livello mondiale espresse in precedenza, alcune eccellenze di livello nazionale e su queste occorre operare per dispiegarne tutte le potenzialità largamente inesprese, o che addirittura, invece che opportunità, sono percepite e si trasformano in problemi.

Tra queste eccellenze/problemi ricordiamo in questa sede:

#### **a) Le grandi infrastrutture e la logistica**

Venezia si è configurata, soprattutto nel corso del Novecento, come una città il cui sviluppo appare fortemente legato alle infrastrutture dei trasporti e alla logistica. Oggi questi temi sono strategici per il futuro della città e alcune scelte fatte e prossime a venire incideranno per decenni sugli assetti urbani e socio-economici della città. Ma occorre evitare che le strutture logistiche si muovano su una pura logica economica autoreferenziale (p.e. un



aeroporto da quindici milioni di passeggeri, ottimo per la Save, o un nuovo porto crocieristico in cassa di colmata A, ottimo per il Porto, ma distruttivi per il territorio e la comunità). Occorre dunque sapere mantenere l'equilibrio tra le necessità, anche espansive, necessarie per lo sviluppo e una visione qualitativa e non quantitativa del futuro di Venezia. A questo proposito **vanno favorite solo quelle soluzioni che si incardinano sulle parti già urbanizzate del territorio comunale** senza inseguire, per incapacità o peggio, soluzioni che producano nuovi consumi del suolo. In quest'ottica si colloca la nostra proposta di **localizzare in prima zona industriale il nuovo porto crocieristico**, avviando in tal modo un processo di profonda riqualificazione e di integrazione all'area centrale di Mestre che diverrebbe in tal modo una città d'acqua a tutti gli effetti con waterfront centrali, banchine con servizi, ristoranti, alberghi, ecc.

#### **b) Il sistema delle infrastrutture per la mobilità.**

Il Sistema Ferroviario metropolitano, intorno alla cui stazioni che circondano Mestre dovrebbe essere riorganizzata la mobilità pubblica di terraferma; il sistema dei grandi parcheggi scambiatori, che non possono in nessun modo continuare ad essere collocati, come si sta facendo, ai due lati del Ponte della Libertà, ma che debbono incardinarsi come già da molto tempo deciso nei due terminal di Tessera e di Fusina; il sistema del tram, di cui vanno immediatamente studiate e messe all'ordine del giorno ulteriori linee (verso Chirignago/Gazzera e verso Zelarono); il sistema metropolitano sublagunare che dovrà, eventualmente, essere limitato alle tratte di sicura redditività (Tessera/Murano/Fondamenta Nuove/Lido) e la cui attuazione dovrà comunque essere vincolata alla certezza dell'inesistenza di impatti ambientali e di negativi contraccolpi socioeconomici. Lo stesso percorso dell'Alta Velocità che interessa Mestre dovrà tener conto di alcune variabili precise. 1) La fermata dovrà essere a Mestre; 2) di conseguenza, l'ubicazione della stazione non dovrà inserirsi in piani tendenti a spostare altrove il centro della città. 3) va realizzato un collegamento rapido con l'aeroporto, ma ciò non può rappresentare un vincolo stringente per individuare stazione e percorso e va privilegiato il collegamento attraverso l'SFMR. 4) Ogni soluzione per realizzare la tratta va sottoposta a rigoroso impatto ambientale.

#### **c) La questione demografica**

Se la realizzazione degli obiettivi strategici e di quelli per la qualità della vita avranno un'incidenza diretta anche sulla dimensione demografica della città è essenziale riconoscere a questo tema un'importanza strategica. Se la dimensione demografica allargata alla cittadinanza temporanea (pendolari, turisti, studenti, seconde case, ecc.) è un punto di forza ed un'opportunità non si può trascurare il fatto che la città, negli ultimi decenni, si è

fortemente impoverita sia in termini numerici che di struttura e complessità sociale. Fenomeno senza dubbio comune a tante grandi città ma che qui sta assumendo un carattere più allarmante. Le politiche precedentemente descritte vanno tutte nella direzione di attrarre nuova popolazione e valorizzare quella temporanea: la qualità dell'abitare, la qualità dell'ambiente e dei servizi (in primis le scuole), la mobilità sono temi strategici rispetto a quello dello sviluppo demografico.

#### **d) L'Arsenale.**

Da anni si dice che l'Arsenale costituisce la più importante fattore di rilancio economico e culturale della città storica. In realtà l'Arsenale continua ad essere un luogo chiuso, fondamentale sottratto alle scelte che la città ha tentato di fare su di esso. Venezia vive l'assurda contraddizione che una delle sue parti storicamente più significative e certamente quella di maggiori dimensioni è nelle mani di funzionari dello Stato, che appartengano al Ministero della Difesa (Marina Militare) o a quello delle Finanze (Agenzia del Demanio), o ai loro ministri di riferimento. La prossima Amministrazione Comunale dovrà fare della restituzione dell'Arsenale a Venezia e ai veneziani l'oggetto di una vera e propria vertenza politica con lo Stato Italiano. Il prerequisito di ogni politica sull'Arsenale deve essere la sua restituzione alla città.

### **3. Le condizioni generali**

#### **a) La questione delle risorse e dei tempi**

Ogni politica deve trovare in sé stessa le risorse necessarie per essere realizzata e politiche di questa natura sono generatrici di grandi risorse. Un programma serio e concreto deve necessariamente dichiarare come e in quanto tempo intende realizzare i propri obiettivi. La questione delle risorse è centrale perché va ad investire direttamente la questione della *governance*, della competenza e capacità innovativa del management, l'efficienza di gestione di enti, aziende, istituzioni e fondazioni.

Innanzitutto è ineludibile, ovviamente all'interno dell'impianto definito a norma di legge, una **profonda revisione della struttura del bilancio comunale** (utilizzando in particolare gli strumenti del Piano esecutivo di Gestione – PEG – e il Piano degli Obiettivi oltre al Controllo di Gestione e le competenze professionali elevate di cui l'amministrazione dispone) e un **riassetto generale della struttura organizzativa** del Comune, che privilegi in particolare e valorizzi le competenze interne. Interventi che significano taglio degli sprechi più evidenti per il mantenimento di servizi inutili o demandabili, più efficacemente, al privato; **una diversa ripartizione della spesa sociale** (meno welfare assistenziale e più welfare di cittadinanza); **una diversa destinazione delle risorse in ambito culturale** (meno

contributi, partecipazioni ed eventi e più sostegno ad attività di produzione con effetti strutturali). Va posto un freno immediato alla attuale politica di gestione del patrimonio pubblico, basata sulla logica fallimentare: dunque, **non vendite** (o molto meno vendite), **ma valorizzazione** attraverso contratti di concessione a lungo termine (con defiscalizzazione) che prevedano lo stabilirsi di nuove attività economiche ed il mantenimento qualitativo dell'immobile. **Il tema del controllo del bilancio, della sua trasparenza e razionalizzazione, deve intendersi esteso al bilancio delle società controllate dall'amministrazione**, che anche per questa via intende ribadire la centralità del metodo democratico e la forza di **una presenza pubblica, di una direzione politico-democratica**, per qualità e peso capace di essere pienamente protagonista delle politiche che segnano la vita della città e dei suoi abitanti.

Oltre all'immagine della città **chi usa Venezia ne deve pagare l'uso**: la strada di una carta che offra servizi ai visitatori in cambio di un costo fisso entro ai quali ci siano i margini per fare tutti gli investimenti utili al mantenimento della città e, senza la quale, i medesimi servizi abbiano un prezzo decisamente superiore, è la strada da seguire superando i tentativi improbabili che sono stati fatti fino ad ora.

Infine è necessario valutare con uno sguardo nuovo **il rapporto tra l'amministrazione pubblica e le aziende comunali o a partecipazione**, e occorre percorrere con coraggio la strada della dismissione di quelle partecipazioni che non sono più necessarie né utili. Lo slogan deve essere: "Al mercato tutto ciò che è possibile, allo Stato ciò che è necessario". Questo percorso virtuoso non può essere rimandato, anche per dar seguito alla recente normativa in materia di *public utilities*, che fa obbligo agli enti locali di dismettere le partecipazioni detenute direttamente in società che non perseguano "finalità strettamente istituzionali". Si otterrà così il duplice beneficio di liberare l'amministrazione cittadina da vincoli e rapporti che in molti casi non hanno alcun ritorno positivo, e di intaccare il sistema purtroppo consolidato che ha visto insediate appunto nelle società partecipate, a volte anche con finalità prettamente elettorali o clientelari, persone collegate direttamente o indirettamente alla politica.

Queste considerazioni e questa linea sono valide in primo luogo per il Casinò. **La Casa da gioco, attualmente controllata al 100%, va affidata ad una gestione privata**. E' infatti difficile immaginare che una struttura comunale possa gestire questo *business* complicato meglio delle società specializzate. Sono molte le società europee quotate in Borsa e soggette ai normali controlli delle varie Autorità che operano nel "gambling": con una gara internazionale che abbia per oggetto la concessione o l'affitto di azienda, si individui una

società disposta ad offrire al Comune, per la gestione del Casinò, una base minima garantita (con apposite fidejussioni bancarie) superiore almeno del 20% rispetto a quanto attualmente il Casinò trasferisce al Comune.

#### **b) La *governance* e la questione del rinnovamento della classe dirigente**

Senza una **buona amministrazione** sui problemi quotidiani tutti gli obiettivi enunciati non hanno credibilità e dunque possibilità di essere conseguiti, ma per avere una buona amministrazione occorre che si realizzino due condizioni. **Per prima cosa occorre innovare profondamente il personale politico** chiamato a governare la città. Per governare occorre competenza: è evidente che la competenza non è sufficiente e che ci vuole anche la politica, ma senza la competenza tutte le politiche sono cattive. Ne consegue la necessità di rinnovare profondamente l'attuale ceto politico. Bisogna coinvolgere le professioni in incarichi politici a scadenza e mettere fine alla politica amministrativa intesa come impiego professionale. Come conseguenza e condizione imprescindibile, i partiti politici, la cui importanza è fondamentale per la vita democratica della città e del Paese, ritrovando la propria giusta collocazione nel promuovere il confronto e l'azione politica capace di mobilitare i cittadini a seconda degli obiettivi e degli ideali di ciascun partito, **smettano di identificarsi con il momento e i luoghi dell'amministrazione, occupando in quanto partiti, tutti gli spazi della "cosa pubblica"**. In secondo luogo **occorre allargare e tornare a rendere democratici i luoghi delle decisioni attraverso un reale processo di partecipazione che utilizzi largamente gli stessi strumenti informatici per favorire la più orizzontale e diretta relazione tra livelli amministrativi e cittadinanza. La partecipazione attiva e continuativa dei cittadini alla definizione e alla gestione del bene comune non è solo un principio di democrazia matura, ma un indispensabile *utensile* per perseguire l'efficacia e l'efficienza delle amministrazioni pubbliche moderne. Nella società contemporanea - sempre più complessa, articolata e veloce - la definizione del *bene comune* non può più essere affidata ai programmi amministrativi definiti ogni cinque anni al momento delle elezioni; per mantenere vivo il rapporto tra eletti ed elettori (obiettivi politici) e l'attenzione dei cittadini verso le migliori soluzioni tecniche da adottare (obiettivi amministrativi) è necessario organizzare la partecipazione collettiva per l'elaborazione delle decisioni e dei progetti. Una buona esperienza, in questo senso, e un utile lezione è quella prodotta dal percorso di elaborazione del Piano Strategico del 2004, che sia sul piano dei contenuti che su quello del metodo rappresenta un punto di riferimento im portnte.**

Gli obiettivi di una partecipazione continua, trasparente e organizzata della cittadinanza alla vita politica e amministrativa dell'amministrazione comunale sono:

- **Sviluppare una democrazia più partecipativa e interattiva** avviando, contemporaneamente, due approcci:
  - migliorare, da parte dell'istituzione comunale, l'ascolto e la considerazione delle opinioni espresse sviluppando un'etica, una cultura e una pratica della partecipazione;
  - stimolare la voglia di esprimersi nel più gran numero di persone possibile, specialmente da parte di coloro che non si esprimono mai, al fine di dare maggior peso alla voce della cittadinanza.
- **Ricostruire fiducia nella politica e rinnovare la comunicazione tra gli amministratori (politici e tecnici) e la popolazione** attraverso tre livelli di interazione
  - l'informazione discendente: l'istituzione mette al corrente la popolazione dei suoi programmi, delle sue decisioni e/o della sue azioni, mettendo in evidenza le responsabilità (chi fa cosa), i vincoli finanziari, tecnici, giuridici e temporali nonché le alternative possibili ad ogni scelta;
  - l'informazione ascendente: l'istituzione si organizza per far emergere e ascoltare le istanze degli abitanti attraverso procedure e strumenti diversi (indagini, questionari, referendum locali, sondaggi ecc.);
  - la partecipazione: l'istituzione chiede l'opinione della popolazione a proposito di un progetto o di una decisione da prendere; fa emergere l'interesse generale; invita i cittadini a collaborare all'ideazione di un progetto, alla gestione o alla manutenzione di un territorio.
- **Rendere più leggibile la costruzione dell'interesse generale:**
  - favorire l'adesione responsabile della popolazione ai progetti (appropriazione diffusa degli obiettivi);
  - diminuire i rischi di abbandono di politiche e progetti legati ai cambi amministrativi (costruzione di positivi vincoli politici);
  - migliorare i servizi resi agli utenti in considerazione delle loro proposte e aspettative;
  - sviluppare il senso di appartenenza alla città intorno a valori condivisi quali il rispetto, l'ascolto e la solidarietà.
  - Realizzare l'anagrafe degli eletti (includendovi i "nominati" nelle società, nelle aziende, negli enti controllati), garantendo così la massima trasparenza nel rapporto tra elettori ed eletti e sull'attività di questi ultimi, sempre verificabile e di cui viene

resa accessibile la pratica reale, elaborando un **codice etico per la classe politica** che eviti ogni comportamento eticamente discutibile.

- Ripristinare gli **istituti di partecipazione di base**, nelle forme possibili alla luce della normativa vigente, contro il diktat della maggioranza parlamentare che, su iniziativa del governo e in particolare del Ministro Calderoli, ha cancellato i **consigli di circoscrizion e e/o di municipalità**, un diktat che proprio Venezia non può che respingere e contrastare radicalmente, in quanto comune all'avanguardia, fin dai primi anni '60, nel concepire e sviluppare queste e altre strutture della democrazia partecipativa.

Il Comune di Venezia, seguendo l'esempio delle più avanzate esperienze italiane ed europee, deve perciò assumere tra i suoi strumenti di governo una **Carta della Partecipazione**, che garantisca, regoli e valorizzi la piena partecipazione dei cittadini alle politiche e alle scelte dell'amministrazione in ogni suo livello e articolazione.