
AZIONE



Segreteria Comunale Venezia

Esecutivo Comunale
Venezia
Revisione Maggio 2023

Segretario Comunale
Paolo Bonafè

AZIONE

Responsabile
Organizzazione
Alessandro Costantini

Vice Segretario Comunale
Referente Centro Storico ed Isole
Associazione
Mauro Memo
Vice Antonella Cavazzina

Referente Mestre e Terraferma
Casa e residenzialità
Leda Costantini
Vice Enrico Pasculli

Responsabile
Comunicazione
Artigianato e Commercio
Cristian Zara

RESPONSABILI AREE TEMATICHE

ATTIVITA' PRODUTTIVE, LAVORO, INDUSTRIA, FORMAZIONE PROFESSIONALE: coordinatore Luca Cotecchia - Vice Paola Garbin

SANITA' ED AMBIENTE Coordinatore Antonella Garro - Vice Mario Pizzolitto

SICUREZZA E DEGRADO : Coordinatore Tommaso de Vido

POLITICHE della RESIDENZA, POLITICHE PER LA FAMIGLIA: Coordinatore Leda Costantini - Vice Antonella Cavazzina

TURISMO, LEGGE SPECIALE :- Coordinatore Antonella Cavazzina

MOBILITA', TRASPORTI, LEGGE SPECIALE E SOCIETA' PARTECIPATE: : Coordinatore Aldo Mariconda - Vice Alessandro Costantini

URBANISTICA, EDILIZIA PRIVATA, LAVORI PUBBLICI E VIABILITA' coordinatore Stefano Valonta

SCUOLA, EDILIZIA SCOLASTICA, FORMAZIONE SCOLASTICA E UNIVERSITA' Coordinatore Valentino Pietrobon

Nota:

Il Coordinatore è componente effettivo della segreteria / Esecutivo Comunale mentre i Vice Coordinatore è componente del Direttivo Comunale con delega

Premessa sugli obiettivi parte 01

Quali politiche per Venezia

Come Azione Venezia ci stiamo domandando come dev'essere il futuro di Venezia per i prossimi 30 anni.

Per rispondere a questa domanda dobbiamo pensare ad un modello di sviluppo compatibile e agli errori che sono stati compiuti fino ad ora, visto che la città storica si sta spopolando di residenti e di attività produttive.

E' parere di una parte della città (e che noi riteniamo sia da rivedere) che Venezia debba essere uno spazio fisicamente preservato, disponibile alla visita dei visitatori di tutto il mondo e nel maggior numero possibile. Questo è un modello che mira alla pura conservazione fisica e allo sfruttamento della città ai soli fini turistici.

Questo modello confligge, però fisiologicamente, con la necessità di una città abitata, che possieda caratteristiche ben precise, tra le quali quella di avere delle attività lavorative (attività portuale, commercio, artigianato, ecc) alternative al solo turismo e che viva anche di abitanti residenti.

E' importante essere consapevoli del problema oggettivo che le aspettative dei cittadini, e in generale di coloro che ritengono che Venezia non possa perdere i suoi abitanti pena "perdere l'anima", confliggono di fatto con quello che il mondo fin'ora ha chiesto e voluto che fosse Venezia. Lino Toffolo usava dire che Venezia senza i Veneziani è come Pompei

Premessa sugli obiettivi parte 02

Lo spopolamento di Venezia, causato da fenomeni in qualche modo epocali (il calo demografico e la naturale tendenza dei centri storici a svuotarsi) è anche determinato da un insieme di fattori, tra i quali l'assenza di disponibilità abitativa per giovani coppie, anche a causa del proliferare delle locazioni turistiche, la mancanza di lavoro stabile in città, se non legato al turismo e all'assenza di un sistema di mobilità moderno ed adeguato alle esigenze di mobilità dei cittadini e dei turisti (con la ovvia necessità di suddividere dove possibile i flussi).

Sull' **emergenza abitativa** e il blocco all'esodo abitativo Azione vuole fare delle proposte politiche che si focalizzino, non solo su politiche abitative mirate ai residenti, ma anche su interventi complementari agli altri grandi temi in discussione per Venezia.

La proposta di politica residenziale specifica per Venezia Centro storico e isole, per Mestre, per Favaro e per Marghera, si vuole sviluppata su due grandi filoni: le **nuove edificazioni** e il **recupero del patrimonio residenziale pubblico**, dopo decenni di abbandono. In questa ottica il patrimonio pubblico andrà gestito in modo competente, curato (creando una efficiente funzione dedicata comunale e regionale), utilizzando ogni livello di finanziamento europeo, nazionale, comunale, modificando i meccanismi di accesso all'alloggio, introducendo l'efficientamento energetico sostenibile degli immobili stessi.

Premessa sugli obiettivi parte 03

La seconda è il **recupero di aree ora dismesse e da destinare a nuove abitazioni** da mettere sul mercato immobiliare. Nei primi anni 2000 sono già state riconvertire aree post industriali della Giudecca (vedi area Ex Jungans) per realizzare appartamenti in parte di social housing e in parte destinati alla libero mercato. Bisogna perseguire sulla strada intrapresa e mettere regole di mercato che prevedano l'impossibilità di acquisto di nuovi alloggi, per poi metterli sul mercato delle locazioni turistiche

Riteniamo poi, che il vasto patrimonio immobiliare pubblico, debba tornare ad una regia comunale, all'assessorato Casa di Cacciariana memoria, perché i molteplici enti pubblici che gestiscono immobili di residenziale pubblica non possono gestire autonomamente il complesso meccanismo delle assegnazioni, ma la regia deve essere unica e basata su regole e parametri chiari.

Poi vi è il tema **residenza scolastica e universitaria**, e qui si deve creare una sinergia tra l'Università e il Comune anche per concentrare i siti universitari e creare poi dei servizi pubblici dedicati, soprattutto legati ai trasporti e alla mobilità cittadina.

Premessa sugli obiettivi parte 04

La grande **area del Vega** che oggi sta vedendo la possibilità di essere ceduta dalla gestione pubblica a quella privata, potrebbe divenire un grande campus universitario dotato di parcheggio, mensa e sale auditorium. Lo stesso è già un hub di interscambio ferro (treno) e gomma (autobus) sia con Venezia, che con l'entroterra veneto. L'Università deve dialogare con l'Amministrazione Comunale e le scelte di entrambi gli enti devono andare concertate. Per la **mobilità**, una possibile innovazione sarebbe la creazione / ultimazione dei terminal, anche previsti dal PUMS, senza scandalizzarsi sull'uso dei PILI e di San Giuliano,

come interscambio tra bus turistici e mezzi acquei, in un'ottica di gestione dei flussi; ma anche il riprendere alcuni grandi progetti per la città, come ad esempio la **Sublagunare**, soprattutto ora che verrà costruita una bretella ferroviaria in zona aeroportuale e la nuova stazione di collegamento con l'alta velocità e la **nuova stazione di Mestre già approvata da RFI (o magari la nostra auspicata stazione interrata di Mestre)** che potrebbe divenire l'hub di interscambio per i collegamenti dell'alta velocità. Questi sono solo alcuni dei cambiamenti possibili finalizzati ad una decisa modifica della qualità della vita di chi questa città vuole abitarla o di chi ci lavora, studia o la visita con immutata meraviglia



Residenzialità e locazioni Turistiche – Leda Costantini

Realizzazione del possibile

Venezia, la città più costosa, la meno regolamentata sulle locazioni brevi, una delle più colpite dalla trasmigrazione, Venezia la cui identità non appartiene solo ai suoi impareggiabili monumenti, ma che si esprime appieno dove sono i suoi abitanti, questa Venezia ha bisogno della realizzazione del possibile.

Senza demonizzare le **Locazioni Brevi**, Venezia insieme alle altre città turistiche, ha necessità di regolamentare e riordinare questo settore che peraltro continua esponenzialmente la sua crescita. Rivedere, unitamente alle locazioni turistiche, la residenzialità tutta che per Venezia significa possibilità di abitare rivolta agli studenti e ai residenti. Anche in questo modo ci si appropria del modello di sviluppo possibile. Per la nostra città nel 2022 è stata approvata dal governo Draghi la norma (emendamento Pellicani) tutt'ora inapplicata dal Comune, che consentirebbe di mettere ordine in materia di locazioni brevi, nell'attesa di una auspicata legge nazionale che avrebbe il merito di armonizzare le regole in tutto il territorio italiano.

Prendiamo atto che Il Sindaco di Venezia non ha preso parte alla sottoscrizione relativa alla richiesta di una legge nazionale, redatta dai sindaci di 13 città italiane che condividono con Venezia lo stesso tipo di problema (Roma, Milano, Napoli, Torino, Bologna, Firenze, Parma, Bergamo, Lodi, Verona, Padova, Trieste e Rimini).

Già oggi nella nostra città, si può ipotizzare di gestire il numero di immobili in affitto attraverso le piattaforme digitali, riordinando la tassazione, inviando i dati degli ospiti alla questura competente unitamente ai dati degli affittuari, consentendo così un recupero per l'erario non marginale (la principale piattaforma on line si è sempre rifiutata di trattenerne il dovuto poichè la Società ha residenza straniera).

Il disegno di Legge del Ministro del Turismo Santanchè non riteniamo sia sufficiente a risolvere il problema, non è previsto un tetto massimo annuale di giorni di affitto, nè una regolamentazione dei posti letto che varino rispetto al rapporto con i residenti. Istituisce un codice identificativo nazionale per le abitazioni in questione, (già c'era ma quello attuale è su base regionale) senza prevedere però alcun controllo di congruenza in funzione anche di una corretta applicazione delle imposte.

Sappiamo, dagli ultimi dati rilevati, che Il numero di residenti nella città lagunare continua inesorabilmente a diminuire e sta arrivando ad essere inferiore ai posti letto per turisti. Certamente tutto ciò non è imputabile unicamente al problema residenzialità nel suo insieme, ma è necessario agire anche sulla base economica della città, con l'obiettivo di superare la monocultura turistica. Chiediamo quindi alla nostra Giunta di applicare l'emendamento Pellicani, (peraltro approvato per Venezia), senza più indugi, contribuendo in maniera opportuna alla realizzazione del futuro possibile per Venezia tramite una programmazione attenta e realistica del presente.

Residenzialità e locazioni Turistiche – Leda Costantini

Emendamento Pellicani

- Integra le disposizioni e regolamenti comunali per i limiti max della destinazione degli immobili adibiti a locazioni brevi, differenziandone le concessioni nel caso sia una sola unità a concorrere ad integrazione del reddito del proprietario;
- Le attività di cui al punto 1 , se superiori ai 120 giorni, anche non consecutivi e nel caso di più unità dello stesso proprietario, richiedono la destinazione d'uso modificata in : locazione imprenditoriale turistica”;
- Il regolamento comunale deve essere aggiornato periodicamente in funzione dell'andamento della popolazione residente.

DL Santanchè

- Codice univoco identificativo da ottenere;
- Impedite le locazioni per una notte, minimo stabilito due pernottamenti;
- Se la gestione immobiliare viene fatta per conto terzi, è obbligatoria la qualifica di “attività imprenditoriale”.

RESIDENZIALITA'

Nuova edificazione pubblica / Joint Venture pubblico/privato;

Esistente pubblica:

- Interventi sull'esistente con interventi di risanamento, recupero, adeguamento ambientale;
- Rinnovamento delle procedure gestionali del patrimonio immobiliare pubblico sia popolare che Social housing, istituendo una funzione dedicata dell'Amm.ne Comunale;
- Riadeguamento e dei criteri di assegnazione edilizia popolare.

Esistente privato

- Fondo immobiliare aperto per target anche internazionali, che consenta la gestione alloggi privati, scambio di alloggi, senza che venga meno il diritto di possesso del bene.

Salvaguardia di Venezia – Mauro Memo

MOTO ONDOSI: PROBLEMA ANCORA IRRISOLTO

Le rive dei canali e le fondazioni dei palazzi veneziani sono sempre più danneggiate dal moto ondoso causato dalle numerose imbarcazioni che girano quotidianamente in laguna. È una situazione delicata, che i cittadini della città storica documentano quotidianamente con video o foto che evidenziano il crollo e il cedimento di rive o di muri di contenimento

Certamente una delle cause del moto ondoso è determinata dalla forma degli scafi, dai materiali costruttivi, dai dispositivi di propulsione e dalla velocità di navigazione. Quest'ultima, la velocità, può essere decisiva se vogliamo limitare con un provvedimento immediato gli effetti negativi del moto ondoso di superficie. Studi fatti in laguna, soprattutto quelli del professor D'Alpaos, hanno dimostrato che la velocità influisce sull'altezza e quindi sull'energia trasportata dalle onde, che è proporzionale al cubo. Quindi bisogna imporre un limite di velocità e poi farlo rispettare con delle sanzioni. Bisogna poi ridurre l'uso di imbarcazioni in ferro all'interno dei canali, perché le rive vengono "scavate" dalla cavitazione delle eliche e rovinare dai bottazzi in ferro, che le colpiscono causa la risacca. Di moto ondoso purtroppo ne parliamo da decenni senza che sia stata trovata una soluzione. Questo vuol dire che fino ad ora non si è stati capaci di intervenire in modo efficace e questa colpa ricade soprattutto sulla politica e sul ricatto delle lobby, che su Venezia purtroppo incidono in modo evidente. Quindi intervenire su regole più rigide e su controlli capillari significa produrre delle proteste, ma per il bene di Venezia si deve andare in questa direzione. La Giunta Costa (2000-2005) aveva adottato delle postazioni fisse di rilevazione della velocità, con ordinanze legate all'azione di un commissario al moto ondoso, nominato nell'allora vicesindaco, con potere sanzionatorio immediato da parte della polizia municipale. Erano state attivate le commissioni consiliari ed impegnato il Consiglio comunale in impegni per l'Amministrazione Comunale. Purtroppo, però l'azione messa in campo è stata inefficace, anche perché le giunte successive forse non hanno avuto la stessa sensibilità sul tema o perché il problema principale è che a Venezia, manca una regolamentazione che sia paragonabile a quella del traffico su ruota di una qualunque altra città. Per questo si chiede alle istituzioni di affrontare e risolvere la questione una volta per tutte, che si faccia chiarezza, si impongano limiti e si istituiscano controlli costanti capaci di porre un freno alle continue infrazioni. Poi esiste il problema inquinamento legato al numero dei mezzi che solcano la laguna e che a Venezia raggiunge livelli paragonabili a quelli della terraferma. Colpa anche dei carburanti che vengono utilizzati dalle imbarcazioni, addirittura 500 volte più inquinanti (per quanto riguarda lo zolfo) di quelli per gli autoveicoli. Dannosi per la salute di Venezia, e dei veneziani. E per l'ambiente nel suo complesso e per i marmi e stucchi dei palazzi storici. Di moto ondoso si parla ciclicamente. Come **Azione Venezia ci attiveremo per istituire degli Stati Generali** dove siano invitate e coinvolte l'Amministrazione Comunale, le categorie, le associazioni e le società di trasporto perché si deve cercare certamente la concertazione, ma poi alla fine si deve poter decidere in modo ponderato ma efficace.

Lavoro e occupazione – Panoramica in Veneto di Luca Cotecchia

Panoramica sul lavoro in Veneto:

Come evidenziato dai dati riportati sul sito del Lavoro della Regione Veneto il mercato del lavoro in Veneto ha subito diverse dinamiche nel corso degli anni. Nel periodo tra il 2008 e il 2023, sono stati registrati diversi cambiamenti, passando da un saldo negativo di -35,8 mila nel 2009 a un saldo positivo di 29,0 mila nel 2022. Questo indica un miglioramento generale del mercato del lavoro dipendente nel corso degli anni, nonostante alcune fluttuazioni annuali. Analizzando il settore, si nota che l'industria ha sperimentato un saldo annuo negativo nel periodo tra il 2008 e il 2012, seguito da un andamento positivo negli anni successivi. Nel settore terziario, invece, sono stati registrati saldi positivi per la maggior parte degli anni presi in considerazione. Ciò suggerisce che il terziario abbia avuto un impatto positivo sulla dinamica complessiva del lavoro dipendente in Veneto. Le assunzioni nel corso degli anni sono aumentate, passando da 589,6 mila nel 2009 a 882,3 mila nel 2022. Tuttavia, le cessazioni sono rimaste elevate, con 853,3 mila nel 2022. Ciò indica che, nonostante le assunzioni, vi sono ancora flussi significativi di uscite dal mercato del lavoro in Veneto. Le licenze di lavoro a tempo indeterminato sono diminuite nel corso degli anni, passando da 137,8 mila nel 2017 a 28,9 mila nel 2022. Questo suggerisce un calo nella stabilità occupazionale nel settore dei contratti a tempo indeterminato. Il tasso di disoccupazione è un altro indicatore importante per valutare la situazione del mercato del lavoro. Nel periodo tra il 2008 e il 2022, il tasso di disoccupazione in Veneto ha registrato fluttuazioni, con un picco del 9,1% nel 2014 e un calo al 5,7% nel 2022. Tuttavia, è importante notare che questi dati possono essere influenzati da diversi fattori, come la partecipazione al mercato del lavoro e le politiche attive del lavoro. Nel Veneto, alcuni settori si distinguono per la loro rilevanza nell'occupazione. Tra i settori più significativi vi sono l'industria manifatturiera, l'edilizia, i servizi alle imprese, il commercio al dettaglio e i servizi alle persone. Questi settori contribuiscono in modo significativo all'occupazione regionale e possono essere considerati come opportunità di lavoro per i residenti. Nonostante le fluttuazioni e le sfide, il mercato del lavoro in Veneto mostra segni di ripresa e stabilità. Le politiche regionali e nazionali volte a sostenere l'occupazione e stimolare lo sviluppo economico possono contribuire a migliorare ulteriormente la situazione. Investimenti nell'innovazione, nell'istruzione e nella formazione professionale possono promuovere la creazione di nuovi posti di lavoro e favorire la crescita economica sostenibile.

Lavoro e occupazione – Panoramica su Città Metropolitana di Luca Cotecchia

Secondo gli ultimi dati ISTAT sulla città Metropolitana di Venezia ci sono dati interessanti sulla popolazione Under6 ed Over75. L'incidenza della popolazione residente con meno di 6 anni indica la percentuale di bambini di età inferiore ai 6 anni rispetto alla popolazione totale. Nel Comune, l'incidenza è del 4,6%, mentre negli Ace (Area di Censimento) varia dal 4,0% al 5,5%. Si evidenzia che il problema di fare pochi bambini è rilevante anche per Venezia ed i comuni censiti nello studio. Per quanto riguarda l'incidenza della popolazione residente di 75 anni si nota che i dati indicano una percentuale di persone di età superiore ai 75 anni rispetto alla popolazione totale. Nel Comune, l'incidenza è del 13,7%, mentre negli Ace (Area di Censimento) varia dal 11,2% al 17,1%. La popolazione Over 75 è 3X la popolazione under 6. L'indice di vecchiaia rappresenta il rapporto tra la popolazione anziana (65 anni e più) e la popolazione giovane (0-14 anni), moltiplicato per 100. Nel Comune, l'indice di vecchiaia è di 228,1, mentre negli Ace varia da 179,6 a 289,2.

Inoltre i dati rappresentano una incidenza di residenti stranieri e tasso di occupazione molto interessanti. L'incidenza di residenti stranieri rappresenta la percentuale di persone straniere sulla popolazione totale. Il tasso di occupazione straniera indica la percentuale di persone straniere occupate rispetto alla popolazione straniera totale. Nel Comune, l'incidenza di residenti stranieri è del 98,0%, mentre il tasso di occupazione straniera è del 64,6%. Negli Ace (Area di Censimento), l'incidenza di residenti stranieri varia dal 46,6% all'82,2%, mentre il tasso di occupazione straniera varia dal 63,7% al 130,9%. Possiamo confermare che nella Città metropolitana di Venezia, il 7,9% dei residenti non è comunitario, mentre in Italia questa percentuale è del 6,4%. Il primo Paese di provenienza dei regolarmente soggiornanti nella Città metropolitana di Venezia è il Bangladesh, che rappresenta il 15,6% del totale. In Italia, il primo Paese di provenienza è il Marocco, che rappresenta l'11,8% del totale. Nella Città metropolitana di Venezia, sono nati 1.227 bambini di genitori stranieri, che rappresentano il 23,4% del totale dei nati. In Italia, la percentuale è del 14,8%. I minori non comunitari nella Città metropolitana di Venezia sono 13.536, rappresentando il 22,9% del totale dei regolarmente soggiornanti. In Italia, questa percentuale è del 22,1%.

Nella Città metropolitana di Venezia, il 5,7% degli occupati è di cittadinanza non comunitaria, mentre in Italia questa percentuale è del 6,8%. Il tasso di occupazione per cittadinanza non comunitaria è del 58,9% nella Città metropolitana di Venezia e del 56,5% in Italia. Nella Città metropolitana di Venezia, ci sono 8.051 imprese a titolarità non comunitaria, che rappresentano il 10,5% del totale delle imprese. In Italia, le imprese a titolarità non comunitaria rappresentano l'8,4%. I settori principali di attività delle imprese non comunitarie sia nella Città metropolitana di Venezia che in Italia sono il commercio (31,5% nella Città metropolitana di Venezia, 36,8% in Italia) e le costruzioni (20,4% nella Città metropolitana di Venezia, 20,7% in Italia). Questa analisi delle caratteristiche socio-demografiche conferma che la presenza di residenti non comunitari nella Città metropolitana di Venezia è superiore alla media nazionale, rappresentando il 7,9% dei residenti rispetto al 6,4% dell'Italia nel complesso. Questo dato può avere implicazioni politiche per quanto riguarda la gestione dell'immigrazione, l'integrazione dei migranti e la pianificazione delle politiche socio-demografiche locali. L'aumento dei nati stranieri e dei minori non comunitari nella Città metropolitana di Venezia può richiedere politiche specifiche per garantire il benessere e l'integrazione di questi gruppi nella società. È possibile che siano necessari programmi di sostegno educativo, servizi sociali per i minori non accompagnati, oltre a politiche di inclusione scolastica per gli alunni non comunitari. Le imprese a titolarità non comunitaria rappresentano una percentuale più elevata nella Città metropolitana di Venezia rispetto alla media nazionale (10,5% contro l'8,4%). Ciò può riflettere una maggiore attrattiva economica per gli imprenditori stranieri nella regione.

Commercio e artigianato – Cristian Zara

Per Venezia : Azione condivide le forti preoccupazioni degli operatori commerciali ed artigiani che operano in centro storico rispetto alla situazione di abbandono nella quale sembra esser caduta l'**area di Calle delle Rasse**, con vetrine chiuse da anni e senza più alcuna prospettiva. Seppur vero che si aspetta con ansia l'intervento di riqualificazione delle proprietà DANIELI pensiamo non sia possibile che il Cuore pulsante della nostra Città sia abbandonato all'assalto dei turisti, senza poter dare alcuna prospettiva ai tanti che sarebbero pronti ad investire nuovamente su tale area e quindi a ridare vita agli esercizi commerciali: una proposta per Noi fattibile potrebbe essere nel condividere con la proprietà la possibilità di attivare dei temporary shop, che sicuramente sarebbero molto apprezzati e che andrebbero a tutelare sia la proprietà che gli investitori. Giudichiamo invece positivamente la politica dell'amministrazione comunale rispetto alla concessione ai giovani degli spazi di proprietà pubblica ad affitto agevolato per l'apertura di nuove attività: questa è l'attenzione che deve esserci rispetto a quanti vogliono fare impresa. Chiediamo infine un intervento deciso dell'amministrazione comunale rispetto alla giungla dei plateatici che stanno proliferando nelle Isole: non ci riferiamo esclusivamente ai plateatici che superano le concessioni comunali dei pubblici esercizi e che dovrebbero essere controllati "metro alla mano" ma anche a quei negozi che incuranti delle normative comunali occupano suolo pubblico mettendo a rischio anche l'incolumità delle persone in quanto riducono di molto lo spazio pedonale delle singole aree/calli (problema che evidenziamo in modo particolare in isole altamente frequentate da turisti come in questi giorni l'Isola di Burano). Crediamo sia doveroso un deciso intervento nel rispetto dei tantissimi imprenditori/artigiani/commercianti rispettosi delle normative, affinché non debbano pagare sempre le conseguenze di questa concorrenza sleale.

Per Mestre e la terraferma: Azione condivide le forti preoccupazioni degli operatori commerciali rispetto alla situazione nella quale sembra esser caduta l'area di Piazza Ferretto a Mestre, con vetrine chiuse e serrande abbassate, che ormai da anni sembra non avere più alcuna prospettiva. Pensiamo non sia possibile che il Cuore pulsante della nostra Mestre sia senza alcuna prospettiva: sollecitiamo l'Amministrazione Comunale a farsi promotore con le Associazioni di Categoria e con i proprietari dei locali affinché si possa dare nuova linfa alla Piazza e nuova fiducia ai tanti che sarebbero pronti ad investire nuovamente. Pensiamo non sia sufficiente solamente il rilanciare eventi ed iniziative durante tutto l'anno come proposto da alcuni, che peraltro stanno avendo grande successo quando vengono organizzati e di questo il merito va all'Amministrazione, ma riteniamo sia necessaria una regia unitaria, che necessariamente deve stare in capo al Comune. La migliore soluzione sarebbe quella di rendere anche su Mestre il "Distretto del Commercio" una entità a se stante, come già avvenuto in altre importanti città italiane e che tanto bene sta facendo a questi centri: vorrebbe dire attivare politiche di raccolta fondi, di iniziative di promozione e di proposte, che diversamente verrebbero meno o comunque con più difficoltà. Il Distretto del Commercio costituisce infatti una delle principali espressioni a sostegno del settore nell'ambito dei centri storici e urbani. Seppur vero poi che i canoni di affitto si sono ridotti, non sono probabilmente ancora a portata di tanti e quindi proporremo anche su questa area la possibilità di attivare dei temporary shop, che sicuramente sarebbero molto apprezzati e che andrebbero a tutelare sia la proprietà che gli investitori. Giudichiamo positivamente la politica dell'amministrazione comunale rispetto alla concessione ai giovani degli spazi di proprietà pubblica ad affitto agevolato per l'apertura di nuove attività: questa è l'attenzione che deve esserci rispetto a quanti vogliono fare impresa anche su Mestre.

Sanità ed ambiente – Antonella Garro e Mario Pizzolitto

Le notizie che ci arrivano sulla ristrutturazione dell'area Ex Ospedale al Mare sono lusinghiere. Dopo il progetto di recupero funzionale dell'intera area ospedaliera, per adibirla a centro di ricerca, coinvolgendo nuove maestranze e investendo ingenti risorse, dei giorni scorsi, ecco ora il progetto di un nuovo polo sanitario dentro il padiglione dell'ex ginecologia con annesso parcheggio. Se questo ulteriore progetto del magnate Frank Gorthardt andasse a buon fine, vorrebbe dire che anche per la sanità lidense ci sarebbe un nuovo sviluppo. Lo si è sempre detto che, se quell'area veniva adibita alla riabilitazione o alla ricerca, ne avrebbero tratto beneficio anche i servizi sanitari, perché collegati. Dove esiste ricerca e sviluppo ci sono sempre ottimi risvolti e nuove opportunità per i territori coinvolti. La zona, come sanno bene i lidensi, è in uno stato di degrado ed abbandono dai primi anni 2000. Il progetto anticipato in Municipalità, con tanto di piano e progetto sanitario, prevede di recuperare i due piani dell'immobile ex Ginecologia e al suo interno verrebbero realizzati il reparto di Primo Soccorso (PPI), il centro analisi e prelievi, la riabilitazione, il CUP, il centro di salute mentale, l'emodialisi, la pediatria, un poliambulatorio e gli uffici amministrativi, spostando quello che ora è nel monoblocco. L'insieme delle opere porterà certamente nuova economia nell'isola, grazie all'investimento immobiliare di 100 milioni previsto, ma anche nuova residenza, visto che sono previsti 1000 nuovi occupati, molti dei quali verranno da fuori città perché studiosi e/o scienziati di alto livello professionale. Inoltre la creazione di un polo di ricerca e sanitario sarà una ulteriore garanzia per la salute dei cittadini lidensi e non solo per il Lido. Questo grazie anche ai piani di sviluppo dell'Ospedale **San Camillo** IRCCS, che grazie alla sinergia tra clinica e ricerca, è sempre di più una eccellenza nazionale nella neuroriabilitazione. Crediamo che, unitamente ai grandi progetti di rilancio delle storiche strutture ricettive, al rilancio delle spiagge, della ristorazione e dello sviluppo dei vari processi di rilancio in atto, finalmente il Lido potrà riprendere il suo protagonismo nello scenario dello stesso Veneto e dell'intero Nord Est. Necessitano ora grandi progetti di nuova mobilità (perché non riprendere il progetto di Sublagunare che ora potrebbe servire anche un eventuale e auspicabile porto a mare) Sta ora ad Ulss 3 e Comune trovare un accordo per il polo sanitario del Lido e speriamo che lo trovino presto. Veramente speriamo che il tempo del degrado per il Lido sia finito e che vi sia una nuova rinascita.

Anche Venezia Comune vive il problema della Carenza di Personale Ospedaliero specializzato (medici ed Infermieri) e quindi il ricorso sempre più frequente alla prestazione occasionale di medici a gettone che può valere 100 euro all'ora per il Pronto soccorso, ma può arrivare anche a 130 euro per la rianimazione. Questo vale soprattutto per l'Ospedale Civile di Venezia, rispetto all'Ospedale all'Angelo di Mestre. *I problemi riscontrati sono soprattutto quelli del* Burnout dei medici, la remunerazione bassa, l'aggressività dei pazienti, Il risultato è che il 40% delle borse di specializzazione va deserto. Così a gestire i codici bianchi finiscono giovani neo-laureati, specializzandi anche in tutt'altre discipline come ad esempio Anatomia patologica, specialisti a gettone. Si deve quindi cercare di imitare il ricorso a esternalizzazioni che portano a una destabilizzazione del Servizio sanitario regionale. Per fare questo si deve ricorrere a fondi specialistici per la sanità e recuperare ogni euro tolto all'evasione fiscale per alimentare il settore sanitario e la formazione di nuove figure professionali. La tutela della salute pubblica è un bene primario e deve essere il più possibile a gestione pubblica. Per questo sono opportune delle scelte chiare come quelle proposte da **Azione** :

Sanità Proposte di Azione – Antonella Garro e Mario Pizzolitto

1. **Riformare i meccanismi di governance e coordinamento tra Stato e regioni**

Ridefinire la disciplina di competenza di Stato e Regioni con riferimento ed oltre al titolo V della Costituzione Italiana. In particolare, è necessario riconoscere allo Stato funzioni di analisi di dati e bisogni, valutazione delle tecnologie sanitarie, indirizzo e coordinamento delle Regioni.

2. **Rapporto tra medicina ospedaliera, assistenza primaria, medicina territoriale e servizi sociali**

È necessaria una riorganizzazione dell'assistenza territoriale in ottica di prevenzione e promozione della salute e di garanzia della continuità delle cure. Sono inoltre necessari investimenti sull'assistenza residenziale e domiciliare per la popolazione fragile, finalizzati ad abbattere le esistenti barriere di accesso alle cure attribuibili ad importanti diseguaglianze geografiche e sociali.

3. **Rapporto tra pubblico e privato accreditato, sia in termini di finanziamento che di funzionamento**

È necessario istituire modalità più trasparenti nel differenziare servizi pubblici e privati in modo che questi possano collaborare in sinergia e integrarsi tra loro, con l'obiettivo primario di mettere al centro i bisogni del paziente e le sue scelte di cura in un sistema integrato pubblico/privato che garantisca a tutti la stessa qualità di cura e un servizio pubblico efficace ed efficiente.

4. **Strutturazione di un adeguato sistema di prevenzione e preparedness**

Riteniamo necessario incrementare gli investimenti e l'impegno dei servizi sanitari nelle attività di prevenzione e promozione della salute per garantire che l'obiettivo primario del nostro SSN sia la tutela della salute della popolazione e non la cura della malattia. Al riguardo è fondamentale investire in progetti e campagne di prevenzione dalle dipendenze (alcol, sostanze stupefacenti, internet addiction disorder, ludopatie) disturbi alimentari, infortuni sul lavoro e rischi ambientali.

5. **Formazione e la gestione delle risorse umane**

Necessita una remunerazione adeguata al carico di lavoro e soprattutto alle responsabilità, così da limitare contestualmente il fenomeno dell'emigrazione di professionisti sanitari verso l'estero. In questo senso, particolare attenzione deve essere riservata al personale sanitario ospedaliero che in questi anni ha affrontato pressioni lavorative massacranti. Se, infatti, il PNRR prevede importanti investimenti nell'ammodernamento tecnologico degli ospedali, in parallelo, occorre un progressivo e strutturale aumento degli stipendi degli operatori sanitari degli ospedali, con particolare attenzione a quelli impegnati nei reparti di medicina d'urgenza e in quelli più soggetti a rischi di burnout.

6. **Piano straordinario per le liste di attesa**

E' necessario varare un piano straordinario per aumentare la capacità produttiva di prestazioni di specialistica ambulatoriale, visite di controllo e interventi. L'obiettivo deve essere ridurre entro un anno il periodo di attesa per tali prestazioni fino ad un massimo di 60 giorni per quelle programmate e di 30 per tutte le altre.

Sicurezza e degrado urbano su Mestre – Tommaso De Vido

Su Mestre stiamo vedendo che in questo periodo vi è una attenzione maggiore, rispetto al passato, per quanto riguarda il tema sicurezza e sviluppo del territorio e questo grazie all'attivismo delle associazioni territoriali di cittadini che si sono poi unite nella grande e partecipata manifestazione contro il degrado e per la sicurezza che ha avuto, grazie al grande eco, la conseguente ed immediata presa di posizione delle forze dell'ordine e della amministrazione comunale.

Da allora si vedono dei passi in avanti, ma bisogna insistere. La zona di Via Piave e della stazione necessitano di enormi piani di riqualificazione. Il progetto di fattibilità tecnico economica presentato da FS per la "nuova" stazione di Mestre, che andrebbe a collegare anche Marghera, andava in questa direzione. Vi è anche un progetto che come Azione (con Italia Viva) vogliamo portare avanti che è quello di riprendere i progetti di stazione sotterranea per la stazione di Mestre, che permetterebbe una riqualificazione della attuale area di via Trento e via Piave, a favore di maggiore verde pubblico e di luoghi di aggregazione. Mestre ha bisogno di una nuova riprogettazione urbanistica

Ma anche la rigenerazione abitativa di Mestre può essere importante per fermare il degrado, riteniamo che si debba puntare soprattutto sui giovani e nel progetto Venezia Città Campus, che potrà avere ottime ripercussioni a Mestre.

È evidente come uno studente o un giovane lavoratore che passa un anno nella nostra città possa giovare molto di più ai piccoli negozi di vicinato rispetto al turista classico che si ferma per pochi giorni, per questo è fondamentale ripartire da chi la città ed in particolare il quartiere può popolarlo e farlo vivere.

Dalla tesi di Laurea della dottoressa Giliberto emerge chiaramente come il quartiere offra tutti i servizi di prossimità facilmente accessibili e non è scontato dato che siamo assediati dai centri commerciali. Bisogna proseguire intensamente con il contrasto allo spaccio e alla microcriminalità seguendo alcune vie maestre: espulsioni dal territorio nazionale che hanno portato dei primi risultati, presidi di polizia fissi che aiutano e migliorano la sensazione di sicurezza per il cittadino ed un'azione sociale forte per aiutare le persone che cadono nel tunnel della droga.

Bisogna altresì prestare attenzione a non spostare il problema in altre zone senza effettivamente ridurlo. Però come affermato dal professor Micelli oltre al contrasto alla criminalità bisogna impegnarsi con forza per promuovere nuove forme di socialità in una zona dove il tessuto sociale si è sfaldato e le persone si sentono al sicuro solo dentro le mura di casa.

Mobilità, trasporti, Società partecipate – Aldo Mariconda

Il TPL (Trasporto Pubblico Locale) appare critico a Venezia specialmente per quanto riguarda la navigazione a causa di una massa di turisti che riempie i battelli in modo da mettere a repentaglio la stessa sicurezza della navigazione. Non è più concepibile, con il ritorno del turismo a Venezia dopo il periodo della pandemia che non si intervenga sul servizio erogato. Disagio questo che si abbina anche ad una gestione critica dell'azienda AVM Spa, la holding che ha due partecipate, ACTV che si occupa specificamente del TPL e VELA che vende i titoli di viaggio (TDV) e si occupa di varie attività promozionali. Com'è noto, i ricavi nel TPL sono un mix costituito dalla vendita dei TDV e da contributi pubblici, normalmente e salvo periodi eccezionali com'è stato nel 2020, l'anno di punta del Covid e del *lockdown*, dal Fondo Trasporti, Quest'ultimo non è più calcolato solo in base ai km percorsi e/o alle ore di navigazione ma anche a dei parametri di *performance* o efficienza aziendale imposti a livello nazionale, in particolare dal D.M. n.157 del 28 marzo 2018 il quale definisce *i costi standard dei servizi di TP locale e regionale*.

Il nuovo affidamento in house per 9 anni contrasta con gli indirizzi EU che prevedono pubbliche le infrastrutture e i servizi invece privati e in concorrenza, strumento quest'ultimo di efficienza e incentivo alla performance aziendale. È da sperare che questa decisione del Comune consenta comunque un miglioramento del servizio e, come previsto, anche il rinnovo dei mezzi di acqua e di terra assicurando meno inquinamento e più confort.

Esiste poi il problema di una gestione unitaria del Tpl in Veneto dove attualmente vi sono situazioni diverse, a macchia di leopardo, con tante società operanti sia con affido tradizionale *in house* che anche con gara regolare. E in questa cornice vi sono linee gestite direttamente che altre esternalizzate (come per AVM Spa quelle extraurbane e alcune urbane). In una visione unitaria della domanda e delle necessità infrastrutturali del Veneto o di aree omogenee come quella compresa tra Venezia, Padova e Treviso, ma non coincidente con i confini delle attuali provincie o aree metropolitane, vi potrebbe essere un ente gestore e l'affido dei servizi con gara regolare

Queste considerazioni prescindono da valutazioni politiche che comunque debbono porsi il problema del finanziamento del servizio, l'efficienza dello stesso, la rispondenza ai bisogni dell'utenza e affrontare anche altri temi quali l'incentivo del trasporto pubblico e la riduzione dell'inquinamento da mezzi privati, condizioni di favore gratuità compresa eventuali per categorie deboli ecc. Quindi, non basta il ns. approccio limitato ad AVM Spa ma va affrontato a monte il problema strutturale del trasporto persone nel Veneto, compresa l'integrazione con la rete ferroviaria, i parcheggi scambiatori ecc. Cose che con la ns. competenza aziendale (da *ragiunatt* per esprimersi alla milanese) non siamo in grado di fare. Inoltre, quanto alla domanda e alla proposta di *hub* alternativi per l'accesso al centro storico di Venezia, si rifà ad uno studio di Ca' Foscari diretto dal Prof. Jan Van der Borg, docente di Economia del Turismo e al PUMS in redazione, di cui condividiamo le linee guida ma non la mancanza di coraggio nell'attuazione

Urbanistica, edilizia Privata, lavori pubblici – Stefano Valonta

Come Azione pensiamo che un nuovo sviluppo urbanistico soprattutto per Mestre, sia possibile prendendo esempio dalle grandi città come Milano e Bologna, dove le nuove costruzioni più ecologiche, ecocompatibili e green sostituiscono le costruzioni edilizie più vecchie.

Condividiamo Il progetto di fattibilità tecnico economica presentato da FS per la “nuova” stazione di Mestre, che andrebbe a collegare anche Marghera, anche se siamo più convinti che andrebbero perseguiti progetti più innovativi e green come quello della stazione interrata, già proposto durante la campagna elettorale delle amministrative del 2020 da uno studio di architettura di Mestre, perché la zona di Via Piave e della stazione necessitano di enormi piani di riqualificazione.

Necessitano piani di riqualificazione della attuale area di via Trento e via Piave, a favore di maggiore verde pubblico e di luoghi di aggregazione. Mestre ha bisogno di una nuova riprogettazione urbanistica.

Non siamo contrari alla demolizione di vecchi manufatti e alla rigenerazione urbana con nuove tecnologie costruttive

Per quanto concerne il progetto Bosco dello sport, in mezzo tra le polemiche ed accuse da parte degli ambientalisti e dell'Europa ed invece la ferma convinzione sulla bontà del progetto del Sindaco Brugnaro, come Azione Venezia siamo in una posizione mediana tra i due schieramenti, perché non siamo a prescindere contrari alle proposte di questa amministrazione.. Ovvero esiste una necessità palese di creare un polo sportivo ricreativo, dove possano trovare spazio sia uno stadio, un palasport degni di una città che si sta proponendo sulla scena sportiva come protagonista e altri spazi polifunzionali per il divertimento, Siamo però fermamente contrari nel voler spendere, per questo scopo, 93,5 milioni di euro del PNRR, che invece potrebbero essere impiegati per la lotta all'esodo e per nuova residenza pubblica. Quindi se il finanziamento avvenisse da soggetti privati interessati anche allo sviluppo economico dell'area non ci vedrebbe contrari.

Scuola, edilizia scolastica, Università – Valentino Pietrobon

La formazione è un tassello fondamentale per la vita di qualsiasi tessuto sociale vivo e dinamico. Il sistema scolastico offre un servizio indispensabile che, come tale, deve garantire dei livelli essenziali e deve puntare all'eccellenza. Abbiamo bisogno di una formazione: disponibile, efficiente e di qualità.

La disponibilità si deve concretizzare in un servizio diffuso sul territorio, a partire dalla fascia d'età 0-6 fino ad arrivare all'alta formazione che vede negli Istituti Tecnici Superiori e nell'Università realtà da potenziare e da valorizzare. La disponibilità si deve manifestare concretamente attraverso una effettiva disponibilità di posti e un accesso universale. Il servizio erogato deve essere in grado di accogliere gli studenti in fasce orarie compatibili con le varie necessità dei nuclei familiari, nuclei che non sono più quelli del secolo scorso e che sempre più richiedono servizi diversificati.

L'efficienza si realizza attraverso la riqualificazione di una parte del patrimonio edilizio che, esaurito il compito di accogliere i numeri elevati di studenti di un passato decisamente più generoso dal punto di vista demografico, deve ora affrontare varie sfide. La pandemia ha messo in luce come gli spazi disponibili siano il più delle volte inadatti, piccoli, poco vivibili e talvolta fatiscenti. Alcune strutture scolastiche vanno chiuse, altre vanno riqualificate e altre vanno realizzate da zero, tutte con criteri di efficienza energetica e di vivibilità in linea con le indicazioni europee. I luoghi in cui lasciamo i nostri figli non dovrebbero mai essere luoghi brutti, trasandati e insicuri.

La qualità prima di tutto è un modo di porsi, puntare alla qualità è fondamentale. I luoghi in cui si fa formazione di qualità sono luoghi abitati da persone che erogano un servizio di qualità, che puntano alla qualità in quello che fanno e sono pensati per offrire il meglio e non per costare il meno possibile. Pertanto, andranno incentivate tutte quelle proposte formative innovative capaci di intercettare e di cavalcare le tendenze di questo periodo storico che vede, da una parte sfide enormi e dall'altra gli strumenti più evoluti che l'uomo abbia mai avuto. In questo, la formazione deve offrire capacità di pensare in modo complesso ma anche un respiro umano in grado di progettare un futuro sostenibile.

fine