

DISCORSO DI INSEDIAMENTO DEL SINDACO DI VENEZIA, MASSIMO CACCIARI, IN CONSIGLIO COMUNALE

Venezia, 6 maggio 2005

(Testo distribuito al Consiglieri)

Chiamati al ballottaggio, gli elettori veneziani hanno scelto me, e per la terza volta, a guidare l'Amministrazione comunale e la città, nella sua articolata complessità territoriale, sociale, economica. Una indicazione di preferenza per il candidato, che si è presentato con un preciso programma di governo della città, circostanziato nel merito e nel metodo, un metodo di governo partecipato e condiviso. Desidero oggi innanzitutto confermare al Consiglio comunale l'impegno assunto in campagna elettorale a dedicarmi all'azione politica e amministrativa con quello stile, quella capacità di lavoro, quella intensa quotidiana applicazione, che i gruppi consiliari e i cittadini hanno ben potuto sperimentare nelle mie precedenti esperienze di sindaco, dal 1993 al 2000.

Il "progetto per il futuro della nostra città", come ho definito il mio programma elettorale e che oggi diviene il programma di governo mio e della coalizione che su di esso oggi si è costituita – andando al di là dei risultati di una campagna elettorale anomala e travagliata, che ritengo definitivamente chiusa – si radica in quella "idea di una Venezia possibile" che maturò negli anni Novanta grazie al concorso e ai contributi di numerose personalità e di un ampio arco di forze culturali e politiche.

Una Venezia possibile, poi divenuta una Venezia probabile, che aveva – e che ha – il suo obiettivo e insieme la sua forza nell'accordare le straordinarie differenti potenzialità della città d'acqua e della città di terraferma, combinando assieme memoria e innovazione, la conservazione del patrimonio monumentale e storico con lo sviluppo economico e la rivitalizzazione sociale. Di quella "idea" il programma recupera oggi lo spirito, i contenuti e gli obiettivi ideali, la volontà di operare per la piena rinascita della città, ovviamente aggiornandoli con riferimento a quanto è mutato da allora e decisamente proiettandoli in prospettiva futura.

Il programma di governo, con il quale oggi mi presento al Consiglio comunale e alla città rispetta pienamente e ovviamente le linee del mio programma elettorale, sulle quali si è manifestato il consenso degli elettori e che ora divengono perciò impegni da onorare.

FORME E FUNZIONI

La Città di Venezia, strutturata in Municipalità e cuore della Città metropolitana in fieri, nasce da queste trasformazioni e dall'istanza di articolazione nuova che ne deriva. Essa non è la risposta alla vecchia tensione separatista, anche se ha contribuito a sconfiggerla per la quarta – e spero l'ultima – volta.

L'idea di Città metropolitana e delle Municipalità emerge dalle nuove potenzialità e dai nuovi bisogni di un'area urbana e produttiva che è tornata ad essere tra le più dinamiche del Nord Est, dopo i lunghi difficili anni della crisi più grave di Porto Marghera (cioè del modello di sviluppo perseguito per tutto il Novecento). Come ha dimostrato una recente ricerca delle Camere di Commercio del Veneto, in una situazione regionale di stasi o di crisi generale l'area veneziana è la sola che manifesta vitalità, spinta a crescere, e ciò per l'azione sinergica di istituzioni, società e imprese.

Di questa azione è parte fondamentale lo sforzo, profuso dalle ultime Amministrazioni, di riformare il quadro istituzionale, rendendolo più adeguato e aderente alle modificazioni e alle cangianti

sensibilità della società civile, e di dare perciò strumenti adeguati di rappresentanza, partecipazione e di governo alla comunità.

La nascita delle Municipalità in tutto il territorio comunale rappresenta una sfida di portata molto ampia. Dobbiamo rendere del tutto funzionanti tali organismi, dotarli di una struttura organizzativa e tecnica e di risorse finanziarie in grado di assicurare l'effettivo esercizio di tutte le competenze assegnate, anzi di consentire che esse siano sempre più ampie, mantenendo al "centro" della struttura solo le funzioni a scala realmente comunale, ovvero quelle che per la loro complessità e unitarietà non possono essere decentrate. A questo obiettivo deve essere orientata anche la riorganizzazione specifica della "macchina" comunale, che deve puntare a superare anacronistiche gerarchizzazioni e possibili degenerazioni burocratiche, fuoriuscendo anche da logiche puramente aziendalistiche, incapaci di cogliere le diversità e le specifiche necessità dell'azione di un ente pubblico.

In questo contesto la tutela e la legittimazione del lavoro dei dipendenti, superando il più possibile forme precarie o intermittenti di lavoro, diventa un altro degli indirizzi prioritari da perseguire. Riorganizzare la "macchina" comunale, trasformandola in un autentico sistema organizzativo, e rendere operative al massimo le Municipalità costituisce così due impegni con un obiettivo coincidente: quello di assicurare ai cittadini servizi sempre migliori e resi in modo diretto da strutture e organismi a loro sempre più vicini. In questa logica, processi di aggregazione aziendali non possono mai essere intesi come modalità di piena autonomizzazione e, in senso lato, privatizzazione delle aziende rispetto alle finalità loro attribuite dall'Amministrazione, né come scorciatoie per garantirsi una sorta di libertà di agire come qualsiasi azienda privata. Specialmente nel caso di aziende che trattano beni comuni come l'acqua o l'energia: è a una logica pubblica che esse devono rispondere, a una regia pubblica (anche per quel che riguarda le garanzie al personale).

IL METODO DI GOVERNO – LA CONCERTAZIONE

L'Amministrazione che oggi si insedia intende riproporre il metodo della concertazione con le categorie economiche non soltanto per costruire forti intese su temi di grande rilevanza per la vita della nostra Città, ma anche per superare la logica della rincorsa alla tutela dei microinteressi. La concertazione con le categorie, quindi, per superare vecchie e nuove disattenzioni ma anche vecchi e nuovi particolarismi. Questo vale per le questioni legate al traffico acquedotto e alla lotta al moto ondoso, per quelle legate all'utilizzo equilibrato dello spazio e degli spazi nella nostra città, vale per la ricerca delle condizioni più utili a favorire le attività che costruiscono il tessuto economico veneziano ma, nello stesso tempo, deve essere metodo che assicura la salvaguardia della sicurezza e della vivibilità per chi in questa nostra città risiede. L'impegno è quello di determinare regole il più possibile condivise e, d'altra parte, in modo altrettanto certo, sicuramente applicate senza sconti per nessuno.

L'equilibrio si può raggiungere se tutti sono disponibili a rinunciare a una parte del loro interesse specifico in nome della ricerca dell'interesse generale, nelle piccole come nelle grandi cose. Certezza delle norme, quindi, e della loro applicabilità e al contempo certezza del loro rispetto e delle sanzioni per chi questo rispetto non intende assicurare.

WELFARE E DIRITTI

Le politiche di welfare, cioè il sistema di protezione sociale garantito dallo Stato e finanziato con la fiscalità generale e da scelte mirate dell'Amministrazione comunale che investe anche risorse proprie su precisi progetti, rappresentano non solo una conquista di civiltà ma anche una premessa necessaria per creare condizioni di sviluppo e crescita sociale ed economica, nella tutela dei diritti. Un numero sempre più ampio di cittadini presenta difficoltà di varia natura per precarizzazione lavorativa, per il generalizzato aumento del costo della vita, per la presenza di familiari non

autosufficienti, per il costo delle abitazioni che rendono difficile l'autonomia dei giovani e il crearsi una famiglia per giovani coppie. L'aumento della speranza di vita, fatto in sé di straordinario valore, comporta maggiori rischi di malattie invalidanti, necessità di cura e di assistenza continuativa. Nuovi cittadini, immigrati, con problemi di inserimento sociale, mancanza di alloggi, luoghi di socialità, rappresentano, per le politiche di welfare, una nuova sfida per contrastare nuove marginalità, promuovere solidarietà e inclusione. Vanno garantiti l'offerta di prime opportunità e primi diritti ai migranti (con l'obiettivo di garantirne il diritto di voto amministrativo), la promozione di autonomia nei soggetti spiazzati da situazioni di crisi, precarizzati nel lavoro e nella condizione materiale (e a volte, di riflesso, in quella esistenziale), specie i minori (fin dalla primissima età, per la quale bisogna garantire lo sviluppo ulteriore di asili nido e scuole materne, sulla scia di quanto si è ricominciato a fare in questi ultimi anni) e i giovani. La presenza di fasce di popolazione che raramente nel passato facevano ricorso ai servizi pubblici si accompagna ad altre (con problemi di dipendenza, di disagio e devianza minorile, di grave emarginazione sociale) che in questo contesto di crisi diffusa, di riduzione delle risorse destinate alle politiche di welfare, vedono ridotte le possibilità di interventi emancipatori (lavoro, alloggio adeguato, servizi di sostegno).

Salvare il welfare, orientandolo alle esigenze attuali, razionalizzandone gli interventi e prevedendo risorse adeguate nella prospettiva di garantire diritti e non risposte residuali e "compassionevoli" è compito di tutte le forze politiche di centrosinistra, nei diversi ambiti in cui sono impegnate (nel Parlamento, nei Consigli Regionali) anche richiedendo con forza l'attuazione completa delle leggi approvate dal centro sinistra nella precedente legislatura e lo stanziamento dei finanziamenti conseguenti.

Nell'attuazione di politiche di welfare, il Comune di Venezia ha da molto tempo orientato risorse economiche rilevanti e competenze tecnico professionali, promuovendo risposte innovative a problemi emergenti. Ma l'aumento generalizzato e diversificato dei problemi e la riduzione delle risorse (per effetto delle politiche governative che riducono i finanziamenti agli enti locali, alla sanità, alla scuola) richiedono di ripensare alle politiche di welfare locale per ri-orientarle nel segno di una sempre maggiore rispondenza all'evolversi e al mutare dei problemi. Continuità e discontinuità insieme dovranno pertanto caratterizzare le politiche di welfare locale. Tali politiche dovranno caratterizzarsi per una forte integrazione tra settori di intervento, tra soggetti istituzionali, sociali, di privato-sociale, in cui il Comune assuma un forte ruolo di regia, di orientamento, di promozione, di verifica, e sia capace di promuovere politiche integrate per contribuire a risolvere problemi complessi, favorire politiche di benessere, qualità della vita, promuovere inclusione. La natura dei problemi, la scarsità di risorse, i soggetti che ne sono portatori (sempre più cittadini che per eventi diversi passano da condizioni di autonomia alla necessità di sostegno per la ricerca del lavoro, sostegno nella malattia, superamento di definite condizioni di malessere sociale) postulano politiche attive che attengono al lavoro, alla formazione, alla casa, etc. e richiedono siano messe in campo le diverse competenze/funzioni del Comune, con l'apporto di più soggetti istituzionali (Azienda sanitaria, Provincia, Ipab, etc.) e una azione condivisa e concertata con il terzo settore e il volontariato.

Il mettere insieme risorse e competenze rappresenta un obiettivo ineludibile al fine di rispondere alla complessità in una logica di emancipazione e inclusione sociale e per far questo vanno rapidamente superate separatezze all'interno della Amministrazione comunale e tra le istituzioni.

Tra i molti problemi di interesse delle politiche sociali, alcuni sono di particolare rilievo anche perché interessano la totalità o fasce rilevanti di popolazione. La sanità è certamente problema di tutti. Nel ribadire l'universalità del diritto alla salute e all'assistenza, diritto garantito dalla centralità del servizio pubblico e dalla responsabilità pubblica della programmazione, insisto sul ruolo centrale del Comune nel conoscere e interpretare i bisogni e gli interessi dei cittadini, ruolo da rivendicare e tutelare nei confronti dell'Azienda Sanitaria e della Regione, ruolo attivo e costante di proposta e verifica della programmazione e attuazione delle scelte di politica sanitaria. L'impianto

del modello socio-sanitario veneto veniva considerato uno dei più efficienti anche nel rapporto spesa-qualità dei servizi erogati. Le politiche della Giunta regionale di centro destra, in combinato disposto con le politiche del Governo Berlusconi, hanno in questi anni lentamente depotenziato il sistema pubblico e incentivato forme di privatizzazione. L'Azienda Ulss 12 veneziana ha visto un notevole ridimensionamento con tagli di posti letto e la trasformazione dell'Ospedale al Mare in centro sanitario polifunzionale. A questo non ha corrisposto una programmazione socio-sanitaria che partendo dalla situazione epidemiologica, anagrafica e territoriale (centro storico e isole) individuasse i bisogni della popolazione traducendoli conseguentemente in servizi e strutture territoriali. Per l'Ospedale civile di Venezia, dove la ristrutturazione sta producendo notevoli disagi ai pazienti e agli operatori sanitari, con l'accorpamento dei reparti e con la ormai cronica mancanza di personale, si teme un ulteriore ridimensionamento che sarebbe disastroso per i bisogni dei cittadini del centro storico e delle isole. All'Umberto I° di Mestre, in attesa del nuovo ospedale che dovrebbe essere ultimato nel 2007, si registrano ogni giorno nuovi disagi, con forti prese di posizione del personale che non riesce a garantire la qualità del lavoro svolto. Altre strutture non esistono sul territorio; i famosi ospedali di Comunità promessi dalla Regione hanno visto solo l'attivazione di 20 posti letto nella struttura privata del San Camillo al Lido di Venezia, posti letto che con nuova delibera regionale diventano ospedalieri a pagamento. Su questo terreno l'Amministrazione comunale metterà in campo tutti gli strumenti per aprire una vertenza con la Regione a tutela della salute dei propri cittadini. La Conferenza dei Sindaci, nella quale il Comune di Venezia esprime la Presidenza, deve intervenire concretamente sui Piani attuativi dell'Azienda Ulss 12 veneziana esercitando un ruolo più forte e definito sia nel controllo dei servizi erogati sia nel mantenimento delle strutture sanitarie pubbliche. Va garantita l'agibilità degli ospedali civili di Venezia e Mestre per il tempo necessario ai lavori mantenendo il livello di assistenza e assicurando che la ristrutturazione del Civile di Venezia non comporti altri tagli di funzioni e/o unità operative. Gli ospedali di Comunità per sub-acuti promessi dalla Regione, a fronte dei tagli di posti letto effettuati, devono essere pubblici e a carico del Fondo sanitario. I Distretti vanno potenziati e devono essere stanziati risorse per la prevenzione che attualmente è inesistente. Così come devono rientrare all'interno delle strutture pubbliche, specialmente in una città come Venezia dove l'anzianità della popolazione è alta, la riabilitazione e la lungodegenza. Nel settore dell'assistenza agli anziani non autosufficienti ricoverati in Case di Riposo o RSA, l'assistenza sanitaria va posta a carico del Fondo sanitario nazionale; l'Amministrazione comunale deve intervenire presso le sedi competenti perché non continui l'inaccettabile sistema che fa pagare quote elevate alle famiglie o, in caso di indigenza dei soggetti, alle Amministrazioni comunali.

Gli Enti locali possono fornire un apporto per la difesa dei diritti e contro lo smantellamento della sanità pubblica. I Comuni, infatti, possono scegliere le forme di gestione che vogliono nell'erogazione dei servizi di loro competenza; attraverso il piano di zona, che riconosce loro il ruolo di regia, è possibile stabilire in modo preciso le modalità di utilizzo dei soggetti privati, l'ISEE può essere utilizzato in maniera intelligente e, infine, va privilegiato il potenziamento dei servizi pubblici rispetto all'erogazione di buoni alle famiglie.

Altri punti programmatici sono:

1. la definizione di Piani di Zona che rispondano ai reali bisogni delle persone, referenti privilegiati delle politiche sociali, e che precisino le modalità di rapporto fra i soggetti del privato-sociale non parificabili né nella funzione né nella natura ai soggetti pubblici;
2. la difesa, valorizzazione ed estensione degli asili nido comunali;
3. la tutela e la garanzia delle lavoratrici e dei lavoratori dei servizi.

In conclusione: non si tratta solo di difendere l'esistente ma di trasformarlo: estendere i diritti, allargare il concetto di cittadinanza includendovi le persone migranti.

A questo proposito, va sottolineato come alla complessità rappresentata dal territorio veneziano non siano state date risposte capaci di migliorare l'assistenza territoriale, individuando i reali bisogni dei

cittadini; indirizzandoli nelle scelte, facilitandone l'accesso ai servizi, attraverso l'attivazione concreta dei Distretti sociosanitari, che necessitano di personale, professionalità, strumenti, budget adeguati. La ristrutturazione degli Ospedali veneziani, in particolare nel centro storico, rivolta quasi esclusivamente al pur necessario contenimento della spesa, procede con tagli di strutture e servizi non bilanciati da adeguati interventi alternativi sul territorio, capaci di rispondere alle esigenze di una popolazione prevalentemente anziana, possibile terreno di sperimentazione di risposte innovative (assistenza domiciliare avanzata, ospedale domiciliare, trasporto convenzionato, etc.). Per Venezia centro storico, vanno considerate le trasformazioni dell'ex Ospedale Giustinian come centro attivo di servizi per gli anziani e la ristrutturazione dell'ex Ospedale al Mare come Centro regionale riabilitativo e termale sanitario. L'Ospedale di Venezia deve potersi caratterizzare come ospedale a misura dei cittadini residenti ma anche considerando il rilevante flusso turistico che caratterizza la città. Di qui la necessità che vengano garantiti il dipartimento di emergenza-urgenza, con trasporti rapidi e sicuri, incluso l'elisoccorso, tutte le specialità essenziali (organizzate in Dipartimenti e in stretta integrazione con l'Ospedale di Mestre) e le specialità di elezione che rispondono ai bisogni della popolazione e alle sue caratteristiche epidemiologiche quali ad esempio oculistica, oncologia, ematologia, centro trasfusionale. La costruzione del nuovo Ospedale di Mestre sembra escludere, allo stato, qualsiasi azione organizzativa tesa a rispondere alle esigenze attuali di accoglimento e qualità della vita dei pazienti (non esiste un "cervello" organizzativo, ogni reparto lavora per sé, manca una procedura unica di accoglimento, spesso i pazienti sono ricoverati nei corridoi). Ritengo che la costruzione del Nuovo Ospedale, il cui ruolo abbisogna di essere meglio definito, non debba ridurre gli sforzi organizzativi ed economici tesi a garantire qualità ai pazienti di oggi.

Forte preoccupazione desta l'affidamento - in seguito a project financing - della gestione di una parte dei servizi sanitari ospedalieri a imprenditori privati. Sarà quindi necessario garantire una forte azione di controllo in merito alla qualità delle prestazioni offerte.

Le trasformazioni demografiche che caratterizzano la città (i cittadini con più di 65 anni che nel '98 erano pari al 18.5% della popolazione, nel 2004 salgono al 25% , e al 26.5% nel centro storico) evidenziano esse stesse caratteristiche e problemi cui bisogna tempestivamente far fronte. Gli anziani non sono, in quanto tali, "problema". Per i loro "tempi" di vita, la disponibilità all'aiuto, i rinnovati interessi sociali e culturali rappresentano opportunità preziose per le famiglie e la città. Essi sono un indicatore importante (come i bambini e in generale le nuove generazioni) della qualità della vita, per le caratteristiche dell'ambiente, per gli spazi di socialità presenti e non, per l'offerta di opportunità sportive, culturali, sociali, diffuse, partecipate, facilmente fruibili, per la presenza di servizi sanitari orientati alla prevenzione. Essi richiedono politiche sociali a tutto campo, per mantenere, rafforzare, acquisire, condizioni di vita migliori del passato. Ma una maggiore speranza di vita comporta il rischio di malattie invalidanti, fragilità psichiche e fisiche che possono necessitare di sostegni molteplici, cure continuative, residenzialità protette. Gli impegni sin qui assunti dal Comune nei confronti degli anziani non autosufficienti vanno continuati e ulteriormente innovati garantendo risposte domiciliari sempre più efficaci, facendovi convergere prestazioni sociali e sanitarie, risorse di volontariato, in una azione progettuale facente capo ai servizi del territorio. Va attivato al più presto il fondo per la non autosufficienza; vanno previste, nelle forme più agili e possibili, sinergie economiche tra i diversi soggetti istituzionali chiamati a dare risposte (di residenzialità e altro) agli anziani non autosufficienti. Assistenza domiciliare, centri diurni, residenzialità di sollievo, residenzialità protette, sono alcune delle attuali risposte: sperimentarne altre in relazione alle esigenze degli anziani e delle loro famiglie, con la collaborazione di più soggetti istituzionali e sociali; può rappresentare la sfida per i prossimi anni.

L'aumento del costo della vita dovuto al diminuito potere d'acquisto delle retribuzioni e delle pensioni sta facendo crollare il welfare. Non solo la salute e il sociale influiscono sul welfare, ma i prezzi dei beni e dei servizi, il prezzo delle case e i canoni di locazione degli appartamenti, le tariffe pubbliche di acqua, gas, trasporti, luce, ecc. Non si può creare alcun welfare se alla base non c'è

giustizia sociale, legalità, trasparenza e una buona amministrazione pubblica che dia il buon esempio nella gestione, nei rapporti con i dipendenti e negli incarichi professionali e di consulenza.

Il problema "casa" attraversa categorie di cittadini, fasce di età, cittadini autoctoni e immigrati: gli esiti di ciò sono difficoltà economiche diffuse per l'alto costo degli affitti, una ridotta autonomia dei giovani, difficoltà per le giovani coppie, problemi di sovraffollamento, sicurezza sociale. Ritengo che sulla "politica della casa" vadano fatte analisi e proposte puntuali, coinvolgendo le diverse strutture che in città si occupano di "casa", al fine di un censimento puntuale della residenzialità pubblica, dello stato di conservazione degli immobili, delle responsabilità di ciascun soggetto istituzionale, in un confronto aperto ed efficace. Gran parte delle risorse che si realizzano con la vendita di Immobili pubblici vanno reinvestite nella "casa"; bisogna quindi passare da una fase di "confusione amministrativa" a una fase di "offerta complessiva" sia di assistenza, con l'aggiornamento dei vecchi parametri economici, sia di costruzione di nuove abitazioni. Essermi soffermato su questi aspetti, non significa ritenere che non vi siano altri problemi che necessitano di attenzione, di proposte adeguate nel segno della innovazione: dai minori, ai giovani, alle famiglie, alle persone diversamente abili, agli immigrati. Ritengo che in un confronto serrato e costante tra istituzioni pubbliche locali (Comune e Municipalità innanzitutto, ma anche tutti gli altri soggetti istituzionali che in tema di politiche di welfare hanno responsabilità, risorse, competenze) e soggetti sociali di partecipazione, sia possibile contrastare il pesante attacco alle politiche di welfare da parte del Governo Berlusconi e nel contempo promuovere un welfare locale sempre più efficace, innovato, compatibile, partecipato.

MOBILITA' E INFRASTRUTTURE

Le infrastrutture

La costruzione della città arcipelago richiede tre sistemi infrastrutturali distinti: quello delle connessioni interne a ciascuna parte di città, quello delle interconnessioni tra le varie parti, quello delle grandi comunicazioni nazionali e internazionali, individuando con assoluta precisione i nodi nei quali ciascuno di essi entra in connessione con gli altri. Riconoscere la necessaria distinzione fra il sistema di comunicazioni locali e quello delle interconnessioni, urbane e con l'esterno, consente di affrontare, insieme, due problemi che nella situazione attuale si presentano tra loro in conflitto: quello della difesa della qualità della città e quello della necessaria mobilità delle persone e delle merci.

Gli assi portanti e i fulcri del sistema territoriale e urbano. Il progetto di sviluppo e riqualificazione del sistema territoriale urbano di Mestre e Venezia richiede l'adeguamento, l'innovazione e la messa a sistema delle infrastrutture di connessione. La città deve sostenere la realizzazione di queste infrastrutture e sollecitare l'impegno delle autorità competenti e degli operatori.

Mobilità interna

E' necessario attuare gli interventi previsti dal Piano Urbano della Mobilità, valorizzando le potenzialità del trasporto via acqua, aumentando la capacità di trasporto ferroviario, estendendo le aree pedonali in terraferma, rafforzando il trasporto pubblico e il sistema dei parcheggi e decongestionando il centro di Mestre. Il progetto già esecutivo del tram, che da subito va completato nel tratto Favaro-Aeroporto e i parcheggi scambiatori in via di definitiva realizzazione, sono iniziative fondamentali per garantire l'abbattimento dei fattori inquinanti e per garantire maggiore celerità nei collegamenti. E' necessario andare oltre, con un sistema di trasporto pubblico più flessibile e specializzato, con mezzi di trasporto a basso impatto, aumentando la capacità complessiva del trasporto pubblico e incrementando frequenza e velocità di percorrenza. L'avvio del Sistema Metropolitano Ferroviario Regionale contribuirà notevolmente a trattenere fuori dalla città una parte del traffico giornaliero. Un'altra fondamentale risposta deve venire però da un intelligente

"Piano di logistica integrata urbana", che attenui gli effetti negativi del "just in time" sulla qualità dell'ambiente e della vita nella città, riducendo nel contempo i costi.

Oltre il tram e il "people mover", va sciolto il nodo "sub-lagunare". Paradossalmente, nel secolo nuovo è la città più antica a muoversi con più naturalezza e libertà, pur con tutti i suoi inciampi, primo fra tutti il moto ondoso e con i suoi limiti perduranti e non risolti di accessibilità. L'eventuale realizzazione del progetto in corso di discussione va subordinata ad un confronto aperto a tutta la città ed alla decisione definitiva e vincolante del Consiglio Comunale.

A tal fine vanno realizzati i seguenti approfondimenti:

- sugli effetti ambientali, considerando tutti le ricadute geomorfologiche, idrodinamiche ed ecologiche sull'ecosistema lagunare;
- sulle ricadute socio-economiche sulla città e in particolare sulle aree interessate dal tragitto e dalle fermate della sublagunare;
- sulle ricadute economiche e territoriali a livello urbano in relazione alle trasformazioni previste nell'area di Tessera;

Vanno insieme compiuti:

- la verifica del piano economico-gestionale che garantisca che non vi saranno ricadute negative sul bilancio comunale, la comparazione con soluzioni alternative anche legate alla navigazione lagunare;
- l' inquadramento urbanistico dell'opera, la verifica dell'effettiva disponibilità dei finanziamenti pubblici.
- la verifica dell'inserimento dell'opera nel sistema più complesso della mobilità e dei trasporti.

Ritengo pertanto necessario che le istituzioni debbano avvalersi di proprie competenze tecniche al fine di poter disporre di una autonoma valutazione su tutti gli aspetti dell'opera e le sue diverse opzioni.

PORTO

Il porto in questi anni si è sviluppato moltissimo, diventando elemento imprescindibile dell'economia di Venezia e dell'area, vasta, non solo per le attività dirette ma anche per quelle indotte. Ma gli interventi programmati alle bocche di porto per la realizzazione del MOSE metteranno inevitabilmente in difficoltà i traffici portuali. Le conseguenti restrizioni e condizionamenti agli accessi porranno a serio rischio la competitività del nostro Porto. Su questo è necessaria una valutazione che coinvolga l'insieme della città. Il porto deve avere connessioni ferroviarie, stradali e telematiche integrate per attivare la funzione logistica di gestione delle merci. La ristrutturazione del nodo ferroviario di Mestre/Venezia/Padova deve comprendere, oltre alla realizzazione del sistema di Alta Capacità, la connessione con la ZIP di Padova mediante una nuova tratta che possa, tra l' altro, integrare il territorio a sud del Naviglio del Brenta, lungo il tracciato della prevista idrovia PD-VE. Condizione per lo sviluppo del porto e della funzione Logistica è la disponibilità di aree per sosta, deposito, smistamento, lavorazioni. Le lavorazioni sulle merci in transito devono disporre di strutture adeguate per dimensione e tipologia e per connessione alle reti di supporto. Un aeroporto capace di sostenere importanti volumi di traffico merci integra l'intermodalità del porto e potenzia la funzione logistica.

AEROPORTO

L'attuale infrastruttura aeroportuale, è già fortemente impegnata dalla recente crescita dei traffici, richiede da subito prospettive certe di sviluppo. La localizzazione, pur vantaggiosa per le condizioni di centralità nel Nord-Est e di apertura verso i paesi dell'Est europeo, non è fattore che da solo possa sostenere la competizione internazionale. Così come il porto, anche l'aeroporto deve essere servito da adeguate reti di connessione ferroviarie, stradali e telematiche. E' prioritario realizzare pertanto

la connessione alla rete ferroviaria e realizzare l'integrazione tra il sistema aeroportuale e l'alta capacità.

Diventa essenziale creare le condizioni per sanare la frattura che si è creata tra Comune e Provincia da una parte e Regione e soci privati dall'altra. E' necessario far valere l'interesse della collettività su interessi particolari, anche coinvolgendo l'insieme della città.

ALTA CAPACITA' FERROVARIA

Il diritto impegno di RFI ha accelerato la realizzazione della tratta PD-VE del sistema alta velocità/alta capacità; l'impegno per l' adeguamento infrastrutturale nell'area veneziana è strategico e deve essere pienamente sostenuto localmente.

Va accelerato il progetto per la realizzazione del raccordo Marcon-Aeroporto Marco Polo e va prevista e definita progettualmente l'integrazione tra il sistema alta velocità/alta capacità e l'aeroporto, anche ridefinendo, conseguentemente, l'assetto della stazione di Mestre e delle altre infrastrutture ferroviarie del nodo. Deriveranno per Mestre e per Venezia importanti opportunità di ristrutturazione del sistema di mobilità delle persone e di trasporto delle merci oltre che di riqualificazione urbana.

STRADE E AUTOSTRADE

Va data soluzione progettuale e programmatica per la realizzazione della nuova Romea e per l'adeguamento della A4 da Mestre a TS con la realizzazione della terza corsia. Il Comune di Venezia, punto cruciale nel corridoio europeo transnazionale V° e snodo del corridoio adriatico, è anche al centro di un crescente volume di traffici stradali e autostradali. Ancora oggi i ritardi nella soluzione del nodo di Mestre determinano impatti ambientali, economici e sociali. Il passante di Mestre, la cui realizzazione è da poco avviata non potrà da solo garantire il riassetto dei traffici nell'area urbana di Mestre. Vanno realizzati gli interventi di variante, l'adeguamento e potenziamento della rete stradale statale (SS14) e regionale (14bis), con priorità a partire dal cavalcavia di San Giuliano fino alla bretella dell'aeroporto e fino alla rotonda della Favorita e al Terraglio. Va realizzato per intero il sistema di opere complementari connesso al passante di Mestre, sia quelle in diretta connessione con l'opera autostradale sia quelle di completamento del sistema stradale.

CULTURA, FORMAZIONE E TURISMO.

Le politiche culturali devono essere finalizzate a migliorare la qualità della vita, mettendo in relazione i cittadini tra loro (residenti e non residenti, giovani, donne, anziani, bambini, italiani e migranti) e con i diversi luoghi del territorio. Ai giovani, in particolare, vanno assicurati strumenti e luoghi di aggregazione, utili a sperimentare nuove forme di espressione artistica, di confronto e di approfondimento.

Vanno salvaguardati e valorizzati gli spazi in cui si è sviluppata, in piena autonomia, la cultura delle donne, a incominciare dal Centro Donna.

Oltre a leva potente per il benessere dei cittadini, la cultura rappresenta il campo su cui agire per lo sviluppo economico e l'espansione della base sociale. Vanno valorizzate le realtà esistenti e va incentivato l'insediamento di nuove attività legate alle produzioni culturali, alla ricerca, all'innovazione.

Di fronte alla progressiva riduzione delle risorse, per la Pubblica Amministrazione è necessario attrezzarsi per convogliare altre fonti finanziarie, rafforzando le capacità di progettazione per partecipare ai bandi europei, individuando le forme più appropriate per il coinvolgimento dei privati, proponendo iniziative in grado di fare sistema, incentivando il concorso di altri livelli istituzionali e di imprenditori, soprattutto locali. Si tratta di favorire iniziative di indiscussa qualità,

coordinate tra loro e in grado di coinvolgere cittadini e operatori, che abbiano sempre un aggancio con il territorio e che sappiano interloquire con le altre città italiane e straniere e che considerino con attenzione gli aspetti legati alla ricerca e all'innovazione. Essenziale è il rapporto con le grandi istituzioni (Università, Biennale, Fondazione Cini, Fondazione Guggenheim, Istituto Veneto di Scienze Lettere e Arti, Fenice, Accademia di Belle Arti, Archivio Storico, Biblioteca Marciana e Sistema Bibliotecario Civico, Studium generale Marcianum, Fondazione Querini, futura fondazione Pinault) al fine di definire una vera e propria strategia operativa veneziana, in grado di produrre effetti positivi nell'area vasta. Particolare attenzione va posta nei confronti di quelle compagnie, associazioni o gruppi che in città si cimentano con le produzioni culturali, nei diversi linguaggi. Tenendo conto della difficoltà di erogare risorse economiche, bisogna individuare altre forme di sostegno: dalla messa a disposizione di spazi e laboratori, alla comunicazione e promozione.

Il patrimonio "fisso" del Comune e i potenziali punti di forza sono costituiti da:

- il sistema museale che, facendo leva sulla capacità di attrazione di Palazzo Ducale e sulle sue conseguenti entrate, deve valorizzare meglio gli altri musei, deve operare per obiettivi e progetti introducendo duttilità, dinamicità e controllo dei risultati, e puntando su un'autonoma produzione scientifica e formativa. Essenziale sarà sapere rispondere alla domanda di riconoscibilità dell'identità mestrina, valorizzando lo specifico patrimonio culturale e con la produzione di eventi di interesse nazionale e internazionale;
- il circuito del teatro, del cinema, dello spettacolo, per il quale va creato un network metropolitano che ha bisogno di nuovi spazi al fine di attivare laboratori, seminari, luoghi di produzione e di formazione. Per il cinema, dopo il totale abbandono dei privati nella città d'acqua, va completato il quadro dell'offerta con il Rossini e con Palazzo Minotto. E' necessario consolidare la Venice Film Commission per consentirle di governare lo sviluppo produttivo in campo cinematografico, stabilendone anche i parametri di sostenibilità ambientale;
- il Centro culturale Candiani, che deve diventare il fulcro e il display della macchina culturale cittadina, in raccordo con le altre strutture cittadine (il Museo diffuso del Novecento, VEGA, le Università, i Teatri, il Centro Donna, i Centri giovanili, etc.), la Galleria Contemporaneo, la Fondazione Bevilacqua La Masa; la rete dei forti e dei parchi, che deve diventare spazio per la ricerca, la formazione, la sperimentazione, il lavoro di gruppo, la sintesi multidisciplinare, l'accoglienza del turismo culturale e che ha in sé le caratteristiche per diventare il nuovo Museo della città (Mestre, laguna, terraferma) il sistema bibliotecario e gli archivi storici;
- le professionalità che si sono formate nel campo culturale, sia nel campo della tutela dei beni culturali sia nella produzione e rappresentazione delle diverse espressioni artistiche (teatri di posa, scenografie, allestimenti, etc.)

Vanno individuate specifiche forme di gestione che, partendo dalla convinzione che l'indirizzo culturale debba stare saldamente in mani pubbliche, consentano la costruzione di un sistema culturale d'eccellenza e, contemporaneamente, rendano più agili le strutture e favoriscano l'incontro con i privati.

L'istruzione e la formazione permanente rappresentano non solo valori e diritti, ma anche l'opportunità di accedere a quella città della cultura spesso preclusa ai suoi stessi cittadini, che assistono o subiscono i grandi eventi di cui non sono né destinatari né spettatori consapevoli.

Di fronte ai guasti prodotti dalla riforma Moratti, il Comune deve operare per sostenere gli spazi di autonomia delle scuole, per evitare che diventino più marcate le differenze sociali, culturali, economiche delle famiglie. E' fondamentale, in questo quadro, potenziare la rete dei rapporti tra scuola e settori diversi dell'Amministrazione, responsabili dell'offerta culturale intesa in senso ampio. Vanno create le condizioni affinché le scuole diventino spazi aperti e fruibili da parte di cittadini di ogni età, soprattutto per quanto riguarda biblioteche, palestre, spazi verdi.

L'Università e la formazione d'eccellenza rappresentano leve fondamentali per lo sviluppo della città, ma c'è l'esigenza di un migliore coordinamento fra i soggetti e fra questi e il territorio, al fine di:

- valorizzare la presenza di studenti, docenti, ricercatori, che consente di rivitalizzare l'intera città, soprattutto alcune specifiche aree. Anche per loro diventa essenziale trovare adeguate risposte al problema della casa e dei servizi. E' possibile definire con le Università e l'ESU progetti specifici che evitino l'insorgere di conflittualità con le esigenze dei residenti;
- collegare il lavoro intellettuale al mondo delle imprese;
- affermare Venezia come luogo della ricerca e dell'innovazione, coordinando gli attori operanti nei settori della ricerca scientifica e dell'innovazione;
- diffondere innovazione a partire dal know-how nella salvaguardia di Venezia e della sua laguna, dalla conservazione dei beni culturali, alle attività di eccellenza della produzione artigianale e industriale;
- sviluppare il trasferimento delle nuove conoscenze per favorire la creazione di nuove iniziative imprenditoriali.

Venezia deve compiere una scelta culturale di fondo. Ormai la più importante attività ("azienda") produttiva del bacino lagunare è (può essere) la "fabbrica della cultura", insieme al turismo di cui rappresenta una non secondaria motivazione; la "fabbrica" è composta da tanti (forse, troppi) capannoni; e da "reparti" di arte e spettacolo che li animano. Si succedono infatti eventi portati avanti da soggetti pubblici (Comune, Biennale, Fenice, Musei Civici etc.) e privati (Palazzo Grassi, Fondazione Guggenheim e altri).

In questa cornice di "offerte" si muovono i flussi turistici. La regione italiana che ricava i maggiori benefici è il Veneto (11'8% della spesa turistica locale) che è anche al primo posto per arrivi (13,54% del totale Italia).

Qual è il ruolo di Venezia in questo quadro: Venezia offre la sua storia, usata dal turismo, o l'offerta culturale richiama un turismo particolare?

Studi recenti, sommando i turisti che pernottano, quelli di passaggio, quelli che tornano nei luoghi di residenza, quanti provengono da un luogo di vacanza e ci tornano, e quanti pernottano nel territorio, hanno stimato in circa quindici milioni i visitatori annui.

A questi vanno sommati i turisti "stanziali" cioè quelli degli alberghi, case affitto giornaliera e altro; i quali sono stimati in cinque milioni di giornate di presenza.

Questo turismo di massa è poco incanalato e "gestito", i visitatori si concentrano sempre più in un triangolo dato da Area Marciana, snodo arrivi, Accademia.

Può l'Amministrazione comunale con un preciso programma rispondere alla domanda di cultura e sanare lo scarto tra fruizione "consumistica" della città e effettiva produzione culturale? Pensiamo lo possa, e possa con ciò accrescere qualità del turismo e benefici economici. Quindi non solo eventi (che pure vanno meglio organizzati e calendarizzati): gli eventi basta ordinarli in un calendario! Occorrono progetti: promossi, seguiti, accompagnati in un programma unitario.

Bisogna creare un vero e proprio distretto culturale, inventare i luoghi dove produrre cultura. Un esempio, anche se ne esistono – o possono esistere – altri, è dato dal complesso tema dell'Arsenale il quale con le stanche rappresentazioni di luogo da destinare a museo o mostre esaurisce le sue potenzialità: può invece essere ripensato oltre che come luogo della memoria anche come luogo del lavoro, di laboratori musicali, di atelier per pittori o anche luogo per impostare set cinematografici sfruttando l'effetto mediatico del festival del Cinema.

Ecco la sfida: bisogna reinventare i luoghi.

Allora sembra questo il momento per:

- produrre nuove figure professionali in grado di gestire nuovi beni culturali;
- sviluppare la formazione di un sistema legato proprio ai beni culturali,
- valorizzare le risorse esistenti che a Venezia costituiscono la vera dote storica della città.

Il turismo è una risorsa importante per la città, fattore di crescita economica e di sviluppo e può avere un ruolo forte nella riqualificazione del sistema urbano vasto. Sono però necessari alcuni contrappesi: l'insediamento di altre attività, in modo da evitare la deriva monodirezionale, e un ruolo di regolazione da parte dell'Amministrazione comunale.

Senza l'attuazione di queste condizioni il turismo da risorsa si trasforma in problema, sia per i residenti sia per gli operatori interessati alla qualificazione del settore sia per gli stessi turisti che rischiano di trovarsi di fronte una città straordinaria dal punto di vista artistico, architettonico, ambientale, ma priva del fascino di una città vissuta.

E' possibile oggi stabilire un patto forte con tutti quegli operatori che hanno investito nella qualificazione delle risorse e nel miglioramento dei servizi, al fine di mettere in campo politiche orientate alla qualità.

L'obiettivo è quello di passare dal turismo "mordi e fuggi" al turismo come componente interna della vita della comunità, partecipe della crescita culturale e civile e vero settore produttivo che si confronta nel mercato globale sulla qualità del prodotto e sull'efficienza dei servizi. Il turista, nuovo cittadino, titolare di diritti e di doveri verso la città, diventa attore per la promozione di nuove attività ed eventi culturali e per l'attivazione di servizi, oltre la dimensione demografica della popolazione residente.

LA SALVAGUARDIA DI VENEZIA E DELLA SUA LAGUNA

Bisogna, anzitutto, ricordare che il quadro normativo vigente impone il carattere sperimentale, graduale e reversibile degli interventi, iniziando dal riequilibrio idrogeologico della laguna, dall'arresto e inversione del degrado lagunare attraverso l'eliminazione delle cause che lo provocano, puntando all'attenuazione dei livelli di marea in laguna con interventi localizzati nelle "insulae" e "anche", come tutti sanno, con sbarramenti alle bocche.

Le opere di regolazione delle maree sono inoltre subordinate ad un adeguato avanzamento degli altri interventi di risanamento che è ben lungi dall'essere conseguito, come pure sono sottoposte ad un Piano Generale degli Interventi per un uso equilibrato delle risorse disponibili.

In questo momento, al contrario, la totalità delle risorse statali viene riversata sull'intervento alle bocche, penalizzando l'opera di salvaguardia fisica morfologica e socio-economica dei Comuni e del Magistrato alle Acque e della Regione.

L'Amministrazione comunale veneziana ha, d'altra parte, sempre puntato al perfezionamento della ricerca della miglior soluzione di intervento sulle bocche di porto per proteggere la città dalle acque alte, comprese quelle eccezionali.

Il Consiglio comunale di Venezia ha espresso un formale giudizio di inadeguatezza sul progetto definitivo del Mo.S.E. così come proposto, avendone valutato i limiti.

L'azione complessiva sulla salvaguardia deve ormai tener conto di una molteplicità di fattori e di considerazioni salienti maturati nel tempo tra i quali:

1. l'applicazione del principio di precauzione riferito agli scenari di innalzamento dei livelli del mare secondo le ultime previsioni dell' I.P.C.C. (che sono di dimensioni maggiori rispetto a quelle che i progettisti del Mo.S.E. hanno considerato). Da ciò ne deriva nell'immediato soluzioni da adottare che abbiano i requisiti della sperimentabilità, gradualità e reversibilità e di scarso impatto (che da subito però abbattono anche di 20 cm. i picchi di marea in centro storico) per poi addivenire ad eventuali soluzioni anche drastiche di separazione del mare dalla laguna da affrontare nel caso in cui l'eustatismo si manifesti nelle sue previsioni più pessimistiche.
2. la possibilità di separare le esigenze della navigazione da quelle della salvaguardia tenendo conto di una diversificata modalità di accesso e funzione portuale delle bocche garantendo comunque l'attività e lo sviluppo del Porto di Venezia;
3. la possibilità di ottenere effettive e significative dissipazioni alle bocche di porto senza peraltro penalizzare il ricambio idraulico.
4. la verifica ed il costante controllo della ricaduta di ogni intervento alle bocche di porto sull'intera area lagunare garantendo la compatibilità tra riduzione delle acque alte, riduzione

della perdita di sedimenti con lo scambio mare laguna e dell'erosione e mantenimento della capacità di autodepurazione della laguna;

5. la necessità di ripristinare l'equilibrio morfologico dell'intera laguna attraverso la realizzazione di interventi volti alla riduzione del deficit sedimentario, alla neutralizzazione degli effetti negativi sulla circolazione idrodinamica cominciando dal canale di Malamocco, all'accelerazione del disinquinamento delle acque ed all'apertura delle valli da pesca alla libera espansione della marea;
6. nell'ambito della graduale estromissione del traffico petrolifero dalla laguna la presa d'atto degli scenari che aprirà la riconversione di Porto Marghera; in tale contesto, ad esempio, va rivisto il progetto presentato del terminal off-shore riprogettandolo con criteri più funzionali e meno costosi già sperimentati altrove;
7. lo sviluppo delle ricerche riferite alle tecniche di sollevamento territoriale – geologico maturate nel frattempo e da implementare.

Come si vede si è in presenza ormai di un nuovo scenario di riferimento che, in una acclarata visione ecosistemica, oltre a rispondere a principi e finalità propri della legislazione speciale per Venezia e a raccogliere anni di studi, ricerche, opere e sperimentazioni, costituisce la base anche di un sapere tecnico e scientifico che fa intravedere una vera e propria ridefinizione del piano generale degli interventi.

Bisogna in definitiva ripristinare una visione unitaria e sistemica delle opere di salvaguardia sulla base di un unico programma degli interventi che comprenda insieme bonifiche, disinquinamento, risanamento morfologico e difesa dalle acque alte sia realizzando opere dissipative immediate e sperimentali sia ridefinendo in modo graduale la soluzione anche per le alte maree eccezionali.

Ciò permette anche di ripristinare un uso articolato delle risorse disponibili per l'intera gamma delle necessità di salvaguardia come previsto dalla legislazione.

Il nuovo governo della città deve riproporre con forza la battaglia per restituire al Comune il ruolo di interlocutore vincolante degli interventi, garantendo il pieno rispetto delle finalità pubbliche e delle normative vigenti.

Il Governo di centrodestra ha inserito l'intervento Mo.S.E. nella legge obiettivo (444/2001) al fine di escludere il coinvolgimento degli enti locali e ha ignorato ogni questione di merito attraverso il suo organo periferico, il Magistrato alle Acque, che non ha mai voluto accogliere nella sostanza quanto proposto dalle amministrazioni comunali.

Pertanto l'attuale Amministrazione si impegna a livello sia locale sia nazionale per far ritornare nell'ambito della legislazione speciale per Venezia tutte le attività concernenti la sua salvaguardia, in ciò ricomprendendo anche i meccanismi di finanziamento.

Ritengo inoltre che l'intera coalizione a livello nazionale e regionale debba assumere queste proposte nell'elaborazione dei rispettivi programmi di governo.

PORTO MARGHERA

L'area industriale di Porto Marghera, pur segnata dalla presenza di siti dismessi o sotto utilizzati, nonché da fenomeni di compromissione ambientale, ancora oggi rappresenta un perno essenziale all'interno del sistema economico del Nord-Est e in parte dell'intera nazione. Sul rilancio di Porto Marghera si può e si deve puntare sia per la rinnovata promozione dell'intero sistema economico locale sia per un profondo e concreto risanamento dell'ambiente, esso stesso veicolo di innovazione e sviluppo. La strada della riqualificazione è già stata intrapresa ed è segnata da alcuni pilastri, quali l'Accordo per la Chimica ed il Master Plan per le bonifiche. Va conclusa rapidamente la sperimentazione oggi in corso per la sostituzione del fosgene nelle produzioni di TDI e si deve decidere fin d'ora che gli investimenti alternativi vengano fatti a Marghera.

Oltre che risanare gli impianti e bonificare i siti occorre decidere come orientare i prossimi insediamenti selezionando le produzioni e assestandosi su quelle più innovative e sicure, partendo

dai punti di forza dell'area (cantieristica, alluminio, porto, alcuni cicli della chimica di base) e cogliendo le offerte provenienti dai settori più avanzati (idrogeno, fonti energetiche rinnovabili, nuovi materiali, nanotecnologie, chimica per l'ambiente, logistica d'eccellenza).

E' necessario che Eni si impegni a garantire nel tempo a Porto Marghera, attraverso opportuni investimenti, i punti di eccellenza, soprattutto nell'ambito della ricerca avanzata, valorizzando le attività già esistenti a partire da Venezia Tecnologie, come pure è necessario superare la posizione di stallo delineatasi a livello proprietario dalle intenzioni di Eni di uscire dalla chimica.

E' necessario che il Master Plan per le bonifiche diventi operativo, attivando a tal fine le risorse finanziarie pubbliche e private necessarie, anche attraverso opportune modifiche legislative.

Va affrontata la questione dell'estromissione del traffico petrolifero della Laguna.

La presenza della chimica a Porto Marghera, che si basa principalmente sul CVM e sul fosgene, che ha creato danni ambientali e gravi cause di lutto, non deve consistere nella parte più arretrata delle produzioni. Occorre perseguire una nuova chimica, compatibile con la tutela del territorio e con la sicurezza dei cittadini.

Nuovi accordi, nuove regole, nuove impostazioni di politica industriale ed ambientale - come quella derivante dalla normativa di Seveso e dalla direttiva europea successiva al gravissimo incidente chimico di Tolosa del 2001 - devono consentire:

- di aprire nuovi spazi a industrie compatibili con l'ambiente e la salute umana, di agire per avviare e completare le bonifiche (con procedure trasparenti e con poteri in capo all'ente locale, contro ogni tentazione speculativa) che possano ripristinare spazi per nuove attività produttive e spazi restituiti all'ambiente lagunare;
- di rafforzare la vocazione cantieristica e portuale (in parallelo alla crescita di ruolo del polo aeroportuale del Marco Polo, di cui va tuttavia segnalata la contraddizione tra una crescita dovuta ad investimenti totalmente pubblici ed una sua privatizzazione di fatto in corso ad opera dell'alleanza tra i soci "privati" e la destra politica al governo in Regione),
- di creare le condizioni per un grande sviluppo della logistica con la realizzazione di una piattaforma logistica multimodale con le connesse infrastrutture, in primis i canali di navigazione, Sfmr, scalo merci ferroviario),
- di sviluppare l'intreccio tra Università, ricerca e produzione, attraverso lo snodo chiave del Parco scientifico tecnologico VEGA e progetti come quelli del distretto delle nanotecnologie e dell'idrogeno (tuttavia non rimanendo vincolati al ciclo del cloro, anzi ai suoi sottoprodotti), valorizzazione dell'artigianato, della piccola e media azienda e dei servizi come settori chiave dell'economia locale.

Da tutto ciò può finalmente venire la svolta storica che cambierà il volto del polo portuale e industriale ripulendolo dalle scorie di tutto un secolo e rimettendolo con Venezia al centro del Veneto e del Nord-Est produttivi.

Tutto questo è possibile, per molti versi è già in atto.

Il lavoro a Marghera è già oggi molto più che la "chimica".

La nuova amministrazione dovrà assumere questo come terreno di impegno prioritario.

La nostra intenzione è quella di chiedere che immediatamente si costituisca in sede decisionale e quindi a livello di Governo, un "tavolo" che modifichi ed aggiorni l'attuale "Accordo per la Chimica", acquisendo quanto di utile è sino ad ora emerso nelle attività effettuate.

L'Amministrazione non intende frapporre ostacoli, né di natura formale né, tantomeno, di natura burocratica, all'indizione del referendum sulla chimica a Porto Marghera, la cui richiesta è stata sottoscritta da migliaia di cittadini. Ma appare certo che il programma, le proposte sin qui evidenziate possono creare le condizioni che rendano del tutto inutile il ricorso al referendum