

Considerazioni sul Piano Strategico della Città Metropolitana di Venezia

Una lettura sommaria, le osservazioni e gli appunti proposti mi confermano che per la Città Metropolitana di Venezia il PSM è stata una occasione persa per creare un modo nuovo e diverso di governo del territorio

Il provvedimento approvato , oggetto di osservazioni per i prossimi giorni 30, è atto di governo obbligatorio ridotto a procedimento amministrativo (analisi, ricerche e dati del contesto territoriale) privo di scelte, di idee e indirizzi per costruire un futuro condiviso tra tutti gli attori in gioco , istituzioni, soggetti economici, culturali e sociali.

Ciò premesso, stante i limiti già rappresentati dalle osservazioni che mi hanno preceduto, considero utile, quanto segue:

1. **La Città Metropolitana di Venezia è ente locale**, così come previsto per la prima volta dalla legge 8 giugno 1990, n. 142 (artt. 17-21 - riforma dell'ordinamento degli enti locali), ed stata istituita dalla legge n. 56/2014 “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni” assieme ad altre 9 con una delimitazione territoriale pari a quella della relativa provincia soppressa.
2. **Gli organi della CM** sono il Sindaco Metropolitano, di diritto il Sindaco del comune capoluogo, e il Consiglio composto dal Sindaco e da consiglieri eletti a **suffragio ristretto** dai sindaci e dai comuni del territorio metropolitano.
3. **Il completamento della riforma dell’ordinamento** degli enti locali necessita di un’ulteriore legge che disciplini l’elezione del Sindaco e del Consiglio della Città Metropolitana con il **suffragio universale**;
4. **La complessità del governo del territorio** deve sviluppare un cambiamento nelle politiche pubbliche, attraverso un approccio inclusivo e partecipativo (governance) per dare efficacia e coordinamento alle azioni e agli interventi e sostenere con un **PATTO DI BUON GOVERNO DEL TERRITORIO** e gli strumenti del Piano Strategico e del Piano Territoriale Metropolitani lo **Sviluppo Sostenibile**.
5. **Il Piano Territoriale Metropolitano, altro strumento decisivo**, non può ridursi a strumento di coordinamento (ex Provincia) ma piano strutturale di governo della pianificazione, ben oltre i confini comunali, ma adeguato alla nuova dimensione territoriale (usi del suolo, mobilità, tutela ambientale e paesaggistica ecc..) e raccordando al tempo stesso tutte le politiche e le azioni di settori e agenzie pubblici statali e regionali
6. **La dotazione finanziaria delle CM**, previste dal **PON** (Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020), approvato dalla Commissione europea il 14 luglio 2015, che comprende 588.100.000 euro a valere sui Fondi strutturali europei e 304.833.333 euro di finanziamento nazionale, pari ad un totale di € 892.933.333 **è assolutamente inadeguata**. Su base annua sono € 150.000.000 da suddividere per 14 città metropolitane (**cira € 10.000.000/anno- per città metropolitana) fino al 2020**. Per comprendere la sfasatura tra risorse e il programma si citano le direzioni che sono da assumere:

- a. ridisegno e modernizzazione dei servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città utilizzando metodi e tecniche innovative, anche legate allo sviluppo di servizi digitali (smart city);
- b. promozione di pratiche e progetti di inclusione sociale per la popolazione e i quartieri in condizioni di disagio, attraverso la riqualificazione degli spazi e la previsione di servizi e percorsi di accompagnamento;

Gli assi del programma sono:

- Agenda digitale - Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city, sostenibilità urbana, risparmio energetico negli edifici pubblici, illuminazione pubblica sostenibile, nodi di interscambio modale, servizi di mobilità condivisa e flotte eco-compatibili, jnfomobilità e sistemi di trasporto intelligenti, mobilità lenta;
- Servizi per l'inclusione sociale - abitare protetto, assistito e condiviso, prevenzione dell'emergenza abitativa, servizi per l'inclusione delle comunità Rom, Sinti e Camminanti, servizi per l'inclusione dei senza dimora, attivazione di servizi negli immobili inutilizzati, alfabetizzazione e servizi per l'inclusione digitale;
- Infrastrutture per l'inclusione sociale - realizzazione e recupero di alloggi, anagrafe degli assegnatari, alloggi e spazi per servizi dedicati alle comunità Rom, Sinti e Camminanti, recupero di immobili inutilizzati da adibire a servizi;
- Assistenza tecnica – gestione, comunicazione.

7. Crisi Economica e crisi delle città

La difficile crisi economica del paese si riflette, oggi, sul degrado e sulla crisi delle città e apre un futuro molto incerto e difficile da affrontare.

Negli ultimi anni i tagli dei trasferimenti dello Stato ai Comuni, per il risanamento della finanza pubblica, è stato di circa 10 miliardi di €.

Le conseguenze sono emerse in modo drammatico negli ultimi anni con il dissesto idrogeologico, i terremoti, le manutenzione delle scuole, l'assistenza sociale e da ultimo i ponti con la tragedia di Genova. In Italia la rete stradale si estende per 1.500.000 km tra strade statali, regionali provinciali e comunali a cui bisogna aggiungere una rete autostradale di 6.757 km data in concessione. Quanti sono i ponti nessuno è in grado di dirlo. Per quelle comunali e provinciali le risorse disponibili per le manutenzioni consentono di intervenire solo sulle buche.

Il finanziamento delle risorse, per garantire la qualità della vita della città, dovrà essere, quindi, una delle priorità della nostra battaglia politica per mettere le città e i territori nelle condizioni di affrontare gli impatti della globalizzazione sulla coesione e sulla composizione sociale, sulle forme dei lavori, sulle disuguaglianze su una economia che ridisegna tutto.

Tutto ciò vale per la Città Metropolitana e per il capoluogo di Venezia . L'economia dei flussi, della finanza, dell'internet company e il capitalismo delle reti ha prodotto, nel territorio metropolitano, **la turistificazione**, concetto da sviluppare che può essere inteso come industria turistica, come industria pesante del XXI secolo che trasforma gli spazi urbani e confligge con il "diritto alla città".

Nella Città Metropolitana il turismo ha prodotto 9.500.000 di arrivi con un aumento del 26% sul 2010 e 37.000.000 di presenze con un aumento dell'11% sul 2010.

A Venezia capoluogo arrivi 5.500.000 + 36%, presenze 12500 +37 %.

Quale impatto sul territorio con questi numeri, sulla mobilità, sulla residenza sugli affitti, sui servizi sociali e sullo spopolamento del centro storico?

Per concludere è questo il lavoro da sviluppare per comprendere le cause e non gli effetti. Il turista non è la controparte.

Su questo terreno riprendiamo l'iniziativa e l'azione politica in città.