

Piano strategico della Città metropolitana di Venezia

Alcune osservazioni per una posizione politica

La procedura.

Il Piano Strategico della Città metropolitana di Venezia è stato adottato dal Consiglio metropolitano di Venezia nella seduta del 23 luglio 2018 con la sola astensione del Movimento 5 stelle e il voto favorevole delle liste di centrodestra e centrosinistra. La CM ha ora aperto la fase delle osservazioni e aperto una piattaforma informatica per la partecipazione, per la durata di 30 giorni. Al termine di questa fase il Piano Strategico dovrà essere sottoposto al parere della conferenza dei Sindaci metropolitani per poi essere approvato definitivamente dal Consiglio Metropolitano. A norma della legge 56/2014 e dello stesso Statuto della Città metropolitana il Piano strategico è soggetto ad un aggiornamento annuale (cd. “scorrimento”) da parte del Consiglio.

L'impostazione: manca lo spirito e la visione politica.

Una lettura ancorché rapida e sommaria del piano fa prevalere l'impressione che si tratti di un documento frutto in buona parte dell'ufficio di piano che lo ha predisposto (tavolo tecnico che lo composto da segretario generale, dirigenti e funzionari della CM) cui sia mancata in fase preliminare e sia assente nella fase finale un chiaro indirizzo politico da parte degli organi di governo (su tutti il Sindaco metropolitano). Alcune intuizioni ci sono, ma confuse in una redazione che più che altro è un centone di pianificazioni fatte altrove da altri soggetti (*p. es.* Regione, Porto, Aeroporto) e che non sono quindi valorizzate e poste in rilievo come obiettivi strategici (su tutto, la definizione dell'area metropolitana).

Di conseguenza, il Piano ha un buon livello di approfondimento (di approfondimento, non di elaborazione originale o di proposta) sulle tematiche tradizionalmente inerenti le competenze dell'ex provincia ad esempio sulla pianificazione territoriale, sui trasporti, ma è del tutto carente su ambiti rilevanti di intervento come le politiche sociali ovvero nella valutazione dei contributi giunti dalle aggregazioni comunali (il documento del miranese o quello del Veneto orientale redatto in buona parte dal locale GAL).

Le due impressioni che ne derivano sono quelle da un lato il permanere di un'impostazione “veneziano centrica” e dall'altro che la leggerezza del piano, il non formulare obiettivi strategici chiari possa essere anche una sorta di contrappasso nei confronti degli altri Comuni.

Cosa manca e dove insistere: le nostre proposte¹

1. **La definizione dell'area metropolitana.** Proprio perché prioritaria ad ogni altra questione, su questo punto il documento presenta un approccio che potremmo dire ispirato ad una franca commistione di ambiguità e confusione: da un lato si accenna al dimensionamento provinciale, dall'altro al bacino idrografico che allargherebbe l'area metropolitana al Friuli e a Verona (qui agisce il *relata refero* del pensiero del sindaco). Anche se non è evidenziato veramente, più volte il documento accenna invece alla dimensione dell'area metropolitana

¹ Queste osservazioni vanno lette insieme a quelle fatte da Alessandro Q. che condivido completamente.

vasta come l'abbiamo tematizzata nel modello PA-TRE-VE come insieme omogeneo di flussi di spostamento casa-lavoro e insieme relazionale degli attori economico/sociali. Io credo dovremmo partire da qui, dal dire che le città non le definiscono i confini istituzionali bensì le relazioni concrete tra le persone, le imprese, le associazioni, e che l'analisi di queste relazioni portano a dire che esiste nei fatti la città metropolitana del triangolo Venezia-Treviso-Padova, e che serve introdurre una modifica tanto delle norme regionale quanto di quelle nazionali per andare in questa direzione.

2. **Il porto.** per quanto riguarda il porto passeggeri condivido le note di Alessandro. Relativamente al porto commerciale il documento ritorna più volte sulla necessità di riconoscere il porto di Venezia come Zona Economica Speciale (ZES) ma in nessuna parte si cita il fatto che nell'ultima legge di bilancio era stata riconosciuta per il porto la Zona Logistica Semplificata grazie all'emendamento presentato da Michele M. e dagli altri nostri parlamentari. Direi che è bene partire da quanto oggi c'è già e lavorare su quanto è oggettivamente possibile fin da subito, costruendo un'interlocuzione vera con i soggetti economici interessati. Inoltre darei maggiore risalto al ruolo del porto commerciale nell'economia complessiva dell'area metropolitana; manca a mio giudizio una messa a punto della filiera porto-retroporto-contesto metropolitano vasto, che significa anche porre il tema del collegamento dell'infrastruttura portuale in particolare con la rete ferroviaria esistente.
3. **Aeroporto.** Anche in questo caso non vi è una reale indicazione di prospettiva, viene riportato il peso del sistema aeroportuale Venezia-Treviso e le scelte del Master Plan di SAVE. Credo dovremmo invece riaffermare i capisaldi della nostra posizione, che ribadiscono il valore strategico dell'infrastruttura aeroportuale, ferma restando la compatibilità ambientale e territoriale. Le scelte fatte dal master plan al 2020 che riguardano il sedime esistente possono andare bene, ma soprattutto esse devono definire il limite dell'ampliamento, perché diversamente ci si troverebbe di fronte ad un'infrastruttura fuori scala rispetto al territorio che dovrebbe servire. Bisogna concentrarsi sulle politiche di sviluppo industriale dell'aeroporto, come la filiera gestore aeroportuale-handling-vettori aerei e non sull'insediamento di attività commerciali esterne al sedime. Va introdotta sulle opere di ampliamento aeroportuale come pure della altre grandi infrastrutture la valutazione di impatto sulla salute (VIS), già prevista nel ns. ordinamento per quanto riguarda ad esempio i rigassificatori.
4. **Politiche sociali.** Si tratta di uno degli ambiti maggiormente lacunosi del documento² su cui invece la CM potrebbe aspirare ad esercitare un ruolo forte di sperimentazione di forme innovative di gestione dei servizi, favorendo la possibilità dei Comuni di incrementare il livello dei medesimi. Compito squisitamente strategico potrebbe essere quello di fissare almeno a livello metropolitano i livelli essenziali di assistenza sociale che la Regione Veneto non ha mai determinato (si tratta dei cosiddetti LEAS o LIVEAS) attraverso un processo partecipativo e cooperativo con i 44 Comuni dell'area metropolitana. Inoltre, la CM potrebbe favorire l'esercizio associato di funzione delle politiche sociali (su base distrettuale) favorendo la condivisione di modelli di gestione già introdotti in alcune realtà, con l'obiettivo di valutare l'affrancamento dei Comuni dalla delega alle Aziende ULSS dei

² In parte questa lacuna è dovuta al fatto che le competenze in tale ambito sono eminentemente comunali e molte volte esercitate attraverso la delega all'AULSS.

medesimi servizi, in particolare nell'ambito dell'assistenza domiciliare e delle politiche per le nuove marginalità e fragilità.

- 5. Politiche socio-sanitarie.** Nel campo delle politiche socio-sanitarie la CM può e deve rivendicare la necessità di un cambio dell'attuale governance del sistema come riorganizzato dalla legge regionale 19/2016. In particolare, non è possibile che il Piano Strategico si limiti a registrare l'anomalia della permanenza di due distinte ULSS. Sarebbe pertanto indispensabile collocare il superamento delle attuali due realtà aziendali tra gli obiettivi strategici, insieme alla ridefinizione delle risorse, alla ripubblicizzazione dei progetti di finanza e alla garanzie di investimenti sulle strutture ospedaliere (vedi ad esempio Dolo e Mirano) e distrettuali. Inoltre, la CM potrebbe promuovere, d'intesa con le distrettuali. Inoltre, la CM potrebbe promuovere, d'intesa con la Regione Veneto, le aziende e i medici di base una piano strategico di ricognizione del fabbisogno di personale per la sanità metropolitana nei prossimi 10-20 anni e incentivare, all'interno della cosiddetta *smart city*, l'integrazione delle basi dati dei medici di famiglia con quelle epidemiologiche della Regionale e le anagrafi locali, per creare una anagrafe epidemiologica su scala metropolitana.
- 6. Personale e poteri.** Alle scelte per le politiche sulle risorse umane della cm viene dedicata qualche riga verso la fine del documento. Sostanzialmente in questo caso emerge una scelta chiara, che è quella di prevedere per le nuove assunzioni del personale ovvero per il reclutamento in ruoli responsabilità il ricorso ai contratti di formazione lavoro. Si introduce nei fatti una forma di precarizzazione delle risorse umane disponibili, e si sceglie di non privilegiare le progressioni interne del personale ancorché sia il decreto madia sia il recente nuovo CCNL lo prevedano espressamente come possibilità. E' evidente la contraddizione pertanto tra quanto dichiarato dagli organi di governo (sostanzialmente il sindaco) sulla necessità che la CM acquisisca nuove competenze e poteri. Andrebbe invece denunciato con chiarezza che oggi la CM è intorpidita dai 3 anni di governo del Sindaco Brugnaro, che il ruolo istituzione e politico della CM è oggi pressoché inesistente complice la norma nazionale (Del Rio), la costante prevaricazione regionale, il disinteresse del Sindaco metropolitano.
- 7. Lavoro ed economia.** Il documento si limita ad elencare in maniera abbastanza pedissequa i dati di Veneto Lavoro e degli uffici per il lavoro (i secondi in corso di assorbimento nel primo) nonché della Camera di Commercio relativamente alle posizioni delle imprese aperte, dei sistemi locali del lavoro e del numero di occupati/disoccupati. Andrebbe in realtà fatto uno sforzo di comprensione ulteriore, partendo dal fatto che l'economia veneziana, pur essendo più "terziarizzata" rispetto alla media nazionale e regionale, in realtà rispetto alle altre città metropolitane italiane del centro nord evidenzia una permanenza più significativa della filiera manifatturiera e produttiva, dovuta verisimilmente alla presenza di alcuni distretti "forti", alla permanenza pur con le dinamiche regressive degli ultimi anni del polo industriale di porto Marghera, alla presenza del porto come nodo in grado di attivare anche sul territorio filiere corte di impresa, al confine tra l'industria e l'artigianato. Andrebbe fatto uno sforzo prima di tutto di comprensione per valutare come il tessuto della micro e piccola impresa diffuso sul territorio anche al di là dei distretti tradizionali opera e soprattutto quali conseguenze derivarne in termini di politiche e relazioni industriali. La CM potrebbe in questo senso farsi promotrice per la costruzione di un osservatorio socio-economico

metropolitano in grado di monitorare la realtà produttiva e lavorativa veneziana, avuto riguardo in particolare all'innovazione tecnologica³ e ai mercati di sbocco di queste imprese.

- 8. Ambiente.** Credo che questo debba essere uno degli assi qualificanti del Piano strategico, insieme alla cura delle persone e al lavoro. Ripartirei dal fatto che l'UNESCO riconosce come sito "Venezia e la sua laguna" sancendo un legame osmotico tra città e ambiente e ricollocando la priorità della laguna di Venezia come principale area umida d'Italia e tra le principali del mediterraneo. Questo esige una strumentazione legislativa per il governo di questa rea complessa che era stata prefigurata con la legge speciale e con la previsione di devoluzione delle competenze dell'ex magistrato che è rimasta fin qui inattuata, ma esige soprattutto la creazione di una "agenda Venezia" dal livello nazionale fino a quello di Municipalità e con il massimo coinvolgimento degli attori locali. Serve pertanto certezza per le risorse non solo per il completamento del MOSE; ma ridare avvio ad un'azione di manutenzione corrente delle aree lagunari. Un'azione di manutenzione che deve essere estesa a tutto il territorio metropolitano inteso come buona cura del territorio, reticolo di interventi di salvaguardia dell'equilibrio idraulico, inserimento della rete dei fiumi come tessuto connettivo vitale del territorio, conferma della scelta del consolidamento e della rigenerazione urbana. In questo senso mi pare del tutto prioritaria la proposta di Alessandro di uniformare i regolamenti edilizi comunali (come pure gli altri strumenti regolatori comunali) su linee-guida che la CM dovrebbe formulare, esplicando così in pieno un ruolo forte di struttura politico-amministrativa a servizio delle comunità locali.

³ Vedi il numero 1/2018 di "Economia e società regionale" di IRES Veneto