



STEFANI

PROGRAMMA ELETTORALE DI MASSIMO STEFANI

AMBIENTE

Venezia e terraferma dovranno trasformarsi in una città ad emissioni zero! Diventa fondamentale e prioritario formare una squadra di tecnici e di cittadini per la salvaguardia della città. L'Europa dovrà contribuire e sostenere il progetto, un laboratorio di sviluppo anche per altri Paesi o luoghi nel mondo che si caratterizzano per questa specificità ambientale.

DECORO URBANO

Non solo superbonus, ma anche riduzione di Imu e Tasi per chi effettua lavori di ristrutturazione edilizia e di risparmio energetico.

AGRICOLTURA

I pochi agricoltori rimasti hanno estremo bisogno di spazi e servizi. Servono centri funzionali per elaborare i prodotti, puntando su un'agricoltura sostenibile e aperta al turismo. Vanno ridotti i costi di trasporto per gli agricoltori delle isole, dov'è necessaria l'attuazione di un piano di sviluppo rurale. Vanno recuperati i molti terreni abbandonati, incolti, potenzialmente ottimi per l'agricoltura, riservando la cessione di questi, anche in affitto, agli agricoltori.

LICENZE COMMERCIALI

Sembra che ottenere una licenza a Venezia, per qualsiasi esercizio commerciale o servizio, sia facile e scontato! Le licenze devono essere assegnate tenendo in considerazione aspetti fondamentali, quali la tipicità dell'esercizio, il decoro urbano, la meritocrazia. Le licenze vanno assegnate in base al numero degli esercizi già presenti; si devono favorire tutte le attività caratteristiche, tipiche e storiche del commercio, della ristorazione e dei trasporti.

TURISMO

Venezia ha la necessità di ritrovare un turismo di qualità, rispettoso della città e dei Veneziani che dovranno essere altrettanto rispettosi con i turisti. Per fare questo si necessita un cambio radicale nello stile, nei comportamenti e nel recupero delle tradizioni: mestieri, maestranze, ristorazione ecc. Scelte inderogabili e decise sulle autorizzazioni in merito alle attività che generano valore per la città e non solo ricchezza!



STEFANI

Attrarre investimenti ed un turismo di livello significa rivedere totalmente l'assetto di Venezia e delle isole, un turismo sostenibile che abbraccia la qualità della vita e il benessere. Le isole sono un fantastico arcipelago da scoprire dove è possibile e interessante sviluppare un nuovo turismo anche legato all'agricoltura.

TASSA DI SOGGIORNO

Si aggira intorno a 30 milioni di euro il gettito annuo della tassa di soggiorno per Venezia. Propongo di poter utilizzare tali somme allo scopo di incentivare la digitalizzazione, i sistemi informatici e di comunicazione anche legati al turismo, alla ristorazione, all'artigianato e ai trasporti. Si potrebbe finanziare la programmazione digitale dei portali di destinazione con servizi di risposta immediata (IAT digitale interamente dedicato a Venezia e alla sua laguna); la nascita di cooperative, reti d'impresa che concentrino l'acquisto di prodotti alimentari, ittici e agricoli locali a km 0 e comunque italiani; corsi di formazione per il settore artigianale, turistico e della ristorazione; la ristrutturazione e l'ampliamento di attività artigianali e/o commerciali storiche oppure di nuovo insediamento, compreso l'acquisto di attrezzature; l'acquisto o la riconversione delle imbarcazioni a motore elettrico o ad altra tecnologia green; la riqualificazione degli eventi storici della città e la nascita di nuove iniziative culturali, anche sportive e/o associative.

SPORT

Lo sport favorisce il fisico e la mente, ma è anche motivo d'incontro, integrazione e socializzazione. Vorrei riservare più attenzione a tutti gli sport così detti "minori", spesso poco considerati dai media e dagli sponsor e che, anche se meno popolari, trovano grande partecipazione nei giovani.

Lavorare per potenziare gli impianti sportivi, i parchi diventerebbero una vera e propria palestra a cielo aperto. Ritengo inoltre doveroso sostenere le società sportive, anche economicamente, nella gestione degli impianti e garantire loro l'utilizzo delle sedi sociali nel tempo.

COMUNITA' STRANIERE

Vi è la necessità di riunire i rappresentanti di tutte le comunità straniere presenti in città, residenti nel Comune di Venezia. Dev'essere un tavolo di confronto in cui l'amministrazione pianifica le linee guida da rispettare, volte alla tutela e alla salvaguardia delle tradizioni, pur mantenendo il rispetto delle diverse culture. Attraverso una rappresentanza delle comunità sarà possibile comprendere problematiche e necessità, per favorire un'integrazione trasparente e controllata legalmente che vada a vantaggio della sicurezza della nostra città.



STEFANI

ISTRUZIONE

In tutte le scuole, a partire dalle primarie, oltre all'italiano e all'inglese, si parli anche il veneziano! La lingua è un aspetto identitario fondamentale, così come la conoscenza e la cultura del territorio in cui viviamo.

PORTO MARGHERA

Recuperare le aree dismesse di porto Marghera con un grande piano di riconversione a zona economica speciale, che stimoli gli investitori e le aziende italiane all'avanguardia nei settori del biomedicale, sanitario, disinfestazioni, green economy e per il settore terziario avanzato. Immaginare Marghera come un nuovo polo motoristico soprattutto green e una pista dove poter disputare eventi, gran premi. Un piano di riqualificazione strategica che potrebbe sopperire ad una crisi del settore della crocieristica. Fondamentale ampliare la diportistica per dare spazi e sicurezza per la pratica degli sport a remo.

GRANDI NAVI

Un conto è dire no alle grandi navi e un'altra cosa è dire via le navi dalla laguna di Venezia. Non credo che pulire i canali e renderli navigabili sia un dramma ecologico. La Laguna di Venezia va tenuta in manutenzione così come va gestito il traffico marino.

Concordo con il progetto di far entrare le grandi navi per la bocca di porto di Malamocco e percorrere il Canale dei Petroli. Una soluzione che si potrebbe realizzare piuttosto rapidamente e che eviterebbe così il passaggio attraverso la bocca di porto di San Nicolò, il canale della Giudecca, piazza San Marco e il resto del centro storico della città.

Ciò non significa che non vi possano essere opzioni ancora meno impattanti sull'ambiente e in grado, comunque, di valorizzare l'industria della crocieristica rivedendo il fenomeno anche in chiave turistica. Un altro obiettivo da porsi è lavorare sull'accoglienza degli yacht, barche a vela e delle navi da crociera di lusso di piccole dimensioni.

DIVENTIAMO ROTTAMATORI!

Sembra che in Italia così come in Europa non sia possibile demolire una nave! O meglio, i costi riferiti a norme per la tutela dell'ambiente e per le fasi del processo sembrano essere insostenibili per le aziende. Un'evidente disparità di condizioni e quindi di competitività sul mercato. Serve una legislazione a livello globale.

Per cui siamo costretti a cedere all'Asia o ad altri paesi del mondo, un tesoretto che potrebbe rientrare a far parte della nostra economia circolare.



STEFANI

Il porto di Venezia è tra i più importanti del Mediterraneo per la croceristica e per la costruzione di navi, è assurdo non poter dare questa possibilità agli armatori e al distretto. L'Italia deve battersi in Europa affinché su Venezia sia possibile allargare il comparto alle demolizioni e creare nuova occupazione.

AMPLIAMENTO DELL'AEROPORTO E SUBLAGUNARE

Concordo che il progresso non si debba fermare e che l'aeroporto di Venezia-Tessera giochi un ruolo chiave per tutto il nord Italia: è infatti il terzo hub intercontinentale del Paese, poiché offre collegamenti diretti verso il Nord America ed il Medio Oriente, e ha un traffico di passeggeri in costante crescita. E' interessante e strategico puntare soprattutto al lancio di nuove rotte o al potenziamento di rotte attualmente sotto servite, nonché allo sviluppo del traffico aereo merci che potrebbe consentire un piano di trasporti soprattutto delle nostre eccellenze, anche alimentari. In ogni caso, il traffico merci non potrebbe essere così rilevante, le previsioni indicano una base annua di 9 mila tonnellate a fronte di 26,4 milioni di tonnellate se confrontate con il porto. Varrebbe quindi la pena di pensare a trasporti mirati alle produzioni di eccellenza e di beni facilmente deperibili.

L'ampliamento dell'aeroporto consente un afflusso di 15 milioni di passeggeri e un incremento di oltre 500 posti di lavoro sull'organico attuale in vari settori e con diverse mansioni. Prima, però, è necessario dare la giusta collocazione nel comparto del turismo ai lavoratori stagionali.

La riqualificazione non deve però penalizzare gli aspetti ambientali e dell'ecosistema lagunare, come l'esigenza di dover realizzare nuovi posti auto a discapito dei pochi spazi verdi. Ritengo che una delle condizioni dovrebbe essere la costruzione di parcheggi sotterranei, certamente più costosi ma meno impattanti.

Rimane il nodo della terza pista che dovrebbe nascere per effetto dell'aumento del traffico aereo, ma soprattutto per permettere l'atterraggio dei Boeing. Cosa cambia rispetto al passaggio delle grandi navi che entrano in laguna attraverso la bocca di porto di San Nicolò, percorrono il canale della Giudecca e arrivano fino alla Marittima, costeggiando i giardini della Biennale, piazza San Marco e il resto del centro storico della città?



STEFANI

Sono piuttosto dubbioso sul progetto della sublagunare, opera che ridurrebbe i tempi di spostamento dall'aeroporto a Venezia, una città che, nata sull'acqua, ha da sempre mantenuto un rapporto rispettoso con il tempo e gli spostamenti. Ci siamo mai chiesti se chi viene a Venezia e i residenti vogliono spostarsi prendendo la metropolitana? Abbiamo l'esempio di altre opere, alcune delle quali ancora incompiute che generano parecchie domande e perplessità sull'utilità, sull'efficienza, sui tempi di realizzazione, sui costi dell'opera e delle successive manutenzioni. Non possiamo certo affermare che fino ad oggi siano state compiute solo opere delle quali vantarci e che rassicurino i cittadini, portando concreti benefici alla collettività, alle aziende, all'ambiente, al patrimonio artistico e culturale; questo è un dato di fatto che va preso in seria considerazione al di là dei proclami degli investitori, siano essi pubblici che privati.

Non fare la sublagunare non significa non fare nulla! Si potrebbe con poca spesa guardare a scafi veloci ed ecologici (catamarani) da mettere in servizio.

Ad esempio gli Hovercraft sono silenziosissimi, non inquinano, non producono moto ondoso, non hanno alcun impatto con la superficie acquea lagunare in quanto pesano come un foglio di carta sopra l'acqua, portano fino a 180 passeggeri o 30 tonnellate di merce, e sono velocissimi: ad una velocità di crociera filano a 60 chilometri all'ora. Il che vuol dire che da Tessera alle Fondamenta Nuove impiegano circa 10 minuti! Il costo? Meno di una motonave dell'Azienda.

CAMPALTO (Via Barene)

Non possono esistere campi nomadi in qualche modo "tollerati". Non si tratta di discriminazione sociale! Rom e Sinti devono essere collocati su terreni di proprietà pubblica o privata, destinati a dare alloggio in unità abitative, mobili o immobili, a più famiglie allargate appartenenti alla minoranza. Ci sono campi "tollerati", e mi riferisco in particolare al campo di Via Barene a Campalto, nel Comune di Venezia, senza i requisiti necessari. Si tratta di una situazione indecorosa che va gestita e risolta subito! Con l'aggregamento in altre aree, campi, già esistenti, in cui vi siano i requisiti minimi di abitabilità possibilmente in aree ben localizzate e sorvegliate.

Rispetto la loro condizione di vita liberamente scelta, ma questo non può prescindere dalla cura dell'unità familiare, dalla frequenza e dalla continuità scolastica dei figli.

Voglio precisare che non esiste un decalogo di particolari privilegi riservati a Rom e Sinti. Ad essi spettano i nostri stessi diritti, indipendentemente dal fatto che siano cittadini italiani, europei o extracomunitari, né esistono leggi specifiche di tutela in riferimento alla minoranza etnica-linguistica.



STEFANI

RIALTO

Il cuore del centro storico ha perso totalmente il vigore di un tempo. Bisogna partire proprio da Rialto e dal suo mercato per ridare spazio e voce ai veneziani. Cessione gratuita degli spazi ai commercianti per un triennio attraverso un bando pubblico e riservato a soli veneziani, con l'obbligo di investire nella propria attività e sul decoro dell'area. Rialto dovrebbe diventare un'accademia per il recupero e la valorizzazione dei vecchi mestieri e delle tradizioni.

ISOLE

Sembrano dei luoghi dimenticati senza una politica di riqualificazione. Si tratta invece di distretti produttivi importanti per l'economia di Venezia e della terraferma, in cui si dovrebbero concentrare risorse, incentivi, sgravi fiscali.

MURANO E L'INDUSTRIA DEL VETRO

Ho appositamente scritto Murano e l'industria del vetro e non l'inverso. Perché? Il fenomeno deve il suo successo, ottenuto nel corso degli anni, a questa isola della Laguna veneta rinomata in tutto il mondo per il vetro fatto "a mano volante", ovvero a mano libera, una tecnica in cui, ancora oggi, si distinguono i maestri muranesi. Quando si parla di Venezia in Italia e nel mondo, i luoghi più citati sono senza dubbio Piazza San Marco, Rialto e non per ultimo Murano. Ciò indica l'importanza e il pregio di questo distretto industriale.

Il settore del vetro in Italia sembra non essere in crisi, si pensi che il fatturato annuo si aggira intorno ai 3,5 miliardi di Euro (dati Assovetro). E' in forte difficoltà invece il vetro di Murano che negli ultimi vent'anni ha subito una forte e continua recessione.

Le cause? Da quanto ho potuto documentarmi, leggere, ascoltare e parlare con i muranesi, percepisco che si sia in qualche modo perduta l'attenzione e il ruolo centrale che un tempo rivestivano i maestri vetrai. Ruolo soppiantato dalla globalizzazione, dalla concorrenza cinese, spesso sleale, e dal dover cercare luoghi più economici dove produrre.

La politica deve fare in modo che questo patrimonio non si estingua, destino che sembra purtroppo segnato. Per questo si deve mettere in campo un vero e proprio progetto a lungo termine che riqualifichi il distretto.

Come? Ritengo che la priorità immediata sia di riportare le fabbriche e tutta la filiera produttiva a Murano, anche se potrebbe risultare anti economico, invece, così facendo, si ricostruirebbe un polo industriale strategico e di fondamentale importanza che oggi conta solo 800 lavoratori attuali rispetto ai 10 mila del dopoguerra.



STEFANI

Murano deve quindi tornare ad essere un'area industriale produttiva e non costretta ad una continua trasformazione alberghiera, con l'obiettivo di dar voce e spazio ai maestri, ai lavoratori e ai residenti.

E' fondamentale ridurre i costi di produzione e rivedere con le autorità preposte tutti i vincoli e le condizioni imposte ai fini della produzione, allentare la tenaglia burocratica e la forte pressione di controllo talvolta ingiustificata ed incomprensibile che viene esercitata sulle poche fornaci rimaste. Solo chi produce in isola può fregiarsi del marchio made in Murano, nessun altro!

Ritengo fondamentale si debbano promuovere i brand aziendali ognuno con le proprie peculiarità e caratteristiche, purché la produzione sia eseguita in isola. Unaltro punto strategico per l'economia dell'isola è la gestione, e non lo spreco, dell'energia prodotta dai forni che garantiscono una potenza termica costante e che potrebbe essere utilizzata per il teleriscaldamento, teleraffreddamento e per la produzione di energia elettrica.

Vanno poi riviste le condizioni relative alla fornitura di gas, negoziando il prezzo anche direttamente con le multinazionali, stati che vogliono impegnarsi e contribuire nel tenere viva la fiamma dell'arte.

LIDO

Deve tornare l'isola d'oro di un tempo, un luogo di relax e benessere, dove sia possibile praticare sport di ogni genere e grado organizzando gare ed eventi. Diventa quindi strategico potenziare e riqualificare gli impianti sportivi. Ai lidensi, così come per i turisti, va garantito un efficace servizio sanitario di base, migliorando il trasporto pubblico e i collegamenti.

Massimo Stefani