



Format for the submission of State of Conservation Reports by the States Parties

(in compliance with Paragraph 169 of the Operational Guidelines)

**World Heritage property Venice and its lagoon – (Italy) (C 394)**

**Rapporto sullo stato di conservazione  
ai sensi della Decisione del Comitato del Patrimonio Mondiale 40 COM.7B.52**





Format for the submission of State of Conservation Reports by the States Parties

(in compliance with Paragraph 169 of the Operational Guidelines)

**World Heritage property Venice and its lagoon – (Italy) (C 394)**

**Rapporto sullo stato di conservazione  
ai sensi della Decisione del Comitato del Patrimonio Mondiale 40 COM.7B.52**



# INDICE GENERALE

I. EXECUTIVE SUMMARY .....	5
PREMESSA .....	8
RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL CONTESTO .....	9
Patto per lo sviluppo della Città di Venezia.....	10
Le azioni avviate per lo sviluppo della Città e del Sito .....	14
La tutela delle tradizioni.....	14
L'offerta culturale .....	15
La manutenzione della Città.....	16
Il Piano Strategico metropolitano .....	17
La riorganizzazione amministrativa .....	17
La sicurezza come priorità.....	18
Il recupero delle periferie urbane .....	19
Il Programma Operativo Nazionale Città Metropolitana .....	20
La salvaguardia idraulica .....	20
Il Documento del Sindaco .....	21
L'Agenzia dello Sviluppo .....	21
Gli interventi in aree pubbliche e a favore della residenza.....	22
La raccolta differenziata dei rifiuti .....	24
La mobilità urbana .....	25
II. RISPOSTA PUNTUALE ALLE RACCOMANDAZIONI DELLA DECISIONE 40 COM.7B.52 DEL COMITATO DEL PATRIMONIO MONDIALE .....	27
Raccomandazione n. 3 .....	28
Raccomandazione n. 4 .....	34
Raccomandazione n. 5 .....	43
Raccomandazione n. 6 .....	47
Raccomandazione n. 7 .....	51
Raccomandazione n. 8 .....	54
Raccomandazione n. 9 .....	60
Raccomandazione n. 10 .....	62
III. ALTRE QUESTIONI INERENTI LA CONSERVAZIONE ATTUALE INDIVIDUATE DALLO STATO PARTE CHE POSSONO AVERE UN IMPATTO SULL'ECCEZIONALE VALORE UNIVERSALE .....	67
IV. CONFORMEMENTE AL PARAGRAFO 172 DELLE LINEE GUIDA OPERATIVE, DESCRIVERE QUALSIASI POTENZIALE RILEVANTE PROGETTO DI RESTAURI, DI TRASFORMAZIONI E / O CORRIDOI O ALTRE AREE, DOVE TALI SVILUPPI POSSONO INFLUIRE SULL'ECCEZIONALE VALORE UNIVERSALE, INCLUSE L' AUTENTICITÀ E L'INTEGRITÀ.....	67
CONCLUSIONI .....	68
V. ACCESSO PUBBLICO AL RAPPORTO SULLO STATO DI CONSERVAZIONE .....	69
VI. FIRMA DELL'AUTORITÀ.....	69
DOCUMENTI ALLEGATI .....	71



## I. EXECUTIVE SUMMARY

Il Rapporto sullo stato di conservazione del Sito Patrimonio Mondiale “Venezia e la sua Laguna” illustra e documenta quanto sia stato fatto per rispondere puntualmente alle Raccomandazioni contenute nella Decisione 40 COM 7.B.52 del Comitato del Patrimonio Mondiale di Istanbul. La lunga serie di richieste ivi contenute ha costituito una straordinaria occasione per rafforzare ulteriormente **l’attività di cooperazione internamente allo Stato Parte, ai fini di una strategia coordinata per il Sito in termini di pianificazione e gestione a lungo termine.**

Il Rapporto contiene le azioni poste a tutela della Città di Venezia, *site manager*, degli enti preposti alla tutela del Sito e di altri soggetti interessati sia pubblici che privati, che sono **orientate alla precisa e univoca direzione della conservazione del Sito “Venezia e la sua Laguna”** ed al miglioramento complessivo della sua tutela sotto il profilo storico, archeologico, artistico e paesaggistico ed ambientale.

Il documento, integrato da molti allegati tecnici, si apre con una **Relazione di contesto** che illustra la visione della Città e il percorso che il Comune di Venezia ha intrapreso e sta attuando da luglio 2015 attraverso la programmazione in atto, gli strumenti di pianificazione adottati, gli atti e gli impegni sottoscritti per la salvaguardia e valorizzazione del Sito.

Un importante risultato in questo percorso è rappresentato dalla sottoscrizione del **“Patto per lo sviluppo della Città di Venezia”**, firmato il 26 novembre 2016, tra il Comune di Venezia e il Governo italiano, che riconoscendo la specificità della città e le peculiarità morfologiche di Venezia, ha stanziato 457 milioni di euro per interventi in città nei prossimi anni.

Il Governo, sottoscrivendo tale Patto, non **solo ha riconosciuto che Venezia è una città di eccezionale valore universale** e va sostenuta anche economicamente, ma ha condiviso un disegno strutturato di città, che si fonda su un’idea di progresso, di lavoro, di innovazione, di futuro per le nuove generazioni. L’articolazione territoriale del Comune di Venezia ha peculiarità e specificità uniche. Venezia è caratterizzata da **un’economia articolata e complessa**, al cui interno sono riconoscibili alcune funzioni produttive per eccellenza e di forte attrazione: tra queste in particolare la rilevanza strategica del Porto di Venezia e del connesso Polo industriale di Porto Marghera. La Città di Venezia è attenta e sensibile al tema attuale dell’emergenza della sicurezza, che riveste un interesse primario per l’intera comunità internazionale e verso cui molte risorse ed energie vengono ogni giorno messe in campo. Sicurezza che in un contesto di tale pregio e rilevanza storico-artistica attiene prima alle persone e poi nella stessa misura agli edifici e al contesto architettonico, urbanistico e paesaggistico.

Dal documento in particolare emerge la volontà congiunta dello Stato e della Città di collaborare al **raggiungimento di obiettivi d’interesse comune o funzionalmente collegati**, attraverso l’attuazione di azioni sinergiche e integrate, miranti alla realizzazione degli interventi necessari per l’infrastrutturazione del territorio, la realizzazione di nuovi investimenti industriali, la riqualificazione e reindustrializzazione delle aree produttive, la riconversione economica e funzionale dell’area industriale di Porto Marghera, e **ogni azione funzionale allo sviluppo economico, produttivo e occupazionale del territorio metropolitano.**

**L’accordo evidenzia la comune volontà di addivenire a organiche e stabili soluzioni ai problemi della navigazione in laguna, della sostenibilità ambientale, del recupero architettonico, della manutenzione urbana e del turismo.**

In particolare, con riferimento alle Raccomandazioni richiamate specificamente dalla Decisione 40 COM 7.B.52 del Comitato del Patrimonio Mondiale, si riferisce che:

**N° 3)** Si è ritenuto opportuno rilevare il miglioramento tangibile a cui “Venezia e la Laguna” è stata portata negli ultimi anni. Si ribadiscono le azioni di tutela e vigilanza sui beni del Patrimonio Mondiale che si attuano mediante programmi, piani e progetti per la salvaguardia del Sito e per il monitoraggio dello stato di conservazione delle sue risorse architettoniche, paesaggistiche ed ambientali.

**N° 4)** Si sottolinea l'attività di cooperazione in campo tra le diverse istituzioni nazionali e locali ai fini di una strategia coordinata per il Sito in termini di pianificazione e gestione a lungo termine. Nella prospettiva di rilanciare la città sotto il profilo economico, sociale e culturale, il Comune di Venezia sta provvedendo all'aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione del territorio e tale attività è in una fase molto avanzata. Il “Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi” delinea la strategia integrata e gli obiettivi da perseguire con il nuovo Piano di sviluppo del territorio attraverso un processo di ascolto e di coinvolgimento dei cittadini, degli operatori economici, delle associazioni, di altri enti pubblici. La conservazione dell'identità culturale di un luogo è strettamente legata alla sua crescita e al suo sviluppo. Il tema della gestione dei **flussi turistici è oggetto della massima** attenzione da parte delle autorità. Il tema del turismo sostenibile viene affrontato in modo integrato a livello nazionale **dal Governo** attraverso il “Piano Strategico di Sviluppo del Turismo” - PST e il “Patto per Venezia” comprendenti specifiche azioni per il monitoraggio e la gestione dei flussi turistici di Venezia, e a livello locale dalla **Città di Venezia** con l'Organizzazione di Gestione della Destinazione Turistica denominata “OGD Venezia”, il Destination Management Plan 2016-2018, e altre progettualità specifiche per favorire il turismo sostenibile a Venezia.

Proposte per una nuova regolamentazione delle attività **ricettive, siano ordinarie che complementari**, per l'uso del suolo e per il commercio, per la valorizzazione delle attività artigianali e tradizionali sono in corso di attuazione.

**N° 5)** Nuove stringenti misure di contenimento **e controllo** del traffico acqueo sono state elaborate e sono in corso di attuazione al fine di aumentare la sicurezza della navigazione e di potenziare le azioni di monitoraggio e di polizia. Tali azioni comprendono anche l'emissione di specifiche ordinanze (limitazioni della circolazione), la predisposizione di piani di riassetto degli approdi pubblici e delle concessioni di spazi acquei. Nel dettaglio sono inoltre forniti i dati relativi alle sanzioni **amministrative irrogate e conseguenti** all'attività di controllo, svolta dagli **organi di polizia statale e locale**, accertate nel 2016.

**N° 6)** Premesso che tutte le autorità competenti e la comunità condividono l'urgenza di individuare soluzioni atte ad evitare il passaggio delle navi da crociera nel Bacino di San Marco, si sottolinea che con il “Patto per Venezia” sono state stanziare **dal Governo** risorse specifiche per sviluppare progettualità di dettaglio per una soluzione che consentirebbe alle grandi navi di raggiungere la Marittima attraverso il Canale Vittorio Emanuele, tutelando migliaia di posti di lavoro, massimizzando l'impiego di canali portuali già esistenti e consentendo di mantenere la funzione della **Stazione** Marittima come terminal passeggeri, che costituisce attività **produttiva** qualificante e di grande rilievo economico per l'intera città (**Progetto Tresse Nuovo**).

**N° 7)** Il progetto “*Redazione di un Heritage Impact Assessment per il Sito “Venezia e la sua laguna”*” è stato finanziato dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e dal Comune di Venezia nell'ambito della Legge 77/06 (**“Misure speciali di tutela e fruizione dei siti italiani di interesse culturale, paesaggistico e ambientale, inseriti nella “Lista del Patrimonio**

**Mondiale, posti sotto la tutela dell'UNESCO")** che prevede appositamente finanziamenti da attribuire ai siti UNESCO italiani.

Il Comune di Venezia, in qualità di soggetto referente e di concerto con tutti gli enti del Comitato di Pilotaggio del Sito UNESCO, avvierà pertanto tale valutazione nel corso del 2017 coinvolgendo tutti gli enti preposti. In tal modo sarà possibile affrontare la questione relativa alla valutazione degli eventuali impatti, positivi e negativi, singoli e cumulativi, delle opere in corso di progettazione e in corso di realizzazione con uno specifico focus sull'Eccezionale Valore Universale per il quale il Sito è stato iscritto nella Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO.

**N° 8)** I temi trattati fanno riferimento al Rapporto di Missione 2015. Pertanto si rinvia alla lettura sintetica delle risposte alle relative raccomandazioni di seguito contenute nel Rapporto sullo stato di conservazione del Sito.

**N° 9)** Il territorio lagunare e perilagunare ricompreso nel Sito Unesco "Venezia e la sua Laguna" e l'ambito territoriale di riferimento sono costituiti da un sistema complesso di elementi morfologici, geografici e storici, da sempre oggetto di grande attenzione e tutela. L'unicità dei valori che il Sito in parola "Venezia e la sua Laguna" esprime al mondo intero si esplica nella fitta rete di relazioni fra luoghi legati dal filo della storia della Repubblica Serenissima.

Tale storia rappresenta quindi la chiave di lettura del contesto del Sito i cui valori (culturali, paesaggistici, ambientali, urbani e architettonici) devono essere oggetto di una forma di tutela "di sistema", che si estende oltre i confini politico-amministrativi della Città Metropolitana fino a coprire l'intero bacino scolante della laguna. Considerata l'estensione territoriale dell'ambito della Buffer Zone e la sua complessità sotto il profilo tecnico e amministrativo, dovuta anche al numero di enti, si prevede pertanto di **sottoporre la proposta di articolazione della Buffer Zone al Centro del Patrimonio Mondiale entro il 1° febbraio 2018.**

**N° 10)** I temi trattati fanno riferimento alle "Misure Urgenti" contenute nel Rapporto di Missione 2015. Pertanto si rinvia alla lettura sintetica delle risposte contenute di seguito nel Rapporto sullo stato di conservazione del Sito.

**In conclusione,** per Il Sito "Venezia e la sua Laguna" si chiede di valutare quanto illustrato, esposto e documentato nel presente Rapporto alla luce dell'attività svolta, della programmazione in atto, degli strumenti di pianificazione e degli atti sottoscritti tra gli enti preposti alla tutela del Sito, nonché degli impegni reciprocamente assunti nel recente "Patto" tra Presidenza del Consiglio dei Ministri e Comune di Venezia.

**Tutti gli Enti coinvolti stanno lavorando di concerto al fine di rimettere la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna al centro dell'agenda nazionale ed internazionale, consapevoli dell'enorme responsabilità assunta nel tutelare l'Eccezionale valore universale del Sito "Venezia e la sua laguna" per le future generazioni del mondo intero, attraverso le azioni ordinate e coordinate descritte nel Rapporto.**

## PREMESSA

Le **Raccomandazioni contenute nella Decisione 40 COM.7B.52** adottata dal Comitato del Patrimonio Mondiale che si è svolto a Istanbul dal 10 al 20 luglio 2016, sono correlate ai contenuti del Rapporto della Missione di monitoraggio reattivo che si è tenuta nel Sito Venezia e la sua Laguna dal 13 al 18 ottobre 2015 (di seguito Rapporto di Missione 2015) ove, tra l'altro, si individuano:

- **Misure immediate** (sin dal luglio 2016)
- **Misure a breve termine** (1 dicembre 2017)
- **Misure a medio termine** (1 dicembre 2019) e
- **Misure a lungo termine.**

Si precisa che gli argomenti trattati nelle dieci Raccomandazioni coincidono per lo più con i temi del Rapporto della Missione 2015 e con le Misure ivi indicate, da attuarsi in via immediata e nel breve termine (a cui peraltro fanno espressamente rinvio la raccomandazione n. 8 e n. 10 della Decisione n. 40, COM.7B.52).

Per una migliore comprensione logica e di chiarezza espositiva, si è composto il Rapporto in quattro paragrafi:

- la **Relazione del contesto** sui fini politici e amministrativi, con cui si illustra la “visione” della Città e del percorso che l'Amministrazione comunale ha intrapreso e sta attuando dal proprio insediamento nel luglio 2015, dopo un lungo periodo commissariale. Questa relazione sottolinea che la Città e lo Stato Parte condividono un obiettivo comune in ordine al ruolo e alla centralità che Venezia assume per l'Italia e sulla necessità di rafforzare l'azione di sostegno agli elementi di eccellenza del Paese;
- la **risposta puntuale e dettagliata alle Raccomandazioni** della Decisione n. 40, COM.7B.52 dai punti 3 ai punti 10. In calce a ciascuna di esse viene riportata anche una risposta alle indicazioni contenute nelle “Misure correlate” individuate nel Rapporto di Missione 2015. **Talvolta la risposta per queste misure correlate è rappresentata da un rinvio ad altre specifiche parti del presente Rapporto;**
- le **considerazioni conclusive;**
- la **documentazione citata** nel testo e costituente parte integrante della risposta.

## RELAZIONE ILLUSTRATIVA DEL CONTESTO

La lunga serie di adempimenti stabiliti dalla Decisione 40 COM 7B.52 del Comitato del Patrimonio Mondiale adottata a Istanbul nel luglio del 2016 ha costituito una straordinaria occasione per rafforzare ulteriormente l'attività di cooperazione internamente allo Stato Parte, ai fini di una strategia coordinata per il Sito in termini di pianificazione e gestione.

Il Sito Venezia e la sua Laguna presenta caratteristiche e complessità straordinarie. Proprio in ragione della eccezionalità dei luoghi si sottolinea sin d'ora che le azioni già intraprese dallo Stato Parte richiedono necessariamente dei tempi di attuazioni per il raggiungimento degli obiettivi prefissati compatibili e congrui alla peculiarità del contesto (morfologico, ambientale, architettonico, occupazionale) in cui si dovranno svolgere.

**Un primo rilevante risultato si è raggiunto con un più diretto confronto tra le diverse amministrazioni a livello nazionale e locale coinvolte a vario titolo nella gestione del sito.**

In ottemperanza a una delle indicazioni della missione: <<*The Mission strongly recommends that the principal stakeholders, being the Ministry of Environment, the Ministry of Culture, the Port Authority and the City of Venice, reconvene around the table and resolve an adjusted scheme that includes the observations put forward in this report, as well as a strategy for all on-going and planned developments within the boundaries of the World Heritage property, taking into consideration its Outstanding Universal Value and its specific landscape and seascape settings (cfr. Mission Report, p.9)>>.*

Il Ministero per i beni e le attività culturali e del turismo (MiBACT) si è impegnato direttamente in tal senso attivando, a partire dalla Decisione di Istanbul, interlocuzioni tra i vertici politici dei più rilevanti soggetti istituzionali competenti. Insieme alla Commissione Nazionale Italiana per l'UNESCO (CNIU), il MiBACT ha poi promosso tavoli di lavoro interistituzionali per affrontare i temi principali evidenziati nella citata Decisione e nel Rapporto di Missione congiunta WHC/ICOMOS/RAMSAR dell'ottobre 2015 e per sviluppare strategie integrate, a livello nazionale e locale, in particolare in materia di turismo e infrastrutture.

Un primo incontro si è svolto a Roma il 6 dicembre 2016 alla presenza dei vertici dei più rilevanti soggetti istituzionali nazionali e locali competenti: CNIU, Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (Direttore Generale per la promozione del sistema Paese), Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Direttore generale per la protezione della natura e del mare e Direttore generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali), Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Direttore Generale per la vigilanza Autorità portuali, le Infrastrutture Portuali, il Trasporto Marittimo e per Vie d'acque interne), MiBACT (Sottosegretario di Stato, Segretario Generale, Direttore Generale del Turismo).

A questo ha fatto seguito un secondo importante incontro, svoltosi sempre a Roma presso il MiBACT il 17 gennaio 2017, alla presenza del Sindaco di Venezia con il suo staff, la Presidenza del Consiglio dei Ministri (Capo Dipartimento per le politiche di coesione), l'Agenzia per la Coesione Territoriale che è soggetto di gestione del "Patto per lo sviluppo della Città di Venezia".

Entrambi gli incontri hanno evidenziato la volontà di fornire un efficace riscontro alle tematiche evidenziate dagli organismi internazionali.

Il Rapporto di Missione 2015 redatto a seguito dei sopralluoghi e degli incontri, previsti dal programma di Missione, svolti tra il 13 e il 18 ottobre 2015 nel Sito, e posto a base delle Raccomandazioni assunte nella Decisione 40 COM.7B.52 che con tale Rapporto si riscontrano, è **contestuale e contemporaneo al cambiamento amministrativo che si è avuto a Venezia, al superamento del periodo commissariale e all'insediamento di una nuova Giunta il 2 luglio 2015. Da allora numerose scelte sono state fatte, decisioni importanti prese, azioni messe in campo. Molto c'è da fare, ma il disegno del Comune di Venezia, soggetto referente del Sito "Venezia e la sua Laguna", è già declinato in numerosi atti e documenti, patti, piani, programmi, deliberazioni di Giunta e Consiglio comunale, di cui si ritiene importante illustrare sommariamente i contenuti per comprendere lo stato attuale di tutela e di sviluppo di questa Città, chiedendo sin d'ora che di tali azioni e scelte di sviluppo si tenga adeguatamente conto nelle valutazioni di competenza.**

In particolare, la Città di Venezia ha intrapreso e sta portando avanti con decisione e convinzione un percorso che riguarda necessariamente molti temi di rilevanza e di importanza strategica per Venezia, con ricadute su tutto il Sito Patrimonio Mondiale "Venezia e la sua Laguna", alcuni dei quali oggetto anche delle attenzioni e preoccupazioni *dell'United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*.

## **Patto per lo sviluppo della Città di Venezia**

Si sottolinea, in modo particolare, il percorso politico e amministrativo avviato dal Comune di Venezia a partire da luglio 2015. Il primo atto di tale nuovo corso, certamente difficile e in salita, è rappresentato dalle **Linee Programmatiche del Sindaco**<sup>1</sup>.

In questo cammino Venezia non è sola. Il Governo e gli enti del Comitato di Pilotaggio del Sito sono uniti nell'affrontare gli impegni e le sfide conseguenti alla designazione UNESCO in termini di politiche e azioni. Gli enti del Comitato di Pilotaggio sono stati direttamente coinvolti nella redazione del presente Rapporto e hanno fornito informazioni sulle proprie attività di competenza e considerazioni su quanto emerso dal Rapporto di Missione 2015.

Uno straordinario risultato è stato ottenuto con la sottoscrizione del **"Patto per lo sviluppo della Città di Venezia"**,<sup>2</sup> firmato il 26 novembre 2016, tra il Comune di Venezia e il Governo italiano, d'ora in poi "Patto", che riconoscendo la specificità della Città e le peculiarità morfologiche di Venezia, **individua uno stanziamento di 457 milioni di euro per una lunga serie d'interventi nella Laguna e nella città di Venezia, ed evidenzia la volontà dell'attuale Amministrazione di proporre soluzioni ai problemi della navigazione in Laguna, del recupero cittadino e del turismo.**

Il Governo, sottoscrivendo tale Patto, non solo ha riconosciuto che Venezia è una città di eccezionale valore universale e va sostenuta anche economicamente, ma **ha condiviso un disegno strutturato di città, che si fonda su un'idea di progresso, di lavoro, d'innovazione, di futuro per le nuove generazioni.** L'articolazione territoriale del Comune di Venezia ha peculiarità e specificità uniche. Venezia è caratterizzata da un'economia articolata e complessa, al cui interno sono riconoscibili alcune funzioni produttive per eccellenza e di forte attrazione: tra queste in particolare la rilevanza strategica del Porto di Venezia e del connesso Polo industriale di Porto Marghera. La Città di Venezia è attenta e sensibile **al tema attuale dell'emergenza della sicurezza**, che riveste un

---

<sup>1</sup> Il documento ALLEGATO 1 è consultabile al sito: <http://www.comune.venezia.it/archivio/38027>

<sup>2</sup> Il documento ALLEGATO 2 è consultabile al sito: [http://www.governo.it/sites/governoNEW.it/files/Patto\\_Venezia\\_20161126.pdf](http://www.governo.it/sites/governoNEW.it/files/Patto_Venezia_20161126.pdf)

**interesse primario** per l'intera comunità internazionale e verso cui molte risorse ed energie vengono ogni giorno messe in campo. **Sicurezza che in un contesto di tale pregio e rilevanza storico-artistica, attiene prima alle persone e poi nella stessa misura agli edifici e al contesto architettonico, urbanistico e paesaggistico.**

Dal documento in particolare emerge la **volontà congiunta dello Stato e della Città di collaborare al raggiungimento di obiettivi d'interesse comune o funzionalmente collegati,**

**Tabella 1: Costo totale interventi e risorse per la realizzazione**

AREA TEMATICA	Costo totale (€)	Risorse FSC 2014-2020 (€)	Altre risorse (€)	
			Nazionali	Altre fonti
<i><b>Infrastrutture</b></i>				
Progettazione infrastrutture necessarie alla risoluzione del transito nel canale di San Marco e della Giudecca delle navi superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda	2.000.000	2.000.000		
Progettazione delle opere di riqualificazione urbanistica ed edilizia della Stazione di Mestre	3.000.000	3.000.000		
<i><b>Ambiente e Territorio</b></i>				
Interventi di manutenzione straordinaria (escavo dei rii), acquisizione e restauro conservativo di immobili da destinare a residenza, attività sociali, culturali, produttive artigianali; sistemazione ponti e canali (1ª tranche)	45.000.000	45.000.000		
Opere di completamento rete marginamento delle macroisole del SIN di Porto Marghera	250.000.000		72.000.000 (1) 178.000.000 (2)	
Completamento impianto trattamento acque Progetto Integrato Fusina (PIF)	13.000.000	13.000.000		
Interramento Linee elettriche di alta tensione di Terna, previste dall'AdP Vallone Moranzani	90.000.000			90.000.000 (3)
<i><b>Valorizzazione Culturale e Turismo</b></i>				
Recupero di Forte Marghera – (1ª tranche)	12.000.000	5.000.000	7.000.000 (4)	
Riqualificazione funzionale di Palazzo Ducale (1ª tranche)	8.000.000	8.000.000		
Sistemi sperimentali di gestione del turismo a Venezia (1ª tranche)	10.000.000	10.000.000		
Ricerca sulle tecnologie di conservazione e restauro	3.000.000	3.000.000		
<i><b>Rafforzamento dell'azione della P.A. e semplificazione dei procedimenti</b></i>				
Riqualificazione edifici e luoghi pubblici di rilevanza socio-economica e contrasto all'illegalità nella Terraferma di Venezia	21.000.000	21.000.000		
<b>TOTALI</b>	<b>457.000.000</b>	<b>110.000.000</b>	<b>257.000.000</b>	<b>90.000.000</b>
(1) Risorse MATTM (2) Risorse come da Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera del 21 ottobre 1998 e ss.ii. ed Accordo di Programma per la Bonifica e la Riqualificazione Ambientale del SIN di Venezia - Porto Marghera del 16 aprile 2012. (3) Terna – Accordo di programma per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale e viabilistica dell'area Venezia-Malcontenta-Marghera; Art. 6, comma 6.1 (4) Risorse MIBACT				

attraverso l'attuazione di azioni sinergiche e integrate, miranti alla realizzazione degli interventi necessari per l'infrastrutturazione del territorio, la realizzazione di nuovi investimenti industriali, la riqualificazione e reindustrializzazione delle aree produttive, la riconversione economica e funzionale dell'area industriale di Porto Marghera, e ogni azione funzionale allo sviluppo economico, produttivo e occupazionale del territorio metropolitano. In particolare è in fase di completamento con il competente Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la stesura di un nuovo Accordo di Programma per la Bonifica e la Riqualificazione Ambientale del Sito di Interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera, per semplificare la fase di recupero funzionale delle aree inquinate. Altrettanto strategico per il rilancio dell'area di Porto Marghera è il progetto di estendere l'attuale delimitazione della zona franca doganale, già presente all'interno di Porto Marghera, così come insediare nuove attività produttive attraverso la neocostituita Agenzia di Sviluppo Venezia, a partire ad esempio dai 108 ettari che saranno oggetto di trasferimento dalla società controllata del Gruppo ENI, Syndial S.p.A., al Comune di Venezia.

**L'impegno comune dello Stato italiano e della Città** è tutto volto a creare le condizioni di realizzazione di un **progetto di città viva**, in cui le persone **continuino a risiedere e le imprese a lavorare in una dimensione urbana e ambientale unica al mondo. Si è convinti che l'attenzione ai monumenti e alle opere d'arte, al paesaggio, all'ambiente, all'unicità di questa realtà, debba essere perseguita pensando in primo luogo alle persone che la abitano.**

La cifra più consistente, 250 milioni di euro, è stata stanziata per le opere di completamento della rete di marginamento delle macroisole industriali di Porto Marghera, una grandissima sfida di recupero ambientale che così può finalmente terminare, mentre sempre per un'altra opera di altissimo valore ambientale sono stati destinati 90 milioni di euro all'interramento dell'elettrodotto di Terna S.p.A. in funzione del proseguimento, così possibile, della realizzazione del Parco del Vallone Moranzani. Un'altra cifra importante, pari a 45 milioni di euro, verrà impiegata per la manutenzione straordinaria del centro storico veneziano, con l'escavo dei rii, il restauro conservativo di immobili residenziali, attività produttive o per la sistemazione di ponti, per proseguire costantemente l'attività di conservazione e migliorare la qualità della vita urbana.

**Risorse per 10 milioni di euro saranno impegnate per la realizzazione di sistemi sperimentali di gestione del turismo** a Venezia, attraverso un serrato confronto con le associazioni di rappresentanza di cittadini, le forze economiche e culturali della Città, finalizzato a definire una strategia condivisa di gestione dei flussi turistici. Tale percorso, ripreso più specificatamente nel contributo alla Raccomandazione n. 4, è stato avviato dal Consiglio Comunale con audizioni pubbliche dei diversi progetti, che sono sottoposti poi al vaglio di una commissione tecnica affinché sia elaborato un progetto complessivo dell'Amministrazione sostenibile giuridicamente e tecnicamente.

Otto milioni andranno alla riqualificazione di Palazzo Ducale, altri tre all'Università, per fare crescere e investire sul capitale umano di domani, per attrarre talenti, e per far sì che una volta terminati gli studi i giovani laureati scelgano questo territorio per vivere e lavorare. La presenza in città di due Atenei universitari (Ca' Foscari e IUAV) e di altri enti di formazione di eccellenza, rende necessario favorire la crescita di queste istituzioni e delle loro attrezzature, per garantire la loro capacità attrattiva di talenti provenienti non solo dal territorio nazionale, ma dall'Europa e dal mondo intero.

Per la progettazione d'infrastrutture necessarie alla risoluzione urgente alternativa del transito nel Bacino di San Marco e Canale della Giudecca delle grandi navi, sono stati invece stanziati due milioni di euro: **l'Amministrazione comunale si è fatta promotrice di un progetto che**

**consenta alle grandi navi il raggiungimento della Stazione Marittima (tutelando migliaia di posti di lavoro), attraverso il Canale Vittorio Emanuele (eliminando quindi completamente il passaggio dal Bacino di San Marco).**

Fondi saranno però investiti anche sulla Terraferma Veneziana: 21 milioni di euro andranno alla riqualificazione di edifici e luoghi pubblici di rilevanza socio - economica e contrasto all'illegalità, mentre 3 milioni alla riqualificazione urbanistica ed edilizia della stazione di Mestre. L'obiettivo è **aumentare il livello di sicurezza garantendo una migliore qualità della vita dei cittadini.**

**Il trasferimento delle competenze dell'ex Magistrato alle Acque (ora il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia) alla Città Metropolitana di Venezia,** viene qualificata nel Patto come un'azione per la semplificazione dei procedimenti. Con legge 11 agosto 2014 n. 114, all'art. 18 comma 3, è stata disposta la soppressione del Magistrato alle Acque per le province venete e il passaggio delle sue funzioni e competenze al Provveditorato interregionale per le opere pubbliche, prevedendo che "con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, da adottare entro il 31 marzo 2015 su proposta del Ministro per gli affari regionali e le autonomie, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, previa intesa in sede di conferenza unificata, di cui all'art. 8 del D. Lgs. 28 agosto 1997 n. 281 e ss.mm., sono individuate le funzioni già esercitate dal citato Magistrato alle Acque da trasferire alla Città Metropolitana di Venezia, in materia di salvaguardia e di risanamento della Città di Venezia e dell'ambiente lagunare, di polizia lagunare e di organizzazione della vigilanza lagunare, nonché di tutela dall'inquinamento delle acque. Con il medesimo decreto sono individuate, altresì, le risorse umane, finanziarie e strumentali da assegnare alla stessa città metropolitana in relazione alle funzioni trasferite". Il trasferimento di competenze e di risorse necessiterà di un'analisi preliminare della situazione di fatto delle medesime risorse e di interventi di riorganizzazione e ristrutturazione delle risorse strumentali e umane, per i quali si stima un fabbisogno economico ulteriore rispetto alle risorse di cui è prevista l'assegnazione in base al Decreto Legislativo sopra citato".

Decisiva, anche per l'utilizzo delle risorse assegnate con la Legge di Stabilità 2016, pari a 5 milioni di euro per il 2016 e di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2017 al 2022, è la **convocazione del Comitato, alla presenza del Capo del Governo.**

Con il trasferimento di poteri e di adeguate risorse, si potranno così mettere in atto tutte le azioni di **miglioramento della navigazione in laguna**, a cominciare dal piano di illuminazione dei canali e manutenzione delle "bricole", ora di competenza del Provveditorato e più volte sollecitato dalla stessa Amministrazione e dalla Prefettura. In particolare le bricole di legno che delimitano i canali sono attaccate dalle teredini, molluschi marini che vivono in acqua salmastra e che si nutrono proprio di legno. La loro opera accelera l'usura già derivante dalla variazione del livello dell'acqua, con la conseguenza che tali "bricole" si spezzino e diventino "coccodrilli" vaganti per la laguna, diventando estremamente pericolose per la navigazione, specie delle imbarcazioni più piccole.

## Le azioni avviate per lo sviluppo della Città e del Sito

Venezia, “capolavoro del genio creativo dell’uomo” (il primo dei criteri d’iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale), deve essere una città dove l’intelligenza continua a essere feconda e non tesa unicamente alla conservazione della sua immagine e della sua storia. Senza il continuo e incessante sviluppo e la continua ricerca, senza la fantasia e l’originalità dell’uomo che nei secoli l’ha plasmata, Venezia non sarebbe mai sorta. La cultura è vita, che genera altra vita, non che contempla se stessa.

È dunque dalla qualità della vita, dall’identità, dalle tradizioni, dal decoro urbano, dalla ricerca, dall’Università, dalle nuove risorse presenti quali il turismo sostenibile, ma anche dalle marginalità, dalle situazioni di degrado, dal bisogno di sicurezza, che Venezia è ripartita nel giugno del 2015 insieme ai suoi abitanti che con la scelta elettorale hanno espresso una volontà che costituisce un segnale di grande discontinuità e rottura verso il passato nel governo della città.

## La tutela delle tradizioni

È significativo il fatto che tra i primi atti dell’Amministrazione appena insediata vi sia stato il rifinanziamento delle Regate: da aprile a settembre a Venezia e nella sua Laguna **si sono svolte più di 120 regate**, oltre alla famosa **Regata Storica** che ha luogo la prima domenica di settembre, nel caratteristico stile detto “voga alla veneta”. L’impegno dell’Amministrazione comunale, delle associazioni e dei campioni del remo intende rinnovare l’antica usanza, nella consapevolezza dei valori non solo sportivi connessi alle regate: una disciplina, che accanto al valore etico comune a tutti gli sport, è anche veicolo di conoscenza e rispetto dell’ambiente lagunare e riscoperta della cultura marinara della città. I valori universali dello sport diventano così i valori propri della città.

La pesca e l’agricoltura sono risorse tipiche della Laguna veneziana che meritano attenzione, così come altre attività produttive tradizionali, quali la lavorazione del vetro a Murano, del merletto di Burano e di Pellestrina, prodotti artigianali che caratterizzano il sistema economico di tutto l’ambito lagunare e possono ancora rappresentare una voce fondamentale del bilancio economico della città, poiché contribuiscono a favorire la residenzialità nel territorio insulare.

Per quanto riguarda la tutela delle attività di artigianato tradizionale, si ricorda l’art. 52 del Codice dei Beni Culturali che consente di individuare «i locali, a chiunque appartenenti, nei quali si svolgono attività di artigianato tradizionale e altre attività commerciali tradizionali, riconosciute quali espressioni dell’identità culturale collettiva ai sensi delle convenzioni Unesco di cui all’articolo 7-bis, al fine di assicurarne apposite forme di promozione e salvaguardia». **È in particolare la Soprintendenza a stabilire quali luoghi e attività da tutelare** per ciò che riguarda la costruzione di gondole e barche tradizionali. Squeri e squerarioli veneziani sono quindi un patrimonio da tutelare con il vincolo del Ministero dei Beni Culturali. Molteplici infine sono le attività tradizionali veneziane legate alla riparazione e sostituzione compatibile delle componenti dell’edilizia storica (serramenti, fondazioni, intonaci). A tale proposito si vedano i contributi sviluppati dalla Soprintendenza nell’ambito dei progetti del Piano di Gestione del Sito.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> [http://www.veniceandlagoon.net/web/progetti\\_in\\_corso/progetti\\_piano\\_di\\_gestione/quaderni-per-la-tutela](http://www.veniceandlagoon.net/web/progetti_in_corso/progetti_piano_di_gestione/quaderni-per-la-tutela)

Si è colta l'occasione mondiale del Carnevale quale vetrina delle eccellenze produttive tipicamente veneziane. Il tema scelto per il 2016 è stato **"Creatum"** come idea della ripartenza, come una **rinascita delle antiche origini di Venezia**. I nomi delle calli e dei campi della città come "Calle del forno", "Ruga dei Oresi", "Campiello del Remer", "Fondamenta dei vetrai", "Calle dei Fuseri" o la " Frezzaria" sono un inno alle arti dei mestieri, e hanno avuto la massima espressione nell'allestimento di Piazza San Marco. Come in un villaggio delle meraviglie, realizzato dalle scenografie del Teatro La Fenice, gli artigiani e le loro eccellenze ci racconteranno la storia unica di Venezia. Un esempio concreto di sostegno e valorizzazione della laboriosità e produttività "made in Venice".

## **L'offerta culturale**

I musei veneziani, i teatri, le biblioteche, le scuole grandi, le istituzioni, sono custodi di ricchezze culturali che la città ha il dovere di tramandare alle generazioni future e allo stesso tempo di far conoscere attraverso iniziative di divulgazione della cultura che vada incontro ai cittadini, ancora più viva perché a disposizione di tutti. A questo proposito, la nuova direzione della **Fondazione Musei Civici Veneziani (MuVE)** ha impostato una campagna di comunicazione specifica per ciascuno degli 11 musei del sistema, valorizzando non solo Palazzo Ducale, ma Ca' Pesaro e il Museo del Vetro di Murano, che hanno così registrato un aumento dei visitatori in doppia cifra. Per facilitare la fruizione dei residenti e dei cittadini della città metropolitana sono state aumentate le giornate ad ingresso gratuito ed estesi gli orari di apertura, ovvero fino alle 23 nei weekend. **La crescita complessiva dell'8,1% rispetto al 2015, ottenuta grazie all'efficientamento della struttura organizzativa, sarà supportata per il 2017 da ulteriori azioni** per rendere i musei sempre più aperti anche a un pubblico giovanile, dall'adozione del wifi a spazi come il baby-pit stop, realizzati con UNICEF per venire incontro anche a chi ha bambini piccoli e vuole portarli con sé, oltre alla promozione specifica di musei straordinari e diversi come Palazzo Fortuny e la Casa Goldoni.

L'Amministrazione ha offerto il massimo sostegno a due importanti iniziative culturali che testimoniano la vocazione di "città di pace" e di luogo per il dialogo interreligioso. Nel 2016 ha compiuto **500 anni il Ghetto di Venezia**, sorto a seguito del decreto dogale del 29 marzo 1516. Il quartiere, che ha fatto entrare la parola Ghetto nel vocabolario di molte lingue come sinonimo di segregazione e discriminazione, ha raccontato al mondo intero il contributo culturale ed artistico che la comunità ebraica veneziana, interagendo con la società circostante, ha saputo fornire. Le iniziative programmate sono state accomunate dalla volontà di lanciare messaggi destinati a lasciare un'impronta duratura a Venezia e a segnare i rapporti internazionali della città negli anni a venire. Altrettanto importante è la scelta, per il 2017, di Venezia quale, unica in Italia, **"Città della Riforma"**, per ricordare i 500 anni dalla pubblicazione delle tesi di Martin Lutero sulla cattedrale di Wittenberg.

## La manutenzione della Città

Venezia, città unica al mondo, ha **costi di manutenzione e di servizi pubblici superiori a qualsiasi altra**, correlati alla natura insulare del territorio e pertanto al fattore acqua. Questi costi, che ammontano a **41 milioni di euro annui**, al momento implicano uno sforzo economico che coinvolge solo le tasche dei cittadini veneziani. Il dato è emerso **dall'analisi svolta dal Centro Studi Sintesi**.<sup>4</sup>

Sul punto va inoltre evidenziato che le esigenze comuni di finanza pubblica hanno determinato delle consistenti diminuzioni di stanziamento di fondi a titolo di Legge Speciale (meno 1.250 milioni di euro in dieci anni avvenuto in coincidenza con la realizzazione delle opere previste dal MoSE), con una diminuzioni di 74 milioni di euro, tra il 2010 e il 2015.



### **RIEPILOGO DEGLI EXTRA-COSTI**

- ❑ **Igiene urbana 30 mln €**
- ❑ **Cimiteri comunali 2 mln €**
- ❑ **Depuratori 0,6 mln €**
- ❑ **Verde pubblico 0,6 mln €**
- ❑ **Maree 1,2 mln €**
- ❑ **Illuminazione pubblica 1 mln €**
- ❑ **Ristorazione scolastica 0,3 mln €**
- ❑ **Trasporto disabili 1,2 mln €**
- ❑ **Manutenzione ordinaria 4,1 mln €**

**Totale maggiori costi Centro Storico**

**41 milioni €**

Venezia invece ha bisogno di una continua manutenzione, ordinaria e straordinaria, che prescinde dai benefici che deriveranno dal completamento delle opere di difesa a mare. Si auspica che con il Patto per lo sviluppo di Venezia si sia aperta una strada nuova e che si possa in concreto iniziare a programmare e a gestire i bisogni della città non solo con le intenzioni ma soprattutto con le azioni che necessitano sempre per essere attuate di disponibilità di risorse economiche.

<sup>4</sup> Analisi Centro Studio, ALLEGATO 3

La salvaguardia di Venezia e la sua Laguna, Sito patrimonio Mondiale, non dipende solo dalla realizzazione di infrastrutture ma anche, così come indicato dall'impianto normativo della legge speciale vigente, dalla "rivitalizzazione" della città.

Per garantire la tutela di Venezia, in particolare, è necessario **mantenere elevato e costante il livello di servizi pubblici nel Centro Storico (per contrastare lo spopolamento), provvedere alla manutenzione dei canali, delle rive, degli immobili pubblici e privati**. Venezia ha **bisogno di finanziamenti e risorse certe** con cui poter programmare e pianificare gli interventi necessari.

## **Il Piano Strategico metropolitano**

L'Amministrazione comunale da subito ha avviato una collaborazione con la Città Metropolitana di Venezia per la redazione di **un Piano strategico di crescita e sviluppo**, per creare le basi attraverso cui avviare una prospettiva di rilancio per la città che si fondi sul lavoro e sull'occupazione.<sup>5</sup>

## **La riorganizzazione amministrativa**

Si è iniziato dall'interno, attraverso una radicale **revisione della struttura organizzativa del Comune e del sistema complessivo del Gruppo Città di Venezia** costituito dall'insieme delle società partecipate (2.930 dipendenti diretti del Comune e circa 7.000 dipendenti nelle società partecipate).<sup>6</sup> La riorganizzazione dell'apparato gestionale dell'ente, conseguita attraverso la revisione delle competenze e delle funzioni delle Direzioni unitamente alla rotazione dei dirigenti, **ha avuto un effetto diretto e immediato** nella gestione della città e dei suoi servizi.

Si è provveduto ad approvare e ad adottare, in adempimento di norme di legge, un **Piano Anticorruzione**<sup>7</sup> che ha come obiettivo principale quello di assicurare una più efficace attività di prevenzione e di contrasto della corruzione e dell'illegalità, mediante la predisposizione di un sistema organico di azioni e misure specificamente concepite a presidio del rischio corruttivo, nonché a tutela della trasparenza e dell'integrità all'interno struttura amministrativa ed organizzativa. L'operato dell'Amministrazione è stato premiato nel corso di SMAU di Padova, evento di riferimento nei settori dell'innovazione e del digitale, che ha riconosciuto l'eccezionalità di quattro progetti: **Valori e buone pratiche per combattere la corruzione** (con il sistema cosiddetto dei 'tavoli senza tavolo', che prevede incontri in cui circa 300 dipendenti dell'Amministrazione, possono confrontarsi ed esprimere le loro opinioni sul fenomeno corruttivo); **Whistleblowing** (sempre sul tema della lotta alla corruzione, una soluzione "informatica" in grado di tutelare nel miglior modo possibile il dipendente, mettendolo nella condizione di poter segnalare eventuali fenomeni corruttivi, senza temere ritorsioni o discriminazioni); **Rimborsi per viaggi e missioni degli amministratori del Comune di Venezia** (un portale pubblico segnala in tempo reale le spese

---

<sup>5</sup> Le fasi di redazione del Piano Strategico sono pubblicate all'indirizzo <http://www.cittametropolitana.ve.it/pianostrategico>

<sup>6</sup> Deliberazione di Giunta comunale n. 187/2016, ALLEGATO 4, scaricabile all'indirizzo <https://portale.comune.venezia.it/trasparenza>

<sup>7</sup> Piano Anticorruzione ALLEGATO 5 scaricabile all'indirizzo <http://www.comune.venezia.it/archivio/70660>

sostenute e sul sito istituzionale viene pubblicato un prospetto analitico, costantemente aggiornato, nel quale compaiono gli importi annuali rimborsati per ognuno); **Openbilancio** (un documento “a portata di cittadino” che vuole rendere maggiormente comprensibili e fruibili i dati del bilancio del Comune di Venezia).

Per la prima volta il Comune di Venezia ha messo in atto una grande “**operazione verità**” in termini di contabilità economica e finanziaria, redigendo il **Bilancio Consolidato con le società del Gruppo. Operazione questa che ha evidenziato all’inizio del mandato un indebitamento pari a 799.436.942 euro (dato al 31.12.2014), ma che già al 31 dicembre 2015 è sceso a 770.658.387 euro. La riduzione di quasi 30 milioni di euro di debito è un dato concreto dei benefici in termini di risultato economico dell’azione amministrativa avviata.**<sup>8</sup>

## **La sicurezza come priorità**

Da subito si è investito nella **sicurezza della comunità attraverso operazioni di collaborazione con le Forze dell’ordine volte alla lotta all’abusivismo, alla contraffazione, all’illegalità**, come esposto dal Sindaco durante la conferenza stampa tenutasi a ottobre 2015 presso la Prefettura di Venezia.<sup>9</sup>

In particolare il Ministero degli Interni ha rafforzato la presenza degli equipaggi delle Forze dell’Ordine (Polizia, Carabinieri, Guardia di Finanza, Polfer) con l’aumento del numero dei militari coinvolti nel **progetto “Strade Sicure”**, coinvolgendo oltre 100 unità operative, perché, come riconosciuto dallo stesso Ministero, “Venezia ha una sua identità morfologica che necessita di un piano di sicurezza specifica come un abito sartoriale”

Nella convinzione che la sicurezza, sia una condizione indispensabile allo sviluppo economico e alla tutela dei cittadini e della collettività, **si è operato per creare un maggiore coordinamento tra le forze di polizia, per sostenere una proposta di legge che dia maggiori poteri ai sindaci in materia di decoro, lotta all’abusivismo commerciale e turistico. Superati i vincoli posti fino al 2016 dallo sfioramento del Patto di Stabilità, l’Amministrazione ha confermato per il 2017 l’intenzione di potenziare l’organico della Polizia locale, attraverso un bando per almeno 70 nuove unità.**

Ritenendo necessario offrire esempi positivi che possano ridare fiducia ai cittadini, aiutando concretamente a ricostruire il senso di comunità, l’Amministrazione comunale ha lavorato in sinergia con tutte le forze dell’ordine, ha potenziato il **controllo telematico del territorio attraverso telecamere e sensori nei luoghi nei luoghi più sensibili della città, ha affiancato i vigili urbani con cani antidroga per presidiare parchi e aree degradate, ha sostenuto e promosso il controllo di vicinato**: un coordinamento tra Amministrazione, Forze dell’ordine e cittadini, che, in forma propositiva e gratuita, prestano attenzione ai propri vicini, creando una rete di solidarietà e partecipazione con l’intento di dare sicurezza e benessere alle persone puntando sulla solidarietà.

La collaborazione tra uffici comunali, Polizia Municipale e Guardia di Finanza di Venezia<sup>10</sup>, ha portato nel maggio scorso al successo **dell’operazione “Venice Journey”, volta a controllare il**

---

<sup>8</sup> Deliberazione di Consiglio comunale n. 72/2016 di approvazione del bilancio consolidato anno 2015, ALLEGATO 6, scaricabile all’indirizzo <http://www.comune.venezia.it/archivio/34179>

<sup>9</sup> Intervento del Sindaco alla conferenza stampa scaricabile all’indirizzo <http://www.comune.venezia.it/archivio/85762>

<sup>10</sup> <http://www.gdf.gov.it/stampa/ultime-notizie/anno-2016/maggio/operazione-venice-journey-appartamenti-e-b-b-locati-in-nero>

**settore extra-alberghiero e della ricettività turistica.** Attraverso l'utilizzo di un programma creato dalla Guardia di Finanza, denominato "Domus Network", i dati in possesso dell'Amministrazione comunale sono stati incrociati con i dati internet delle varie offerte sul mercato per rintracciare potenziali evasori di imposte dirette, Iva e tributi locali come l'imposta di soggiorno. L'operazione ha portato all'evidenza di circa 1300 offerte abusive su 4000 disponibili e sono stati accertati redditi non dichiarati per 3 milioni di euro, oltre a un mancato pagamento dell'imposta di soggiorno per almeno 120 mila euro.

L'attenzione dell'Amministrazione per gli operatori di pubblica sicurezza è confermata anche dalla richiesta di finanziamento per la **realizzazione del 2° Lotto della Cittadella della Giustizia**, nella parte rimanente del complesso dell'ex Manifattura Tabacchi, attualmente in stato di abbandono e di degrado, per consentire **il totale trasferimento del Tribunale civile di Venezia** dall'area centrale di Rialto. Si inserisce all'interno di un più ampio intervento di ristrutturazione edilizia, articolato in più fasi, finalizzato alla localizzazione unitaria degli Uffici Giudiziari in conseguenza della chiusura e dell'accorpamento delle sedi giudiziarie distaccate nel territorio regionale. L'ambito territoriale interessato è quello situato sull'isola di Piazzale Roma e una parte dell'insula di Santa Maria Maggiore, e permetterà altresì una riqualificazione e rifunzionalizzazione dell'area. Il costo complessivo dell'intervento è di a € 17.173.070 di cui € 4.637.000,00 provenienti da cofinanziatori privati (pari al 27% dell'importo complessivo) e € 12.536.070,00 di finanziamento richiesto a valere sul bando. Il Governo si è impegnato, per gli anni a venire, di finanziare tale intervento.

## **Il recupero delle periferie urbane**

Connessa al tema della sicurezza ma anche al tema generale dell'autenticità e integrità dei contesti urbani tanto richiamato nel Rapporto di Missione 2015, è **la riqualificazione delle parti più degradate e isolate della città, delle aree periferiche, degli spazi interstiziali ad oggi non progettati, dismessi o abbandonati.** La convinzione è che grazie alla riqualificazione urbanistica ed ambientale, alla rigenerazione di Porto Marghera (un'area di 2.200 ettari, per anni cuore produttivo del nostro territorio, adesso lasciata al degrado), alla rivitalizzazione del tessuto socio-economico, alla valorizzazione delle periferie, in particolare quelle industriali, si possa far crescere, espandere, riqualificare i grandi centri urbani, in una prospettiva di sviluppo economico, garantendo la sostenibilità, governando disuguaglianza e cambiamenti climatici.

All'interno del c.d. "**Bando Periferie**"<sup>11</sup>, 1,5 milioni di Euro sono destinati alla manutenzione, riuso e rifunzionalizzazione dei Forti in Comune di Venezia con miglioramento della sicurezza territoriale (Progetto di fattibilità tecnica ed economica Comune di Venezia, deliberazione di Giunta comunale n. 243 del 25/08/2016). Tale iniziativa è in linea con gli obiettivi di recupero e fruibilità nel tempo da parte del pubblico dei forti veneziani.

---

<sup>11</sup> <http://live.comune.venezia.it/article/bando-periferie-inviato-al-governo-le-proposte-della-citt%C3%A0-metropolitana-di-venezias-e-del>

## Il Programma Operativo Nazionale Città Metropolitana

Alcuni di questi interventi saranno finanziati dal **PON Metro (Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020)**,<sup>12</sup> dedicato proprio allo sviluppo urbano sostenibile, che in linea con le strategie dell'Agenda urbana europea e con gli obiettivi di Europa 2020, affronta le principali sfide territoriali e organizzative che interessano i contesti metropolitani. Per Venezia la dotazione prevista è di oltre 40 milioni di euro, così suddivisi:

Asse	Titolo Asse	N. progetti	Risorse assegnate
Asse 1	Agenda Digitale Metropolitana	12	6.425.686,80
Asse 2	Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana	7	10.000.000,00
Asse 3	Servizi per l'inclusione sociale	14	9.830.384,57
Asse 4	Infrastrutture per l'inclusione sociale	5	10.463.928,63
Asse 5	Assistenza tecnica	2	1.050.000,00
<b>Riserva massima</b>			2.448.000,00
<b>Totale</b>			40.218.000,00

## La salvaguardia idraulica

In tema di **riorganizzazione della rete idraulica del bacino scolante**, in particolare del canale Lusore, si è sottoscritto un Accordo di Programma a novembre 2015 per "il completamento del corridoio ecologico tra area agricola e l'area industriale di Malcontenta-Marghera (dove è presente una popolazione a rischio di 886 mila persone che nel 2010 hanno subito una pesante alluvione per l'esonazione del Lusore con le acque di pioggia provenienti da Malcontenta), opere per la messa in sicurezza, la razionalizzazione urbanistica e il completamento del risanamento igienico. Un progetto da 67,5 milioni finanziato dallo Stato con 61,8 milioni di euro, con cantieri che andranno avanti fino al 2022".

Altrettanto importanti sono stati gli interventi per la salvaguardia idraulica delle isole, in particolare di Pellestrina e Sant'Erasmus,<sup>13</sup> dove grazie ad un'apposita delibera, sono state reperite le risorse per la gestione e la manutenzione ordinaria delle chiaviche dell'isola.

Particolarmente sentite dalla cittadinanza sono state le iniziative volte a ricordare **il 50imo anniversario dell'alluvione del 4 novembre 2016**. Un ricco calendario di attività, mostre, convegni, non solo per raccontare la cronaca, ma anche per spiegare come la città reagì unita e compatta a quell'evento devastante, ricostruendo, restaurando, interrogandosi su come poter proteggere Venezia e garantirle un futuro di sopravvivenza. Il Comitato scientifico presieduto dal Sindaco e composto dai rappresentanti degli Enti e delle Istituzioni più rappresentative della città: la Biennale di Venezia, le Università Ca' Foscari e IUAV, le Soprintendenze alle Belle arti, il Teatro la Fenice, la Fondazione Musei Civici veneziani, la Biblioteca Nazionale Marciana e Querini Stampalia, la Rai, il Fai, Italia Nostra, il Patriarcato di Venezia, l'Archivio di Stato, l'Ateneo Veneto, l'Unesco, il CNR, il

<sup>12</sup> <http://www.comune.venezia.it/ponmetrovenezia>

<sup>13</sup> Delibera 315/2016 reperibile all'indirizzo <https://portale.comune.venezia.it/delibere-di-giunta>

Consorzio Venezia Nuova, Provveditorato Interregionale OO.PP, l'associazione "Piazza San Marco" e We are here Venice, ha coordinato in un unico calendario tutte le attività, tra le quali va ricordata l'Opera prima "Aquagranda" alla Fenice<sup>14</sup>.

## **Il Documento del Sindaco**

Atto fondamentale di questo nuovo iter politico amministrativo è rappresentato dal **Documento del Sindaco**,<sup>15</sup> presentato in Consiglio Comunale e previsto dalla legge regionale Veneto "Norme per il governo del Territorio e in materia di Paesaggio" n. 11/2004, con cui vengono fissate le mete e gli obiettivi della pianificazione, attraverso la definizione di linee guida che saranno rese operative con la redazione del Piano degli interventi, detto anche Piano del Sindaco.

Lungi dall'essere un mero adempimento alle previsioni normative, questo Documento contiene l'**idea urbana di Città**, della sua vocazione, della sua valorizzazione e del suo sviluppo, nonché di tutti gli elementi necessari per la redazione del Piano degli interventi. Un documento che propone obiettivi chiari e concreti per aprire il dibattito e la partecipazione con i cittadini, con le categorie economiche e con i portatori d'interesse nella convinzione che ogni "idea di città" debba necessariamente coinvolgere tutta la cittadinanza. Un documento in cui complessivamente si tutela e si persegue proprio "la qualità di città vivente" (Criterio III).

Nel contesto della competizione tra aree metropolitane a livello globale, l'obiettivo principale è di collocare Venezia, città metropolitana e capoluogo del Veneto, nello scenario delle maggiori città europee e mondiali. Il punto di forza di questa sfida è proprio l'*unicum* veneziano, un territorio variegato con grandi potenzialità di crescita. A settembre 2015, in occasione della Regata Storica, il Comune di Venezia ha organizzato il **primo Forum internazionale "Mille città, milioni di cittadini: un progetto per il nostro futuro"**. Una decina di sindaci di città europee e mediterranee hanno avuto così la possibilità di confrontarsi sugli argomenti strategici che coinvolgono i cittadini, partendo dalla consapevolezza che gli stati possono emanare norme e ordinanze, obbligare all'ubbidienza e all'osservanza delle leggi, ma è nelle città che si vive la polis nella sua più nobile accezione.

## **L'Agenzia dello Sviluppo**

**Tutte le idee di sviluppo della città** diventano allora temi progettuali che, raccolti e inseriti in un disegno generale, **andranno a comporre il "Catalogo degli investimenti a Venezia" sui quali si concentrerà l'attività dell'Agenzia di Sviluppo**.<sup>16</sup> Un nuovo soggetto che ha il mandato di interfacciarsi con i possibili investitori nazionali e internazionali, al fine di valorizzare tutte le iniziative mobiliari e immobiliari nel Comune di Venezia.

Contemporaneamente a questo importante lavoro di pianificazione e progettazione si è lavorato sulla **manutenzione urbana a interventi mirati sulle opere pubbliche**, che da anni non

---

<sup>14</sup> Elenco completo delle attività reperibile all'indirizzo <http://events.venezianaunica.it/it/content/aqua-granda-1966-2016>

<sup>15</sup> Il documento ALLEGATO 7 è reperibile all'indirizzo <http://www.comune.venezia.it/archivio/91197>

<sup>16</sup> Delibera n.4/2016 reperibile all'indirizzo <https://portale.comune.venezia.it/delibere-di-consiglio>

venivano eseguiti nel centro storico veneziano a causa degli insufficienti finanziamenti della Legge Speciale. Sono stati effettuati centinaia di interventi su pontili, paline di ormeggio, ponti, in legno e in pietra, fondamenta, danneggiati dalla salsedine e dagli agenti atmosferici. Si è proceduto **all'escavo dei rii e dei canali "in umido"** per ripulirli dai fanghi, salvaguardare la Laguna e il patrimonio architettonico della città di Venezia, a beneficio dei residenti e dei visitatori.<sup>17</sup>

## **Gli interventi in aree pubbliche e a favore della residenza**

Il **Piano degli investimenti delle opere pubbliche e degli interventi di manutenzione per la città di Venezia** ha visto un impegno programmatico, nel 2016, di **risorse per oltre 154 milioni di euro** destinati, tra l'altro, ad interventi sulla viabilità, sulla manutenzione di opere pubbliche, strade a Venezia, Lido, Murano, Burano-Mazzorbo e Pellestrina. Mentre alla fine del 2016 sono stati stanziati fondi per lavori per un importo complessivo di spesa di oltre 12 milioni. Un investimento ampio e diffuso per provvedere **ad interventi generali di manutenzione e lavori puntuali** di miglioramento del territorio, dalle isole della Laguna, come Pellestrina, al centro storico, a Mestre, Marghera. Alcune delibere approvano progetti definitivi, mentre altre programmano gli interventi che verranno sviluppati nel corso del 2017: manutenzioni di scuole, edifici pubblici, musei, cimiteri, strade, impianti sportivi. Un complesso pacchetto d'interventi che saranno finanziati in alcuni casi con fondi del PON Metro, in altri grazie ad alienazioni immobiliari, in altri ancora con fondi della Legge Speciale oppure con proventi derivanti da sanzioni del Codice della Strada o da oneri di urbanizzazione. Un risultato da cui emerge **in modo evidente la priorità dell'Amministrazione di provvedere con tutte le risorse disponibili al restauro, alla manutenzione, alla conservazione dell'arredo urbano e delle opere pubbliche.**

Tra i progetti portati a termine va ricordato **il recupero esterno dell'area di fronte all'ex Casinò al Lido di Venezia, con la copertura del cosiddetto "buco della vergogna"**, il primo passo di un progetto di rilancio dell'isola che l'Amministrazione locale sta intraprendendo attraverso l'offerta di servizi di qualità e lo stretto rapporto con istituzioni culturali d'eccellenza quali la Biennale di Venezia. L'impegno sull'isola è proseguito con l'ultimazione dei lavori del Gran Viale, principale porta di accesso ed è stato confermato ad agosto 2016 con l'inserimento dei lavori di completamento del Palazzo ex Casinò del Lido all'interno del c.d. **"Bando Periferie"**<sup>18</sup>.

Attraverso una **politica di sussidiarietà orizzontale coinvolgente illuminati imprenditori veneti**, grazie agli incentivi dell'Art Bonus, si è ultimato il restauro del **Ponte di Rialto** in anticipo sulla scadenza dei lavori e con un risparmio rispetto alla spesa preventivata; si sono avviati i procedimenti per il restauro **del Ponte dell'Accademia**, unico ponte di legno che unisce il Canal Grande, utilizzato da otto milioni di passaggi l'anno; per il restauro del **balcone di Palazzo Ducale e della statua del Todaro**, tra i monumenti più rappresentativi dell'area Marciana. Questi monumenti sono simboli, che uniscono pubblico e privato, il loro restauro rappresenta l'impegno concreto di cittadini e imprese private per difendere e promuovere il patrimonio artistico e culturale di

---

<sup>17</sup> <http://www.insula.it/>

<sup>18</sup> Presentazione reperibile al link: <http://live.comune.venezia.it/it/article/bando-periferie-inviato-al-governo-le-proposte-della-citt%C3%A0-metropolitana-di-venezias-e-del>

Venezia: non solo il segno di una sensibilità verso il bene comune, ma anche un gesto di lungimiranza imprenditoriale e di generosità, per una nuova rinascita della città.<sup>19</sup>

In tempi record è stato **anche realizzato il nuovo ponte a San Giobbe, che congiunge il polo di Ca' Foscari dedicato alla Facoltà di Economia con l'area della stazione ferroviaria**. Un'opera completamente accessibile, che l'Amministrazione ha voluto intitolare alla memoria di Valeria Solesin, simbolo di tutti i giovani che hanno creduto nel lavoro e che hanno dovuto cercare altrove le opportunità per costruirsi un futuro. Il manufatto unisce concretamente Venezia alla realtà universitaria e giovanile, cui Valeria era particolarmente vicina, e nello stesso tempo lega simbolicamente la città al resto del mondo. Per le generazioni future questo ponte resterà a **perenne ricordo di una ragazza che ha saputo impegnarsi con passione per costruire il suo futuro** e per mettere le sue competenze a disposizione degli altri. Sarà **testimonianza anche dei valori della sicurezza e della difesa, dell'integrazione tra culture e perenne condanna agli atti di terrorismo e barbara violenza**.

Un'importante **azione di riordino è stata avviata d'intesa con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna** e con la Regione, ai sensi dell'art. 52 del D.Lgs. 42/2004 "*Codice dei beni culturali e del paesaggio*", **sui temi dell'occupazione di suolo pubblico e della diversificazione dell'offerta merceologica**, come previsto dall'art. 52 del d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, ai fini di addivenire a un riordino complessivo del suolo pubblico.<sup>20</sup>

Fin dal 2004, con l'introduzione del Codice dei Beni culturali e del paesaggio (e sulla base di note della Soprintendenza fatte proprie anche dalla Commissione di Salvaguardia) l'Amministrazione comunale ha intrapreso un **percorso pianificatorio mirante all'approvazione di criteri regolamentari atti a definire la concedibilità di spazi ed aree pubbliche** ed in particolare aveva approvato i criteri attuativi e le priorità per l'assegnazione delle occupazioni di suolo pubblico nelle aree soggette ai criteri localizzativi per le concessioni d'uso suolo pubblico (c.d. "Pianini").

Anche a seguito delle osservazioni della Missione, **l'attuale Amministrazione comunale ha definito e portato a compimento un percorso di complessivo e generale riordino delle occupazioni di suolo pubblico della Città antica, in accordo con la locale Soprintendenza e coinvolgendo tutte le associazioni di categoria delle attività economiche**.

Merita un richiamo anche lo sforzo fatto dal Comune di Venezia per raggiungere **l'obiettivo di riordino e sistemazione delle spiagge del Lido di Venezia, attraverso un puntuale censimento degli stabilimenti balneari finalizzato alla verifica della legittimità edilizio-urbanistica**: questo lavoro, svolto in collaborazione con altri enti pubblici e forze dell'ordine, ha certamente contribuito all'assegnazione dell'ambito vessillo, la "**Bandiera Blu**<sup>21</sup>", a testimonianza e riconoscimento a livello internazionale delle qualità legate allo straordinario territorio degli arenili di Venezia. Il Lido, e più in generale tutte le isole, è l'ambito ideale per sviluppare il progetto "**Green & Healty**": un turismo responsabile, qualificato, attento al territorio, ad alto valore aggiunto, che fa del benessere, del wellness e del *remise en forme*, inteso anche nell'accezione sanitaria, il proprio obiettivo.

---

<sup>19</sup> Al seguente indirizzo sono consultabili i documenti relativi agli interventi sulle opere pubbliche <http://www.comune.venezia.it/content/bilancio-previsione-2016-0>

<sup>20</sup> L'articolo 52 co. 1 del d.lgs 22 gennaio 2004, n. 42, recante "Esercizio del commercio in aree di valore culturale e nei locali storici tradizionali" prevede che "*i comuni, sentito il soprintendente, individuano le aree pubbliche aventi valore archeologico, storico, artistico e paesaggistico nelle quali vietare o sottoporre a condizioni particolari l'esercizio del commercio*". L'articolo 52 co. 1 ter del medesimo d. lgs prevede "*al fine di assicurare il decoro dei complessi monumentali e degli altri immobili del demanio culturale interessati da flussi turistici particolarmente rilevanti*", l'adozione da parte delle amministrazioni comunali, d'intesa con Regioni e Soprintendenze ABAP, di "apposite determinazioni volte a vietare gli usi da ritenere non compatibili con le specifiche esigenze di tutela e di valorizzazione".

<sup>21</sup> Presentazione reperibile al link <https://www.comune.venezia.it/archivio/82889>

Nel processo di **riorganizzazione, riordino, riassegnazione delle emergenze abitative** sono poi stati stanziati milioni di euro per manutenzione straordinaria e diffusa di alloggi comunali, che consentiranno un importante recupero di patrimonio residenziale pubblico. Il tema della casa e della residenzialità assume nei programmi del governo locale un significato strategico. Un milione e 200 mila euro sono stati stanziati per la manutenzione straordinaria di 27 alloggi di proprietà del Comune di Venezia, sparsi tra il centro storico e la terraferma<sup>22</sup>: in particolare 6 alla Giudecca, 7 a Favaro e 14 a Marghera. Un altro milione di euro verrà invece investito per interventi di manutenzione diffusa, altri 6,5 milioni per la ristrutturazione dell'edificio B delle Conterie di Murano<sup>23</sup> con 18 nuovi immobili, e 3,5 milioni per la costruzione o ristrutturazione di alloggi.

Particolarmente importante l'intervento di ristrutturazione e recupero, grazie all'utilizzo di fondi della Legge Speciale ed in collaborazione con l'IPAB Istituto Opera Pia Coletti, dell'ex complesso scolastico Coletti, sito a Cannaregio, per la realizzazione di 71 appartamenti in social housing. L'Amministrazione ha deciso, con apposito regolamento e tramite bando pubblico, di destinarli prioritariamente a giovani coppie e a chi lavora in centro storico, con l'obiettivo di favorire la residenzialità e lo sviluppo della città. Tali alloggi, che saranno consegnati nel 2017, sono completamente ristrutturati e dotati di moderne tecnologie per il risparmio energetico: collettori solari per produrre acqua calda sanitaria, pannelli radianti e un sistema di riscaldamento e raffrescamento all'avanguardia<sup>24</sup>.

## **La raccolta differenziata dei rifiuti**

Il nuovo disegno della città coinvolge anche i servizi pubblici. Primo tra essi quello della **raccolta differenziata nel Centro Storico, dove alla complessità del territorio si lega la complessità degli usi di esso.**

In questo ambito la nuova Amministrazione ha avviato **una rivoluzione che, partita dall'area dell'Accademia e dal Sestiere di Dorsoduro, sta dando ottimi risultati in termini di percentuali di raccolta differenziata e decoro urbano.** Ravvisata, infatti, la necessità di introdurre in centro storico forme di raccolta dei rifiuti che limitassero l'esposizione degli stessi, è stata avviata nel settembre 2015 una sperimentazione nelle modalità di raccolta dei rifiuti urbani che limitasse l'esposizione dei sacchetti di rifiuti dalle calli veneziane.<sup>25</sup>

---

<sup>22</sup> Deliberazioni di Giunta comunale da n. 346 a n. 372 del 2016 <http://live.comune.venezia.it/it/article/politiche-della-residenza-la-giunta-stanzia-oltre-due-milioni-di-euro-manutenzione> Per i lavori di manutenzione diffusa di edilizia abitativa vedasi: [https://portale.comune.venezia.it/utilities/delibereggiunta/files/2016/DG\\_2016\\_345\\_54269\\_PROGETTO.pdf](https://portale.comune.venezia.it/utilities/delibereggiunta/files/2016/DG_2016_345_54269_PROGETTO.pdf)

<sup>23</sup> Comunicato stampa reperibile al link: <http://live.comune.venezia.it/it/article/politiche-sulla-residenza-lamministrazione-comunale-investe-quasi-10-milioni-restituire-alla>

<sup>24</sup> Progetto di recupero reperibile al link <http://www.istitutocoletti.it/index.php/recupero-edilizio-ex-coletti>

<sup>25</sup> La complessità del territorio servito e l'esercizio quotidiano di numerose attività svolte da una pluralità di soggetti presenti, obbligano a rivedere e rimodulare i servizi determinando di volta in volta, anche se temporaneamente, variazioni nella quantità e tipologia delle risorse impiegate e dislocate (numero di contenitori, frequenza di intervento, ecc.) in modo così da riuscire a far fronte alle varie problematiche che giornalmente si presentano. Nel territorio del centro storico, il servizio di igiene urbana è svolto principalmente con la metodologia del "porta a porta", ad eccezione di limitate aree territoriali dove sono posizionati un certo numero di cassonetti destinati a raccogliere separatamente le frazioni di rifiuti conferiti dalle diverse tipologie di utenza. A causa della conformazione urbana della Città, della presenza di canali e dalla necessità di operare manualmente al ritiro delle immondizie le operazioni di raccolta prevedono che il cittadino deponga sul selciato di fronte la propria abitazione il sacchetto contenente i rifiuti urbani indifferenziati o differenziati (vetro plastica lattine carta e cartone) a seconda del giorno della settimana in una fascia oraria che va dalle 6.30 alle 8.30. Il rifiuto viene raccolto manualmente dagli addetti e trasportato con carri, dotati di fondo apribile, presso speciali motobarche progettate e realizzate secondo specifiche tecniche aziendali che, con l'ausilio di una gru di bordo appositamente allestita, esegue la presa dei carri stessi. Tuttavia la presenza dei sacchetti sul selciato in attesa del passaggio da parte dell'operatore, oltre che il deposito di sacchetti al di fuori delle fasce orarie garantite spesso costituisce una allettante attrazione "alimentare" per gabbiani reali e ratti.

**La nuova sperimentazione prevede invece una tipologia mista di conferimento, mai utilizzata prima in centro storico, ovvero:**

- auto-conferimento presso imbarcazione in una fascia oraria che va dalle 8 alle 12 con leggere variazioni in base alla zona;
- divieto di esposizione del rifiuto sul suolo pubblico e ritiro porta a porta presso l'utenza con squillo del campanello da parte dell'operatore ecologico che contemporaneamente asporta sia il rifiuto residuo che la frazione di rifiuto da recuperare come designata da calendario, con l'impiego di netturbini che lavorano insieme nelle varie zone con diversi carri per la differenziazione.

Visti gli esiti positivi e documentati della sperimentazione avviata nel settembre 2015 nella zona compresa tra Fondamenta Nani, S. Vio e punta della Dogana, nel 2016:

- è stata attivata stabilmente nella zona interessata dalla sperimentazione la nuova modalità di conferimento e di raccolta dei rifiuti attuando simultaneamente il raccolta porta a porta (con suono del campanello da parte del netturbino) e la modalità in auto conferimento nei punti di stationamento Veritas di Rio San Vio e Rio della Salute;
- si è proceduto con l'estensione della nuova modalità di raccolta a tutto il sestiere di Dorsoduro a partire da ottobre 2016.

**Tra il 2017 e metà 2018 vi è in programma di implementare la nuova modalità di raccolta in tutta la città storica.**

Nelle zone in cui è stata già attivata si continuano ad avere risultati positivi, trovando un riscontro/partecipazione da parte dell'utenza sin da subito. Tra i risultati ottenuti vanno evidenziati lo stato delle strade non più invase dai sacchetti di immondizia, spesso maleodoranti e non integri, la debellata azione dei gabbiani e la drastica riduzione della presenza di ratti.

Un processo virtuoso di miglioramento continuo, che ha consentito alla città di Venezia, capoluogo della città metropolitana, **di essere premiata nell'ambito del VI Rapporto Banca Dati Anci-Conai su raccolta differenziata e riciclo dei rifiuti per aver centrato l'obiettivo "2020"** così come stabilito dalla direttiva UE 98/08 raggiungendo il 50% (più precisamente 53,81% nel 2016) per la preparazione per il riutilizzo e il riciclaggio dei rifiuti urbani e contribuendo alla riduzione della CO2. Inoltre le prestazioni eccellenti in tema di raccolta differenziata vedono la città di Venezia al top della classifica delle grandi città nel Rapporto Rifiuti Urbani ISPRA 2016.

## **La mobilità urbana**

**Il Comune di Venezia ha attuato importanti azioni in termini di mobilità urbana di rilevanza strategica** per una città che si sviluppa su territori morfologicamente così complessi. Si è reso operativo il **Tram**<sup>26</sup> come sistema di trasporto pubblico per unire la Terraferma con la Città storica e contribuire a ridurre l'inquinamento atmosferico, favorire una mobilità veloce e sostenibile riducendo il carico inquinante verso Piazzale Roma con la progressiva riduzione del numero degli

---

<sup>26</sup> [http://www.tramdimestre.it/context.jsp?ID\\_LINK=16&area=9](http://www.tramdimestre.it/context.jsp?ID_LINK=16&area=9)

autobus. Sperimentalmente, durante il periodo estivo, l'orario di servizio del tram è stato allungato oltre la mezzanotte, a supporto non solo dei turisti, ma soprattutto dei lavoratori pendolari.

In quest'ottica s'inseriscono anche gli **interventi progettati nell'area della Marittima e Tronchetto**, volti a rafforzare la vocazione di hub plurimodale, anche in funzione di una decongestione dei flussi turistici. Si prevede la realizzazione di parcheggi funzionali alla città e l'inserimento di attività tipicamente urbane (direzionali, ricettive, commerciali e di servizio). Nello specifico verrà costruito un bicipark e il nuovo parcheggio con quote riservate ai residenti, oltre al rafforzamento del people-mover per il trasporto delle persone. Inoltre, è prevista la sistemazione di una **porzione importante della linea dell'acquedotto** che alimenta il centro storico, il cui valore è stimato in 3,5 milioni di euro.

Particolarmente rilevante per l'area è il progetto di **spostamento del Mercato Ittico** presso l'immobile "Interscambio merci", già realizzato e non utilizzato, che, oltre ad un chiaro efficientamento funzionale, consentirà un netto miglioramento delle condizioni di lavoro e sarà volano di sviluppo per l'intera filiera alimentare.

Queste opere consentiranno la riqualificazione complessiva di un'ampia area strategica d'ingresso alla città, che da anni versa in condizioni di degrado, attraverso progetti di qualità che comportano il potenziamento di servizi e spazi di uso pubblico, , la creazione di un vero e proprio hub per i bus granturismo, una nuova caserma dei carabinieri e la nuova sede della Polizia municipale, opportunamente collocati nella testa di ponte, a servizio della città.

**Particolare successo** ha riscontrato l'introduzione dal 13 giugno 2016 dell'accesso **priority nei pontili ACTV dei vaporetti**, per rendere più agevole la fruizione ai residenti e ai lavoratori, soprattutto nelle fasce di punta. Introdotti inizialmente a Piazzale Roma, Rialto e al Lido ed estesi poi anche a Murano e Ferrovia Scalzi, gli accessi funzionano e sono utilizzati da una media di 16.000 utenti al giorno, su un numero potenziale di almeno 245.000 tra residenti in Comune di Venezia, pendolari per studio o lavoro con sede in centro storico e isole, possessori di tessera di agevolazione tariffaria rilasciata dalla Città Metropolitana (c.d. "fasce deboli").

In merito alla mobilità acqua, tra gli obiettivi allo studio dalla Direzione Trasporti vi è il collegamento Burano – Torcello - Isole minori – Terraferma, così da rendere più veloci gli spostamenti dei residenti e favorire le attività commerciali insediate.

Sono poi stati investiti e impegnati investimenti per la **realizzazione di piste ciclabili**: il collegamento tra Mestre e Venezia lungo il Ponte della Libertà, per un impegno di spesa pari a 645.000 euro; **la pista ciclabile di Pellestrina, che renderà possibile percorrere ben oltre metà dell'isola in bicicletta in condizioni di sostanziale tranquillità, incentivando così un utilizzo sociale e turistico a ridotto impatto ambientale del litorale lagunare**; la pista ciclopedonale che collega Punta Passo Campalto al Bosco di Campalto che costituisce un ulteriore tratto della "ciclovie delle barene", il suggestivo itinerario tra boschi, parchi e Laguna che si snoda dal parco di San Giuliano a Forte Bazzera.

## II. RISPOSTA PUNTUALE ALLE RACCOMANDAZIONI DELLA DECISIONE 40 COM.7B.52 DEL COMITATO DEL PATRIMONIO MONDIALE

Alla luce del contesto politico amministrativo descritto si provvede a fornire puntuale risposta alle raccomandazioni dai punti 1 ai punti 10 della Decisione 40 COM.7B.52.

**Si avvisa che in calce a ciascuna di esse viene riportata anche una risposta alle indicazioni contenute nelle Misure correlate individuate nel Rapporto di Missione 2015. Talvolta la risposta per queste misure correlate è rappresentata da un rinvio ad altre specifiche parti del presente Rapporto.**

**Si trascrive di seguito la Decisione 40 COM 7B.52**

*Il Comitato del Patrimonio Mondiale,*

- 1. Dopo aver esaminato il documento WHC / 16 / 40.COM / 7B. Add;*
- 2. Richiamando la Decisione 38 COM 7B.27, adottata nella 38a sessione (Doha, 2014);*
- 3. Esprime la propria estrema preoccupazione che la combinazione dei precedenti sviluppi, le trasformazioni in corso e i progetti proposti all'interno del sito, che stanno minacciando un grave deterioramento degli ecosistemi e del sistema culturale della Laguna e irreversibili cambiamenti al rapporto complessivo tra la Città e la sua Laguna, come così come la perdita di coerenza architettonica e urbanistica del centro storico, tutto ciò insieme porterebbe alla perdita sostanziale e irreversibile di autenticità e integrità;*
- 4. Ritiene che il sito richieda un immediato perfezionamento degli strumenti di pianificazione a disposizione attraverso la realizzazione di:  
a ) una strategia integrata per i progetti di sviluppo in corso e pianificati nel sito  
b) un modello morfologico tridimensionale e  
c) una strategia di turismo sostenibile,  
ognuno dei quali dovrebbe riflettersi in un aggiornamento del Piano di Gestione per il sito;*  
l'approccio progettuale così rivisto dovrebbe essere fondato su una visione condivisa dagli enti e dai soggetti interessati, che permetta come priorità il sostegno del valore universale eccezionale (OUV) del sito e del suo contesto paesaggistico e marino;
- 5. Ribadisce la propria richiesta allo Stato Parte di rinforzare i limiti di velocità e regolare il numero e il tipo di imbarcazioni in Laguna e nei canali;*
- 6. Ribadisce inoltre la propria richiesta allo Stato Parte di adottare, quale questione di urgenza, un provvedimento legale che introduca il divieto per le navi più grandi e per le petroliere di entrare in Laguna e chiede allo Stato Parte di mettere in atto a tal fine tutto quanto necessario in termini di strategia, di pianificazione e gestione;*
- 7. Chiede inoltre allo Stato Parte di fermare tutti i nuovi progetti all'interno del sito, prima della valutazione intermedia del Piano di Gestione della presentazione dettagliata degli interventi di sviluppo proposti con Valutazioni d'Impatto sul patrimonio (HIAs) e Valutazione Ambientale Strategica (VAS), al Centro del Patrimonio Mondiale, in conformità col paragrafo 172 delle Linee Guida Operative, ai fini della revisione degli organi consultivi;*
- 8. Conferma le raccomandazioni della missione 2015 e le ulteriori richieste allo Stato Parte di attuare pienamente tali raccomandazioni.*
- 9. Chiede, inoltre, allo Stato Parte di rivedere la zona tampone proposta per il sito in coerenza con la revisione tecnica dell'ICOMOS e di sottoporla al Centro del Patrimonio Mondiale quale*

*modifica minore dei confini, entro il 1 ° dicembre 2016, per l'esame da parte del Comitato nel corso della 41° sessione nel 2017;*

*10. Chiede infine allo Stato Parte di attuare tutte le misure urgenti evidenziate nel rapporto di missione e di sottoporre al Comitato del patrimonio mondiale una relazione dettagliata sullo stato di conservazione del sito e l'attuazione di quanto sopra entro il 1 ° febbraio 2017 per l'esame da parte del Comitato del Patrimonio mondiale nel corso della sessione 41° nel 2017 in vista, se alcun progresso sostanziale è compiuto dallo Stato Parte fino a quel momento, di prendere in considerazione l'iscrizione del sito nella Lista del patrimonio mondiale in pericolo.*

### **Raccomandazione n. 3**

*3. Esprime la propria estrema preoccupazione che la combinazione dei precedenti sviluppi, le trasformazioni in corso e i progetti proposti all'interno del sito, che stanno minacciando un grave deterioramento degli ecosistemi e del sistema culturale della Laguna e irreversibili cambiamenti al rapporto complessivo tra la Città e la sua Laguna, come così come la perdita di coerenza architettonica e urbanistica del centro storico, tutto ciò insieme porterebbe alla perdita sostanziale e irreversibile di autenticità e integrità;*

Lo Stato Parte non riconosce pienamente questa visione di degrado generalizzato.

Si è illustrata ampiamente al paragrafo 2, l'idea di Città, i programmi assunti con le Linee di mandato, il Patto per lo sviluppo di Venezia, e progetti che sono stati avviati per la tutela dell'Eccezionale valore Universale del Sito Venezia e la sua Laguna e la conservazione dei suoi tre pilastri fondativi: autenticità, integrità, tutela e gestione, pur nella costante attenzione alla crescita e allo sviluppo della dimensione urbana e sociale. La conservazione dell'identità di un luogo non può andare disgiunta dalla crescita e dallo sviluppo continuo di quel luogo, partendo dalle sue risorse e dalle sue tradizioni.

**Le norme di pianificazione urbanistica e l'applicazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/2004) da parte degli organi territoriali del MiBACT responsabili della tutela garantiscono la conservazione del patrimonio culturale e paesaggistico del sito UNESCO** il cui territorio è interamente coperto da norme di protezione. La Soprintendenza per Venezia e Laguna ha inoltre evidenziato l'esistenza di una produzione di specifici studi sui temi dell'usura, dei serramenti, degli intonaci, che denotano una costante attenzione alla qualità delle caratteristiche comuni dell'edilizia minore.

Sul fronte del degrado più strettamente ambientale va sottolineato l'impegno assunto a Venezia da oltre 25 anni per il risanamento di Porto Marghera che ha permesso, mediante il marginamento delle macroisole industriali, di evitare l'inquinamento delle acque percolanti nelle aree circostanti. Questo importante e lungo lavoro di bonifica è stato finora sempre poco rappresentato agli organismi internazionali.

A tali azioni si aggiunge quanto previsto dal "Patto" che rinnova gli impegni del Governo già assunti in passato con la Legge Speciale per Venezia. In particolare con il Patto, il Governo si è impegnato in particolare a rifinanziare le Legge Speciale per Venezia ai fini degli interventi previsti dalla Legge tra cui la manutenzione straordinaria (escavo dei rii), restauro e risanamento

conservativo d'immobili da destinare alla residenza, attività sociali, culturali, produttive, artigianali e commerciali.

Il Patto contempla, altresì, il sostegno alla ricerca sulle tecnologie per la conservazione e il restauro, in collaborazione con le università e gli enti culturali della città.

Il Patto prevede altresì interventi su Palazzo Ducale per un importo di 8 ml di euro e su Forte Marghera per un importo di 12 ml di euro. Parte di quest'ultimo importo (7 ml euro) è stata stanziata dal MiBACT nell'ambito del Piano grandi progetti beni culturali 2017-2018 denominato "Cantieri della cultura", approvato il 24 novembre 2016, al fine di valorizzare il complesso situato sulla gronda lagunare a sud-est del centro di Mestre trasformandolo in un polo di produzione culturale e sociale, attraverso la messa in sicurezza e la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria.

Ulteriori risorse speciali per il patrimonio culturale veneziano derivano sempre dal programma "Cantieri della cultura" con cui il MiBACT ha stanziato anche 7,8 ml di euro per il restauro e la valorizzazione delle Tese delle Vergini nell'Arsenale di Venezia.

**Gli enti periferici del MiBACT** che partecipano attivamente da anni ai lavori del Comitato di Pilotaggio del Sito, **hanno ribadito con forza le azioni di tutela e vigilanza sui beni di propria competenza.**

Per quanto riguarda il tema che desta maggiore preoccupazione in quest'ultimo biennio legato a fenomeni di deterioramento del carattere ambientale, si ritiene utile sottolineare che nelle considerazioni presenti nel Rapporto di Missione 2015 non viene mai fatto un raffronto tra lo stato di fatto attuale del patrimonio e quello risalente al 1987, anno di iscrizione del Sito alla Lista del Patrimonio Mondiale. A tal proposito si ritiene opportuno rimarcare il miglioramento tangibile a cui "Venezia e la Laguna" è stata portata negli ultimi anni. Copiose risorse pubbliche e private sono state impiegate per monitorare e contenere l'inquinamento atmosferico, idrico e del suolo, allo scopo di migliorare la salute pubblica e la conservazione del patrimonio.

Un miglioramento del Sito sotto questi aspetti è dimostrabile attraverso alcune pubblicazioni, anche di carattere internazionale, come ad esempio all'interno del Progetto europeo APICE Metodi e modelli per l'indagine scientifica su emissioni e concentrazioni in atmosfera: risultati principali per la Laguna di Venezia, 2013; i monitoraggi sulle acque svolti nell'ambito del Piano di tutela delle acque della Regione Veneto; la Relazione sullo stato di avanzamento dei lavori di bonifica del sito di interesse Nazionale di Venezia - Porto Marghera (Sen. Arrigoni, On. Cominelli, On. Rostan, On. Zolezzi, 2015); Rapporti vari della qualità dell'aria (Comune di Venezia – Arpa)<sup>27</sup>.

**Dall'insieme di queste testimonianze scientifiche si può appurare un notevole miglioramento delle qualità d'aria, acqua e suolo, rispetto alle condizioni rilevate nel 1987. Nel corso del tempo, gli enti preposti si sono adoperati per ricostruire barene, recuperare edifici storici, restaurare le fondamenta della città storica.**

La Raccomandazione lamenta la "**perdita di coerenza architettonica e urbanistica del Centro storico**". Si osserva e si replica che **le norme urbanistiche vigenti per la Città Antica sono estremamente stringenti** e tutelanti della conservazione della tipicità del contesto architettonico (da ultimo si veda la V.P.R.G. per la Città Antica adottata con la delibera di Consiglio Comunale n. 84 del 16 giugno 2003).

---

<sup>27</sup> <http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali>

**Le vigenti norme urbanistiche assoggettano l'intero patrimonio storico (preottocentesco e ottocentesco) alle categorie del restauro, del ripristino e del risanamento conservativo, fornendo precisi e cogenti limiti alle trasformazioni, anche interne.**

Tali limitazioni, lungi dall'essere permissive e indiscriminate sono ispirate alla conservazione tipologica degli edifici e al rispetto dei principi dettati nella Legge speciale per Venezia.

Va piuttosto evidenziato che **tali norme sono spesso percepite dalla popolazione come troppo rigide** e limitative della possibilità di adattare gli immobili alle esigenze della vita contemporanea, anche nella sfera residenziale. Tale aspetto, viene frequentemente individuato come uno dei motivi che scoraggiano la permanenza dei residenti nel centro storico di Venezia e nelle isole della Laguna.

Pertanto lo stesso sarà oggetto di specifica valutazione da parte dell'Amministrazione locale in sede di revisione delle norme urbanistiche ed edilizie al fine di sostenere il ritorno di attività residenziali, produttive ed economiche nel centro storico di Venezia e nelle isole della Laguna.

Nel 2015 è stato siglato anche un **Protocollo di Intesa tra Regione Veneto, Prefettura di Venezia, Comune di Venezia, Città Metropolitana di Venezia, MIBACT, Polo Museale del Veneto, Patriarcato di Venezia avente ad oggetto la realizzazione del progetto "PSBC"(Piano di Salvaguardia dei Beni Culturali).**<sup>28</sup>

Il progetto è orientato alla salvaguardia del territorio della Regione Veneto e in particolare della Provincia di Venezia finalizzato a mappare i Beni culturali presenti nel territorio a rischio di danneggiamento e alla redazione di linee operative comuni da seguire in caso di allerta. Strumento fondamentale per la realizzazione di tale obiettivo è **rappresentato dall'elaborazione di un sistema informativo territoriale (GIS) di supporto tecnologico.**

#### **MISURE CORRELATE PRESENTI NEL RAPPORTO DI MISSIONE 2015**

*Misure immediate*

*Stabilire regole per le attività turistiche, strutture mobili e attività commerciali a cielo aperto;*

*A breve termine (entro l'1 dicembre 2017)*

*Sviluppare ed attuare misure urgenti per fermare le trasformazioni irreversibili delle case e il loro adattamento ad uso hotel o B & B*

**Sulla prima di tali misure** si richiama quanto già esposto in premessa sull'attività congiunta avviata in intesa con la Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna e con la Regione, ai sensi dell'art. 52 del D. Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", su temi del riordino complessivo dell'occupazione di suolo pubblico e della diversificazione dell'offerta merceologica, come previsto dall'art. 52 del d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42.

**Sulla seconda misura** si osserva che già con la variante adottata con la delibera di Consiglio Comunale n. 84 del 16 giugno 2003, sono state inserite nel Piano Regolatore della Città Antica **norme restrittive rispetto ai cambi d'uso da residenziale a turistico ricettivo e che ulteriori norme sono allo studio coerentemente con le indicazioni contenute nel Documento del Sindaco richiamato al paragrafo 2 e allegato al presente rapporto.**

<sup>28</sup> ALLEGATO 8 Protocollo di Intesa tra Regione Veneto, Prefettura di Venezia, Comune di Venezia, Città Metropolitana di Venezia, MIBACT, Polo Museale del Veneto, Patriarcato di Venezia avente ad oggetto la realizzazione del progetto "PSBC"(Piano di Salvaguardia dei Beni Culturali).

Accanto a queste norme urbanistiche locali, ispirate alla tutela della tipicità morfologica e della residenzialità, si devono tuttavia richiamare per completezza le norme contenute nella **nuova Legge Regionale n. 11 del 14 giugno 2013, "Sviluppo e sostenibilità del turismo Veneto"**. **Questa legge modifica profondamente il contesto normativo entro cui trovano regolamentazione situazioni di estrema importanza per la nostra Città e che sono alla base dei cambiamenti correlati all'incremento della ricettività turistica complementare che si stanno registrando.**

**La principale criticità e preoccupazione** che deriva dal mutato contesto normativo attiene alla previsione di una nuova forma di struttura ricettiva definita come **"Locazione turistica" e disciplinata all'art. 27 bis.**

Tale modalità ricettiva, compatibile con la destinazione residenziale, è quella su cui si ritiene vadano poste le maggiori attenzioni dei soggetti preposti alla tutela di Venezia.

**Le locazioni turistiche non risultano disciplinate dal punto di vista urbanistico in alcuna norma comunale.** Infatti, come visto sopra, si tratta di strutture ricettive di nuova istituzione.

La rilevanza innovativa che le locazioni turistiche apportano al contesto urbanistico della città, specie della Città antica, in termini di utilizzo degli spazi comuni, promiscuità tra chi risiede e chi soggiorna anche pochi giorni, solleva criticità e necessita di regolamentazione a tutela dei diversi interessi in gioco.

**Il Comune di Venezia ha avviato con il proprio Piano delle Performance 2016 – 2018 uno studio e un'analisi di questo nuovo fenomeno e delle implicazioni che da esso derivano.**

Ritiene che un primo necessario passo vada fatto verso **l'approvazione di un emendamento alla Legge regionale volta a individuare delle misure correttive delle attuali norme regionali da individuarsi per l'ambito della Città Antica.**

Il diffondersi di questa tipologia di strutture ricettive non alberghiere e complementari, oltre a generare una forte concorrenza alle strutture alberghiere tradizionali, pone in luce un ambito d'interesse per le amministrazioni statali e locali, ovvero la riduzione dell'imponibile assoggettabile a tassazione.

Si aggiunga che l'avvio della locazione turistica presuppone una semplice comunicazione su modello regionale, che non richiede attestazione di conformità edilizia e urbanistica dell'immobile alle norme locali. La locazione può svolgersi in immobili a uso residenziale ordinario, senza che sia imposta una certificazione di rispetto delle norme edilizie, igieniche, di sicurezza dei luoghi.

**Il nuovo fenomeno emergente di ricettività rappresentata dalle locazioni turistiche solleva preoccupazioni in termini di sicurezza pubblica,** atteso che l'attuale modalità di avvio dell'attività e i minori controlli che normativamente sono richiesti, possono prestarsi a utilizzi anche impropri.

Evidente allora la possibilità di introdursi nelle maglie delle disposizioni per evitare vincoli ed adempimenti specie di carattere tributario, nonché per sottrarsi ai controlli delle autorità locali di pubblica sicurezza, sanitarie, finanziarie. Si ritiene allora di **introdurre un regime più rigoroso per l'avvio di tali attività economiche** ricettive, da fondare, nel quadro normativo nazionale e comunitario, su motivi imperativi d'interesse generale, quali la tutela della sicurezza pubblica, la tutela della salute, dell'incolumità pubblica, dell'erario, della salubrità dei luoghi.

In merito occorre quindi dare applicazione al Decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59 art. 14 ss. - *Attuazione della direttiva 2006/123/CE relativa ai servizi nel mercato interno*- che consente di derogare al principio di liberalizzazione dei servizi privati, discendente dalla Direttiva cd. Bolkestein, allorché ricorrano ragioni di tutela di interessi pubblici superiori.

La sussistenza di motivi imperativi d'interesse generale consente infatti allo Stato di imporre un regime più rigoroso in settori quali i servizi resi da privati per finalità lucrative, oggetto peraltro di semplificazione e liberalizzazione regolata.

Inoltre si sono avviati studi per valutare possibili **differenziazioni tra la tariffazione delle utenze domestiche** tra il proprietario immobiliare che risiede nel proprio bene e il proprietario che in via continuativa, come sta oggi accadendo, loca il proprio bene utilizzando la formula consentita dall'art. 27 bis della L.R. Veneto n. 11/2013.

#### **MISURE CORRELATE PRESENTI NEL RAPPORTO DI MISSIONE 2015**

*A breve termine (entro l'1 dicembre 2017)*

*Sviluppare misure efficaci per incoraggiare e sostenere i proprietari privati di edifici nella manutenzione e conservazione/restauro dei loro edifici;*

*Introdurre misure per stabilizzare e aumentare il numero di abitanti e migliorare le loro condizioni di vita, tra cui l'applicazione dei principi della Raccomandazione UNESCO sul paesaggio storico urbano del 2011;*

*Sviluppare e implementare misure legali efficaci per limitare l'acquisto di appartamenti per seconde residenze e per limitare il cambiamento d'uso da abitazione ordinaria a qualsiasi forma di servizio alberghiero (hotel, B & B, ecc);*

*Incoraggiare la riconversione di strutture B & B in appartamenti normalmente in affitto;*

*Sviluppare e attuare misure adeguate, comprese le strutture per l'affitto/acquisto di atelier-spazi e dichiarazione di provenienza, per sostenere gli artigiani locali e la produzione tradizionale.*

Le misure efficaci per incoraggiare e sostenere i proprietari nell'attività di manutenzione degli edifici in parte sono consentite dalla legislazione sugli sgravi fiscali, in parte potrebbero essere riviste con il rifinanziamento della Legge Speciale per Venezia.

In ogni caso si sottolinea che i dati rilevabili dagli archivi del Settore dell'Edilizia Privata di Venezia evidenziano una intensa attività edilizia nel Centro storico nonostante la crisi del settore edile.<sup>29</sup>

Per quanto attiene alla mancata cura e manutenzione degli edifici religiosi, si fa presente che corso dell'ultimo decennio la Diocesi Patriarcato di Venezia ha provveduto a reperire finanziamenti tanto per la manutenzione quanto per l'intervento, di progetto o di esecuzione, di restauro degli edifici ecclesiastici presenti nel centro storico di Venezia. Accanto agli interventi di restauro vi sono anche molti altri di manutenzione, grande o piccola, e di pronto intervento che di giorno in giorno vengono svolti.

Anche per quanto riguarda il fenomeno dello spopolamento della città storica, **i dati presi come riferimento solitamente dai media (soprattutto internazionali) per indicare la popolazione lagunare sono, parziali e non utili per una corretta interpretazione e analisi del fenomeno.**

Al totale di 55.048 abitanti riferiti al Centro storico di Venezia (fonte: Servizio Statistico Comune Venezia) si devono aggiungere gli abitanti delle isole. **Il dato complessivo, pertanto, cambia sensibilmente arrivando a complessivi 83.340 residenti lagunari** (Murano 4.342, Burano 2.473, S. Erasmo 669, Vignole 55, Torcello 18, Mazzorbo 283, Mazzorbetto 2, Lido 14.585, Malamocco 1.079, Alberoni 969, Pellestrina 3.818 Giudecca 4.470 e Sacca Fisola 1.451 abitanti).

Il fenomeno dello svuotamento dei centri storici, da tempo studiato, è elemento fisiologico, comune a molte metropoli e a tutte le città d'arte. I vecchi abitanti vengono sospinti e minacciati

<sup>29</sup> ALLEGATO 9 dati del Catalogo Prodotti riferiti dall'attività di edilizia privata

da nuove popolazioni, pacifiche invasioni quotidiane di migliaia di pendolari e masse crescenti di visitatori. Venezia non ne è ovviamente esente. Nel 1951 Venezia aveva 174.808 abitanti, la terraferma 96.966. Ma allora le case dove vivevano i veneziani in molti casi erano malsane, la miseria era diffusa e le condizioni di vita impensabili agli occhi dell'oggi. Sono stati almeno tre i "grandi esodi" nella storia recente della città, e molto più consistenti di quello che oggi si denuncia da più parti. Come scrivono Leopoldo Pietragnoli e Maurizio Rebershak in *"L'Ottocento e il Novecento 3 - La città e il territorio nell'ultimo Novecento: dalla ricostruzione al 'problema di Venezia"* (in La Treccani): nel 1951 c'erano 47.586 famiglie in 33.502 abitazioni. Circa 28.000 vivevano perciò in coabitazione, familiare o in subaffitto, mentre 793 famiglie occupavano 675 alloggi impropri. Cominciò così, nel 1952, la prima fase dell'esodo, che sarà motivata "per sovraffollamento e degrado". In sei anni, dal 1951 al 1957, la popolazione di Venezia scese a 158.466 residenti. Le abitazioni inabitabili erano il 9,26%, quelle sovraffollate (più di 2 abitanti per vano) il 23,45%; lo stato di conservazione degli edifici era buono per il 34,45%, mediocre per il 46,90%, cattivo per il 15,70%, pericolante per il 2,95% (2 case su 3, insomma, abbisognavano di restauri più o meno radicali). La qualità dei requisiti di gran parte delle abitazioni di Venezia era perciò ben lontana dagli standard delle case moderne, come quelle che si stavano costruendo in terraferma: tale stacco di qualità fu all'origine della seconda fase dell'esodo e che, cominciata alla fine degli anni Cinquanta, connoterà massicciamente gli anni Sessanta. L'ultimo grande esodo si ebbe dopo la grande alluvione del 1966 e si prolungò per tutti gli anni Settanta e fu più massiccio di quello che oggi i media di tutto il mondo continuano ad evidenziare.

Il calo demografico è un fenomeno che interessa tutto il nostro Paese e deriva principalmente dal calo delle nascite accompagnato all'evento naturale della morte. Va peraltro sottolineato che la popolazione del centro storico della Città antica non riceve compensazioni demografiche derivanti da fenomeni immigratori rappresentati dalla popolazione extracomunitaria, come avviene per altre città italiane (o per la stessa terraferma veneziana) che invece beneficiano della maggiore natalità delle coppie straniere rispetto alle coppie italiane.

In questo contesto, le misure a sostegno della residenzialità degli abitanti sono tra le priorità del governo locale della Città come individuate nelle Linee di mandato e negli altri atti della pianificazione dell'ente.

Peraltro, va sottolineato che la lettura dei dati riferiti alla popolazione che vive il Centro storico di Venezia, deve tener conto della presenza assai significativa e rilevante degli **studenti universitari fuori sede, che quotidianamente se pendolari, oppure stabilmente se provenienti da altre città contribuiscono alla vitalità della città e al suo rinnovamento culturale**. Emerge da un'analisi delle Università veneziane che il numero complessivo degli studenti universitari (Ca' Foscari, IUAV e Conservatorio Benedetto Marcello) è pari a 25.109, di questi solo 6.778 sono veneziani (pari a circa il 27% del totale). I restanti 18.331 (pari a circa il 73% del totale) provengono da altre città venete e italiane ed estere. **Gli studenti universitari rappresentano una forza estremamente rilevante per Venezia, in termini di rinnovamento della popolazione e dei suoi costumi, contribuendo in modo importante alla sua vitalità.**<sup>30</sup>.

Si evidenzia inoltre che l'Università di Ca' Foscari<sup>31</sup> ha avviato un progetto specifico per favorire la residenzialità studentesca a Venezia destinato a raddoppiare l'attuale offerta presente in città;

---

<sup>30</sup> Cfr. ALLEGATO 15 Tabella studenti iscritti agli Atenei veneziani

<sup>31</sup> Il 16 maggio 2016 l'Università di Ca' Foscari ha presentato il progetto di housing temporaneo per studenti che sorgerà a Venezia in area Santa Marta, destinato ad ospitare circa 650 studenti di Ca' Foscari offrendo agli studenti l'opportunità di vivere l'esperienza universitaria in modo completo. Il progetto riqualificherà un'area di Venezia trasformandola in una cittadella universitaria dotata di servizi e spazi verdi in prossimità di aule e biblioteche. Il progetto è realizzato dal fondo immobiliare Erasmo, gestito da Fabrica Sgr. Un investimento di circa 35 milioni di Euro reso

un' iniziativa per il diritto allo studio e l'housing sociale che per la prevalenza dei posti letto disponibili applicherà le tariffe fissate dall'Ente per il Diritto allo Studio Universitario di Venezia (a partire da 230 euro mensili a posto letto) e canoni calmierati in linea con gli importi stabiliti dal Contratto Abitativo Concertato del Comune di Venezia (a partire da 330 euro mensili a posto letto). **Nel giro di un quinquennio Ca' Foscari inoltre si potrà contare su ulteriori 3 studentati per un totale di circa 1000 alloggi.**

Si precisa inoltre che, per quanto attiene invece alle misure volte a limitare il cambiamento d'uso da abitazione ordinaria a qualsiasi forma di servizio alberghiero (hotel, B&B), vale quanto sopra esposto e si rinvia al già citato Documento del Sindaco presentato in Consiglio il 15.6.2016 nel quale si sottolinea che la residenzialità della Città antica è uno degli obiettivi fondamentali di mandato.

#### **Raccomandazione n. 4**

*4. Ritiene che il sito richieda un immediato perfezionamento degli strumenti di pianificazione a disposizione attraverso la realizzazione di:*

*a) una strategia integrata per i progetti di sviluppo in corso e pianificati nel sito*

*b) un modello morfologico tridimensionale e*

*c) una strategia di turismo sostenibile*

*ognuno dei quali dovrebbe riflettersi in un aggiornamento del Piano di Gestione per il sito; l'approccio progettuale così rivisto dovrebbe essere fondato su una visione condivisa dagli enti e dai soggetti interessati, che permetta come priorità il sostegno del valore universale eccezionale (OUV) del sito e del suo contesto paesaggistico e marino.*

Per quanto riguarda il perfezionamento degli strumenti di pianificazione e la definizione di una strategia integrata per i progetti di sviluppo, si sottolinea che l'Amministrazione comunale sta già provvedendo all'aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione del territorio e che tale attività è in una fase molto avanzata.

La Legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 *"Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio"* prevede che il Piano Regolatore Comunale sia articolato in due specifici strumenti:

- il Piano di Assetto del Territorio (PAT), contenente disposizioni strutturali che delineano le scelte strategiche di assetto e sviluppo del territorio comunale;

- il Piano degli Interventi (PI), che fornisce disposizioni operative per la tutela, valorizzazione, organizzazione e trasformazione del territorio, programmando la realizzazione degli interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità.

Dopo l'approvazione del PAT, avvenuta a novembre 2014, l'Amministrazione Comunale sta ora procedendo alla redazione del nuovo Piano degli Interventi, comunemente detto anche Piano del

---

possibile grazie all'intervento di CDP Investimenti SGR (fondo FIA) e del Fondo Aristotele (interamente sottoscritto da INPS) quotisti rispettivamente al 60% ed al 40% del Fondo Erasmo. L'intervento è finanziato con un contributo del MIUR di circa 4,5 milioni di euro a valere sulle risorse per le residenze universitarie di cui alla legge 338/2000.

[http://www.unive.it/pag/14024/?tx\\_news\\_pi1%5Bnews%5D=1306&tx\\_news\\_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx\\_news\\_pi1%5Baction%5D=detail&chash=40514baf63f29f22dcdceb52af6bdfd0](http://www.unive.it/pag/14024/?tx_news_pi1%5Bnews%5D=1306&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&chash=40514baf63f29f22dcdceb52af6bdfd0)

Sindaco, poiché destinato a dare concreta attuazione ai programmi dell'Amministrazione in carica in tema di governo del territorio.

A tal fine, il 15 Giugno 2016 Il Sindaco ha illustrato al Consiglio Comunale il “Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi”, che delinea strategie e obiettivi da perseguire con il nuovo Piano, dando così avvio al procedimento di elaborazione dello stesso.

Tale documento, allegato alla presente relazione, delinea la strategia integrata dell'Amministrazione relativa agli interventi di sviluppo del territorio.

È necessario sottolineare che l'Amministrazione ritiene fondamentale definire i contenuti del Piano degli Interventi attraverso un processo di ascolto e coinvolgimento dei cittadini, degli operatori economici, delle associazioni, di altri enti pubblici e, in genere, di tutti i soggetti portatori di interessi sul territorio, nella prospettiva di rilanciare la città sotto il profilo economico, sociale e culturale.

A tal fine, nel mese di ottobre 2016, è stato pubblicato un avviso (anch'esso allegato alla presente relazione) con cui si invitano i cittadini e tutti i portatori d'interesse a presentare idee, proposte e progetti utili alla costruzione del Piano degli Interventi, coerenti con i contenuti e gli indirizzi del Documento del Sindaco e con le disposizioni strutturali del Piano di Assetto del Territorio vigente.

**Il termine dell'Avviso è il 31 marzo 2017**, data entro la quale l'Amministrazione riceverà idee, proposte e progetti utili alla costruzione del Piano degli Interventi, nella consapevolezza che la città e il territorio sono un patrimonio comune e che la qualità della città e del territorio in cui viviamo è parte fondamentale della qualità della vita. Nella successiva fase di elaborazione del Piano l'Amministrazione valuterà tutte le proposte pervenute, sia da investitori nazionali che internazionali, privilegiando tuttavia quelle coerenti con l'idea di città e gli indirizzi per la pianificazione contenuti nel Documento del Sindaco, nonché con le disposizioni strutturali del Piano di Assetto del Territorio, nell'interesse della salvaguardia del Patrimonio Unesco.

Inoltre, **per quanto riguarda i progetti di sviluppo in corso e in programma (a)** si sottolinea che le normative europee e nazionali prevedono approfondite valutazioni in merito alla compatibilità con il contesto di piani, programmi e progetti di sviluppo del territorio.

**I progetti previsti all'interno del Sito UNESCO ed elencati nel rapporto di Missione sono stati tutti valutati nei termini previsti dalla legge.** Infatti, le norme nazionali e regionali vigenti di recepimento e attuazione delle Direttive Europee in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA), già indicano in maniera completa le tipologie di interventi che devono essere assoggettate ai suddetti processi valutativi, oltre a declinarne tutte le fasi ed i contenuti documentali degli interventi e piani da sottoporre a valutazione. Più in particolare la VAS è un procedimento valutativo che interessa la pianificazione (i piani), la VIA è il procedimento valutativo che interessa i singoli progetti, anche in forma comparata e tenendo conto degli effetti combinati con le altre componenti territoriali, ed infine la VINCA è un processo valutativo relativo all'impatto di piani e progetti sull'Habitat (secondo la Direttiva Habitat e la Direttiva Uccelli).

Si conferma quindi che tutti i piani e progetti assoggettabili a una o più delle categorie valutative ambientali sopra richiamate, sono stati effettivamente assoggettati a dette procedure valutative. È evidente che i progetti maggiore importanza (es. grandi navi) sono nella competenza valutativa del Ministero dell'Ambiente, mediante un procedimento che interessa tutti i livelli partecipativi, ivi compreso in via endoprocedimentale anche quello locale.

Nel novembre 2016 è stata avviata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia (PIOPP) la procedura di Valutazione Ambientale Strategica dell'aggiornamento al Piano per il recupero Morfologico e Ambientale della Laguna di Venezia, presentato al pubblico in data 16 dicembre 2016. Sono attualmente in corso le procedure per l'invio delle relative osservazioni nei termini previsti dalla legge.<sup>32</sup>

**Relativamente invece alla rappresentazione di un quadro d'insieme che riunisca in modo sistematico la descrizione dell'edificato, dell'ambiente, il sistema dei vincoli, il sistema della pianificazione vigente, integrata con i progetti di trasformazione del territorio a scala (b) del Sito UNESCO, si ritiene che essa possa trovare concreto sviluppo utilizzando alcuni strumenti già esistenti in sinergia con i centri di ricerca attivi sui temi lagunari, come ad esempio il Co.RI.LA (Consorzio per la Gestione del Centro di Coordinamento delle Attività di Ricerca inerenti il Sistema lagunare di Venezia, costituito da l'Università Ca' Foscari di Venezia, l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, l'Università di Padova e il Consiglio Nazionale delle Ricerche, vigilato dal Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica e Tecnologica) e il C.N.R.**

Per consentire l'analisi integrata delle peculiarità del bacino lagunare, **è già attivo il geoportale "Atlante della Laguna"** ([www.atlantedellalaguna.it](http://www.atlantedellalaguna.it)) un importante progetto proposto dal Comune di Venezia, condiviso tra tredici Enti ed Istituzioni, tra cui il Ministero dell'Ambiente e il Ministero Infrastrutture (Provveditorato alle OOPP). Il progetto raccoglie mappe interattive provenienti da diverse fonti, alle quali sono associati analisi, testi, tabelle, illustrazioni, valutazioni e banche dati esterne che afferiscono a peculiari aspetti dell'ambiente lagunare, del territorio di gronda e della zona costiera di Venezia.

Le molteplici informazioni sono organizzate in modo organico in 12 temi (acqua, biologia, storia, territorio, aree protette, impatti ambientali) al fine di facilitare la ricerca dei contenuti da parte degli utenti, non ultime le parti politiche.

In tal maniera si può quindi ritenere che esistano e siano disponibili in un unico sito le informazioni ambientali e morfologiche, salvo comunque mancare ancora la loro tridimensionalità, implementazione affrontabile solo una volta che saranno stati messi a disposizione i necessari finanziamenti, anche per consentire di definire le scale dimensionali della rappresentazione, che nell'ipotesi teorica variano dalle peculiarità morfologiche del tessuto urbanizzato a quelle talvolta centimetriche delle morfologie lagunari.

Si segnala peraltro che il CNR - ISMAR sta concludendo un progetto che prevede la visualizzazione tridimensionale delle profondità dei canali lagunari, ottenute da una campagna di monitoraggio tenutasi nel 2013. **Il progetto potrà costituire una prima forma di modello geomorfologico tridimensionale a cui riferirsi.**

---

<sup>32</sup> Per i progetti assoggettati a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) (artt. 19 – 20 del D.Lgs 152/2006) le tempistiche di legge sono di complessivi 150 giorni dalla presentazione pubblica del progetto e dello studio di impatto ambientale. Dalla data di presentazione pubblica decorrono subito, in via endoprocedimentale, i 60 giorni durante i quali chiunque può prendere visione della documentazione e presentare proprie osservazioni. Il termine per le osservazioni da parte delle Regioni è invece di 90 giorni. Un allegato del citato Decreto 152/2006 indica quali siano i progetti di titolarità procedimentale dello Stato (Ministero dell'Ambiente), della Regione e della Città Metropolitana. I progetti di maggiore entità (quali ad esempio i progetti per il traffico delle grandi navi) sono di competenza statale. Per i piani e programmi assoggettati a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) (artt. 11 – 18 del D.Lgs 152/2006) la norma prevede un tempo di 60 giorni dalla pubblicazione del piano e relativo studio ambientale durante il quale chiunque può prendere visione della documentazione e presentare proprie osservazioni. Dalla scadenza di tali termine, decorre poi un successivo tempo di 90 giorni per la conclusione del procedimento di valutazione da parte dell'ente che ne ha la titolarità. Il tempo totale del procedimento è quindi di 150 giorni dalla pubblicazione (come per le VIA). Il procedimento si conclude con un atto formale in cui viene dichiarata l'esistenza o meno di compatibilità strategica e le eventuali condizioni cui deve soggiacere il piano. La VINCA è sempre un endoprocedimento assorbito nel procedimento cui si riferisce, sia esso un progetto od un piano. La titolarità del procedimento valutativo compete al medesimo soggetto che ha competenza per l'approvazione del progetto o piano cui la VINCA si riferisce. Secondo il DPR 357/1997 (art. 5) l'endoprocedimento VINCA si conclude in 60 giorni dalla presentazione dello studio di incidenza ambientale. PER GINA MANZO DA TRADURRE EX NOVO

L'analisi integrata delle diverse tipologie di dati e di conoscenze potenzialmente visualizzabili nel sito Atlante della Laguna (dati morfologici, ambientali, socioeconomici, pianificatori, integrati con i dati relativi al patrimonio architettonico, archeologico e paesaggistico) messe in disponibilità dai vari produttori di informazione all'interno del Sito, consente una immediata valutazione degli impatti cumulativi globali orientandoli nelle rispettive scelte e gestioni.

Per consentire la consultazione degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale vigente nel Sito UNESCO, è stato sviluppato il portale del Sistema Informativo per l'interoperabilità dei dati sulla pianificazione urbanistica e territoriale del Sito UNESCO "Venezia e la sua Laguna"-SIPLAN. Tale *geoportal*, se adeguatamente implementato dagli enti, potrebbe supportare il sistema di monitoraggio del Piano di Gestione 2012-2018 in relazione ai progetti in esso realizzati e previsti nel Sito.<sup>33</sup>

In ordine, invece, alla **strategia di turismo sostenibile (c)** si precisa quanto segue.

Il Comune di Venezia, in accordo con la Regione Veneto e il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo sta dando il via ad uno specifico progetto per la regolazione e gestione dei flussi turistici e per il monitoraggio delle condizioni di offerta di Venezia, con l'obiettivo di individuare soluzioni utili alla mitigazione dell'impatto turistico in termini di tutela e salvaguardia delle risorse culturali e paesaggistiche e sperimentare strumenti di gestione sostenibile della fruizione, anche integrando la Città in un'offerta territoriale più ampia. L'iniziativa, già contemplata nel Documento Unico di Programmazione del Comune di Venezia, riveste valenza nazionale, risultando coerente con gli obiettivi del Piano Strategico nazionale di sviluppo del Turismo 2017-2022 (PST), una cui linea di intervento è dedicata alla qualificazione dell'offerta dei grandi attrattori e delle destinazioni turistiche mature in ottica di sostenibilità e prevede la sperimentazione di modelli di governance per la fruizione sostenibile dei siti Unesco maggiormente sottoposti alla "pressione turistica", anche attraverso la costituzione di un Osservatorio dei siti UNESCO italiani, dando esplicita priorità alla Città di Venezia.

Il MiBACT, pertanto, in accordo con il Comune di Venezia, ha deciso di ricomprendere l'intervento all'interno del Programma Attuativo del PST per il 2017, in fase di predisposizione, considerando, altresì, le potenzialità dello stesso quale azione – pilota, con l'intenzione di valutare la possibilità, nel medio-lungo periodo, di replicare l'esperienza e i relativi strumenti presso

---

<sup>33</sup> Nel 1993 è stato approvato il Piano per il Recupero Morfologico della Laguna, previsto dalla Legge Speciale per la Salvaguardia di Venezia, che prevedeva una serie di interventi finalizzati al controllo dell'evoluzione negativa dell'ambiente lagunare, identificata nei suoi aspetti essenziali, come perdita di velme e barene, appiattimento ed approfondimento dei bassifondi, interrimento dei canali, impoverimento di flora e fauna. Il Magistrato alle Acque (ora Provveditorato OO.PP.) ha poi avviato dal 2007, tramite il CO.RI.LA. l'aggiornamento del Piano Morfologico, sulla base delle nuove conoscenze ed esperienze intanto compiute, secondo ulteriori obiettivi specifici assegnati dal Consiglio dei Ministri nel 2001, relativi a: interventi necessari per l'ottimizzazione del ricambio mare-Laguna in relazione al nuovo assetto dei canali di bocca, dopo l'intervento MOSE; riattivazione dei dinamismi naturali della Laguna; contrasto delle azioni dannose per l'ambiente lagunare e il relativo patrimonio storico artistico ed archeologico; opere necessarie al riequilibrio idrogeologico e morfologico della Laguna e per la difesa locale del centro storico di Venezia e delle isole minori. L'aggiornamento del Piano è stato condotto tenendo conto dei risultati degli interventi per il recupero morfologico effettuati dal Magistrato alle Acque tramite il suo Concessionario Consorzio Venezia Nuova nel corso degli ultimi 25-30 anni, nonché delle tecniche di intervento che sono state progressivamente modificate e migliorate sulla base delle esperienze acquisite. Nel Piano sono stati individuati interventi di carattere strutturale e di carattere gestionale legati alle componenti morfo-idrodinamiche, ecologiche e di miglioramento della qualità ambientale. Gli interventi strutturali prioritari, necessari per garantire dinamiche sostenibili dal punto di vista idro-morfologico ed ecologico, tenendo conto degli scenari socio-economici, che si prevede vengano realizzati nell'arco temporale di 10 anni, comprendono: la realizzazione di strutture morfologiche artificiali a barena per la creazione di habitat o per limitare il trasposto dei sedimenti verso i canali principali; la difesa e protezione delle strutture morfologiche esistenti (bordi di barene e basso-fondali) in zone soggette ad elevata energia da moto ondoso; il ripristino delle funzioni ecologiche delle strutture morfologiche; il consolidamento dei fondali attraverso il trapianto di fanerogame marine; la creazione di aree umide di transizione. Gli interventi strutturali di lungo periodo sono invece subordinati alla realizzazione di interventi prioritari o sono sinergici ad interventi programmati o in corso di competenza di altri Enti. Gli interventi gestionali sono suddivisi in due categorie: quelli strettamente connessi al Piano, di responsabilità del proponente Magistrato e quelli sinergici, che concorrono al raggiungimento degli obiettivi del Piano, di competenza di altri Enti. L'Aggiornamento del Piano Morfologico in oggetto è in corso di Valutazione Ambientale Strategica di competenza nazionale ai sensi del D.Lgs n. 152/2006.

ulteriori destinazioni o siti UNESCO caratterizzati da necessità di valorizzazione e criticità di conservazione e tutela.

L'attivazione di sistemi sperimentali di gestione del turismo a Venezia è, inoltre, inserita tra le azioni dotate risorse finanziarie già disponibili e immediatamente attivabili previste dal "Patto per la Città di Venezia", sottoscritto il 26.11.16 tra il Comune stesso e la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

L'azione che interessa la Città di Venezia è, come detto, coerente con le strategie intraprese a livello nazionale. Il Piano Strategico di sviluppo del Turismo (PST) recepisce la sostenibilità quale principio portante e idea forza attorno alla quale costruire le strategie presenti e future del turismo in Italia. Nel PST viene attribuita alla sostenibilità un valore fortemente legato al concetto di durevolezza nel tempo: lo sviluppo del turismo deve soddisfare, cioè, le esigenze attuali dei turisti e di chi li ospita tutelando e valorizzando i luoghi e contemporaneamente migliorando le prospettive per il futuro, coniugando l'economia turistica con la tutela del paesaggio, della memoria dei luoghi, della cultura locale e dell'ambiente.

Il PST, presentato il 16 dicembre 2016 dal Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo al Consiglio dei Ministri e al momento in esame presso le commissioni parlamentari di Camera e Senato per il relativo parere, ha un orizzonte temporale di sei anni (2017-2022) ed è stato sviluppato con un metodo pienamente aperto e partecipativo: l'attivazione di una serie di strumenti di condivisione (piattaforma on-line, gruppi di lavoro, national meetings), coordinati dalla Direzione Generale Turismo del MiBACT, ha permesso, in fase di redazione del piano, il pieno coinvolgimento delle istituzioni pubbliche centrali, regionali e locali, degli operatori di settore, degli stakeholders e delle comunità<sup>34</sup>.

**A livello locale**, con l'insediamento dell'attuale Amministrazione comunale a partire dall'approvazione delle Linee Programmatiche di Mandato 2015 – 2020 che, in particolare, al punto 10.1.1 prevede di "Regolare i flussi turistici per renderli compatibili con la vita quotidiana dei cittadini residenti, rimodulare, anche contrastando l'evasione, la tassa di soggiorno ed organizzare servizi e trasporti per evitare congestioni, creando nuovi itinerari cittadini residenti, rimodulare, anche contrastando l'evasione, la tassa di soggiorno ed organizzare servizi e trasporti per evitare congestioni, creando nuovi itinerari", sono state intraprese una serie di azioni e attività, che attengono anche agli ambiti della sicurezza e del decoro urbano, prodromiche all'adozione di una strategia di turismo sostenibile, che si basa sul principio dell'educazione al turismo.

Il Comune di Venezia ha avviato un **serrato confronto** con le associazioni di rappresentanza di cittadini e forze economiche e culturali della Città finalizzato a definire una **strategia condivisa** di regolamentazione e gestione dei **flussi turistici**. Tale confronto avviene in sede istituzionale attraverso la convocazione di **Commissioni Consiliari congiunte** competenti in materie di turismo, cultura, commercio, attività produttive e mobilità. Il **primario obiettivo è di ricercare soluzione condivise**, in ambito giuridico, amministrativo ed economico coerenti con l'ordinamento esistenti e **capaci di garantire il difficile equilibrio tra vivibilità della Città e la sua economia** in un'ottica **sviluppo sostenibile** della stessa. A partire dal mese di novembre 2016 e sino ad oggi, in 14 sedute di Commissioni Consiliari trasmesse in streaming per facilitare la condivisione dei contenuti, sono stati presentati n. **20 progetti su 24 depositati**.

In tale contesto, il Comune di Venezia ha istituito un "**Gruppo di lavoro tecnico per l'analisi delle proposte sui flussi turistici**" (PG 470417/2016) composto da dirigenti del Comune e da

---

<sup>34</sup> [http://www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/documents/1482320029441\\_PST\\_2017\\_ENG.pdf](http://www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/documents/1482320029441_PST_2017_ENG.pdf)

rappresentanti delle più importanti società partecipate, che ha il **compito di valutare**, dal punto di vista tecnico-formale, la sostenibilità giuridica, amministrativa ed economica delle **single proposte presentate e discusse in Commissione**. Si tratta di osservazioni “tecniche” **che permetteranno alla Giunta di formulare una propria proposta complessiva – e sostenibile dal punto di vista giuridico - in tema di gestione dei flussi turistici**.

È stata istituita in data 31 agosto 2016 l'Organizzazione di Gestione della Destinazione Turistica denominata “**OGD Venezia**”, responsabile del Sistema Turistico Tematico “Venezia e Laguna”, in ottemperanza alla L.R. n. 11/2013, volta attraverso la cooperazione ampia tra soggetti pubblici e privati e associazioni di categoria, governa lo sviluppo dei prodotti turistici, il consolidamento dell’offerta, la gestione unitaria delle funzioni di informazione, accoglienza turistica, promozione e commercializzazione dei prodotti della destinazione stessa.

Il primo atto dell'OGD è stato la redazione ed approvazione del **Destination Management Plan 2016-2018**, che comprende soluzioni alternative compatibili con le capacità della città, sviluppato in collaborazione con i principali *stakeholders* (industriali, albergatori, commercianti, esercenti, istituzioni culturali), per ridurre l’eccezionale alta pressione turistica sulla città di Venezia, e le numerose attività legate al turismo. L'esistenza oggi di questo Piano è in sé una vera rivoluzione rispetto a quanto sinora attuato in precedenza. **Per la prima volta è chiarito nero su bianco, con il contributo di diversi stakeholders, quali sono le linee di indirizzo e le strategie in materia di turismo, con un orizzonte pluriennale**, lasciando volutamente da parte il tema della gestione dei flussi turistici quale elemento da recuperare e integrare una volta terminato il lavoro delle Commissioni consiliari e del Gruppo di Lavoro. Il Piano di Gestione della Destinazione turistica “Venezia” (o DMP **Destination Management Plan**) individua undici tematismi, espressione del patrimonio e del territorio della destinazione turistica, attraverso cui programmare e diversificare l'offerta turistica: turismo culturale; turismo eno-gastronomico; turismo naturalistico; turismo religioso; turismo sportivo; turismo balneare; turismo MICE; turismo dei grandi eventi; turismo del divertimento; turismo del benessere; turismo accessibile.

Con l'approvazione del **Documento Unico di Programmazione (DUP) 2017 – 2019** allegato alla deliberazione di Consiglio Comunale n. 71/2016 sono stati approvati una serie di obiettivi strategici collegati alle Linee Programmatiche di Mandato come ad esempio il punto M7\_10.1 Gestione del turismo, sostenibilità dei flussi che saranno affidati alla gestione delle Direzioni competenti per materia a partire dal 2017.<sup>35</sup>

Il Comune di Venezia ha implementato diverse strategie e avviato una serie di attività orientate ai principi di sostenibilità a medio e lungo termine nonché finalizzate a ridurre la pressione turistica.

Con Delibera n. 105 del 23/12/2015 il Consiglio Comunale di Venezia ha assunto in gestione il servizio pubblico d'informazione e accoglienza turistica sul proprio territorio (IAT), come da legge regionale n. 11/2013 “Sviluppo e sostenibilità del turismo veneto” e relativa disciplina. Il settore Turismo, in particolare, promuove all'interno del portale *Veneziaunica* e con apposita newsletter e campagna social il **progetto Detourism**, atto a favorire lo sviluppo di un turismo slow e sostenibile, che porti i visitatori al di fuori delle aree più frequentate della città, per far conoscere le regole dell'eco-galateo per la città di Venezia.

L'Amministrazione ha condiviso con l'associazione "Piazza San Marco" nel giugno 2016 il progetto *San Marco Guardians*, a tutela della Piazza e del suo patrimonio monumentale, in

---

<sup>35</sup> <https://www.comune.venezia.it/sites/comune.venezia.it/files/documenti/DUP%20emendato.pdf>

collaborazione con gli agenti della polizia locale. Sono stati presentati alcuni **progetti europei** (in fase di valutazione) che prevedono l'adozione di strumenti sperimentali per la raccolta e la gestione, efficace e precisa, dei dati sul turismo utilizzando anche i cosiddetti *big data* e i *social media* che includa anche un'analisi completa relativa al trasporto di visitatori a Venezia. Una reale conoscenza della crescente pressione turistica, permetterà di attuare misure efficienti per ridurre il numero di turisti, specialmente di turisti "mordi e fuggi", a un livello adeguato alle possibilità di accoglienza della Città.

Insieme con le altre principali città turistiche italiane (Roma, Firenze e Milano), si sta procedendo alla definizione di accordi con i maggiori player internazionali dell'offerta ricettiva online. In particolare, sono da tempo avviati contatti in via di formalizzazione con AirBnB per intercettare, dal punto di vista finanziario ed amministrativo, gli utilizzatori della loro piattaforma. Lo scopo, come in altre città nel mondo, è far emergere le situazioni d'irregolarità e correggere un mercato, quello dell'offerta turistica, che attraverso l'utilizzo di piattaforme online ha aumentato vistosamente l'offerta, creando situazioni di sofferenza tanto nel mercato quanto nel territorio.

Le Aziende partecipate del Comune, con competenza in materia di Mobilità e Marketing, sono fortemente impegnate nell'implementazione d'iniziativa volte ad aumentare l'attrattività della terraferma di Venezia e della sua area metropolitana anche al fine di sgravare la Venezia insulare da quota parte dei flussi che vi si recano per svago occasionale e giornaliero.

Per quanto riguarda la tutela delle attività tradizionali, segnatamente il merletto ad ago nell'isola di Burano e quello a fuselli a Pellestrina, di cui si ha testimonianza presso il Museo del Merletto allestito nell'isola di Burano e presso l'Archivio della Scuola del Merletto, conservato al Museo di Palazzo Mocenigo, giova ricordare che a giugno 2016 **il Sindaco ha sottoscritto un protocollo d'intesa con altri 15 colleghi per sostenere l'iniziativa di candidatura del merletto italiano a patrimonio immateriale dell'UNESCO** con l'obiettivo ultimo di salvaguardare l'integrità e la trasmissibilità alle future generazioni di questo mestiere.

Il tema dei flussi di mobilità pedonale, sia turistica che residenziale, è stato posto al centro dei progetti sviluppati all'interno della cornice del PON Metro (Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020), programma dedicato allo sviluppo urbano sostenibile che, in linea con le strategie dell'Agenda urbana europea e con gli obiettivi di Europa 2020, affronta le principali sfide territoriali e organizzative che interessano i contesti metropolitani. **In quest'ottica, il PON Metro prevede che le 14 Città metropolitane definiscano strategie di sviluppo urbano sostenibile e realizzino azioni integrate finalizzate a: il ridisegno e la modernizzazione dei servizi urbani secondo il paradigma "Smart city"; la promozione dell'inclusione sociale per la popolazione più fragile e i quartieri che presentano maggiori condizioni di disagio.** In particolare con l'implementazione della cosiddetta Smart Control Room che avrà funzioni di cabina di regia per il monitoraggio, controllo e la gestione del traffico e dei flussi di mobilità che interessano Venezia quotidianamente, per la cui realizzazione **è previsto un investimento di oltre 6 milioni di euro.** La Centrale Intelligente di Controllo utilizza come infrastruttura abilitante il Geoportale dove vengono raccolte le informazioni di tipo territoriale del Comune e via via interesserà l'area metropolitana di Venezia. Detto intervento riveste alta priorità nelle azioni strategiche delineate e si integra totalmente con quello condiviso con il Governo all'interno del Patto per Venezia.

Alla base delle azioni sopra definite vi è l'infrastrutturazione di rete. A tale fine è stato sottoscritto un accordo con **Enel Open Fiber**, la società di Enel per lo sviluppo di una infrastruttura nazionale per la banda ultra larga. Il Piano di Enel Open Fiber per la città di Venezia, la convenzione è stata approvata Dall'Amministrazione comunale il 2 agosto 2016, prevede un totale di circa 120

mila unità immobiliari cablate, circa 600 km di rete interrata e circa 500 km di rete aerea. Le attività di posa della fibra conterranno sul sostegno del Comune di Venezia per la realizzazione celere dei lavori, che porterà il servizio a casa dei clienti in modalità Fiber to the Home (Ftth) in grado di supportare velocità di trasmissione a 1 Gbps sia in download che in upload. L'investimento complessivo previsto è di oltre 50 milioni di euro.

Si intendono conseguire le azioni sopradescritte secondo il seguente **cronoprogramma**:

- **Avvio progetto di rilevazione e sostenibilità dei flussi turistici – estate 2017;**
- **Campagna di decoro urbano e di educazione alla fruizione della Città – estate 2017;**
- **Progetto pilota sperimentale di gestione dei visitatori in accordo con il MiBACT - primavera 2018**

Il Comune di Venezia ha inoltre investito negli anni in una **rete a banda ultra larga in fibra** a Mestre, Marghera e Centro Storico, con oltre 127 km di dorsale ottica a 144 fibre e 65 km di rilegamenti con 8-12 fibre, articolati attraverso 243 punti di giunzione o derivazione ed estesi verso le isole tramite 9 ponti radio punto-punto e 11 impianti di diffusione radio punto-multipunto.

Sono inoltre collegate alla rete in fibra ottica comunale anche 37 sedi relative alle due Università veneziane e ad alcuni Istituti ed Enti di Ricerca ed Istruzione. La rete in fibra comunale viene utilizzata anche per il "Wi-Fi pubblico" gestita attraverso Venis la rete Wi-Fi Cittadinanza Digitale con 282 hot spot (realizzati mediante 238 access point outdoor e 198 apparati indoor), oltre a tutti gli utenti che provengono dalla estensione realizzata integrando il sistema con quello di Ca' Foscari e IUAV.

Per il 2017 è prevista l'estensione della rete in fibra comunale e di ulteriori punti di WIFI pubblico anche al Lido di Venezia, ora servito solo con ponte radio, e presso le Procuratie di San Marco.

Si comunica inoltre un altro importante risultato ottenuto recentemente con l'assegnazione di un finanziamento di 100.000,00 euro da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo nell'ambito della Legge 77/06 ("Misure speciali di tutela e fruizione dei siti italiani di interesse culturale, paesaggistico e ambientale, inseriti nella "lista del patrimonio mondiale, posti sotto la tutela dell'UNESCO") per il progetto "Strategia del turismo sostenibile di Venezia e la sua laguna: gestione, mitigazione, sensibilizzazione". (Decreto n. 558 con il quale il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo ha disposto, in data 2 dicembre 2016, l'assegnazione del finanziamento).

Tale progetto si integra con le azioni già messe in campo sopra descritte contribuendo allo sviluppo di studi e ricerche utili al processo decisionale degli enti preposti alla tutela del Sito adottando approcci integrati e dinamici e disponendo di attendibili scenari a medio e lungo periodo. Il Comune di Venezia, in qualità di soggetto referente e di concerto con tutti gli enti del Comitato di Pilotaggio del Sito UNESCO, avvierà pertanto tale progetto nei prossimi mesi con il coinvolgimento di tutti gli enti preposti. Gli esiti di tale attività saranno integrati nell'aggiornamento del Piano di Gestione del Sito.

Alla luce di quanto sopra affermato, si fa presente che, non appena saranno disponibili le risorse adeguate per far fronte alla predisposizione e al mantenimento/aggiornamento di un modello tridimensionale della Laguna di Venezia, che contenga tutti i dati richiesti di cui al punto 4 lettera b), **il Comune di Venezia**, in qualità di "soggetto referente" del Sito, **discuterà con gli enti del Comitato di Pilotaggio circa la modalità con cui rendere operativo tale strumento e di conseguenza aggiornare il Piano di Gestione.**

**Il Piano di Gestione è in corso di implementazione e il suo aggiornamento** sul tema della gestione dei flussi turistici sarà conseguente agli esiti della consultazione e dei progetti che l'Amministrazione comunale ha avviato per condividere una proposta complessiva e sostenibile anche dal punto di vista giuridico.

Ad oggi, preme evidenziare che **la Città Metropolitana di Venezia e la Provincia di Padova**, (interessata per la presenza del Comune di Codevigo), tra gli enti del Comitato di Pilotaggio, **riconoscono il Sito Unesco "Venezia e la sua Laguna" come elemento territoriale fondamentale per la realtà metropolitana con piena consapevolezza del valore e della responsabilità che ne derivano.**

In particolare, all'interno del Piano Strategico della Città Metropolitana di Venezia, che è in fase di realizzazione, verrà data particolare rilevanza alla presenza del Sito UNESCO, che già comprende otto comuni dell'ambito interessato.

Questo aspetto viene riconosciuto dall'art. 6 "*Funzioni e specificità*" dello Statuto della Città Metropolitana<sup>36</sup>, il cui comma 2 afferma che compito di essa è la salvaguardia e la promozione del proprio territorio, valorizzando e tutelando le caratteristiche delle singole aree.

**La Città metropolitana ha inoltre iniziato il percorso propedeutico alla redazione del Piano Strategico, lo strumento fondamentale previsto dalla Legge 56/2014** finalizzato a definire la visione futura del territorio metropolitano; lo statuto identifica come fondamento delle analisi e delle prospettive del Piano, le vocazioni ed eccellenze che lo contraddistinguono e mira a favorirne la competitività ed attrattività nel rispetto della sua tradizione storico-culturale.

All'interno delle azioni del piano strategico, rimarrà evidentemente **centrale il ruolo di Venezia città storica e della sua Laguna**, sia come territorio da tutelare che come vera e propria risorsa per lo sviluppo economico, sociale e culturale della Città metropolitana.

**Queste considerazioni valgono anche in risposta di quanto affermato alle misure contenute nel Rapporto di Missione.**

#### **MISURE CORRELATE PRESENTI NEL RAPPORTO DI MISSIONE 2015**

##### **Rif. lettera a)**

##### **Misure a lungo termine (entro l'1 dicembre 2019)**

*Nel quadro delle procedure e dei piani esistenti, sviluppare e avviare un Master Plan che definisca una serie di norme per tutti gli sviluppi in corso e previsti entro i confini del Sito del patrimonio mondiale, da adottare per il recupero e la conservazione dell'Eccezionale valore universale (OUV) del Sito e dei suoi valori paesaggistici e paesaggio marino associati.*

*Sviluppare una pianificazione ambientale strategica, includendo le misure a lungo termine, come ad esempio il trasferimento del terminale di trasporto passeggeri Marittima, così come le strutture portuali per le navi di Marghera al di fuori della Laguna.*

##### **Rif. lettera b)**

##### **Misure a medio termine (entro l'1 dicembre 2017)**

*Sviluppare un piano geomorfologico tridimensionale virtuale del territorio derivato dall'assemblaggio dei sostanziali dati scientifici e tecnici disponibili e presentato al Centro del Patrimonio Mondiale per la revisione da parte degli organi consultivi. Il piano dovrebbe includere tutti gli aspetti della Laguna, la natura, le infrastrutture e l'urbanistica. Esso dovrebbe essere concepito come uno strumento dinamico, che permetta la modellazione di eventuali proposte di progetto in modo da simulare il loro impatto cumulativo globale in futuro.*

<sup>36</sup> <http://www.cittametropolitana.ve.it/istituzionale/statuto-della-citt%C3%A0-metropolitana.html>

**Rif. lettera c)**

**Misure Immedieate**

*Mettere in atto una moratoria su ogni trasformazione all'interno del Sito del patrimonio mondiale, preliminarmente alla definizione e all'adozione di una strategia turistica, all'approvazione di norme giuridiche di protezione efficaci, e all'istituzione di meccanismi di controllo efficaci;*

**Misure a breve termine (entro dicembre 2017)**

*Sviluppare una strategia del turismo sostenibile, sulla base del modello del patrimonio mondiale dell'UNESCO e del Programma Turismo Sostenibile, e che comprende soluzioni alternative compatibili con le capacità della città, sviluppato in collaborazione con le principali aziende turistiche e da crociera;*

**Misure Immedieate**

*Condurre una revisione a medio termine del Piano di Gestione del Sito.*

## **Raccomandazione n. 5**

*5. Ribadisce la propria richiesta allo Stato Parte di rinforzare i limiti di velocità e regolare il numero e il tipo di imbarcazioni in Laguna e nei canali*

Il Piano di Gestione identifica il **moto ondoso come una "macro-emergenza"** principalmente a causa del traffico a motore e indirizza linee guida specifiche condivise dalle autorità competenti in materia per affrontare questo problema.

**Nella Laguna di Venezia vige, infatti, una particolare disciplina che sottrae alla competenza dell'Autorità Marittima una parte delle funzioni di polizia e di organizzazione della navigazione, in ambiti significativi della conterminazione lagunare stessa, conferendola ad altri Enti.**

Tale articolazione di competenze deriva dal fatto che per le lagune venete (di Venezia e di Marano-Grado), sebbene facenti parte egualmente del demanio marittimo (art. 28 C.d.N.), la competenza in materia di navigazione e di polizia è ripartita tra l'Autorità marittima (costituita dalla Capitaneria di Porto e dall'Autorità Portuale) e diverse altre autorità statali (Provveditorato OO.PP. Per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia – Direzione Aeroportuale di Venezia) e locali (Comuni di Venezia e Chioggia) in virtù di una serie di norme speciali.

Tali enti operano in sinergia, ciascuno per proprie competenze, affinché sia garantita la gestione e il controllo del traffico acqueo.

I limiti di velocità massima consentita sono quindi fissati secondo criteri omogenei sulla base della conformazione dei canali e delle relative sponde.

Le sanzioni per le violazioni in materia di superamento dei limiti di velocità sono invece fissate dalle norme statali (nell'ordinamento legislativo italiano ai comuni non compete stabilire sanzioni) mentre vi è il controllo locale, da parte del Comune di Venezia nello specifico sull'impiego della Polizia Locale, d'indirizzo attraverso la prefettura per gli organi di polizia. Nel 2016 detta attività, rispetto al passato, è stata particolarmente guidata verso un costante controllo del bacino di San Marco, del Canal Grande e dei rii cittadini.

Il Comune di Venezia, **ai fini della sicurezza della navigazione urbana del Canal Grande e del centro storico, con proprio Regolamento e con l'ordinanza del 2015 "Testo unico in materia di**

**circolazione acquea”, ha aggiornato i precetti in funzione delle modalità di transito e di fruizione delle rive e dei pontili, riorganizzato gli accessi, le concessioni degli spazi acquei prevedendone il rilascio a fronte di bando pubblico e dei punti di approdo pubblici e privati non dedicati al servizio pubblico.**<sup>37</sup>

**Nuove misure di contenimento del traffico acqueo** sono state elaborate e sono in corso di attuazione al fine di aumentare la sicurezza della navigazione e di potenziare le azioni di monitoraggio e controllo. Tali azioni comprendono l’emissione di specifiche ordinanze (limitazioni della circolazione), la predisposizione di piani di riassetto degli approdi pubblici e delle concessioni di spazi acquei.

**Vi è stata condivisione tramite specifici incontri con le categorie di trasporto (di persone e di cose), con la categoria dei gondolieri,** sia per le nuove misure di contenimento del traffico acqueo elaborate e in vigore dal 2015, sia per varie e successive sperimentazioni nella gestione del traffico stesso al fine di mantenere un feedback con le categorie in *presenza di work in progress*.

La Polizia Locale, impegnata nell’attività di controllo del traffico acqueo e di contrasto del fenomeno del moto ondoso, dispone inoltre di un **sistema di rilevamento automatico da remoto A.R.G.O.S. (Automatic & Remote Grand Canal Observation System)** per controllare le principali arterie acquee della città e di parte del Bacino di San Marco.



*Prefettura di Venezia*  
*Ufficio Territoriale del Governo*

**SERVIZI DI CONTRASTO AL MOTO ONDOSI  
2016\***

	CONTROLLI EFFETTUATI		VIOLAZIONI		PERSONE	
POLIZIA DI STATO	TAXI	39	AMM.VE 80 PENALI		IDENTIFICATE	121
	COMM.LI	13			DENUNCIATE	0
	DIPORTO	37				
CARABINIERI	TAXI	315	AMM.VE 27 PENALI 0		IDENTIFICATE	2865
	COMM.LI	403			DENUNCIATE	0
	DIPORTO	896				
GUARDIA DI FINANZA	TAXI	143	AMM.VE 94 PENALI 1		IDENTIFICATE	278
	COMM.LI	104			DENUNCIATE	0
	DIPORTO	6				
CAPITANERIA DI PORTO	TAXI	177	AMM.VE 38 PENALI 0		IDENTIFICATE	811
	COMM.LI	82			DENUNCIATE	0
	DIPORTO	504				
POLIZIA MUNICIPALE	5949		AMM.VE 1962 PENALI 0		IDENTIFICATE 5986 DENUNCIATE 2	
POLIZIA LAGUNARE	TAXI		AMM.VE PENALI		IDENTIFICATE	
	COMM.LI				DENUNCIATE	
	DIPORTO					

\* non sono pervenuti i dati di marzo 2016 della Polizia di Stato

<sup>37</sup> ALLEGATO 10 Ordinanza del 2015 “Testo unico in materia di circolazione acquea”

L'attività della Polizia Locale in materia di contrasto del moto ondoso è **mensilmente aggiornata sul sito Internet comunale**. La Laguna stessa è stata suddivisa in zone di controllo dove interviene sulla base delle priorità date e delle necessità che si dovessero manifestare di volta in volta.

I dati trasmessi dalla Polizia Municipale **evidenziano un significativo incremento dei numeri di controlli e delle violazioni accertate nel 2016**. Si è passati da **5.867 violazioni del 2014 a 6.484 del 2016**; Di queste ultime ben 2.003 violazioni sono riferite al mancato rispetto dei limiti di velocità.



Va rilevato che il numero delle violazioni non è direttamente proporzionale all'attività di controllo perché influenzata dalle modalità operative stesse, ovvero se rivolte a un'attività repressiva e quindi volta soprattutto all'accertamento degli illeciti piuttosto che un'attività di

prevenzione, adottata negli ultimi anni, con la massima visibilità possibile data dalla presenza delle pattuglie sul territorio e delle postazioni di controllo con strumentazione laser.

**L'attività di contrasto del fenomeno del moto ondoso nella Laguna è coordinata dalla Prefettura di Venezia** (cfr. Tabella infra) che provvede anche a raccogliere i dati dell'attività di accertamento degli organi di polizia deputati ai controlli. In particolare, sempre nell'ottica di una collaborazione tra enti, il Comune di **Venezia ha fornito mezzi e strumenti per la rilevazione della velocità (telelaser) alla Capitaneria di Porto.**

**Si ritengono soddisfatte pertanto anche le indicazioni contenute nelle Misure immediate del Rapporto di Missione 2015.**

Per quanto riguarda la tesi di ICOMOS, più volte richiamata nel testo del Rapporto di Missione 2015, sugli **impatti ambientali sulle sponde causati dal moto ondoso legato in gran parte alla circolazione delle navi da crociera**, si richiamano gli studi dell'Autorità Portuale che da vari anni monitora il fenomeno del moto ondoso e si adopera per diffondere i risultati di questi monitoraggi. Nel sito del Porto di Venezia, infatti, sono state rese pubbliche tutte le ricerche effettuate nel corso degli anni (<https://www.port.venice.it/it/studi-scientifici.html>). Non sembrerebbe dunque possibile, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, effettuare una chiara correlazione tra i fenomeni di inquinamento atmosferico e il traffico marittimo presente nella Laguna di Venezia. L'Autorità Portuale da vari anni monitora il fenomeno del moto ondoso e si adopera per diffondere i risultati di questi monitoraggi. Nel sito del Porto di Venezia sono state rese pubbliche tutte le ricerche effettuate nel corso degli anni (<https://www.port.venice.it/it/studi-scientifici.html>). Non sarebbe quindi possibile, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, effettuare una chiara correlazione tra i fenomeni di inquinamento atmosferico e il traffico marittimo presente nella Laguna di Venezia.

**Gli studi prodotti e pubblicati nel sito APV dimostrano che il moto ondoso nel canale della Giudecca è caratterizzato da onde di breve periodo compreso tra circa 1.0 s e 3.0 s, con altezze 128 massime fino a 1 m.** Le navi e i traghetti non concorrono a tale moto, principalmente dovuto alle imbarcazioni, pubbliche e private, di piccola stazza e veloci. Tale moto ondoso, comunque, non si presenta generalmente come infrangimento lungo le sponde. Gli effetti di tale agitazione sulle opere di conterminazione di recente realizzazione e costituite da muri in cemento armato fondati su pali, appaiono del tutto trascurabili (Prof. Ing. A. Adami, Dott. Ing. G. Comola – 2009).

Un'altra incongruità riscontrata risulta essere la dichiarazione della presenza di una percentuale elevata di rischio d'incidenti, considerata proporzionale alle dimensioni delle imbarcazioni. Il calcolo della probabilità d'incidente, e la conseguente analisi di rischio, definita dagli Organismi Scientifici Internazionali, si basa sul numero d'imbarcazioni in circolazione all'interno del bacino (vedi metodologia IMO – Formal Safety Assessment FSA: Cruise ships MSC 85/INF.2 e MSC 85/17/1) e non è quindi direttamente correlato con la dimensione dei natanti.

Molto importante, in tale ambito, sarà il trasferimento alla Città Metropolitana delle competenze dell'ex Magistrato alle Acque, come previsto nel Patto per Venezia.

L'attuazione d'interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni in atmosfera delle navi della Città lagunare di Venezia costituisce un impegno primario per tutti, amministratori e ospiti della città. Molto positivi, in questi anni, gli effetti prodotti dal "Venice Blue Flag" sulla qualità dell'aria.

Secondo le valutazioni tecniche dell'Arpav, confermate da studi del CNR e dell'Università, l'accordo rappresenta la misura più efficace per la riduzione degli inquinanti atmosferici derivanti

dal traffico navale crocieristico: riduzione del 2% per Nox (ossidi di azoto), del 46% per PM (polveri), e del 91% per SO<sub>2</sub> (anidride solforosa).

Per tale ragione anche per il 2017 il Comune di Venezia insieme all'Autorità Portuale di Venezia e la collaborazione e supporto operativo della **Capitaneria di Porto è in procinto di sottoscrivere l'Accordo Volontario Venice Blue Flag** con il quale le compagnie di crociera si impegnano a far funzionare i motori principali ed ausiliari delle navi da loro esercite con combustibile per uso marittimo con tenore di zolfo non superiore allo 0,1 % in massa non solo all'ormeggio ma anche durante la navigazione e le fasi di manovra all'interno del porto di Venezia.

In base ad alcune implementazioni migliorative effettuate all'accordo, che durerà per tutto il 2017, le Compagnie di navigazione firmatarie (praticamente tutte se si escludono le compagnie che transitano nel Porto di Venezia solo una volta l'anno e per poche centinaia di metri) accettano che i risultati relativi alle attività di vigilanza siano resi pubblici sui siti web istituzionali dell'Autorità di Sistema portuale di Venezia e del Comune di Venezia.

Si può anche confermare che vi è la previsione di **investire per la elettrificazione delle banchine portuali della Stazione Marittima** qualora venga data garanzia della continuità dell'arrivo delle navi da crociera, così da poter prevedere un piano di ammortamento dell'investimento. **L'elettrificazione porterà notevoli benefici in termini di riduzione degli impatti relativamente a inquinamento acustico e atmosferico.**

Si ritiene che quanto sopra esposto costituisca risposta anche a quanto indicato alla misura correlata del Rapporto di Missione.

*MISURE CORRELATE PRESENTI NEL RAPPORTO MISSIONE 2015:*

*Immedieate*

*Applicare i limiti di velocità e il regolamento sul numero e tipo di barche in Laguna;*

*Installare il sistema automatico di controllo della velocità in tutti i canali interessati e far rispettare i limiti di velocità attraverso la tassazione di eventuali trasgressori (inclusi i taxi).*

## **Raccomandazione n. 6**

*Ribadisce inoltre la propria richiesta allo Stato Parte di adottare, quale questione di urgenza, un provvedimento legale che introduca il divieto per le navi più grandi e per le petroliere di entrare in Laguna e chiede allo Stato Parte di mettere in atto a tal fine tutto quanto necessario in termini di strategia, di pianificazione e gestione.*

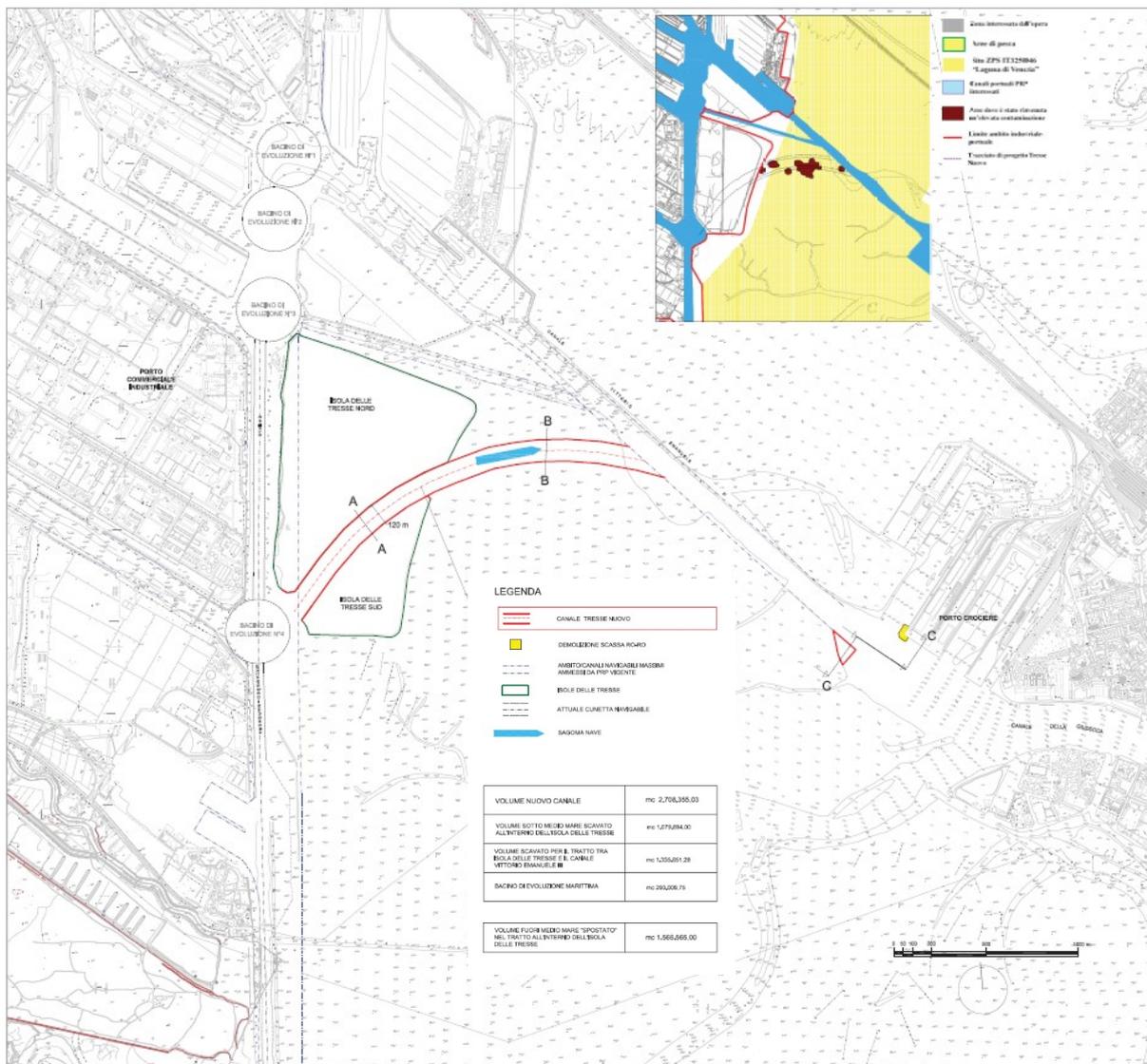
Il tema sollevato si inserisce in uno scenario ampio che coinvolge l'intero tema di sviluppo di Porto Marghera e della sua riqualificazione.

**La sfida dell'Amministrazione è di garantire e promuovere questo sviluppo che come tale permette la salvaguardia della città, proprio perché attraverso la creazione di nuovi posti di**

lavoro si può garantire l'attrattività della residenzialità e delle attività economiche (negli ultimi decenni si registra una perdita di oltre 30.000 posti di lavoro).<sup>38</sup>

Per quanto riguarda Porto Marghera, sempre nel Documento del Sindaco, si indica che su questa area del territorio comunale il processo di rigenerazione urbana si deve riferire a due ambiti tematici principali:

- lo sviluppo di una parte della città che diventi il cuore amministrativo e culturale dell'area metropolitana del nord – est dell'Italia, luogo di un possibile abitare sostenibile e centro della produzione di nuove tecnologie avanzate;
- il consolidamento del polo logistico di maggior valore dell'alto Mediterraneo attraverso la promozione del District Park e il conseguente sviluppo di nuove economie. L'obiettivo è che a seguito di una rigenerazione funzionale in parte già iniziata, Porto Marghera torni ad essere il centro del sistema economico del nostro territorio, consentendo in questa logica anche il conseguimento di un riequilibrio complessivo del sistema occupazionale attuale verso creazione di altri impieghi non solo destinati al settore turistico.



<sup>38</sup> Vedi ALLEGATO 11 Situazione occupazionale Porto Marghera

Il Ministro dei beni e della attività culturali e del turismo in data 15 luglio 2016 ha costituito il **Comitato “Porto Marghera 1917-2017. La città del lavoro e dell'Industria”**, con il compito di promuovere le iniziative culturali per le celebrazioni del centenario della nascita di Porto Marghera, riconoscendone l'importanza quale esempio di rigenerazione complessiva del territorio all'insegna della sostenibilità ambientale e della valorizzazione del capitale umano.

Con l'emanazione del D.M. 2 marzo 2012, recante le disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale, vengono fissati dei limiti rigorosi al transito vicino alle navi protette nazionali e a siti particolarmente sensibili dal punto di vista ambientale. In particolare per la Laguna di Venezia l'art. 2 comma 1 punto b) dispone il divieto di transito nel Canale di San Marco e nel Canale della Giudecca delle navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda. In base alle disposizioni dell'art. 3 il divieto scatterà non appena le autorità marittime avranno individuato vie alternative di transito. Inoltre, nelle more di tale disponibilità, l'Autorità marittima d'intesa con il Magistrato alle Acque di Venezia e l'Autorità Portuale, è tenuta ad adottare misure finalizzate a mitigare i rischi connessi al regime transitorio perseguendo il massimo livello di tutela dell'ambiente lagunare.

Proprio sotto l'impulso della recente normativa, l'Autorità Portuale di Venezia, in accordo con l'Amministrazione, si sta impegnando nell'individuazione di soluzioni atte a evitare il passaggio delle navi da crociera aventi una dimensione superiore alle 40.000 tonnellate di stazza lorda nel Bacino di San Marco **attraverso il progetto Tresse Nuovo**.

L'attuale tragitto impiegato per giungere alla stazione Marittima, prevede il passaggio attraverso la bocca di porto di Lido e il Canale della Giudecca; il percorso è complessivamente lungo circa 9 km.

Nell'ipotesi di continuare a utilizzare le infrastrutture esistenti nel porto di Venezia, compatibilmente con le esigenze di traffico, sono state vagliate alcune soluzioni alternative che prevedono l'ingresso dalla bocca di porto di Malamocco – Marghera.

Un'approfondita analisi ha portato a definire il tracciato oggetto del presente progetto, denominato “Tresse Nuovo”, ed ha preso in considerazione una scala di fattori quali caratteristiche tecniche – nautiche del tracciato, limitazioni dell'interferenza tra traffico commerciali e traffico passeggeri, minore impatto fisico sulla Laguna. L'intervento proposto non è finalizzato ad apportare modifiche sostanziali all'assetto funzionale e organizzativo del porto mantenendo una separazione tra il porto passeggeri e il porto commerciale/industriale. Più in particolare la scelta progettuale in esame, ha l'obiettivo di massimizzare l'impiego di canali portuali già esistenti, limitando il tempo di percorrenza impiegato e quindi di contenere le interruzioni del traffico commerciale, dovute alla presenza del traffico crocieristico.

Tale soluzione prevede attraverso l'escavo del “Tresse Nuovo” il collegamento tra il Canale Malamocco – Marghera con il canale Vittorio Emanuele III; inoltre la scelta relativa all'attraversamento dell'Isola delle Tresse comporta un'incidenza, formale e sostanziale, sull'area ZPS limitata a circa la metà del tracciato (1,2 km).

Le Mappe allegate alla presente relazione, mostrano l'evoluzione storica del traffico delle navi in Laguna. A partire dal 1976, data di inaugurazione del Canale Malamocco – Marghera, le petroliere e, progressivamente, le navi mercantili sono state allontanate dal delicato tracciato che va dalla bocca di Lido alla Marittima, attraverso il bacino di San Marco e il Canale della Giudecca.

La realizzazione del progetto “Tresse” porterebbe alla definitiva estromissione da tale tracciato anche delle navi da crociera di maggiori dimensioni, consentendo di mantenere la funzione della Marittima come terminal passeggeri, che costituisce attività qualificante e di grande rilievo economico per l'intera città.

La configurazione proposta oltre a ridurre l'interferenza con i siti della Rete Natura 2000, propone una contestuale sistemazione dell'Isola attraverso una ricomposizione sia dal punto di vista idraulico che dal punto di vista ambientale, permettendo di utilizzare un terrapieno ormai inutilizzabile come parziale schermatura e cuscinetto tra Laguna e Porto Marghera. Il canale Tresse Nuovo rimarrà ad uso esclusivo della crocieristica.

A **livello nazionale**, il progetto Tresse Nuovo dovrà essere sottoposto alla Valutazione di Impatto Ambientale<sup>39</sup> da parte delle autorità nazionali competenti per gli aspetti relativi alla tutela ambientale e dei beni culturali e paesaggistici (MAATM e MiBACT).

Inoltre, nella consapevolezza della necessità di una progettualità integrata, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) ha evidenziato la recente approvazione di una riforma relativa ai sistemi portuali che prevede l'integrazione dei porti agli interporti, le connessioni stradali e altre infrastrutture, il tutto in un'ottica di sostenibilità.

L'Amministrazione condivide inoltre il progetto di **Porto Off-Shore On-Shore (V.O.O.P.S.)** dell'Autorità portuale quale scelta per garantire lo sviluppo delle attività industriali e commerciali nell'area, anche quando entrerà in funzione il sistema di dighe mobili per contenere il fenomeno dell'acqua alta in Laguna richiamato dal Patto<sup>40</sup>.

La crocieristica di Venezia influenza il sistema economico locale attraverso la domanda di beni e servizi nei confronti di aziende localizzate nel territorio comunale e metropolitano, in quanto svolge il ruolo “**homeport**”, funzione che risulta imprescindibile.

Dall'Annuario del Turismo 2015 risulta la riduzione del numero di crociere che arrivano nel Porto di Venezia, per altro concentrate nel periodo estivo.

## 4. Porto di Venezia

### 1 – Traffico passeggeri 2011-2015

Anno	Crociera		Fluviali		Traghetti		Aliscafi		Totale	
	TC	Pax	TC	Pax	TC*	Pax	TC	Pax	TC	Pax
<b>2011</b>	591	1.772.167	63	14.249	341	350.596	403	111.441	1.398	2.248.453
<b>2012</b>	569	1.757.297	92	18.647	223	157.785	396	105.395	1.280	2.039.124
<b>2013</b>	548	1.815.823	130	26.498	213	138.648	334	92.984	1.225	2.073.953
<b>2014</b>	488	1.733.839	88	16.702	159	81.217	328	91.125	1.063	1.922.883
<b>2015</b>	521	1.582.481	89	18.561	117	58.912	297	85.564	1.024	1.745.518

Fonte: VTP – Venice Ro-Port Mos S.C.p.A.

TC= Approdi di navi

PAX=Numero di passeggeri d'imbarco, sbarco, transit

\*Solo Anek. Grimaldi che fa solo trasporto merci, è attiva da luglio 2015 ed ha effettuato 53 toccate.

<sup>39</sup> Nel sito <http://www.va.minambiente.it/it-IT> sono disponibili tutti i materiali dei piani, programmi e progetti in consultazione

<sup>40</sup> ALLEGATO 12

**Nel Documento del Sindaco, si dichiara che l'Amministrazione comunale intende favorire il mantenimento dell'arrivo delle navi da crociera alla Stazione Marittima, indotto che occupa 5.000 addetti, promuovendo però la diversificazione dell'accesso attuale.** Questo si rende possibile proprio attraverso l'individuazione di un percorso che, dalla bocca di Malamocco, raggiunga la Stazione Marittima utilizzando il Canale Malamocco – Marghera ed il Canale Vittorio Emanuele. Nella delicata fase di predisposizione del nuovo Piano Regolatore Portuale, redatto dall'Autorità Portuale, in collaborazione con l'Amministrazione, il Comune di Venezia intende partecipare attivamente alle scelte di piano al fine di garantire la congruità degli obiettivi di sviluppo e gestione del complesso sistema portuale sostenibili e condivisibili.<sup>41</sup>

Da ricordare, infine, la presenza di Fincantieri a Porto Marghera, che dal 1990 ad oggi ha costruito oltre 70 navi da crociera, configurandosi come una delle eccellenze industriali a livello mondiale. Il numero degli addetti, compreso l'indotto, è di quasi 5.000, molti dei quali altamente specializzati.

#### **MISURE CORRELATE PRESENTI NEL RAPPORTO DI MISSIONE 2015:**

*Immedieate*

*Ridurre il numero di grandi navi che entrano nella Laguna;*

*A breve termine (entro il 1 dicembre 2017)*

*Reintrodurre e adottare il divieto di transito delle grandi navi in Laguna*

*A medio termine (entro il 1 dicembre 2019)*

*Sviluppare una pianificazione ambientale strategica, includendo le misure a lungo termine, come ad esempio il trasferimento del terminale di trasporto passeggeri Marittima, così come le strutture portuali per le navi di Marghera al di fuori della Laguna;*

*A lungo termine*

*Spostare il terminale di trasporto passeggeri Marittima, così come le strutture portuali per le navi di Marghera al di fuori della Laguna;*

*Vietare il passaggio delle grandi navi e delle navi cisterna in Laguna.*

## **Raccomandazione n. 7**

*7. Chiede inoltre allo Stato Parte di fermare tutti i nuovi progetti all'interno del sito, prima della valutazione intermedia del Piano di Gestione della presentazione dettagliata degli interventi di sviluppo proposti con Valutazioni d'Impatto sul patrimonio (HIAs) e Valutazione Ambientale Strategica (VAS), al Centro del Patrimonio Mondiale, in conformità col paragrafo 172 delle Linee Guida Operative, ai fini della revisione degli organi consultivi.*

Considerata la complessità dell'Heritage Impact Assessments che riguarda gli impatti, cumulativi e singoli degli interventi in un ambito tanto vasto come quello di Venezia e Laguna, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ed il Comune di Venezia hanno stanziato

<sup>41</sup> Il progetto è illustrato nelle rappresentazioni dei percorsi navali riportate sul fotopiano di Venezia dell'ALLEGATO 13

un finanziamento complessivo di 112.000 euro per la sua redazione da affidare ad un soggetto terzo. Il Ministero, in particolare, ha destinato 100.000 euro nell'ambito della Legge 77/06 ("Misure speciali di tutela e fruizione dei siti italiani di interesse culturale, paesaggistico e ambientale, inseriti nella "lista del patrimonio mondiale, posti sotto la tutela dell'UNESCO") che prevede appositamente finanziamenti da attribuire ai siti UNESCO italiani, sulla base di un bando di concorso a livello nazionale.

Il Comune di Venezia, in qualità di soggetto referente e di concerto con tutti gli enti del Comitato di Pilotaggio del Sito UNESCO, avvierà pertanto tale valutazione nel corso del 2017 coinvolgendo tutti gli enti preposti. In tal modo sarà possibile affrontare la questione relativa alla valutazione degli eventuali impatti, positivi e negativi, singoli e cumulativi, delle opere in corso di progettazione e in corso di realizzazione con uno specifico focus sull'Eccezionale Valore Universale per il quale il Sito è stato iscritto nella Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO. Preme sottolineare che gli interventi di trasformazione in Laguna a larga scala sono soggetti a procedura di VIA nazionale per valutarne i possibili impatti significativi e negativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

**In ogni caso si sottolinea che a livello di amministrazione locale, non vi è, neppure in fase di studio di pre-fattibilità, alcun progetto che possa stravolgere la città storica, anzi l'impegno dell'Amministrazione, già dal suo insediamento, è di garantire, con le poche risorse a disposizione, le manutenzioni minime e gli interventi di recupero urbano, anche in funzione della mobilità in centro storico e delle isole (percorsi ciclabili, pontili, pavimentazioni pedonali, abbattimento barriere architettoniche).**

**Per l'anno 2017 sono stati stanziati 12 milioni di euro per interventi nel territorio comunale,** tra i quali vanno ricordate le manutenzioni di scuole, edifici pubblici, musei, cimiteri, strade ed impianti sportivi e altro. Una cifra molto consistente è stata stanziata per i lavori di manutenzione ordinaria (500mila euro) e programmata (900mila euro) degli edifici scolastici della Terraferma, del Centro storico di Venezia (700mila euro), di Lido, Pellestrina, Murano, Burano e Sant'Erasmo (600mila euro), un milione di euro sarà invece speso per interventi di manutenzione nelle sedi comunali del Centro storico e delle isole e 800mila euro per interventi vari sugli immobili del Comune ad uso residenziale.

Per quanto riguarda i cimiteri comunali, mezzo milione di euro sarà utilizzato per la realizzazione dei lavori di manutenzione straordinaria nella struttura di Mestre, 650mila per il ripristino funzionale di quelle del Centro storico e delle isole, 350mila per manutenzioni diffuse nei cimiteri di Murano e Pellestrina. Supera il milione di euro anche lo stanziamento destinato alle strutture legate all'ambito culturale: 900mila euro per la manutenzione diffusa delle sedi museali, 200mila per gli interventi al Teatro Goldoni.

Altri interventi, per un importo di 300mila euro ciascuno, sono inoltre previsti per la manutenzione diffusa degli impianti di microportualità urbana di Venezia, la manutenzione straordinaria delle passerelle diportisti nei canali di San Pietro a Castello, e la manutenzione programmata del verde di pertinenza dell'Istituzione Bosco e Grandi parchi.

Per quanto riguarda i progetti di sviluppo approvati sono sempre stati orientati comunque alla tutela dell'ecosistema lagunare e del patrimonio culturale ed ambientale. A titolo meramente esemplificativo si possono citare: l'accordo con Generali per le Procuratie Nuove, il Fondaco dei Tedeschi, il restauro conservativo del Ponte di Rialto, il recupero del complesso dell'Arsenale, le nuove Gallerie dell'Accademia, l'assegnazione dei lavori per il Ponte dell'Accademia.

In questa direzione va registrata anche la costituzione della **Fondazione “Forte Marghera”**, volta al recupero funzionale dell'ex compendio militare posto strategicamente quale punto di unione tra la “città di terra” e la “città di mare”.

In aggiunta, si evidenziano gli interventi in corso per la riqualificazione delle strutture per la pesca in Laguna e la promozione di pescaturismo e ittiturismo, come forma di fruizione compatibile con il contesto lagunare ad integrazione delle attività tradizionali

**Per quanto riguarda la richiesta di una Valutazione ambientale strategica sui piani e programmi di sviluppo in tutto l'ambito del Sito UNESCO, si ritiene opportuno che la stessa venga sviluppata a livello nazionale o regionale, essendo il Sito ricomprendente tutta la Laguna che amministrativamente risponde a più enti locali.**

Si sottolinea inoltre che il Comune di Venezia, attraverso una propria struttura specialistica, assoggetta i piani e programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio a Valutazione Strategica Ambientale come da normativa vigente al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente assicurando la coerenza e le modalità di uno sviluppo sostenibile.

Si rileva inoltre che nel Rapporto di Missione 2015 viene più volte ribadita la necessità di un piano ambientale, che preveda anche un riposizionamento del porto passeggeri all'esterno della Laguna. A tal proposito nel Rapporto si citano progetti non coerenti con quanto attualmente depositato presso il Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare riguardo le vie alternative di accesso alla Marittima.

Si ricorda infatti, che il Decreto Interministeriale del 2 marzo 2012 (cosiddetto Clini – Passera) impone di individuare una via alternativa di accesso alla Stazione Marittima, confermando quindi l'attuale ubicazione del porto passeggeri. Inoltre qualsivoglia nuova soluzione per il Porto passeggeri dev'essere accettabile da un punto di vista tecnico-economico, poiché l'impiego di risorse in progetti non sostenibili in termini economici, di accessibilità terrestre o nautica, di safety e security determinerebbe la realizzazione di una “cattedrale nel deserto”.

In relazione al “New multifunctional complex”, considerato come nuovo polo commerciale e funzionale strettamente collegato al Terminal della Marittima, si precisa che tale opera, realizzabile grazie all'intesa tra Comune di Venezia ed Autorità Portuale, sarà costruita per rispondere anche alle necessità della città, che al momento risulta essere carente di infrastrutture di questa tipologia. È quindi ingiustificato il parere della Commissione contenuto nel Rapporto di Missione 2015, che richiede di abbandonare il progetto ritenendolo non più necessario.

#### **MISURE CORRELATE PRESENTI NEL RAPPORTO DI MISSIONE 2015**

*Misure a medio termine (entro il 1 dicembre 2019)*

*Preparare la Valutazione di impatto patrimoniale (HIAS) per valutare sia gli impatti cumulativi che individuali complessivi delle potenziali trasformazioni della Laguna e del suo immediato territorio e del paesaggio marino, e per garantire che non vi siano impatti negativi sull' OUV della città di Venezia e della sua Laguna, prima di pianificare gli investimenti di sviluppo su larga scala all'interno del Sito, del suo contesto e al di fuori della Laguna.*

## **Raccomandazione n. 8**

8. Conferma le raccomandazioni della missione 2015 e le ulteriori richieste allo Stato Parte di attuare pienamente tali raccomandazioni.

### ***Lista delle Raccomandazioni***

#### ***“Sistema di gestione***

- *Una visione per Venezia condivisa tra tutti i portatori d’interesse coinvolti a livello nazionale, regionale e locale, deve essere sviluppata insieme ad una strategia comune per la tutela di tutte le componenti del Sito.*
- *I compiti e le competenze dell’istituto Comitato di Pilotaggio devono essere chiaramente definite in modo che il Comitato possa esaminare la conformità alle disposizioni delle Linee Guida Operative per l’attuazione della Convenzione del Patrimonio Mondiale e l’applicazione delle misure di regolamentazione e di protezione”*

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n. 4.

#### ***“Piano di Gestione/Strategia Turistica/Piano di Azione per la riduzione del rischio di catastrofi***

- *Una revisione intermedia del Piano di Gestione del Sito deve essere condotta in vista di adattarlo in risposta al parere tecnico di ICOMOS.”*

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n.. 4.

#### ***“Una strategia di gestione del rischio dovrebbe essere sviluppata come una questione di urgenza, includendo la definizione di tutte le rilevanti norme e regolamentazioni”.***

Venezia è stata riconosciuta dall’Agenzia delle Nazioni Unite dedicata alla riduzione delle calamità (UNISDR) “città modello di resilienza” per le altre città del mondo con particolare riferimento al sistema di prevenzione e protezione del suo importante patrimonio culturale dai rischi di alluvioni e incendi e il Sindaco è stato nominato dalla Rappresentante Speciale del Segretario-Generale per la Riduzione dei Rischi delle Nazioni Unite, “Champion” Europeo della campagna “Making cities resilient”, per la promozione e lo sviluppo della resilienza e della protezione dei beni culturali. Recentemente l’Amministrazione comunale ha partecipato all’evento denominato “C40 -City Leading Climate Action” che si è tenuto a Città del Messico dal 30 Novembre al 2 Dicembre 2016, in cui sono stati affrontati i temi del territorio e del rischio idraulico con particolare riferimento alle alluvioni con il riconoscimento alla città lagunare come esempio di città resiliente. In questo contesto, l’Amministrazione si è impegnata alla creazione di un sistema di allerta per il rischio idraulico per la terraferma e a sostenere l’evoluzione del sistema di riciclo, della gestione dei rifiuti, consumo e gestione dell’acqua, ai sistemi di energia.

Sorto nel 1966 come primo servizio moderno di osservazione delle maree, il **Centro Previsioni e Segnalazioni Maree** ha il compito di garantire alla cittadinanza la massima

informazione sul livello del mare, un efficace e tempestivo servizio di allarme in caso di alta marea e provvedere a calcolare delle previsioni puntuali del livello della marea.

Nel 2016 l'Amministrazione comunale ha accorpato l'ufficio all'interno del Servizio di Protezione Civile comunale, al fine di definire meglio il ruolo del Centro e consentirgli di far valere le proprie competenze in un contesto capace di valorizzarle ed espanderle. In questo modo si mira a configurare il Centro come soggetto titolato ad affrontare le sfide legate alla produzione della previsione di mare per la gestione del sistema MO.S.E. La scelta è stata perseguita prendendo atto delle funzioni di allertamento della cittadinanza e coordinamento degli enti cittadini che il Centro già esercita in caso di alta marea e per consentirgli di sviluppare ulteriormente la già fitta rete di rapporti che esso intrattiene con diversi enti. I vari livelli in cui è articolata la rete di Protezione Civile Nazionale, le arpa del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e dell'Emilia Romagna, l'Aeronautica Militare Italian, il servizio meteorologico Croato, il Centro Europeo per le Previsioni a Medio Termine, CNR-ISMAR di Venezia e CNR-ISAC di Padova, EUMETSAT, ESA – Agenzia Spaziale Europea sono soltanto alcuni dei soggetti con cui il Centro collabora. Ciò nonostante il Centro continua a lavorare per estendere le proprie relazioni con le istituzioni internazionali con il fine di migliorare le proprie previsioni e per rendere più efficace i propri sistemi di informazione e comunicazione.

In tale prospettiva sono in cantiere due progetti:

- “eSurge Venice Plus” per la realizzazione di un modello di previsione capace di utilizzare i dati delle osservazioni di vento effettuate da satellite. Il progetto, in via di valutazione, sarà coordinato e finanziato dall'Agenzia Spaziale Europea.
- “i-storms”, programma Adrion 2014-2020. Il progetto mira alla realizzazione di un sistema di monitoraggio, allarme e previsione del livello del mare e delle mareggiate su scala adriatica. La proposta ha superato la pre-selezione ed è in corso di valutazione.

***“Una strategia di turismo sostenibile dovrebbe essere sviluppata sulla base del modello consultivo “UNESCO World Heritage and Sustainable Tourism Programme” (Programma del turismo sostenibile del Patrimonio Mondiale UNESCO), e dovrebbe includere soluzioni alternative compatibili con le capacità della città, sviluppate in collaborazione con le maggiori aziende del turismo e da crociera.”***

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n. 4.

***“Temi inerenti la zona di confine (buffer zone)***

- *In conformità con la Decisione del Comitato, lo Stato Parte dovrebbe intraprendere la revisione della sua proposta preliminare in linea con la revisione tecnica di ICOMOS e sottoporre al Centro del Patrimonio Mondiale la modifica del confine entro il 1 Febbraio 2017.”*

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n. 9.

***“Sviluppi previsti: regolamenti e valutazione dell'impatto cumulativo***

- *La Missione ritiene che sia fondamentale sviluppare un piano geomorfologico tridimensionale virtuale del territorio derivante dall'assemblaggio dei notevoli insiemi di dati scientifici e tecnici disponibili e utilizzare tali informazioni in modo integrato. Il piano dovrebbe includere tutti gli aspetti inerenti la Laguna, la natura, le infrastrutture, l'urbanistica, l'architettura, gli aspetti socio-culturali. Esso dovrebbe essere concepito come*

*uno strumento dinamico, che dovrebbe consentire la modellazione di nuovi progetti al fine di simulare il loro impatto cumulativo globale nel futuro.”*

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n. 4.

- *“Nel quadro delle procedure e dei piani esistenti, un Master Plan dovrebbe essere sviluppato per definire una serie di regole per tutti gli sviluppi, in corso e pianificati, entro i confini del Sito del Patrimonio Mondiale e della sua futura Buffer Zone (zona cuscinetto). Dovrebbe essere adottato come una questione di urgenza, per il recupero e la conservazione del Valore Universale Eccezionale del Sito e dei suoi valori paesaggistici e del paesaggio marino associati. Il Master Plan dovrebbe essere rivisto periodicamente.”*

Risposta già contenuta nel contributo alle Raccomandazioni n. 7 e n. 9.

- *“Il sistema di paratoie artificiali (MoSE) e il suo relativo sistema di monitoraggio lagunare, che presto sarà in funzione, deve essere utilizzato in un modo che permetta chiare reazioni e modifiche sulla base di un regolare monitoraggio di indicatori chiave degli ecosistemi lagunari e della sua biodiversità, e gli effetti benefici sul patrimonio costruito di Venezia (attraverso la riduzione delle inondazioni). Il funzionamento del sistema dovrebbe essere usato come un esperimento su larga scala da esempio anche per insediamenti in altre lagune, e per migliorare costantemente il sistema e il suo funzionamento.”*

La costruzione delle barriere mobili del MoSE attualmente è in una fase molto avanzata (90%) e se ne prevede il completamento a giugno 2018. La gestione del sistema di difesa potrà adeguarsi agli eventuali effetti dei cambiamenti climatici.

- *“All'interno di un processo di pianificazione territoriale integrata a lungo termine, è importante spostare grandi infrastrutture portuali per navi di grandi dimensioni (del 20/21 secolo) incompatibili con i valori naturali e culturali del Sito Patrimonio Mondiale al di fuori dei suoi confini.”*

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n. 7.

- *“La Missione sostiene con forza la necessità e gli sforzi per un ulteriore lavoro di bonifica delle acque sotterranee e del suolo contaminati. L'Autorità Portuale è incoraggiata a continuare e terminare questo programma. Regolamenti di trasporto per le merci devono essere abbastanza rigorosi per prevenire l'inquinamento accidentale della Laguna, durante il loro transito attraverso il canale di navigazione in acque profonde all'interno della Laguna.”*

Risposta già contenuta nella Relazione illustrativa del contesto.

- *“La Missione è convinta che, come parte di una Valutazione strategica di impatto ambientale complessiva che metta a confronto diverse opzioni per i terminali turistico, la fattibilità di un porto turistico al Lido di Venezia, compreso il suo collegamento con la città e l'entroterra (accesso dalla strada e ferrovia), che è a uno stadio solo concettuale, dovrebbe anche essere analizzato.”*

Il progetto definitivo del Porto Turistico di San Nicolò al Lido di Venezia è stato approvato dalla Conferenza di Servizi convocata il 22 luglio 2011 dal Commissario Delegato dal Governo, unitamente ai progetti per la riqualificazione del compendio immobiliare dell'Ex Ospedale al Mare e per la realizzazione di uno stabilimento balneare nell'area antistante l'Ex Ospedale.

Il progetto è stato assoggettato a Valutazione d'Impatto Ambientale ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006, ottenendo parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni (Parere n. 318 del 08/06/2011 della Commissione Regionale V.I.A. e Deliberazione della Giunta Regionale n. 1114 del 26 luglio 2011).

L'approvazione del progetto del Porto Turistico è avvenuta in un periodo precedente alla presentazione delle proposte relative alle nuove infrastrutture per la crocieristica (canale Contorta-Sant'Angelo e Venice Cruise 2.0).

Il progetto non ha avuto seguito a causa della rottura dei rapporti contrattuali fra il Comune di Venezia e il soggetto attuatore. Nel caso in cui il progetto venisse ripreso, sarà necessario verificarne la compatibilità con altri progetti approvati o, in fase di esame, anche riguardanti le nuove infrastrutture per la crocieristica.

- *“La Missione sostiene chiaramente l'obiettivo strategico adottato dalle autorità locali, di evitare che le grandi navi (tra cui navi da crociera) passino lungo il bacino di San Marco e il canale della Giudecca. Una nuova location per il terminal passeggeri deve essere trovata al di fuori della Laguna e dovrebbe evitare che le grandi navi da crociera passino all'interno della Laguna”.*

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n. 6.

- *“La Missione è convinta che le strutture aeroportuali esistenti abbiano raggiunto la capacità di carico così come il limite di compatibilità con il mantenimento dei valori del patrimonio della Laguna, in particolare nei dintorni dell'aeroporto e delle sue connessioni con il Comune di Venezia. Espansioni sostanziali delle attuali strutture aeroportuali internazionali hanno quindi bisogno di essere programmate in un altro luogo al di fuori del Sito del patrimonio mondiale e della sua futura zona cuscinetto.”*

L'Aeroporto Marco Polo è stato classificato dal Consiglio dei Ministri “di particolare rilevanza strategica”, dato l'importante bacino di riferimento. Le trasformazioni principali sono tutte oggetto di VIA e VAS. A tal riguardo, l'Amministrazione ha inviato a luglio 2015 le proprie osservazioni alla Commissione VIA, relative alla viabilità e accessibilità della porta d'acqua nonché all'impatto acustico, alle aree indicate con “sistemazione a prato” ed al planivolumetrico di massima. In sede di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, tali osservazioni sono state analizzate approfonditamente e recepite dalla Commissione stessa. Non è all'ordine del giorno il tema della seconda pista, mentre è in fase di progettazione il collegamento della stazione aeroportuale con la linea ferroviaria.

La programmazione contenuta nel Protocollo Comune di Venezia - E.N.A.C. - Concessionario del servizio aeroportuale SAVE s.p.a., è attenta alla salvaguardia ambientale, tutela paesaggistica, miglioramento della qualità urbana nonché delle infrastrutture e servizi del nucleo abitato di Tessera che beneficerà, di parco pubblico, connessioni ciclo-pedonali, miglioramenti viari, mitigazioni ambientali attesi, per anni dai cittadini del posto.

Altrettanto strategica per i residenti e le imprese delle isole di Burano, Murano e di tutta la Laguna nord sono le opere di realizzazione del terminal acqueo, con approdo del trasporto pubblico ed ampi parcheggi a prezzi agevolati per i residenti, che rappresenterà un concreto e vitale impulso per il sostegno alla residenzialità nelle isole e per lo sviluppo economico.

La zona aeroportuale non è legata solo all'attività di trasporto persone e merci, ma è sede di importanti società operanti nel campo dell'avionica, tra le quali Alenia Aermacchi (ora Leonardo Divisione Velivoli), AgustaWestland (ora Leonardo Divisione Elicotteri) e Superjet, unica joint-venture italo-russa del settore. Questo polo industriale conta oltre un migliaio di addetti, ai quali si aggiungono le attività legate alla presenza dei reparti volo delle Forze dell'Ordine.

#### ***“Grandi navi da crociera in Laguna***

- *La pianificazione Strategica ambientale per il trasferimento del terminal trasporto passeggeri Marittima, così come per le ampie strutture portuali a Marghera per le navi al di fuori della Laguna deve essere intrapresa. Un obiettivo prioritario è quello di prendere in considerazione un percorso alternativo per la localizzazione del terminal passeggeri che non richiederebbe traversate del Canale della Giudecca e Bacino di San Marco o altro passaggio delle grandi navi da crociera in tutta la Laguna. ”*

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n. 7.

#### ***“Scavo di nuovi canali per grandi navi da crociera***

- *Modelli completi e integrati di flusso dell'acqua e dei sedimenti sono da sviluppare per prevedere i possibili cambiamenti del flusso d'acqua e la sedimentazione come conseguenze dello scavo di nuovi canali in acque profonde. Sulla base di tali studi di modellazione integrata, valutazioni più dettagliate dovrebbero essere intraprese per calcolare le probabili conseguenze dello scavo di nuovi canali in acque profonde sull'idrologia della Laguna, sulla sedimentazione ed erosione, sulla sua biodiversità e sulle specie comuni, compresi i pesci sfruttati a fini commerciali e i crostacei;”*

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n. 6.

#### ***“Limiti di velocità nei canali***

- *La Missione incoraggia le autorità ad installare il sistema automatico di controllo della velocità in tutti i canali interessati e far rispettare i limiti di velocità multando eventuali trasgressori (inclusi i Taxi).”*

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n. 5.

#### ***“La mancanza di manutenzione di edifici***

- *La Missione ha notato la mancanza di opere di manutenzione effettiva su edifici di valore architettonico medio e minore e raccomanda che il Comune di Venezia, in collaborazione con lo Stato Parte attui misure appropriate, incluse quelle in conformità con la legge speciale per Venezia, al fine di prevenire il deterioramento della coerenza della pianificazione architettonica e urbana.”*

Risposta già contenuta nella Relazione illustrativa del contesto

### ***“Pressione turistica***

- *La Missione raccomanda che misure urgenti per la gestione del turismo nel Sito debbano essere sviluppate e attuate, sulla base del modello consultivo del Programma del turismo sostenibile del patrimonio mondiale dell'UNESCO. Gli obiettivi principali sono:*
  - *installare strumenti per le statistiche precise e differenziate in materia di turismo,*
  - *sviluppare una strategia globale del turismo sostenibile, e*
  - *attuare misure efficaci per ridurre il numero di turisti, in particolare il numero degli escursionisti (one-day tourist) ad un livello compatibile con la capacità della città. ”*

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n. 4.

### ***“Cambio d'uso degli edifici***

- *La Missione raccomanda di realizzare misure legali efficaci per scoraggiare l'acquisto di appartamenti per seconde residenze e per il cambio d'uso da abitazione ordinaria in qualsiasi forma di industria alberghiera (hotel, B & B, ecc) e per incoraggiare la riconversione di strutture B & B in appartamenti in affitto.”*

Risposta già contenuta nella contributo alla Raccomandazione n. 4.

### ***“Spopolamento***

- *Sulla base dei principi della raccomandazione UNESCO sul paesaggio urbano storico del 2011, un piano per la stabilizzazione e l'aumento del numero degli abitanti dovrebbe essere preparato, comprese le misure per migliorare le condizioni di vita degli abitanti e nuovi progetti di edilizia abitativa.”*

Risposta già contenuta nella Relazione illustrativa del contesto e nel contributo alla Raccomandazione n. 3.

### ***“Perdita di artigianato tradizionale***

- *Gli artigiani locali e la produzione tradizionale sono da incoraggiare e sostenere attraverso agevolazioni per atelier-spazi adeguati e accessibili e garantendo una chiara dichiarazione di provenienza dei prodotti.”*

Risposta già contenuta nella Relazione illustrativa del contesto e nel contributo alla Raccomandazione n. 4.

## **Raccomandazione n. 9**

*9. Chiede, inoltre, allo Stato Parte di rivedere la zona tampone (Buffer Zone) proposta per il sito in coerenza con la revisione tecnica dell'ICOMOS e di sottoporla al Centro del Patrimonio Mondiale quale modifica minore dei confini, entro il 1° dicembre 2016, per l'esame da parte del Comitato nel corso della 41° sessione nel 2017*

Il Sito UNESCO “Venezia e la sua Laguna” è stato iscritto nella World Heritage List dal 1987 senza una Buffer Zone (BZ), al tempo non prevista. Successivamente il Centro del Patrimonio Mondiale ha ritenuto indispensabile per la tutela del Sito l'individuazione di un'area di rispetto in cui prevedere/attivare sistemi di monitoraggio relativi a particolari profili tematici, al fine di rendere coerenti e compatibili gli interventi all'interno di tale zona con i valori universali per il quale il Sito è stato iscritto nella Lista del Patrimonio Mondiale.

Il territorio lagunare e perilagunare ricompreso nel Sito Unesco “Venezia e la sua Laguna” e l'ambito territoriale di riferimento sono costituiti da un sistema complesso di elementi morfologici, geografici e storici, da sempre oggetto di grande attenzione e tutela.

**Gli strumenti urbanistici di competenza dagli enti sovraordinati (Regione e Città Metropolitana) e dei Comuni hanno fra i loro principali obiettivi quello della tutela e valorizzazione del territorio nella sua unicità, in un quadro di coerenza complessivo e strutturato gerarchicamente in termini di sussidiarietà.**

Tale unicità si manifesta con forza nella fitta rete di relazioni fra luoghi legati dal filo della **storia della Repubblica Serenissima.**

La storia stessa della Serenissima è la chiave di lettura di questo contesto, che si estende dalle montagne al mare, i cui valori (culturali, paesaggistici, ambientali, urbani e architettonici) devono essere oggetto di una forma di tutela “di sistema”, che si estende oltre i confini politico-amministrativi della Città Metropolitana.

Sulla base di tali considerazioni, il Comune di Venezia propone di individuare la Buffer Zone come l'insieme di tre diversi ambiti territoriali, ognuno dei quali appare particolarmente significativo ai fini della conservazione dei valori che ne hanno determinato l'iscrizione nella Lista del Patrimonio Mondiale:

- l'Arco costiero adriatico Laguna di Venezia e Delta Po;
- il Bacino scolante della Laguna di Venezia;
- la Città Metropolitana di Venezia.

Tali ambiti sono già stati individuati a livello regionale, come ambiti significativi per la tutela dell'ambiente e del paesaggio e per il coordinamento delle attività di governo del territorio.

Il primo ambito è afferente alla tutela del paesaggio. Il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) con attribuzione di valenza paesaggistica ha già definito gli obiettivi e le azioni finalizzate alla tutela, conservazione e valorizzazione dei valori paesaggistici dell'intero territorio regionale, individuando specifici ambiti da assoggettare a pianificazione paesaggistica unitaria.

Per l'area di Venezia e la sua Laguna, il 25/9/2012 la Regione ha adottato il documento preliminare e il rapporto ambientale preliminare per la valutazione ambientale strategica del Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito Arco Costiero Adriatico Laguna di Venezia e Delta Po.

Il secondo ambito è afferente alla tutela delle matrici ambientali. Il "Piano Direttore 2000" (strumento che integra il PTRC vigente), prevede azioni volte al risanamento e disinquinamento della Laguna di Venezia, operando a livello dell'intero Bacino scolante.

Il terzo ambito si riferisce necessariamente al territorio della Città Metropolitana di Venezia, che assumerà un ruolo fondamentale nella gestione coordinata del territorio e nella tutela e valorizzazione del Sito Unesco, in particolare attraverso il Piano Strategico e il Piano Territoriale Generale Metropolitano (PTGM).

L'ipotesi formulata consente di concepire la buffer zone come strumento utile per il coordinamento delle azioni già in corso, a diversi livelli amministrativi e di pianificazione, per la tutela dei valori culturali, ambientali e paesaggistici che hanno determinato l'iscrizione del Sito nella Lista del Patrimonio Mondiale.

Non sembra infatti opportuno procedere all'individuazione di un nuovo e diverso perimetro riferito unicamente al Sito Unesco, con una propria ulteriore disciplina estranea alle azioni già in corso. Essi non farebbero che appesantire il sistema di governo del territorio, già caratterizzato da una molteplicità di livelli di pianificazione e di attori istituzionali competenti.

La proposta di buffer zone sarà sottoposta alla valutazione degli enti responsabili della gestione del Sito (Comitato di Pilotaggio) e, se condivisa, sarà articolata secondo le specifiche tecniche definite dall'Unesco (Annex 11)<sup>42</sup>.

Considerata l'estensione territoriale dell'ambito sarà necessario il coordinamento da parte dell'amministrazione regionale.

Si prevede di sottoporre la proposta di articolazione della buffer zone al Centro del Patrimonio Mondiale **entro il 1° febbraio 2018**, considerata la complessità della stessa sotto il profilo tecnico e amministrativo, dovuta anche al numero di enti coinvolti.

Tuttavia, la disciplina interna alla buffer zone potrà trovare compimento indicativamente **nell'arco di un quinquennio**, con l'approvazione del Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito Arco Costiero Adriatico Laguna di Venezia e Delta Po (giunto alla fase del progetto preliminare), del Piano Strategico e del Piano Territoriale Generale della Città Metropolitana (in fase di elaborazione).

**MISURE CORRELATE PRESENTI NEL RAPPORTO DI MISSIONE 2015**

*Misure a breve termine (entro il 1 dicembre 2017)*

*Rivedere la zona cuscinetto proposta in linea con la revisione tecnica dell'ICOMOS e sottoporla al Centro del Patrimonio Mondiale come una "modifica di confine minore."*

<sup>42</sup> La proposta è illustrata nella documentazione grafica allegata alla presente relazione.

## **Raccomandazione n. 10**

*10. Chiede infine allo Stato Parte di attuare tutte le misure urgenti evidenziate nel rapporto di missione e di sottoporre al Comitato del patrimonio mondiale una relazione dettagliata sullo stato di conservazione del sito e l'attuazione di quanto sopra entro il 1° febbraio 2017 per l'esame da parte del Comitato del Patrimonio mondiale nel corso della sessione 41° nel 2017 in vista, se alcun progresso sostanziale è compiuto dallo Stato Parte fino a quel momento, di prendere in considerazione l'iscrizione del sito nella Lista del patrimonio mondiale in pericolo.*

**Questa raccomandazione è in sostanza un rinvio alle Misure immediate (urgenti) contenute nel Rapporto Missione del 2015.** Si precisa che gli argomenti individuati nelle misure urgenti coincidono per la quasi totalità sotto il profilo tematico con le Raccomandazioni a cui sino ad ora si è risposto.

Pertanto, accanto a ciascuna di queste misure si riporta il rinvio alla scheda della raccomandazione corrispondente. Si precisa che si riscontra solo la Misura di cui al punto 6, sino ad ora non oggetto di scheda.

***“1. Fermare il rilascio di permessi per tutti i progetti di sviluppo all'interno del Sito e del suo contesto fino a che precisazioni sugli sviluppi proposti, insieme con la Valutazione di Impatto Patrimoniale (HIA) e la valutazione ambientale strategica, siano state presentate al Centro del Patrimonio Mondiale, conformemente al paragrafo 172 delle Linee Guida Operative, per la revisione e i commenti da parte degli organi consultivi prima che venga presa qualsiasi decisione irreversibile.”***

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n.7

***“2. Applicare i limiti di velocità e il regolamento sul numero e tipo di barche in Laguna;”***

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n.5

***“3. Installare il sistema automatico di controllo della velocità in tutti i canali interessati e far rispettare i limiti di velocità attraverso la tassazione di eventuali trasgressori (inclusi i taxi);”***

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n.5

***“4. Ridurre il numero di grandi navi che entrano nella Laguna;”***

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n.6

***“5. Mettere in atto una moratoria su ogni trasformazione all'interno del Sito del patrimonio mondiale, preliminarmente alla definizione e all'adozione di una strategia turistica, all'approvazione di norme giuridiche di protezione efficaci, e all'istituzione di meccanismi di controllo efficaci;”***

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n.4

**“6. Stabilire regole per le attività turistiche, strutture mobili e attività commerciali a cielo aperto;”**

A livello nazionale, l'art. 52. Del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.lgs. 42/04) **regola l'esercizio del commercio in aree di valore culturale e nei locali storici tradizionali**, con l'individuazione delle aree pubbliche aventi valore archeologico, storico, artistico e paesaggistico nelle quali vietare o sottoporre a condizioni particolari l'esercizio del commercio.

È inoltre prevista l'individuazione dei locali nei quali si svolgono attività di artigianato tradizionale e altre attività commerciali tradizionali, riconosciute quali espressione dell'identità culturale collettiva ai sensi delle convenzioni UNESCO al fine di assicurarne apposite forme di promozione e salvaguardia. E' altresì disposta, al fine di assicurare il decoro dei complessi monumentali e degli altri immobili del demanio culturale interessati da flussi turistici particolarmente rilevanti, nonché delle aree a essi contermini, l'adozione di apposite determinazioni volte a vietare gli usi da ritenere non compatibili con le specifiche esigenze di tutela e di valorizzazione, comprese le forme di uso pubblico non soggette a concessione di uso individuale, quali le attività ambulanti senza posteggio, nonché, ove se ne riscontri la necessità, l'uso individuale delle aree pubbliche di pregio a seguito del rilascio di concessioni di posteggio o di occupazione di suolo pubblico.

Più recentemente, un decreto legislativo, approvato dal Consiglio dei Ministri e che attualmente sta seguendo l'iter parlamentare, **regolerà ulteriormente l'apertura degli esercizi commerciali nelle zone storiche della città**, modificando le attuali norme sul commercio (i comuni, d'intesa con le regioni potranno individuare delle zone di particolare valore archeologico, storico, artistico e paesaggistico in cui vietare o subordinare ad autorizzazione l'esercizio di attività commerciali non compatibili con le esigenze di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale). Esso rinnova quanto previsto dall'art. 52 del D.Lgs. 42/2004 in materia di esercizio del commercio in aree di valore culturale e nei locali storici tradizionali.

Nel frattempo, una prassi già in atto stabilita dal Regolamento DPCM n.171/2014 che prevede una Commissione regionale per il patrimonio culturale del Veneto finalizzata a individuare locali sede di attività tradizionali da promuovere e salvaguardare. Inoltre il Segretariato Regionale del Veneto (ufficio periferico del MiBACT) ha dato indicazioni operative circa il regime del cambiamento delle destinazioni d'uso, ossia della valutazione della compatibilità (art. 20, comma 1, d.lgs 42/04) delle attività commerciali che interessino immobili sottoposti a tutela e delle attività ricettive a conduzione familiare.

La Soprintendenza per Venezia e laguna (organo territoriale del MiBACT con funzione di tutela) ha altresì evidenziato l'esistenza di:

- procedure congiunte tra la Soprintendenza, Comune di Venezia e Regione del Veneto finalizzate al controllo e gestione del commercio in aree di valore culturale e nei locali storici tradizionali (art. 52 d.lgs 42/04) con l'obiettivo di assumere determinazioni tali da elevare la qualità delle modalità di occupazione di suolo pubblico, censurando le situazioni più critiche;
- un documento d'intesa con il Comune di Venezia finalizzato ad individuare le tipologie di trasformazione edilizia su edifici tutelati (parte III del Codice).

Fin dal 2004 con l'introduzione del Codice dei Beni culturali e del paesaggio (e sulla base di note della Soprintendenza fatte proprie anche dalla Commissione di Salvaguardia) l'Amministrazione comunale ha intrapreso un percorso pianificatorio mirante all'approvazione di criteri regolamentari atti a definire la concedibilità di spazi ed aree pubbliche ed in particolare aveva approvato i criteri attuativi e le priorità per l'assegnazione delle occupazioni di suolo pubblico nelle aree soggette ai criteri localizzativi per le concessioni d'uso suolo pubblico (c.d. "Pianini").

Anche a seguito delle osservazioni della Missione, l'attuale Amministrazione comunale ha definito e portato a compimento un percorso di complessivo e generale riordino delle occupazioni di suolo pubblico della Città antica, in accordo con la locale Soprintendenza e coinvolgendo tutte le associazioni di categoria delle attività economiche.

Tali interventi sono avvenuti nell'ambito di un mutato quadro normativo, che ha visto in particolare due novità rilevanti:

- *la legge 6 agosto 2015, n. 125 che ha introdotto l'istituto dell'Intesa tra Soprintendenza, Regione e Comune, modificando l'articolo 52 del decreto legislativo 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio";*
- *l'applicazione della Direttiva Bolkestein che prevede la messa a bando dei posteggi di Commercio su Area Pubblica e quindi la necessità che tali posteggi abbiano il benessere dal punto di vista paesaggistico prima della loro messa a bando.*

Con deliberazione di Consiglio comunale n. 15 del 26/02/2016 è stato modificato il comma 5 dell'art.5 del Regolamento COSAP definendo che: *"La Giunta Comunale delibera, nel rispetto della legislazione vigente, i criteri in base ai quali concedere le occupazioni di suolo pubblico relative alle attività commerciali, con riguardo ai luoghi dove si intende favorire, limitare o escludere l'occupazione del suolo e alle attività da incentivare o da disincentivare attraverso lo strumento dell'occupazione. Detti criteri sono individuati in base alle risultanze di apposita Conferenza di Servizi indetta dalla Direzione comunale competente in materia, a cui partecipano gli Enti esterni nonché le Direzioni Comunali titolari ad esprimere un parere. In tale sede vengono sentite le rappresentanze locali delle Associazioni di Categoria".*

A partire dall'aprile 2016 l'Amministrazione comunale si è quindi impegnata attivamente in un ridisegno delle occupazioni di suolo pubblico da parte delle attività economiche (posteggi di commercio su area pubblica e plateatici di bar e ristoranti) attraverso un progetto di pianificazione integrata delle aree più pregiate delle città. Due sono gli aspetti innovativi di questo processo:

*1) da un lato per la prima volta rispetto al passato si pianifica l'occupazione di suolo pubblico valutando tutte le attività che vi insistono e non solo (come per i vecchi pianini) i plateatici di bar e ristoranti.*

*2) questo processo pianificatorio si sta svolgendo d'intesa con la Soprintendenza ai sensi della legge 6 agosto 2015 con apposite Conferenze di Servizi dove vengono anche ascoltate le Associazioni di Categoria e le istanze degli stakeholders (cittadini, associazioni etc.). Si tratta quindi di un processo partecipativo che vede coinvolta l'intera città.*

Durante questo percorso i tecnici e gli amministratori che hanno partecipato ai diversi tavoli si sono sempre ispirati ad una linea di condotta tendente a contemperare le esigenze delle attività economiche stabilmente insediate sul territorio con le esigenze poste dalle norme a tutela dei beni paesaggistici e culturali, nonché con le regolamentazioni in tema di viabilità. Contemporaneamente si sta lavorando per alleggerire l'impatto di queste attività sul decoro urbano a tutela dell'immagine

e dell'identità storico-architettonica della città intervenendo sugli arredi e le strutture delle stesse (come per esempio la definizione di un banco tipo o la rimozione di strutture fisse o particolarmente ingombranti per i plateatici).

Ad oggi sono già state raggiunte intese sulle principali aree, tutte puntualmente ratificate da apposite Deliberazioni di Consiglio.

Inoltre si sono poste allo studio misure limitanti l'esercizio d'attività non compatibili con le esigenze di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale di Venezia, in particolare alla luce del recente Decreto Legislativo 222/2016, in particolare l'articolo 4 comma 1.

Le valutazioni in tal senso si sono, infatti, rese necessarie in considerazione del fatto che la disciplina delle attività economiche, inclusa quella inerente l'avvio e la gestione degli esercizi di commercio al dettaglio, va subendo sin dagli anni '90 continui interventi legislativi (D.lgs. 114/1998 e DL 223/2006 convertito con L. 248/2006; Dlgs 59/2010, DL 138/2011 convertito con L. 148/2011, DL 201/2011 convertito con L. 214/2011, ecc.) volti alla semplificazione degli adempimenti per l'avvio d'impresa, nel rispetto dei principi di proporzionalità e non discriminazione a garanzia della libera concorrenza e della piena libertà di iniziativa economica; tale processo di liberalizzazioni si pone tuttavia spesso in contrasto con la tutela dei caratteri ambientali e del tessuto storico della Città Antica in considerazione soprattutto della costante e disordinata crescita dei flussi turistici che tende infatti a far perdere al Centro storico la sua autentica identità e alle attività produttive e di distribuzione commerciale la loro secolare capacità di integrarsi con il contesto urbano.

L'attenzione si è posta soprattutto nei confronti della proliferazione d'attività di vendita e consumo del cosiddetto "take away" con il rischio di un abbassamento dello standard di qualità del prodotto e di un peggioramento del decoro urbano a causa dell'aumento della quantità di rifiuti prodotta.

Ora il legislatore nazionale, con il D.Lgs. 25 novembre 2016, n. 222 ha previsto in particolare all'art. 4 c.1 che "Per le finalità indicate dall'articolo 52 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, il comune, d'intesa con la regione, sentito il competente soprintendente del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, può adottare deliberazioni volte a delimitare, sentite le associazioni di categoria, zone o aree aventi particolare valore archeologico, storico, artistico e paesaggistico in cui è vietato o subordinato ad autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 15 del decreto legislativo 26 marzo 2010, n. 59, l'esercizio di una o più attività di cui al presente decreto, individuate con riferimento al tipo o alla categoria merceologica, in quanto non compatibile con le esigenze di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale. I Comuni trasmettono copia delle deliberazioni di cui al periodo precedente alla competente Soprintendenza del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e al Ministero dello sviluppo economico, per il tramite della Regione. Il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e il Ministero dello sviluppo economico assicurano congiuntamente il monitoraggio sugli effetti applicativi delle presenti disposizioni."

Il Comune di Venezia in ragione di tale mutato quadro normativo ha iniziato il percorso dell'intesa con la Regione Veneto e sentito il Ministero per i beni e le Attività Culturali – Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto – Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna previsto dall'articolo 4 comma 1 del sopracitato Decreto Legislativo 222/2016 per addivenire ad una Deliberazione che limiti l'esercizio di attività non compatibili con le esigenze di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale di Venezia.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> La documentazione citata è reperibile a questi indirizzi:

***“7. Sviluppare ed attuare misure urgenti per fermare le trasformazioni irreversibili delle case e il loro adattamento ad uso hotel o B & B;”***

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n.3

***“8. Condurre una revisione a medio termine del Piano di Gestione del Sito;”***

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n.4

***“9. Rafforzare il coordinamento esistente tra tutte le parti interessate e chiarire i compiti e le funzioni del Comitato di Pilotaggio istituito.”***

Risposta già contenuta nel contributo alla Raccomandazione n.4

### **III. ALTRE QUESTIONI INERENTI LA CONSERVAZIONE ATTUALE INDIVIDUATE DALLO STATO PARTE CHE POSSONO AVERE UN IMPATTO SULL'ECCEZIONALE VALORE UNIVERSALE**

Gli aspetti più significativi sono stati ampiamente affrontati all'interno del Rapporto sullo Stato di Conservazione del Sito.

### **IV. CONFORMEMENTE AL PARAGRAFO 172 DELLE LINEE GUIDA OPERATIVE, DESCRIVERE QUALSIASI POTENZIALE RILEVANTE PROGETTO DI RESTAURI, DI TRASFORMAZIONI E / O CORRIDOI O ALTRE AREE, DOVE TALI SVILUPPI POSSONO INFLUIRE SULL'ECCEZIONALE VALORE UNIVERSALE, INCLUSE L' AUTENTICITÀ E L'INTEGRITÀ**

La descrizione del progetto Off-Shore On-Shore (V.O.O.P.S.) è già presente nel Rapporto in risposta alla Raccomandazione 6 e dettagliata nell'Allegato 12. La descrizione del progetto "Tresse Nuovo" alternativo al passaggio delle grandi navi nel Bacino San Marco, è riportata nella risposta alla Raccomandazione 6. Si fa presente che tale progetto sarà oggetto di una fase di maggiore dettaglio con i cospicui finanziamenti ottenuti dal Governo nell'ambito del Patto per Venezia.

## CONCLUSIONI

Per Il Sito “Venezia e la sua Laguna” si chiede quindi di valutare quanto illustrato, esposto e documentato nel presente Rapporto formulato in risposta alla Decisione n. 40, COM.7B.52, COM.7B.52 alla luce dell'attività svolta, della programmazione in atto, degli strumenti di pianificazione adottati dall'Amministrazione locale dal 2 luglio 2015 e degli enti preposti alla tutela del Sito, degli atti di intesa stipulati con la competente Soprintendenza, nonché degli impegni reciprocamente assunti nel recente "Patto" tra Presidenza del Consiglio dei Ministri e il Comune di Venezia.

**Si ritiene, infatti che tutte le azioni poste a tutela della Città di Venezia dai soggetti interessati (pubblici e privati), siano orientate nella precisa e univoca direzione della conservazione del sito e nel miglioramento complessivo della sua tutela sotto tutti i profili evidenziati nel Rapporto della Missione 2015 e declinati nella Decisione n. 40, COM.7B.52, COM.7B.52.**

**Ritiene pertanto che siano scongiurate situazioni di pericolo concreto e potenziali e che se esse sono state ravvisate nel Rapporto della Missione 2015, non possano e non debbano oggi ritenersi attuali.**

Va dato merito a tutti gli Enti coinvolti di aver lavorato di concerto al fine di rimettere la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna al centro dell'agenda nazionale ed internazionale. La compilazione della Relazione è stata uno stimolo per mettere in rete quanto fatto finora da ciascun soggetto coinvolto.

Il percorso è ancora lungo e la sfida avvincente, e l'UNESCO è per Venezia un importante partner per far riconoscere a livello internazionale la natura resiliente della città, con l'ambizione di divenire progetto pilota per esportare le buone prassi per la tutela del Sito.

Lavorando insieme si può riprendere lo spirito della Legge Speciale n. 171/1973: *“La salvaguardia di Venezia e della sua Laguna è dichiarata problema di preminente interesse nazionale. La Repubblica garantisce la salvaguardia dell'ambiente paesistico, storico, archeologico ed artistico della città di Venezia e della sua Laguna, ne tutela l'equilibrio idraulico, ne preserva l'ambiente dall'inquinamento atmosferico e delle acque e ne assicura la vitalità socio-economica nel quadro dello sviluppo generale e dell'assetto territoriale della Regione. Al perseguimento delle predette finalità concorrono, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, lo Stato, la Regione e gli Enti locali”.*

## **V. ACCESSO PUBBLICO AL RAPPORTO SULLO STATO DI CONSERVAZIONE**

Si autorizza la pubblicazione del presente Rapporto nel sito web del Centro del Patrimonio Mondiale.

## **VI. FIRMA DELL'AUTORITÀ**

Il Sindaco della Città di Venezia, in qualità di soggetto referente del Sito Patrimonio Mondiale “Venezia e la sua Laguna”



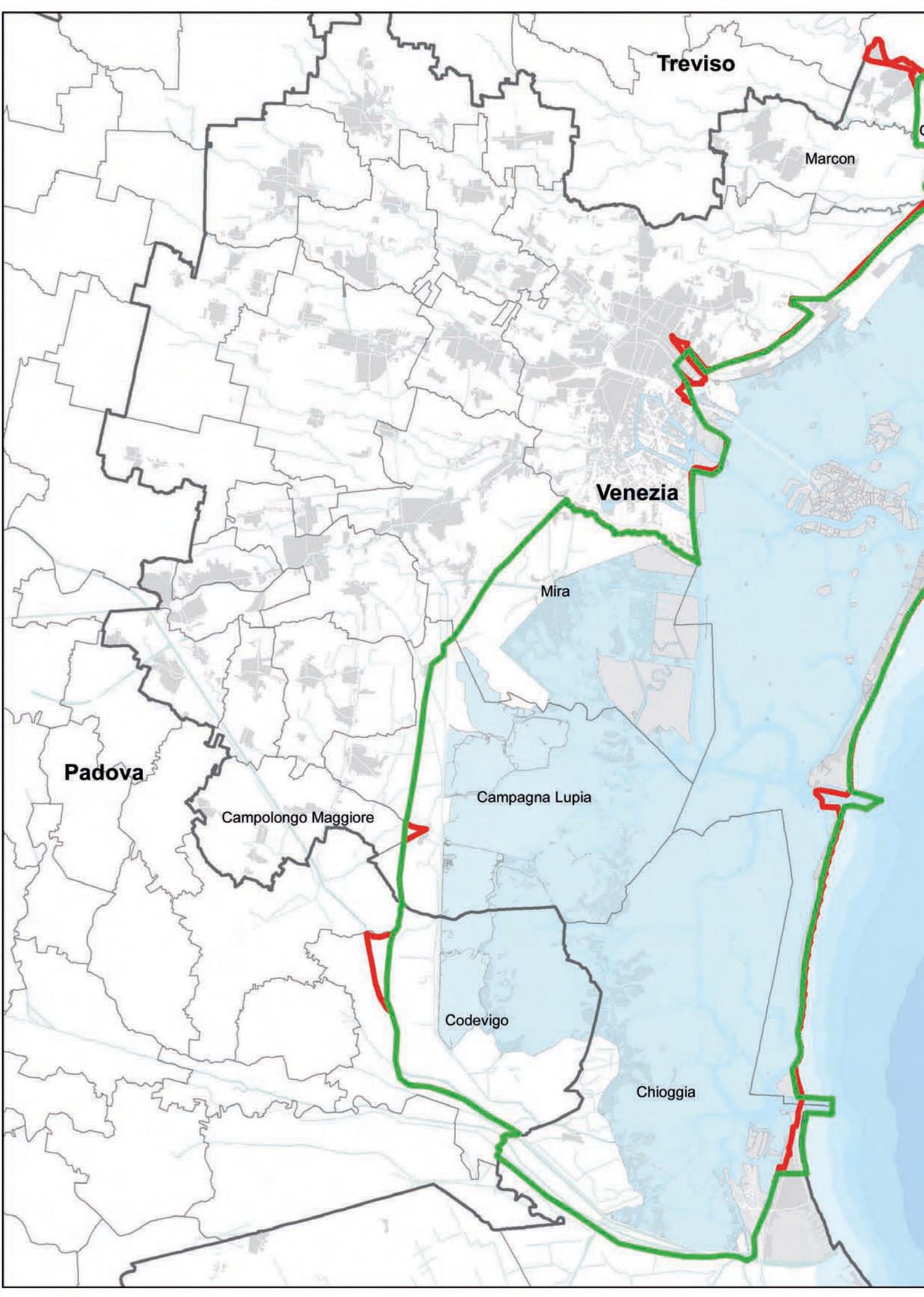
## DOCUMENTI ALLEGATI

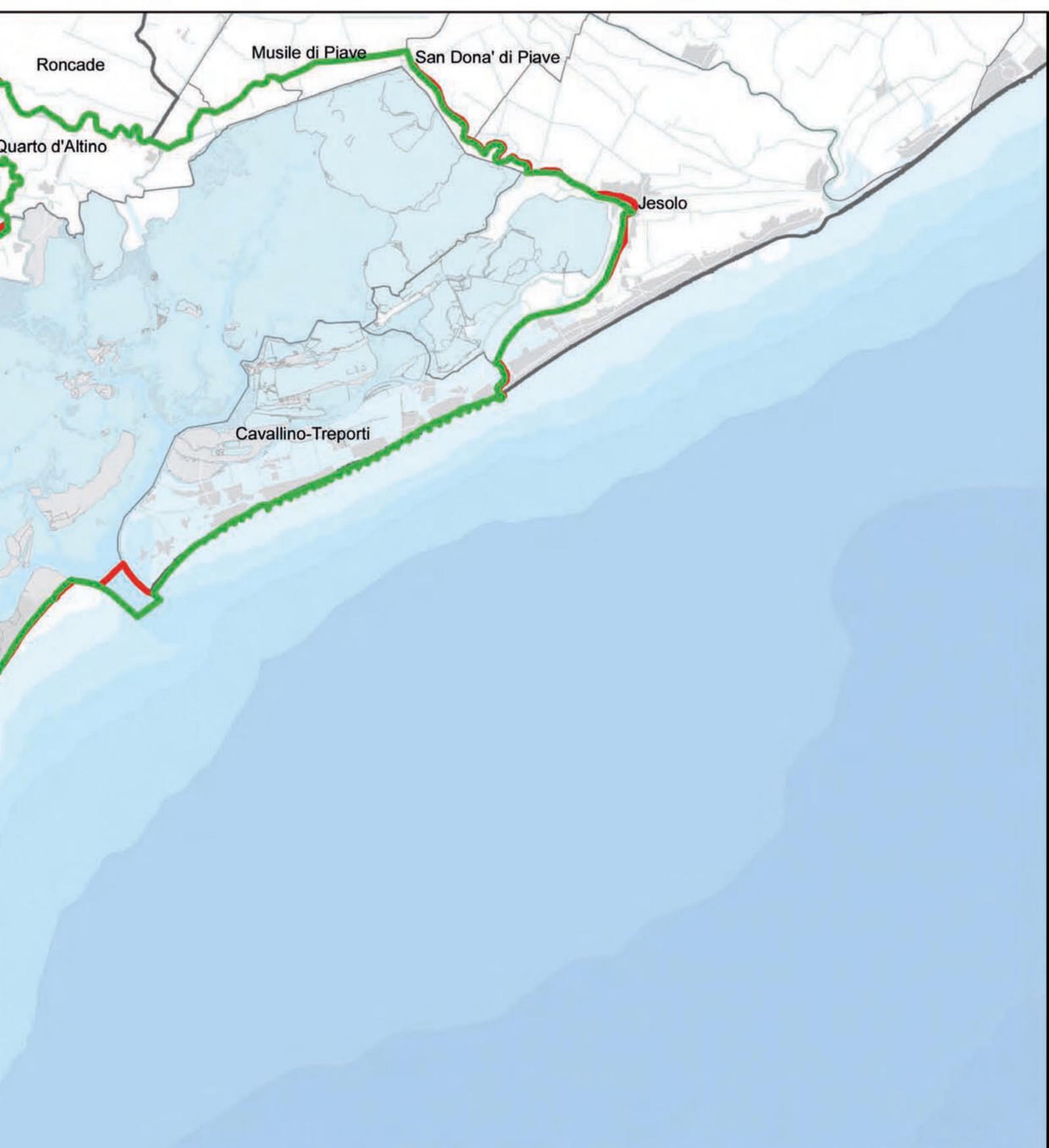
Si elencano i documenti allegati alla presente risposta della Decisione del Comitato del Patrimonio Mondiale 40 COM.7B.52

- ALLEGATI GRAFICI
- ALLEGATO 1. Linee programmatiche 2015 - 2020
- ALLEGATO 2. Patto per lo sviluppo della Città di Venezia
- ALLEGATO 3. Gli extra costi del Comune di Venezia
- ALLEGATO 4. Deliberazione di Giunta Comunale n. 187 del 2016
- ALLEGATO 5. Pianto Triennale di Prevenzione della Corruzione 2016 – 2018
- ALLEGATO 6. Deliberazione di Consiglio Comunale n. 72 del 2016
- ALLEGATO 7. Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi
- ALLEGATO 8. Protocollo di Intesa tra Regione Veneto, Prefettura di Venezia, Comune di Venezia, Città Metropolitana di Venezia, MIBACT, Polo Museale del Veneto, Patriarcato di Venezia avente ad oggetto la realizzazione del progetto
- ALLEGATO 9. Dati del Catalogo Prodotti
- ALLEGATO 10. Ordinanza del 2015 *“Testo unico in materia di circolazione acquea”*
- ALLEGATO 11. Situazione occupazionale di Porto Marghera
- ALLEGATO 12. Progetto Off Shore – On Shore Port System
- ALLEGATO 13. Rappresentazioni dei percorsi navali riportate sul fotopiano
- ALLEGATO 14. Mappe della proposta di Buffer Zone
- ALLEGATO 15. Tabella studenti iscritti agli Atenei veneziani



**Allegati Grafici**  
**Graphics Annexes**





**SITO UNESCO "VENEZIA E LA SUA LAGUNA"**  
**WORLD HERITAGE PROPERTY "VENICE AND ITS LAGOON"**



-  Perimetro del Sito Unesco - Edizione 2008  
*World Heritage Property's Boundary - 2008 Edition*
-  Perimetro del Sito Unesco - Revisione 2016  
*World Heritage Property's Boundary - 2016 Proposed Revision*
-  Confini della Città Metropolitana di Venezia  
*Metropolitan City of Venice's Boundary*
-  Confini Comunali  
*Municipalities' Boundaries*

# T I R O L O

Miglia c  
123 10

47

40

45



COMA

omuni d'Italia da 60 al Grado



ERMANIA

LO STATO VENETO  
DA TERRA  
diviso  
NELLE SUE PROVINCE  
Di nuova Projezione

VENEZIA 1782  
PRESSO ANTONIO ZATTA  
Con Privilegio dell' Eccmo Senato

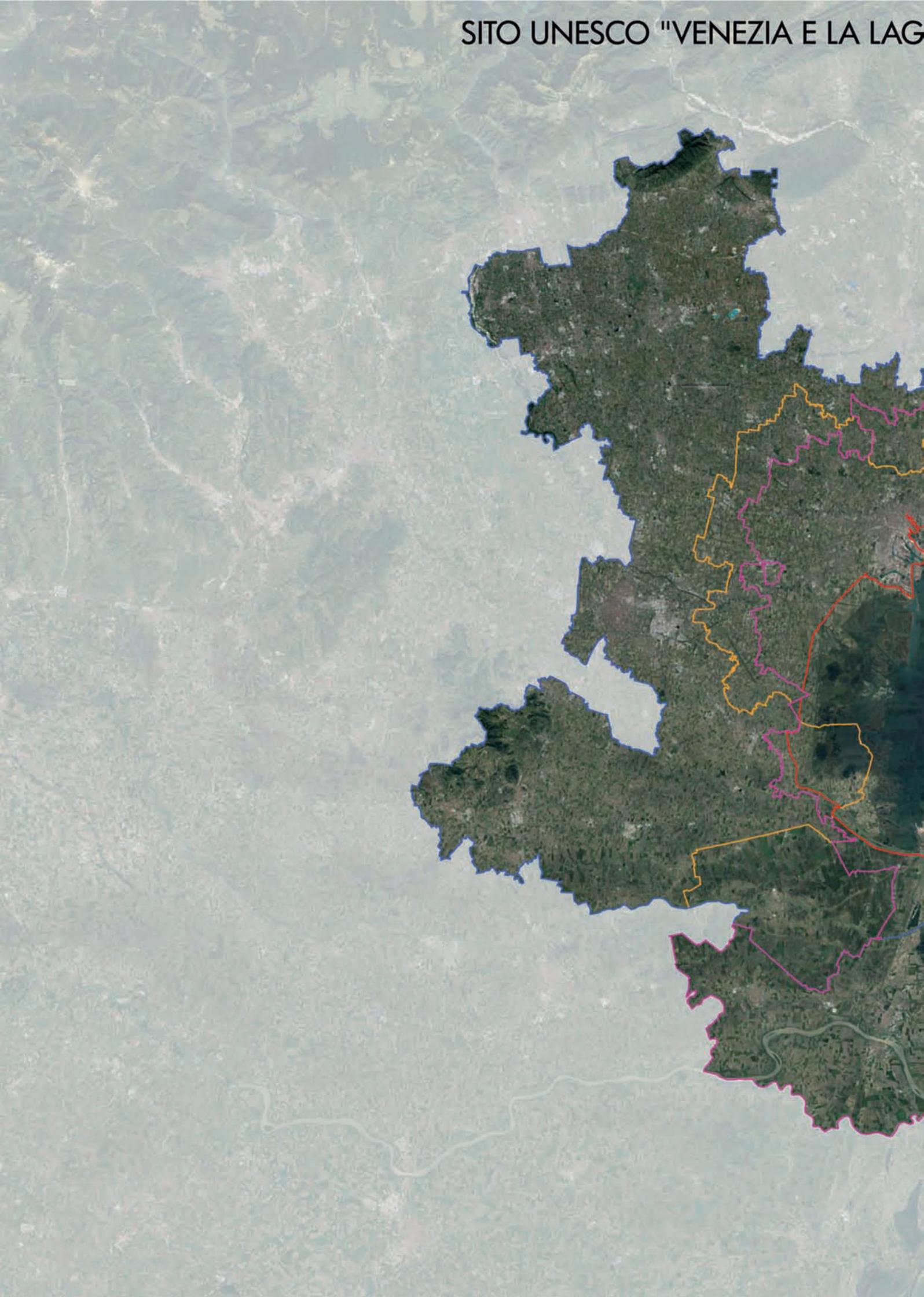


MARTE

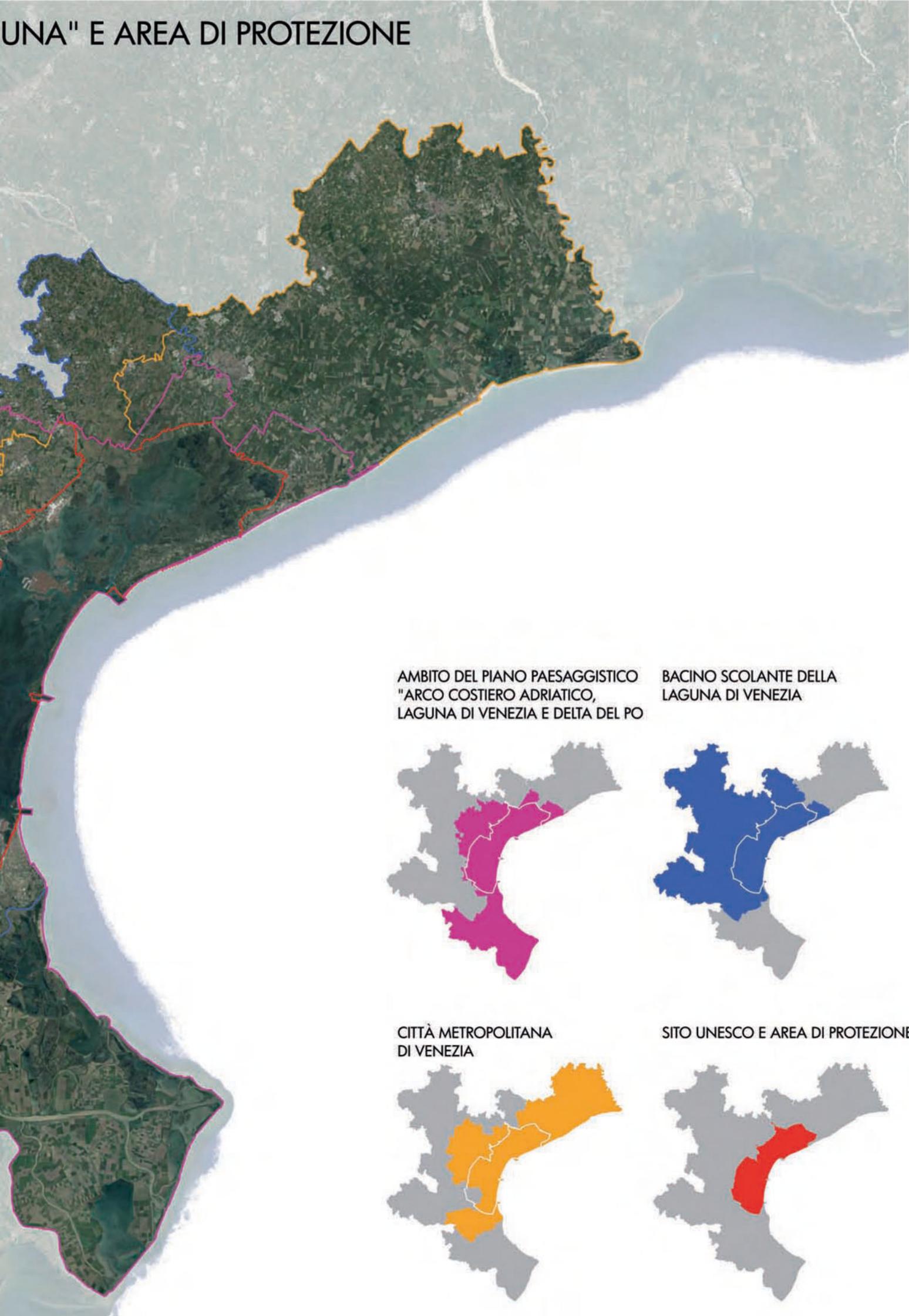
ADRIATICO

ALLI DI  
CCHIO  
CCHIO

# SITO UNESCO "VENEZIA E LA LAGUNA"



# UNA" E AREA DI PROTEZIONE



AMBITO DEL PIANO PAESAGGISTICO  
"ARCO COSTIERO ADRIATICO,  
LAGUNA DI VENEZIA E DELTA DEL PO



BACINO SCOLANTE DELLA  
LAGUNA DI VENEZIA



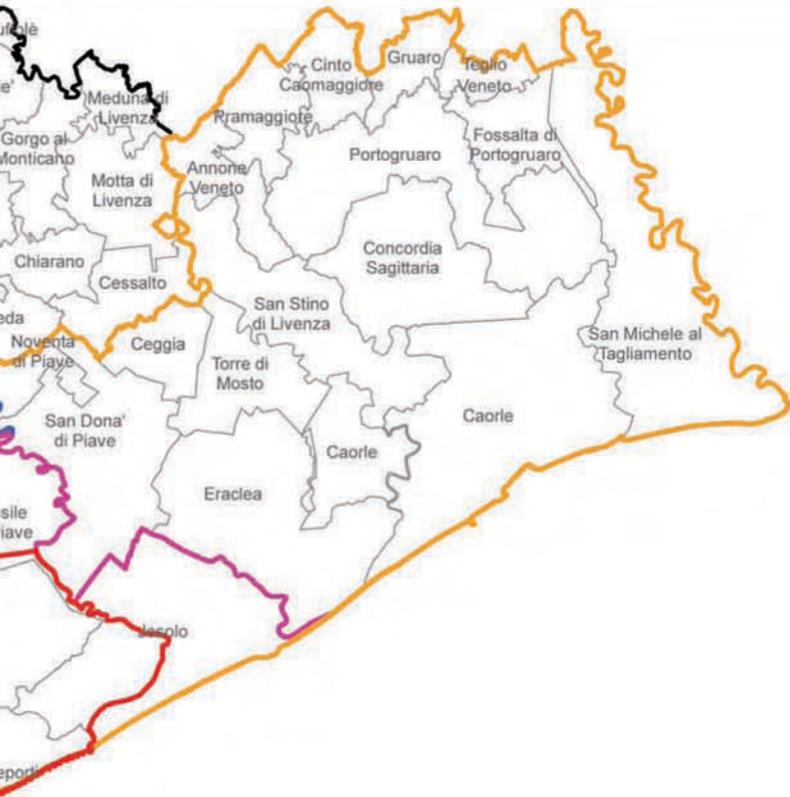
CITTÀ METROPOLITANA  
DI VENEZIA



SITO UNESCO E AREA DI PROTEZIONE







## INDIVIDUAZIONE DEL SITO UNESCO "VENEZIA E LA SUA LAGUNA" e BUFFER ZONE



Perimetro del Sito Unesco



Perimetro Città Metropolitana di Venezia



Perimetro Bacino Scolante Laguna di Venezia



Perimetro Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito (PPRA)



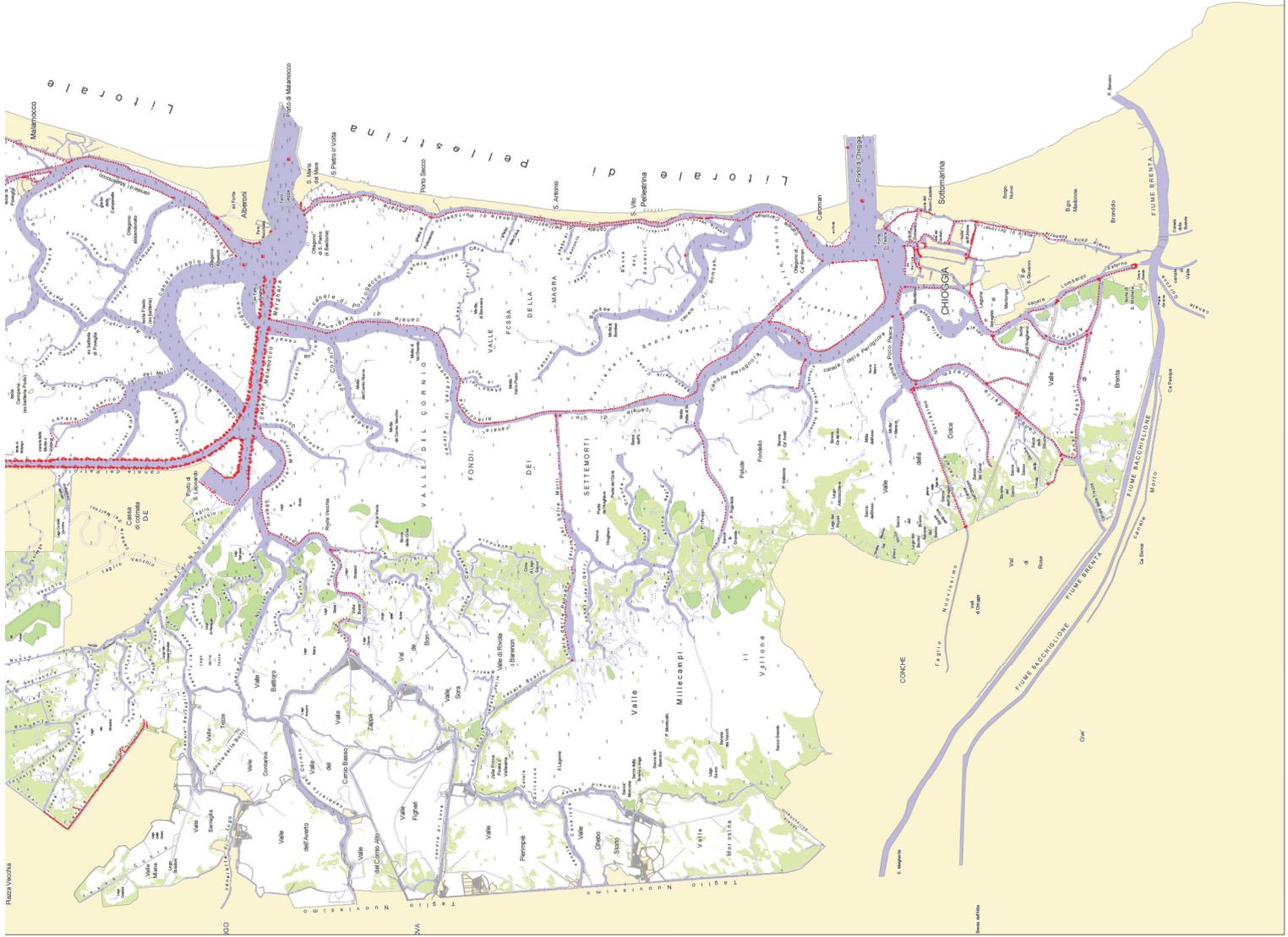
Confini Provinciali



Confini Comunali



# MARADIRI

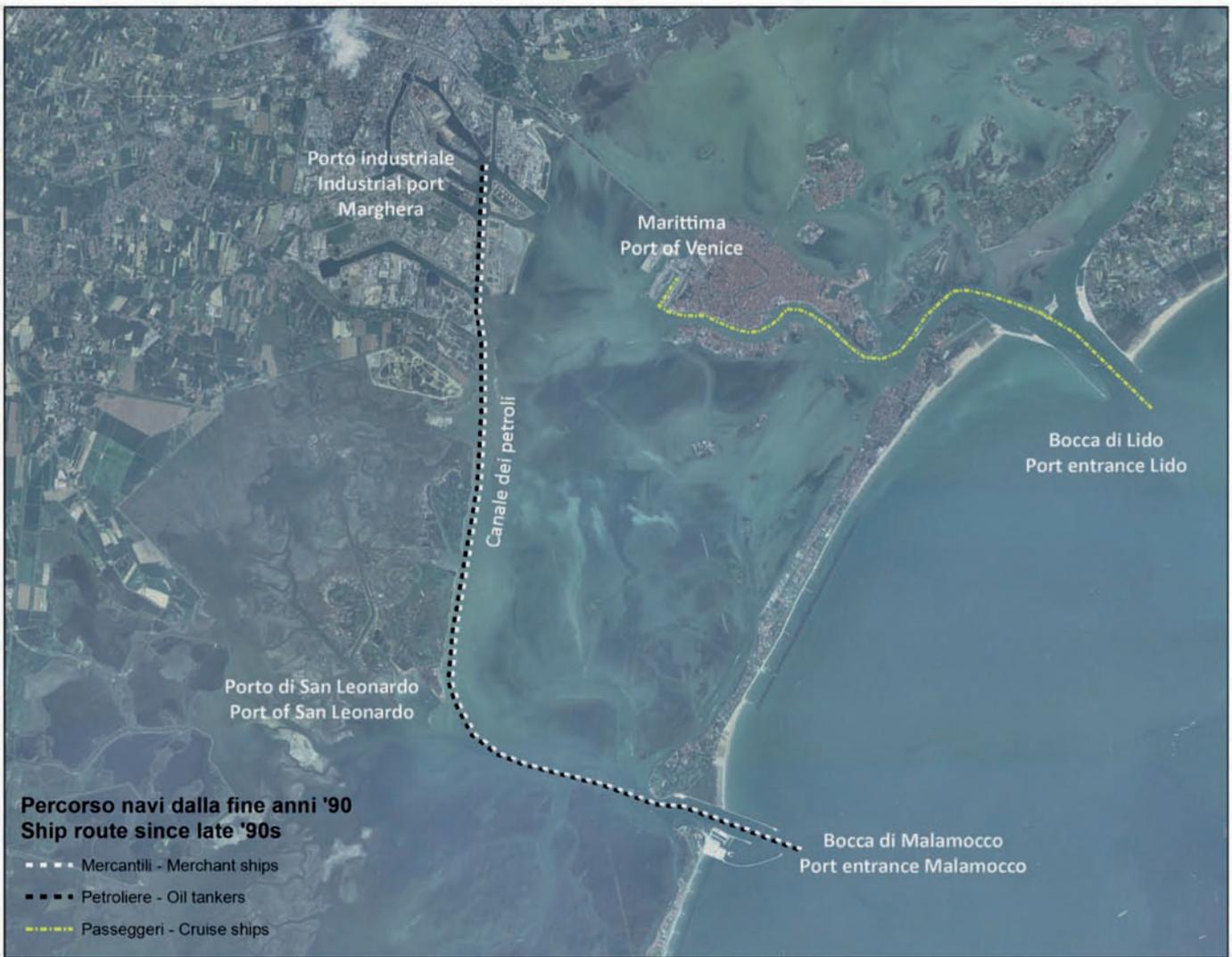


PIAZZA VENEZIA

800  
NVA  
T  
S  
U  
S  
I  
O  
N  
O  
R  
S  
T  
O  
L  
I  
O

Scale 1:50,000





C



D

Porto industriale  
Industrial port  
Marghera

Canale Vittorio E  
Canale Tresse

Canale dei petroli

Porto di San Leonardo  
Port of San Leonardo

## Percorso navi con progetto Tresse Ship route with Tresse plan

- ■ ■ ■ ■ Mercantili - Merchant ships
- ■ ■ ■ ■ Petroliere - Oil tankers
- ■ ■ ■ ■ Passeggeri - Cruise ships



**Marittima  
Port of Venice**

manuele

**Bocca di Lido  
Port entrance Lido**

**Bocca di Malamocco  
Port entrance Malamocco**

