

CITTA' DI
VENEZIA



Progetto
di *governance* territoriale
del turismo a Venezia

Indice generale

PREMESSA.....	7
PARTE PRIMA:.....	11
AVVIO DI UN PERCORSO PARTECIPATO.....	11
1. Le funzioni del turismo e il quadro normativo.....	13
2. Il turismo a Venezia.....	14
3. La popolazione residente.....	21
4. Le tappe del percorso partecipato.....	24
5. Principali finalità dei progetti presentati fatte proprie dal gruppo tecnico di lavoro.....	26
PARTE SECONDA:.....	39
PROGETTO OPERATIVO.....	39
1. La strategia del Comune di Venezia al fine di una <i>governance</i> integrata della risorsa turistica.....	41
A) GOVERNARE LA RISORSA.....	45
A. Governare la risorsa turistica.....	45
A.1 Cabina di regia: conoscere la risorsa al fine della pianificazione delle scelte.....	45
A.2 Smart Control Room.....	46
A.3 Monitorare e controllare gli accessi e la mobilità all'interno della città anche per renderla più sicura.....	47
A.4 Coordinare le funzioni di controllo e sicurezza.....	49
A.5 Nuove strategie di mobilità urbana e metropolitana.....	51
A.5.1 Sistemi di accessibilità diffusa per la Città di Venezia e per la Terraferma sino all'ambito Metropolitano.....	52
Il Biglietto Venezia Metropolitana 24.....	53
BUS - Contingentamento.....	54
Trasporto pubblico non di linea e assimilato - Diversificazione dei punti di approdo.....	54
A.5.2 Proposta di insediamento di hub turistici.....	55
A.5.3 Proposta di modifica del servizio di trasporto pubblico di navigazione.....	56
San Giobbe.....	57
San Basilio.....	58
A.6 Sperimentazione del sistema di prenotazione dell'accesso all'area Marciana.....	59
Fattibilità giuridica.....	60
Fattibilità tecnico-economica.....	62
Perimetrazione dell'area.....	62
Coerenza della proposta con le indicazioni contenute nelle Guide Unesco.....	63
A.7 Sistemi di prenotazione e carte turistiche.....	63
A.8 Interventi a sostegno dell'esercizio delle professioni di guida turistica a Venezia ai fini della valorizzazione dell'offerta culturale.....	64
A.9 Interventi di disciplina dell'attività di portabagagli.....	66
B) TUTELARE LA RESIDENZA.....	71
B. Azioni a sostegno della residenza.....	71
B.1 Revisione delle norme urbanistiche a favore della residenza.....	73
B.2 Revisione della normativa sulle locazioni turistiche: sollecitazione.....	75
B.3 Limitazioni delle attività di take away.....	80
B.4 Riordino delle aree di occupazione suolo.....	81
B.5 Sollecitazione di interventi di riforma della legislazione Speciale per Venezia.....	82
B.6 Interventi di accessibilità e superamento barriere architettoniche.....	86
B.7 Interventi di raccolta differenziata e misure volte al contenimento del carico di rifiuti prodotti in Città a tutela dell'igiene pubblica e del decoro urbano.....	88
C) BILANCIARE GLI EXTRACOSTI PER FAVORIRE LA VALORIZZAZIONE E LO SVILUPPO DELLA CITTÀ.....	95
C. La sostenibilità dei flussi turistici sul territorio.....	95
C.1 Adottare politiche finanziarie per la sostenibilità dei flussi turistici sul territorio.....	96
C.2 Proporzionalità dell'imposta di soggiorno alle locazioni turistiche.....	97
C.3 Revisione della modalità di riscossione dell'imposta di soggiorno.....	99
C.4 Studio per la fattibilità di accordi con gestori di trasporto ferroviario.....	100
D) INNOVARE L'INFORMAZIONE E IL MARKETING. EDUCARE A UN TURISMO RESPONSABILE E SOSTENIBILE.....	105
D. Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile.....	105
D.1 Anno Internazionale del Turismo Sostenibile 2017.....	105
D.2 Migliorare qualità offerta turistica metropolitana.....	106
Ampliamento della destinazione oltre la Città storica e promozione di mete decentrate e di slow tourism.....	107
Biglietto unico di trasporto integrato.....	110
D.3 Cartellonistica e totem informativi.....	111
D.4 Forti in rete.....	115
D.5 Rete dei siti Unesco del Veneto.....	118

D.6 Interventi di rilevanza culturale in Terraferma.....	119
PARTE TERZA: PRIME AZIONI PER FRONTEGGIARE LE CRITICITÀ DEI FLUSSI TURISTICI.....	121
ESTATE 2017.....	121
1. Analisi dei dati storici anno di riferimento 2016 – Bollettino del Turista.....	123
2. Prime azioni: Estate 2017.....	126
Monitorare e controllare gli accessi e la mobilità all'interno della città anche per renderla più sicura.....	126
Coordinare le funzioni di controllo e sicurezza.....	127
Revisione del Regolamento di Polizia Locale.....	128
Azioni in materia di contrasto al moto ondoso e di sicurezza sulla mobilità acqua.....	128
Azioni a sostegno della residenzialità.....	129
Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile obiettivo generale.....	130
Decalogo comportamentale per il visitatore, campagna internazionale di sensibilizzazione.....	131
Individuazione aree di ristoro e mappatura dei giardini e parchi della Città di Venezia e incremento dei servizi igienici pubblici.....	133

PREMESSA

Il presente documento nasce dalla volontà e dall'impegno dell'Amministrazione Comunale di Venezia, guidata dal Sindaco Luigi Brugnaro, di individuare nell'ambito delle competenze e delle funzioni proprie di ente territoriale che rappresenta la propria comunità, ne cura gli interessi e ne promuove lo sviluppo, un progetto di *governance* complessiva del fenomeno turistico dell'intera Città.

Il Sito "Venezia e la sua Laguna" è stato iscritto nel 1987 nella World Heritage List dell'UNESCO per l'unicità e singolarità dei suoi valori culturali, costituiti da un patrimonio storico, archeologico, urbano, architettonico, artistico e di tradizioni eccezionale, integrato in un contesto ambientale, naturale e paesaggistico unico al mondo. La Laguna di Venezia è uno degli esempi più antichi e complessi delle relazioni tra attività antropiche e dinamiche naturali, dove si trova la maggiore concentrazione di beni culturali materiali e di espressioni artistiche, stratificate in secoli di storia.

È proprio la sua eccezionale identità storica che ha trasformato Venezia in una delle capitali internazionali del turismo.

Questo documento raccoglie il risultato di un complesso lavoro realizzato dal Gruppo tecnico individuato dal Segretario Generale il 7 ottobre 2016, attraverso un percorso partecipato che ha visto l'avvio con la presentazione tra ottobre 2016 e febbraio 2017 in Commissione consiliare VI congiunta con le Commissioni IV, VIII e IX, di proposte progettuali presentate da Associazioni di Categoria, esperti ed operatori del settore e normali cittadini.

Le proposte sono state analizzate e valutate successivamente dal gruppo di lavoro: **molte idee esposte in questo documento sono il frutto dell'ascolto di questi progetti, altre sono proprie del Gruppo di lavoro, molte altre erano già in elaborazione da parte dell'Amministrazione.**

Questo lavoro segue la deliberazione di Giunta comunale n. 91 del 27 aprile 2017 che ha dettato le linee di indirizzo a breve e medio periodo per la *governance* territoriale del turismo a Venezia. Il documento si basa su **una visione ispirata a tre principi:**

- 1 - l'innovazione;
- 2 - la sostenibilità;
- 3 - la valorizzazione dell'offerta culturale nel territorio veneziano.

Il turismo a Venezia costituisce una delle principali risorse economiche della Città. Tuttavia non è solo questo: rappresenta, pur con tutte le criticità che in questi ultimi anni si sono manifestate nella loro dimensione degenerativa, anche una risorsa sociale di sviluppo della comunità. Il turismo costituisce una fonte incessante di scambio culturale, un'occasione di crescita economica per la Città e per l'intero territorio metropolitano.

Noi crediamo che Venezia possa innovarsi attraverso un turismo sostenibile al fine di valorizzare la sua dimensione urbana, nel rispetto della sua autenticità e unicità, condividendola con il mondo in quanto Patrimonio dell'Umanità.

Riteniamo che una gestione partecipata e condivisa tra i diversi portatori d'interessi determinerà una crescita per l'intero territorio metropolitano. La delicatezza del momento storico che stiamo vivendo deve e può diventare per tutti i soggetti coinvolti, pubblici e privati, locali e internazionali, una grande occasione di cambiamento.

L'evoluzione tecnologica e digitale ha accelerato e determinato l'incremento del flusso turistico, che non adeguatamente regolato si è sviluppato in modo spontaneo e a volte incontrollato creando disagi alla popolazione residente, agli stessi turisti e suscitando le preoccupazioni del Comitato del Patrimonio Mondiale. Crediamo, in primo luogo, che **le**

stesse leve di rivoluzione digitale e tecnologica che ne hanno determinato il rischio di degenerazione debbano ora essere impiegate per governare il fenomeno.

Le azioni da mettere in atto sono molteplici e iniziano dalle più immediate, quali l'intensificazione dei controlli territoriali da parte dei soggetti preposti alla divulgazione di informazioni e sensibilizzazione di comportamenti rispettosi del decoro urbano, passando attraverso interventi sull'organizzazione dell'offerta dei prodotti attrattivi e distintivi delle tipicità di Venezia e del suo territorio, sino a spingersi verso soluzioni tecnologiche innovative utili alla prenotazione delle offerte e dei servizi, nonché a gestioni del fenomeno turistico integrate con politiche urbanistiche e di mobilità urbana.

Infine, la governance del turismo nell'attuale contesto contemporaneo minacciato anche da pericoli ben al di sopra della competenza di un ente locale, deve potersi svolgere in condizioni di sicurezza attraverso controlli efficaci da concordare e condividere con le altre Istituzioni competenti.

Il documento è strutturato in TRE PARTI.

La **PRIMA PARTE**, dopo una breve premessa sulle competenze del Comune nella gestione del turismo e un'analisi di contesto del fenomeno a Venezia, esamina il percorso partecipato avviato a ottobre 2016 nelle Commissioni consiliari VI, VIII e IX di ascolto delle 23 proposte presentate e illustra con una tabella di sintesi le principali finalità delle proposte progettuali e le azioni necessarie a conseguirle. Nell'analisi viene operato anche il collegamento con la strategia del Destination Management Plan (DMP), elaborato dall'Organizzazione di Gestione della Destinazione turistica (OGD) denominata "Venezia", e trasmesso a ottobre 2016 alla Regione Veneto per gli atti conseguenti.

La **SECONDA PARTE** del documento illustra una proposta progettuale rielaborata dal Gruppo tecnico nominato dal Segretario Generale a seguito degli esiti del lavoro di audizione a partire da febbraio 2017. Questa proposta è strutturata come un **documento di programmazione di obiettivi generali e per alcuni obiettivi specifici rappresenta anche una prima indicazione di carattere preoperativo attraverso la declinazione in azioni e tempi**. La strategia risponde alla finalità già individuata nelle Linee Programmatiche 2015-2020 dell'Amministrazione, richiamata al punto 10.1.1: «*Regolare i flussi turistici per renderli compatibili con la vita quotidiana dei cittadini residenti, rimodulare, anche contrastando l'evasione, la tassa di soggiorno e organizzare servizi e trasporti per evitare congestioni, creando nuovi itinerari*». All'interno di questa visione strategica vengono individuati quattro obiettivi generali ognuno dei quali declinato in obiettivi specifici e relative azioni.

OBIETTIVO GENERALE	OBIETTIVO SPECIFICO
A) Governare la risorsa	Cabina di regia: conoscere la risorsa al fine della pianificazione delle scelte Smart Control Room Monitorare e controllare gli accessi e la mobilità all'interno della città anche per renderla più sicura Coordinare le funzioni di controllo e sicurezza Nuove strategie di mobilità urbana e metropolitana Sperimentazione di sistemi di prenotazione dell'accesso all'area Marciana Sistemi di prenotazione e carte turistiche Interventi a sostegno dell'esercizio delle professioni di guida turistica a Venezia ai fini della valorizzazione dell'offerta culturale

	Interventi di disciplina dell'attività di portabagagli
B) Tutelare la residenzialità	<p>Revisione delle norme urbanistiche a favore della residenza: sollecitazione</p> <p>Revisione della normativa sulle locazioni turistiche: sollecitazione</p> <p>Limitazioni delle attività di take away</p> <p>Riordino delle aree di occupazioni suolo</p> <p>Sollecitazione di interventi di riforma della legislazione Speciale per Venezia</p> <p>Interventi di accessibilità e superamento barriere architettoniche</p> <p>Interventi di raccolta differenziata e misure volte al contenimento del carico di rifiuti in città a tutela dell'igiene pubblica e del decoro urbano</p>
C) Bilanciare gli extracosti per favorire la valorizzazione e lo sviluppo della città	<p>La sostenibilità dei flussi turistici sul territorio</p> <p>Proporzionalità dell'imposta di soggiorno alle locazioni turistiche</p> <p>Revisione della modalità di riscossione dell'imposta di soggiorno</p> <p>Studio per la fattibilità di accordi con i gestori di trasporto ferroviario</p>
D) Innovare l'informazione e il marketing, educare a un turismo responsabile e sostenibile	<p>Anno Internazionale del Turismo Sostenibile 2017</p> <p>Migliorare la qualità dell'offerta turistica metropolitana</p> <p>Decalogo comportamentale per il visitatore, campagna internazionale di sensibilizzazione</p> <p>Cartellonistica e totem informativi</p> <p>Individuazione aree di ristoro e mappatura dei giardini e parchi della Città di Venezia e incremento dei servizi igienici pubblici</p> <p>Forti in rete</p> <p>Rete dei siti Unesco del Veneto</p> <p>Interventi di rilevanza culturale in Terraferma</p> <p>Valorizzazione dei circuiti di visita diffusa – Progetto slow tourism</p>

La **TERZA PARTE** del documento offre un quadro riassuntivo delle principali linee di intervento che l'Amministrazione si accinge ad avviare già a partire dall'estate 2017 per fronteggiare la criticità legata alla stagionalità dei flussi turistici.

PARTE PRIMA: AVVIO DI UN PERCORSO PARTECIPATO

1. Le funzioni del turismo e il quadro normativo

Il turismo, dal punto di vista delle competenze comunali, essendo rivolto all'accrescimento culturale della persona oltre che allo scambio di beni e servizi, rappresenta una materia complessa che interessa diritti di rilevanza costituzionale quali il diritto alla salute, alla libertà di circolazione sul territorio nazionale, alla libera iniziativa economica e ai principi fondamentali dell'ordinamento giuridico, quali quelli dell'integrazione sociale e dello sviluppo culturale della collettività.

Ne consegue che, per affrontare in maniera efficace la complessità delle questioni che l'argomento pone, vanno coinvolte tutte le componenti del territorio interessato dal fenomeno turistico.

Nel caso di una città straordinaria come Venezia, inserita in un contesto geomorfologico unico al mondo, questa trasversalità comporta che qualsiasi pianificazione della gestione del fenomeno turistico debba interessare i diversi ambiti di competenza territoriale quali la sicurezza e il controllo del territorio, l'urbanistica, la residenza, l'ambiente, il commercio, la mobilità, i sistemi informativi, la comunicazione.

La disciplina del turismo, dopo la modifica apportata nel 2001 al titolo V della Costituzione, appartiene alla competenza residuale delle Regioni (art. 117, comma 4 Costituzione).

Tuttavia, sin dall'entrata in vigore della riforma, numerose pronunce della Corte Costituzionale sono intervenute a chiarirne i confini di attribuzione tra Stato e Regione.

La Corte Costituzionale ha affermato la legittimità di norme statali che legiferano rispettivamente in:

- a) materie, solo apparentemente riconducibili al turismo, ma in realtà attinenti ad ambiti diversi sia pure trasversali. Si tratta delle materie affidate espressamente alla competenza dello Stato, esclusiva o concorrente, che presentano profili di connessione o sovrapposizione con la materia del turismo. In particolare, si segnala la tutela della concorrenza, i rapporti internazionali e con l'UE, la tutela dell'ambiente e dei beni culturali, nonché le competenze concorrenti in materia di professioni, governo del territorio (comprendente l'urbanistica e l'edilizia), grandi reti di trasporto e di navigazione;
- b) materie riferite al turismo ma che necessitavano di un intervento statale che assicurasse legittime esigenze di valorizzazione di tale settore, a livello interno e internazionale, al fine di ricondurre a unità la grande varietà dell'offerta turistica italiana.

In particolare, secondo gli indirizzi della Corte Costituzionale, anche la competenza regionale più ampia comunque non esclude a priori la possibilità, per la legge statale, di attribuire funzioni amministrative a livello centrale e di regolarne l'esercizio, in base ai principi di sussidiarietà, adeguatezza e differenziazione (art. 118 Costituzione).

Un primo elemento che accomuna tutti i sistemi amministrativi regionali è la natura delle funzioni amministrative mantenute in capo alle Regioni, che possono essere così sintetizzate:

- programmazione dei relativi programmi annuali di attuazione di tutte le iniziative e coordinamento delle attività dei diversi soggetti operanti nel territorio, di norma attraverso l'adozione di piani triennali di sviluppo turistico;
- promozione dell'immagine unitaria della Regione all'Italia ed all'estero, anche attraverso le relazioni internazionali;
- finanziamento dei progetti di sviluppo del territorio e loro selezione (riconoscimento dei sistemi turistici locali e simili), incentivazione degli operatori del settore;

- coordinamento della raccolta, elaborazione e diffusione dei dati concernenti la domanda e l'offerta turistica regionale.

Una seconda costante di tutte le leggi regionali è rappresentata dal riconoscimento del ruolo centrale dei Comuni nella promozione dei sistemi integrati di offerta turistica e nella creazione di reti di cooperazione pubblico-privata.

La Regione Veneto con la Legge n. 11 del 2013 denominata *“Sviluppo e sostenibilità del turismo Veneto”* ha legiferato in materia innovando la disciplina e introducendo all'art. 9 il ruolo dell'**Organizzazione della Gestione delle Destinazioni turistiche**.

Nel caso del territorio di Venezia e Laguna, essendo unica destinazione ai sensi del successivo art. 11, unica è anche l'Organizzazione di Gestione. La funzione dell'Organizzazione è volta a creare sinergie e forme di cooperazione nella gestione tra soggetti pubblici e privati coinvolti nello sviluppo dei prodotti turistici, al fine di un rafforzamento del sistema di offerta per la gestione unitaria delle funzioni di informazione, accoglienza turistica, promozione e commercializzazione dei prodotti turistici della destinazione.

Aderiscono all'organizzazione di gestione, oltre al Comune di Venezia, ABBAV, AEPE, AVA, AVM, CCIAA, Confartigianato, Confesercenti, Confcommercio Metropolitana di Venezia, Confindustria, Fondazione Muve, Vela, Veritas. L'Organizzazione di Gestione Venezia ha elaborato quale primo atto ufficiale il Destination Management Plan 2016–2018 che contiene un quadro di analisi della destinazione, delle strategie e delle azioni da attuare. Rispetto alla gestione dei flussi turistici questo documento rinvia alla elaborazione della proposta progettuale che verrà elaborata dal Comune di Venezia a seguito del percorso partecipato avviato in Commissione Consiliare.

Inoltre, va ricordato che le funzioni comunali in materia di turismo acquistano ulteriore significato se lette congiuntamente alle rilevanti competenze amministrative comunali in materia di:

- a) pianificazione urbanistica ed edilizia;
- b) commercio ed esercizio di strutture ricettive;
- c) valorizzazione dei beni culturali e di promozione ed organizzazione di attività culturali;
- d) vigilanza e controllo;
- e) mobilità e trasporti.

2. Il turismo a Venezia

Il Destination Management Plan (DMP), sopra citato, offre un'aggiornata analisi di contesto che costituisce un presupposto di questo lavoro.

Il turismo nella Regione Veneto, e in particolare a Venezia, è in costante crescita. Venezia costituisce una delle principali mete turistiche del mondo, con una presenza stimata di circa 24.000.000 di visitatori l'anno¹.

Il Comune di Venezia è caratterizzato da complessità peculiari legate in particolar modo alla sua articolazione territoriale. Il centro di Venezia pur avendo un numero limitato di abitanti pone, per molti aspetti, le questioni tipiche delle grandi metropoli del mondo, ospitando eventi culturali, politici ed economici di rilevanza nazionale e internazionale. Vi sono, inoltre, peculiarità derivanti dalle caratteristiche morfologiche della Città storica, quale città

¹ La stima, elaborata dal Comune di Venezia, proviene da un aggiornamento al 2016 dei risultati ottenuti con l'indagine *Visitor Survey 2012*, commissionata all'Università di Cà Foscari di Venezia dal Comune di Venezia e dalla Camera di Commercio di Venezia.

d'acqua, caratterizzata da norme uniche in materia di urbanistica, ambiente, traffico acqueo e porto.

La terraferma veneziana presenta, invece, tutte le criticità connesse ad una grande città italiana, accentuate negli ultimi anni da una rilevante crisi industriale: a partire dagli anni Settanta si è assistito alla perdita di quasi 30.000 posti di lavoro, parzialmente sostituiti dallo sviluppo del terziario e della logistica. Non si può dimenticare infine che a Venezia vi sono il terzo aeroporto internazionale, con quasi 9,6 milioni di passeggeri all'anno, due stazioni ferroviarie dell'alta velocità e il secondo porto crocieristico d'Italia.

Sotto il lato della domanda bisogna distinguere il territorio metropolitano dalla Città di Venezia.

Territorio metropolitano

CITTÀ METROPOLITANA VENEZIA	2015		2016		Var% 15-16	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
<i>Alberghiero</i>	5.700.215	14.988.580	5.788.675	15.344.580	1,6%	2,4%
<i>Extralberghiero</i>	2.951.980	19.197.964	3.010.002	19.074.736	2,0%	-0,6%
TOTALE	8.652.195	34.186.544	8.798.677	34.419.316	1,7%	0,7%
<i>Stranieri</i>	6.530.838	24.781.454	6.663.262	25.292.332	2,0%	2,1%
<i>Italiani</i>	2.121.357	9.405.090	2.135.415	9.126.984	0,7%	-3,0%
TOTALE	8.652.195	34.186.544	8.798.677	34.419.316	1,7%	0,7%

Le **mete Balneari** comprendono i Comuni di: Cavallino Treporti, Chioggia, Jesolo, Eraclea, Caorle, San Michele al Tagliamento-Bibione e la zona del Lido di Venezia. Le **Città d'arte** corrispondono a: il Comune di Venezia (ad esclusione della zona del Lido) e la Riviera del Brenta (Comuni di Dolo, Fiesso d'Artico, Mira, Stra, Vigonovo e Mirano). L'**Entroterra** veneziano comprende i Comuni di: Quarto d'Altino, Marcon, Noventa di Piave, San Donà di Piave, Fossalta di Portogruaro, Ceggia, Fossalta di Piave, Meolo, Musile di Piave, Teglio Veneto, Concordia Sagittaria, Gruaro, Portogruaro, Pramaggiore, San Stino di Livenza, Cinto Caomaggiore, Annone Veneto, Torre di Mosto, Cona, Cavarzere, Scorzè, Spinea, Santa Maria di Sala, Salzano, Noale, Martellago, Camponogara, Fossò, Campagna Lupia, Campolongo Maggiore.

Territorio del Comune di Venezia

Nel periodo 2012-2016, gli arrivi (numero fisico di persone non residenti che arrivano nel territorio del Comune di Venezia trascorrendovi almeno una notte) passano da quasi 4 milioni e cento mila unità a poco più di 4 milioni e seicento mila, mentre le presenze (numero complessivo dei pernottamenti) passano dalle circa nove milioni e trecentomila del 2015 a più di 10 milioni e cinquecento mila nel 2016.

Se nel 2014 l'andamento è praticamente costante rispetto all'anno precedente, nel 2015 gli indicatori ricominciano a salire. Nel 2016 la crescita si riduce, mantenendosi comunque a livelli superiori al 3%. La permanenza media, dopo quattro anni di lieve incremento, nel 2015 si riassetta sul valore di 2,26 giorni, come nel 2011, valore che si mantiene anche nel 2016.

COMUNE DI VENEZIA	2015		2016		Var% 15-16	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Città storica	2.776.668	6.814.317	2.896.054	7.045.613	4,3%	3,4%
Lido	189.022	567.700	185.995	539.188	-1,6%	-5,0%
Terraferma	1.530.167	2.800.812	1.563.518	2.926.987	2,2%	4,5%
Totale Comune di Venezia	4.495.857	10.182.829	4.645.567	10.511.788	3,3%	3,2%

Fonte: Elaborazioni Comune di Venezia, Settore Turismo, su dati ISTAT – Regione Veneto, Sistema Statistico Regionale

Il settore alberghiero continua ad accogliere la maggioranza degli ospiti, mentre il settore complementare si distingue per una maggiore durata del soggiorno. Ciò si deve anche alla presenza dei campeggi della terraferma con un numero considerevole di posti letto nei quali i soggiorni sono tradizionalmente più lunghi.

Gli stranieri rappresentano più dell'85% dell'intero mercato turistico. Nel 2016 la crescita, che caratterizza i primi 4 anni del quinquennio, ha una inversione di tendenza, con una lieve contrazione sia degli arrivi che delle presenze straniere, a cui corrisponde il mantenimento della permanenza media sui livelli del 2015.

Il trimestre in cui si registra il maggior numero di pernottamenti è quello di luglio, agosto e settembre: luglio si conferma il mese clou delle presenze, sia nel 2015 che nel 2016.

La Città storica accoglie poco più del 62 % degli arrivi ed il 67 % delle presenze, con una durata media del soggiorno di circa 2 giorni e mezzo. Al Lido, dove pernotta il 4% dei turisti, dopo la crescita del 2015, nel 2016 il trend subisce una contrazione sia negli arrivi che nelle presenze. La permanenza media si conferma la più lunga delle tre zone, circa tre giorni, anche grazie alla componente di turismo balneare.

COMUNE DI VENEZIA	2015		2016		Var% 15-16	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Alberghiero	3.525.686	7.530.042	3.591.329	7.630.789	1,9%	1,3%
Extralberghiero	970.171	2.652.787	1.054.238	2.880.999	8,7%	8,6%
TOTALE	4.495.857	10.182.829	4.645.567	10.511.788	3,3%	3,2%
Stranieri	3.897.684	8.788.380	3.994.726	8.983.290	2,5%	2,2%
Italiani	598.173	1.394.449	650.841	1.528.498	8,8%	9,6%
TOTALE	4.495.857	10.182.829	4.645.567	10.511.788	3,3%	3,2%

Fonte: Elaborazioni Comune di Venezia Settore Turismo su dati Istat-Regione del Veneto - Sezione sistema statistico regionale

La terraferma infine si conferma meta del 30% dei turisti; la permanenza media è la più ridotta, poco meno di 1,9 giorni, riflesso del turismo business e zona privilegiata per brevissimi pernottamenti di tour organizzati che si fermano in città solo una notte.

In base ai dati in via di elaborazione per l'Annuario del turismo 2016 si possono fare le seguenti distinzioni sotto il lato dell'offerta turistica.

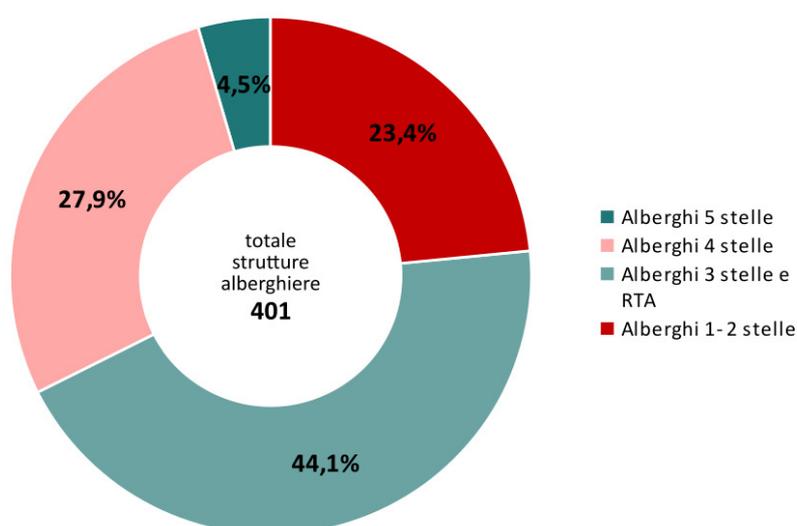
Offerta alberghiera per tipologia anno 2016 – Comune di Venezia

Categorie e tipi di strutture	Alberghi	Quota su totale	Letti	Quota su totale	Camere
Alberghi 5 stelle	18	4,5%	4.788	16,0%	2.412
Alberghi 4 stelle	112	27,9%	13.886	46,3%	7.115
Alberghi 3 stelle e RTA	177	44,1%	8.563	28,5%	4.720
Alberghi 1- 2 stelle	94	23,4%	2.778	9,3%	1.561
Totale strutture alberghiere	401		30.015		15.808

Fonte: Elaborazioni Comune di Venezia Settore Turismo su dati Istat-Regione del Veneto - Sezione sistema statistico regionale

Il numero degli alberghi rimane quello del 2015, mentre le strutture complementari sono in costante aumento. I posti letto seguono la stessa dinamica, con un lieve decremento nel numero dei posti letto negli alberghi e un aumento di quelli delle strutture complementari. Nel 2016 si registra, rispetto al 2015, un forte decremento al Lido e un forte incremento in Terraferma, dove, per altro, sono in cantiere diverse operazioni che porteranno a breve alla realizzazione di strutture ricettive nella zona della stazione ferroviaria.

2015 - OFFERTA ALBERGHIERA



A queste strutture ricettive soggette a classificazione si devono aggiungere le **strutture ricettive rappresentate dalle locazioni turistiche**, su cui ci si soffermerà a lungo nella parte seconda di questo documento. Va sin d'ora ricordato che rappresentano una **modalità di godimento dei beni immobili che apre criticità rilevanti in un tessuto urbanistico ed edilizio così fragile come quello veneziano** e su cui è necessario un intervento correttivo da parte di tutti gli attori del sistema motivato in primo luogo dalla **necessità di tutelare la residenzialità della Città antica di Venezia**.

Offerta strutture ricettive complementari per tipologia anno 2016 – Comune di Venezia

Tipi di strutture	Strutture	Quota su totale	Letti	Quota su totale
Affitta camere	315	8,5%	3.030	13,4%
Unità abitative *	2.818	76,0%	9.402	41,7%
Bed&Breakfast	487	13,1%	2.534	11,2%
Campeggi e Villaggi Turistici	6	0,2%	3.422	15,2%
Ostelli, Case Religiose di Ospitalità, Centri Soggiorno Studi; Case per Ferie	35	0,9%	2.725	12,1%
Country House	3	0,1%	20	0,1%
Foresterie	8	0,2%	713	3,2%
Residence	21	0,6%	502	2,2%
Agriturismi	13	0,4%	184	0,8%
Totale strutture ricettive complementari	3.706		22.532	

* classificate, non classificate, gestite da società immobiliari

Fonte: Elaborazioni Comune di Venezia Settore Turismo su dati Istat-Regione del Veneto - Sezione sistema statistico regionale

Per favorire la disamina dell'ambiente di riferimento, sempre il Destination Management Plan ha utilizzato un'analisi SWOT condotta sui principali punti di forza e di debolezza, propri del contesto di analisi, e anche sulle principali opportunità e minacce che derivano dal contesto esterno. La finalità di questa osservazione è isolare i concetti chiave e facilitare un approccio strategico, offrendo una sintetica descrizione e diagnosi delle principali problematiche del territorio.

S PUNTI DI FORZA	W PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> • Brand identificativo già posizionato sui mercati internazionali e con forte identità. Venezia è e rimane una delle mete da vedere almeno una volta nella vita • Variiegata offerta ricettiva • Ricco patrimonio naturale dato dalla laguna, dalle spiagge e oasi del Lido e Pellestrina e dal bosco della terraferma • Presenza di un aeroporto (Marco Polo) di levatura internazionale e di un altro in prossimità (Canova, TV), che offrono diverse tipologie di voli di linea e low cost • Posizione strategica rispetto all'asse viario del Nordest, sia dal punto di vista delle connessioni stradali e autostradali (A4 e A27) che della rete delle ferrovie (Stazioni di Mestre e Santa Lucia) • Presenza di un importante hub portuale • Presenza di associazioni imprenditoriali attive e propositive • Ottimo posizionamento nei circuiti turistici nazionali ed internazionali • Ampia dotazione ricettiva, diversificata nelle formule di ospitalità e nella tipologia di prezzo, sia nel settore alberghiero che in quello extra-alberghiero • Offerta di ristorazione ampia e diffusa su tutto l'ambito territoriale • Qualità ambientale e paesaggistica complessivamente elevata • Presenza di diverse istituzioni di alta formazione, tra cui: due università (Ca' Foscari e IUAV), Accademia delle Belle Arti, Venice International University, Conservatorio di Musica Benedetto Marcello, Marcianum, IUSVE, EIUC • Eccellenza nell'offerta di eventi a livello internazionale (ad es. Carnevale, Mostra del cinema, Biennale arte e architettura) • Disponibilità di spiagge attrezzate • Eccellente presenza attiva di enti e fondazioni culturali, a vario modo e titolo impegnate nel territorio • Unicità internazionale della risorsa "laguna" • Sistema dei forti e campi trincerati • Area industriale di Porto Marghera e suo waterfront • Territorio con grandi numeri di presenze e arrivi • Tradizione consolidata nell'organizzazione di eventi culturali e sportivi • Presenza di associazioni di volontariato e comitati molto attivi • Sviluppo della rete di trasporti pubblici con formule positive di intermodalità 	<ul style="list-style-type: none"> • Dati e analisi non sufficienti in merito alla tipologia del turista in base ad età, abitudini, capacità di spesa, aspettative espresse ed intrinseche e sulla fruizione dell'offerta turistica proposta • Alta concentrazione di seconde case ed appartamenti ad uso turistico non registrati • Insufficiente consapevolezza dell'uso delle risorse ambientali come fattore di sviluppo locale • Hub di accesso al centro storico non sufficientemente diversificati • Eccessivo carico turistico in alcune aree specifiche della città insulare nei prolungati periodi di alta stagionalità • Bassa permanenza media • Separazione eccessiva (culturale, ambientale, logistica) tra le cosiddette "città di terra" e "città di mare" • Appiattimento di beni e servizi verso la monocultura turistica • Tendenza alla scarsa qualità e omologazione eccessiva delle attività commerciali • Difficoltà nella creazione di rete di offerte tematiche (club di prodotto, reti di imprese) • Eccessivo calo della popolazione residente in centro storico

O OPPORTUNITÀ	T MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> • Il mercato del turismo presenta nuove nicchie che si rivolgono al turismo sostenibile ed esperienziale, al turismo slow e al turismo sportivo ed enogastronomico • Oltre ai soliti mercati Europa, USA, Giappone, si presentano nuovi mercati potenzialmente interessanti, con alta propensione alla spesa • Maggiore consapevolezza, da parte degli organi politici, della dignità del turismo quale comparto produttivo autonomo • L'appartenenza del Comune di Venezia all'area "Venezia Città Metropolitana" • Opportunità di finanziamento rappresentate dai Fondi POR FESR (Programma Operativo Regionale Fondo Europeo di Sviluppo Regionale) per la costruzione/perfezionamento di prodotti turistici e per le reti di imprese • Inseadimento di investitori esterni che spingono sulla qualificazione ricettiva • Sviluppo della finanza di progetto e di nuove forme di attrazione di investimenti finanziari • Offerte su ambiti tematici in forte espansione sui mercati • Crescita della domanda relativa a modelli di fruizione turistica green, in sintonia con una maggior consapevolezza territoriale sui temi dello sviluppo sostenibile • Sviluppo, nel territorio e nelle aree limitrofe, di grandi mall di medio-alta gamma • Continua crescita dei collegamenti aerei sugli hub veneti • Sviluppo dell'offerta turistica nella terraferma • Espansione del cosiddetto "turismo studentesco" • Possibile disponibilità di fondi dall'imposta di soggiorno per investimenti infrastrutturali e per la promozione 	<ul style="list-style-type: none"> • Diffusione di un turismo a basso costo, con capacità di acquisto limitata • Rischio della cosiddetta "monocultura turistica", che comporterebbe ampia dipendenza dalla volatilità della domanda in caso di grandi eventi con impatto negativo sul turismo (ad esempio: terrorismo, calamità naturali, ecc.) • Declino delle vacanze di medio-lungo periodo • Incapacità di promuovere e vendere sui mercati proposte di area vasta a causa del diffuso campanilismo • Rischio di depauperamento del patrimonio di saperi locali e dei valori legati alle tradizioni • Incapacità di utilizzare linguaggi differenziati per mercati, target e strumenti • Degrado degli edifici, e quindi del patrimonio della città, a causa dell'acqua e del suo innalzamento • Calo del reddito delle famiglie italiane e straniere e aumento della disoccupazione, con conseguente diminuzione dei consumi • Perdita dell'identità e percezione della città come un parco a tema (Veniceland)

Il turismo, incentrato principalmente sull'indiscusso fascino della città d'acqua, con la sua storia e i suoi monumenti, rappresenta per Venezia una componente fondamentale dell'economia locale.

Da questa considerazione emerge l'esigenza di **sviluppare il sistema di accoglienza turistica in tutto l'ambito comunale e metropolitano**, utilizzando il brand "Venezia" come volano per diffondere la conoscenza degli elementi di valore che caratterizzano il nostro territorio: i documenti di programmazione dell'attuale Amministrazione Comunale vanno già in questa direzione. Il presente progetto rappresenta un'occasione per valorizzare le azioni in modo sistematico e proseguire nel percorso tracciato.

La Laguna, le isole minori, i sistemi litoranei, la gronda lagunare, le dorsali fluviali, il sistema delle fortificazioni, la campagna, diventano elementi da far conoscere, su cui dirottare una parte dei flussi turistici che possono trovare ospitalità in un sistema turistico ricettivo alternativo, caratterizzato da forme di accoglienza quali l'albergo diffuso, i B&B, gli affittacamere, gli appartamenti turistici, i punti di ristorazione e quelli di vendita e consumo dei prodotti locali.

Sono di seguito riportate alcune **possibili strategie e conseguenti azioni** che possono contribuire ad alleggerire il carico di visitatori della Città antica, permettendo la fruizione e la visita di altre parti del territorio oggi poco considerate:

- **valorizzazione del patrimonio storico esistente** (forti, manufatti rurali e di archeologia industriale, mulini, edifici ex-produttivi) legata anche allo sviluppo di nuove attività turistiche "slow";
- **valorizzazione delle componenti ambientali e paesaggistiche del territorio**, che circondano la città di terraferma e sono l'elemento caratterizzante degli ambienti lagunari ed insulari, frequentabili da escursionisti e naturalisti;
- **connessione di tutti questi elementi** attraverso un sistema di piste ciclabili, itinerari naturalistici, percorsi di turismo ippico, percorsi ambientali, percorsi pedonali in gronda lagunare e lungo le dorsali fluviali, vie d'acqua per la navigazione lenta, pontili attrezzati;
- **creazione di strutture che permettano di informare, gestire e smistare il flusso di persone e di mezzi**, incentivando così la rifunzionalizzazione delle strutture edilizie che si possono prestare a questi usi (compresi gli edifici storici);
- **l'individuazione di aree di sosta lunga** (aree attrezzate per i camper e agricampeggi, attracchi per houseboat) **e aree ristoro e sosta breve** (aree attrezzate, stazioni di posta, zone pic-nic e punti di approdo per piccole imbarcazioni da diporto) in tutto il territorio di terraferma, in gronda lagunare e nelle isole minori;
- **individuazione e strutturazione di aree di interscambio modale** (parcheggi auto e camper inseriti nel sistema delle piste ciclabili e delle vie di navigazione lenta, piccole darsene e scivoli per barche) **e di smistamento dei flussi** (approdi e aree attrezzate per i natanti turistici, la voga e la vela) dove si possano anche noleggiare mezzi (bici/barche);
- **semplificazione delle regole di trasformazione degli edifici e delle strutture funzionali alla costruzione di questo sistema nell'ambito di terraferma e delle isole;**
- **semplificazione delle regole di trasformazione degli edifici e delle strutture funzionali a tutte le attività tradizionali e compatibili con l'ambiente Lagunare**, quali la pesca, l'ittiturismo e la diportistica minore.

Tutti questi temi sono in fase di discussione nell'ambito della redazione del nuovo Piano degli Interventi: tale strumento rende operative le linee guida contenute nel Documento del Sindaco, coerentemente con l'idea di città e con gli indirizzi per la pianificazione nonché con le disposizioni strutturali del PAT.

Inoltre, si deve sottolineare ai fini del presente progetto che il sostegno alla residenzialità all'interno del territorio comunale e, in particolar modo, nella Città antica e nei centri minori della laguna, è uno degli obiettivi fondamentali dell'Amministrazione per il mandato in corso. La riuscita di tale obiettivo è strettamente connessa alla creazione di occasioni di imprenditorialità che favoriscono opportunità di lavoro e di benessere economico per i residenti.

Si tratta di un tema di grande complessità, che richiede una **pluralità di strategie convergenti**: alcune di esse afferiscono direttamente alla materia urbanistica e possono essere trattate con il nuovo Piano degli Interventi in corso di elaborazione, altre invece attengono a politiche della casa e a temi legati al commercio.

3. La popolazione residente

A fine 2016 nella Città lagunare (Centro Storico ed Estuario) risiedono **83.104 abitanti**.

Il fenomeno dello svuotamento dei centri storici, da tempo studiato, è elemento fisiologico, comune a molte città d'arte. Nel 1951 Venezia aveva 174.808 (nei sestieri) abitanti e 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 oggi impensabili.

Cominciò nel 1952 la prima fase dell'esodo, che sarà motivata per "sovraffollamento e degrado". In sei anni la popolazione scese a 158.466 residenti. Le abitazioni inabitabili erano il 9,26 %, quelle sovraffollate 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 %. La qualità dei requisiti di gran parte delle abitazioni di Venezia era perciò 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 che iniziata 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.

Nella Terraferma del Comune di Venezia la massima taglia demografica si è espressa nel 1975 con quasi 211 mila abitanti; poi anch'essa ha cominciato a perdere residenti e solo dal 2003 ha ripreso a crescere grazie all'impulso demografico dato dagli stranieri per poi tornare a diminuire dal 2011, in larga parte a seguito della crisi economica.

Popolazione VENEZIA lagunare

1) Sestieri:

● CANNAREGIO	15.662
● SANTA CROCE	4.996
● SAN POLO	4.628
● SAN MARCO	3.788
● CASTELLO	11.642
● SANT'ELENA	1.861
● DORSODURO	6.429
● GIUDECCA	4.481
● SACCA FISOLA	1.452

2) MURANO 4.338

3) VIGNOLE 56





Sin dall'inizio del "grande esodo" (gli anni Cinquanta) la questione era conservare a Venezia i caratteri di una comunità che riuscisse a esprimere una sua "cultura" locale, sul piano del comportamento, della condivisione di valori, tradizioni e storia comuni. Già allora **la città era cosmopolita. Il continuo ricambio e rimescolamento ha da sempre reso difficile capire chi sono i veneziani o i 'foresti'**. Quando parliamo di Venezia, in termini di dimensione di città, non facciamo però solo riferimento alla sua taglia anagrafica "ufficiale", degli 83 mila abitanti per il Centro Storico ed Estuario e 262 mila per l'intero comune.

Il cuore insulare del Comune non appare, agli occhi dei suoi abitanti o di chiunque la frequenti o si rechi in città per motivi diversi (lavoro, studio, affari, visita, shopping ecc.) come una realtà di medie dimensioni, in ragione dell'elevato livello di "relazioni urbane" che la città intrattiene con il suo territorio metropolitano e della fama e notorietà di cui gode a livello globale, che genera un rilevante flusso di visitatori annui. Milioni di persone

passano ogni anno per calli e campi, visitando musei, chiese e mostre, utilizzando il sistema di trasporto locale (pubblico e privato), pranzando nei numerosi luoghi di ristoro, fruendo della variegata offerta ricettiva presente sul territorio, acquistando prodotti e utilizzando i servizi.

Oltre alle presenze turistiche ci sono altre “popolazioni” che vivono la città accanto ai residenti: tra le più rilevanti e interessanti quella **degli studenti universitari fuori sede e dei pendolari per studio e lavoro.**

La **popolazione studentesca universitaria** dà vita a una vera e propria “**città nella città**” e rappresenta un potenziale al quale è necessario guardare con attenzione. È un’opportunità per trasformare i domicili temporanei di chi gravita attorno al mondo della formazione in residenza stabile. I dati forniti dagli atenei veneziani (Ca' Foscari, IUAV e Conservatorio) per l'anno accademico 2015/2016 indicano che dei 25 mila iscritti sono oltre 18 mila gli studenti fuori sede.

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 offrendo 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. Trattasi di un investimento di circa 35 milioni di Euro finanziato con un contributo del MIUR di circa 4,5 milioni di euro.

Numericamente rilevante è anche il flusso di **pendolarismo per studio o per lavoro**, connesso alla presenza di importanti poli di formazione superiore e alle attività economiche localizzate nella città lagunare. Il dato di Censimento 2011 evidenzia come sono quasi 113 mila i residenti in comune che giornalmente si spostano entro il comune stesso per motivi di studio o di lavoro, a cui si assommano gli oltre 45 mila che entrano in comune dalla città metropolitana e altri 26 mila che arrivano da fuori la città metropolitana per studiare o lavorare nel comune di Venezia.

4. Le tappe del percorso partecipato

Le Linee Programmatiche di Mandato 2015–2020 al punto 10.1.1 indicano come finalità «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».

A questo scopo, l'Amministrazione ha avviato diverse azioni facenti parte di una più ampia strategia di turismo sostenibile. In particolare, al fine di affrontare il tema della gestione del turismo in modo partecipato, il Comune di Venezia ha avviato uno stretto confronto con i cittadini, le associazioni e le categorie economiche e culturali, per individuare una strategia il più possibile condivisa di regolamentazione e gestione dei flussi turistici.

Tale attività si è svolta nella sede istituzionale delle Commissioni Consiliari congiunte competenti in materie di turismo, cultura, commercio, attività produttive e mobilità (IV, VI, VIII e IX), a cui sono stati invitati cittadini, categorie, associazioni, gruppi formali e informali, aziende, a inviare proposte per la soluzione della pressione turistica in città. A partire dal mese di settembre 2016, in successive sedute di Commissioni Consiliari, trasmesse in streaming per facilitare la condivisione dei contenuti, sono stati presentati n. 23 progetti. A ogni soggetto proponente si è chiesto di inviare una scheda-progetto contenente profili normativi, ambiti di intervento, quadro economico e tempistiche di attuazione. Non tutti i proponenti hanno provveduto a tale adempimento.



L'Amministrazione ha contemporaneamente istituito per la prima volta per un settore così rilevante per la Città un **“Gruppo di lavoro tecnico per l'analisi delle proposte sui flussi turistici”** (pg. n. 470417 del 7/10/2016 poi integrato con nota pg. n. 107892 del 2/3/2017) composto da dirigenti e funzionari del Comune e da rappresentanti delle più importanti società partecipate, con il compito di **valutare, dal punto di vista tecnico-formale, la sostenibilità giuridica e amministrativa delle singole proposte presentate e discusse in Commissione**. Si tratta di osservazioni che permetteranno alla Giunta di formulare una propria proposta complessiva sostenibile dal punto di vista giuridico finanziario, ambientale, economico e gestionale utile alla *governance* territoriale dei flussi turistici.

	DENOMINAZIONE PROGETTO	PRESENTAZIONE A CURA DI
1	Albatravel	Andrea Gersich
2	Pass4Venice	Andrea Casadei
3	San Marco Pass	Marco Scurati
4	Vate	Francesco Pedrini
5	Venezia Libera	Roberta Bartoloni
6	Italia Nostra	Paolo Lanapoppi
7	Carta Veneziano	Fabio Mozzato Gardazzo
8	Concepts Draft	Tullio Galfrè
9	Venezia Cambia	Marco Zanetti
10	Ztl revolution	Cristiano Farina
11	Venice Projet Center	Fabio Carrera
12	Progetto per Venezia	Ugo Ticozzi
13	Proposta Consigliere	Odino Dell'Antonio
14	Rainbow	Stefano D'Almo
15	Turismo Confesercenti	Alessia Bellato
16	Progetto Flussi	Tommaso Bortoluzzi
17	Venice Mobile	Roberto Fissanotti
18	Venice Plus	Manuel Brunello Vecchina

19	Decalogo Comportamentale Venessia.com	Matteo Secchi
20	Controllo e Monitoraggio Flussi	Gildo Trevisan
21	Ass. Veneziana Albergatori	Claudio Scarpa
22	Gruppo Generazione90	Marco Caberlotto
23	ABBAV Ass B&B	Angelica Zin

5. Principali finalità dei progetti presentati fatte proprie dal gruppo tecnico di lavoro

Il Gruppo di Lavoro ha analizzato tra ottobre 2016 e febbraio 2017 le proposte sui flussi turistici presentate in Commissione individuando alcune tematiche ricorrenti nei diversi progetti. L'analisi ha poi portato a determinare **sei principali finalità**, ritenute meritevoli di interesse anche per l'Amministrazione:

1. **Conoscere il numero dei visitatori anche ai fini della sicurezza pubblica**
2. **Distribuire in maniera ottimale i flussi durante tutto l'arco dell'anno e in tutta la Città antica**
3. **Individuare nuove strategie di mobilità per la Città antica**
4. **Governare la risorsa turistica**
5. **Migliorare la qualità dell'offerta turistica attraverso l'informazione, il decoro e divulgazione di codici di comportamento**
6. **Ottenere risorse per la finanza comunale a vantaggio della cittadinanza**

Per ogni finalità sono state individuate le azioni proposte attraverso cui perseguirle, le modalità, i risultati attesi, e i proponenti delle rispettive proposte illustrate in Commissione VI, congiunta con le Commissioni IV, VIII e IX.

Il successivo lavoro del Gruppo tecnico svolto a partire da febbraio 2017 e sino al 31 marzo 2017 è stato rivolto alla rielaborazione di queste finalità e delle correlate azioni verso una progettazione che tenesse conto il più possibile del contributo del percorso partecipato.

Qui di seguito un **quadro sintetico del lavoro svolto in sede di audizione delle Commissioni**.

FINALITÀ 1

Conoscere il numero dei visitatori anche ai fini della sicurezza pubblica

AZIONI	MODALITÀ	RISULTATO ATTESO	PROPONENTI	CORRELAZIONE DMP
DISPOSITIVI IN GRADO DI DIALOGARE CON SMARTPHONE IN UTILIZZO PERSONALE DEI VISITATORI	Sistemi di profilazione dei turisti in base alle loro consultazioni (CRM) SITO WEB con offerta culturale/intrattenimento APP con mappa interattiva e collettore di richieste del turista ACCESS POINT WI FI BEACON, BLUETOOTH.	Disporre in tempo reale del numero di persone effettivamente presenti in città. Veicolare al turista. informazioni sulla città in tempo reale. Raccogliere informazioni dal turista.	- VATE - VENICE MOBILE - NEXT OPEN - TURISMO CONFESERCENTI - CONTROLLO E MONITORAGGIO ACCESSI AL CENTRO STORICO DI VENEZIA - PROPOSTA CONSIGLIERE	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Esprimere il potenziale delle produzioni culturali"
ACCORDI CON GESTORI TELEFONIA MOBILE	Stipula di accordo/convenzione con le varie compagnie di telefonia mobile per acquisizione di dati sul numero di apparecchi presenti in determinate celle telefoniche.	Disporre in tempo reale del numero di persone effettivamente presenti in città. Veicolare al turista. informazioni sulla città in tempo reale. Raccogliere informazioni sul turista.	- PROPOSTA CONSIGLIERE - TURISMO CONFESERCENTI	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore"
PIATTAFORMA WEB E CITY CARD	Creazione di una nuova piattaforma per acquisto di servizi vari della città (biglietti TPL, biglietti musei, WI FI, wc pubblici ecc.) e prenotazione strutture ricettive (alberghiere, complementari e locazione turistica). Utilizzo del sito già esistente Comune e/o Venezia Unica.	Disporre con congruo anticipo del numero di visitatori in città in un determinato periodo. Possibilità di predisporre proposte (pacchetti) turistici mirati.	- TURISMO CONFESERCENTI - VENEZIA CAMBIA - VENEZIA LIBERA - VENICE MOBILE NEXT OPEN - CONCEPTS DRAFT - CONTROLLO E MONITORAGGIO ACCESSI AL CENTRO STORICO DI VENEZIA - PROGETTO PER VENEZIA - SAN MARCO PASS - PASS4VENICE - ABBAV - ASS. B&B - ZTL REVOLUTION	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Potenziamento dei canali di vendita"
DISPOSITIVI PER IL MONITORAGGIO DEL TERRITORIO	Telecamere e software di analisi video su piattaforma web.	Disporre in tempo reale del numero di persone effettivamente presenti in città e del loro flusso.	- CONFESERCENTI	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore Sicurezza e decoro OBIETTIVO: Sicurezza"
UTILIZZO /CREAZIONE SISTEMI AD HOC	"Dashboard" predisposto sul sito: <i>veniceprojectcenter.org</i> , con un cruscotto con una serie di indicatori che misurano quante persone ci sono in	Disporre in tempo reale del numero di persone effettivamente presenti in città.	- VENICE PROJET CENTER	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore"

	città in tempo reale.			
ACCORDO CON GESTORI RETE TRASPORTO FERROVIARIO (TRENITALIA)	Accordi specifici con gestori della rete ferroviaria previa eventuale modifica della Legge Speciale, al fine di monitorare il numero di visitatori che arriva via treno Istituzione di un corrispettivo in sovrapprezzo al biglietto ferroviario in arrivo a Venezia in cambio di prestazione di servizi (es. accesso wc pubblici; contribuzione allo smaltimento rifiuti ecc).	Conoscere il numero esatto dei visitatori/city users (pendolari, studenti, lavoratori, ecc.) che arrivano a Santa Lucia.	- ZTL REVOLUTION - CARTAVENEZIANO - VENICE PROJET CENTER	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore"
ISTITUZIONE NUOVI TRIBUTI	Istituzione tassa di sbarco per passeggeri lancioni (anche con tariffa crescente a seconda che il punto di sbarco sia più o meno vicino a Piazza San Marco). Istituzione tassa di sbarco per crocieristi.	Ulteriore modalità di conteggio dei visitatori; maggior introiti per l'Amministrazione Comunale. La tariffa differenziata contribuisce alla distribuzione dei flussi su tutto il centro storico.	- ZTL REVOLUTION - PROGETTO ALBATRAVEL - CARTAVENEZIANO	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore"
ISTITUZIONE CONTRIBUTO DI SBARCO	Istituzione di un contributo di sbarco per visitatori Isole Minori ai sensi dell'art. 33 legge n. 221 del 28/12/2015 " <i>Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali</i> ".	Conteggio dei visitatori delle isole; gettito del contributo destinato a finanziare interventi di raccolta e smaltimento rifiuti, recupero e salvaguardia ambientale, turismo, cultura, polizia locale e mobilità nelle isole minori; entrate finanziarie.	- RAINBOW	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore"

FINALITÀ 2

Distribuire in maniera ottimale i flussi durante tutto l'arco dell'anno e in tutta la Città antica

AZIONI	MODALITÀ	RISULTATO ATTESO	SOGGETTI PROPONENTI	CORRELAZIONE DMP
MANIFESTAZIONI E MOSTRE DI MAGGIOR INTERESSE INSERITE IN CALENDARIO IN PERIODI DI MINOR AFFLUSSO	Redazione di un calendario degli eventi adeguato allo scopo.	Migliore regolamentazione del flusso. Destagionalizzare.	- CARTAVENEZIANO - ABBAV ASS. B&B	"Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Esprimere il potenziale delle produzioni culturali OBIETTIVO: Creazione di eventi anche in periodi di "bassa stagione" per valorizzare il fascino della città tutto l'anno OBIETTIVO: Promuovere la diffusione del turismo nella terraferma"
LIMITAZIONE DELL'ACCESSO A PIAZZA SAN MARCO (NUMERO CHIUSO O TICKET DI INGRESSO)	Prezzo di ingresso all'area museale Marciana e limite di ingressi giornalieri.	Limitando l'accesso alla Piazza, si incentiverebbe una diversificazione degli itinerari.	- SAN MARCO PASS - PROGETTO PER VENEZIA - VENICE MOBILE NEXT OPEN	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore
DA UN SISTEMA UNIDIREZIONALE A UN SISTEMA DI ACCESSIBILITÀ DIFFUSA	Agire sugli approdi, diversificandoli sia per i lanciaioni che in generale. In particolare agire sul sistema della mobilità urbana di navigazione al fine di servire tutti gli ambiti anche quelli più periferici, così da determinare spostamenti naturali dei flussi turistici. Realizzazione di nuovi punti di sbarco e nuovi terminal (per esempio a Sant'Elena nella testata nord dell'ex area ACTV e in diversi altri punti di tutto il perimetro).	Decongestione del traffico acqueo/pedonale in Riva degli Schiavoni/Bacino San Marco. Rivitalizzazione di zone della città interessate da nuovi punti di approdo e terminal.	- PROGETTO FLUSSI TURISTICI-RITORNO AL PASSATO - PROGETTO ALBATRAVEL	"Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Potenziamento dei canali di vendita"
CARTELLONISTICA E TOTEM INFORMATIVI	Utilizzare totem informativi come mezzo comunicativo verso gli utenti, fornendo non solo informazioni turistiche ma anche indicando eventuali situazioni critiche presenti in Città (per	Comunicare al visitatore il maggior numero di informazioni su Venezia (es. divieto bagno canali o divieto transito biciclette). Visitatori più	- PROGETTO FLUSSI TURISTICI-RITORNO AL PASSATO - DECALOGO COMPORTAMENTALE	"Sicurezza e decoro OBIETTIVO:Decoro"
DECALOGO COMPORTAMENTALE PER VISITATORE				

esempio punti di congestione).
Campagna promozionale in loco anche con predisposizione di adeguata cartellonistica.
Campagna promozionale internazionale anche attraverso tour operator.
informati, consapevoli e rispettosi.

FINALITÀ 3

Individuare nuove strategie di mobilità per la Città antica

AZIONI	MODALITÀ	RISULTATO ATTESO	PROPONENTI	DMP
DA UN SISTEMA UNIDIREZIONALE A UN SISTEMA DI ACCESSIBILITÀ DIFFUSA	Agire sugli approdi dei lanciaioni e altri mezzi, diversificandoli. In particolare, agire sul sistema della mobilità urbana di navigazione al fine di servire tutti gli ambiti della Città anche quelli più periferici. Così facendo si determinano spostamenti naturali dei flussi turistici. Realizzazione di nuovi punti di sbarco e nuovi terminal (per esempio a Sant'Elena nella testata nord dell'ex area ACTV e in diversi altri punti di tutto il perimetro).	Decongestione del trafficoacqueo/pe donale in Riva degli Schiavoni/Bacino San Marco. Rivitalizzazione di zone della città interessate da nuovi punti di approdo e terminal.	-PROGETTO FLUSSI TURISTICI-RITORNO AL PASSATO -PROGETTO ALBATRAVEL	"Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Potenziamento dei canali di vendita"
DIVERSIFICARE I PUNTI DI ARRIVO DEI BUS PRIVATI PROVENIENTI DALLA TERRAFERMA	Nuovi Terminal per bus privati turistici a Fusina e a San Giuliano. Nuove linee di trasporto pubblico e privato via barca San Giuliano/ F.te Nove, Fusina/Arsenale.	Decongestione del traffico acqueo/pedonale in Riva degli Schiavoni/Bacino San Marco. Alleggerimento del traffico Ponte della Libertà. Rigenerazione urbana ed economica di zone della città in cui saranno previsti i nuovi punti di approdo e terminal.	-PROGETTO FLUSSI TURISTICI-RITORNO AL PASSATO	
MODIFICHE A LINEE TPL SERVIZIO	Alleggerimento del traffico in Canal	Decongestione del traffico acqueo in	- PROGETTO ALBATRAVEL	

NAVIGAZIONE	Grande implementando altre linee di navigazione lungo il Canale della Giudecca e prevedendo delle circolari esterne al centro storico. Inserimento di nuove linee di trasporto pubblico da Tessera passando per Murano, F.te Nove, Arsenale e destinate a servire l'area di Castello.	Canal Grande. Modificando le linee e i punti di approdo, si modificano anche gli itinerari pedonali e si governa il flusso dei visitatori.	- CONCEPTS DRAFT - PROGETTO FLUSSI TURISTICI-RITORNO AL PASSATO	
MODULAZIONE TARIFFE PER TRATTE	Differenziare le tariffe di trasporto pubblico acqueo, in base alla tratta di percorrenza, alla rilevanza dei percorsi e alla posizione degli ormeggi.	Miglioramento del servizio di mobilità e miglioramento dell'economicità dei costi .	- PROGETTO FLUSSI TURISTICI-RITORNO AL PASSATO	"Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Potenziamento dei canali di vendita"
AUMENTO TARIFFE BUS TPL DIREZIONE VENEZIA	Istituire una tariffa differenziata per le tratte dei bus che arrivano/partono da piazzale Roma.	Miglioramento del servizio di mobilità e miglioramento dell'economicità dei costi.	- ABBAV ASS. B&B	"Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Potenziamento dei canali di vendita"

FINALITÀ 4

Governare la risorsa turistica

AZIONI	MODALITÀ	RISULTATO ATTESO	PROPONENTI	DMP
GESTIONE DEI GRUPPI	Tavolo di confronto con agenzie di INCOMING, tour operator, accompagnatori turistici ecc. (previsione anche di eventuale contingentamento n./n.componenti).	Gestione migliore della presenza sul territorio dei gruppi organizzati, più sostenibile per città e residenti. Presenza sul territorio di un numero limitato e contingentato di gruppi (n. assoluto/n.dei componenti) con relativa diminuzione della pressione turistica.	- PROGETTO FLUSSI TURISTICI-RITORNO AL PASSATO - ALBATRAVEL - ITALIA NOSTRA - VENICE PROJECT CENTER	"Sicurezza e decoro OBIETTIVO: Decoro"
PIATTAFORMA WEB E CITY CARD	Creazione di una nuova piattaforma per acquisto di servizi vari della città (biglietti TPL, biglietti musei, WI FI, wc pubblici ecc.) e prenotazione di strutture ricettive (alberghiere, complementari e locazione turistica) Utilizzo del sito già esistente Comune e/o Venezia Unica.	Disporre con congruo anticipo del numero di visitatori in città in un determinato periodo. Possibilità di predisporre proposte (pacchetti) turistici mirati.	- CONFESERCENTI - VENEZIA CAMBIA - VENEZIA LIBERA - VENICE MOBILE NEXT OPEN - CONCEPTS DRAFT - CONTROLLO E MONITORAGGIO ACCESSI AL CENTRO STORICO DI VENEZIA - PROGETTO PER VENEZIA - SAN MARCO PASS - PASS4VENICE - ZTL REVOLUTION	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Potenziamento dei canali di vendita"
DA UN SISTEMA UNIDIREZIONALE A UN SISTEMA DI ACCESSIBILITÀ DIFFUSA	Agire sugli approdi dei lanciaioni e altri mezzi, diversificandoli. In particolare, agire sul sistema della mobilità urbana di navigazione al fine di servire tutti gli ambiti della Città anche quelli più periferici. Così facendo si determinano spostamenti naturali dei flussi turistici. Realizzazione di nuovi punti di sbarco e terminal (per esempio a Sant'Elena nella testata nord dell'ex area ACTV e in diversi altri punti di tutto il perimetro).	Decongestione del traffico acqueo/pedonale in Riva degli Schiavoni/Bacino San Marco. Rivitalizzazione di zone della città interessate da nuovi punti di approdo e terminal.	- PROGETTO FLUSSI TURISTICI-RITORNO AL PASSATO - ALBATRAVEL	
DIVERSIFICARE	Nuovi Terminal per	Decongestione	- PROGETTO FLUSSI	

I PUNTI DI ARRIVO DEI BUS PRIVATI PROVENIENTI DALLA TERRAFERMA	bus privati turistici a Fusina e a San Giuliano. Nuove linee di trasporto pubblico e privato via barca San Giuliano/ F.te Nove, Fusina/Arsenale.	del traffico acqueo/pedonale in Riva degli Schiavoni/Bacino San Marco. Alleggerimento del traffico Ponte della Libertà. Rigenerazione urbana ed economica di zone della città in cui saranno previsti i nuovi punti di approdo e terminal.	TURISTICI-RITORNO AL PASSATO	
MODIFICHE A LINEE TPL SERVIZIO NAVIGAZIONE	Alleggerimento traffico in Canal Grande implementando altre linee di navigazione lungo il Canale della Giudecca e prevedendo delle circolari esterne al centro storico. Inserimento di nuove linee di trasporto pubblico da Tessera passando per Murano, F.te Nove, Arsenale e destinate a servire l'area di Castello.	Decongestione traffico acqueo in Canal Grande Modificando le linee e i punti di approdo, si modificano anche gli itinerari pedonali e si governa il flusso dei visitatori.	- ALBATRAVEL - CONCEPTS DRAFT - PROGETTO FLUSSI TURISTICI-RITORNO AL PASSATO	
REGOLAMENTAZIONE STRUTTURE RICETTIVE	Revisione delle NTA per la Città antica in termini di destinazioni d'uso. Proposizione di emendamento alla Legge regionale sul Turismo n. 11/2013 per la modifica delle locazioni turistiche.	Si deve rappresentare adeguatamente con la Regione Veneto la peculiarità geomorfologica e urbana della Città e la sua capacità di carico sostenibile anche nei rapporti di commistione con i residenti.	- VENICE PROJET CENTER - ITALIA NOSTRA	"Ricettività OBIETTIVO: Contrasto all'abusivismo OBIETTIVO: Contenimento delle attività"
ISTITUZIONE NUOVI TRIBUTI	Istituzione tassa di sbarco per passeggeri lancioni (anche con tariffa crescente a seconda che il punto di sbarco sia più o meno vicino a Piazza San Marco). Istituzione tassa di sbarco per crocieristi.	Ulteriore modalità di conteggio dei visitatori; Maggiori introiti per Amministrazione Comunale La tariffa differenziata contribuisce alla spalmatura dei flussi su tutto il centro storico.	- ZTL REVOLUTION - ALBATRAVEL - CARTAVENEZIANO	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore"
ISTITUZIONE CONTRIBUTO	Istituzione di un contributo di	Conteggio dei visitatori delle	- RAINBOW	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il

DI SBARCO	sbarco per visitatori Isole Minori ai sensi dell'art. 33 legge n. 221 del 28/12/2015 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali".	isole; gettito del contributo destinato a finanziare interventi di raccolta e smaltimento rifiuti, recupero e salvaguardia ambientale, turismo, cultura, polizia locale e mobilità nelle isole minori; entrate finanziarie.	nostro visitatore"
------------------	--	---	--------------------

FINALITÀ 5

Migliorare la qualità dell'offerta attraverso l'informazione, il decoro e i codici di comportamento

AZIONI	MODALITÀ	RISULTATO ATTESO	PROPONENTI	DMP
AZIONI MIRATE DI MARKETING	Creazioni di offerte e pacchetti personalizzati secondo gli interessi dei singoli visitatori. (per esempio marketing appropriato rivolto a fascia economica medio/alta) Promozione di Venezia "città prenotabile", con vantaggi per chi prenota e svantaggi per chi arriva nei momenti di picco attraverso tariffe modulari	Si crea un canale di comunicazione mirato con le diverse tipologie di visitatore, attraverso il quale convogliare tutta una serie di informazioni utili ad una visita più consapevole e rispettosa. Si attira turismo con elevata capacità di spesa. Contatto con il turista prima del suo arrivo, con la possibilità di comunicargli informazioni che riteniamo prioritarie.	- CONFESERCENTI - PROGETTO PER VENEZIA	"Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Garantire la massima qualità dell'ambiente naturale e del paesaggio OBIETTIVO: Potenziamento dei canali di vendita OBIETTIVO: Promuovere la diffusione del turismo nella terraferma OBIETTIVO: Promuovere l'artigianato locale "
AUMENTARE I CONTROLLI DA PARTE DEI VIGILI	Incremento dell'organico della Polizia Locale.	Miglioramento del decoro urbano e della vivibilità della Città; Maggiori entrate derivanti da sanzioni amministrative previste nel regolamento di Polizia Locale.	- PROGETTO FLUSSI TURISTICI-RITORNO AL PASSATO	"Sicurezza e decoro OBIETTIVO: Sicurezza "
PIATTAFORMA WEB E CITY CARD	Creazione di una nuova piattaforma per acquisto di servizi vari della città (biglietti TPL, biglietti musei, WI FI, wc pubblici ecc.) e prenotare strutture ricettive	Disporre con congruo anticipo del numero di visitatori in città in un determinato periodo. Possibilità di predisporre proposte (pacchetti)	- CONFESERCENTI - VENEZIA CAMBIA - VENEZIA LIBERA - VENICE MOBILE NEXT OPEN - CONCEPTS DRAFT - CONTROLLO E MONITORAGGIO ACCESSI AL CENTRO	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO:

	(alberghiere, complementari e locazione turistica) Utilizzo del sito già esistente Comune e/o Venezia Unica.	turistici mirati.	STORICO DI VENEZIA - PROGETTO PER VENEZIA - SAN MARCO PASS - PASS4VENICE - ZTL REVOLUTION	Potenziamento dei canali di vendita"
DISPOSITIVI IN GRADO DI DIALOGARE CON SMARTPHONE IN UTILIZZO PERSONALE DEI VISITATORI	Sistemi di profilazione dei turisti in base alle loro consultazioni (CRM) SITO WEB con offerta culturale/intrattenimento APP con mappa interattiva e collettore di richieste del turista ACCESS POINT WI FI BEACON, BLUETOOTH.	Disporre in tempo reale del numero di persone effettivamente presenti in città. Veicolare al turista tutta una serie di informazioni sulla città in tempo reale. Raccogliere informazioni dal turista.	- VATE - VENICE MOBILE NEXT OPEN - CONFESERCENTI - CONTROLLO E MONITORAGGIO ACCESSI AL CENTRO STORICO DI VENEZIA - PROPOSTA CONSIGLIERE	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Esprimere il potenziale delle produzioni culturali"
ACCORDI CON GESTORI TELEFONIA MOBILE	Stipula di accordo/convenzioni e con le varie compagnie di telefonia mobile per acquisizione di dati sul numero di apparecchi presenti in determinate celle telefoniche.	Disporre in tempo reale del numero di persone effettivamente presenti in città. Far arrivare al turista informazioni sulla città Raccogliere informazioni sul turista.	- PROPOSTA CONSIGLIERE - CONFESERCENTI	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Potenziamento dei canali di vendita Sicurezza e decoro OBIETTIVO: Decoro"
CARTELLONISTICA E TOTEM INFORMATIVI DECALOGO COMPORTAMENTALE PER VISITATORE	Utilizzare totem informativi come mezzo comunicativo verso gli utenti indicando anche criticità (punti di congestione, ecc.). Campagna promozionale in loco anche con predisposizione di adeguata cartellonistica. Campagna promozionale internazionale anche attraverso tour operator.	Far arrivare con immediatezza al visitatore informazioni su Venezia di cui non è scontato sia a conoscenza (per esempio Divieto bagno canali o divieto transito biciclette). Visitatori più informati, consapevoli e rispettosi.	- PROGETTO FLUSSI TURISTICI-RITORNO AL PASSATO	"Sicurezza e decoro OBIETTIVO: Decoro"

FINALITÀ 6

Ottenere risorse per la finanza comunale a vantaggio della cittadinanza

AZIONI	MODALITÀ	RISULTATO ATTESO	PROPONENTI	DMP
ISTITUZIONE NUOVI TRIBUTI	Istituzione tassa di sbarco per passeggeri lancioni (anche con tariffa crescente a seconda che il punto di sbarco sia più o meno vicino a Piazza San Marco). Istituzione tassa di sbarco per crocieristi.	Ulteriore modalità di conteggio dei visitatori; Maggior introiti per Amministrazione Comunale. La tariffa differenziata contribuisce alla distribuzione dei flussi su tutto il centro storico.	- ZTL REVOLUTION - ALBATRAVEL - CARTAVENEZIANO	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore"
ISTITUZIONE CONTRIBUTO DI SBARCO	Istituzione contributo di sbarco per visitatori Isole Minori ai sensi dell'art. 33 legge n. 221 del 28/12/2015 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali".	Conteggio dei visitatori delle isole; Gettito del contributo destinato a finanziare interventi di raccolta e smaltimento rifiuti, recupero e salvaguardia ambientale, turismo, cultura, polizia locale e mobilità nelle isole minori. Maggior introiti per il Comune.	- RAINBOW	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore"
ISTITUZIONE TICKET DI INGRESSO	Tassa per tutte le tipologie di escursionisti (p.es. Per primo anno solo quelli in gruppo, poi tutti). Far pagare un sovrapprezzo per accedere alla città agli escursionisti attraverso aumenti possibili per l'Amministrazione comunale: ZTL, transiti garage comunale, ecc..	Maggior introiti per l'Amministrazione	- ALBATRAVEL - ITALIA NOSTRA - CARTAVENEZIANO - VENICE PROJET CENTER - ZTL REVOLUTION - PASS4VENICE	"Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Potenziamento dei canali di vendita"
ACCORDO CON GESTORI RETE TRASPORTO FERROVIARIO (TRENITALIA)	Accordi specifici con gestori reti ferroviaria previa eventuale modifica della Legge speciale, al fine di monitorare il numero di visitatori che arriva via treno. Istituzione di un corrispettivo in sovrapprezzo al biglietto ferroviario in arrivo a Venezia in cambio di prestazione di servizi (es. accesso	Conoscere il numero esatto dei visitatori/city users (pendolari, studenti, lavoratori, ecc.) che arrivano a Santa Lucia	- ZTL REVOLUTION - CARTAVENEZIANO - VENICE PROJET CENTER	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore"

	wc pubblici; contribuzione allo smaltimento rifiuti ecc).			
PIATTAFORMA WEB E CITY CARD	Creazione di una nuova piattaforma per acquisto di servizi vari della città (biglietti TPL, biglietti musei, wi,fi, wc pubblici ecc.) e prenotare strutture ricettive (alberghiere, complementari e locazione turistica) Utilizzo del sito già esistente Comune e/o Venezia Unica.	Disporre con congruo anticipo del numero di visitatori in città in un determinato periodo. Possibilità di predisporre proposte (pacchetti) turistici mirati.	- CONFESERCENTI - VENEZIA CAMBIA - VENEZIA LIBERA - VENICE MOBILE NEXT OPEN - CONCEPTS DRAFT - CONTROLLO E MONITORAGGIO ACCESSI AL CENTRO STORICO DI VENEZIA - PROGETTO PER VENEZIA - SAN MARCO PASS - PASS4VENICE - ZTL REVOLUTION	"Governance OBIETTIVO: Conoscere il nostro visitatore Promozione, comunicazione e marketing OBIETTIVO: Potenziamento dei canali di vendita"
AUMENTARE I CONTROLLI DA PARTE DEI VIGILI	Incremento dell'organico della Polizia Locale.	Maggiori entrate derivanti da sanzioni amministrative previste nel regolamento di Polizia Locale.	- PROGETTO FLUSSI TURISTICI-RITORNO AL PASSATO	"Sicurezza e decoro OBIETTIVO: Sicurezza "

Successivamente le sei finalità individuate sono state analizzate in relazione alla ripetibilità delle azioni volte a conseguirle. Si è constatato che alcune azioni soddisfacevano più finalità caratterizzandosi come strategiche.

Conseguentemente ai fini di una elaborazione progettuale per l'Amministrazione sono state riviste le sei finalità individuate e messe in relazione con le Linee programmatiche del mandato 2015 - 2020 e con il Documento Unico di Programmazione 2017 – 2019 approvato con Delibera di Consiglio n. 73 del 21.12.2016, riconducendo le sei finalità a quattro macro obiettivi di carattere generale:

- A) Governare la risorsa
- B) Tutelare la residenzialità
- C) Bilanciare gli extracosti per favorire la valorizzazione e lo sviluppo della Città
- D) Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile

PARTE SECONDA: PROGETTO OPERATIVO

1. La strategia del Comune di Venezia al fine di una *governance* integrata della risorsa turistica

Il progetto in esame risponde ad una visione ampia e integrata del tema: soddisfare molteplici esigenze avvertite ormai come indifferibili dalla comunità insediata, ma anche dalle Istituzioni nazionali ed internazionali.

La finalità prioritaria è quella già richiamata e individuata al punto 10.1.1 nelle Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020 «*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*»: dunque **la gestione della risorsa in termini di compatibilità, sostenibilità e valorizzazione di essa con il tessuto storico, sociale ed economico delle Città e nel rispetto del diritto alla residenzialità dei cittadini.**

Le analisi di settore, ben rappresentate anche nel recente **Piano strategico nazionale di Sviluppo del Turismo, elaborato dal Mibact, evidenziano che il turismo culturale è un elemento distintivo del brand Italia è uno dei punti di forza dell'offerta del Paese. La cultura e il paesaggio costituiscono gli asset più rilevanti del nostro portafoglio di prodotti turistici.** In questo contesto nazionale, Venezia rappresenta certamente una realtà territoriale che ha tutte le caratteristiche per continuare ad essere un volano per l'economia del Paese e del Veneto in particolare.

Le analisi evidenziano, tuttavia, anche una **costante crescita del turismo, in particolare di quello cosiddetto "mordi e fuggi"**, che incide in modo negativo sul fragile territorio della nostra città. Diviene prioritario, quindi, **ripensare complessivamente l'offerta turistica in termini di qualità e di valorizzazione dell'intero patrimonio.**

Risulta fondamentale in questo scenario **promuovere con ogni mezzo oggi disponibile la prenotazione della visita**, al fine di pianificare e programmare il fenomeno sotto tutti i profili di competenza, ponendo a sistema le migliori risorse tecniche e tecnologiche oggi esistenti sul mercato.

Si ritiene, altresì, utile in questo documento fornire una visione d'insieme delle tante azioni avviate dall'Amministrazione, al fine di disporre di un quadro riassuntivo dello stato di avanzamento dell'attività amministrativa già in corso, cercando dove possibile di individuare i tempi e i costi.

Si è proceduto, quindi, ad un'analisi del contesto di riferimento, al confronto con le strategie indicate nel Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi e in altri atti di programmazione, evidenziando lo stato delle azioni già intraprese dell'Amministrazione e in fase avanzata di realizzazione.

Il turismo costituisce senza alcun dubbio una risorsa preziosa. **Affinché tale risorsa divenga anche sostenibile, essa va conosciuta nella sua dimensione, valorizzata, accompagnata in una fruizione educata e rispettosa dei luoghi, accolta e veicolata in un percorso di crescita per l'intero territorio metropolitano, offrendo al turista un'esperienza che non si deve fermare alla Città antica, ma interessare sempre di più anche il resto del nostro territorio metropolitano.**

Con questo documento il Comune di Venezia, nell'ambito delle proprie competenze riferite non solo al turismo ma in generale al governo del territorio e della comunità ivi insediata, vuole perseguire questi macro **obiettivi di carattere generale:**

- A) Governare la risorsa
- B) Tutelare la residenzialità
- C) Bilanciare gli extracosti per favorire la valorizzazione e lo sviluppo della Città
- D) Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile

A) GOVERNARE LA RISORSA

A) GOVERNARE LA RISORSA

A. Governare la risorsa turistica

Solo attraverso una pianificazione estesa del fenomeno si ritiene possa essere conseguita la finalità strategica orientata a politiche di turismo sostenibile, indicata nelle Linee Programmatiche di Mandato 2015–2020.

Il turismo, infatti, oltre a rappresentare una risorsa importante per la nostra economia e per quella dell'intera Regione, può trasformarsi in **un'occasione di rinnovamento e di sviluppo della comunità, delle nuove generazioni, un'opportunità di crescita economica, sociale e lavorativa nel rispetto dei valori di sostenibilità e integrità dei luoghi.**

Le criticità sono molteplici e derivano principalmente dalla **mancanza, nel passato, di una gestione integrata e trasversale delle funzioni dell'ente e dei servizi pubblici correlati.** Questa difficoltà di sistema manifesta tutta la sua complessità nel nostro momento storico in cui il fenomeno turistico è totalmente esploso in termini di turismo di massa e di turismo escursionista. Si è proceduto, spesso, senza un disegno unitario, senza una visione condivisa. **Si ritiene di dover rafforzare proprio una strategia unitaria dei temi.**

L'autenticità e le peculiarità del territorio costituiscono il valore della nostra Città e dell'intera area metropolitana di cui Venezia è il centro.

La gestione di una risorsa così complessa richiede la conoscenza approfondita del fenomeno sotto diversi aspetti. Il primo di essi è rappresentato dalla dimensione numerica dei flussi turistici nelle diverse giornate e nei diversi periodi. **Gestire vuol dire anche poter monitorare costantemente gli accessi, al fine di capire se vadano introdotte delle limitazioni numeriche in determinati periodi.** Una gestione moderna ed evoluta del fenomeno turistico richiede la possibilità di soddisfare, attraverso idonee tecnologie, la profilazione del turista sia escursionista che pernottante, al fine di veicolare in modo corretto e mirato la varietà dell'offerta turistica del nostro territorio. Solo un'approfondita conoscenza del fenomeno, e delle sue caratteristiche, potrà favorire di sviluppare in modo corretto la gestione del medesimo.

Sarà possibile così generare flussi turistici equilibrati, sostenibili e adeguati alle esigenze economiche del nostro territorio, anche a sostegno dei mestieri tipici, dei prodotti artigianali e locali, e più in generale della "venezianità", costituendo per la comunità un'occasione di rinascita e di riscoperta delle proprie radici e, nel contempo, una valorizzazione dell'offerta in termini qualitativi per il settore turistico.

Questo obiettivo generale viene declinato, nei paragrafi che seguono, in singoli obiettivi specifici che mirano complessivamente a concorrere alla realizzazione di esso.

A.1 Cabina di regia: conoscere la risorsa al fine della pianificazione delle scelte

La gestione del fenomeno turistico a Venezia persegue quale primo obiettivo specifico la creazione di una **cabina di regia unitaria** dove confluiscono le tante informazioni e i dati necessari agli organi di governo per l'analisi finalizzata al monitoraggio del fenomeno e all'individuazione delle azioni di programmazione delle strategie.

È mancata fino a oggi, una struttura all'interno dell'Amministrazione che raccolga e gestisca, ai fini delle analisi e degli sviluppi, tutti i dati che contengono le informazioni riferite ad arrivi, presenze, pernottamenti, escursionisti, strutture ricettive, mobilità urbana ed extraurbana, ferroviaria, marittima, violazioni comportamentali, rilevazioni di fenomeni di abusivismo, visite museali ed eventi in genere.

I dati non sono stati negli anni passati raccolti in modo sistematico e soprattutto non confluiscono in tempo reale nei processi di valutazione dell'Amministrazione ma restano nei circuiti interni ai soggetti che li detengono.

Gli attori locali, principalmente i soggetti operanti nel sistema del trasporto e dei servizi alla mobilità (Trenitalia, SAVE, VTP, AVM, VELA, ATVO, ASM etc.), ricoprono un ruolo di primo piano non solo dal punto di vista dei servizi di trasporto e parcheggio, ma anche quali detentori di una quantità di informazioni sugli accessi alla città particolarmente importanti in vista di politiche e interventi mirati alla regolazione dei flussi.

L'unica raccolta organica, pubblicata annualmente, è l'“Annuario del turismo” redatto dal Settore Turismo della nostra Amministrazione. Si tratta di un lavoro utile per comprendere il macro trend turistico, sia dal lato della domanda che dell'offerta, ma che non consente una valutazione in tempo reale del fenomeno in quanto fondato solo su dati storici. **Di conseguenza manca un'analisi integrata e dinamica, correlata ai dati raccolti in tempo reale. L'obiettivo a cui si deve tendere è disporre di strumenti che consentano un'analisi contestuale alla raccolta del dato utile alla valutazione statistica di carattere preventivo.**

Questa situazione rappresenta indubbiamente una criticità che l'Amministrazione comunale vuole risolvere da un lato attraverso precise scelte di investimento verso le migliori tecnologie, che consentono oggi di acquisire molteplici informazioni sui dati e profili dei turisti e dei servizi connessi, dall'altro di indirizzo alle proprie società partecipate e alle direzioni dell'Ente ai fini del coordinamento dei dati oggi presenti, ma non sistematizzati e confrontabili. Vanno, altresì, incentivate il più possibile le integrazioni delle azioni attraverso i vari attori e soggetti pubblici e privati facenti parte in primo luogo dell'OGD Venezia.

A.2 Smart Control Room

Una modalità già individuata nel **Programma PON Metro 2014-2020** riguarda la realizzazione di una Smart Control Room promossa con il progetto VE2.2.1.

Il PON METRO (Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020) è un programma operativo dedicato alle Città Metropolitane. Inserendosi nel quadro dell'Agenda urbana nazionale e delle strategie di sviluppo urbano sostenibile delineate nell'Accordo di Partenariato per la programmazione 2014-2020, ha lo scopo di individuare e implementare soluzioni alle criticità che accomunano tutte le aree metropolitane individuate, in linea con gli obiettivi di Europa 2020, per una crescita intelligente, inclusiva e sostenibile.

L'Amministrazione Comunale di Venezia, all'interno del Programma PON Metro Asse 2 - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana, ha sviluppato una **linea di intervento volta a ottimizzare i flussi di traffico (terrestre e acqueo) attraverso una loro gestione intelligente**. L'intervento si sviluppa attraverso tre progetti di infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti con il principale obiettivo di monitorare, controllare, gestire il traffico e i flussi, per sviluppare sistemi di analisi e sicurezza stradale e acquee:

- **Smart Control Room** - sistema integrato per il controllo e la gestione della mobilità e della sicurezza stradale
- **Gestione integrata della mobilità** - gestione dei parcheggi, creazione di percorsi intelligenti, sistema di pagamento via cellulare, controllo della sosta, delle ZTL e verifica delle targhe
- **Monitoraggio flussi pedonali** - per realizzare un modello predittivo a supporto alla mobilità terrestre e acquee

Quella che indichiamo come “cabina di regia”, intendendola quale ambiente di governo, analisi e programmazione, ha nella “Smart Control Room” il suo luogo operativo. Quest'ultima dovrebbe rappresentare lo spazio fisico condiviso a cui afferiscono dati

trasmessi da tutte le parti che rilevano e che compongono il sistema città, ponendoli in relazione tra loro.

Nella Smart Control Room, quindi, confluiscono gli apparati di monitoraggio e controllo dei sistemi critici di governo della città, come ad esempio: la rete multimodale del trasporto pubblico locale, i sistemi di videosorveglianza del traffico stradale, la rete semaforica, le telecamere di monitoraggio del traffico acqueo e pedonale, la rete di telecomunicazione. Nella Smart Control Room risiedono insomma i sistemi di gestione dei servizi così come i modelli statistici e predittivi funzionali all'organizzazione ottimale degli stessi.

Questa soluzione rende possibile l'assunzione consapevole di decisioni che richiedono il coinvolgimento di più soggetti (enti/aziende) che normalmente operano dalle rispettive sedi ciascuno nel proprio ambito di competenza. La Smart Control Room, in altre parole, consente il **superamento dalla visione frammentata della gestione dei servizi**. Inoltre, la Smart Control Room permette di porre a fattor comune i sistemi di monitoraggio, di controllo del territorio nonché i servizi tecnico-informatici e la rete, con conseguente riduzione dei costi determinati dalle duplicazioni di sistemi.

A.3 Monitorare e controllare gli accessi e la mobilità all'interno della città anche per renderla più sicura

Nell'ambito di **questo scenario strategico, da avviare nel breve periodo**, si ritiene che sia comunque necessario intraprendere un percorso interno alle direzioni comunali e alle società partecipate volto alla creazione di un **modello previsionale alimentato sia da dati storici che in tempo reale, provenienti da varie fonti, tra cui principalmente i terminal ed i vettori di accesso a Venezia**. L'obiettivo è mettere a sistema i dati e le informazioni sugli accessi alla città e all'utilizzo di essa, così da poter intraprendere corrette azioni di monitoraggio, di controllo e di miglioramento di tutti i processi, soprattutto in un'ottica circolare e sistematica delle informazioni raccolte in tempo reale.

L'utilità da conseguire è la conoscenza numerica e la profilazione dei visitatori ai vari Terminal di accesso alla Città, per giungere poi ad un sistema predittivo che consenta di agire anticipando le situazioni di "stress".²

La capacità di prevedere eventuali giornate di particolare affollamento e di saperne gestire in tempo reale le ricadute sulla Città, riorganizzando i servizi di conseguenza, appare come una delle principali leve per iniziare a connotare il turismo secondo linee di sviluppo maggiormente sostenibili, in particolare a livello fisico e sociale.

Numerosi sono i sistemi che permettono di raccogliere dati, sia in ottica "real time" che in via predittiva.

La gestione del traffico in molte città è affidata a un **sistema di telecamere diffuse** che conta il numero di mezzi circolanti e simula le diverse situazioni di traffico per singola arteria viaria (un modello simile è applicabile alla pedonalità veneziana).

In altri casi si inizia a fare uso massivo dei **big data** provenienti dai diversi device che accompagnano il quotidiano di ciascuno di noi (smartphone, tablet, reader, watch, ecc.).

Ancora **i sistemi di connettività (WI FI, bluetooth, 4g, ecc.)** sono a loro volta portatori di informazione e possono essere mappati sia in forma statica che dinamica.

Gli operatori di telefonia in questi anni hanno, inoltre, sviluppato numerosi tool di raccolta, analisi ed elaborazione di big data all'interno di progetti commerciali volti a rendere

² Il dato relativo al flusso di visitatori è stato **negli anni sviluppato secondo differenti metodologie di stima** (COSES, Università Ca' Foscari, CISET), le quali - pur precise ed approfondite - hanno sempre rappresentato un **conteggio ex post** (a consuntivo) del numero di turisti ed escursionisti presenti a Venezia in un dato periodo di tempo (anno/mese/giorno), **senza dunque consentire né di addivenire ad un modello previsionale, né di governo in tempo reale del fenomeno**.

maggiormente fattivi e sicuri gli investimenti delle imprese in termini di target, strumenti e location della comunicazione destinata al cliente. Il medesimo meccanismo è anche mutuabile da un'Amministrazione pubblica che intenda migliorare i servizi al cittadino o monitorare i flussi di mobilità delle persone che insistono sul suo territorio.

Occorre specificare che il **monitoraggio dei flussi pedonali in campo aperto**, presenta specifiche problematiche tecniche, diverse dai sistemi già collaudati di conteggio in ambienti chiusi o di conteggio veicoli su strada. I motivi sono legati alle condizioni meteorologiche e in generale di luce, elementi che possono inficiare di molto prestazioni e risultati finali.

Normalmente si possono distinguere l'analisi video, l'utilizzo di sistemi a tecnologia mista (rilevatori laser o sensori termici), oppure la rilevazione di segnali wi - fi dei dispositivi smart, di utilizzo ampiamente diffuso, eventualmente accoppiabile con i tabulati dei movimenti forniti dalle compagnie telefoniche. L'analisi video è più semplicemente impiegata per la rilevazione della densità pedonale e quindi della percentuale di occupazione di determinati spazi. In modo più complesso (e più costoso) l'analisi video, in modalità 3D, è altresì impiegata per il conteggio dei pedoni con margini di errore che variano in base al grado di sofisticazione degli apparecchi. L'utilizzo di sistemi a tecnologia mista (laser o sensori termici) consente il conteggio dei pedoni, distinguendone il flusso in ambo le direzioni: l'efficacia varia in funzione della loro collocazione nei diversi contesti urbani. La rilevazione dei segnali emessi dai dispositivi smart richiede una calibrazione del sistema, in base alla percentuale di utilizzo di wi fi o bluetooth, e particolari accorgimenti per la definizione della direzione del flusso.

Tutti i sistemi necessitano di specifiche applicazioni software e possono essere eventualmente estendibili a piattaforme di infomobility, on-line, come pagine web e app, o on-site come una rete di pannelli elettronici a messaggio variabile, che indichino all'utenza stato di affollamento e/o alternative di itinerario meno congestionate per determinate destinazioni.

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa

OBIETTIVO SPECIFICO: Monitorare e controllare gli accessi e la mobilità

AZIONI A BREVE TERMINE- 2017: tecnologie per monitorare i flussi

Nel breve periodo (2017) vanno avviate in via sperimentale iniziative volte a monitorare in tempo reale il numero di persone presenti in Città ed i loro spostamenti attraverso ad esempio:

- apertura del WI FI cittadino
- installazione di sistemi conta persone (es. telecamere, tornelli) con il relativo software di "lettura"
- selezione partnership con almeno un operatore di telefonia mobile ai fini della profilazione del turista

Le **ricadute attese** riguardano:

la maggiore efficienza nella gestione dei servizi pubblici (riduzione dei costi e la tempestività nella presa in carico dei problemi) per la sicurezza, la viabilità e l'ambiente.
migliori condizioni di sicurezza e viabilità per i cittadini

AZIONI A MEDIO TERMINE - 2018

Nel medio-lungo periodo vanno ricercate e create una sinergia con i numerosi operatori gestori o i vettori transitanti per i terminal cittadini, al fine di costruire un modello capace di registrare il flusso già in fase di prenotazione del viaggio/soggiorno (ricettivo, trasporto aereo e ferroviario, ecc.) e permettere così di sapere in anticipo il carico antropico che la Città dovrà sostenere:

- Accordi con i gestori dei sistemi di prenotazione delle strutture ricettive (es. Expedia, Booking, Airbnb)
- Accordi con vettori del trasporto

Collegamento con le Linee Programmatiche di mandato 2015-2020:

3.1 Un grande programma educativo, fondato sullo sviluppo della cultura, dei talenti, dei saperi e della conoscenza, con la messa in rete di tutti gli Istituti di formazione superiore, delle Università e delle altre realtà dell'istruzione

3.1.5 Sviluppo progressivo del WI FI su tutto il territorio comunale

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017-2019 approvato con Delibera di Consiglio n. 73 del 21/12/2016: **Codice M4_3.1.5.**

A.4 Coordinare le funzioni di controllo e sicurezza

La Città di Venezia è ogni giorno impegnata sul tema della gestione **della sicurezza**, che riveste un **interesse primario** per l'intera comunità internazionale. L'impegno è rivolto **al controllo sul territorio in termini di sicurezza per i cittadini, per i turisti stessi e al contrasto ai fenomeni di abusivismo, al degrado e alla tutela del decoro urbano e comportamentale.**

Tutte queste azioni devono sempre di più convergere. In questa direzione, peraltro, si deve richiamare la **legge 18.4.2017 n. 48 di conversione del decreto legge n. 14 del 20 febbraio 2017 recante "Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle città"**, che in sede di conversione ha ricevuto un ulteriore rafforzamento dei poteri di controllo territoriale dei comuni.

La completa realizzazione e il soddisfacimento di esse ha tra i tanti obiettivi anche quello del miglioramento della conoscenza del fenomeno turistico. Tale obiettivo sarà ulteriormente conseguito grazie alle azioni poste in essere in attuazione degli obiettivi specifici sopra esaminati riferiti al controllo e al monitoraggio dei flussi.

Gli interventi dovranno, dunque, mirare alla sostenibilità della presenza turistica rispetto alla capacità della Città di riceverla senza compromettere la sua autenticità e integrità, alla salvaguardia del decoro della Città, al rispetto delle elementari regole del vivere civile alla cui violazione abbiamo assistito negli ultimi periodi.

Nell'ambito delle funzioni del controllo, **un ruolo determinante deve essere svolto dalla Polizia Locale**, da sempre impegnata nella lotta contro i fenomeni di abusivismo e degrado. Il compito in questo momento storico della città e di tutte le forze dell'ordine impiegate sul territorio è sempre maggiore. Nel caso di Venezia attiene a una molteplicità di aspetti: **la sicurezza dei luoghi, i pericoli terroristici che hanno da vicino interessato ad aprile la Città, la mobilità delle persone, la gestione delle emergenze delle giornate di maggior flusso turistico, gli eventi internazionali, la lotta all'abusivismo e al degrado.**

Alcune delle molteplici azioni da mettere in atto sono già avviate in Amministrazione.

Una prima azione è riferita all'immediato inasprimento delle sanzioni relative al decoro previste dal vigente Regolamento di Polizia Locale e successivamente alla **revisione completa dello stesso** alla luce della complessità dei fenomeni emergenti nonché delle ultime novità normative dedicate alla **"Città sicure"**.

L'Amministrazione comunale, in particolare, intende apportare delle **modifiche al vigente Regolamento di Polizia Locale** in considerazione del diffondersi nel territorio comunale di taluni comportamenti di incidenza negativa sul decoro urbano, sull'incolumità pubblica e sulla sicurezza urbana.

Sussistono altresì situazioni critiche da monitorare (che talvolta sfociano nell'illiceità) legate allo svolgimento di attività economiche, inerenti la modalità, il luogo e la durata della fascia oraria in cui le stesse sono poste in essere.

L'obiettivo è rendere **maggiormente incisiva l'azione di prevenzione e repressione rispetto ad alcune condotte illecite di particolare disvalore sociale**, nell'ambito del ruolo prioritario assunto dall'Ente comunale di salvaguardia e tutela dei valori rientranti nel concetto di "sicurezza urbana", intesa quale insieme di beni pubblici preordinati al rispetto delle norme che regolano la vita civile, al fine di migliorare le condizioni di vivibilità degli ambienti urbani, la convivenza civile e la coesione sociale.

In tal senso gli ultimi e recenti interventi legislativi contenuti nella **legge 18.4.2017 n. 48 di conversione del decreto legge n. 14 del 20 febbraio 2017 recante "Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle città"**, individuano la possibilità di prevedere con appositi patti sottoscritti tra il Prefetto e il Sindaco, su proposta del Ministero dell'Interno, con accordo sancito in sede di Conferenza Stato – città e autonomie locali, in relazione alla specificità dei

contesti, interventi per la sicurezza urbana, perseguendo la promozione del rispetto del decoro urbano e **stabilendo anche il coinvolgimento, mediante appositi accordi, delle reti territoriali di volontari per la tutela e la salvaguardia dell'arredo urbano, delle aree verdi e dei parchi cittadini e favorendo l'impiego delle forze di polizia per far fronte ad esigenze straordinarie di controllo del territorio, nonché attraverso l'installazione di sistemi di videosorveglianza.**

Vanno anche richiamate le disposizioni che disciplinano il "divieto di accesso" e i provvedimenti di allontanamento quali misure a tutela di determinati luoghi. L'intensificazione di queste attività l'Amministrazione **si accinge a potenziare l'organico del Corpo della Polizia Locale attraverso l'assunzione di nuovi agenti**, alcuni dei quali stagionali con funzioni anche di informazioni al turista e controllo del decoro della Città antica.

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa

OBIETTIVO SPECIFICO: Coordinare le funzioni di controllo e sicurezza

AZIONI A BREVE – MEDIO TERMINE: Provvedimenti di revisione del Regolamento di Polizia Locale

Provvedimenti a breve termine: deliberazione di Giunta Comunale per la graduazione degli importi delle sanzioni amministrative (a seconda della gravità della violazione) inerenti gli atti vietati a favore del decoro e sicurezza della città già previste dall'attuale Regolamento di Polizia Locale.

Provvedimenti a medio termine: revisione attraverso **Deliberazione del Consiglio Comunale** del vigente Regolamento di Polizia Locale al fine di prevedere divieti maggiormente incisivi e più in linea con la tutela dei diversi interessi pubblici rispetto ai beni ed ai diritti fondamentali delle persone e della collettività, prevedendo altresì una graduazione degli importi delle sanzioni pecuniarie in rapporto alla gravità del fatto (azione od omissione) di un determinato comportamento.

AZIONI A BREVE – MEDIO TERMINE : Provvedimenti di incremento dell'organico della Polizia Locale

Provvedimenti a breve termine: Selezione pubblica per l'individuazione di 70 agenti di polizia locale cat. C1 a seguito di Deliberazione di Giunta comunale del 30 gennaio 2017.

Avvio procedure selettive e bando per assunzione di oltre 100 agenti stagionali.

Programmazione triennale del fabbisogno di personale

Collegamento con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:

1.1 Aumentare il senso di sicurezza dei cittadini, nelle proprie case, nel proprio quartiere, lungo le strade, nei parchi e in tutti i luoghi. **1** pubblici

1.1.4 Riorganizzazione del corpo dei vigili per garantirne la presenza sul territorio 24h su 24h e revisione del Regolamento di Polizia Locale.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017-2019 approvato con Delibera di Consiglio n. 73 del 21/12/2016: **Codice M3_1.1.4**

Altro tema attiene alla conoscenza dell'effettività del numero delle strutture ricettive presenti sul territorio sia del centro storico che della terraferma.

Al riguardo va ricordato che la legge regionale n. 11/2013 istituisce il Sistema Informativo Regionale del Turismo (SIRT) presso cui confluiscono i dati delle strutture ricettive. Il SIRT viene implementato ed aggiornato dalla Regione (anche attraverso il diretto apporto dei privati) e dagli enti locali. In particolare:

- i titolari di strutture ricettive, di sedi ed attività congressuali, di agenzie immobiliari o immobiliari turistiche per le unità abitative ammobiliate ad uso turistico oggetto del loro mandato o di sublocazione, comunicano direttamente alla Regione i dati turistici;
- i comuni comunicano alla Regione le presenze turistiche relative alle case per villeggiatura.

Attualmente, anche a causa della soppressione delle Agenzie di Promozione Turistica, che in precedenza si occupavano di tale materia, la raccolta e gestione del dato statistico non è ancora nella fase del pieno assetto.

Molte informazioni **possono essere rese sistematiche con accordi specifici, attraverso le associazioni e gli organismi rappresentativi che fanno parte peraltro dell'OGD**. L'obiettivo è assicurare all'Amministrazione comunale quante più informazioni aggiornate utili ai controlli e alle verifiche territoriali per i diversi profili di competenza (polizia locale, guardia di finanza, controlli edilizi, controlli ambientali). Tali integrazioni di dati costituiranno anche l'opportunità per approntare scelte veloci in termini di offerta turistica e di mobilità in ragione del fabbisogno che emerge.

Altra azione che l'Amministrazione vuole portare a compimento attiene alla **realizzazione di controlli territoriali di secondo livello mirati all'osservazione del territorio e all'efficacia delle azioni amministrative di primo livello**.

Accanto a una nuova informazione via social media, che verrà analizzata più avanti, si ritiene che la criticità del fenomeno, specie nelle giornate di maggior afflusso, **vada necessariamente affrontata con una maggiore presenza fisica di personale impiegato**, in base alle diverse competenze e ruoli, in funzione di informazione, prevenzione, controllo e repressione.

Si intende, infine, **proseguire nella strada tracciata attraverso operazioni di collaborazione con le Forze dell'Ordine volte alla lotta all'abusivismo, alla contraffazione, all'illegalità**.

In particolare il Ministero dell'Interno ha rafforzato la presenza degli equipaggi delle Forze dell'Ordine (Esercito, Carabinieri, Guardia di Finanza) 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"*. La collaborazione tra uffici comunali, Polizia Locale e Guardia di Finanza di Venezia ha portato nel maggio scorso al successo **dell'operazione "Venice Journey", volta a controllare il 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 presenti in 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 1.300 offerte abusive su 4.000 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.

Visti gli esiti significativi dell'operazione si intende proseguire la sinergia sin d'ora intrapresa (<http://www.gdf.gov.it/stampa/ultime-notizie/anno-2016/maggio/operazione-venice-journey-appartamenti-e-b-b-locati-in-nero>).

A.5 Nuove strategie di mobilità urbana e metropolitana

Il Comune di Venezia ha già 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 come sistema di trasporto pubblico per unire la Terraferma con la Città antica e contribuire a ridurre l'inquinamento atmosferico, favorire una mobilità veloce e sostenibile verso Piazzale Roma, con la progressiva riduzione del numero di autobus. Sperimentalmente nel 2016, durante il periodo estivo, l'orario di servizio del tram è stato allungato oltre la mezzanotte, a supporto non solo degli occasionali, 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 un 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 a un sensibile miglioramento funzionale, consentirà anche 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 e la nuova sede della Polizia Locale, opportunamente collocati nella testa di ponte, a servizio della città. Verrà inoltre realizzata una nuova Stazione operativa dei Carabinieri ad aumentare il presidio di sicurezza dell'area.

In merito alla **mobilità acquea**, tra gli obiettivi allo studio vi sono **nuovi collegamenti, da Tessera, tra la terraferma e le isole minori**, nell'ambito delle funzioni previste all'interno del Terminal T2 connesso al MasterPlan dell'aeroporto Marco Polo. I nuovi collegamenti potranno differenziare maggiormente gli accessi a Venezia su destinazioni di pregio, incrementare l'inclusione sociale degli abitanti delle isole e produrre sviluppo economico favorendo le attività previste all'interno delle funzioni urbanistiche assegnate al Terminal T2. Sono poi stati effettuati **importanti investimenti per la realizzazione di piste ciclabili**: il collegamento tra Mestre e Venezia lungo il Ponte della Libertà, per un impegno di spesa superiore ai 4.400.000 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 "ciclovía delle barene" e il suggestivo itinerario tra boschi, parchi e Laguna che si snoda dal Parco di San Giuliano a Forte Bazzera.

È di prossima realizzazione infine il collegamento ciclabile fra l'abitato di Favaro Veneto e Dese consentendo anche un ulteriore accesso al Bosco di Mestre per un importo pari a € 1.500.000,00

A.5.1 Sistemi di accessibilità diffusa per la Città di Venezia e per la Terraferma sino all'ambito Metropolitano

Per la gestione sostenibile dei flussi turistici e pendolari l'obiettivo fondamentale, richiamato anche dal Piano degli Interventi, è la **valorizzazione di Venezia nella sua interezza e nel suo mutuo scambio tra terraferma e Città antica**. Il territorio veneziano sarà sempre inevitabilmente contraddistinto dal bipolarismo, ma il canale di comunicazione non deve limitarsi al solo ponte translagunare. La presenza di valori naturalistici, storici e culturali numerosamente disseminati tra laguna e terraferma può portare alla diffusione dei motivi di visita in tutto il territorio metropolitano, dalle isole minori ai siti archeologici di Altino, dal sistema dei forti alle oasi naturali protette, dalle ville patrizie ai poli della cultura e del tempo libero, creando nuovi pattern di mobilità da servire con sistemi di mobilità pubblica e privata orientata all'intermodalità.

Nella lenta ripresa economica che caratterizza il presente periodo, fermo restando il proseguimento degli obiettivi di programmazione delle linee di forza del trasporto pubblico previsti negli strumenti di pianificazione approvati, risulta prioritario assecondare lo sviluppo delle centralità urbane della terraferma e delle isole con soluzioni sostenibili, in modo da aumentare la frequentazione e la fruizione di ambiti diversi da quello della Città

antica, anche al fine di promuovere un turismo consapevole delle fragilità di Venezia e delle ricchezze di tutto l'ambito territoriale.

Al fine di garantire livelli di accessibilità sostenibili per i nuovi insediamenti urbanistici previsti su tutto il territorio è di basilare importanza l'utilizzo della strumentazione quantitativa per la valutazione comparata di nuove infrastrutture e servizi di mobilità sotto i profili di efficacia trasportistica, fattibilità tecnica, sostenibilità economico-finanziaria e utilità sociale. Al pari della Città antica, che risulta oggi interessata da flussi turistici pressoché a mono-destinazione, anche la terraferma comunale è soggetta a fenomeni di intenso pendolarismo sugli spostamenti di tipo sistematico, presentando forti relazioni tra i comuni contermini e il polo attrattivo di Mestre-Marghera, e scambi più deboli fra il resto delle zone dell'area metropolitana. Sulla base degli insediamenti previsti all'epoca dagli strumenti urbanistici, il Piano Urbano della Mobilità stimava per l'anno in corso (2017) un incremento di addetti dal 2001 pari a +14,5% nel Comune di Venezia e un incremento di residenti dal 2006 pari a +8,4% nei Comuni contermini: dinamiche di crescita che avrebbero portato a un aumento del pendolarismo. I dati del censimento ISTAT 2011, confrontati con il 2001, confermano un avvenuto aumento complessivo degli spostamenti pari a +6%, con una componente pendolare mediamente più alta.

Per quanto riguarda gli scambi tra terraferma e Città antica, il Ponte della Libertà soffre - per quanto concerne il trasporto su gomma - di forti punte di congestionamento in occasioni di alcuni particolari giornate e comunque di un costante livello di traffico per tutto l'arco dell'anno, con problemi non banali di sicurezza e di promiscuità tra mezzi individuali e collettivi, anche a guida vincolata.

In ragione della relazione diretta tra rimodulazione delle tariffe e ripartizione modale tra i flussi è necessario che le misure individuate rientrino all'interno di politiche di integrazione tariffaria concordate su vasta scala, siano soggette alla valutazione preventiva della sostenibilità finanziaria del sistema complessivo dei servizi di mobilità a Venezia (compreso quello privato), nonché degli aspetti normativi in materia di erogazione dei corrispettivi e di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.

Prioritariamente, quale progetto propedeutico all'installazione di un sistema di telecamere per l'accesso veicolare limitato al Ponte della Libertà, si potrebbe **sviluppare ulteriormente il sistema di comunicazione esistente relativo alla capacità residua dei parcheggi a P.le Roma e Tronchetto, rendendone automatici e decodificati i meccanismi**. L'intervento prevede la messa in rete di tutti i posti auto disponibili e la creazione di **un sistema di alert** sia **on site** (attraverso l'installazione di pannelli a messaggio variabile ed un vero proprio semaforo che regoli il transito verso Venezia), che **on line/mobile** (social media, sito web, sms, ecc.). Al raggiungimento del riempimento dei parcheggi localizzati nei due terminal automobilistici (a cui si aggiunge la Marittima tanto per il traffico della auto private verso il porto crocieristico quanto per i parcheggi ivi esistenti), il sistema entra in allarme e vengono avviate **le azioni conseguenti** con: il blocco del traffico lungo il tratto translagunare, ad eccezione dei mezzi aventi titolo a raggiungere il posto auto in concessione o prenotato; l'invio di comunicazioni mobile phone tramite i social media istituzionali del Comune di Venezia e degli altri operatori di interesse; la veicolazione di messaggi info-utenza attraverso i pannelli dislocati (o eventualmente da installare) lungo gli assi viari di accesso a Venezia, compresa la rete autostradale.

Il Biglietto Venezia Metropolitana 24

Con un solo biglietto - medesimo supporto e medesima tariffa (agevolata per determinati soggetti) - sarà possibile viaggiare su tutta la rete servita da AVM/ACTV e ATVO (esclusi i collegamenti con l'aeroporto) - quindi da Portogruaro a Chioggia, da Stra a Venezia - interscambiando a piacere mezzi acquei e su gomma.

Il nuovo biglietto integrato rappresenta dunque il primo step di un percorso che cercherà di mettere in rete progressivamente le varie modalità trasportistiche e di mobilità, sia pubblica che privata, in un'ottica di fruibilità complessiva di tutto il territorio metropolitano e di godimento dei suoi numerosi fattori di attrattiva. Tale iniziativa rappresenta anche una attuazione concreta di una politica a sostegno delle famiglie senza costi aggiuntivi per la collettività.

BUS - Contingentamento

Degli oltre 3 milioni di passeggeri stimati che giungono in Venezia con l'autobus, circa 1 milione dorme nelle strutture ricettive della Città (principalmente in terraferma), mentre i restanti 2 milioni sono visitatori giornalieri. Il transito dei bus turistici in Comune di Venezia è vincolato all'acquisto del pass ZTL Bus. Il numero massimo di pass potrebbe essere stabilito sempre in base al calcolo della capacità massima di trasporto della Testa di Ponte, in particolare assumendo i corretti indici di rotazione dei parcheggi adibiti e le dovute considerazioni sulla morfologia del sistema complessivo viabilistico.

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa

OBIETTIVO SPECIFICO: Sistemi di accessibilità diffusa per la Città di Venezia e per la Terraferma sino all'ambito Metropolitano

AZIONI A MEDIO TERMINE: Riconoscimento di tutti i fine settimana in tariffa ad alta stagione

PROVVEDIMENTI: Deliberazione di Giunta Comunale

Collegamento con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:

10.3.4 Equilibrare il contributo dei turisti per la gestione della città con quanto Venezia offre loro.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017-2019 approvato con Delibera di Consiglio n. 73 del 21/12/2016: **Codice M7_10.3.4**

Trasporto pubblico non di linea e assimilato - Diversificazione dei punti di approdo

Al pari di quanto avviene oggi al Tronchetto per i bus turistici, il superamento di "situazioni particolari di traffico dovuti ad eccessivi accodamenti" si verifica sovente anche agli approdi per i cd. "Gran Turismo" nelle adiacenze di Riva degli Schiavoni. È possibile pertanto riorganizzare il sistema complessivo degli approdi per i servizi non di linea, introducendo criteri di diversificazione e ottimizzazione.

Viene denominata imbarcazione Gran Turismo l'imbarcazione destinata al trasporto di persone avente tonnellate di stazza lorda superiori a 10, per differenziare il settore dai motoscafi tipo taxi con stazza lorda inferiore a 5 tonnellate e portata inferiore a 20 persone. Le tipologie di imbarcazione Gran Turismo, variano da 10 a 25 tonnellate di stazza lorda, con portate di passeggeri da 21 a 250.

Il Settore Gran Turismo dipende al 90% dal traffico derivante dagli arrivi dei gruppi organizzati a Tronchetto-Marittima, in acque cosiddette marittime, dove le competenze sono della Capitaneria di Porto. Il trasporto riguarda, quindi, nella quasi totalità i gruppi di turisti organizzati, che arrivano con bus turistico sia a Venezia che a Punta Sabbioni, e vengono successivamente convogliati nel Bacino di San Marco dove sono presenti gli approdi riservati.

Diversamente dalle acque cosiddette interne, nelle acque marittime la circolazione è regolamentata dal Codice della Navigazione, le imbarcazioni vengono immatricolate dalla Capitaneria di Porto e le licenze Gran Turismo rilasciate dal Comune. Tramite la propria Società controllata AVM, il Comune detiene la gestione degli approdi, per l'utilizzo dei quali rilascia abbonamenti annuali con costi proporzionali alla capacità di trasporto del mezzo (viene applicata una tariffa unica per ciascun posto passeggero trasportabile).

Poiché il Codice della Navigazione, diversamente dal Codice della Strada, non prevede l'istituto della Zona a Traffico Limitato, risulta di difficile attuazione il contingentamento degli imbarchi, anche se, sulla scorta di quanto considerato per gli altri sistemi di trasporto,

si ritiene vada valutata la fattibilità giuridica di prevedere **anche per l'imbarcazione GT un sistema obbligatorio di prenotazione per gli imbarchi e un limite massimo oltre il quale, per esigenze morfologiche e di capienza delle infrastrutture, la prenotazione non sia più possibile, anche attraverso l'installazione di apposite strutture di controllo e monitoraggio.**

È possibile, altresì, valutare la rimodulazione delle tariffe non più sulla capienza dei mezzi, ma sulla disponibilità delle Società che operano a utilizzare diversi approdi, prevedendone di nuovi in zone che valorizzino altri ambiti di pregio ambientale ed architettonico, ma che allo stesso tempo consentano di preservare meglio le aree più centrali da eccessivo moto ondoso e affollamento delle rive.

In alternativa alla rimodulazione delle tariffe o in parallelo con essa, è anche ipotizzabile un sistema a geometria variabile degli approdi che tenga in opportuna considerazione il livello di saturazione della Città o di alcune specifiche zone (ad esempio Piazza San Marco). Al raggiungimento di determinate soglie di saturazione o al progressivo formarsi di code per l'accesso alla Piazza o più in generale di situazioni di pericolo per il traffico pedonale - eccessiva calca - un coordinamento generale (la smart control room) potrebbe dare l'input al gestore degli approdi di veicolare il traffico in partenza da Tronchetto e P.ta Sabbioni verso pontili più distanti dall'area Marciana e localizzati ad esempio lungo la Riva delle Zattere, Riva Sette Martiri, a Sant'Elena o ancora nell'area nord tra F.te Nove e San Piero di Castello. L'allontanamento dei flussi dall'area di maggiore concentrazione, permetterebbe comunque da una parte lo sbarco degli stessi e la fruizione della Città, e dall'altro una loro migliore distribuzione nello spazio e nel tempo, dando la possibilità alle zone più intasate di alleggerire progressivamente il carico antropico presente.

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa

OBIETTIVO SPECIFICO: Sistemi di accessibilità diffusa per la Città di Venezia e per la Terraferma sino all'ambito Metropolitano

AZIONI A MEDIO TERMINE: Rimodulazione delle tariffe e realizzazione di nuovi approdi

PROVVEDIMENTI: Può essere individuata la Riva dei sette Martiri per le imbarcazioni provenienti da Tronchetto-Marittima e altra area da individuare per quelle provenienti da Punta Sabbioni, previa disponibilità degli spazi necessari.

Sia per per la modifica del piano tariffario che per la realizzazione di nuovi approdi è necessaria la revisione degli Accordi sottoscritti con l'Autorità Portuale di cui alla Delibera di Consiglio n.70/2015

TEMPI: azioni da svolgere nell'arco di 3 anni

Collegamento con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:

10.3 Vincere la discrasia residenti-turisti

10.3.4 Equilibrare il contributo dei turisti per la gestione della città con quanto Venezia offre loro.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017-2019 approvato con Delibera di Consiglio n. 73 del 21/12/2016: **Codice M7_10.3.4**

A.5.2 Proposta di insediamento di hub turistici

La prospettiva di valorizzazione dell'intero territorio in termini di accessibilità diffusa ben si potrebbe legare alla progettazione di insediamenti di **hub turistici ubicati in prossimità delle porte di accesso della Città, in prospettiva ed evoluzione degli IAT oggi esistenti, ma sottodimensionati rispetto alla domanda dei flussi di visitatori.**

Gli hub turistici rappresentano dei punti di contatto, di informazione interattiva e vetrine di conoscenza della tipicità del territorio sotto i diversi profili socio economici, culturali, produttivi e ambientali. Inoltre, si intende dotare il territorio di una serie di **micro info point da collocarsi su tutti i piccoli nodi di interscambio modale disseminati sia in terraferma che nelle isole.** Trattandosi di nodi di interscambio dovranno essere dotati di aree di sosta (per veicoli, cicli, natanti), ambiti per i servizi alla persona, e all'informazione specifica del luogo ove sono collegati, sempre comunque dotati di collegamenti WI FI. La collocazione in

ambito lagunare prevede anche la realizzazione di una rete di approdi pubblici per i diportisti atta a garantirne la libera fruizione.

Va altresì avviata la realizzazione di un bici park alla testa del ponte translagunare per la sosta dei mezzi dei ciclo turisti in entrata a Venezia Centro storico.

Questa proposta deve necessariamente individuare soggetti privati e/o pubblici da coinvolgere nelle attività di gestione e manutenzione, promozione e valorizzazione.

L'hub turistico:

- costituisce una forma innovativa di accoglienza/informazione territoriale;
- rappresenta uno strumento educativo di nuova generazione;
- rappresenta il luogo di “acclimatamento” cognitivo alla complessità del territorio (ambientale, economica, sociale);
- si avvale di forme di comunicazione integrata (multimediale, visuale, virtuale);
- è generalmente localizzato in prossimità (o all’interno) di un contesto territoriale rilevante in termini di accesso e mobilità dei visitatori;
- può trovare ubicazione all’interno di edifici coerenti, compatibili e/o storici.

Nel contesto della presente proposta gli hub turistici potrebbero essere progettati in coerenza con lo stato della pianificazione urbanistica dell'intero Comune di Venezia e della pianificazione della mobilità, e rappresentare anche delle occasioni per mettere a sistema molte delle economie tipiche del contesto veneziano, facendo veicolare in modo innovativo prodotti dell'artigianato locale di standard qualitativo elevato. La scelta dei prodotti da esporre in vendita dovrebbe essere adeguatamente regolata in base alle caratteristiche della produzione al fine di assicurare l'immissione nel circuito del visitatore prodotti certificati.

Questa tipologia di centro di accoglienza per visitatori e turisti ben si lega anche a un contestuale e immediato processo di valorizzazione degli IAT oggi esistenti ubicati presso l'aeroporto, Piazzale Cialdini, Piazzale Roma, San Marco.



A.5.3 Proposta di modifica del servizio di trasporto pubblico di navigazione

Il livello di congestionamento registrato per molte giornate dell'anno (e per molte ore al giorno) dai mezzi di trasporto pubblico locale in esercizio non solo in Canal Grande ma in quasi tutti i principali itinerari acquei cittadini, evidenzia la necessità di intervenire nel medio periodo sul servizio di navigazione così come oggi configurato. La possibile apertura del terminal di San Giobbe ed il suo collegamento diretto con la Stazione Ferroviaria

permette, inoltre, di sviluppare ulteriori valutazioni in merito ad una diversa configurazione delle linee circolari esterne di accesso alle Isole della Laguna Nord. Lo stesso ragionamento può essere posto per il terminal di San Basilio, anch'esso possibile luogo di interscambio multimodale (gomma-acqua).

Miglioramento della rete di navigazione con i nuovi terminal del centro storico:



San Giobbe

Una possibile sperimentazione di un nuovo terminal a S.Giobbe potrebbe essere funzionale a una riorganizzazione dei servizi di navigazione, in particolare delle linee Giracità. Queste sono attualmente effettuate con motoscafi per via dell'altezza ridotta della campata del ponte delle Guglie, in particolare in condizioni di alta marea. Tali unità presentano una ridotta capacità di trasporto passeggeri, oltre alla scomodità derivante dalle cabine situate al di sotto del piano di accesso. Ciò le rende unità poco accessibili, in particolare per persone a ridotta capacità motoria, per passeggeri o per il trasporto di bagagli.

Con un approdo nuovo potrebbe avviarsi la sperimentazione di motobattelli, di maggiore capacità, e la riformulazione delle linee con conseguente riduzione di quelle in transito per il canale di Cannaregio. In tal modo, si potrebbe aumentare la capacità di trasporto, nonché il comfort per i passeggeri, migliorando il servizio per i residenti lungo tutto il versante nord F.te Nove, Ospedale e Arsenal.

Il terminal di San Giobbe, raggiungibile a piedi dal binario 1 della stazione ferroviaria S.Lucia attraverso il nuovo ponte Solesin, **representerebbe anche un percorso alternativo per l'utenza turistica che utilizza il treno come mezzo di trasporto. Per questo motivo può rappresentare un'opportunità per la valorizzazione dei luoghi meno frequentati della laguna nord, ma di assoluto pregio.**

Il terminal potrebbe essere collegato a San Marco provenendo da Sant'Elena con prosecuzione fino a Zattere-San Basilio, permettendo così una riduzione dell'affollamento delle linee in Canal Grande.

Per i collegamenti con le isole minori della Laguna Nord, l'attuale approdo di F.te Nuove assumerebbe il ruolo di fermata di interscambio. Va rimarcato, come già detto, che l'atteso sviluppo delle aree di Tessera e del relativo Terminal impone la realizzazione di una nuova tratta verso Venezia.

Va infine ricordato che l'approdo di San Giobbe valorizza il progetto esistente del Parco San Giuliano e di Forte Marghera, configurandosi come approdo naturale per le eventuali linee valorizzanti l'asse acqueo tra Mestre e Venezia con conseguente valorizzazione dell'intero territorio.

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa
OBIETTIVO SPECIFICO: Sistemi di accessibilità diffusa per la Città di Venezia e per la Terraferma sino all'ambito Metropolitano
AZIONI A MEDIO TERMINE: AZIONI A MEDIO TERMINE: Realizzazione terminal San Giobbe
PROVVEDIMENTI: Deliberazione della Giunta Comunale di approvazione del nuovo approdo e per l'istituzione degli eventuali nuovi servizi di TPL
Fattibilità tecnica e giuridica: la misura rispetta la normativa vigente.
Collegamento con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:
10.1 Gestione del turismo
10.1.1 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.
Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017-2019 approvato con Delibera di Consiglio n. 73 del 21/12/2016: Codice M7_10.1.1

San Basilio

Altra sperimentazione che potrebbe essere avviata a medio termine riguarda la **realizzazione di un nuovo terminal a San Basilio, che potrebbe essere raggiunto da alcune linee automobilistiche di terraferma, e rappresentare una nuova via di accesso al centro storico al fine di conseguire una riduzione della congestione sul Canal Grande.** La collocazione strategica a breve distanza dal Ponte dell'Accademia consentirebbe di proseguire a piedi verso San Marco, riducendo l'affollamento sugli itinerari pedonali che si sviluppano da P.le Roma, oppure imbarcarsi sulle linee di navigazione lungo il Canale della Giudecca, che per ampiezza, profondità e qualità delle banchine, presenta problematiche di conservazione e tutela notevolmente inferiori a quelle del Canal Grande.

Poiché provenendo dal Ponte della Libertà l'ingresso all'area portuale di San Basilio ha origine dalla rampa di S. Andrea, è possibile predisporre per i bus una fermata nei pressi del ponte sul canale Scomenzera, a breve distanza pedonale da p.le Roma. Pertanto le linee bus dirette a San Basilio non comporterebbero eccessive penalità per l'utenza pendolare diretta a p.le Roma.

Il sistema della navigazione pubblica potrebbe essere pertanto costituito da tre assi principali, nord, centrale e sud, comunque collegati tra loro da una linea circolare con frequenze e mezzi da valutare, anche rispetto alla possibilità di dismettere il binario ferroviario che conduce all'area ex-lavaggi di S.Marta ed eliminare i vincoli di altezza presenti sul ponte ferroviario del canale Scomenzera.

Infine, anche il terminal di San Basilio potrebbe essere raggiunto dalla terraferma con servizi acquee in partenza da San Giuliano/Pili lungo i canali Brentella e Vittorio Emanuele sempre in un'ottica di valorizzazione dell'intero territorio.

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa
OBIETTIVO SPECIFICO: Sistemi di accessibilità diffusa per la Città di Venezia e per la Terraferma sino all'ambito Metropolitano
AZIONI A BREVE TERMINE: linea bus per San Basilio
Provvedimenti: in via sperimentale è possibile la modifica di una delle linee bus in arrivo a Venezia dimezzando

il numero di corse in arrivo a P.le Roma e introducendo un numero pari di corse in arrivo ad un nuovo capolinea a S.Basilio, da individuarsi nei pressi del Terminal passeggeri aliscafi/crociere.

Finalità: la modifica consente di sperimentare un accesso differente dalla terraferma al centro storico veneziano ottenendo: una riduzione della congestione pedonale a piazzale Roma e lungo gli itinerari classici di arrivo all'area Marciana nel complesso pari al 2%; una riduzione dell'affollamento dei vaporetti sul Canal Grande pari al 2%. Da S.Basilio si può proseguire a piedi verso l'area Marciana, lungo un itinerario di pari durata e lunghezza, oppure imbarcarsi sulle linee di vaporetto. La misura a titolo sperimentale consentirà anche di valutare investimenti per gli anni successivi quali: il potenziamento del pontile di San Basilio (Terminal); la rivisitazione del servizio della linea veloce per il Lido (la linea6), con fermata anche a San Marco (attualmente da S.Basilio solo la linea 2 effettua servizio a San Marco) e utilizzo di imbarcazioni più grandi e più capienti (dato che verrebbe eliminato il vincolo di altezza del ponte sul canale della Scomenzera) con l'obiettivo di riduzione ulteriore della congestione pedonale e dell'affollamento dei vaporetti sul Canal Grande (con contestuale riduzione dei servizi), sino a un possibile 15%.

Fattibilità tecnica e giuridica: la misura rispetta la normativa vigente. In ordine agli aspetti tecnici risulta necessaria l'intesa con APV per la disponibilità e le modalità di utilizzo degli spazi.

Collegamento con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:

10.1 Gestione del turismo

10.1.1 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.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017-2019 approvato con Delibera di Consiglio n. 73 del 21/12/2016: **Codice M7_10.1.1**

A.6 Sperimentazione del sistema di prenotazione dell'accesso all'area Marciana

In sede di audizione delle proposte progettuali presentate in Commissione consiliare, è stata illustrata da più parti l'indicazione **volta a individuare l'Area Marciana (oggetto di puntuale decreto di vincolo ai sensi della Parte II del Codice dei Beni Culturali in data 25/02/2013, trascritto ai nn. 13840/9303 in data 17/05/2013) come sito monumentale, prevedendo che l'accesso venga regolamentato.** Tale proposta è stata sviluppata sotto il profilo della sua fattibilità giuridica, economica e tecnica, al fine di offrire un **quadro sia degli aspetti positivi sia di quelli critici, utile a un eventuale dibattito** con i soggetti che necessariamente andrebbero interessati: Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio, Curia Patriarcale, Prefettura, Procura della Repubblica, Questura, Associazioni delle categorie economiche, residenti. È opportuno sottolineare che, qualunque proposta incida su quest'area, presupponga necessariamente per la sua concreta realizzazione, un accordo il più possibile condiviso con i soggetti pubblici e privati ivi presenti.

Se condivisa da parte di tutti i soggetti pubblici, privati e religiosi coinvolti nella destinazione del luogo, si ritiene possa essere oggetto di **sperimentazione a partire da fine 2017 per almeno un anno.**

Si tratta di una proposta, sostenuta anche da parte dell'associazionismo cittadino, la cui idea di fondo consiste nel riconoscere all'area Marciana la valenza di sito monumentale, consentendone l'accesso ai turisti previa prenotazione con card di ingresso.

L'Area Marciana è quella parte di spazio urbano compresa tra Piazza San Marco, le Procuratie, la Piazzetta dei Leoncini, il molo compreso tra il Ponte della Paglia ed il Ponte dell'Accademia dei Pittori.

Le modalità di operatività della limitazione sono molteplici e andrebbero studiate con i diversi soggetti coinvolti nel progetto.

Da valutare l'opportunità di prevedere **le limitazioni da individuare per l'accesso solo in una fascia oraria determinata nell'arco della giornata (ad esempio dalle 10.00 alle 18.00) con prenotazione possibile sia online sia in tutti i punti di informazione e distribuzione di card per servizi pubblici.**

Altra possibilità potrebbe essere prevedere **l'obbligatorietà della prenotazione e della conseguente card di entrata solo in determinati giorni della settimana (es. dal venerdì alla domenica) o solo nei mesi di maggior afflusso turistico.**

Si ritiene che vadano esclusi da questa modalità di accesso, oltre ovviamente i cittadini veneziani, anche i cittadini metropolitani, coloro che per ragioni lavorative e di studio o di visita scolastica e ricerca, devono accedere agli edifici ed enti presenti in Piazza e gli altri soggetti che nel percorso istruttorio verranno individuati tra i diversi enti coinvolti.

Un ragionamento specifico andrà invece affrontato **per i fedeli** che voglio entrare nella Basilica di San Marco che avranno un accesso garantito alla chiesa.

Per **i turisti pernottanti nelle strutture ricettive**, sarà facoltà della struttura ricettiva regolarmente attiva nel territorio, effettuare le prenotazioni direttamente per i propri ospiti.

Gli ospiti invece delle locazioni turistiche dovranno prenotare autonomamente la card di ingresso all'Area Marciana, non potendo i proprietari delle strutture ricettive prestare servizi aggiuntivi ai loro ospiti a differenza degli esercenti delle strutture complementari e alberghiere.

Il tema della prenotazione della card di ingresso alla Piazza è di per sé delicato e si è pienamente consapevoli delle **criticità che solleva in termini di fruizione di un luogo** che rappresenta da sempre per eccellenza il simbolo della Città di Venezia, di cui costituisce l'unica piazza. **Altra criticità è rappresentata dalle numerose attività commerciali presenti e conseguentemente sulle modalità di fruizione e accesso ad esse.**

Infine, un profilo che dovrà essere adeguatamente affrontato attiene all'effettività del controllo sul possesso del titolo di ingresso e alle modalità con cui effettuare le limitazioni. Si passa da soluzioni tecnologiche da verificare in termini di fattibilità e impatto a soluzioni basate sul controllo lasciato al personale di vigilanza.



Fattibilità giuridica

Dal punto di vista della fattibilità giuridica viene in rilievo, in primo luogo, l'art. 9 della nostra Costituzione, secondo cui *“La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione”*. Con tale norma la Costituzione pone la tutela del patrimonio artistico tra i compiti propri della Repubblica.

In secondo luogo rilevano le norme del Codice dei Beni culturali, Parte Seconda *Beni Culturali* – Titolo II *Fruizione e valorizzazione*, in particolare gli articoli dal 101 al 105. Invero,

l'area Marciana come sopra individuata rientra senza dubbio nella nozione di "**complesso monumentale**" contenuta in questo articolo (D. Lgs. n. 42/2004), laddove si legge che "*Ai fini del presente codice sono istituti e luoghi della cultura i musei, le biblioteche e gli archivi, le aree e i parchi archeologici, i complessi monumentali*" e il "**complesso monumentale**" è "*un insieme formato da una pluralità di fabbricati edificati anche in epoche diverse, che con il tempo hanno acquisito, come insieme, una autonoma rilevanza artistica, storica o etnoantropologica*".

E ancora il Codice dei beni culturali, negli articoli successivi al 101, prevede che "*Lo Stato, le regioni, gli altri enti pubblici territoriali ed ogni altro ente ed istituto pubblico, assicurano la fruizione dei beni presenti negli istituti e nei luoghi indicati all'articolo 101, nel rispetto dei principi fondamentali fissati dal presente codice*"; prevede altresì (art. 112) che "*Lo Stato, le regioni e gli altri enti pubblici territoriali stipulano accordi per definire strategie ed obiettivi comuni di valorizzazione, nonché per elaborare i conseguenti piani strategici di sviluppo culturale e i programmi, relativamente ai beni culturali di pertinenza pubblica. Gli accordi possono essere conclusi su base regionale o subregionale, in rapporto ad ambiti territoriali definiti, e promuovono altresì l'integrazione, nel processo di valorizzazione concordato, delle infrastrutture e dei settori produttivi collegati. Gli accordi medesimi possono riguardare anche beni di proprietà privata, previo consenso degli interessati. Lo Stato stipula gli accordi per il tramite del Ministero, che opera direttamente ovvero d'intesa con le altre amministrazioni statali eventualmente competenti*".

Altri principi di rango costituzionali, che vengono necessariamente in rilievo ai nostri fini, attengono alla libera circolazione delle persone (art. 16 Cost.), prevista espressamente anche dall'art. 3, par. 2, del Trattato sull'Unione Europea (TUE) nonché dall'art. 21 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), e il principio della libertà di iniziativa economica insieme a quello della libera concorrenza (art. 41 Cost.).

Si ritiene che rispetto al primo di questi principi non sussistano ragioni di contrasto in ordine all'applicazione di una card di ingresso a una parte di una città rispetto a cui sussistono prevalenti ragioni di tutela monumentale e di conservazione e protezione del sito, **non essendo inibito ma semplicemente regolamentato l'accesso a tale area della Città, per il perseguimento di interessi di rango costituzionale**. Così vale per gli altri principi.

La giurisprudenza amministrativa ha avuto occasione di pronunciarsi circa il contemperamento dei principi e dei valori di matrice costituzionale che vengono in considerazione nella città di Venezia. Nel caso specifico si trattava della libertà di concorrenza, ma il Consiglio di Stato sembra aver dato spunti interessanti anche per la questione di cui si discute.

È stato affermato che "*costituisce fatto notorio il pregio universale storico-architettonico-artistico-culturale del centro storico di Venezia. (...) l'amministrazione veneziana è titolare di poteri connotati da particolare ampiezza e ristretta sindacabilità a tutela e salvaguardia di detti valori e allo scopo di rendere maggiormente fruibili e di qualità gli indispensabili servizi pubblici connessi a tale inestimabile patrimonio*" (sentenza n. 859 del 13 febbraio 2013, e in precedenza, n. 824 del 4 marzo 2008). (...) *Queste considerazioni sono ulteriormente avvalorate se si ha riguardo al sestiere di San Marco nel quale si pongono indiscutibili esigenze di sostenibilità ambientale e vivibilità della zona, a causa del massiccio flusso turistico richiamato dalla straordinaria bellezza monumentale ivi presente*" (Consiglio di Stato, sentenza n. 1860 del 2014).

Nel caso dell'area Marciana trattasi peraltro non della chiusura della medesima, ma della regolamentazione del suo accesso.

Fattibilità tecnico-economica

Nel progetto di realizzazione di un'area monumentale ad accesso limitato vanno analizzate le ricadute sulle attività economiche presenti nell'area.

Il luogo di posizionamento di eventuali varchi di accesso (su cui si dovranno fare le opportune valutazioni in termini di circolazione sia dei visitatori sia dei residenti per i quali ultimi potranno essere dedicati accessi prioritari o esclusivi) può determinare un numero variabile di attività economiche direttamente o indirettamente coinvolte.

A tal fine sono state censite attività economiche presenti in un ambito perimetrale più esteso di quello individuato nel decreto di vincolo e precisamente individuato dai seguenti luoghi: a est il ponte della Canonica, a sud il limite del Bacino di san Marco sino alla Compagnia della Vela, a ovest l'ala Napoleonica e a nord le Procuratie vecchie.

Oltre alle attività economiche esercitate su suolo pubblico (18 posteggi di attività di commercio su area pubblica che coinvolgono 36 ditte e 5 fotografi), sono state conteggiate complessivamente 102 attività commerciali su sede fissa (93 esercizi di vicinato e 9 attività di somministrazione di alimenti e bevande).

Se si includesse nell'area monumentale anche la riva antistante i Giardinetti Reali verrebbero interessate nel progetto altre 15 attività di commercio su area pubblica, un'edicola e 13 pittori.

Perimetrazione dell'area

Il progetto di individuazione della Area Marciana quale sito monumentale necessita di una perimetrazione della Piazza rispetto all'obiettivo di renderla un sito monumentale.

Di seguito l'analisi dei diversi accessi ipotizzati in entrata e in uscita.

AREA MARCIANA - ACCESSI ENTRATA - USCITA
Ponte della Paglia
Ponte della Zecca
Sottoportego Geminian (Museo Correr)
Sottoportego dell'Ascensione
Campo San Gallo
Torre dell'Orologio
Sottoportego Arco Celeste
Intersezione calle del Pellegrin con Calle Larga San Marco
Calle San Basso
Intersezione calle della Canonica con Calle dell'Angelo
Sottoportego dei Dai
Calle della Rizza

Nella prima fase della sperimentazione andranno avviati adeguati controlli da parte di personale adeguatamente formato, eventualmente supportato anche dalla Polizia locale comunque impiegata nell'Area Marciana per soddisfare molteplici esigenze e attenzioni in termini sia di decoro che di sicurezza. Nel corso della sperimentazione si studierà la fattibilità tecnica dell'inserimento di sistemi di controllo elettronico da studiare nella tipologia.

Questa riflessione nasce dalla convinzione che qualsiasi scelta impattante sul territorio e sulle abitudini delle persone vada costruita attraverso un percorso e una revisione costante della progettualità in ragione delle criticità che a mano a mano si presentano.

Si precisa che le tecnologie oggi esistenti consentirebbero, come emerso anche nel lavoro di audizione delle Commissioni consiliari, installazioni di meccanismi di controllo poco o per nulla impattanti con il contesto paesaggistico e monumentale.

Si ritiene inoltre che sin dalla fase iniziale potrebbe essere impostato un sistema di controllo capillare in entrata e in uscita su tutti i mezzi di navigazione che sbarcano nell'Area Marciana, attraverso sia risorse umane che strumentali già presenti nel territorio. In particolare, tutti i soggetti preposti al controllo (personale ACTV, personale agli sportelli di informazione, personale alle biglietterie dei treni), anche attraverso gli strumenti digitali esistenti in Città, potranno fornire adeguata informazione in merito alle modalità di entrata in area Marciana.

In questo modo molti controlli a livello di informazione digitale sull'accesso all'area Marciana potrebbero essere anticipati ben prima di sbarcare.

Coerenza della proposta con le indicazioni contenute nelle Guide Unesco

Sotto altro profilo va richiamato **il programma di Gestione Unesco 2012-2018 per Venezia** che individua come obiettivo: "Gestire i flussi turistici e definire una strategia di sviluppo integrata con gli altri settori economici. Alleggerire la pressione sui centri storici attraverso l'offerta di forme alternative e complementari al turismo tradizionale. Adottare un efficace sistema di monitoraggio dei flussi e di prenotazione delle visite in città e nei musei. Sviluppare sistemi di mobilità alternativa e migliorare l'accessibilità all'interno del Sito".

La proposta è peraltro coerente con le indicazioni contenute nella Guida n. 8 dell'Unesco secondo cui sono ammissibili sistemi di accesso solo con biglietto in siti patrimonio dell'Umanità. Lo stesso Unesco evidenzia che limitazioni di questo tipo possono offrire un'esperienza di maggior qualità ai visitatori e proteggere il sito dalle eccessive pressioni. Il business turistico potrebbe temere che queste misure vengano percepite come un controllo negativo dai visitatori, ma l'effetto sarà invece l'opposto. I visitatori avranno una percezione della destinazione come più speciale, autentica ed esclusiva.

A.7 Sistemi di prenotazione e carte turistiche

Le tourist card sono strumenti che vengono proposti ai turisti e ai visitatori per migliorare l'esperienza di visita di un territorio, agevolando l'accessibilità ai luoghi e ai servizi. Nate alla fine degli anni '80, le card sono state inizialmente utilizzate soprattutto per agevolare la fruizione dei servizi culturali e le relazioni tra i relativi gestori, con una sorta di biglietto unico per l'accesso a più musei, monumenti, etc. di una determinata località. Successivamente si sono trasformate in uno strumento di collegamento tra le diverse tipologie di servizi (cultura, trasporti, ristorazione, svago, sport) al fine di migliorare il grado di soddisfacimento della domanda in una logica di marketing integrato.

Oggi, mediante un unico titolo, il turista (e - più in generale - il cittadino) può accedere ad un ampio carnet, che solitamente comprende l'ingresso a monumenti ed attrazioni, l'abbonamento ai trasporti, convenzioni con esercizi commerciali e altro ancora.

Anche il raggio d'azione è mutato: si è partiti da ambiti cittadini (serviti per l'appunto dalle cosiddette city card), per estendersi progressivamente ad un livello sovra-comunale o ancora più ampio, configurando delle destination card.

Le diverse card esistenti sul mercato sono state classificate in diversi modi:

In base al prodotto:

- Card musei;
- Abbonamento museale - rivolto ai residenti;
- Tourist card - integra l'offerta culturale con l'accesso ai servizi di trasporto pubblico

In base al prezzo di accesso alle strutture aderenti:

- All inclusive Card;

- Discount Card;
- Card mista.

In base all'estensione dell'area di azione:

- City card - con riferimento ad una determinata città;
- Destination card - vantaggi estesi ad un'area più vasta.

Le tourist card rappresentano uno strumento evoluto di destination management per migliorare la vivibilità e la fruibilità delle destinazioni, sono un ottimo strumento di raccolta di informazioni sui comportamenti dei visitatori, al fine di valutare le strategie per lo sviluppo, non soltanto turistico, del territorio. Va evidenziato infine, che i sistemi di vendita e prenotazione possono essere attivati sia in modalità Business-to-Consumer (attraverso portali on-line, applicazioni mobili, sportelli fisici), che in modalità Business-to-Business (attraverso portali on-line, applicazioni mobili, sportelli fisici, cooperazione applicativa tra sistemi). È inoltre possibile modulare la disponibilità dei servizi sia sulla base di una calendarizzazione che in tempo reale, sulla base di indici non preventivabili.

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa
OBIETTIVO SPECIFICO: Sviluppo welcome card
AZIONI: Istituzione Card per turista pernottante ed escursionista

Collegamento con le Linee Programmatiche di mandato 2015-2020:

10.3 Vincere la discrasia residenti-turisti

10.3.1 Trasformare i turisti in "amici di Venezia", legarli con un sistema di card per i servizi che comprenda non solo i trasporti, ma che consenta l'accesso privilegiato ad una Venezia che sia in grado di farli sentire ospiti graditi

10.3.4 Equilibrare il contributo dei turisti per la gestione della città con quanto Venezia offre loro.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017-2019 approvato con Delibera di Consiglio n. 73 del 21/12/2016: **Codice M7_10.3.1 - M7_10.3.4**

A.8 Interventi a sostegno dell'esercizio delle professioni di guida turistica a Venezia ai fini della valorizzazione dell'offerta culturale

La tutela della Città antica è rivolta anche verso la valorizzazione dell'offerta culturale e della conoscenza diffusa dalle guide turistiche depositarie di un mestiere ricco di storia da tramandare per comprendere appieno l'autenticità e la specialità del luogo.

La disciplina delle professioni turistiche, attualmente vigente, trova la propria regolamentazione nella **legge europea del 2013, n. 97, il cui art. 3 contiene "Disposizioni relative alla libera prestazione e all'esercizio stabile dell'attività di guida turistica da parte di cittadini dell'Unione europea"**

Tale articolo sottolinea al primo comma la validità su tutto il territorio nazionale dell'abilitazione alla professione di guida turistica. Il riconoscimento della qualifica professionale conseguita da un cittadino dell'Unione europea in un altro Stato membro ha efficacia su tutto il territorio nazionale.

Il secondo comma stabilisce che i cittadini dell'Unione europea abilitati allo svolgimento dell'attività di guida turistica nell'ambito dell'ordinamento giuridico di un altro Stato membro **operano in regime di libera prestazione dei servizi senza necessità di alcuna autorizzazione né abilitazione, sia essa generale o specifica.**

Il terzo comma di questo stesso articolo 3, attribuisce al Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo, il potere di individuare con apposito decreto ministeriale i siti di particolare interesse storico, artistico o archeologico per i quali occorre una specifica abilitazione.

In attuazione di tale disposizione il Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo ha emanato due decreti:

- il **Decreto Ministeriale 7.4.2015** recante “*Individuazione dei siti di particolare interesse storico artistico o archeologico per i quali occorre una specifica abilitazione per lo svolgimento della professione di guida turistica, in attuazione di quanto previsto dall’art. 3, comma 3, della legge 6.8.2013, n. 97*”.
- il **Decreto Ministeriale 11.12.2015** avente ad oggetto “*Individuazione dei requisiti necessari per l’abilitazione allo svolgimento della professione di guida turistica e procedimento di rilascio di abilitazione*” il cui art. 2, comma 3 attribuisce ad ogni Regione la competenza a rilasciare una specifica abilitazione per l’esercizio della professione di guida turistica.

La previsione del terzo comma dell’art. 3 della predetta legge n. 97/2013, che consente un limite alla libera concorrenza in relazione ai siti particolarmente rilevanti avrebbe dovuto essere interpretata in modo restrittivo e in coerenza con quanto affermato dalla **Corte di Giustizia già con la sentenza del 26 febbraio 1991, involgendo la materia in esame importanti profili di diritto comunitario.**

La predetta **la sentenza del 26 febbraio 1991**, ha affermato che l’art. 59 del Trattato relativo alla libera prestazione di servizi si deve applicare in tutti i casi in cui un prestatore offre i propri servizi nel territorio di uno Stato membro diverso da quello nel quale è stabilito. Gli articoli 59 e 60 del Trattato non solo prescrivono l’eliminazione di qualsiasi discriminazione nei confronti del prestatore in ragione della sua cittadinanza ma altresì la soppressione di qualsiasi restrizione alla libera prestazione di servizi in ragione del fatto che il prestatore è stabilito in uno Stato membro diverso da quello in cui deve essere fornita la prestazione.

Questa pronuncia della Corte di Giustizia è particolarmente significativa rispetto allo svolgimento della professione di guida turistica a Venezia. Con tale decisione si afferma, **che la libera prestazione di servizi, in quanto principio fondamentale del Trattato, può essere limitata, solamente da norme giustificate dall’interesse generale e obbligatorie nei confronti di tutte le persone e le imprese che esercitano la propria attività nel territorio dello Stato destinatario nella misura in cui tale interesse debba essere tutelato. L’interesse generale attinente alla valorizzazione del patrimonio storico e alla migliore divulgazione possibile delle conoscenze sul patrimonio artistico e culturale di un paese può costituire un’esigenza imperativa che giustifica una restrizione della libera prestazione di servizi.**

In questa sentenza la limitazione è stata considerata ammissibile solo se consiste nel guidare i turisti in musei o monumenti storici visitabili solo con una guida specializzata.

Il **Decreto Ministeriale 11.12.2015** è stato, oggetto d’impugnativa avanti al Tar Lazio su iniziativa di alcune guide turistiche e con l’intervento *ad opponendum* tra l’altro di Caterina Sopradassi e dell’Associazioni Guide Turistiche di Venezia, Federagit, Confesercenti, ANGT, FLAICA Uniti Cub Associazioni Guide Turistiche dell’Umbria.

Il Tar del Lazio con la decisione n. 2831 del 24 febbraio 2017, ha annullato tale Decreto del Ministero dei Beni Culturali e del Turismo proprio nella parte in cui prevede un nuovo esame di abilitazione per specifici siti individuati nel DM 7.4.2015 e limita le prestazioni nell’ambito di appartenenza regionale e provinciale.

Più precisamente la previsione di una specifica abilitazione da parte delle Regioni per l’esercizio delle professioni turistiche nei siti individuati dal Decreto Ministeriale è stata ritenuta dal Tar Lazio lesiva sia dell’art. 3 della legge n. 97/2013.

Il riferimento all’abilitazione regionale in particolare è stato considerato lesivo di tali principi di concorrenza alla prestazione di servizi e ai principi dell’Unione europea.

Alla luce di queste premesse di carattere normativo e giurisprudenziale si ritiene che il Comune di Venezia, quale ente territoriale interessato della gestione del fenomeno sociale derivante dalla forte pressione antropica dei flussi turistici - in accoglimento anche delle istanze manifestate dai rappresentanti territoriali della Associazione Guide Turistiche di Venezia – possa **rappresentare al Ministero dei Beni e delle attività culturali e del turismo**

la propria preoccupazione in ordine agli effetti negativi che si profilano sul proprio territorio a causa del vuoto normativo conseguente all'annullamento del Decreto Ministeriale dell'11.12.2015, rispetto all'esercizio della professione di guida turistica.

Si ritiene in particolare che lo svolgimento di questa professione nella Città di Venezia debba essere svolto da personale altamente qualificato e adeguatamente formato a illustrare le attrattive storiche artistiche e monumentali di un sito eccezionale e unico al mondo, al fine di trasmettere ai visitatori la migliore informazione culturale in una logica di sostegno alla qualità dell'offerta turistica veneziana.

Si ritiene, in particolare, che il Comune di Venezia ben potrebbe sollecitare un intervento dello Stato volto a disciplinare coerentemente ai principi di derivazione comunitaria e a quanto previsto nell'art. 3 della legge n. 97/2013 sopra esposti.

Non vi è dubbio che il territorio del Comune di Venezia e della sua Laguna, iscritto nella Lista Unesco dei siti del Patrimonio Mondiale, soddisfi l'interesse generale alla valorizzazione del patrimonio storico e alla migliore divulgazione possibile delle conoscenze del proprio patrimonio artistico e culturale e giustifichi quelle ragioni di restrizione della libera prestazione di servizi ammesse dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia della Comunità Europea sopra richiamata.

Inoltre, si ritiene che un'istanza di tale tenore sarebbe sotto un duplice profilo perfettamente coerente con quanto affermato nel **Piano Strategico di Sviluppo del Turismo (2017 – 2022)** elaborato dal Comitato Permanente di Promozione del Turismo, dove tra l'altro, si evidenzia **la necessità di addivenire all'approvazione di una legge quadro statale in materia di professioni turistiche che agevoli la creazione/formazione di nuove figure professionali adeguate.**

OBIETTIVO GENERALE: Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile

OBIETTIVO SPECIFICO: interventi a sostegno dell'esercizio delle professioni di guida turistica a Venezia ai fini della valorizzazione dell'offerta culturale

AZIONI: sostegno delle professioni di guida turistica a Venezia

L'Amministrazione comunale intende aprire un **tavolo di confronto con il MiBACT**, affinché nel rispetto dei principi comunitari, si possa ugualmente perseguire la valorizzazione dell'esercizio della professione di guida turistica nella Città di Venezia che si ritiene debba essere svolto da personale altamente qualificato e adeguatamente formato a illustrare le attrattive storiche artistiche e monumentali di un sito eccezionale e unico al mondo, al fine di trasmettere ai visitatori la migliore informazione culturale in una logica di sostegno alla qualità dell'offerta turistica veneziana.

A.9 Interventi di disciplina dell'attività di portabagagli

Negli ultimi anni a seguito della liberalizzazione normativa, operata dal D.L. n.7/2007 convertito con legge n. 40 del 02/04/2007, lo svolgimento dell'attività di portabagagli non necessita di nessuna autorizzazione da parte dell'Amministrazione comunale o di altri enti. Tale attività economica si avvia dalla data stessa di presentazione di una Segnalazione Certificata di Inizio Attività (S.C.I.A.) al Registro Imprese, allegando una semplice auto dichiarazione sul possesso dei requisiti di onorabilità.

La Questura prende atto dell'inizio dell'attività e può eventualmente effettuare delle verifiche d'ufficio, disponendo tuttavia il divieto di prosecuzione dell'attività solo nel caso in cui il dichiarante non possieda i requisiti necessari.

Si registra nelle aree di prossimità dei punti di accesso alla Città un proliferare disordinato di queste attività concentrate in particolare nelle zone prospicienti la Stazione Santa Lucia, Piazzale Roma (People Mover), Ponte della Costituzione, Ponte di Rialto e, in numero inferiore, la stazione ferroviaria di Mestre.

L'utilizzo di carretti pesanti sui ponti della Città particolarmente delicati per la tipologia dei materiali di costruzione solleva preoccupazioni e necessità di interventi di limitazione dei percorsi e degli spazi pubblici. Si ritiene che vadano individuate e disciplinate modalità di interdizione dell'accesso per ragioni di tutela dei monumenti e della pavimentazione e anche in considerazione in alcuni passaggi della tutela viabilità dei flussi pedonali.

Vanno avviati pertanto analisi e studi della normativa vigente volti a individuare soluzioni condivise con Prefettura, questura, Grandi stazioni e Associazioni di Categoria, che disciplinino la qualità del servizio, l'uniformità, la modalità identificativa, la trasparenza sul costo, che individuino aree di sosta riservate, limitazione degli orari e degli ambiti della città in cui prevedere lo svolgimento di questa attività: il progetto deve coinvolgere le associazioni di categoria, le Forze dell'Ordine, Prefettura, Questura e Grandi Stazioni.

B) TUTELARE LA RESIDENZA

B) TUTELARE LA RESIDENZA

B. Azioni a sostegno della residenza

Costituisce obiettivo generale di primaria importanza l'individuazione di **azioni da porre in essere a tutela della residenzialità e della compatibilità con il turismo, importante risorsa di sviluppo della città, e i suoi abitanti.**

Occorre mettere in atto politiche di mitigazione della funzione ricettiva, esplosa nell'ultimo decennio a causa di politiche amministrative passate non sempre sufficientemente attente ai tempi di evoluzione di un fenomeno che progressivamente ha messo in luce l'estrema vulnerabilità del contesto edilizio e urbano, sia a interventi legislativi che, se utili allo sviluppo di altri contesti, purtroppo si sono rivelati fortemente impattanti in termini critici sul territorio veneziano.

Tale situazione deve essere corretta con misure ampie e mirate da individuarsi a diversi livelli di competenza. In primo luogo si ritiene di dover coinvolgere la Regione Veneto nella revisione dell'impianto legislativo della legge regionale n. 11 del 2013. Si richiede, però, anche l'intervento del legislatore statale nella revisione di istituti che trovano la loro disciplina nel codice civile e nel riparto delle competenze legislative statali.

La stessa revisione della Legge Speciale per Venezia più volte sollecitata in Parlamento deve essere perseguita come una strategia trasversale, tra i diversi livelli istituzionali e politici.

In particolare, azioni per favorire il mantenimento e/o l'incremento della residenzialità nella Città antica e nelle Isole della Laguna potrebbero trovare quadro normativo e risorse nella revisione delle Legge Speciale per Venezia, che non può limitarsi alla salvaguardia fisica della città ma deve individuare norme e risorse per la sua rivitalizzazione socio-economica.

In particolare, la nuova pianificazione urbanistica intende favorire la conservazione degli usi residenziali degli immobili nella Città antica e contrastare il progressivo impoverimento dei servizi ai residenti, che rischiano di essere sostituiti spesso da attività ricettive di basso livello e attività commerciali destinate prevalentemente o esclusivamente ai turisti.

La struttura urbana della Città antica è, a livello architettonico, un patrimonio edificato sostanzialmente non incrementabile: le poche aree ancora disponibili per ulteriori interventi di costruzione potrebbero non prospettare, per estensione e volumetrie, scenari di grande cambiamento per la morfologia abitativa complessiva. Tale presupposto alimenta, e in parte giustifica, il conflittuale rapporto che sussiste tra i differenti utilizzi del patrimonio esistente. Assunto come dato, tendenzialmente invariabile, il valore di stock riferito al numero di abitazioni esistenti in Città antica, ciò che è soggetto a mutevole e continua evoluzione è certamente la quota di utilizzo del patrimonio immobiliare da parte della popolazione residente.

La vocazione fortemente turistica della città fa sì che gli alloggi lasciati liberi dai residenti vengano utilizzati come appartamenti locati per finalità turistica, bed & breakfast, affittacamere, case per turismo, in linea con il trend di città simili nel resto d'Europa.

Il censimento del 2011 documenta che in città lagunare ci sono 8.375 edifici a uso abitativo per un totale di 36.741 abitazioni. Il 76,8% (28.197 abitazioni) è occupato da persone residenti. Risultano vuoti 8.375 alloggi (il 22,8%). Il restante 0,4% sono altri tipi di alloggi e abitazioni occupate da persone non residenti.

Nella Città antica la proprietà coinvolge percentualmente un numero minore di famiglie rispetto alle altre parti del comune: il 30,5% delle famiglie è in locazione contro il 20,5% della Terraferma. L'espansione della proprietà è stata in ogni caso massiccia anche nella città lagunare: all'inizio degli anni Settanta circa due famiglie veneziane su tre vivevano in affitto; dopo quarant'anni il rapporto si è ridotto a meno di una famiglia su tre.

Il cuore storico di Venezia ha una composizione d'uso abbastanza diversa dal resto del comune. È più rilevante, infatti, il numero di alloggi occupati da non residenti o vuoti: la città lagunare accorpa il 27,5% del patrimonio abitativo dell'intero capoluogo, ma concentra ben il 59,3% degli alloggi occupati da non residenti o trovati vuoti.

Negli ultimi decenni, a fronte di una relativa stazionarietà del numero complessivo di abitazioni, si assiste a un costante aumento degli alloggi non occupati: nel 1971 si parlava del 3,1% del patrimonio; nel 1981 tale quota era salita al 6,7% e nel 1991 aveva raggiunto il 13,9%. Nel 2001 si è raggiunto il 14,8% e nel decennio successivo sono aumentati considerevolmente raggiungendo nel 2011 quota 22,8%. Attraverso i dati di Censimento non è purtroppo possibile sviluppare un approfondimento sulla proprietà e la struttura delle abitazioni vuote poiché vengono solo enumerate senza esplicitarne alcuna caratteristica.

Abitazioni in Comune di Venezia per stato di occupazione al Censimento 2011

Parti di territorio del Comune di Venezia	Abitazioni occupate da almeno una persona residente	Abitazioni occupate solo da persone non residenti*	Altri tipi di alloggio occupati**	Abitazioni vuote	Abitazioni totali	% abitazioni occupate da residenti	% abitazioni vuote
Centro storico	28.197	106	63	8.375	36.741	76,8	22,8
Estuario	12.960	4	38	1.195	14.197	91,3	8,4
Terraferma	77.863	54	141	4.557	82.615	94,3	5,5
Totale Comune di Venezia	119.020	164	242	14.127	133.553	89,1	10,6

* Abitazioni occupate da persone temporaneamente presenti alla data del Censimento, ma non abitualmente dimoranti.

** Abitazioni mobili, semi-permanenti o improvvisate come roulotte, baracche, cantine, ecc.

Fonte: elaborazione Comune di Venezia - Servizio Statistica e Ricerca su dati Istat – Censimento della Popolazione e delle Abitazioni, 2011

L'intreccio tra diminuzione demografica e crescente domanda di alloggi per residenza temporanea (studentesca e lavorativa) e turismo, ha modificato l'utilizzo di una parte rilevante del patrimonio e la sua redditività. Gli alloggi classificati vuoti o occupati da non residenti sono destinati alla ricettività non turistica (studenti dimoranti, lavoratori domiciliati e/o occasionali, ...), alla ricettività turistica cosiddetta familiare (unità abitative locate ad uso turistico, bed&breakfast, affittacamere) e utilizzate come seconde case. Si tratta, alla data del censimento del 2011, di circa 8.500 alloggi.

Ciò trova conferma anche nei dati ufficiali sul turismo che documentano un forte aumento di posti letto in strutture extralberghiere (alla Città antica nel 2011 erano attribuiti quasi 12 mila posti letto extralberghieri che salgono nel quinquennio ai quasi 15 mila del 2015).

Da sottolineare che un interessante segmento di popolazione è rappresentato dagli studenti universitari che dà vita a una vera e propria 'città nella città' e rappresenta un potenziale al quale è necessario guardare con attenzione. È un'opportunità per trasformare i domicili temporanei di chi gravita attorno al mondo della formazione (lo scenario previsivo indica un fabbisogno abitativo stimato in poco meno di 10 mila posti letto) in residenza stabile.

In questo scenario l'Amministrazione ha già programmato una serie di interventi da porre in essere in tempi brevi e che si concretizzano in questa prima fase in deliberazioni di Giunta Comunale e di Consiglio Comunale a seconda dei temi che involgono.

Vanno quindi proseguite le politiche integrate rivolte alla residenzialità, al turismo (nella duplice componente dell'offerta e della domanda), alle attività produttive, alle funzioni universitarie, al welfare, alle infrastrutture per la mobilità e per le telecomunicazioni.

Nei paragrafi che seguono vengono descritti gli obiettivi specifici declinati in azioni da perseguire ed evidenziate già in atti dell'Amministrazione

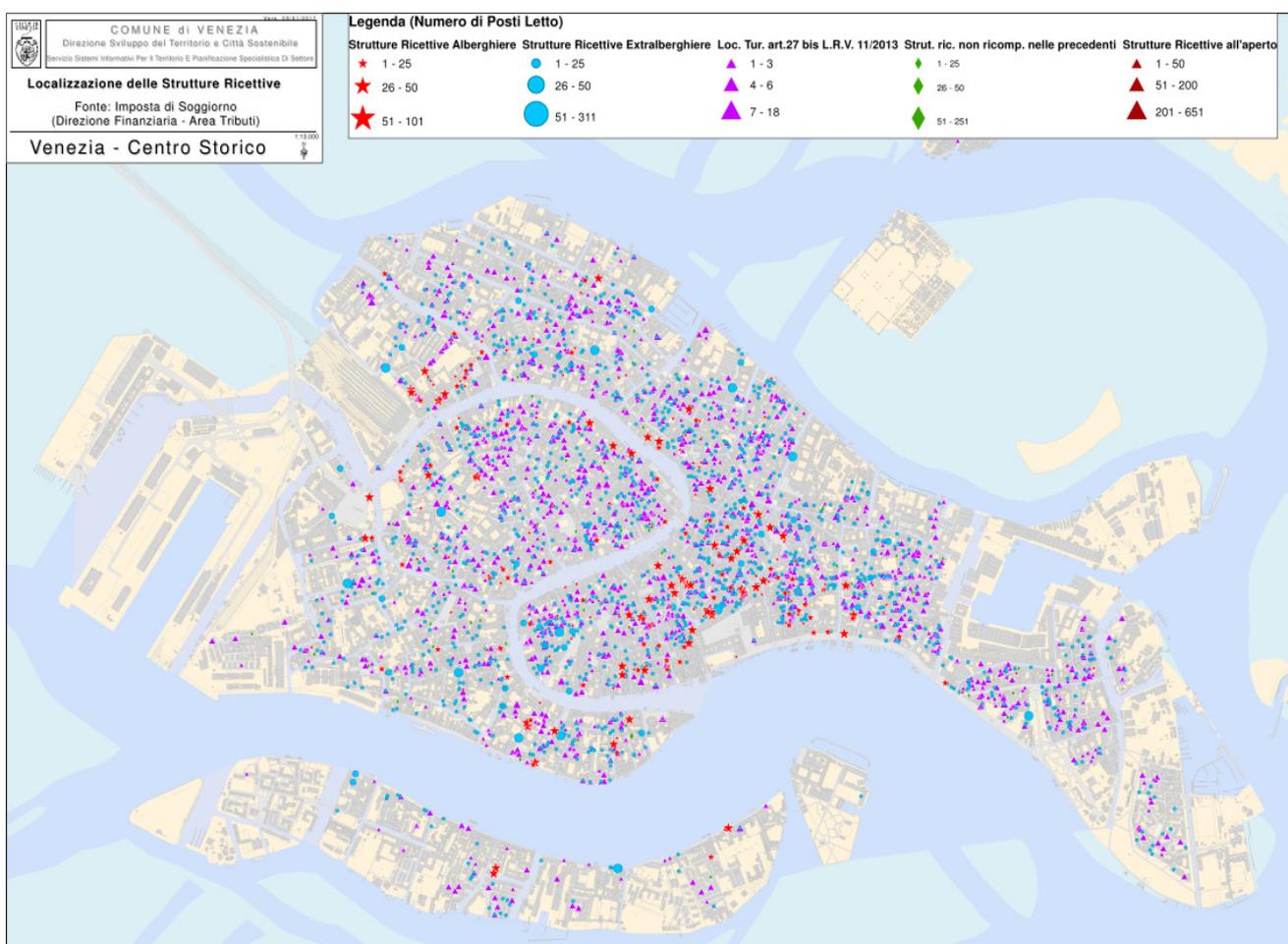
B.1 Revisione delle norme urbanistiche a favore della residenza

Il sostegno alla residenzialità all'interno del territorio comunale e, in particolar modo, nella Città antica e nei centri minori della laguna, è uno degli obiettivi fondamentali dell'Amministrazione per il mandato in corso.

Si tratta di un tema di grande complessità, che richiede una **pluralità di strategie convergenti**, solo alcune delle quali afferiscono direttamente alla materia urbanistica e possono essere trattate con il nuovo Piano degli Interventi in corso di elaborazione.

Il fenomeno della progressiva occupazione degli edifici della Città antica da parte di attività ricettive di qualsiasi tipo è rappresentato nel grafico "Localizzazione delle strutture ricettive". Tale elaborato, tuttavia, fornisce una rappresentazione solo parziale del fenomeno, poiché non considera gli utilizzi irregolari degli immobili, avviati in violazione degli obblighi di comunicazione alla pubblica Amministrazione.

Localizzazione delle Strutture Ricettive



Fonte: imposta di soggiorno (Dir. Finanziaria – Area Tributi)

Una prima strategia adottata dall'Amministrazione è rappresentata dalla adozione della Proposta di Deliberazione n. 25 del 15/06/2017 sottoposta al Consiglio Comunale avente ad oggetto *“Provvedimenti per la tutela dell'integrità fisica, funzionale e sociale della Città Antica. Variante normativa n.18 al Piano degli Interventi/VPRG per la Città Antica”*. Dall'adozione dell'atto non sono ammessi nuovi insediamenti o ampliamenti di attività

ricettive alberghiere e complementari, fatta salva autorizzazione dell'Amministrazione Comunale mediante permesso di costruire in deroga ai sensi dell'art. 14 del D.P.R. 380/2001. Tale revisione proposta intende mettere l'Amministrazione nelle condizioni di valutare caso per caso le richieste di nuovo insediamento o ampliamento di attività ricettive, avendo riguardo, in particolare, alla qualità delle strutture proposte e dei servizi offerti, all'equilibrata localizzazione delle strutture nell'ambito del centro storico, alla loro capacità di innescare processi di riqualificazione degli spazi pubblici circostanti, all'uso razionale ad unitario degli immobili, all'impatto occupazionale e all'indotto economico derivante.

La variante proposta introduce inoltre **una seconda strategia**: l'insediamento o l'ampliamento in deroga di strutture ricettive alberghiere, complementari e di medie o grandi strutture di vendita commerciali è subordinato alla dotazione di parcheggi pubblici o monetizzazione degli stessi. Infatti, la peculiarità della città d'acqua, che non consente la realizzazione di parcheggi e, nella maggior parte dei casi, neppure quella di aree verdi ad uso pubblico, non può tradursi in un semplice vantaggio per l'operatore privato, che configura peraltro un profilo di iniquità rispetto a chi opera in terraferma.

Una terza strategia deve riguardare l'immissione nel mercato immobiliare di alloggi a canone di locazione sostenibile (ad esempio social housing ed edilizia convenzionata), da destinare al ceto medio della popolazione che non può permettersi di sostenere gli elevati canoni di affitto proposti dal libero mercato nella Città antica.

Con questo orizzonte sono già state deliberate le Linee guida per l'assegnazione dei nuovi immobili dell'Istituto Coletti e del PIRUEA del Lido di via Pividor, nonché da parte dell'IRE è stato pubblicato un bando dedicato alle famiglie numerose.

In tale prospettiva, assume particolare rilevanza il tema della riqualificazione delle aree dismesse o parzialmente dismesse del centro storico fra cui, in particolare:

- l'area ex Italgas di Santa Marta;
- l'area dell'Ospedaletto dell'IRE a San Giovanni e Paolo;
- l'area dell'ex ospedale pediatrico Umberto I a Cannaregio;
- l'area dell'ex Orto Botanico a Cannaregio;
- l'area ex Actv a Sant'Elena;
- l'area di San Pietro di Castello;
- l'area ex Scalera - Trevisan alla Giudecca;
- l'area ex Italgas di San Francesco della Vigna.

Dato atto che la maggior parte degli interventi programmati per tali aree stenta a decollare a causa dell'attuale congiuntura economica, attraverso il Piano degli Interventi sarà possibile rivalutare attentamente le previsioni urbanistiche vigenti.

L'obiettivo è di rendere più facilmente attuabile il recupero attraverso il coinvolgimento di soggetti privati, per realizzare insediamenti di elevata qualità caratterizzati da un'equilibrata coesistenza di residenza, servizi ed aree verdi.

Parallelamente, sarà necessario promuovere la conoscenza di tali risorse urbane presso i potenziali investitori, avvalendosi della nuova Fondazione Agenzia di Sviluppo Venezia.

Le strategie di contenimento e controllo dell'espansione delle attività ricettive nella Città antica, devono essere integrate da azioni di segno opposto per la terraferma e l'ambito lagunare, che promuovano la creazione di una consistente offerta ricettiva diffusa nel territorio, alternativa a quella della Città antica, nella prospettiva della distribuzione equilibrata dei servizi al turismo e con ricadute positive sull'economia del territorio.

Nell'ambito delle strategie sopra delineate, sono stati posti all'attenzione dell'Amministrazione due primi provvedimenti di modifica delle norme urbanistiche, aventi ad oggetto:

OBIETTIVO GENERALE: Tutelare la residenza

OBIETTIVO SPECIFICO: Revisione delle norme urbanistiche a favore della residenza

AZIONI A BREVE E MEDIO TERMINE: Provvedimenti di variante urbanistica competenza del Consiglio comunale

1. Provvedimento di consiglio comunale n. 25/2017 in corso di pubblicazione e in attesa di successiva approvazione per la tutela dell'integrità fisica, funzionale e sociale della Città antica e per la semplificazione dell'attività edilizia.

Variante normativa al Piano degli Interventi/VPRG per la Città antica

Questo primo provvedimento ha l'obiettivo di limitare e ricondurre sotto il diretto controllo dell'Amministrazione comunale le trasformazioni a fini ricettivi del patrimonio edilizio della Città antica, nonché di generare un diretto beneficio pubblico in termini economici, di qualità urbana e dei servizi, di sviluppo e produzione di posti lavoro.

2. Variante al Piano degli Interventi ai sensi dell'art. 18 della L.R. 11/2004 per la realizzazione dell'albergo diffuso come previsto dall'art. 25 della L.R. 11/2013 per le isole delle VPRG Burano-Mazzorbo-Torcello, Murano, Sant'Erasmus-Vignole, Pellestrina, Laguna e isole minori

Il secondo provvedimento intende dare concreta attuazione alle previsioni della Legge regionale 11/2013, finalizzate a sviluppare una nuova forma di ricettività diffusa nelle isole della laguna con una popolazione inferiore ai 5.000 abitanti.

Tempi: entrambi i provvedimenti possono assumere efficacia in un periodo di circa di 180 giorni dall'avvio dell'iter amministrativo di approvazione.

Collegamento con le Linee di Mandato 2015 – 2020:

7.1 Venezia deve restare capitale dell'umanità per definizione, crocevia naturale tra il Nord ed il Sud, tra l'Est e l'Ovest, ponte con il Mar Mediterraneo lungo i principali corridoi europei

7.2 Favorire gli investimenti sostenibili su porto, aeroporto e altri settori, come il turismo e la logistica

9.1 Garantire la massima qualità dell'ambiente naturale e del paesaggio, uno degli indicatori più importanti della qualità della vita

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017-2019 approvato con Delibera di Consiglio n. 73 del 21/12/2016: **Codice M10_7.1 – M10_7.2 - M9_9.1**

Un ulteriore provvedimento, in fase avanzata di elaborazione, ha come obiettivo l'adeguamento delle innumerevoli attrezzature per la pesca localizzate nell'ambito lagunare e la promozione dell'uso di tali attrezzature per lo sviluppo dell'ittiturismo, quale forma sostenibile e alternativa di fruizione turistica della laguna.

Considerata la complessità del progetto e la necessità di effettuare le valutazioni di compatibilità ambientale previste dalla legge (Vas, VincA), i tempi di approvazione previsti sono di circa 12-18 mesi, a condizione che siano individuate idonee risorse da destinare a tali valutazioni.

Infine, coerentemente con l'obiettivo di riequilibrare l'offerta a livello territoriale e sgravare il delicato tessuto della Città antica dalla pressante richiesta di servizi ricettivi, sono in fase di attuazione alcuni progetti di insediamento di attività ricettive e di servizio nei nodi strategici della mobilità urbana (Stazione di Mestre, Aeroporto, Marittima, Tronchetto), mentre altri sono allo studio attraverso il Piano degli Interventi.

B.2 Revisione della normativa sulle locazioni turistiche: sollecitazione

Accanto al tradizionale sistema di offerta ricettiva si è sviluppato in tutto il mercato turistico globale la c.d. *home sharing economy* che si basa sulla condivisione di appartamenti o stanze per alloggi turistici. Il canale di divulgazione che rende esponenziale l'*home sharing* è il web e i vari siti attraverso cui i beni vengono offerti al turista.

Va sin d'ora ricordato che accanto a questi cambiamenti di profilo economico mondiale, si constata **nel Veneto una semplificazione e un'agevolazione in tale direzione ad opera anche del mutato contesto normativo**, con la modifica alla legislazione sul turismo apportata dalla Legge Regionale n. 11 del 2013 e ss.mm, che ha innovato significativamente le modalità di regolamentazione delle strutture ricettive cosiddette complementari e menzionato in una legge organica sul turismo **la locazione turistica**, annoverandola tra le strutture ricettive.

Gli effetti di questi cambiamenti sul tessuto urbano delle città turistiche iniziano a manifestarsi e da più parti del mondo si registrano i primi tentativi di regolamentazione correttiva e i primi freni al sistema, viste le ricadute sociali ed economiche che determinano gli affitti di breve durata. In particolare l'intento è quello di creare le condizioni per rendere l'*home sharing economy* affidabile e, soprattutto, sostenibile per tutti.³

Va detto infatti che l'effetto sociale collaterale che sta emergendo e che viene considerato da parte degli operatori pubblici ed economici come fortemente negativo della deregulation degli affitti brevi turistici è la drastica riduzione, per i cittadini, della disponibilità di immobili con contratto di locazione tradizionale e il significativo aumento dei prezzi d'affitto.

In una città fragile come Venezia l'impatto di questi fenomeni è molto evidente e avviene ai limiti di un sistema di norme che dovrebbero essere poste a difesa della tipicità e dell'unicità dei luoghi.

La consapevolezza del cambiamento sociale che interessa la gran parte delle mete turistiche nazionali e internazionali e, soprattutto, la consapevolezza della grande ricchezza che rappresenta il turismo per la nostra Città impone una lettura attenta, oggettiva ed esaustiva, del contesto di riferimento. Il rischio è che la semplificazione e lo snellimento della regolamentazione non colga sempre la totalità delle implicazioni di un fenomeno tanto complesso come quello della *sharing economy* in un ambito di estrema delicatezza come quello veneziano.

La vigente **legge regionale n. 11 del 14 giugno 2013, "Sviluppo e sostenibilità del turismo Veneto"**, segue la L.R. n. 33 del 4 novembre 2002 "*Testo unico delle leggi regionali in materia di turismo*" e modifica profondamente il contesto normativo entro cui trovano regolamentazione situazioni di estrema importanza per la nostra Città.

La nuova legge regionale n. 11/2013 sostituisce il gruppo di ben tredici tipologie di strutture ricettive extralberghiere con un gruppo di cinque strutture ricettive complementari, introducendo l'obbligo di classificazione per le strutture ricettive non solo alberghiere ma

³ Si riporta di seguito la sintesi di una prima analisi reperibile sul sito www.confcommerciomilano.it risalente ad ottobre 2016.

All'estero si è intervenuti per regolamentare l'*home sharing economy*. Tendenza che si è, ad esempio, registrata negli Usa: a San Francisco, Boston, Miami, New York, città dove, nonostante il soddisfacente reddito medio procapite, si fa fatica a trovare un'abitazione in affitto.

A **Santa Monica**, meta turistica in California, è stata emanata un'ordinanza per contrastare gli "unhosted rentals" (cioè gli affitti dove l'ospite utilizza da solo l'immobile), ordinanza che regola anche gli affitti di appartamenti ("hosted rentals") dove è presente il proprietario o chi dispone dell'appartamento.

A **San Francisco**, dove è nata AirBnb, gli "unhosted rentals" sono permessi – **come a Londra** – solo 90 giorni l'anno (con un referendum si è cercato di ridurre ulteriormente questo limite ma l'esito del voto non ha dato ragione a chi l'aveva promosso).

"**In Europa** i problemi sono simili – spiega Fabio Primerano, della Giunta di Associazioni Provinciale Albergatori Apam, che ha elaborato un documento su questo fenomeno – dobbiamo tutti lavorare per rendere la *sharing economy* affidabile e soprattutto sostenibile per tutti: aziende, dipendenti, proprietari, cittadini, amministratori".

A **Berlino**, per porre un freno all'emorragia di appartamenti disponibili per i cittadini e al forte aumento dei prezzi degli affitti delle case, è stata introdotta un'apposita legge (con sanzioni pecuniarie significative): chiunque vuole affittare la propria abitazione per periodi brevi (al di sotto dei 30 giorni) deve avere una preventiva licenza che viene rilasciata dopo le verifiche da parte dell'Amministrazione locale. Berlino ha anche introdotto un tetto massimo del costo degli affitti degli appartamenti: ogni nuovo contratto d'affitto non può subire un aumento superiore del 10% rispetto al prezzo medio degli affitti della stessa zona dove si trova l'immobile.

A **Parigi** c'è il divieto degli affitti turistici negli appartamenti privati senza una preventiva autorizzazione (anche nella capitale francese esiste un controllo sull'incremento degli affitti). Con l'elemento aggiuntivo della compensazione: per ogni appartamento immesso sul mercato dell'affitto breve turistico dev'esserci, nello stesso quartiere, un'abitazione delle medesime dimensioni destinata esclusivamente agli affitti di lungo periodo.

Ad **Amsterdam** per gli "short stay" (soggiorni brevi: da un minimo di 7 giorni fino a un massimo di 6 mesi) occorre una licenza rilasciata dall'amministrazione locale. Licenze che sono contingentate (fino a un tetto massimo del 10% del numero degli appartamenti privati sopra una determinata rendita mensile).

Barcellona ha un codice di registrazione preventivo di questo tipo di attività e applica pesanti sanzioni a chi non rispetta le regole previste dalle norme turistiche della Catalogna.

anche complementari. Restano invece non soggette a classificazione le cd. locazioni turistiche.

Il sistema delle strutture ricettive, ai sensi dell'art. 23 della vigente legge regionale, si distingue quindi oggi in:

a) **strutture ricettive alberghiere**: strutture aperte al pubblico a gestione unitaria situate in uno o più edifici, dotate di almeno sette locali per il pernottamento dei turisti, di un locale comune per la prima colazione e di un locale comune destinato al servizio di portineria. Rientrano in tale categoria: gli alberghi o hotel; i villaggi albergo; le residenze turistico alberghiere; gli alberghi diffusi.

Rispetto a questa categoria la nuova legge regionale non introduce modifiche significative.

b) **strutture ricettive all'aperto**: sono strutture ricettive aperte al pubblico, a gestione unitaria, che offrono ai turisti, in un'area recintata, alloggio in allestimenti mobili o in un'unità abitative e si distinguono in villaggi turistici, campeggi e marina resort.

c) **strutture ricettive complementari** (in parte corrispondenti alle previgenti strutture ricettive denominate extralberghiere, in parte differenti) sono strutture ricettive aperte al pubblico, a gestione unitaria, **situate in edifici con spazi e servizi offerti al turista diversi da quelli delle strutture ricettive alberghiere.**

Questa è la categoria più complessa, la cui disciplina a Venezia deve essere coordinata con le norme urbanistiche per verificarne l'ammissibilità nelle differenti tipologie edilizie e la compatibilità con gli usi promiscui di edifici.

Trattasi di:

- **alloggi turistici composti da una a sei camere** (ciascuna con un massimo di quattro posti letto); queste strutture sono assimilabili ai previgenti affittacamere;
- **case per vacanze**, composte da un locale soggiorno e da una sala da pranzo entrambi di uso comune e da camere che per più della metà siano dotate di due o più posti letto;
- **unità abitative ammobiliate ad uso turistico**, composte da una o più camere, ciascuna dotata di uno o più posti letto, nonché di servizi igienici e di una cucina autonomi.

Nella previgente legge regionale n. 33/2002 si stabiliva che tali unità consistessero in case o appartamenti arredati e dotati di servizi igienici e di cucina autonomi dati in locazione ai turisti, nel corso di una o più stagioni con contratti aventi validità non inferiore a sette giorni e non superiore a sei mesi consecutivi. **Oggi è sparita dalla tipologia questo riferimento al periodo minimo di durata del contratto;**

- **bed & breakfast**, composti da una a tre camere per i turisti ciascuna dotata di un massimo di quattro posti letto. Il titolare deve risiedere nell'unità e deve ivi alloggiare in una camera a lui riservata. Il servizio di prima colazione è servito direttamente dal titolare o dai suoi familiari.

Ai sensi della modifica apportata a inizio 2016 i B&B ubicati nei territori dei comuni a bassa presenza turistica, così come individuati dalla D.G.R. Veneto n. 498 del 19.4.2016 non costituiscono attività di impresa.

Sul punto va chiarito che, anche alla luce della sentenza del Tar Veneto n. 1025/2016, le attività di B&B svolte nei venti comuni ad alta densità turistica, tra cui rientra il Comune di Venezia, individuati dalla citata delibera n. 498, non subiscono una presunzione assoluta di imprenditorialità dovendosi, pertanto, procedere in tale ultima ipotesi ad un accertamento in concreto caso per caso circa la natura imprenditoriale o meno dell'attività economica esercitata dal singolo titolare di bed and breakfast;

- **i rifugi alpini.**

L'esercizio dell'attività ricettiva complementare, disciplinato dall'art. 33 della L.R. n. 11/2013, presuppone la **presentazione al Comune di una SCIA** su modello regionale, ai sensi dell'art. 19 della legge n. 241/1990.

Come già anticipato, oltre alle sopra menzionate strutture ricettive complementari, **la nuova legge regionale veneta disciplina all'art. 27 bis la figura della locazione turistica**, che costituisce sempre una tipologia di struttura ricettiva ma che è estremamente più semplificata rispetto a quelle individuate nell'art. 27.

Tale articolo è stato introdotto nella **legge regionale Veneto n. 11/2013 ad opera della legge regionale Veneto n. 45 del 2014**.

Come vedremo dagli esiti dei dati raccolti dalle diverse Direzioni comunali, questa nuova figura ha determinato nel breve periodo decorrente da giugno 2013 i maggiori cambiamenti in termini di ricettività all'interno della Città storica.

Lo snellimento e la semplificazione attraverso cui si è conseguita la riforma legislativa regionale ne hanno favorito la diffusione, con il risultato che progressivamente anche le tradizionali strutture ricettive complementari (unità abitative ammobiliate ad uso turistico e B&B) **stanno riconvertendosi verso la locazione turistica soggetta a minori controlli e a minori adempimenti.**

L'art. 27 bis definisce le locazioni turistiche come **strutture ricettive non aperte al pubblico, date in locazione esclusivamente per finalità turistiche ai sensi dell'art. 1 della legge 9.12.1998 n. 431.**

Costituisce requisito essenziale che la struttura **non svolga prestazione di servizi** durante il soggiorno degli ospiti.

Oltre a non essere soggette a classificazione, i locatori sono tenuti solo all'assolvimento di alcuni adempimenti di comunicazione sia in ordine all'anagrafica di tale tipologia sia alla movimentazione turistica e adempimenti tributari (imposta di soggiorno per il Comune di Venezia).

Tali strutture **non forniscono alcun servizio** ad eccezione di:

- fornitura di energia elettrica, acqua calda e fredda, gas ed eventuale climatizzazione;
- manutenzione dell'alloggio, riparazione e sostituzione di arredi e dotazioni deteriorate;
- pulizia dell'alloggio e se richiesto fornitura di biancheria. Quest'ultimo requisito varia da Regione a Regione e potrebbe essere regolato in modo diverso dalla Regione Veneto.

A differenza delle strutture ricettive complementari le locazioni turistiche **sono tenute a presentare una mera comunicazione alla Città Metropolitana di Venezia** (in forza della modifica apportata alla legge regionale n. 11/2013 dalla legge regionale n. 18/2016) indicante rispettivamente:

- il periodo durante il quale si intende locare l'alloggio, il numero di camere e di posti letto;
- gli arrivi e le presenze turistiche per provenienza.

La vigilanza e l'accertamento degli obblighi previsti dal medesimo articolo 27 bis, nonché la competenza all'applicazione delle sanzioni pecuniarie e il diritto a introitare le relative somme **spettano ai Comuni mediante l'accesso dei propri incaricati.**

Con la D.G.R. Veneto n. 780 del 27 maggio 2016 si è consentito che la locazione turistica possa **riguardare anche solo una parte dell'alloggio** e non necessariamente l'intera unità immobiliare in disponibilità del locatore.

Tuttavia questa precisazione **non arriva sino al punto di chiarire se possa avvenire in uno stesso immobile la locazione parziale di più parti a favore di soggetti diversi.** La questione

non è di poca rilevanza se si considera che potrebbero esservi alloggi di grandi dimensioni, costituiti da più di sei stanze, che potrebbero essere locati a più di sei soggetti diversi, creando condizioni di ambiguità rispetto alle altre tipologie ricettive che incontrano il limite per la loro qualificazione come complementari proprio nel numero massimo delle sei stanze oltre le quali si configura l'albergo.

Dai dati disponibili in Amministrazione Comunale (presso i Settori Tributi e Commercio) emerge che il Centro Storico presenta, nell'arco di due anni dall'insorgenza del fenomeno, il maggior numero di attività connesse alle predette tipologie rispetto al resto del territorio.

A titolo di esempio si riporta la sintesi dei dati pervenuti dal Settore Tributi e relativi alle attività ricettive complementari e locazioni turistiche attive a maggio 2017 sul territorio comunale:

- CENTRO STORICO → 2675 locazioni turistiche, contro 1454 attività ricettive complementari;
- ISOLE (Lido, Murano, Burano e isole minori) → 190 locazioni turistiche, contro 98 strutture ricettive complementari;
- TERRAFERMA → 438 locazioni turistiche, contro 250 strutture ricettive complementari.

La divulgazione della modalità di svolgimento di una struttura ricettiva attraverso contratti di locazione turistica, nel contesto della ricettività turistica regionale, se può aver favorito in altri ambiti regionali un sostegno allo sviluppo economico e turistico, **nel caso della Città di Venezia ha determinato una velocissima deregulation dell'offerta turistica ingenerando una pesante alterazione dei sistemi della tradizionale ricettività del settore.** Per tale ragione deve essere perseguita una regolamentazione più puntuale, rigorosa e attenta alla peculiarità del territorio veneziano, da fondare sul quadro normativo nazionale e comunitario, su motivi imperativi di interesse generale, quali la tutela della sicurezza pubblica, la tutela della salute, dell'incolumità pubblica, dell'erario, della salubrità dei luoghi, la tutela paesaggistica e architettonica della Città di Venezia.

Il Comune di Venezia intende muoversi su due fronti, consapevole che la materia attiene a due profili di competenza legislativa. Da un lato la competenza dello Stato in materia di ordinamento civile; dall'altro la competenza esclusiva della Regione in materia di turismo ex art. 117, comma 4 della Costituzione.

Un primo intervento da parte del Comune di Venezia andrà dunque nella direzione di sollecitare un intervento del legislatore statale attraverso una richiesta rivolta al MiBACT, a sostegno dell'individuazione di politiche nazionali a favore della conservazione della autenticità della città. Nel **Piano Strategico di Sviluppo del Turismo (2017 – 2022)** elaborato dal Comitato Permanente di Promozione del Turismo, si enuncia la volontà di procedere alla *“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”*, individuando quale prima azione l'avvio di *“un progetto per il monitoraggio delle condizioni di offerta di Venezia e l'individuazione delle soluzioni utili alla mitigazione dell'impatto turistico in termini di tutela e salvaguardia delle risorse culturali e paesaggistiche e di gestione sostenibile della fruizione”*. Alla luce di tale considerazione si ritiene **di sollecitare il Governo a proporre un intervento statale sul regime civilistico delle locazioni turistiche**, anche volto ad attribuire alle Regioni la possibilità di differenziare la disciplina delle locazioni turistiche in ragione delle diverse peculiarità dei territori, in considerazione della rilevanza sempre maggiore della sharing economy per lo sviluppo turistico.

Va peraltro evidenziato che il legislatore con **l'ultima modifica legislativa apportata in sede di conversione del decreto legge n. 50/2017** (recante disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo), **ha previsto che con apposito regolamento** su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, possano essere definiti, **i criteri in base ai quali l'attività di locazione si presume svolta in forma imprenditoriale, in coerenza con l'articolo 2082 c.c. e con la disciplina sui redditi di impresa avuto anche riguardo al numero delle unità immobiliari locate e alla durata delle locazioni in un anno solare.**

Un secondo intervento andrà rivolto alla Regione Veneto, attivando l'iniziativa legislativa che ai sensi dell'art. 20 dello statuto regionale spetta anche ai consigli comunali, chiamata a legiferare per il profilo della competenza legislativa residuale sul turismo ex art. 117, comma 4, della Costituzione.

OBIETTIVO GENERALE: Tutelare la residenza

OBIETTIVO SPECIFICO: Sollecitazione di revisione della normativa sulle locazioni turistiche

AZIONI A BREVE TERMINE: avvio interlocuzioni con MIBACT e Regione Veneto

- 1) richiesta di intervento al MIBACT nell'ambito della qualificazione del progetto pilota su Venezia volto a disciplinare le locazioni turistiche in modo adeguato al mutato contesto socio economico di territori fragili come quello di Venezia
- 2) sollecitazione di interventi della Regione Veneto volti a normare le modalità di avvio di strutture ricettive locazioni turistiche per i profili di propria competenza sul turismo

Collegamento con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:

2.1 Promuovere lo sviluppo economico per la rivitalizzazione socio economica della Città

10.3 Vincere la discrasia residenti-turisti

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017-2019 approvato con Delibera di Consiglio n. 73 del 21/12/2016: **Codice M14_2.1 - M7_10.3**

B.3 Limitazioni delle attività di take away

La tendenziale crescita dei flussi turistici, e in particolare la crescita esponenziale del turismo escursionistico, ha innescato una forma di offerta commerciale tesa al soddisfacimento di necessità alimentari, con caratteristiche tipiche del take away, comportando un abbassamento dello standard di qualità dei prodotti offerti e un peggioramento della qualità del decoro urbano.

Tale fenomeno ha comportato senza dubbio una velocissima trasformazione del tessuto commerciale, con evidenti ripercussioni sull'offerta tipica e di conseguenza una radicale mutazione in negativo dell'impatto visivo della città, non solo per il residente, ma anche per il turista-consumatore.

Ci si trova quindi davanti ad un fenomeno di impoverimento del patrimonio estetico della città, e quindi della leva fondamentale alla base dello sfruttamento della risorsa turistica.

Il mancato governo degli effetti collaterali indotti dalle dinamiche di flusso turistico comporterebbe senza dubbio un danno irreversibile all'appetibilità e alla fruibilità della città, con ripercussioni alla funzionalità della stessa industria turistica nel lungo termine.

Per evitare l'autofagocitazione delle risorse basilari del territorio, si pone la necessità che la Città antica, come individuata nel suo perimetro dagli strumenti di pianificazione, venga riordinata in relazione ai profili afferenti il tema della vendita di prodotti alimentari e non.

Questo anche attraverso la stesura di un disciplinare che ne contenga tutti gli aspetti, con particolare riferimento al tema del decoro e la tutela dell'identità culturale dell'insediamento veneziano, assicurando continuità al rapporto tradizionale della

popolazione insediata con l'ambiente lagunare e ai connotati impressi nella Città antica durante il corso della storia, come condizioni della sua qualità e della sua positiva fruizione. In linea con queste necessità come prossimo passo si è ipotizzato un divieto di apertura di nuove attività di vendita e di produzione di prodotti alimentari finalizzati all'asporto e al consumo su pubblica via su tutto il territorio della Città antica, immaginando restrizioni ulteriori (divieto di subingresso ed eventuale adeguamenti) nelle zone a maggior impatto turistico come meglio indicate nel dispositivo al fine di ricondurre la rete di vendita e/o di produzione alimentare (commercio di vicinato e artigiani del settore alimentare) ad un reale servizio alla residenza, nonché impedirne la trasformazione diffusa in attività di somministrazione, anche non assistita, ad una clientela pressoché esclusivamente turistica. Alla luce di quanto previsto dall'articolo 1 comma 4 del 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, si è ritenuto perciò di utilizzare lo strumento dell'Intesa con la Regione 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.

È stata approvata in Consiglio Comunale il 4 maggio 2017 la Deliberazione n. 17 finalizzata alla regolamentazione del fenomeno con la convocazione di conferenze di servizi ai sensi dell'art. 14 della Legge 241/1990, per addivenire all'Intesa prevista dall'articolo 4 comma 1 del sopracitato Decreto Legislativo 222/2016.

OBIETTIVO GENERALE: Tutelare la residenza

OBIETTIVO SPECIFICO: Limitazioni delle attività di take away

AZIONI A BREVE TERMINE: Provvedimenti di carattere commerciale e avvio percorso ex art. 1, comma 4 d.lgs. n. 222/2016

In linea con quanto disposto dall'articolo 1 comma 4 del sopracitato Decreto Legislativo 222/2016 il Consiglio Comunale di Venezia ha approvato le seguenti misure miranti a limitare l'esercizio di attività non compatibili con le esigenze di tutela e valorizzazione del patrimonio culturale di Venezia:

- fare divieto di nuove aperture di attività di vendita e/o di produzione di prodotti alimentari, ad esclusione delle attività artigianali di gelateria, le cui modalità di preparazione e vendita siano finalizzati al consumo su pubblica via nella Città antica ed isole, con esclusione di Lido, Alberoni, S. Pietro in Volta e Pellestrina, in quanto ritenute aree ove il flusso turistico risulta essere meno incidente sul tessuto socio economico;
- sono fatte salve eventuali nuove aperture nel caso in cui tali interventi siano in corso a seguito di opere edilizie o di adeguamenti igienico-sanitari già autorizzati, segnalati o comunicati alla data di entrata in vigore della deliberazione;
- avvio di un tavolo di confronto con Soprintendenza e categorie economiche per definire misure di adeguamento delle attività già in essere;
- avvio di un tavolo di confronto con i Ministeri competenti e con altre città d'arte per l'individuazione di interventi pilota nei centri storici.

Tempi successivi alla Deliberazione di Consiglio Comunale n. 17 del 4 maggio 2017

- raggiungimento dell'intesa con gli altri Enti entro settembre 2017
- attività del Tavolo di confronto locale entro dicembre 2017
- Attività del Tavolo di confronto nazionale entro dicembre 2017

B.4 Riordino delle aree di occupazione suolo

L'esponentiale crescita del turismo nella Città antica ha favorito un utilizzo spesso indiscriminato delle occupazioni di suolo pubblico da parte delle attività economiche: oltre ai plateatici di bar e ristoranti sono presenti anche oltre 350 posteggi (la maggior parte amovibili, ma molti anche fissi) di commercio su area pubblica, spesso destinati alla vendita ai turisti (souvenir), oltre alla presenza di circa 75 ulteriori postazioni tra fotografi e pittori.

Tali occupazioni interessano generalmente le aree di maggior pregio storico ed architettonico ed insistono nelle zone di maggior flusso turistico rendendo spesso difficile e anche poco sicura la viabilità. Da qui anche un contrasto con le aspettative dei residenti che si vedono privati spesso di ambiti importanti della città.

È risultato quindi necessario avviare un'attività di **riordino delle aree pubbliche della Città storica**, attraverso l'approvazione, 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", di una serie di pianificazioni di zona (c.d. "pianini") che riguardano svariate aree cittadine. Le attività istruttorie sono state sempre condotte con il coinvolgimento delle associazioni di categoria di tutti gli operatori, e con la partecipazioni di Associazioni e/o comitati dei cittadini in un'ottica di massimo ascolto e di giusto temperamento dei vari interessi coinvolti.

OBIETTIVO GENERALE: Tutelare la residenza

OBIETTIVO SPECIFICO: Regolamentazione Occupazioni Suolo Pubblico Attività Economiche

AZIONI A BREVE TERMINE: Intese con Soprintendenza ai sensi dell'art. 52 del D. Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio. Deliberazioni Comunali di recepimento delle Intese.

A partire dal 2016 l'Amministrazione Comunale ha intrapreso un percorso di concerto con il Ministero per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto – Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici di Venezia e Laguna e con il coinvolgimento delle Associazioni di Categoria e degli stakeholders mirante a regolamentare le occupazioni di suolo pubblico delle attività economiche (posteggi del commercio ambulante e plateatici di bar e ristoranti) nelle aree di particolare pregio attraverso una pianificazione integrata con l'obiettivo di bilanciare le legittime prerogative del sistema economico commerciale con le istanze della cittadinanza e le esigenze legate al mantenimento dei flussi turistici in condizioni di sicurezza nonché le prerogative di tutela monumentale e paesaggistica della città storica.

Tempi: già approvate con 4 diverse Deliberazioni di Consiglio le pianificazioni integrate di 24 aree di pregio. Entro il 2017 è previsto il completamento della pianificazione delle rimanenti 29 aree. L'applicazione dei "pianini" già cominciata nelle prime aree si completerà il 1/1/2019, secondo uno specifico cronoprogramma, con il rilascio delle nuove concessioni di commercio su aree pubbliche come previsto ai sensi della Direttiva Bolkestein, nonché con il rilascio delle nuove concessioni per edicole e chioschi bar, e con l'adeguamento dei plateatici presenti.

B.5 Sollecitazione di interventi di riforma della legislazione Speciale per Venezia

La storia della salvaguardia di Venezia e della sua Laguna emerge anche dalla tutela delle leggi speciali che si sono susseguite dopo i tragici eventi alluvionali del 1966. La prima legge speciale risale al 16 aprile 1973. Questa legge dichiara la salvaguardia di Venezia e della sua laguna problema di preminente interesse nazionale e individua come finalità la salvaguardia dell'ambiente paesaggistico, storico, archeologico e artistico, la tutela dell'equilibrio idraulico, la preservazione dell'ambiente dall'inquinamento atmosferico e lo sviluppo socio economico del territorio veneziano. La legge prevede, inoltre, misure di sostegno alle attività economiche, all'edilizia residenziale e alla manutenzione urbana.

L'ultimo intervento legislativo eccezionale a favore della Salvaguardia di Venezia risale al 1992 ed è indirizzato a un maggior coordinamento ed integrazione delle attività dei diversi soggetti che operano nella laguna.

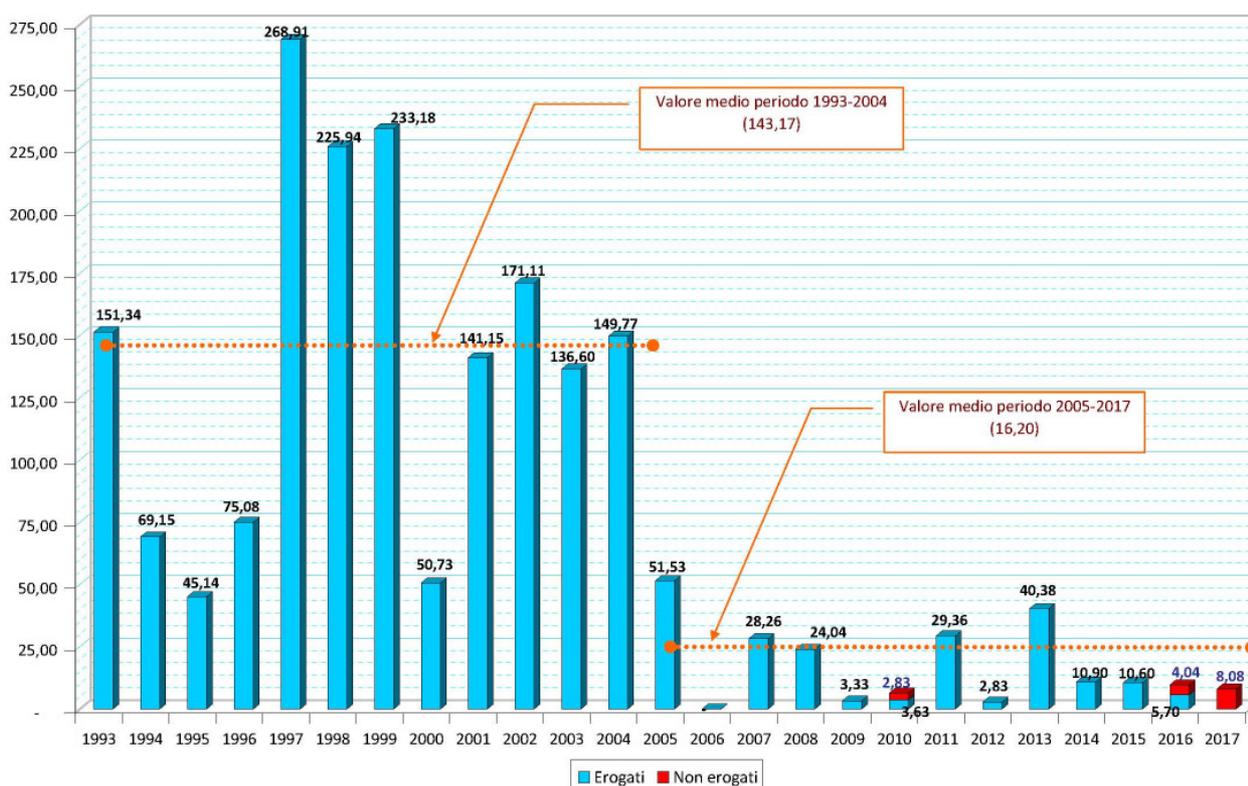
I rilevanti flussi di finanziamenti garantiti dalla legislazione speciale per Venezia si sono drasticamente ridotti a partire dal 2005, data in cui sono cambiate le modalità di erogazione degli stessi. Non sono più stati previsti i limiti d'impegno che consentivano la contrazione, da parte dell'amministrazione, di mutui con oneri a carico dello Stato ma si è proceduto attraverso una parziale finalizzazione dell'importo assegnato per la realizzazione del progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia, denominato "Mo.S.E", previsto nelle leggi di stabilità. Negli anni fino al 2004, la certezza dei finanziamenti e dei tempi di erogazione degli stessi hanno permesso l'avvio di importanti azioni per la

manutenzione del tessuto urbano ed edilizio della città che hanno reso effettiva e sostanziale la salvaguardia del “bene Venezia”.

Poi i finanziamenti sono diminuiti sensibilmente, passando dai **149,8 milioni di euro** del 2004 ai **51,5 milioni** dell’anno successivo, per poi flettere ulteriormente fino ad arrivare ad un sostanziale azzeramento in coincidenza delle annualità 2006, 2009, 2010 e 2012. **Il venir meno di tali trasferimenti ha comportato e comporta un progressivo rallentamento dei lavori di salvaguardia di competenza comunale.**

Si riscontrano criticità anche per quanto concerne **l’erogazione effettiva delle risorse**: ancor oggi il finanziamento, pari ad 2,83 milioni, previsto ai sensi della delibera Cipe n. 59 del 31 luglio 2009, riferiti all’annualità 2010, non è stato erogato. Così come non è stato ancora erogato il finanziamento, per l'annualità 2016, autorizzato dalla Legge di Stabilità per il 2016 (Legge 208/2015 Art. 1, Commi 741), pari ad euro 4.037.500,00 e neppure il finanziamento 2017 pari ad euro 8.075.000,00, di cui l'effettiva erogazione è vincolata alla ripartizione da eseguirsi da parte Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo di cui all'articolo 4 della medesima legge n. 798 del 1984.

Finanziamenti di Legge Speciale per Venezia 1993-2017 (importi in milioni di euro)



Nel frattempo, tuttavia, i mutamenti globali e la rivoluzione digitale che hanno interessato l'economia mondiale hanno inevitabilmente determinato l'insorgere di non prevedibili situazioni di criticità per la tutela della Città, diverse e ulteriori rispetto a quelle individuate nei decenni passati. In particolare, vanno richiamati gli effetti economici causati dall'home sharing economy già evidenziati nel paragrafo B.2 che, pur interessando l'intera economia nazionale e internazionale, risultano estremamente impattanti in un contesto fragile come quello del nostro territorio.

Tali fenomeni sfuggono al controllo e alla competenza esclusiva del governo della Città, essendo invece riferibili a situazioni che necessitano, per una efficace regolamentazioni, di interventi di rango legislativo primario.

I disegni di legge aventi ad oggetto la riforma della legislazione speciale per la Salvaguardia di Venezia e la sua laguna (gli ultimi del 2013) hanno sempre preso le mosse da questo concetto e contenevano proposte interessanti connesse sia alla tutela della residenzialità sia direttamente alla gestione programmata e controllata dei flussi turistici sostenibili per la città, con norme anche di natura finanziaria. Questi ultimi disegni di legge, hanno tentato di dare risposta alla necessità di intervenire in maniera organica e strategica sull'insieme dei profili (fisico, ambientale, socio-economico, artistico-culturale) che caratterizzano la specialità di Venezia, laddove per specialità deve intendersi - come detto sopra - che Venezia e la sua laguna rappresentano un conglomerato unico al mondo e dunque costituiscono una realtà, anche fisica, destinata ad accogliere i flussi provenienti da tutto il mondo.

Questo nuovo scenario urbano ed economico può costituire un'occasione anche per riflettere su temi di competenza della legislazione speciale per Venezia che, si ritiene, debba intervenire a riequilibrare, a favore della residenzialità, la ricettività turistica della città:

1) In ordine, dunque, alla tutela della residenzialità, oltre alla necessaria modifica delle norme urbanistiche come già illustrato in questo documento, **la legge speciale per Venezia potrebbe contenere una delega al Governo perché adotti un decreto di puntuale disciplina delle locazioni turistiche oggi normate da un mero rinvio alle norme del codice civile in forza dell'art. 79 del Codice sul turismo del 2011.** Invero, il discrimine nell'utilizzo della locazione turistica è oggi permesso in forza delle norme civilistiche che regola l'istituto (1571 e ss.) sottraendolo alla disciplina della legge n. 431 del 1998.

A differenza dei normali contratti di locazione, infatti, i contratti di tipo turistico prevedono la stipula tra le parti soltanto nel caso in cui la locazione abbia durata superiore ai 30 giorni. In caso contrario, la legge non prevede alcuna formalità, alcun pagamento di imposta di registro e nessun tipo di obbligo a carico del locatore o dell'affittuario. Soltanto nel caso in cui la durata del contratto superi il mese, il contratto deve essere redatto obbligatoriamente in forma scritta, in quanto soggetto a registrazione obbligatoria.

L'inserimento di vincoli normativi alla stipula di contratti di locazione turistica costituirebbe un indubbio freno all'utilizzo di tale modalità di sfruttamento degli immobili a scapito delle affittanze di tipo residenziale. In particolare, si ritiene che il legislatore nazionale dovrebbe intervenire introducendo un regime di specialità proprio per Venezia con segnali forti di limitazione a questo tipo di modalità di godimento del bene che in un contesto a così forte vocazione turistica risultano attratti verso la destinazione d'uso ricettiva piuttosto che residenziale.

2) Sempre nell'ambito degli interventi da prevedere per la residenzialità e richiamando quanto previsto dall'art. 6 della L. 798/84, che recita "acquisizione, restauro e risanamento conservativo di immobili da destinare alla residenza nonché ad attività sociali e culturali, produttive artigianali e commerciali essenziali per mantenimento delle caratteristiche socioeconomiche degli insediamenti urbani", rifacendosi alla normativa europea di cui al Regolamento UE 1407/2013 **va prevista l'attivazione di contributi de minimis per concedere agevolazioni fiscali per le imprese e gli esercizi commerciali nella città di Venezia per interventi destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, ricomprendendovi ristrutturazioni e/o manutenzioni di esercizi commerciali o imprese che lavorano nella promozione di attività culturali o per attività a sostegno della residenzialità.**

Il patrimonio immobiliare privato, si aggira a 9.500 (circa) unità edilizie; il numero delle unità destinate alla residenza, che necessitano di interventi di risanamento e restauro conservativo è, su base di stima, inferiore a 8.300 unità.

Il contributo erogato al beneficiario, per interventi di ristrutturazione in conto capitale o conto interessi, copre il costo reale dei lavori, per una percentuale intorno e non superiore al 60%.

A fronte di una erogazione di 20 milioni, si movimenta su scala cittadina una massa di denaro pari ad almeno 33 milioni di euro. Una costante dotazione di finanziamenti a contributo, permetterebbe la prosecuzione dell'opera di restauro e risanamento del patrimonio immobiliare privato, essenziale per la rivitalizzazione socio economica della città.

Le tabelle che seguono, rappresentano la quantità erogata ed il numero dei beneficiari. Tale tipologia di bando non è stato più riproposta, per mancanza di finanziamenti, privilegiando i bandi per il restauro.

BANDO ACQUISTO		DOMANDE PRESENTATE	PRATICHE PAGATE	IMPORTO FINANZIATO
ANNO 1992		2294	131	2.643.353,41
ANNO 1995/6	fascia A	810	72	1.807.599,15
	fascia B	1145	73	1.807.599,15
ANNO 1997	fascia A	280	147	5.210.280,41
	fascia B	259	130	4.612.637,74
ANNO 1998	fascia A	566	77	3.098.741,39
	fascia B	839	54	2.065.827,60
ANNO 99/00	fascia A	396	203	7.230.396,59
	fascia B	472	84	3.098.741,39
ANNO 2001	fascia A	407	92	3.615.198,29
BANDO APERTO	fascia B	505	22	1.032.913,80
ANNO 2002	fascia A	326	87	4.000.000,00
BANDO APERTO	fascia B	330	25	1.164.568,99
ANNO 2003/4	fascia A	273	87	4.500.000,00
BANDO APERTO	fascia B	241	22	1.284.317,27
TOTALE GENERALE		9143	1306	47.172.175,17 €

BANDO RESTAURI	ANNO	DOMANDE PRESENTATE	N. FINANZIATE	PRAT. U.I. FINANZ.	IMPORTO FINANZIATO
BANDO 1°/2°	1987-1988	1.190	728	963	9.640.550,07
BANDO 3°	1990	406	358	743	5.854.139,07
BANDO 4°	1991	607	349	763	3.588.000,92
BANDO 5°	1993	1.072	503	946	3.701.651,34
BANDO 6°	1994	1.179	741	1.250	5.735.884,65
BANDO 7°	1995	1.024	591	1.116	7.315.450,41
BANDO 8°	1997	873	567	1.012	12.730.754,69
BANDO 9°	1998	678	405	728	7.162.813,90
BANDO 10°	1999	537	308	500	7.302.008,08
BANDO 11°	2000	902	325	530	9.423.039,16
BANDO 12°	2001	720	267	503	9.412.212,65
BANDO 13°	2002	904	262	461	15.094.061,60
BANDO 14°	2003	698	229	438	10.345.253,47
BANDO 15°	2004	745	107	205	7.785.640,98
BANDO 16°	2005	666	256	500	15.281.984,14
BANDO 17°	2007	805	187	582	17.200.000,00
BANDO 18°	2008	695	200	533	21.173.575,64
BANDO 19°	2010	337	91	243	13.538.813,7
TOTALI		14.038	5.746	11.053	172.645.284,42 €

3) Nell'ambito di una riflessione avente ad oggetto la revisione della legislazione speciale per Venezia e dunque le azioni a salvaguardia della città, pur nella volontà di mantenere la città aperta al mondo e ai visitatori, una proposta utile (peraltro sentita anche in una delle audizioni davanti le Commissioni consiliari) si ritiene sia **quella dell'introduzione da parte**

dell'Amministrazione di un'imposta di sbarco presso le isole minori della laguna di Venezia (Burano, Murano, Sant'Erasmo, Pellestrina, Torcello).

L'introduzione attraverso legislazione speciale pare, allo stato attuale, in vigore altresì dell'alternatività imposta di soggiorno, l'unica via effettivamente perseguibile, visto che la normativa che ha introdotto il contributo di sbarco, per le amministrazioni che presentano nel loro territorio isole minori abitate (la legge n. 221 del 28 dicembre 2015) è stata interpretata (da parte del ministero dell'Economia e delle Finanze con parere del 30 maggio 2016) nel senso di ritenere l'alternatività tra imposta di soggiorno e contributo di sbarco, laddove l'alternatività va riferita al soggetto attivo impositore, nel nostro caso il Comune, senza possibilità alcuna di coesistenza o sovrapposizione.

In altre parole, la previsione di un contributo di sbarco da far pagare a tutti i passeggeri che sbarcano sul territorio delle isole minori della laguna veneziana utilizzando vettori che forniscono collegamenti di linea o vettori aeronavali che svolgono servizio di trasporto di persone a fini commerciali, abilitati o autorizzati a effettuare collegamenti verso le isole minori della laguna, potrebbe essere inserita attraverso una norma ad hoc della legge speciale per Venezia, **prevedendo il pagamento del contributo laddove il passeggero sbarca nel territorio delle isole minori lagunari senza pernottarvi. Contributo a carico dunque dei turisti che frequentemente (turisti escursionisti) visitano la le isole e la laguna, senza soggiornare in città, prevedendo ovviamente esenzioni per categorie particolari.**

Del resto la ratio della norma che prevede il contributo di sbarco (finanziare in via prioritaria interventi di raccolta e di smaltimento dei rifiuti, interventi di recupero e salvaguardia ambientale) è diversa da quella dell'imposta di soggiorno (finanziare iniziative di promozione turistica) e del resto la conformazione fisica del territorio veneziano è talmente particolare e ampia che permette di svolgere tipologie di visite turistiche di natura diversa, prediligendo magari esclusivamente il turismo lagunare senza soggiornare per forza nel territorio.

4) Sempre attraverso la legislazione Speciale per Venezia opportunamente modificata finalizzata **a far convivere imposta di soggiorno e imposta di sbarco, pur personalizzata sul caso lagunare, rendendo tutti i vettori sostituti di imposta per Venezia.** Tale imposta andrebbe modulata in ragione anche delle giornate di maggior flusso turistico debitamente individuate per periodi e criticità di gestione in base ai dati storici presenti e raccolti.

B.6 Interventi di accessibilità e superamento barriere architettoniche

Il tema dell'accessibilità è da molti anni al centro delle azioni dell'Amministrazione Comunale. Con l'approvazione del Piano Abbattimento Barriere Architettoniche di Venezia prima e di Mestre poi, si è proceduto all'individuazione degli elementi definibili come barriera architettonica (anche se la riflessione era e rimane aperta ad altre "barriere") definendo quali interventi potevano essere eseguiti per offrire soluzioni.

L'individuazione delle "insule" e della scelta di privilegiare il mezzo di trasporto pubblico via acqua come vettore principale per favorire lo spostamento e la fruibilità dei luoghi è stata, per questa città, una scelta oculata.

Per poter ottenere questo risultato sono stati individuati una serie di interventi prioritari su ponti, viabilità, etc che, mediante programmazione negli anni, hanno portato alla realizzazione di rampe e rampe con gradino agevolato ed altre azioni volte a favorire la sempre maggior accessibilità dei luoghi e la raggiungibilità dei punti di approdo dell'Actv.

La realtà attuale presenta una Venezia accessibile che individua itinerari in alcuni sestieri e isole e offre una possibilità di spostamento che permette di raggiungere una buona parte di città.

L'impegno per garantire una sempre maggiore accessibilità e fruibilità degli spazi rimane costante.

Sono da poco terminati i lavori di realizzazione del nuovo Ponte Solesin, nel sestiere di Cannaregio, che pone in collegamento l'area della ferrovia con l'isola di S. Giobbe (polo universitario) e la realizzazione di rampa a gradino agevolato su Ponte de le Sechere, nel sestiere di Santa Croce. Nella pianta sottostante sono individuati dal cerchio rosso.



Partiranno tra poco una serie di micro interventi volti a realizzare piccole rampe e livellamenti di pavimentazioni per superare piccoli dislivelli e posa di corrimano su parte di ponti che ne sono sprovvisti.

È ora in corso l'aggiornamento del P.E.B.A. di Venezia per individuare i futuri interventi volti all'abbattimento delle barriere architettoniche e dare una programmazione agli stessi.

Similmente vi è la richiesta del Sindaco di valutare la fattibilità di un percorso che permetta di collegare Piazzale Roma con la Biennale senza barriere architettoniche o comunque con percorso agevolato.

In quest'ottica vi è anche la progettazione delle rampe, con tipologia definitiva, lungo la riva delle Zattere e Riva degli Schiavoni e dei Sette Martiri vuole offrire un itinerario (itinerario Venice Marathon). Lo studio di fattibilità è ora al vaglio della Giunta Comunale e l'intervento verrà realizzato in primo lungo riva delle Zattere e a seguire lungo il resto del percorso.

Per tale intervento è giunta anche la sensibilità a collaborare da parte di privati.

B.7 Interventi di raccolta differenziata e misure volte al contenimento del carico di rifiuti prodotti in Città a tutela dell'igiene pubblica e del decoro urbano

Interventi di raccolta differenziata

Negli ultimi mesi, Venezia ha avviato una rivoluzione che partita dall'area dell'Accademia e dal Sestiere di Dorsoduro, estesa ora anche a San Polo e Santa Croce, 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 non prevedono più l'esposizione degli stessi come in precedenza, è stata avviata nel settembre 2015 una sperimentazione delle modalità di raccolta dei rifiuti urbani con il divieto di conferimento di rifiuti sul suolo pubblico.**

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 era svolto principalmente con la metodologia del "porta a porta", ad eccezione di limitate aree territoriali dove erano 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, era consentito all'utente con il vecchio regolamento (ancora in uso in alcuni sestieri e in fase di cambiamento complessivo entro i primi mesi del 2018) che il cittadino potesse deporre sul selciato di fronte alla propria abitazione il sacchetto contenente i rifiuti urbani indifferenziati o differenziati, a seconda del giorno della settimana, in una fascia oraria che andava dalle 6.00 alle 08.00 escluse le domeniche e i festivi che non ricadano il sabato o lunedì nel qual caso il servizio viene reso in termini di normalità.

Il rifiuto veniva 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, eseguiva la presa dei carri stessi e ne effettuava lo svuotamento.

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 costituiva un'allettante attrazione "alimentare" per gabbiani reali e soprattutto ratti.

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

- **auto-conferimento presso imbarcazione con ormeggio definito in una fascia oraria che va dalle 06.30 alle 08.30 con leggere variazioni in base alla zona;**
- **divieto di esposizione del rifiuto sul suolo pubblico e ritiro porta a porta indicativamente dalle 08.30 alle 12.00 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 così come designata da calendario.**

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 la raccolta porta a porta (con suono del campanello da parte del netturbino) e la

modalità in auto conferimento nei punti di stazionamento 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. Il 22 maggio 2017 ha preso avvio la raccolta differenziata nel sestiere di San Marco.

Nelle zone in cui è stata già attivata si continuano ad avere risultati positivi, trovando un elevato riscontro/partecipazione da parte dell'utenza.

Si evidenzia 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.

Sotto l'aspetto del conferimento si osserva (pur essendo ancora prematuro procedere a misurazioni puntuali per impossibilità di confrontare dati storici con areali differenti) un aumento delle percentuali di raccolta differenziata e della qualità del materiale da recuperare (questo per le frazioni da avviare a riciclo), conseguenza del possibile immediato riconoscimento da parte del conferitore, in quanto l'asporto, quando non in auto conferimento, viene effettuato direttamente all'interno delle pertinenze private.

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.

Misure per la riduzione della produzione dei rifiuti

L'osservazione reiterata del territorio ad opera della struttura comunale a ciò preposta ha evidenziato, in particolare nella Città antica, **una criticità di alto rischio dei cestini porta rifiuti posti nelle aree interessate dal maggior afflusso turistico**. La criticità è costante dal mattino alla sera e i turni di svuotamento del gestore Veritas spa, sia pure reiterati e frequenti, non sono sempre sufficienti a garantire completamente l'igiene e il decoro urbano.

Il materiale rinvenuto nei cestini, e spesso sulla pavimentazione circostante, attiene per la gran parte a contenitori per bevande e alimenti.

Per tale ragione, a seguito di un processo di internal auditing con gli uffici comunali competenti per la gestione ambientale e con la società partecipata, vanno individuate possibili misure migliorative del fenomeno rilevato, di cui va verificata approfonditamente la compatibilità con il quadro normativo, economico, legislativo e regolamentare in materia ambientale, idonee ad arginare le criticità.

Va detto che l'attuale contesto normativo nazionale non consente di introdurre un'imposta di sbarco per il turismo escursionista, che dovrebbe avere come prima finalità la copertura degli extracosti che subisce la città.

In attesa di una revisione legislativa oggetto di puntuale sollecitazione da parte dell'Amministrazione comunale nei confronti del Legislatore nazionale, sono ipotizzabili:

- **collocamento all'esterno dei negozi di cibo per asporto, supermercati che vendono cibo take away, pubblici esercizi e chioschi di genere alimentare, di cestini portarifiuti**, che dovranno essere svuotati a cura dell'esercente e rimossi

dalla pubblica via a chiusura serale **per il periodo da aprile ad ottobre di ogni anno solare**

- agevolazioni in **termini di piano tariffario a tutte le imprese economiche che introducono delle misure tecniche volte a prevenire la produzione/riduzione dei rifiuti nell'esercizio della propria attività** (nuovi imballi del cibo da asporto, modifica dei materiali da secco non riciclabile verso materiali compostabili, utilizzo di compattatori di rifiuti differenziati così da conferire al gestore un carico ridotto da smaltire).

Infine, si intende promuovere una campagna di carattere informativo e di sensibilizzazione che coinvolga le attività di vendita di cibo da asporto in cartoni e imballaggi ingombranti, volta a fornire informazioni corrette alla clientela in ordine ai luoghi in cui poter consumare il cibo, avvisando in particolare della presenza di aree di ristoro individuate dall'amministrazione comunale.

Da ultimo, si rende necessario apportare degli aggiornamenti alle attuali classi tariffarie delle utenze non domestiche, così come definite dal DPR 158/1999 al fine di rendere più aderente la attuale realtà commerciale alla potenziale produzione di rifiuti.

OBIETTIVO GENERALE: Tutelare la residenza

OBIETTIVO SPECIFICO: Interventi di raccolta differenziata e misure volte al contenimento del carico di rifiuti prodotti dalla presenza di turisti escursionisti nel centro storico di Venezia e della terraferma a tutela dell'igiene pubblica e del decoro urbano

AZIONI A BREVE TERMINE: Accordi con VERITAS S.p.A., Ordinanza Sindacale, Deliberazione di Consiglio Comunale di variazione al Regolamento per l'applicazione dell'Imposta Unica Comunale – tassa sui rifiuti (TARI) per una regolamentazione tariffaria agevolata

A partire dal 2017 l'Amministrazione Comunale ha avviato Controlli Territoriali di Secondo Livello finalizzati anche alla verifica degli effetti sul territorio conseguenti alla pressione turistica in termini di produzione di rifiuti urbani depositati nei cestini portarifiuti o abbandonati al suolo. Intrapreso un confronto con diversi soggetti coinvolti (Tributi, Ambiente, Polizia Locale) e con il coinvolgimento di VERITAS, mirante ad una diversa distribuzione dei cestini portarifiuti con l'obiettivo di tutelare il decoro urbano e l'igiene pubblica, bilanciare le legittime prerogative dei soggetti contribuenti la TARI con le esigenze di sicurezza e igiene del territorio nonché le esigenze di tutela monumentale e paesaggistica della città storica.

Tempi: Delibera di Consiglio di Variazione del piano tariffario

**C) BILANCIARE GLI
EXTRACOSTI PER
FAVORIRE LA
VALORIZZAZIONE
E LO SVILUPPO
DELLA CITTÀ**

C) BILANCIARE GLI EXTRACOSTI PER FAVORIRE LA VALORIZZAZIONE E LO SVILUPPO DELLA CITTÀ

C. La sostenibilità dei flussi turistici sul territorio

Obiettivo essenziale per la riuscita della *governance* del turismo a Venezia è la messa in atto di politiche finanziarie per bilanciare gli extracosti derivati dai flussi turisti e indirizzate alla valorizzazione della Città e del suo territorio, all'accoglienza del visitatore e alla tutela della residenzialità.

Il turismo, come si è illustrato nei paragrafi precedenti, rappresenta nel contesto urbano e metropolitano, una importante risorsa economica, ma l'ente locale preposto alla gestione del territorio è attento nell'evitare il proliferare della monocultura turistica, sostenendo invece la crescita di un'economia articolata e complessa, al cui interno sono riconoscibili alcune funzioni produttive per eccellenza e di forte attrazione: tra queste rivestono rilevanza strategica il Porto di Venezia e il connesso Polo industriale di Porto Marghera.

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, ma anche dalle marginalità, dalle situazioni di degrado, dal bisogno di sicurezza, che Venezia ha dato un segnale di grande discontinuità con la nuova Amministrazione.

Estremamente significativo è che il dibattito sulla gestione dei flussi turistici avvenga contestualmente alle celebrazioni del centenario della nascita di Porto Marghera, per il quale 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", riconoscendone così l'importanza quale esempio di rigenerazione complessiva del territorio all'insegna della sostenibilità ambientale e della valorizzazione del capitale umano.

La gestione del turismo diventa, pertanto, l'occasione per il compimento di un passaggio sostanziale nella politica finanziaria della Città volta anche alla valorizzazione e alla conservazione del bene e a sgravi fiscali per favorire la residenzialità, attraverso importanti investimenti.

Le azioni precedentemente illustrate, sono orientate alla conoscenza dei visitatori, alla profilazione dei turisti, all'acquisizione di sempre maggiori informazioni utili a gestire i picchi di visitatori, ad approntare strategie territoriali e di monitoraggio. E ad avviare un sistema di incentivazione della prenotazione del viaggio a Venezia sin dalla sua ideazione.

Con la 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, individua uno stanziamento di 457 milioni di euro per una lunga serie di interventi nella Laguna e nella città di Venezia, si 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 e di futuro per le nuove generazioni.

L'articolazione territoriale del Comune di Venezia ha peculiarità e specificità uniche. 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'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. Una cifra importante, pari a quarantacinque 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 dieci 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. 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 (Accademia Belle Arti, Conservatorio Benedetto Marcello), 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. Su questa linea va registrata la recente sottoscrizione del Protocollo "Studio in Venice". Per la progettazione di infrastrutture necessarie alla risoluzione urgente alternativa del transito nel Bacino di San Marco e Canale della Giudecca delle grandi navi sono destinati 2 milioni di euro. 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 quello di aumentare il livello di sicurezza garantendo una migliore qualità della vita dei cittadini e sviluppo di questi territori anche come offerta turistica.

C.1 Adottare politiche finanziarie per la sostenibilità dei flussi turistici sul territorio

Da queste risorse possono dunque essere attinti gli stanziamenti necessari agli investimenti per la realizzazione dell'innovazione tecnologica finalizzata al controllo dei flussi mediante monitoraggio degli ingressi e raccolta dei dati sulle presenze dei pernottanti e degli escursionisti.

Il Comune da tempo ipotizza una serie di interventi volti ad adottare politiche di carattere fiscale che, in forza del principio della capacità contributiva, determinano condizioni di redistribuzione dei carichi fiscali in ragione degli effettivi usi del territorio e consentano politiche attive a favore della residenza.

In questa direzione va intesa l'applicazione della classe tariffaria 8 delle utenze non domestiche della TARI a tutti i soggetti che versano come sostituti l'imposta di soggiorno, tra i quali vanno dunque ricompresi anche le strutture ricettive quali la locazione turistica.

La verifica parte dal presupposto che coloro i quali, ai sensi della L.R. 14 giugno 2013, n.11, gestiscano strutture soggette agli obblighi dell'imposta di soggiorno, in quanto attività ricettive, vadano inquadrati in tale classe tariffaria e non in quella delle utenze domestiche non residenti.

L'applicazione di tale classe tariffaria tende quindi ad equiparare, in termini di tassazione, tali strutture a ricettive con effetto quindi di redistribuire il carico fiscale della TARI anche a beneficio dei residenti.

OBIETTIVO GENERALE: Bilanciare gli extracosti per favorire lo sviluppo e la valorizzazione della Città
OBIETTIVO SPECIFICO: Applicazione CLASSE 8 della TARI alle strutture ricettive quali le locazioni turistiche
AZIONE A BREVE TERMINE: applicazione CLASSE 8 della TARI alle strutture ricettive quali le locazioni turistiche

PROVVEDIMENTI: Incrocio dati archivi informatici di Veritas e Comune di Venezia relativi a coloro i quali pagano la tassa di soggiorno con coloro i quali risultano inseriti nella classe tariffaria 8.

La verifica parte dal presupposto che coloro i quali, ai sensi della L.R. 14 giugno 2013, n.11, pagano la tassa di soggiorno, in quanto attività ricettive, vadano inquadrati in tale classe tariffaria e non in quella delle utenze domestiche non residenti.

Collegamento con le **Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:**

2.1 Promuovere lo sviluppo economico per la rivitalizzazione socio economica della Città

Collegamento con il **Documento Unico di Programmazione 2017-2019** approvato dal Consiglio Comunale con Delibera n. 73 del 21/12/2016: **Codice M14_2.1**

C.2 Proporzionalità dell'imposta di soggiorno alle locazioni turistiche

L'imposta di soggiorno è stata istituita nel 2011 con delibera del Consiglio Comunale n. 83 del 23-24/6/2011 ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 14.3.2011 n. 23. **Il presupposto dell'imposta è il pernottamento nelle strutture ricettive, ubicate nel territorio del Comune di Venezia.** Nel 2014 le aliquote sono state aumentate con delibera del Commissario straordinario con i poteri della Giunta Comunale n. 340 del 25.07.2014, prevedendo un incremento di 0,50 euro a pernottamento per i turisti che alloggiano in alberghi a 3 e 4 stelle. L'importo per ciascuna notte è stato portato quindi, con decorrenza 1/10/2014, per gli alberghi a 3 stelle ad euro 3,50 e per gli alberghi a 4 stelle ad Euro 4,50 creando quindi la seguente distribuzione tariffaria:

1 stella 1,00 euro/notte

2 stelle 2,00 euro/notte

3 stelle 3,50 euro/notte

4 stelle 4,50 euro/notte

5 stelle 5,00 euro/notte

Con delibera di modifica regolamentare del Commissario straordinario con i poteri del Consiglio Comunale n. 64 del 01/08/2014 è stato inoltre ampliato il periodo di alta stagione che ora, con decorrenza 1/10/2014, comprende anche il mese di dicembre prima considerato bassa stagione con riduzione del 30 % della tariffa. Con deliberazione del Commissario Straordinario con la competenza della Giunta Comunale n. 198/2015 sono state adeguate le tariffe dell'imposta al nuovo sistema di classificazione introdotto con la L.R.V. n. 11/2013.

Caratteristiche salienti dell'imposta sono:

- deve essere a carico di coloro che alloggiano nelle strutture ricettive situate sul territorio del Comune di Venezia;
- è da applicare secondo criteri di gradualità in proporzione al prezzo del pernottamento;

- non si possono superare i 5 euro per notte di soggiorno.

Appare evidente da quanto sopra detto che, per quanto riguarda le strutture alberghiere, le tariffe siano già molto compresse verso l'alto e ulteriori aumenti, con ovvia riduzione delle differenze tra categorie, esporrebbero l'Amministrazione a probabili ricorsi amministrativi dall'esito quasi certamente negativo.

Per quanto riguarda invece le strutture non alberghiere, a una parte di esse si applica già una tariffazione collegata al prezzo del pernottamento in linea con la classificazione delle strutture imposta dalla Legge Regionale in materia di turismo.

Invece le locazioni turistiche (LT) e le unità abitative ammobiliate ad uso turistico non classificate (UANC), applicano ai turisti una tariffazione unica (compensata dalle riduzioni/esenzioni per soggetti particolari ma anche per territorialità e stagionalità) non graduata in relazione al costo del pernottamento e al pregio dell'immobile locato.

Si ritiene percorribile da un punto di vista giuridico e fiscale, oltre che tendente a maggiore equità, applicare anche a queste strutture il principio di gradualità in proporzione al prezzo del pernottamento.

Ciò detto si pone il problema di individuare un valido indice del costo del pernottamento in relazione a ciascuna unità immobiliare che ospiti i turisti.

Si è individuato tale indice nella classificazione catastale dell'appartamento locato che rappresenta la "qualità" dell'immobile (e in tal senso criterio già utilizzato per le imposte immobiliari).

Si è quindi ritenuto opportuno raggruppare gli immobili in 3 categorie (per motivi di semplicità applicativa ma anche per una ragionevole uniformità di qualità tra le categorie catastali⁴):

- Immobili classificati nelle categorie catastali A1/A8/A9
- Immobili classificati nelle categorie catastali A2/A3/A6/A7
- Immobili classificati nelle categorie catastali A4/A5

Si propone quindi una tariffazione che si ritiene equilibrata e sostenibile relativamente a ciascun gruppo catastale:

- Immobili classificati nelle categorie catastali A1/A8/A9 €5,00/pernottamento
- Immobili classificati nelle categorie catastali A2/A3/A6/A7 €3,00/pernottamento
- Immobili classificati nelle categorie catastali A4/A5 €2,00/pernottamento

Per poter procedere ad una stima dell'introito derivante dall'applicazione della sopra riportata tariffazione è necessario valutare la distribuzione degli immobili adibiti ad uso turistico.

L'unica possibilità, con i dati immediatamente disponibili (catasto 2014), è stata quella di ipotizzare la stessa distribuzione statistica degli immobili del Comune applicata all'insieme degli immobili utilizzati a fini turistici.

Ipotesi che si è valutata ragionevole e comunque non foriera di gravi errori nella quantificazione del gettito.

Si è applicata infine, allo scopo di stimare l'incidenza di riduzioni, territorialità e stagionalità, un abbattimento del gettito proporzionale a quello effettivamente rilevato confrontando il valore ottenuto moltiplicando la tariffa attuale per i pernottamenti dichiarati 2016 e il valore del gettito effettivamente dichiarato 2016 (media tra LC e UANC).

La stima così ottenuta porta ad un gettito complessivo tra LC e UANC per l'anno in cui vada in vigore l'ipotizzata manovra tariffaria di € 2.160.000,00 contro un dichiarato 2016 di € 1.179.000,00 con un incremento di € 983.000,00.

4 Legenda: A1 abitazioni di tipo signorile; A2 abitazioni di tipo civile; A3 abitazioni di tipo economico; A4 abitazioni di tipo popolare; A5 abitazione di tipo ultrapopolare; A6 abitazioni di tipo rurale; A7 abitazioni in villini; A8 abitazioni in ville; A9 Castelli, palazzi di eminenti pregi artistici e storici

Si ritiene che la manovra ipotizzata sarebbe sostenibile sia dal punto di vista normativo che dal punto di vista dell'equità di trattamento dei soggetti d'imposta.

La manovra richiede un aggiornamento preventivo del regolamento comunale IDS e quindi una apposita deliberazione di determinazione delle tariffe. La competenza è del Consiglio Comunale per le modifiche regolamentari e della Giunta Comunale per le modifiche tariffarie. L'approvazione va fatta prima del bilancio .

Tale manovra è applicabile solo a partire dall'esercizio finanziario 2018 e dunque andrebbe adottata entro il 31 dicembre 2017

La norma istitutiva dell'Imposta di Soggiorno prevede che l'approvazione del regolamento, e quindi anche sue eventuali modificazioni, vadano effettuate "sentite le associazioni maggiormente rappresentative dei titolari delle strutture ricettive".

OBIETTIVO GENERALE: Bilanciare gli extracosti per favorire lo sviluppo e la valorizzazione della Città

OBIETTIVO SPECIFICO: Proporzionalità dell'imposta di soggiorno alle locazioni turistiche

AZIONI: Manovra finanziaria 2018

PROVVEDIMENTI: Deliberazione di Consiglio comunale e Giunta Comunale

La stima così ottenuta porta ad un gettito complessivo tra LC e UANC per l'anno in cui vada in vigore l'ipotizzata manovra tariffaria di € 2.160.000,00 contro un dichiarato 2016 di € 1.179.000,00 con un incremento stimato di € 983.000,00

TEMPI: Eventuali novità quindi potranno essere rese attive solo dal 2018

Le tariffe tributarie vanno approvate prima del bilancio di previsione per cui eventuali variazioni (anche delle agevolazioni) avrebbero decorrenza solo dal 2018

C.3 Revisione della modalità di riscossione dell'imposta di soggiorno

Lo sviluppo di portali di prenotazione on-line che prevedono il pagamento anticipato induce a ipotizzare l'anticipazione dell'imposta di soggiorno, al fine di consentire all'Amministrazione la disponibilità immediata di liquidità di cassa utile alla gestione degli interventi ipotizzati. Attualmente l'imposta di soggiorno viene versata dalle strutture ricettive ogni tre mesi, inducendo un differimento del gettito in termini di liquidità.

Come evidenziato in precedenza, il mondo ha assistito al diffondersi della *sharing economy*, grazie alla crescita delle piattaforme digitali e alla volontà dei consumatori di utilizzare applicazioni mobili che facilitano modelli di business peer to peer. Ci stiamo spostando, quindi, verso un'economia in cui le risorse fisiche sono condivise come servizi. I consumatori manifestano una crescente domanda per i servizi forniti dalla *sharing economy* nel campo dell'ospitalità, dei trasporti e delle consegne.

Tale fenomeno nello specifico ambito della disponibilità di immobili per soggiorni brevi in città, meta del turismo internazionale, si basa sulla condivisione di appartamenti o stanze per alloggi turistici. Il canale di divulgazione che rende esponenziale l'home sharing è il web e i vari siti attraverso cui i beni vengono offerti al turista. Una delle maggiori piattaforme di circolazione dell'offerta turistica è ad esempio il sito Airbnb, che diverse amministrazioni locali, in varie città del mondo, stanno cercando in vario modo di regolare. Il turismo è uno dei settori dove i nuovi modelli di offerta basati sulla logica della "condivisione" hanno avuto diffusione più ampia ed economicamente rilevante; il successo mondiale di Airbnb può essere considerato il caso emblematico in tal senso: in pochissimi anni, è diventato forse il più serio concorrente delle tradizionali strutture ricettive, offrendo disponibilità di alloggi turistici generalmente meno costosi e, almeno sulla carta, più "coinvolgenti". La possibilità di essere ospite (pur pagante) nella casa di un residente è considerato un elemento di valore, soprattutto dalle fasce di domanda più innovative, sensibili ai costi e alla ricerca di una maggiore inclusione personale nei luoghi visitati.

L'Amministrazione comunale di Venezia intende avviare degli accordi con i portali di prenotazione e intermediazione di alloggi e immobili ricettivi al fine di individuare modalità di versamento dell'imposta di soggiorno alla tesoreria del comune per mezzo diretto dei soggetti gestori dei portali. Al fine dunque di:

- creare le condizioni per una liquidità di cassa comunale
- far emergere il cosiddetto “nero” attraverso un monitoraggio costante dell'offerta
- condividere, nel rispetto della legislazione in materia di privacy, dati aggregati turistici
- diffondere campagne di comunicazione per una visita consapevole

La questione è affrontata da tutte le città nazionali e internazionali che hanno un alto volume di turisti. Queste, a vario titolo, hanno adottato diverse azioni per cercare di regolamentare il fenomeno. Anche in Italia siamo in questa situazione e il legislatore con l'ultimo intervento legislativo contenuto nel decreto legge n. 50/2017 (come convertito con modifiche apportate dalla legge 21.6.2017 n. 96) si è orientato proprio in questa direzione. Ha infatti previsto che i soggetti che esercitano attività di intermediazione immobiliare, nonché quelli che gestiscono portali telematici, mettendo in contatto persone in ricerca di un immobile con persone che dispongono di unità immobiliari da locare, qualora incassino i canoni o i corrispettivi relativi ai contratti o intervengano nel pagamento dei predetti canoni o corrispettivi, operano, in qualità di sostituti d'imposta, una ritenuta del 21 per cento sull'ammontare dei canoni e corrispettivi all'atto del pagamento al beneficiario.

Inoltre, in sede di conversione ha anche affermato che il soggetto che incassa il canone o il corrispettivo, ovvero che interviene nel pagamento dei predetti canoni o corrispettivi, è responsabile del pagamento dell'imposta di soggiorno di cui all'articolo 4 del decreto legislativo 14 marzo 2011, n. 23, e del contributo di soggiorno di cui all'articolo 14, comma 16, lettera e), del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, nonché degli ulteriori adempimenti previsti dalla legge e dal regolamento comunale.

C.4 Studio per la fattibilità di accordi con gestori di trasporto ferroviario

Da tempo si discute di modalità e fattibilità di stipulare accordi con i gestori del servizio di trasporto finalizzati a individuare delle forme di integrazione della tariffazione ferroviaria per gli acquirenti di biglietti ferroviari con destinazione Venezia. La tariffazione potrà essere modulata anche in relazione alle giornate di maggior afflusso turistico previamente individuate e notiziate.

Assai strategica e utile si ritiene sia **l'attivazione di tavoli con i principali gestori di servizi di trasporto ferroviario e l'Amministrazione** finalizzati ad offrire ai passeggeri in arrivo presso le stazioni ferroviarie di Venezia Santa Lucia e Mestre per scopi turistici alcuni servizi forniti dal Comune di Venezia e dalle proprie Società partecipate, dietro corresponsione da parte degli stessi di un determinato importo quale maggiorazione del prezzo del biglietto ferroviario.

Per la fattibilità di un conseguente accordo si dovrebbe prevedere:

- L'individuazione puntuale dei servizi resi ai passeggeri dal Comune di Venezia e dalle sue Società partecipate a fronte del pagamento del predetto corrispettivo;
- L'individuazione dei soggetti da escludere dal campo di applicazione del pagamento del corrispettivo;

- La previsione di tutte le necessarie informative all'utenza sulla composizione del prezzo del biglietto e sulla maggiorazione ed i correlati servizi resi (tra gli altri, prenotazione privilegiata per l'accesso all'Area Marciana, mappe e itinerari per la città, sconti per entrata ai Musei civici).
- La necessaria individuazione del soggetto gestore del trasporto ferroviario come agente contabile ai fini dell'incameramento e successivo versamento delle suddette maggiorazioni tariffarie a favore del Comune.

**D) INNOVARE
L'INFORMAZIONE
E IL MARKETING.
EDUCARE A UN
TURISMO
RESPONSABILE E
SOSTENIBILE**

D) INNOVARE L'INFORMAZIONE E IL MARKETING. EDUCARE A UN TURISMO RESPONSABILE E SOSTENIBILE

D. Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile

Analogamente ad altri settori, anche il turismo registra un'evoluzione della domanda che non si concentra più solo sulla destinazione, ma ricerca situazioni uniche e coinvolgenti capaci di trasformare una vacanza in un'esperienza da ricordare e condividere.

L'approccio al mercato è profondamente mutato, basti pensare che solo un turista straniero su dieci viene in Italia con un viaggio organizzato e che, oltre a pianificare il proprio viaggio, i turisti, grazie allo sviluppo dei social network, diventano recensori e come tali capaci di influenzare le scelte di altri viaggiatori.

La sfida della digitalizzazione è oggi la vera frontiera del cambiamento. La distribuzione virale delle informazioni, le scelte nel percorso decisionale del viaggiatore e l'ampliamento degli strumenti di conoscenza sono oggi più che mai i principali elementi di novità. L'abbondanza di dati e strumenti disponibili quali ad esempio quelli utili alla profilazione del turista attraverso le celle telefoniche, consente inoltre di capire meglio come si orienta il mercato e di affinare le tecniche di marketing.

Tra tutti gli utenti che navigano sul web:

- il 91% ha prenotato online almeno un prodotto o un servizio nel 2015 e utilizza i motori di ricerca come principale fonte per organizzare una vacanza
- il 42% utilizza uno smartphone o un tablet per prenotare e informarsi

Nella fase di fruizione (una volta a destinazione):

- il 58% utilizza fonti online per valutare attività e servizi
- il 40% crea direttamente nuovo contenuto e lo condivide

Le prospettive future devono inoltre confrontarsi con il fatto che i consumatori "Millennials" saranno nel 2025 la metà di tutti i viaggiatori a livello mondiale.⁵

Alla luce dell'analisi e dei dati sopra evidenziati, per sviluppare un marketing efficace e innovativo si deve adottare un **approccio unitario** per comunicare il brand Venezia e il suo complesso di valori distintivi. Ciò avviene, innanzitutto, attraverso l'utilizzo prioritario di strumenti online per attrarre la domanda, favorendo una gestione dinamica dei mercati in cui intervenire, dei prodotti e delle strategie per promuoverli. Il marketing di cui **la destinazione Venezia e Laguna** deve dotarsi è differenziato e specializzato, articolato su un portafoglio di prodotti e relativi target, e su un'innovativa raccolta e analisi dei dati turistici.

D.1 Anno Internazionale del Turismo Sostenibile 2017

L'assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite (ONU), nell'ambito delle iniziative dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, ha designato il 2017 **come l'Anno Internazionale del Turismo Sostenibile per lo Sviluppo.**

Questa designazione rappresenta un'occasione unica per sensibilizzare il settore pubblico e privato, i decisori politici e l'opinione pubblica sul contributo del turismo sostenibile allo sviluppo, mobilitando tutte le parti interessate a lavorare insieme per rendere il turismo un catalizzatore per un cambiamento positivo.

Il concetto di turismo sostenibile è stato introdotto nel 1988 dall'**United Nations World Tourism Organization (UNWTO)**, l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite creata con

⁵ Fonte: Piano Strategico del Turismo 2017-2022 - Executive Summary, a cura del MiBACT - Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

l'obiettivo di promuovere e sviluppare il turismo: «Le attività turistiche sono sostenibili quando si sviluppano in modo tale da mantenersi vitali in un'area turistica per un tempo illimitato, non alterano l'ambiente (naturale, sociale e artistico) e non ostacolano o inibiscono lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche»⁶. L'UNWTO definisce in sintesi il turismo sostenibile come «*tourism that takes full account of its current and future economic, social and environmental impacts, addressing the needs of visitors, the industry, the environment and host communities*»⁷.

Questa definizione deve essere declinata nei contesti territoriali e sociali con gli obiettivi di:

- 1) fare un uso ottimale delle risorse ambientali per la conservazione del patrimonio naturale e della biodiversità;

- 2) rispettare l'autenticità socio-culturale delle comunità ospitanti, tutelando i valori immateriali che connotano l'autenticità della cultura, dei luoghi e delle tradizioni;

- 3) innescare processi virtuosi per garantire la qualità della vita in termini di benefici occupazionali e di servizi.

L'UNWTO, di cui la Città di Venezia è membro affiliato, è stata incaricata di facilitare l'organizzazione e l'attuazione dell'Anno Internazionale del Turismo Sostenibile per lo Sviluppo.

Prendendo parte alle celebrazioni promosse dall'UNWTO per il 2017, si prevede di realizzare, tra le azioni suggerite dall'UNWTO agli enti governativi, l'azione di **advocacy and awareness raising** (ossia di sensibilizzazione) che viene descritta come: «to increase awareness among all stakeholders — including tourists — of the impact of travel and tourism on society and the environment, and how responsible travel can contribute to sustainable development» (accrescere la consapevolezza tra tutti i soggetti portatori d'interesse – inclusi i turisti – dell'impatto del turismo sulla società e sull'ambiente, e di quanto un modo di viaggiare responsabile contribuisca allo sostenibilità dello sviluppo).

Altro evento di rilevanza internazionale da ricordare è **previsto per il 2018 che sarà dedicato all'anno del Turismo Europa – Cina per il quale Venezia è stata scelta come meta inaugurale.**

Il programma Europa-Cina avrà ad oggetto la specificità della domanda e i modelli di comportamento dei visitatori cinesi.

OBIETTIVO GENERALE: Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile

OBIETTIVO SPECIFICO: 2017 Anno Internazionale del Turismo Sostenibile per lo Sviluppo

AZIONI: progetti di turismo sostenibile

1. Promuovere la campagna globale di sensibilizzazione per i turisti su come diventare viaggiatori responsabili a livello locale

Tempi: giugno 2017

2. Organizzare un evento/conferenze a tema insieme alle principali città italiane

Tempi: entro il 2017

Collegamento con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:

10.1 Gestione del turismo

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017-2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: **Codice M7_10.1**

D.2 Migliorare qualità offerta turistica metropolitana

A livello nazionale, il Piano Strategico di Sviluppo del Turismo 2017-2022 (PST), elaborato dal Comitato Permanente di Promozione del Turismo, con il coordinamento della Direzione

⁶ Il concetto si rifà alla definizione più generale di sviluppo sostenibile data dalla WCED (World Commission on Environment and Development) nel Rapporto Brundtland nel 1987: «*Lo sviluppo sostenibile è lo sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle future generazioni di soddisfare i propri*».

⁷Cfr. Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers, UNEP and UNWTO, 2005, p.11-12. Fonte: <http://sdt.unwto.org/content/about-us-5>

Generale Turismo del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo – MiBACT, riconosce un **ruolo di primo piano alla sostenibilità**, che, nelle sue diverse accezioni relative ad ambiente, territorio, salvaguardia del patrimonio, sistema socioeconomico, cultura e cittadinanza, è uno dei tre principi trasversali - insieme a innovazione e accessibilità (intesa come permeabilità fisica e culturale) - nel rispetto dei quali è stato disegnato e attuato l'intero sistema delle strategie, degli obiettivi e degli interventi del piano stesso.

In linea con il PST, si intende promuovere e diffondere attraverso un piano di comunicazione mirato i principi del turismo sostenibile, consapevole e incentrato sulla ricerca di esperienze autentiche.

A tal fine, si punta a **sviluppare e potenziare il progetto di comunicazione #Detourism**. L'idea alla base è **stimolare i viaggiatori suggerendo loro esperienze, luoghi e itinerari fuori dai percorsi ordinari, alla ricerca degli aspetti della destinazione Venezia e Laguna che meglio esprimono la specificità del patrimonio naturale, culturale e artistico veneziano**. Si vuole favorire la scoperta dei tesori d'arte sconosciuti ai più racchiusi in palazzi, giardini, chiese e musei; promuovere la conoscenza dei prodotti dell'artigianato tradizionale "Made in Venice", come vetri, merletti, gondole, perle, tessuti, e dolci tipici.

L'obiettivo non è solo quello di incoraggiare un turismo diffuso in tutto il territorio promuovendo la **conoscenza di mete decentrate** oltre a quelle universalmente note, ma anche incentivare l'adozione di **comportamenti e stili di viaggio responsabili e rispettosi dell'ambiente, del paesaggio, delle bellezze artistiche e dei valori della comunità locale**.

Il progetto di comunicazione è ovviamente da intendersi multicanale: dal portale turistico ufficiale della Città di Venezia www.venezianaunica.it, al web magazine e alla newsletter, alla guida/mappa della città "Fuoriorotta – l'altra mappa di Venezia", oltre ai principali social media come Facebook, Twitter, Instagram e Pinterest, anche attraverso gli sportelli locali di Informazione e Accoglienza Turistica.

Ampliamento della destinazione oltre la Città storica e promozione di mete decentrate e di slow tourism

«Andare in giro per calli e campi, senza un itinerario stabilito, è forse il più bel piacere che a Venezia uno possa prendersi» scriveva il poeta Diego Valeri nella sua Guida sentimentale di Venezia. Anche chi non vi ha mai messo piede, conosce i luoghi che rendono celebre la città di Venezia in tutto il mondo: piazza San Marco, il ponte di Rialto, il Canal Grande, ma Venezia è anche altro. Ci sono intere zone della città tutte da esplorare, lontano dai luoghi più frequentati dalla tradizione, al di fuori dei sentieri più battuti.

Non vi è dubbio che la particolare concentrazione dei flussi nella Venezia Insulare, sia in termini temporali che fisici, è anche conseguenza della scarsa diversificazione fino ad oggi presentata nell'ambito del territorio metropolitano, dove alle polarità del balneare e del centro storico non sono state oggetto di conseguente sviluppo anche le numerose risorse diffuse presenti nell'ambito della Laguna Nord e Sud e dell'entroterra - tanto del Veneto Orientale quanto dell'area centrale (Riviera del Brenta e Miranese) e meridionale (Chioggia-Cavarzere-Cona).

Si intende proporre ai visitatori una serie di itinerari per scoprire una Venezia diversa, **non solo percorrendo i sestieri della Città antica, ma anche raggiungendo le isole della laguna e inoltrandosi in terraferma, per uscire dalle rotte ordinarie, alla ricerca di alcuni tra i luoghi meno noti ma più vivi, autentici e rappresentativi della venezianità**.

Dei diversi target che oggi insistono su Venezia - siano essi turisti pernottanti, escursionisti impropri (ovvero soggiornanti in altre località limitrofe) o escursionisti propri (ovvero residenti dell'area vasta descritta da un raggio di circa 2 ore di percorrenza) - un incommensurabile valore aggiunto potrebbe essere portato al territorio attraverso la valorizzazione dei circuiti di visita ed escursioni propri della città metropolitana di Venezia

quali i forti, le Ville, l'enogastronomia, il patrimonio culturale diffuso, le tradizioni, le barene e le valli da pesca, ecc..

Uno o più circuiti di visita che però necessitano di essere infrastrutturati e comunicati attraverso la filosofia propria dello **slow tourism** - un turismo lento distante dai grandi luoghi di massa e capace di regalare esperienze di elevato impatto emotivo. Numerose sono le iniziative che, grazie alla collaborazione pubblico-privata, potranno essere messe in pratica:

- valorizzazione degli itinerari ciclopedonali;
- messa in rete delle risorse diffuse sul territorio, anche attraverso la realizzazione di strumenti IT;
- realizzazione di "stazioni di posta" dotate di servizi di accoglienza in parte gratuiti e in parte a pagamento da dare in concessione a soggetti privati interessati;

Nella pianificazione di attività per la promozione dell'offerta turistica, è prevista l'ideazione e la realizzazione di materiale promozionale plurilingue (almeno in italiano, inglese, francese) sia nella tradizionale versione cartacea (off - line), che rimane ancora uno strumento importante di marketing e promozione turistica, sia in versione web o digitale (on - line).

In particolare, come strumenti comunicativi per facilitare l'accesso dei visitatori alla destinazione, si punta alla pubblicazione di una serie di brevi guide specifiche attraverso la presentazione dell'offerta turistica per temi. Il Piano di Gestione della Destinazione turistica "Venezia" 2016-18 (DMP Destination Management Plan) individua 11 tematismi, espressione del patrimonio e del territorio della destinazione turistica, attraverso cui programmare e diversificare l'offerta turistica:

1.turismo culturale
2.turismo eno-gastronomico
3.turismo naturalistico
4.turismo religioso
5.turismo sportivo
6.turismo balneare
7.turismo MICE
8.turismo del divertimento
9.turismo dei grandi eventi
10.turismo del benessere
11.turismo accessibile

La maggior parte di questi non può che essere pensato in ottica metropolitana, tanto per il tema della gestione dei flussi turistici, quanto per il miglioramento della qualità dell'offerta turistica, che interessa ciascuno dei tematismi citati. Benessere, accessibilità, cultura, enogastronomia sono temi trasversali, che superano i limitati confini amministrativi.



Le isole della laguna

La Laguna di Venezia è uno degli esempi più antichi e complessi delle relazioni tra attività antropiche e dinamiche naturali, in cui si trova la maggiore concentrazione di beni culturali e di espressioni artistiche, stratificate nei secoli. Il Sito può essere considerato come un ambiente antropizzato che illustra l'opera combinata dell'uomo e della natura nel corso del tempo sotto l'influenza di vincoli fisici e di opportunità ambientali, sociali, economiche e culturali.

La Città antica è parte di un vero e proprio arcipelago di isole lagunari e litoranee, ciascuna dalla bellezza unica, anche le meno conosciute, tra cui Murano, Sant'Erasmo, Burano, Mazzorbo, Torcello, Lazzaretto Nuovo, Certosa, Vignole, Lido e Pellestrina, e tantissime altre, tutte da esplorare.

Andare alla scoperta di queste piccole isole è un'esperienza sempre nuova ed emozionante: si intende promuovere la scoperta delle isole della laguna in modo "slow" e a basso impatto, con passeggiate nei borghi per entrare in relazione con la comunità locale; la visita di piccoli musei insoliti; itinerari archeologici che raccontano le origini della Serenissima e la sua storia millenaria; brevi escursioni in bicicletta ideali anche per le famiglie con bambini. Anche per il 2017 è stata riconfermata per le spiagge del Lido di Venezia la "Bandiera Blu", che riconosce a livello internazionale la qualità ambientale del mare, della costa e delle strutture che offrono ogni anno servizi di eccellenza per una vacanza sempre più eco-sostenibile.

Con i suoi 550 chilometri quadrati di superficie, la laguna veneziana è la prima zona umida d'Italia, e tra le più ampie estensioni di barene di tutto il Mediterraneo. Esistono moltissime possibilità di visita: escursioni nella natura lungo percorsi ciclo-pedonali, pescaturismo, attività sportive come voga e vela, attività di osservazione della flora e della fauna, in particolare birdwatching. Numerose specie di uccelli acquatici sostano nella laguna durante l'inverno, due sono in particolare le aree naturali da visitare: la Riserva LIPU Ca' Roman, nella punta meridionale dell'isola di Pellestrina, e l'Oasi WWF Dune Alberoni, nella parte a sud del Lido di Venezia.

La Terraferma

La Venezia di terraferma riserva bellissime scoperte, tra angoli naturalistici e valenze storiche pregevoli come gli antichi forti a difesa della città, che rappresentano un'esperienza unica per scoprire una Venezia diversa e meno nota.

La terraferma veneziana è infatti ricca di spazi verdi: due grandi parchi urbani e ben sei boschi, visitabili con itinerari di trekking urbano, vie ciclabili e ippovie. Dal centro storico di Mestre è possibile raggiungere agevolmente queste mete anche attraverso una mobilità sostenibile, grazie a una rete di percorsi ciclo-pedonali.

A sud di Mestre, affacciato sulla laguna di fronte a Venezia, il Parco San Giuliano è uno dei più grandi parchi urbani d'Europa, con i suoi 700 ettari di verde, canali, barene e laguna. Sorge su di un'area restituita ai veneziani dopo un lungo e importante recupero ambientale e paesaggistico. Qui si praticano attività sportive come voga, canoa, vela e altri sport sull'acqua, hanno luogo regolarmente concerti ed eventi culturali, sono disponibili spazi di ristoro, un'area giochi per bambini, una pista di pattinaggio, noleggio gratuito di biciclette e percorsi ciclo-pedonali.

Poco lontano dal parco, si può raggiungere l'area di Forte Marghera, accessibile liberamente. Il Forte oggi è un museo storico-militare, aperto al pubblico in occasione di eventi e in alcune domeniche all'anno, durante le quali vengono organizzate visite guidate.

Il Bosco di Mestre cinge per ben 230 ettari l'abitato di Mestre, e si compone di aree ex agricole riforestate che di anno in anno assumono sempre più l'aspetto naturale tipico del bosco planiziale, tra cui il Bosco di Carpenedo, il Bosco dell'Osellino, il Bosco di Campalto e le vaste aree Querini con i Boschi Ottolenghi, di Franca e Zaher. All'interno delle aree esistono zone umide, zone ricreative, culturali e percorsi naturalistici.

Di straordinario interesse archeologico, architettonico e paesaggistico è il poderoso sistema di fortificazioni che ha protetto per secoli la Repubblica prima e la piazzaforte di Venezia poi. Questo vasto sistema difensivo, in gran parte ancora da scoprire, è composto da oltre un centinaio di "fortificazioni" di vario genere, tra forti, ridotti, batterie e torri d'avvistamento, disseminate tra la terraferma, la laguna e il litorale.

OBIETTIVO GENERALE: Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile

OBIETTIVO SPECIFICO: migliorare la qualità dell'offerta metropolitana

AZIONI: progetto di comunicazione #Detourism

1. Campagna di social media marketing #Detourism;
Tempi: da aprile 2017 per tutto l'anno
2. Pubblicazione di n. 2 uscite del Web Magazine (focus: isole, terraferma);
Tempi: estate 2017
3. Pubblicazione di guide tematiche in italiano, inglese, francese,
Tempi: dicembre 2017

Collegamento con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:

10.1 Gestione del turismo.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017-2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: **Codice M7_10.1**

Biglietto unico di trasporto integrato

Una nuova opportunità a favore di un'integrazione e della crescita del territorio e degli spostamenti metropolitani che consentirà una nuova mobilità flessibile sull'intero territorio metropolitano è rappresentata dalla recente istituzione del biglietto unico integrato di trasporto. Tale nuovo titolo di viaggio denominato Venezia Metropolitana 24 sarà operativo dal prossimo 21 giugno e consisterà nella possibilità di scelta tra vettori e mezzi di trasporto

diversi, per comporre il proprio viaggio a piacimento tra le numerose destinazioni possibili, il tutto a un prezzo molto vantaggioso.

Il nuovo titolo di viaggio integrato Venezia Metropolitana 24 avrà la durata di un giorno e permetterà di usufruire in libertà delle intere reti servite da AVM/ACTV e ATVO nell'arco delle 24 ore dalla prima validazione – ad esclusione del collegamento da e per l'Aeroporto Marco Polo di Venezia e l'Aeroporto Andrea Canova di Treviso - il tutto con un unico titolo di viaggio. Costerà 28 euro per i non residenti e sarà offerto al prezzo speciale di 20 euro per i quasi 900 mila residenti compresi tra i 44 Comuni della Città metropolitana di Venezia e il Comune di Mogliano Veneto. I biglietti saranno venduti presso tutti i canali commerciali di AVM/ACTV e ATVO compreso l'online e il mobile. I bambini fino al compimento dei 12 anni accompagnati viaggeranno gratis. Si tratta di una reale politica per la famiglia senza costi aggiuntivi per la collettività, senza incarichi e consulenze, ma solo buona volontà e tanta professionalità da parte delle aziende coinvolte e dei loro dipendenti.

Lo sviluppo di questa iniziativa vedrà nel prossimo periodo il coinvolgimento di Ferrovie dello Stato, SFMR, la Regione.

Il nuovo biglietto unico per autobus, pullman, tram e mezzi acquei sarà inoltre uno strumento di supporto alla valorizzazione dei circuiti di visita ed escursione della città metropolitana di Venezia (percorsi ciclo-pedonali, patrimonio culturale diffuso, tradizioni, arti e mestieri artigiani, risorse naturalistiche).

D.3 Cartellonistica e totem informativi

La segnaletica è un elemento importante nella gestione dei flussi turistici, a lungo sottovalutata dalle amministrazioni precedenti.

Diventa basilare e prodromico, il riordino della segnaletica turistica pedonale, finalizzato ad agevolare la mobilità urbana, per redistribuire i flussi turistici che sempre più congestionano la città storica, indirizzando i visitatori verso i luoghi di visita meno noti al turismo di massa e verso le zone meno frequentate ma non meno interessanti della città, che verranno di



conseguenza valorizzate, evitando così il tradizionale intasamento nell'area Marciana e Realtina.

È d'altra parte fondamentale che i turisti abbiano informazioni chiare ed univoche prima di giungere in città per cui diventa essenziale attivare una cartellonistica ai terminal di ingresso nel territorio comunale (Piazzale Roma, Ferrovia, Tronchetto, Terminal Fusina, Riva degli Schiavoni, San Giuliano, Marittima, Aeroporti, uscita autostrade, Chioggia, Punta Sabbioni, ZTL ed eventuali nuovi terminal) e nella Città Metropolitana.

Situazione attuale:

L'Amministrazione Comunale è dotata del Regolamento Comunale per la Segnaletica direzionale del Centro Storico, approvato con D.C.C. n.141 del 08/07/96.

Nel 2004-2005 con il progetto "Piazza San Marco Patrimonio dell'Umanità" sono stati collocati dei totem espositivi-informativi (nel progetto erano coinvolti Sovrintendenza Belle Arti e Paesaggio di Venezia e Laguna, Comune di Venezia, Musei Civici Veneziani, Polizia Locale, Municipalità di Venezia, Procuratoria di San Marco, Associazione Piazza San Marco). Oltre ad una mappa del luogo e alla descrizione dei monumenti, in 4 lingue (italiano, inglese, francese, tedesco) contengono indicazioni sui divieti (circolare in tenuta balneare o a torso nudo; danneggiare, deturpare, imbrattare; sedersi al di fuori degli spazi adibiti e sostare per consumare cibi o bevande; gettare o abbandonare rifiuti; usare biciclette, pattini a rotelle e mezzi analoghi, effettuare attività sportive o giochi pericolosi o molesti;

utilizzare apparecchi o strumenti di diffusione sonora a volume elevato). Le serigrafie sono state restaurate nel marzo 2017. Andrebbero adeguati con sistemi Smart per poter trasmettere continue informazioni ed aggiornamenti ai turisti, anche su regole del decoro.

Nel 2007 è stato nominato dal Direttore Generale (pg.2007/468091/fs) un gruppo di lavoro che coinvolgeva il Turismo, Progettazione esecuzione Lavori, Mobilità, SUAP, Territorio, Edilizia, Polizia Locale, Patrimonio, Beni e Attività Culturali, Mobilità Acqua per provvedere ad un Piano della Segnaletica (“Riordino della segnaletica inerente i grandi percorsi urbani della Città Storica”) con l'obiettivo di uniformare in un sistema coerente la segnaletica in centro storico, essenziale per ridistribuire il flusso turistico e ridurre il sovraffollamento lungo le direttrici principali, permettendo al turista di raggiungere luoghi meno conosciuti ma degni di interesse.

Il piano suddivideva tre categorie:

- A) grandi percorsi, che collegano i luoghi della fruizione tradizionale del centro storico
- B) itinerari di interesse turistico-culturale
- C) indicazioni di sedi di funzioni di interesse pubblico suddivise in
 - C1 musei, biblioteche, enti, associazioni
 - C2 servizi pubblici: Ospedali, università impianti sportivi, uffici pubblici.

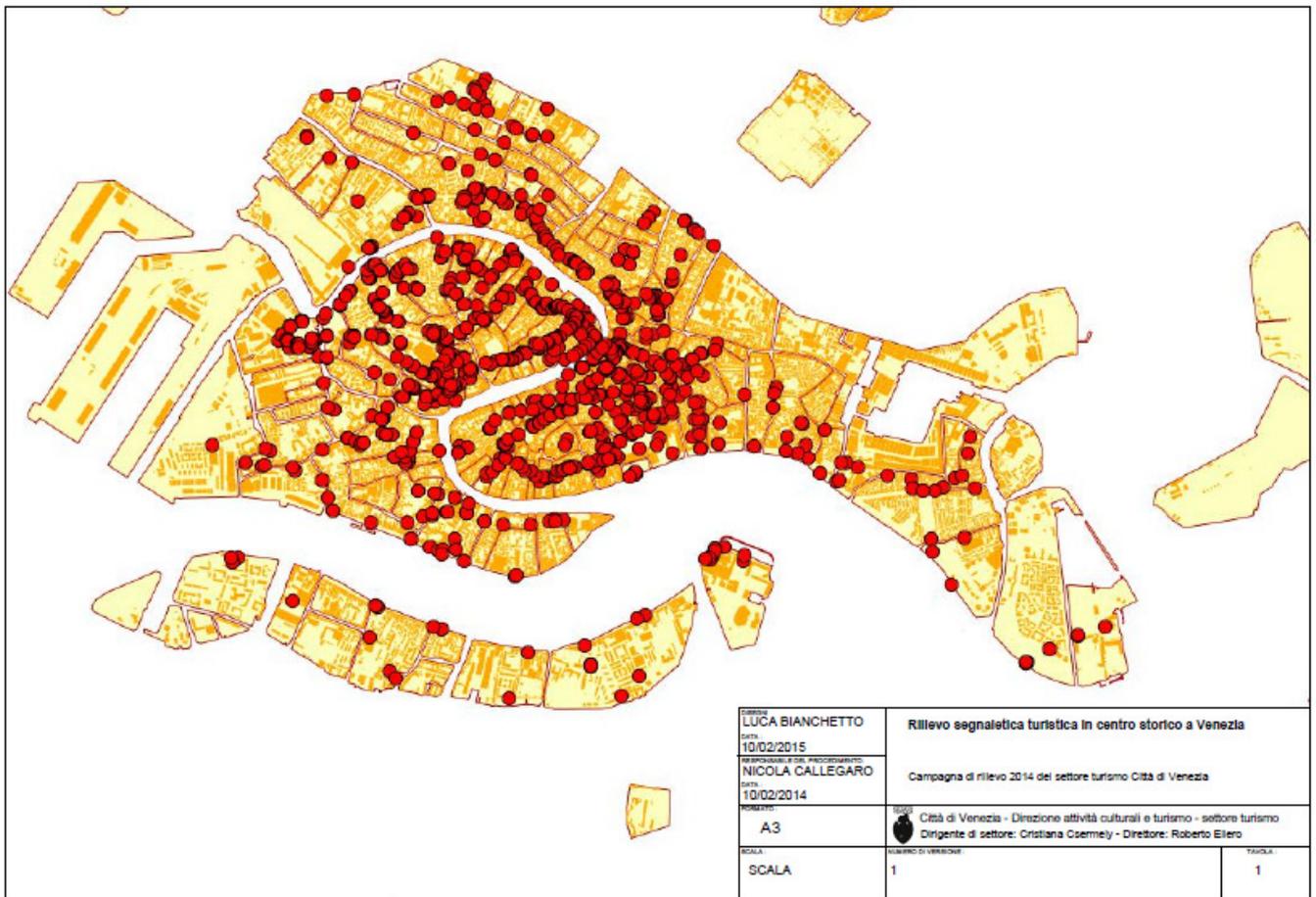
Il piano, che si proponeva di individuare una serie di grandi percorsi urbani per collegare i poli urbani principali, non è stato portato a termine, come d'altra parte non si è provveduto ad alcuna modifica del Regolamento Comunale.

Successivamente, nel 2011 è stato attuato il progetto di “Riassetto della viabilità di Piazzale Roma a tutela della sicurezza e della mobilità pedonale” che ha portato all'attuale sistemazione di Piazzale Roma.

Infine, essendo necessario prima di intervenire in qualsiasi modo, conoscere lo stato di fatto, nel 2013-14 gli uffici del Turismo hanno provveduto a realizzare un **censimento della segnaletica informativo-turistica pedonale esistente nel territorio** (Città storica, principali aree di Mestre, Giudecca, Lido e Pellestrina, Murano, Burano, Torcello e Sant’Erasmus) georeferenziata su mappa digitale.

Sono emersi vari cartelli datati o non autorizzati, che nel tempo hanno perso di significato, talvolta collocati abusivamente da chi aveva interesse a dirottare il flusso di turisti in una direzione piuttosto che in un'altra.

In generale, **sono stati censiti oltre 1.100 cartelli diversi, sia direzionali (freccie gialle) che informativi, concentrati ovviamente lungo i principali percorsi turistici.** Lo stato di fatto indica un settore confuso e stratificato nel tempo, dove i cartelli sono sempre stati aggiunti, ma mai tolti o razionalizzati.



Nel gennaio 2015 si è proceduto ad una prima rimozione di n. 43 cartelli che indicavano itinerari turistici oramai obsoleti.

Si ritiene, quindi, necessario apportare innovazioni tecnologiche e organizzative alla segnaletica direzionale cittadina, legandola alla redistribuzione dei flussi e alla valorizzazione di aree, luoghi e monumenti meno conosciuti, procedendo contemporaneamente alla rimozione dei cartelli obsoleti che negli anni si sono stratificati e che non sono più funzionali e dei cartelli abusivi.



Occorre, inoltre, procedere all'aggiornamento dell'attuale "Regolamento comunale per la segnaletica direzionale in centro storico" (approvato nel 1996), attraverso un tavolo di lavoro interdirezionale che coinvolga Direzione Turismo, Progettazione esecuzione Lavori, Mobilità, SUAP, Territorio, Edilizia, Polizia Locale, Patrimonio, Beni e Attività Culturali, Mobilità Acqua per provvedere anche ad ideare una nuova segnaletica che tenga conto delle possibilità offerte dalle tecnologie più avanzate e innovative per predisporre una segnaletica "intelligente" a messaggio variabile di adeguato design e stile che possono inserirsi nel contesto e guidati dalla Smart Control Room posso dare indicazioni in tempo reale.

È necessario insomma pensare ad un sistema di orientamento e comunicazione, studiando l'integrazione tecnologica tra supporti fisici e dispositivi mobile, al fine di ottenere una segnaletica turistica smart, avanzata, multilingue, online e offline, fondamentale per molteplici scopi: **redistribuire i flussi turistici, migliorare la sicurezza** dei luoghi e della circolazione, e anche **valorizzare aree metropolitane**. Le nuove tecnologie (rfid, nfc, qr code, ibeacon) permetterebbero di incrociare facilmente la segnaletica materiale con quella digitale, consentendo anche la **tracciabilità** degli accessi, restituendoci ad esempio un utile feed back sui luoghi più visitati.

Le nuove tecnologie permettono **una fruizione tecnologica della città, promuovendo itinerari alternativi e decentrati, con itinerari turistici che possano sviare il turista dai soliti percorsi**, ribaltando il luogo comune dell'indicazione turistica ("la via più breve per giungere a") e sfruttandone la contraddizione, ad esempio: l'itinerario più lungo, più difficile, più nascosto.

Tale sistema potrebbe corrispondere a "un'ulteriore chiave di lettura strategica di questo tema che consiste nel puntare su una visione di una città accessibile in primis per i propri residenti che diventi ospitale per i turisti, inserendosi in modo trasversale nelle linee di sviluppo delle smart cities e di una fruibilità nei diversi livelli di comunicazione tra amministrazioni locali e cittadini, sistemi turistici e turisti attraverso linguaggi e codici di comunicazione universali."⁸

OBIETTIVO GENERALE: Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile

OBIETTIVO SPECIFICO: cartellonistica e totem informativi

AZIONI: riordino e adeguamento della segnaletica

PROVVEDIMENTI: Deliberazione di Consiglio per l'aggiornamento dell'attuale "Regolamento comunale per la segnaletica direzionale in centro storico". Necessario riunire un tavolo interdirezionale che coinvolga Direzione Sviluppo Promozione della Città e Tutela delle Tradizioni, Direzione Servizi al Cittadino e Imprese, Polizia Locale, Direzione Finanziaria, Mobilità Acqua e la Soprintendenza

Procedere alla rimozione dei cartelli obsoleti e/o abusivi

Studiare un sistema integrato di orientamento, comunicazione e segnaletica turistica, predisponendo l'integrazione tecnologica tra supporti fisici e dispositivi mobili e collegando gli itinerari turistici con le indicazioni segnaletiche

Collegamento con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:

10.1 Gestione del turismo.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017-2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: **Codice M7_10.1**

D.4 Forti in rete

Esiste una Venezia fortificata che pochi conoscono, un prezioso gruppo di edifici che, destinati da decenni all'utilizzo esclusivamente militare, erano rimasti quasi completamente

⁸ Piano Strategico del Turismo 2017, p.46

sconosciuti. Ora che buona parte di queste strutture sono state cedute dalle autorità militare è possibile riconvertirle in aree dedicate alla cultura e al turismo.

Le opere fortificate più datate sono state edificate dalla Serenissima fin dal cinquecento, allo scopo di bloccare l'accesso alla laguna. Le fortificazioni ebbero il loro periodo di sviluppo tra la fine del settecento e per tutto l'ottocento, quando furono protagoniste dei moti risorgimentali.

Nell'estate del 1848 duemilacinquecento volontari della Repubblica di Manin affrontarono con coraggio l'assedio di trentamila soldati austriaci a Forte Marghera. Questo è il più antico e imponente tra i forti del Campo trincerato di Mestre, occupando infatti più di quaranta ettari. A pianta stellata, fu la prima opera fortificata costruita per la difesa di Venezia e del suo arsenale dagli attacchi di terra e ne rappresenta il baricentro. Oltre ai diversi forti di terraferma, vi sono anche quelli lagunari, supportati questi ultimi dai cosiddetti Ottagoni della Serenissima.

La riqualificazione delle parti più degradate e isolate della città, delle aree periferiche, dismesse o abbandonate è un tema connesso non solo alla sicurezza ma anche al tema generale dell'autenticità e integrità dei contesti urbani: la convinzione è che grazie alla riqualificazione urbanistica ed ambientale, 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 e la fruibilità di questi contesti urbani.

Ad agosto 2016 la Città Metropolitana di Venezia partecipa al *Bando per la presentazione di progetti per la predisposizione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia* approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 25/05/2016, che ha per oggetto la selezione di progetti per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane, dei comuni capoluogo di provincia e della città di Aosta.

Per l'attuazione del Programma è istituito un fondo denominato "*Fondo per l'attuazione del Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie*", di cui all'articolo 1, comma 978, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

La proposta progettuale presentata ad agosto 2016 dalla Città di Metropolitana di Venezia, che coinvolge direttamente oltre al Comune di Venezia anche altri 12 comuni del territorio ed indirettamente l'intero territorio, ha per oggetto interventi sulla mobilità sostenibile e sulla **riqualificazione e rifunzionalizzazione di aree ed edifici dismessi o degradati**.

In tema di riqualificazione di aree ed edifici dismessi o degradati, la Città metropolitana di Venezia ad agosto 2016 invia al Governo e contestualmente sottopone alla valutazione del Nucleo Tecnico vari interventi tra i quali l'**Intervento n° 16** denominato: "**Manutenzione, riuso e rifunzionalizzazione dei Forti di Mestre in Comune di Venezia con miglioramento della sicurezza territoriale**" che prevede la riqualificazione di 7 Forti di Mestre di proprietà comunale facenti parte del Campo Trincerato di Mestre.

I 7 forti oggetto della proposta progettuale sono: forte Manin, forte Carpenedo, forte Gazzera, forte Tron, forte Mezzacapo, forte Pepe e forte Rossarol. In particolare il progetto prevede: "*interventi di sistemazione degli spazi interni ed esterni, messa a norma dei fabbricati e dei relativi spazi interni, con la realizzazione di un collegamento tra i forti, sviluppando itinerari turistico-culturali tra gli stessi. L'utilizzo e la messa a disposizione di associazioni culturali ed artistiche favorirà la riqualificazione delle aree periferiche che da*

zone segnate dal degrado diverranno aree di aggregazione e volano per un'economia sociale, culturale e turistica. Il costo è pari a Euro 1.500.000,00" (cfr. <http://live.comune.venezia.it/it/article/bando-periferie-inviato-al-governo-le-proposte-della-citt%C3%A0-metropolitana-di-venezias-e-del?amp>).

La proposta inoltrata al Governo dalla Città Metropolitana di Venezia risulta classificata al 36° posto della graduatoria approvata con D.P.C.M. 06/12/2016 e pertanto, ai sensi dell'art. 1, il progetto presentato sarà finanziato con risorse successivamente disponibili.

Il sistema di relazione territoriale che si crea tra tutte le realtà fortificate del territorio e le realtà urbane, alle quali al tempo veniva offerta la difesa, **rappresenta un tema** già presente in altri paesi ed **in grande crescita anche nel nostro sistema turistico**.

Per un territorio come Venezia ed il suo entroterra è addirittura una innovazione; oggi infatti il sistema del Campo Trincerato di Mestre, secondo per complessità ed estensione a quello di Roma, è del tutto sconosciuto alla platea turistica che può divenire strategica per un turismo evoluto e consapevole non di massa.

In linea con gli obiettivi di recupero e fruibilità nel tempo da parte del pubblico dei forti veneziani, si propone di **mettere in relazione l'offerta culturale e le attività che vengono organizzate** dalle varie realtà (associazioni, cooperative, fondazioni, ecc.) che "popolano" i forti e le strutture dell'ex campo trincerato della Terraferma con un **piano di comunicazione coordinato per ampliare l'offerta storico-culturale** aprendola ai visitatori/turisti per decongestionare la città storica e dare nuove opportunità al territorio.

Si fa qui riferimento non ad un mero calendario condiviso, ma ad un Piano di Comunicazione vero e proprio, che definisca, descriva e pianifichi: pubblico, strategie, obiettivi, attività e scadenze della comunicazione.

Attraverso la realizzazione di una comunicazione che sia in ogni suo aspetto integrata, coerente e coordinata sarà possibile perseguire diversi obiettivi:

- Sostegno alle iniziative locali in ottica di sussidiarietà;
- Trasformazione dei luoghi abbandonati in luoghi di produzione culturale;
- Promozione turistico-culturale della terraferma;
- Valorizzazione del patrimonio storico-locale dei forti.

Il Campo Trincerato è un sistema di 12 forti costruiti per la difesa della città di Venezia. Riconoscendone la strategicità per lo sviluppo della città, il Comune ha da tempo avviato l'iter per l'acquisizione in proprietà dei forti principali allo scopo di garantire il loro completo recupero e la fruibilità nel tempo da parte del pubblico. Alcuni forti sono dati in gestione a realtà diverse, che organizzano molteplici iniziative nell'arco dell'anno. Attualmente il target delle iniziative è principalmente (quando non esclusivamente) la popolazione locale.

OBIETTIVO GENERALE: Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile

OBIETTIVO SPECIFICO: progetto Forti in rete - Piano di comunicazione coordinato

AZIONI: piano di comunicazione

Creazione di un tavolo di coordinamento con gli attuali stakeholders

Predisposizione di un Piano di Comunicazione: - obiettivi - target - strategie - attività

Realizzazione di un calendario di azioni e attività coordinate - monitoraggio dei risultati

Collegamento con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:

1.1 Aumentare il senso di sicurezza dei cittadini, nelle proprie case, nel proprio quartiere, lungo le strade, nei parchi e in tutti i luoghi.1 pubblici

1.1.4 Riorganizzazione del corpo dei vigili per garantirne la presenza sul territorio 24h su 24h e revisione del Regolamento di Polizia Locale.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017 – 2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: **Codice M3_1.1.4**

D.5 Rete dei siti Unesco del Veneto

Nella strategia di implementare il turismo sostenibile, “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” (Rapporto sullo stato di conservazione ai sensi della Decisione Comitato del Patrimonio Mondiale 40 COM.7B.52, pag. 37) proponiamo di favorire lo sviluppo 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. Unesco rapporto (ibidem, pag 39) con la proposta di Itinerari Siti Unesco del Veneto.

Riteniamo che si potrebbe creare un circuito virtuoso con i siti Unesco del Veneto che potrebbe essere anche oggetto di accordi privilegiati con i siti stessi e permettere così un’offerta qualificata e rispettosa, coniugando l’economia turistica con la tutela del paesaggio, della memoria dei luoghi, della cultura locale e dell’ambiente. (ibidem, pag. 38).

Il Veneto infatti annovera già i seguenti siti patrimonio dell’umanità :

- Dolomiti
- Orto Botanico di Padova
- Verona
- Vicenza e le ville del Palladio
- Siti palafitticoli preistorici dell’arco alpino (Peschiera del Garda, Tombola, Laghetto della Costa ad Arquà Petrarca)



Inoltre, ben si potrebbero sviluppare sinergie tra territori per favorire lo sviluppo di turismi lenti e dedicati alla scoperta di identità storiche e geografiche che hanno in Venezia un riferimento comune.

In questo contesto veneto un interesse particolare si è già espresso di recente con la Cerimonia del Gemellaggio Adriatico e il Premio “Osella d’oro della Sensa 2017” che ha visto il coinvolgimento della Comunità Montana di Valle da Agordo. Questo evento si colloca nel segno dell’integrazione tra Venezia e il suo territorio che si spinge per identità sino alle Dolomiti da cui Venezia riceve l’acqua, il ferro e il legno.

Venezia e al suo brand guardano anche alle Dolomiti come unica area che dalla laguna si spinge fino alle montagne.

OBIETTIVO GENERALE: Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile

OBIETTIVO SPECIFICO: ipotesi di rete dei siti Unesco del Veneto

AZIONI: avviare un tavolo di coordinamento

- Creazione di un tavolo di coordinamento con i siti Unesco del Veneto
- Predisposizione di un Piano di Comunicazione: - obiettivi - target - strategie - attività
- Realizzazione di un itinerario che coinvolga le diverse realtà

Collegamento con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:

1.1 Aumentare il senso di sicurezza dei cittadini, nelle proprie case, nel proprio quartiere, lungo le strade, nei parchi e in tutti i luoghi pubblici

1.1.4 Riorganizzazione del corpo dei vigili per garantirne la presenza sul territorio 24h su 24h e revisione del Regolamento di Polizia Locale.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017 – 2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: **Codice M3_1.1.4**

D.6 Interventi di rilevanza culturale in Terraferma

Le attività culturali a Mestre si concentrano in tre contesti comunali principali: il Centro Culturale Candiani, il Teatro Toniolo e l'M9. Oltre a questi tre ambiti operano una miriade di realtà private minori che offrono un ricchissimo programma principalmente musicale e teatrale.

Il Centro Culturale Candiani dedica gran parte delle proprie attività alla fotografia (mostre, incontri e laboratori), alla musica (concerti di musica jazz e etnica contemporanea), al teatro contemporaneo e sperimentale, al cinema e alle mostre di arti visive e figurative. Una ampia parte della programmazione è dedicata ai bambini e ai ragazzi, inoltre, vi si svolgono quotidianamente incontri, presentazioni di libri, corsi e seminari.

Dalla fine del 2016 ospita Corto Circuito, l'attività espositiva della Fondazione Musei Civici dedicata all'incontro e al confronto tra arte antica e arte moderna e contemporanea.

Il Teatro Toniolo presenta ogni anno una ricca stagione dedicata alla prosa, alla danza, alla comicità e alla musica sinfonica. Con il Teatro Momo, il Teatro Aurora e, prossimamente, con il Teatro del Parco, completa l'offerta al pubblico più giovane con spettacoli e laboratori per bambini e ragazzi. In questo ambito, risulta rilevante l'attività della Giovane Orchestra Metropolitana che, in collaborazione con gli Amici della Musica di Mestre, riunisce e coordina in un'orchestra di un centinaio di elementi i giovani musicisti delle scuole musicali della Città Metropolitana. Nel nuovo grattacielo Hybrid Tower sta nascendo un centro musicale giovanile con sale prova e incontri di educazione alla musica. Un impegno rilevante del Comune è quello in sostegno alla creatività giovanile, con bandi di finanziamento di progetti di rigenerazione urbana strutturati intorno ad attività e imprese culturali.

I Forti del Campo Trincerato di Mestre rappresentano altri importanti catalizzatori di eventi e luoghi di produzione culturale: su tutti Forte Marghera, dove opera l'omonima Fondazione con il mandato di rivalutarne il patrimonio monumentale e di coordinare le attività di realtà quali l'Accademia di Belle Arti (che vi produce le scenografie per il Teatro La Fenice), la Biennale e alcune imprese culturali private che operano nel campo della danza, del teatro contemporaneo e della musica elettronica.

Il nascente museo M9 proporrà esposizioni permanenti e temporanee dedicate alla storia d'Italia del '900.

Tutte queste iniziative devono trovare integrazione con le politiche del turismo finalizzate alla fruizione dell'intero territorio comunale.

**PARTE TERZA:
PRIME AZIONI PER FRONTEGGIARE LE
CRITICITÀ DEI FLUSSI TURISTICI**

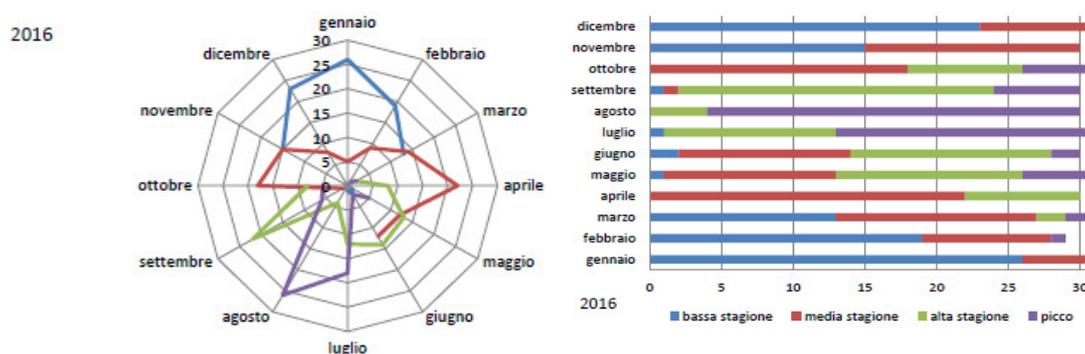
ESTATE 2017

1. Analisi dei dati storici anno di riferimento 2016 – Bollettino del Turista

I prossimi mesi saranno quelli maggiormente interessati dalle criticità dei flussi turistici, come confermano i dati storici reperibili delle presenze in città.

Le analisi sui dati storici disponibili in base alle informazioni riguardanti i servizi di mobilità e trasporto pubblico, nonché l'esperienza concreta degli ultimi anni, indicano la necessità di approntare **alcune soluzioni immediate alla criticità emerse in sede di studio.**

Si riportano negli istogrammi sotto riportati i dati relativi alle **presenze giornaliere di visitatori, desumibili dalle fonti di elaborazione AVM su dati del trasporto pubblico, parcheggi, people mover e ztlbus.**



Fonte: elaborazione dati AVM su dati trasporto pubblico, parcheggi, people mover e ztlbus

Dai dati relativi alle presenze giornaliere nell'anno 2016, si rilevano picchi di presenza (oltre le 115 mila persone) nelle giornate, coincidenti con:

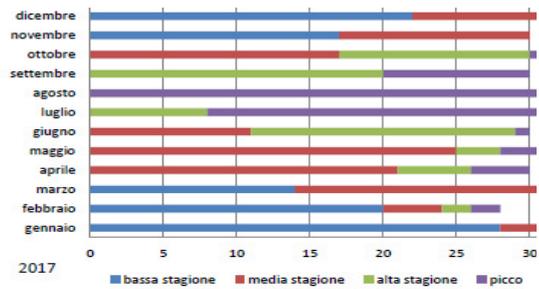
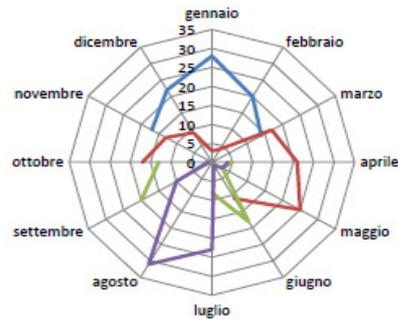
- sabato 7 maggio: Festa della Sensa
- venerdì 27 maggio
- sabato 28 maggio: apertura 15° Mostra Internazionale di Architettura
- sabato 6 agosto
- mercoledì 10 agosto
- giovedì 11 agosto
- sabato 13 agosto
- domenica 14 agosto
- giovedì 18 agosto
- venerdì 19 agosto
- sabato 10 settembre
- domenica 30 ottobre

Si evidenzia che in tale arco di tempo **le presenze nel 2016 sono state superiori a 120 mila persone il 28 maggio** (in coincidenza dell'apertura della 15° Mostra Internazionale di Architettura della Biennale), **l'11, il 14 e il 18 agosto ed il 30 ottobre.**

Emerge inoltre che la numerosità dei **visitatori nell'arco della settimana presenta un incremento tra venerdì e domenica, diminuendo nei giorni infrasettimanali.** Il fattore meteo incide notevolmente nell'andamento delle singole giornate anche se a partire dalla seconda metà di luglio e fino ad oltre la prima metà di agosto la pressione turistica risulta costantemente elevata, a carattere continuativo, mediamente sopra le 100 mila presenze giornaliere.

Si riporta di seguito l'istogramma relativo alla previsione delle presenze di visitatori nel 2017, ove viene scontato il fattore meteo.

2017



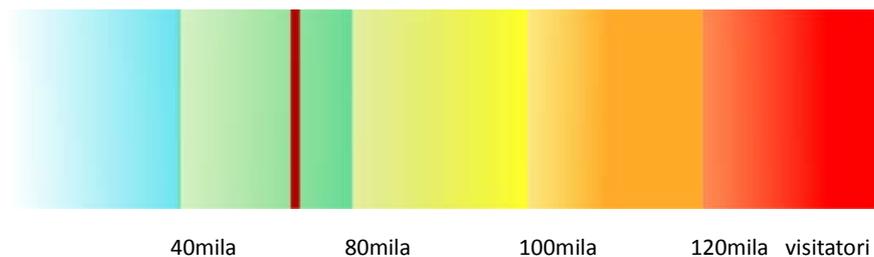
Fonte: elaborazione dati AVM su dati trasporto pubblico, parcheggi, people mover e ztlbus

Le linee di azione in questa fase di avvio devono essere impostate verso **soluzioni in primo luogo pensate per le giornate di maggiore criticità.**

Le azioni da perseguire per la gestione della criticità vanno in tre direzioni:

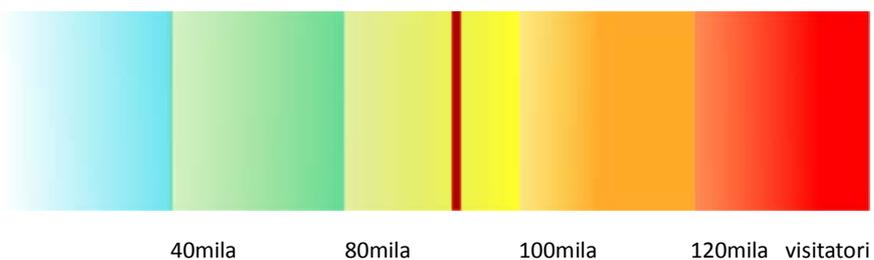
- a) **intensificare i controlli territoriali** attraverso agenti di Polizia Locale, coadiuvati eventualmente da **operatori appositamente istruiti e formati**, al fine di regolare e presidiare il territorio sotto diversi profili: deviazione dei flussi, informazione, trasmissione e diffusione delle regole comportamentali, controlli volti al contrasto dell'abusivismo, dei comportamenti anti decoro, a favore della manutenzione e della pulizia urbana. Il sistema di controlli è, dunque, finalizzato alla tutela della Città nonché alla sua valorizzazione;
- b) avviare una **intensa e vasta campagna di comunicazione al turista** delle giornate di maggior afflusso individuate in base alle annualità 2016 e 2015. Al fine di raggiungere una capillare comunicazione vanno intrapresi accordi specifici con le strutture ricettive balneari della costa veneta, friulana e romagnola. Altro elemento di cui tenere conto nella programmazione, e conseguentemente alla gestione dei flussi in coincidenza con le giornate di maggior richiamo, è costituito dalle previsioni meteorologiche: quest'ultima variabile incide in maniera significativa nelle scelte di spostamento dei flussi per la parte che riguarda le presenze giornaliere;
- c) iniziare una **capillare campagna informativa a carattere comportamentale ed educativo da sviluppare attraverso tutti i canali possibili**: social, web, sportelli informazione vari, pontili, tram, autobus, stazione ecc. nonché mediante i soggetti preposti alla gestione degli arrivi turistici.

Ipotesi Bollettino del Turista



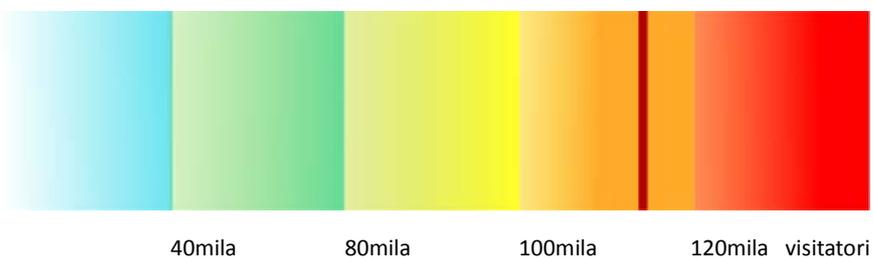
Visitatori giornalieri previsti tra 40mila e 80mila

MESSAGGIO 1: campagna informativa comportamentale ed educativa



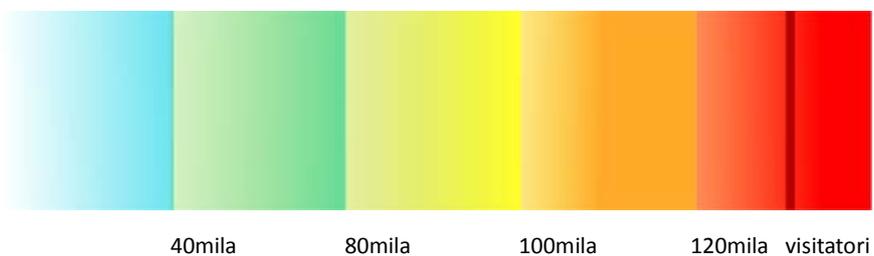
Visitatori giornalieri previsti tra 80mila e 100mila

MESSAGGIO 2: campagna informativa sulle attrazioni alternative, gli itinerari e lo slow tourism



Visitatori giornalieri previsti tra 100mila e 120mila

MESSAGGIO 3: campagna informativa di alert circa il possibile affollamento della Città



Visitatori giornalieri previsti superiori a 120mila

MESSAGGIO 4: campagna informativa riguardante le azioni di contingentamento dei flussi messe in atto

Al fine di conoscere il numero dei visitatori nei punti accesso alla città verrà creato un sistema di conteggio delle persone che in questa fase sarà affidato a strumentazioni che soddisfino il più possibile l'esigenza di precisione, completezza ed immediatezza del dato nonché numero di informazioni e tipologia di analisi possibili del dato stesso (telecamere cd "intelligenti" in grado di contare il numero di persone insistenti in una precisa area o big data ricavabili dalle celle telefoniche).

Il conteggio delle persone in tempo reale sarà finalizzato a una programmazione anticipata delle giornate di maggior flusso turistico. I dati raccolti, associati ai dati storici riferiti agli anni precedenti, andranno messi in relazione alle giornate che prevedibilmente presenteranno picchi in termini di arrivi e presenze dei turisti (coincidenti con manifestazioni, eventi di eco mediatica internazionale, festività nazionali e festività locali o semplicemente giornate di particolare afflusso durante il periodo centrale della stagione estiva).

2. Prime azioni: Estate 2017

Di seguito vengono riportate le azioni che l'Amministrazione vuole con priorità avviare a partire dai primi mesi estivi del 2017.

Monitorare e controllare gli accessi e la mobilità all'interno della città anche per renderla più sicura

Una prima azione che si intende mettere in atto è la **Raccolta dati di celle telefoniche** al fine di acquisire dai principali gestori di telefonia le informazioni sul numero di visitatori e sul profilo di essi. Attraverso le celle telefoniche è possibile **studiare i comportamenti attraverso i dati che ci restituiscono le SIM in movimento (distinguendo i daytrippers dai pernottanti)**. Le prospettazioni sono molto interessanti e appaiono estremamente utili al governo della risorsa e alle politiche in generale di controllo del territorio e sicurezza. Le informazioni acquisibili, spaziando in moltissime direzioni, potrebbero consentire molteplici analisi, studi e pianificazioni di azioni amministrative.

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa

OBIETTIVO SPECIFICO: monitorare, controllare gli ingressi della città anche per renderla più sicura

AZIONE: Raccolta dati dalle celle telefoniche

PROVVEDIMENTI:

- Deliberazione di Giunta comunale
- espletamento gara per individuazione del gestore

TEMPI: fase di sperimentazione da stabilire

FINANZIAMENTO: Patto per lo Sviluppo per Venezia

Collegamento alle Linee di Mandato 2015 – 2020:

1.1 Aumentare il senso di sicurezza dei cittadini, nelle proprie case, nel proprio quartiere, lungo le strade, nei parchi e in tutti i luoghi pubblici.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017 – 2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: **Codice M3_1.1**

Un'altra possibilità sempre riferita alle azioni di monitoraggio che potrebbe essere avviata in questa prima fase consiste **nella installazione di telecamere conta persone in prossimità di aree strategiche** quali il Ponte della Costituzione, Ponte degli Scalzi, inizio Rio Terà Lista di Spagna, Fondamenta Nuove, e nei pressi dei ponti di attraversamento di Rio Novo quali il Ponte di Santa Chiara, Ponte del Prefetto, Ponte dei Tre Ponti e o **di sistemi di controllo fisico tipo tornelli** nei punti di arrivo e di partenza dei lanciai Gran Turismo.

Le telecamere fisse già installate, ma solo nella zona di San Marco, consentono di fare elaborazioni anche sulla densità delle persone in uno spazio determinato.

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa

OBIETTIVO SPECIFICO: Monitorare, controllare gli ingressi della città anche per renderla più sicura

AZIONE: Installazione di telecamere conta persone

PROVVEDIMENTI: individuazione della scelta attraverso atto di Giunta e avvio gara per l'acquisto delle telecamere

TEMPI: estate 2017

FINANZIAMENTO: Patto per lo Sviluppo per Venezia

Collegamento alle Linee di Mandato 2015 – 2020:

1.1 Aumentare il senso di sicurezza dei cittadini, nelle proprie case, nel proprio quartiere, lungo le strade, nei parchi e in tutti i luoghi pubblici

1.2 Lotta al degrado e rivitalizzazione delle Città di Venezia

1.2.2 Potenziamento della centrale interforze, per il controllo coordinato del territorio, dove convergano tutte le telecamere di videosorveglianza per il presidio costante e per l'invio immediato delle squadre di pronto intervento anche tramite l'adozione dei c.d. "sistemi intelligenti"

10.1 gestione del turismo.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: Codice M3_1.1 - M3_1.2.2 - M7_10.1

Coordinare le funzioni di controllo e sicurezza

Si è analizzato nelle pagine precedenti la rilevanza del controllo territoriale nella gestione delle criticità del fenomeno turistico, non solo ai fini del decoro urbano e del comportamento ma sempre più anche per profili di sicurezza.

Una delle modalità di più pronta **soluzione potrebbe essere individuata nella assunzione di personale di vigilanza per il periodo estivo e per gestire la criticità emergenziale del fenomeno turistico.**

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa

OBIETTIVO SPECIFICO: coordinare le funzioni di controllo e sicurezza

AZIONE: Selezione pubblico per l'individuazione di 100 agenti stagionali di personale di Polizia locale

PROVVEDIMENTI:

Bando pubblico e svolgimento della selezione concorsuale

TEMPI: estate 2017 avvio selezione e assunzione entro luglio

Collegamento con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:

1.1 Aumentare il senso di sicurezza dei cittadini, nelle proprie case, nel proprio quartiere, lungo le strade, nei parchi e in tutti i luoghi pubblici

1.1.4 Riorganizzazione del corpo dei vigili per garantirne la presenza sul territorio 24h su 24h e revisione del Regolamento di Polizia Locale.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017 – 2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: Codice M3_1.1.4

Accanto a queste azioni di nuova previsione va ricordata l'avvio della selezione finalizzata all'assunzione agenti di polizia locale già avviata a seguito di delibera di Giunta comunale del 30 gennaio 2017.

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa

OBIETTIVO SPECIFICO: coordinare le funzioni di controllo e sicurezza

AZIONE: revisione e modifica al Regolamento di Polizia Locale

PROVVEDIMENTI: A seguito dell'indizione di selezione pubblica per l'individuazione di 70 agenti di polizia locale, espletamento della prova concorsuale cat. C1 a seguito di Deliberazione di Giunta comunale del 30 gennaio 2017

Programmazione triennale del fabbisogno di personale

Correlazione con le Linee Programmatiche di Mandato 2015-2020:

1.1 Aumentare il senso di sicurezza dei cittadini, nelle proprie case, nel proprio quartiere, lungo le strade, nei parchi e in tutti i luoghi pubblici

1.1.4 Riorganizzazione del corpo dei vigili per garantirne la presenza sul territorio 24h su 24h e revisione del Regolamento di Polizia Locale.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017 – 2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: **Codice M3_1.1.4**

Revisione del Regolamento di Polizia Locale

Risponde sempre all'obiettivo generale del controllo e della sicurezza il prossimo intervento di modifica del Regolamento di Polizia Locale finalizzato all'inasprimento delle sanzioni riferite a violazioni in tema di decoro e orari dei pubblici esercizi. Tale modalità avverrà previa delibera di Giunta di modifica del testo regolamentare.

La revisione organica per l'intero corpus normativo attraverso deliberazione di Consiglio comunale è da attuarsi con urgenza anche in base al testo della legge di conversione del decreto legge n. 14/2017 in tema di sicurezza delle città.

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa

OBIETTIVO SPECIFICO: coordinare le funzioni di controllo e sicurezza

AZIONE: revisione e modifica al Regolamento di Polizia Locale

PROVVEDIMENTI:

- Deliberazione di Giunta per inasprimento delle sanzioni 10 e 23 del Regolamento di Polizia Locale per la parte che interessa il decoro e orari dei pubblici esercizi anche in considerazione delle disposizioni previste dal decreto legge n. 14/2017 sulla sicurezza delle città

- Deliberazione di Consiglio per revisione dell'intero corpus normativo

TEMPI: avvio iter di modifica entro estate 2017

Collegamento alle Linee di Mandato 2015 – 2020:

1.1 Aumentare il senso di sicurezza dei cittadini, nelle proprie case, nel proprio quartiere, lungo le strade, nei parchi e in tutti i luoghi pubblici

1.1.4 Riorganizzazione del corpo dei vigili per garantirne la presenza sul territorio 24h su 24h e revisione del Regolamento di Polizia Locale.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017 – 2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: **Codice M3_1.1.4**

Si è pensato anche di approntare **un'ulteriore modalità di pagamento delle sanzioni sul decoro**, mediante bancomat, in aggiunta alle modalità ordinarie **attraverso POS in dotazione dei diversi soggetti preposti a controllo e vigilanza**.

Azioni in materia di contrasto al moto ondoso e di sicurezza sulla mobilità acqua

Altra azione di carattere immediato da approntare attiene alla sicurezza della mobilità acqua.

Allo scopo di rendere maggiormente incisiva l'attività di prevenzione del Servizio Navigazione e in considerazione della intensificazione dei traffici acquei legati al prossimo periodo estivo e nella prosecuzione delle azioni a tutela della sicurezza e del decoro, vanno adottate appositi provvedimenti organizzativi volti a consentire maggior vigilanza da parte degli operatori imbarcati nei mezzi di navigazione che all'esterno della cabina dovranno monitorare i comportamenti non regolari da parte degli utenti e se del caso, intervenendo in caso di comportamento anomalo.

Qualora non impegnati in specifici servizi di istituto lungo il Canal Grande, nel tratto compreso tra la Stazione Ferroviaria e la confluenza con il bacino San Marco, previa comunicazione alla centrale operativa, avranno cura di fermarsi a propria discrezione, e

sostare presso la riva. Il pilota dell'imbarcazione rimarrà a bordo della stessa, mentre i restanti operatori imbarcati scenderanno nella riva posizionandosi in maniera ben visibile ponendo in essere fattive azioni di osservazione e prevenzione.

Costituisce un'emergenza in ordine alla pubblica incolumità e alla sicurezza della navigazione pubblica e privata, la mancata messa in sicurezza e manutenzione del sistema di delimitazione dei canali navigabili, per la parte di laguna di giurisdizione dello Stato.

Tale sistema di delimitazione dei canali navigabili è costituito da bricole, ovvero pali lignei parzialmente immersi in acqua per la parte infissa nel substrato lagunare e parzialmente emergenti sopra il livello medio dell'acqua: le bricole hanno anche funzione di supporto per l'affissione di segnaletica propria del codice di navigazione.

L'usura di tali elementi porta alla rottura delle bricole stesse, dovuta principalmente alla marcescenza del legno in corrispondenza della fascia maggiormente interessata dalla naturale oscillazione delle maree giornaliere; ne consegue che vi siano in laguna bricole che galleggiano, alla deriva, e parti di bricole immerse in acqua e infisse nel terreno.

Il sistema di delimitazione dei canali navigabili risulta pertanto incompleto e frammentato laddove le bricole si sono spezzate.

Tutto ciò costituisce indubbio pericolo per la navigazione sia pubblica sia privata, ovvero per l'equipaggio dei natanti e per i natanti, con grave rischio di potenziali incidenti dovuti allo scontro con bricole galleggianti, con bricole sommerse ed infisse nel substrato lagunare, ed infine per la mancata continuità della delimitazione dei canali navigabili.

Per la parte di laguna di giurisdizione dello Stato, costituita da un sistema di bricole a delimitazione dei canali navigabili composto da circa 5.000 elementi, la Prefettura di Venezia ha più volte trasmesso e rappresentato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministero dell'Ambiente, al Ministero dell'Interno (prot. n. 57061 del 09/12/2014, prot. n. 68508 del 14/12/2015, prot. n. 58506 del 03/11/2016) il resoconto in esito a riunioni tecniche di protezione civile: in particolare si è più volte evidenziata la difficoltà da parte dell'Ufficio Tecnico di Salvaguardia di Venezia del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche ad effettuare *"una continua opera di manutenzione del sistema di bricole a causa della carenza di adeguate risorse finanziarie"*, sollecitando una valutazione da parte dei Ministeri interessati in merito alla situazione di potenziale e concreto pericolo per la sicurezza della navigazione e tutela dell'incolumità pubblica.

OBIETTIVO GENERALE: Governare la risorsa

OBIETTIVO SPECIFICO: coordinare le funzioni di controllo e sicurezza

AZIONE: Sollecitare lo Stato (ministeri interessati) a trasferire competenze e risorse, una volta sentiti Prefettura, Provveditorato Interregionale Opere Pubbliche e gli altri soggetti intervenuti alle riunioni tecniche indette dalla Prefettura di Venezia.

TEMPI: estate 2017

Collegamento alle Linee di Mandato 2015 – 2020:

1.1 Aumentare il senso di sicurezza dei cittadini, nelle proprie case, nel proprio quartiere, lungo le strade, nei parchi e in tutti i luoghi pubblici.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017 – 2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: **Codice M3_1.1**

Azioni a sostegno della residenzialità

Nell'ambito delle già descritte azione a sostegno della residenza possono essere considerate di immediata realizzazione le seguenti:

Redazione di Deliberazioni specifiche di modifica/revisione delle norme urbanistiche

Nella volontà dell'Amministrazione di tutelare la residenzialità va letta la già citata deliberazione di variante urbanistica n. 25 del 15.6.2017 adottata dal Consiglio Comunale. Dal termine di scadenza della pubblicazione decorrono 30 giorni per la presentazione delle

osservazioni. Scaduto tale termine la variante dovrà essere approvata in Consiglio Comunale.

OBIETTIVO GENERALE: Tutelare la residenza
OBIETTIVO SPECIFICO: revisione delle norme urbanistiche a favore della residenza
AZIONE: modifica delle norme urbanistiche territoriali in materia di: cambi di destinazione d'uso, attività ricettive, pianificazione di nuovi accessi alla Città
PROVVEDIMENTI: - Deliberazioni di Consiglio previo passaggio in Giunta
TEMPI: avvio delle procedure giugno 2017
Collegamento alle Linee di Mandato 2015 – 2020: 2.1 Promuovere lo sviluppo economico per la rivitalizzazione socio economica della Città 7.1 Venezia deve restare capitale dell'umanità per definizione, crocevia naturale tra il Nord ed il Sud, tra l'Est e l'Ovest, ponte con il Mar Mediterraneo lungo i principali corridoi europei 7.2 Favorire gli investimenti sostenibili su porto, aeroporto e altri settori, come il turismo e la logistica 9.1 Garantire la massima qualità dell'ambiente naturale e del paesaggio, uno degli indicatori più importanti della qualità della vita 10.3 Vincere la discrasia residenti-turisti.
Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017 – 2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n. 73 del 21 dicembre 2016: Codice M14_2.1 - M10_7.1 – M10_7.2 – M9_9.1 - M7_10.3

Sollecitazioni interventi legislativi sulle locazioni turistiche

Sollecitazione di interventi di disciplina delle locazioni turistiche da parte di Stato e regioni per i diversi profili di competenza legislativa

OBIETTIVO GENERALE: Tutelare la residenza
OBIETTIVO SPECIFICO: sollecitazione di revisione della normativa sulle locazioni turistiche
AZIONE: da un lato sollecitazione di intervento normativo dello Stato sulle locazioni turistica (eventualmente anche specifico per Venezia) dall'altro sollecitazione della Regione Veneto a rivedere la legge n. 11/2013 per la parte che norma le Locazioni Turistiche e a intervenire sulla modulistica.
PROVVEDIMENTI: - richiesta di intervento dello Stato e della Regione Queste azioni devono essere preceduti da appositi tavoli di lavoro tecnici con i soggetti rispettivamente competenti
TEMPI: fine estate 2017
Collegamento alle Linee di Mandato 2015 – 2020: 2.1 Promuovere lo sviluppo economico per la rivitalizzazione socio economica della Città 2.1.2 Formulazione di proposte di aggiornamento della legislazione speciale sulla salvaguardia di Venezia per garantire la sua applicabilità 10.3 Vincere la discrasia residenti-turisti.
Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017 – 2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: Codice M14_2.1.2 - M7_10.3

Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile obiettivo generale

Sin da subito è necessaria mettere mano alla comunicazione e alla divulgazione capillare dell'informazione necessaria a guidare il più possibile il comportamento, il rispetto del decoro dei luoghi, e in genere a informare il visitatore della fragilità e unicità del contesto in cui si entra.

Una misura possibile nel breve periodo è stata individuata in guide online per la divulgazione dell'informazione e del decalogo comportamentale.

OBIETTIVO GENERALE: Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile
OBIETTIVO SPECIFICO: innovare l'informazione e il marketing, educare a un turismo responsabile e sostenibile

AZIONE: fornire in tempo reale informazioni ai visitatori (da intendersi sia come servizio che come strumento di gestione dei flussi turistici), è possibile prevedere l'estensione dell'accesso a tutti i visitatori

PROVVEDIMENTI:

- Deliberazione di Giunta e determinazioni dirigenziali conseguenti

TEMPI: avvio procedura giugno 2017

Collegamento alle Linee di Mandato 2015 – 2020:

3.1 Un grande programma educativo, fondato sullo sviluppo della cultura, dei talenti, dei saperi e della conoscenza, con la messa in rete di tutti gli Istituti di formazione superiore, delle Università e delle altre realtà dell'istruzione

3.1.5 Sviluppo progressivo del WI FI su tutto il territorio comunale.

Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017 – 2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: **Codice M4_3.1.5**

Decalogo comportamentale per il visitatore, campagna internazionale di sensibilizzazione

Nel novero delle azioni immediate che l'Amministrazione comunale da avviare a partire dall'estate 2017 vi è l'attuazione di una campagna di sensibilizzazione internazionale che ripensi il rapporto tra Venezia e i suoi visitatori, con l'obiettivo di fornire agli ospiti della città le informazioni essenziali, un insieme di consigli e suggerimenti, per far emergere i valori di civiltà, cultura e tutela delle risorse che sono alla base di un turismo sostenibile..

Si prevede l'ideazione di un **claim di respiro internazionale** attraverso il quale veicolare sia i messaggi di contenuto propositivo che quelli più prettamente prescrittivo. Va detto, infatti, che il particolare momento che caratterizza in generale il turismo di massa impone all'Amministrazione di informare i visitatori anche su elementari regole di buon comportamento e rispetto, la cui violazione viene sanzionata dal regolamento di Polizia urbana. Contestualmente vanno offerte opportunità alternative ai visitatori.

Un turismo responsabile, consapevole e sostenibile - che non alteri l'ambiente naturale, sociale e artistico e non ostacoli lo sviluppo di altre attività sociali ed economiche - è necessario per conservare la bellezza e l'unicità di Venezia.

#EnjoyRespectVenezia è la campagna di sensibilizzazione della Città di Venezia per orientare i visitatori verso l'adozione di comportamenti responsabili e rispettosi dell'ambiente, del paesaggio, delle bellezze artistiche e dei valori della comunità locale.

Enjoy - messaggio emozionale positivo, associato ad un'esperienza di viaggio felice

Respect - messaggio istituzionale, associato a comportamenti corretti/permessi e buone pratiche

Venezia - in italiano per sottolineare senso di appartenenza e identità

Le azioni da intraprendere sono:

Avviare una **urgente e capillare comunicazione informativa su sei principali comportamenti non consentiti** (per lo più oggetto di sanzione amministrativa in base al Regolamento di Polizia Urbana) **da veicolare sia attraverso canali on site quali manifesti e segnaletica sia on line** (ad esempio attraverso piccoli filmati educativi sui canali social o nei terminali quali Stazione o Aeroporti, previa accordi specifici, coinvolgendo soggetti istituzionali).

A tal fine verranno predisposti dei manifesti riassuntivi dei comportamenti non consentiti in Città per veicolare il messaggio di rispetto del decoro.

CITTÀ DI VENEZIA







#EnjoyRespectVenezia





**Ai sensi del Regolamento di Polizia Urbana
le violazioni sono sanzionate da € 25 a € 500**

Urban Police Regulation, fines from € 25 to € 500

www.comune.venezia.it








Altra attività sarà rivolta a orientare i visitatori verso l'adozione di comportamenti per ridurre l'impatto sulla città.

Per esempio: prenotare in anticipo e in periodi di minore affluenza; visitare la città in modo "slow", a piedi, a remi o in bicicletta; tenere la destra nelle calli strette; privilegiare l'artigianato tradizionale, la cucina locale, i prodotti biologici e a chilometro zero.

Per diffondere le buone pratiche per il visitatore si deve ricorrere ad uno stile comunicativo coinvolgente e stimolante, utilizzando foto evocative della Città, fermo restando il richiamo al Claim previamente scelto.

Il messaggio deve avere un contenuto propositivo e accogliente, invitando a buone pratiche rispettose dei luoghi.

Per la massima efficacia, devono essere coinvolti i soggetti pubblici e privati che a vario titolo partecipano al sistema e all'offerta turistica della città, in primo luogo facenti parte degli Organismi di Gestione della Destinazione sia di Venezia e la sua laguna che delle altre OGD attive nella Città Metropolitana (Bibione e S.Michele al Tagliamento; Cavallino Treporti, Caorle; Jesolo-Eraclea; Chioggia; Riviera del Brenta) e in generale nel Veneto, nonché le principali agenzie di viaggio nazionali e internazionali.

In tutta la comunicazione sarà indicato il sito istituzionale del Comune di Venezia e la pagina a ciò dedicata <http://www.comune.venezia.it/EnjoyRespectVenezia>.

#EnjoyRespectVenezia

1. Scopri i tesori nascosti di Venezia nei luoghi meno frequentati per apprezzarne l'eccezionale bellezza.
2. Esplora le isole della laguna e la Venezia di terraferma, partecipa agli eventi diffusi in tutta la Città Metropolitana.
3. Assaggia i prodotti locali e i piatti tipici della cucina veneziana.
4. Visita le botteghe artigiane degli antichi mestieri ancora oggi esistenti a Venezia. Scegli solo prodotti originali e non acquistare merci da venditori abusivi
5. Prenota visite con guide e accompagnatori turistici autorizzati, capaci di trasmetterti la storia millenaria di Venezia.
6. Cammina a destra, non sostare sui ponti, non condurre cicli neanche a mano.
7. I monumenti, gli scalini di chiese, ponti, pozzi, le rive non sono aree pic-nic. Approfitta dei giardini pubblici per il ristoro, consulta la mappa dedicata sul sito.
8. L'area di Piazza San Marco è un sito monumentale, non è consentito sostare al di fuori degli spazi previsti per consumare cibi o bevande.
9. Venezia è una città d'arte: non è consentito il bivacco o il campeggio, né circolare a torso nudo, tuffarsi e nuotare. Per le spiagge, visita Lido e Pellestrina.
10. Rispetta l'ambiente e i beni d'arte: non abbandonare rifiuti, non imbrattare con scritte, disegni o lucchetti, non dar da mangiare ai colombi.
11. Se alloggi in appartamento, fai la raccolta differenziata.
12. Pianifica il tuo viaggio e scegli di visitare Venezia quando è meno affollata. Consulta il Bollettino del Turista.

Attiene sempre al tema del decoro e dell'informazione oltre che della **modalità corretta di uso e utilizzo dello spazio pubblico, l'individuazione di apposite aree di sosta e ristoro e l'incremento dei servizi igienici in Città.**

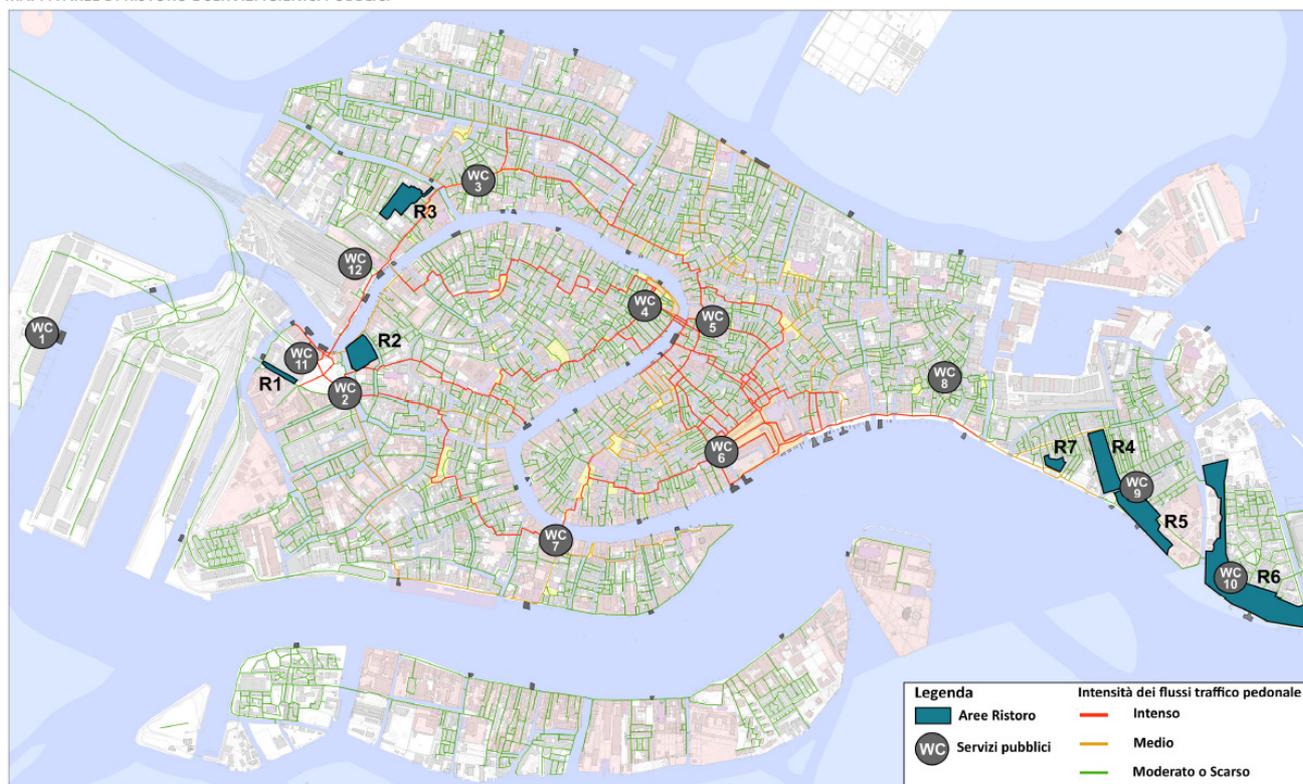
Individuazione aree di ristoro e mappatura dei giardini e parchi della Città di Venezia e incremento dei servizi igienici pubblici

Le azioni volte a limitare il dilagare di negozi di somministrazione, anche non assistita, di cibo lungo le aree individuate nel centro storico dalla prossima deliberazione dell'Amministrazione, vanno accompagnate da una contestuale messa a punto di aree urbane da destinare al ristoro e alla sosta del turista. Tali aree devono essere opportunamente segnalate da appositi cartelli in loco e veicolate attraverso tutti i possibili canali di informazione (web, social, siti di prenotazione, negozi di somministrazione, guide di viaggio, accompagnatori turistici, codice di comportamento ecc.) e monitorate sotto il profilo di un effettivo e utile controllo territoriale, prevedendo, al contempo, anche un'intensificazione dei relativi turni di pulizia.

Dall'esame delle aree verdi attualmente fruibili nella Città antica emerge l'esigenza di sviluppare e potenziare gli spazi di ristoro per i turisti provvedendo ad avviare una capillare comunicazione e informazione.

Come visibile nella mappa, i giardini e i parchi non sono presenti in tutti i sestieri del centro storico, tuttavia se adeguatamente conosciuti e divulgati possono rappresentare un luogo intorno al quale costruire il percorso e la visita della Città unito a un momento di ristoro.

MAPPA AREE DI RISTORO E SERVIZI IGIENICI PUBBLICI



ELENCO AREE DI RISTORO

Santa Croce	Cannaregio	Castello	
R1 Rio Terà Sant'Andrea	R3 Parco Savorgnan	R4 Giardini di Viale Garibaldi	R6 Giardini di Sant'Elena
R2 Giardino Papadopoli	R5 Giardini Napoleonici o della Partigiana	R7 Giardini della Marinaressa	

ELENCO SERVIZI IGIENICI PUBBLICI

WC 1 Tronchetto	WC 5 San Bartolomeo	WC 9 Giardini Napoleonici
WC 2 Piazzale Roma	WC 6 San Marco - Ascensione	WC 10 Giardini di Sant'Elena
WC 3 Campo San Leonardo	WC 7 Accademia	WC 11 Garage Comunale P.le Roma
WC 4 Campo Rialto Novo	WC 8 Campo della Bragora	WC 12 Stazione FF.SS.

I parchi e i giardini esistenti sono già attrezzati ma possono essere potenziati nelle attrezzature e segnalati attraverso i suddetti canali di informazione, affinché vengano conosciuti e utilizzati da un maggior numero di turisti. Parallelamente va intensificata la campagna di informazione sulle aree in cui invece per ragione di decoro non è ammessa la consumazione di cibo al di fuori dei pubblici esercizi.

Un'ulteriore analisi, in tema di spazi e servizi offerti dalla Città a favore di residenti e turisti, va indirizzata ai servizi igienici pubblici.

Oltre ai servizi igienici pubblici gestiti dalla società partecipata Veritas spa vanno considerati i servizi pubblici di AVM e dello Ferrovie dello Stato.

La situazione oggi complessiva di possibili aree ristoro e bagni pubblici è quella risultante dalla mappa sopra indicata.

L'Amministrazione intende incrementare l'offerta e si sta procedendo alle valutazioni più opportune in termini di soddisfazione della domanda e dei tempi per provvedervi.

Alla luce dei molteplici fattori che generano l'utilizzo improprio della Città deriva la **necessità di implementare i servizi igienici** eventualmente con altri individuati rispettivamente:

- all'interno di spazi di proprietà comunale da adibire al pubblico utilizzo;
- collocazione di WC autopulenti di ultima generazione integrabili nel contesto paesaggistico della Città in prossimità di aree si ristoro, ai percorsi maggiormente utilizzati dai flussi turistici e allo stesso tempo collocazioni fruibili anche dai residenti ad esempio in prossimità dei parchi, dei campi maggiormente vissuti, nei

pressi anche di luoghi generalmente scelti da residenti, famiglie, bambini, per socializzare e per vivere all'aperto.

OBIETTIVO GENERALE: Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile
OBIETTIVO SPECIFICO: individuazione aree di ristoro e mappatura dei giardini e parchi della Città di Venezia e incremento dei servizi igienici pubblici
AZIONI: attrezzamento nuove aree ristoro e wc pubblici
PROVVEDIMENTI: Individuazione aree di ristoro e mappatura dei giardini e parchi della Città di Venezia e incremento dei servizi igienici pubblici anche con sistemi innovativi (wc autopulenti) Tempi: avvio ricognizione spazi entro estate 2017
Collegamento con le Linee Programmatiche di mandato 2015-2020: 9.1 Garantire la massima qualità dell'ambiente naturale e del paesaggio, uno degli indicatori più importanti della qualità della vita Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017 - 2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: Codice M9_9.1

Prima ricognizione/censimento di servizi igienici pubblici, aree pubbliche di ristoro attrezzate

OBIETTIVO GENERALE: Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile
OBIETTIVO SPECIFICO: individuazione aree di ristoro e mappatura dei giardini e parchi della Città di Venezia e della Terraferma
AZIONE: rilievo puntuale dei servizi pubblici, aree pubbliche attrezzate, a seguire individuazione di spazi potenzialmente attrezzabili al fine di ampliare l'offerta di aree per il ristoro
PROVVEDIMENTI: Individuazione aree di ristoro e mappatura dei giardini e parchi della Città di Venezia e incremento dei servizi igienici pubblici anche con sistemi innovativi (wc autopulenti) Tempi: avvio ricognizione spazi entro estate 2017
TEMPI: entro giugno 2017 mappatura coordinata degli spazi attrezzati
COSTI: per le necessarie attrezzature eventualmente mancanti
Collegamento alle Linee di Mandato 2015 – 2020: 5.1 Venezia deve tornare a essere il luogo dove far crescere i nostri figli e far invecchiare bene i nostri genitori e i nostri nonni, in cui i servizi sociali accompagnino i cittadini lungo tutto il percorso di vita, anticipandone e Sostenendone i bisogni con diverse forme e modalità 5.1.2 Recupero degli spazi verdi e delle aree attrezzate per praticare lo sport all'aria aperta e favorire i giochi per i bambini, tenendoli manutentati e vigilati per allontanare malintenzionati, delinquenti e spacciatori 9.1 Garantire la massima qualità dell'ambiente naturale e del paesaggio, uno degli indicatori più importanti della qualità della vita 9.1.1 Un grande piano per i parchi pubblici, spazi fondamentali per il benessere cittadino che preveda: l'organizzazione di eventi, la chiusura di alcuni di notte, l'illuminazione delle vie di accesso, la videosorveglianza diffusa, il Controllo costante nonché aree attrezzate per i cani. Collegamento con il Documento Unico di Programmazione 2017 -2019 approvato con Delibera del Consiglio Comunale n.73 del 21 dicembre 2016: Codice M9_5.1.2 - M9_9.1.1

Ricollocazione dei cestini porta rifiuti immediato riordino

OBIETTIVO GENERALE: Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile
OBIETTIVO SPECIFICO: migliorare qualità offerta turistica metropolitana
AZIONE: ricollocazione ordinata e ragionata dei cestini porta rifiuti sul territorio in termini di tipologia e collocazione di tutti gli elementi presenti
PROVVEDIMENTI: da concordare con Veritas
TEMPI: entro estate 2017
COSTI: per le necessarie attrezzature eventualmente mancanti

Verifica sul funzionamento delle fontanelle pubbliche

OBIETTIVO GENERALE: Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile

OBIETTIVO SPECIFICO: migliorare qualità offerta turistica metropolitana

AZIONE: verifica delle fontanelle d'acqua pubbliche, attive e non attive, al fine di offrire ristoro

PROVVEDIMENTI: avvio verifica con Veritas e direzione Ambiente

TEMPI: entro estate 2017

COSTI: manutenzione delle fontanelle

Divulgare in modo capillare e virale il **catalogo comportamentale** attraverso: social, web e vari portali di prenotazione della Città, WI FI, messaggi in stazione e battelli, imbarcaderi, tutte le biglietteria.

OBIETTIVO GENERALE: Innovare l'informazione e il marketing. Educare a un turismo responsabile e sostenibile

OBIETTIVO SPECIFICO: decalogo comportamentale per il visitatore, campagna internazionale

AZIONE: valorizzare l'offerta culturale, favorire il mantenimento del decoro e la tutela della Città

PROVVEDIMENTI: predisporre il decalogo comportamentale adeguato alla divulgazione social e adeguata cartellonistica informativa dei divieti e dei comportamenti non ammessi. Accordi per la divulgazione.

TEMPI: entro estate 2017

In coerenza con le modifiche del Regolamento di Polizia Locale, e fermo restando quanto previsto nel codice della strada, **predisporre adeguata cartellonistica sui divieti di circolazione delle biciclette in Città e su tutti i comportamenti sanzionati come contrari al decoro.**