



## **CONTRIBUTO DI ACCESSO: UN'OMBRA SUL FUTURO DELLA CITTA', RIFLESSIONI E PROPOSTE.**

Il Turismo rappresenta oggi per l'intero Comune di Venezia una delle principali risorse economiche cittadine. La gestione del medesimo turismo e la regolamentazione dei suoi flussi possono rappresentare se ben indirizzate due fondamentali leve di sviluppo per l'intero territorio. Il turismo tuttavia non può rappresentare l'unica opzione possibile e resta di fondamentale importanza valutare con attenzione il rapporto costi benefici che il turismo con le sue diverse sfaccettature può avere nello sviluppo della città: lo sfruttamento intensivo del territorio a fini turistici, l'escursionismo giornaliero, il turismo di massa, incidono spesso sulla vita quotidiana di residenti, lavoratori e studenti.

L'overtourism grava in maniera anche pesante sulla mobilità interna attraverso lo stress del trasporto pubblico locale, essendo lo stesso dotato di risorse limitate.

Incidendo in maniera determinante nella trasformazione del tessuto sociale ed economico cittadino. La bulimia turistica sottraendo spazi alla città ed ai propri residenti appesantisce i costi dei servizi a carico dei cittadini, come ad esempio i maggiori costi della raccolta di rifiuti e crea un ambiente inidoneo al mantenimento o allo sviluppo della residenzialità.

Il Turismo non può essere la sola determinante della base economica veneziana, ma servono politiche attive, aumentare le opportunità di insediamento di altre attività innovative e sostenibili e rendere sostenibili le attività economiche collegate al Turismo.

Nell'ultimo decennio emergono dati allarmanti sullo spopolamento generalizzato della città, si registra complessivamente un calo di 16.000 abitanti dal 2012 ad oggi.

Non possiamo trascurare il fatto che i parametri sui quali la vita quotidiana viene pesata e determina le scelte degli individui e delle famiglie si basa su: costo e comfort dell'abitazione, sui servizi di prossimità, sulla disponibilità di impianti sportivi, sul grado medio di inquinamento, sul costo dei servizi comuni e delle tasse locali, sulle modernità dei plessi scolastici, sulle opportunità di lavoro, sul verde pubblico.

Relativamente alle imposte di scopo, se l'imposta di soggiorno ha ormai trovato dopo la sua istituzione un proprio percorso attraverso la sua applicazione, riscossione e versamento nelle casse del Comune tramite le strutture ricettive anche con mezzi informatici veloci che potrebbero essere maggiormente efficientati attraverso le raccolte dirette dai portali, resta ancora di difficile applicazione il Contributo di accesso, anche in considerazione del fatto che, lo stesso Contributo può portare ad un bilancio negativo è uno strumento inidoneo alla regolamentazione dei flussi, mentre l'unico fine sembra essere quello di fare cassa.

Sembra oggi essere completamente assente una regia sulla gestione dei flussi e del Turismo da parte di questa amministrazione. Molte risorse sono state investite nello sviluppo della Smart Control Room, ma ad oggi nessun risultato apprezzabile è stato ottenuto. Il discutibile Piano Urbano della Mobilità Sostenibile non ha avuto alcuno sviluppo.

### **IL CONTRIBUTO DI ACCESSO**

Entrando nello specifico argomento ricordiamo che i riferimenti normativi sono: il Regolamento per l'istituzione e la disciplina del contributo di accesso, con o senza vettore, proposto dalla Giunta alla Città Antica del Comune di Venezia e alle altre isole minori della laguna, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1 comma 1129 della legge n. 145 del 30/12/2018

L'attuale progetto si basa sul pagamento di un ticket a quote variabili in funzione dell'affluenza giornaliera

aprendo o limitando a specifiche aree quali la città antica e le isole dell'estuario, attraverso un controllo esercitato tramite l'utilizzo di varchi virtuali in città e controlli puntuali sul territorio.

In particolare il regolamento del Contributo di accesso, così come licenziato dall'attuale giunta, a fronte della poca chiarezza sulla sua efficacia, determinerà con certezza dei pesanti effetti negativi sia sull'economia locale alternativa al turismo, sia sulla funzionalità della vita quotidiana dello stesso residente.

Il rischio di disincentivare l'apertura di nuove attività quali ad esempio Studi professionali, laboratori d'arte, imprese artigianali, sedi di rappresentanza, sedi istituzionali è molto concreto, così come la messa in discussione di gran parte delle attività non strettamente legate all'ambito turistico. Tutte le attività e tutti i privati cittadini subiranno inevitabilmente limitazioni e condizionamenti e saranno sottoposti a ulteriori obblighi burocratici in ragione all'obbligo previsto nel regolamento di comunicare all'Amministrazione delicate informazioni riguardanti ospiti, clienti e visitatori.

Il Contributo di accesso interferisce inoltre sulle relazioni interpersonali dei residenti con amici e parenti, modificandone le abitudini quotidiane, ponendo nuovi muri e barriere, imponendo limitazioni alle libertà e alle scelte individuali degli stessi abitanti.

Sul punto si prende atto che lo stesso Garante per la Privacy è intervenuto a sottolineare tali criticità, a più riprese sottolineata dal Nostro Partito.

Il regolamento del Contributo di Accesso nella versione attuale si presenta con un guazzabuglio di norme esenzioni ed esclusioni in cui diventa difficile persino orientarsi. Norme cervelotiche di difficile applicazione e controllo che probabilmente finiranno per fallire l'unico obiettivo per cui il contributo dovrebbe essere pensato: la regolamentazione dei flussi.

La città oggi più che mai ha l'inderogabile necessità di porre una regolamentazione alle presenze giornaliere soprattutto nelle giornate di picco, limite di cui in passato si è ampiamente parlato e discusso anche in documenti redatti da primari tecnici del settore (ad esempio gli studi e le proposte avanzate da Jan Van Der Borg, da Dario Bertocchi dell'Università di Cà Foscari di Venezia e da Giove).

L'obiettivo non deve essere impedire alla gente l'afflusso in città, ma incentivare l'arrivo nelle giornate di condizioni ottimali e non di rischio.

Nonostante questa esigenza sia ritenuta impellente non si può ritenere che l'attuale Contributo di accesso sia la corretta soluzione alla regolamentazione dei flussi, il Partito Democratico di Venezia ritiene che la proposta politica del contributo d'accesso vada quindi rigettata con determinazione così come l'intero impianto di regolamentazione.

## **LE NOSTRE PROPOSTE**

Al fine di perseguire il principale obiettivo, la regolamentazione dei flussi turistici in città, la discussione dovrebbe riguardare i seguenti punti e proposte:

- 1) **NUMERO OBIETTIVO:** Va pensato e attentamente valutato il numero di turisti giornalieri che consente un "equilibrio sociale" con i residenti, nonché ottimali condizioni di visita per i turisti, e numero massimo posti letto per le strutture ricettive in tutto il Comune di Venezia. Un numero obiettivo che permetta di organizzare un calendario equilibrato di eventi oltre il quale possono mancare le condizioni di vivibilità della città. Non va di certo in questo senso l'esenzione dal contributo di accesso generalizzata alla popolazione Veneta che non risolve sicuramente il problema degli escursionisti giornalieri. L'attuale numero di posti letto disponibili in città secondo quanto indicato dall'annuario sul turismo del Comune di Venezia ammonta a 82.000 posti letto divisi tra alberghiero ed extralberghiero. Considerato che gli attuali residenti a Venezia Città Antica ammontano a circa 49.000 e che a questo numero vanno aggiunti i lavoratori pendolari non residenti a Venezia Città Antica (da sempre stimati in oltre 40/50.000 lavoratori), gli studenti e lavoratori temporanei, ipotizzando un riempimento dell'80% dei posti letto nei giorni di picco, circa 65.000, il numero di escursionisti giornalieri sostenibili diventa sempre più esiguo e già con 15.000, 20.000 escursionisti giornalieri la città finisce sotto stress, come anche evidenziato dalle recenti esperienze e dagli studi effettuati. Anche le statistiche sugli arrivi aeroportuali segnalano una crescente pressione sul territorio, arrivi annui che ammontavano a 11.561.594 nel 2019 con una crescita del 20% rispetto ai 9.624.748 passeggeri del 2016.
- 2) **ZTL SUL PONTE DELLA LIBERTÀ** A fianco a tale proposta andrebbe istituita la creazione di una ZTL sul Ponte della Libertà, operante tramite l'utilizzo delle telecamere smart, già presenti, unitamente ad un presidio di polizia municipale. L'accesso alla ZTL verrebbe garantito ai soli

residenti, pendolari e ai possessori della prenotazione del posto auto a Piazzale Roma o al Tronchetto per le soste più lunghe o a coloro che ne facessero richiesta online per ragioni sanitarie, lavorative o familiari. Contestualmente si dovrà necessariamente prevedere l'incremento dei posti destinati agli abbonati e conseguentemente ridurre i posti auto del garage comunale destinati ad un utilizzo turistico, sarà necessario inoltre introdurre la prenotazione obbligatoria di parcheggi.

- 3) **ZTL ACQUEA** una limitazione al numero massimo di imbarcazioni a servizio turistico a costi e prezzi crescenti, rivolta ai soggetti del turismo per mettere nelle condizioni il Comune di regolamentare gli accessi turistici in Città.
- 4) **PRENOTAZIONE DEI SERVIZI:** è necessario finalmente portare a compimento e sviluppare il progetto già pensato dalle amministrazioni del centro sinistra, prima del 2015, di una carta dei servizi veneziana mirata a facilitare il governo dei flussi, incentivare itinerari culturali alternativi (ad esempio valorizzando tutti i nostri musei) e favorire comportamenti corretti attraverso la concessione di agevolazioni. la prenotazione online dei servizi potrebbe dare al visitatore un vantaggio economico evidente rispetto al visitatore che non prenota. Sviluppare dei protocolli di intesa con i principali vettori di trasporto locale e nazionale per contingentare gli ingressi in città contribuendo così alla regolamentazione dei flussi nelle giornate particolarmente affollate e al tempo stesso garantendo il servizio ai residenti, lavoratori e ai pendolari.
- 5) **HUB TRONCHETTO E PIAZZALE ROMA:** Il terminal di Piazzale Roma e del Tronchetto dovrebbero essere i punti di arrivo dei residenti del Comune, dei pendolari (lavoratori e studenti) e dei soggiornanti. Un obiettivo questo che se conseguito consentirebbe una miglior vivibilità per i cittadini Veneziani garantendo loro un facile accesso alla città e una maggior disponibilità di posti auto superando così i disagi che derivano dal dover essere costretti a parcheggiare la propria autovettura in Terraferma. La prenotazione dei parcheggi obbligatoria garantirebbe l'accesso alla ZTL senza sanzioni e la previsione dei numeri di arrivo via auto. Inoltre questo sistema consentirebbe anche di liberare posti presso il garage comunale al fine di aumentare i posti rivolti ai veneziani.
- 6) **PROGRAMMAZIONE E CALENDARIO DEGLI EVENTI:** Va ripensato in funzione del numero obiettivo il calendario degli eventi che risulta eccessivamente carico in alcuni periodi dell'anno (periodo maggio settembre).
- 7) **TURISTA E INCENTIVI AL TURISTA PERNOTTANTE:** Un sistema premiale con incentivi al visitatore pernottante attraverso l'ottenimento di un QR CODE, quali accessi prioritari al TPL, scontistica sui mezzi di trasporto, accesso prioritario a Mostre e Musei, disincentivando e contingentando quando in overtourism l'accesso ai medesimi musei e mostre privilegiando il pernottante al turista mordi-fuggi. I pagatori dell'imposta di soggiorno potrebbero aver accesso prioritario e contingentato a mostre e musei in determinati periodi o fasce orarie.

La città deve restare comunque aperta ai fruitori abituali, ad es. lavoratori pendolari, parenti di degenti presso strutture ospedaliere / R.S.A. cittadine, etc. che devono continuare a muoversi e operare al meglio sul territorio e potranno essere dotati di carte di servizi dedicati all'attività da espletare.

## CONCLUSIONI

La città oggi ha bisogno di pensare ad un modello di sviluppo completamente diverso non basato sul mero turismo di massa o sull'economia mono turistica. La città deve essere in grado di concentrare energie e risorse sullo sviluppo del settore legato alla cultura, ai musei, alle fonti di energia rinnovabili, alla nautica, alla produzione culturale, all'artigianato locale, alla logistica, al polo professionale, alla ricerca e sviluppo universitario, alla rigenerazione urbana, al sostegno alle tradizioni.

Il Contributo di accesso, così come attualmente prospettato va rigettato nella sua interezza. Alcune forme di regolazione degli accessi tramite il pagamento di un ticket possono anche essere considerate per alcune particolari segmenti dell'economia turistica (per esempio per la crocieristica), ma bisogna sempre tener presente che questo metodo non può diventare un freno all'economia cittadina, incidere sulle libertà personali e di esercizio dell'attività economica nel Comune di Venezia e in tutta la Città metropolitana.

Nonostante il Contributo di accesso così come attualmente pensato vada rigettato al mittente, deve comunque

essere individuata la soglia di carico giornaliera sulla base dei numeri sopra elencati ed è indispensabile regolamentare il flusso turistico tramite gli interventi proposti nel documento, senza in ogni caso incidere sulle libertà personali ed individuali dei residenti e delle attività economiche della Città.

Venezia 11 novembre 2022