



Venezia 2026 – 2031

Programma tematico su 10 macro-aree

1. Autonomia istituzionale e finanziaria • 2. Residenzialità • 3. Sanità •
4. Politiche giovanili e per l'infanzia • 5. Arte & Cultura • 6. Laguna & Portualità •
7. Territorio & Visione Urbanistica • 8. Turismo & Accessibilità •
9. Trasporto pubblico e mobilità lagunare • 10. Sicurezza

Contesto e linee di azione politica

Il presente documento rappresenta il programma complessivo di **Resistere Veneto** per governare il Comune di Venezia.

Si articola su **dieci assi mirati a riportare il futuro della Città in un disegno coerente con la sua storia e le sue vocazioni**, nella prospettiva di mettere le chiavi del suo governo in mano ai cittadini e alle cittadine che vi risiedono o che comunque abbiano uno stabile legame con la Città.

Venezia, dichiarata Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO nel 1987, è una delle città più famose al mondo, ma rischia di vedere oggi compromesso il suo futuro, vigendo una gestione amministrativa poco diligente e subordinata a poteri esterni.

Venezia è anche il simbolo di un equilibrio delicato tra patrimonio storico-architettonico, ambiente e società. **Resistere Veneto propone che Venezia diventi città a statuto speciale** al fine di proteggere la sua identità, garantire la sua vitalità e restituire capacità di autogoverno davanti alle sfide contemporanee.

Oggi la Città è sottoposta ad una pressione crescente: turismo incontrollato, crisi economica, drammatico spopolamento, difficoltà nella gestione del territorio lagunare. La nostra proposta nasce proprio da queste esigenze: dotare la Città degli strumenti concreti per agire in maniera efficace, tempestiva e coerente con le sue specificità.

L'Autonomia in campo turistico permetterebbe di gestire in modo indipendente le proprie politiche turistiche, regolando gli accessi (terminal), incentivando forme di turismo sostenibile e distribuendo meglio i flussi di visitatori.

Una specifica Tutela soprattutto della Città e dei centri lagunari necessita di maggiori poteri decisionali e gestionali, attraverso il riordino delle competenze.

Occorre valorizzare in modo mirato tutte le caratteristiche ambientali e storico-artistiche che rendono Venezia un unicum mondiale, promuovendo interventi per proteggere la Laguna e le isole e preservare il delicato equilibrio tra natura e urbanizzazione che si è formato in molti secoli.

Anche la gestione del patrimonio storico e urbanistico necessita di linee di finanziamento adeguate e di un sistema più autonomo di monitoraggio e di controllo contro degrado e abusi.

Obiettivi principali

- Autonomia finanziaria per potenziare l'autogoverno cittadino, come capacità di programmare investimenti e servizi.
- Aumentare la residenza stabile e la disponibilità di alloggi a canone sostenibile.
- Adeguare e ristrutturare la presenza di presidi sanitari.
- Contrastare il depauperamento sociale e demografico del territorio;
- Privilegiare e facilitare l'accesso prioritario dei cittadini residenti nel Comune agli eventi culturali, valorizzare le feste tradizionali.
- Vivere in Laguna: rispetto degli equilibri naturali e sostenibilità ambientale nella filosofia degli interventi antropici e infrastrutturali.
- Pianificare il territorio in base alle esigenze delle comunità e non guardando al giro d'affari.
- Ridurre i picchi di congestione turistica e migliorare la qualità delle attività turistiche ampliando la fruibilità del territorio che circonda Venezia.
- Migliorare puntualità, frequenze e accessibilità del trasporto pubblico (acqua + terra) e la sua integrazione con le reti ferroviarie.
- Difendere la sicurezza del territorio in termini di decoro urbano e di convivenza civile.

1. Autonomia istituzionale e finanziaria

Il punto di partenza va individuato nel metter mano sull'assetto istituzionale del Comune, innanzitutto riscoprendo i fondamentali principi di decentramento e partecipazione popolare: costituiti negli anni '70, i **Consigli circoscrizionali** (detti allora "Consigli di quartiere") erano uno strumento fondamentale di democrazia, perché permettevano ai cittadini di partecipare alla vita politica e di formarsi per gestire un proprio ruolo pubblico.

Questi istituti di decentramento consentivano a quelle piccole comunità che compongono il Comune di dare pareri su tutti gli interventi comunali da attuare sul territorio, sicché producevano un'azione politica aderente all'interesse dei cittadini. Durante le Amministrazioni Cacciari degli anni '90 sino a quelle Brugnaro degli anni 2000 tali organi (anche assunta la nuova veste di Municipalità) sono stati svuotati di funzioni e di significato: questo fenomeno ha peraltro coinciso con lo scadimento dei lavori comunali a livello urbano. **Resistere Veneto** sostiene pertanto il recupero ed il potenziamento di tali organi soprattutto con l'attribuzione di adeguate deleghe.

Andando oltre, si può estendere ulteriormente il principio autonomista attivando la possibilità prevista dallo Statuto della Città metropolitana, che contempla **l'articolazione del Comune capoluogo in più Comuni**, secondo l'articolazione di cui all'art. 18, co. 2 bis, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, in modo da distinguere le peculiarità sociali ed ambientali della Città d'Acqua (Venezia) e dell'Entroterra (Mestre, Marghera e Centri limitrofi) valorizzando le specificità di ciascuna.

Per quanto attiene la Città d'Acqua (Venezia), ricordiamo che l'art. 119 della Costituzione definisce **l'autonomia finanziaria di entrata e di spesa degli enti territoriali**, mettendo a loro disposizione risorse autonome, compartecipazioni a tributi erariali riferibili al territorio, perequazione senza vincoli di destinazione, capacità di finanziare integralmente le funzioni attribuite e, quando necessario, risorse aggiuntive/interventi speciali per specifiche finalità di sviluppo e coesione.

In seguito alla legge costituzionale 7 novembre 2022, n. 2, la Città d'Acqua (Venezia) potrebbe ora beneficiare di speciali vantaggi derivanti dal **riconoscimento costituzionale concesso alla peculiarità delle isole, impegnando le istituzioni statali a rimuovere gli svantaggi derivanti dalla insularità**, nell'ottica di superare il divario socio-economico causato dalla separazione geografica, per promuovere la coesione sociale e lo sviluppo economico e **rendere possibili sgravi fiscali, incentivi per i trasporti aerei/marittimi e il miglioramento dei servizi essenziali**.

Attualmente tale norma costituzionale è completamente disattesa nei confronti della Venezia insulare, perché nel dibattito politico tali benefici sono stati promessi ad altre aree geografiche; in tal senso, il ponte automobilistico che la collega alla terraferma viene interpretato come un improbabile superamento dell'insularità stessa, che invece a tutti gli effetti permane.

Su questa materia sono però intervenuti i Consiglieri Davide Lovat e Riccardo Szumski **presentando in data 24 marzo 2026 la proposta di legge statale n. 7** presso il Consiglio Regionale del Veneto (da trasmettere al Parlamento italiano ai sensi dell'art. 121 Cost.), la quale prevede che sia riconosciuta al territorio di Venezia e delle isole della Laguna la condizione di insularità (di cui all'art. 119 Cost.).

Per Venezia è soprattutto importante passare da una finanza "derivata" e frammentaria a risorse stabili e adeguate agli oneri strutturali della città lagunare, perciò **Resistere Veneto** intende sviluppare la speciale autonomia della Città valorizzando questa nuova prerogativa costituzionale.

I costi aggiuntivi che si abbattano sulla Città hanno un impatto depressivo su tutte le attività economiche: dai costi maggiorati dei trasporti per la rottura di carico delle merci, fino al prezzo del suolo, di gran lunga superiore a tutti i luoghi di terraferma.

Venezia non chiede assistenza, ma autonomia finanziaria responsabile, cioè più risorse stabili e rendicontate in favore di residenza, servizi, manutenzione e mobilità e meno dipendenza da trasferimenti occasionali (come giustificare, sennò, i poteri speciali attribuiti a “Roma Capitale”?).

Obiettivi dell’Autonomia finanziaria

- Costruire un dossier tecnico (“Conto Venezia”) che quantifichi fabbisogni, extra-costi lagunari e gap di finanziamento delle funzioni.
- Richiedere strumenti stabili: compartecipazioni/entrate dedicate e programmi pluriennali (non misure spot).
- Istituzionalizzare un percorso Comune → Regione → Stato con delibere, tavoli e impegni formali.

Fase operativa comunale: Mandato e dossier

- Delibera di Consiglio: “Mandato Art. 119 - Autonomia finanziaria responsabile di Venezia”.
- Istituzione Unità di Progetto “Autonomia e Finanza di Venezia”.
- Produzione di 2 documenti: (a) Conto Venezia (flussi entrate/trasferimenti/costi), (b) Costo Unicità (extra-costi strutturali: mobilità acquea, manutenzione, gestione flussi, tutela patrimonio).
- Cruscotto pubblico trimestrale: euro per euro, entrate e destinazioni.

Fase operativa regionale: Venezia come caso pilota

- Risoluzione/Ordine del giorno in Consiglio regionale: apertura Tavolo permanente Regione–Venezia sulla finanza locale e attuazione dell’art. 119.
- Allineamento con strumenti regionali di programmazione e con l’attuazione del federalismo fiscale (supporto tecnico e politico).
- Posizionamento: autonomia finanziaria e responsabilità, con rendicontazione e obiettivi misurabili (servizi ai residenti, manutenzione, TPL).

Fase operativa statale: norma o accordo stabile

- invio del Dossier al Ministero dell’Economia e delle Finanze (MEF) e interlocuzione parlamentare (audizioni/commissioni).
- Richiesta di strumenti: compartecipazioni a tributi erariali riferibili al territorio e/o programmi pluriennali di interventi speciali per capitale culturale e fragilità lagunare.
- Impegno pubblico su trasparenza: condizione essenziale per la gestione credibile dell’autonomia.

2. Residenzialità

In un tessuto urbano delicato come quello della Venezia insulare, dove i posti letto ad uso turistico hanno brutalmente superato il numero di quelli dei residenti, urge **il blocco dei cambi di destinazione d’uso finalizzati all’uso turistico** ed una moratoria dei permessi di costruire nuove strutture ricettive in tutto il Comune.

Gli obiettivi prioritari sono:

- Ridurre la pressione abitativa turistica e aumentare l’offerta di locazioni lunghe.

- Dare priorità abitativa a chi lavora a Venezia (servizi essenziali, turnisti, pendolari strategici).
- Ridurre gli alloggi sfitti anche accorciando i tempi di riassegnazione degli alloggi comunali.

Due strumenti specifici potrebbero costituire un incentivo per i proprietari di unità abitative a locare gli alloggi di proprietà privata (detassare la seconda casa quando si affitta residenti):

- Istituire un **fondo speciale di garanzia contro i casi di morosità**;
- **Detassare l'IMU al 100%** (e l'imposta sul reddito fondiario al 50% sui nuovi contratti residenziali).

Per essere efficace - e non tradursi in mera misura simbolica destinata a decadere senza aver apportato benefici - il blocco della trasformazione degli immobili ad uso turistico deve affiancarsi a **misure straordinarie** mirate ad **ampliare il patrimonio residenziale privato e pubblico**.

Una maggiore disponibilità di immobili sul mercato può tradursi in maggiore residenzialità solo se i proprietari residenti sono sostenuti da **cospicue sovvenzioni pubbliche per ristrutturazioni, restauri e adeguamenti dei loro immobili** (oltre agli alloggi, si potrebbe intervenire anche sui negozi di vicinato) in analogia a quanto fatto nel Comune di Ragusa (Sicilia), attraverso specifici bandi; una simile misura richiede che la mano pubblica riversi cospicui investimenti su questo settore strategico, attingendo a leggi straordinarie o fondi comunitari, perché l'esistenza di una comunità dipende dalla disponibilità di **casa e lavoro** nel proprio ambito territoriale.

Per ottimizzare la gestione degli **immobili** di proprietà pubblica, occorre procedere al loro monitoraggio catastale e demaniale; in particolare proprietà comunali, ATER, IPAV, fondazioni ed enti religiosi. Si deve intervenire per il **recupero delle abitazioni sfitte o degradate**, ricercando strumenti innovativi di finanziamento e rivedendo i criteri di assegnazione. Questa specifica azione deve investire nel recupero del patrimonio edilizio per utilizzarlo al meglio: in tale prospettiva esso va dunque preservato dalle alienazioni.

In un'ottica di **social housing (edilizia residenziale sociale)** si possono prevedere nuovi criteri di priorità per quote dedicate di alloggi a canoni calmierati, formando un nuovo Albo con relativa graduatoria "Lavoratori a Venezia" in settori essenziali quali sanità, scuola, sicurezza, TPL, servizi pubblici, in generale per chi svolge attività lavorativa stabile nel Comune, con particolare attenzione ai turnisti e ai servizi essenziali, prevedendo: controlli, decadenza in caso di perdita requisiti, divieto di sublocazione turistica, ecc.

Con lo stesso criterio si possono trattare **servizi di prossimità e commercio di vita** con un **Piano "negozi utili"**: incentivi e priorità su spazi comunali per attività funzionali ai residenti (alimentari, artigiani, presidi sanitari), collegato alle politiche sulla casa.

3. Sanità

Alla luce di quanto stabilito dal secondo comma dell'articolo 32 della Costituzione: "nessuno può essere obbligato a un determinato trattamento sanitario se non per disposizione di legge. La legge non può in nessun caso violare i limiti imposti dal rispetto della persona umana", si dovrebbe riconoscere che **allo Stato è proibito imporre la somministrazione di qualsiasi farmaco**, anche quelli denominati "vaccini", dato che dalla Carta Fondamentale si desume con evidenza il principio della libera scelta dell'individuo riguardo alle cure cui sottoporsi.

La questione assume connotati ancora più gravi ed inquietanti considerando la controversa Legge Lorenzin (Decreto legge 7 giugno 2017, n. 73), che impone ben 10 vaccinazioni obbligatorie per i

minori di età compresa tra zero e sedici anni, la cui efficacia e sicurezza è oggi messa in discussione proprio dai recenti provvedimenti in materia assunti dal Paese che per primo aveva lanciato nel mondo tale politica farmacologica, ossia gli Stati Uniti d'America.

Resistere Veneto ritiene necessario che il Comune di Venezia tuteli attivamente la salute e la sicurezza dei bambini concedendo uno speciale bonus per sovvenzionare il pagamento delle rette di istituti che accolgono bambini non vaccinati, ai quali è stato inibito l'ingresso negli asili nido e nelle scuole d'infanzia pubblici in applicazione della legge sopracitata.

In generale, Venezia necessita di un ospedale e di un sistema sanitario efficiente che tenga conto della sua popolazione mediamente anziana - penalizzata negli spostamenti per visite ed esami presso strutture della terraferma - ma anche del numero dei residenti e di chi viene a lavorare in Città, nonché degli stessi turisti che possono necessitare di cure e/o di ricovero.

Pesa, inoltre, la carenza delle **idroambulanze equipaggiate**, una dotazione che oggi appare insufficiente per la gestione rapida delle emergenze ed il trasporto dei malati in un territorio che include, oltre a Venezia, anche le isole lagunari (tutte ospitanti turisti).

Occorre valutare il **piano di riutilizzo dell'ex Ospedale al Mare** e la rispondenza delle strutture residue alle esigenze sanitarie dei cittadini del Lido, su cui gravitano anche le zone contermini; in tale quadro, le attività dei vari specialisti impiegati nei **poliambulatori** possono integrare l'efficienza dell'attuale punto di primo soccorso. La logistica dei collegamenti via elicottero a supporto delle emergenze SUEM in passato non ha dimostrato l'efficienza necessaria, quindi va rivista. Nell'attuale Monoblocco Rossi vanno potenziati i poliambulatori (ampliando gli orari e i giorni di attività) valorizzando servizi già presenti come radiologia facendo convergere lì nuova utenza, riducendo così le liste di attesa che penalizzano in modo crescente assistiti e pazienti di Venezia.

Va potenziato il coordinamento con le **associazioni di volontariato** per l'assistenza ai bisognosi e pensato un progetto di **centro sociale per anziani** in strutture comunali al fine di migliorare la loro vita quotidiana, in connessione con opportuni interventi prestati a domicilio.

Un aspetto critico della Sanità veneziana è la disponibilità di **alloggi per il personale sanitario** che lavora nelle strutture ospedaliere lagunari: per la loro piena operatività, bisogna che i lavoratori prestino nel modo più agevole il proprio servizio. Pertanto, occorre che la macchina amministrativa acquisisca una serie di **mini-appartamenti** da mettere a disposizione del personale sanitario, mettendolo in grado di affrontare turni pesanti senza dover far rientro al proprio domicilio.

In quest'ottica si propone anche il **riutilizzo della Foresteria dell'Ospedale Civile** di Venezia presso il Muro del Pianto, come struttura con destinazione esclusiva all'accoglienza del personale sanitario, dei pazienti e dei loro parenti, anche per periodi lunghi e con affitti calmierati e slegati dalle attuali logiche di mercato.

Resistere Veneto, con particolare riguardo a chi fa assistenza quotidiana oppure continuativa ai degenti ricoverati in quella struttura, chiede **la liberalizzazione dei parcheggi dell'Ospedale all'Angelo** (gestiti dalla società privata APCOA): oggi il posto auto nel parcheggio interrato costa 6 euro al giorno (1 euro all'ora), mentre quello nel parcheggio esterno arriva a 18 euro al giorno.

Il problema parcheggi sussiste anche per altre strutture sanitarie, per es. il distretto di via Cappuccina, dove i parcheggi sono assenti o a pagamento; le zone circostanti sono pericolose anche per gli operatori, tra cui gli assistenti domiciliari, soprattutto d'inverno, quando fa buio presto. All'ospedale all'Angelo molti dipendenti utilizzano il parcheggio gratuito dell'Auchan, ma per raggiungere l'ospedale è necessario attraversare il sottopasso buio e pericoloso, non presidiato e spesso mal frequentato.

I servizi pubblici che collegano la stazione di Mestre all'ospedale all'Angelo (per chi arriva da Venezia o da altri luoghi) sono insufficienti e vanno incrementati.

La carenza di medici di base e la difficoltà di accedere delle visite ambulatoriali hanno spinto verso il **sovraffollamento del Pronto Soccorso di Mestre**, che è peraltro soggetto ad una grande affluenza di stranieri. Tali problematiche hanno allungato i tempi di attesa al Pronto Soccorso e ciò genera tensione per chi è in attesa delle cure necessarie dando luogo talvolta a risse ed aggressioni al punto che alcuni pazienti in attesa sono invitati a recarsi ad altri Pronto Soccorso nelle vicinanze.

Resistere Veneto indica come priorità urgente l'adeguamento del personale dell'Ospedale all'Angelo nel suo ruolo di *hub provinciale*, in considerazione degli ingenti carichi di lavoro a cui questa struttura deve far fronte per cure ad alta complessità e come punto di riferimento per gli *spoke*, presidi sanitari periferici.

4. Politiche giovanili e per l'infanzia

Si rendono necessarie politiche mirate ai giovani di contrasto allo spopolamento urbano, all'invecchiamento della popolazione e all'emigrazione giovanile verso località che offrono migliori opportunità di studio, di lavoro e di guadagno, se vogliamo invertire il declino di Venezia e Mestre e salvarle da un destino - che pare ineluttabile - a futuro dormitorio privo di vitalità.

Serve una politica incisiva, capace di offrire servizi d'avanguardia e di creare un ambiente favorevole per chi vuole vivere, studiare, lavorare, sposarsi, crescere bambini nella nostra città.

Resistere Veneto propone di dare spazio all'infanzia e ai giovani promuovendo e realizzando tutta una serie di politiche sociali nel Comune di Venezia, andando incontro alle esigenze di chi studia, di chi cerca una prima occupazione, di chi ha figli e di chi deve conciliare i tempi del lavoro con la famiglia.

Mense scolastiche - Va migliorata la qualità della ristorazione scolastica offrendo un servizio mirato alle esigenze alimentari dei più piccoli, di conseguenza vanno riviste le modalità di gestione degli appalti, privilegiando la qualità rispetto all'economicità e garantendo criteri più attenti nelle forniture. Si propone di rafforzare il coinvolgimento dei genitori nella definizione dei menù, proponendo anche prodotti locali e biologici.

Buoni sport - Si propone di rafforzare ed estendere il sistema di buoni per lo sport denominato Progetto 6SPORT oggi riservato ai bambini e alle bambine di prima e seconda della scuola primaria, mentre la fruizione del buono va offerta a tutti i minori fino ai 14 anni.

Buoni per asili nido, scuole materne e centri estivi - Si propone di assegnare un buono di 200 euro annui a tutti i bambini e a tutte le bambine, per coprire i costi di frequenza a asili nido, scuole d'infanzia e centri estivi, sia privati che pubblici.

Condizioni vantaggiose per abbonamento ACTV - Per tutti i minorenni residenti nel Comune si propone di rilasciare l'abbonamento annuale ACTV per il trasporto pubblico locale al costo di 50 euro.

Ludoteche comunali - Si intende potenziare il settore delle ludoteche, che attualmente è appaltato a cooperative private e fuso con il settore biblioteche (le attuali Biblio-Ludoteche), fornendo nuovi spazi e personale in numero sufficiente e appositamente formato, per offrire un servizio di qualità in un luogo sicuro, dove le bambine ed i bambini possano interagire, sperimentare, crescere in un ambiente ricco di stimoli.

Verranno inoltre promosse tutte **quelle iniziative educative e formative**, specie nell'età della prima infanzia che è tra i periodi più formativi per lo sviluppo futuro. È nostro dovere garantire alle nuove generazioni un sistema educativo che stimoli la capacità di analizzare, interpretare e argomentare: una scuola dove si impari il legame tra causa ed effetto, dove il bambino sia accompagnato nella costruzione di un pensiero autonomo e logico, rivalutando il sistema scolastico anche sulla base della capacità di promuovere consapevolezza, unicità, responsabilità, cittadinanza attiva.

Politiche della casa - I costi della casa sono esorbitanti e spesso insostenibili, pertanto si propone di rafforzare le priorità a favore dei giovani e delle giovani coppie per l'assegnazione di alloggi e nelle politiche dell'edilizia residenziale sociale.

Impresa - E' in calo il numero di giovani che intraprende attività imprenditoriali, vanno quindi attivate specifiche forme incentivanti per i giovani che avviano nuove attività imprenditoriali, con un apposito fondo per assegnare incentivi e prestiti agevolati per l'avvio di attività commerciali.

5. Arte & Cultura

Per quanto riguarda la vita sociale, culturale e artistica di Venezia, **Resistere Veneto** promuoverà tutte le iniziative e le manifestazioni idonee a tutelare e valorizzare l'immenso patrimonio storico-artistico della cultura veneziana, nell'ottica di **privilegiare e facilitare l'accesso prioritario dei cittadini residenti nel Comune agli eventi culturali**: esposizioni, patrimonio museale, artistico e architettonico, biblioteche, gallerie favorendo anche l'accesso a eventi privati, attraverso apposite convenzioni tra le istituzioni pubbliche e l'iniziativa privata, promuovendo anche la collaborazione e la partecipazione degli istituti scolastici di vario ordine e grado.

Il rilancio delle feste tradizionali, quali Redentore, Regata Storica, Carnevale, Salute, deve ispirarsi ad un modello di gioioso ritrovo comunitario dando alla fruizione turistica uno spazio di contorno, in un quadro non improntato al consumo della Città e alla sponsorizzazione della grande industria. In tali occasioni, la massa dei visitatori dovrebbe vedere i residenti partecipi, non chiusi in casa, costretti a destreggiarsi tra calli intasate, intrappolati in mezzi pubblici sovraffollati che, spesso, rendono problematiche anche le funzioni essenziali come raggiungere il proprio posto di lavoro.

Sostenere le festività ancora oggi tipicamente veneziane e mestrine, che stanno progressivamente perdendo di significato, quali la festa di San Martino, di San Rocco a Venezia e, a Mestre, la festa del Patrono San Michele. Il rilancio di tali eventi dovrebbe realizzarsi attraverso manifestazioni e spettacoli rivolti in primo luogo ai cittadini residenti, favorendone la partecipazione ed il coinvolgimento attraverso un'attenta programmazione e organizzazione, che tengano presenti sia gli aspetti storico-culturali sia quelli legati alla vita cittadina.

Promuovere la conoscenza delle antiche arti e tradizioni artigianali, per la loro riscoperta tecnica, ma anche lessicale (restando fedeli alle denominazioni tradizionali veneziane), dando così linfa e nuova vita ad un patrimonio che sta progressivamente scomparendo: dal battiloro ai remeri, dalle merlettaie e impiraresse agli squeraroli.

Ampliare le proposte già in essere degli "Itinerari educativi" del Comune, proponendo anche percorsi centrati sulla conoscenza della storia, della cultura e delle tradizioni locali di Venezia, della

sua laguna e dell'entroterra. Si avanza, inoltre, la proposta di estendere l'offerta degli itinerari educativi attraverso percorsi proposti ad hoc per i residenti, in particolare per le fasce dei più giovani e degli anziani.

6. Laguna & Portualità

In generale, la gestione ottimale degli ambiti lagunari necessita di un **Testo Unico di legge o Codice per Venezia e la sua Laguna** al fine della semplificazione normativa basata sul trasferimento delle competenze sulla Laguna al Ministero dell'Ambiente, al fine di salvaguardare gli equilibri morfologici e idrodinamici e favorire l'uso compatibile del territorio lagunare.

La priorità strategica è **estromettere il traffico delle grandi navi dalla Laguna** riservando l'accesso alle imbarcazioni minori, rendendo compatibile la navigazione interna con gli equilibri idrodinamici. **Vanno sospesi** gli interventi infrastrutturali programmati quali **i quattro progetti proposti dal Commissario Crociere**: Isola Tresse, Canale Nord Sponda Nord, Scavo Canale Vittorio Emanuele, Potenziamento Canale dei Petroli.

Le grandi navi mercantili dirette al polo industriale di Porto Marghera e le grandi navi da crociera dirette alle stazioni passeggeri interne alla Laguna devono gestire il loro traffico operando lo scarico all'esterno del bacino lagunare.

Va pertanto avviata sia la realizzazione del porto off-shore per le merci, sia verificata la fattibilità del porto galleggiante crocieristico d'intesa con gli Enti competenti; in particolare gli spostamenti dei passeggeri attraverso la Laguna devono avvenire in forme compatibili con l'ambiente (vedi anche nostra proposta di linea hovercraft al paragrafo 7).

Prioritario è **tutelare il patrimonio naturalistico della Laguna di Venezia**, intesa nel senso più ampio delineato dalla normativa a tutela dell'ambiente che copre anche zone dell'entroterra quale habitat/ecosistema da mantenere integro. Quanto alle manomissioni dirette, come **l'installazione di pannelli fotovoltaici**, va introdotto un divieto generale qualora impattino su terreni integri. **Resistere Veneto** ricorda che tutta l'area circostante la Laguna è soggetta a vincoli, pertanto **chiede di inibire totalmente l'impiego dei pannelli a terra**, ai sensi della L.R. n. 17/2022; quanto al loro impiego sui tetti, vanno concordati specifici criteri con la Soprintendenza competente per territorio, adottando nuove tecniche di mimetizzazione.

Il complesso e delicato ecosistema lagunare - caratterizzato da un'ampia biodiversità, flora-faunistica - può rappresentare inoltre una risorsa di natura economica per sviluppare un turismo alternativo a quello che invade calli e campielli veneziani.

Tutelare la Laguna si traduce anche nella **valorizzazione** - o talora nel recupero - **delle tradizionali forme di navigazione**, fatte a remi o vela su imbarcazioni tipiche, rafforzando quindi il ruolo delle remiere e delle attività tradizionali legate al mondo della navigazione veneziana come, ad esempio, l'opera dei maestri d'ascia e la fabbricazione artigianale di forcole e remi.

7. Territorio & Visione Urbanistica

Resistere Veneto chiede una moratoria generale verso l'installazione di nuovi ripetitori 5G e 6G su tutto il territorio comunale in osservanza del principio di precauzione: per la Carta mondiale della natura (1982), le attività che comportano un elevato grado di rischio per la natura e la salute devono

essere precedute da esami approfonditi, pertanto i benefici derivanti da tali attività dovrebbero valutarsi alla luce dei danni potenziali; qualora i correlati effetti nocivi si conoscano in modo incompleto, tali attività non si devono intraprendere (art. 11). Su tale premessa, Resistere Veneto promuoverà:

- **Il Regolamento e il Piano antenne comunale** per dotare l'amministrazione comunale di Venezia di un Regolamento e **Piano di localizzazione stazioni radio base**, in grado di arginare il fenomeno selvaggio della proliferazione indiscriminata di antenne sul territorio, strumento tecnico-amministrativo da redigere attraverso una società specializzata indipendente, capace di ascoltare le richieste della cittadinanza;
- **Uno Studio epidemiologico** in collaborazione con l'ASL, promuovere uno studio epidemiologico indipendente sul modello di quello intrapreso dalla Regione Toscana per valutare gli effetti a breve-medio-lungo termine dell'irraggiamento wireless sulla popolazione esposta alle radiofrequenze;
- **Una Conferenza di Servizi** per fare del Comune di Venezia l'ente promotore di una conferenza con Regioni e Stato rivendicando il principio di prevenzione del danno nella richiesta di abbassamento dei limiti soglia d'inquinamento elettromagnetico, al fine di tornare alla misurazione dei limiti soglia nel picco dei 6 minuti e nella misura dei 6 V/m, nello spirito originario della Legge Quadro 36/2001;
- **La sostituzione nelle scuole della rete WI-FI** con la rete via cavo di connessione internet.

Resistere Veneto ritiene che il Sindaco, in quanto Autorità Sanitaria, **debba attivarsi per accertare se sull'area geografica di competenza comunale siano sparse sostanze chimiche derivanti dall'attività di geoingegneria**, finalizzata alla manipolazione climatica e meteorologica; il Comune dovrà acquisire la documentazione che permetta di individuare i tipi di sostanze diffuse nell'atmosfera da aviogetti e gli effetti potenziali incidenti sulla salute e sull'ambiente, onde adottare opportune misure di tutela.

Lo sviluppo tecnico scientifico ha le migliori possibilità di radicarsi nel Veneziano insediando un vero **polo tecnologico e di ricerca d'avanguardia** nell'area di Porto Marghera, coinvolgendo l'Università ed altri enti pubblici del settore.

Tutta la vasta zona che va dalla gronda alla parte settentrionale del Comune negli ultimi anni è stata investita dalla **progettazione di insediamenti strutturali e infrastrutturali** per servizi e attività nei settori trasportistico, sportivo, commerciale e turistico, senza tener conto dell'impatto che ne conseguirebbe, benché questi territori rivestano un interesse straordinario di tipo ecologico e sotto il profilo storico-paesaggistico.

È il caso del cosiddetto **Quadrante di Tessera, un disegno di urbanizzazione e cementificazione di dimensione faraonica** di ambiti sia d'affaccio alla Laguna, sia di terraferma che - portati a compimento - cambierebbero i connotati urbani, territoriali, naturalistici e civili dell'intero Comune di Venezia.

Il Quadrante di Tessera fu inserito nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) con deliberazione del Consiglio Comunale n. 5/2012 comportando circa quaranta ettari destinati ad area sportiva (per il nuovo stadio), circa sessanta ettari ad attività commerciali, direzionali, produttive, servizi, ecc. + circa dieci ettari a viabilità: **in un'ottica di rigenerazione urbana e di contenimento dell'uso di suolo, le nuove attività andrebbero collocate in aree urbane dismesse** e non più utilizzate (per esempio quelle di Porto Marghera).

Nel Masterplan aeroportuale 2022-2035 (redatto da Save Spa di concerto con Enac) si immagina un aumento della capacità aeroportuale dagli attuali 11 milioni di passeggeri all'anno a 18,8 milioni all'anno nel 2030, fino a 24,4 milioni nel 2041, assieme ad una dotazione smisurata di parcheggi.

Con il raddoppio della pista aeroportuale, i centri abitati di Tessera e Campalto si troverebbero imbottigliati in una sacca compresa fra vecchia e nuova infrastruttura, sotto il corridoio di avvicinamento della seconda pista; tutta la viabilità che collega Mestre con Jesolo e San Donà sarebbe poi dirottata all'interno verso ovest, compromettendo la grande area naturalistica di gronda lagunare da seppellirsi sotto un'immensa colata di asfalto e cemento di circa 873 ettari (l'attuale sedime dell'aeroporto risulterebbe triplicato).

Va rigettato quindi il disegno di **raddoppiare le piste aeroportuali**, prodromo del sacco urbanistico del territorio veneziano: tale cementificazione è incompatibile con il rapporto UNESCO della Missione di monitoraggio reattivo (ottobre 2015), che recita: "la Missione è convinta che le strutture aeroportuali esistenti abbiano raggiunto la capacità di carico così come il limite di compatibilità con il mantenimento dei valori del patrimonio della laguna, in particolare nei dintorni dell'aeroporto e delle sue connessioni con il Comune di Venezia". La raccomandazione n. 24 della Missione Unesco/Icomos/Ramsar del 2020 consiglia poi di **dirottare il traffico dell'aeroporto Marco Polo verso altri aeroporti della Regione**. Anche il Piano Nazionale degli Aeroporti del 2022 non segnala per l'Aeroporto di Venezia la necessità di nuove piste aeroportuali, togliendo ogni argomento a tale immane operazione dal sapore speculativo.

Quanto al **collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia, seri motivi idrogeologici e ambientali ostano alla soluzione dell'impattante tracciato ferroviario a cappio**, mentre per salvaguardare l'interesse pubblico va privilegiata una più semplice opzione per **la stazione di testa interrata**.

La costruzione del nuovo stadio in terraferma pone il problema del destino di quelli esistenti, il Penzo a Venezia e il Baracca a Mestre. **Resistere Veneto ritiene conveniente mantenere entrambi**, in un'ottica di promozione dello sport, fatti salvi gli adeguamenti strutturali necessari.

In particolare, va ripensata la vasta zona di Sant'Elena circostante lo stadio Penzo escludendo l'ampliamento di attrezzature turistiche (no alla creazione di nuove darsene) e privilegiando il più possibile la vocazione produttiva dell'area (cantieristica e attività connesse), oppure espandendo la residenzialità, anche con edificazione di nuovi alloggi pubblici.

8. Turismo & Accessibilità

Molte città a forte vocazione turistica sono oggi interessate da fenomeni di pressione eccessiva dei flussi ("overtourism"), con effetti diretti sulla qualità della vita dei residenti, sull'equilibrio urbano e sulla sostenibilità economica dei territori.

Anche Venezia vive questa condizione. Il richiamo degli ispettori UNESCO (giugno 2025) ha evidenziato la necessità di strumenti concreti di gestione dei flussi e di un modello strutturato di turismo sostenibile.

Per questo, **Resistere Veneto propone una riforma organica fondata su due pilastri integrati:**

- **fiscalità turistica intelligente e progressiva**
- **gestione programmata e non invasiva dei flussi.**

Sistema integrato di tassazione turistica

La riforma da noi proposta introduce un modello basato su:

- **imposta di soggiorno progressiva**, che penalizza i soggiorni brevi e incentiva permanenze più lunghe;
- **card turistiche facoltative**, che riducono la pressione fiscale e offrono servizi culturali e di mobilità;
- **ecosistema economico territoriale integrato**, capace di redistribuire valore sul territorio.

I criteri guida sono : - chi resta poco paga di più; - chi vive la città paga meno; - chi investe in cultura accede a servizi e vantaggi.

Le card non sono obbligatorie: rappresentano uno strumento incentivante, ma non coercitivo.

Sistema di registrazione degli accessi

Nei periodi di maggiore pressione turistica viene introdotto un sistema di:

- registrazione preventiva gratuita;
- eventuale contingentamento giornaliero;
- monitoraggio dei flussi in tempo reale.

Il Principio dell'accesso libero, benché organizzato

Il sistema consente di programmare i flussi senza limitare la libertà di movimento. Sono esclusi dalla registrazione:

- residenti nel Comune e nella Regione Veneto;
- lavoratori e studenti;
- proprietari di immobili;
- turisti che pernottano in città.

Gestione dei flussi urbani

La gestione dei flussi si basa su un sistema integrato di regole, infrastrutture e dati, finalizzato a distribuire in modo equilibrato l'accesso alla città.

Sono previsti:

- regole specifiche per i **grandi gruppi** (prenotazione obbligatoria nei periodi di picco);
- sistemi di **indirizzamento dei percorsi** nelle giornate critiche;
- utilizzo di dati pubblici (**open data**) per monitorare densità e impatti.

A questo si affianca una strategia infrastrutturale fondata sulla **diversificazione dei punti di accesso alla città**, che riduca la pressione su Piazzale Roma e sugli assi principali di ingresso.

In particolare:

- sviluppo di **punti di accesso alternativi e distribuiti** alla città storica;
- integrazione con trasporto pubblico e mobilità lagunare;
- gestione programmata degli arrivi per fasce orarie;
- coordinamento con il sistema di registrazione e prenotazione.

Questa impostazione consente di superare il modello attuale, concentrato su pochi varchi congestionati, costruendo un sistema di accesso **diffuso e organizzato**.

La diversificazione degli accessi rappresenta inoltre una leva di sviluppo territoriale.

La redistribuzione dei flussi permette infatti di:

- valorizzare aree oggi marginali o meno sviluppate;
- generare nuove opportunità economiche diffuse;
- sostenere attività locali e servizi di prossimità;
- riequilibrare il rapporto tra i corridoi di accesso tradizionali e i territori limitrofi oggi meno congestionati, favorendo una distribuzione più armonica e una maggiore fluidità dei flussi.

Regolazione degli affitti turistici (STR)

In continuità con la gestione dei flussi:

- integrazione del registro comunale con codici identificativi obbligatori;
- limite a 2 unità per gestione non professionale;
- regime più stringente per operatori professionali;
- blocco nuove autorizzazioni nelle zone sature;
- accordi con piattaforme per rimozione annunci irregolari;
- unità ispettiva dedicata con obiettivi operativi;

Obiettivo: difendere la residenzialità e riequilibrare il mercato immobiliare.

Visione strategica

Il turismo deve accompagnare Venezia, non sostituirla. I cittadini non possono essere spettatori del turismo, devono tornare ad essere protagonisti della città.

Questo modello consente di:

- ridurre il turismo mordi-e-fuggi;
- aumentare la permanenza media;

- sostenere il sistema culturale e il trasporto pubblico;
- distribuire valore economico sul territorio;
- migliorare la qualità della vita dei residenti.

In sintesi

La riforma non introduce una nuova tassa.

Introduce un **nuovo modello di gestione del turismo**, in cui:

- la fiscalità orienta i comportamenti;
- la cultura diventa leva economica;
- l'accesso resta libero ma organizzato.

Con un obiettivo preciso: **trasformare Venezia da città che subisce il turismo a città che governa il turismo**.

Contributo d'accesso (ticket)

A seguito del richiamo Unesco, rivolto nel 2016 all'amministrazione comunale di Venezia perché si assumessero provvedimenti per l'esorbitante flusso turistico (circa 30 milioni di presenze annue) che pesa sulla città, **il 25 aprile 2024 l'amministrazione Brugnaro ha istituito in via sperimentale il Contributo d'Accesso (CdA)** per accedere in Città, dichiarando nell'occasione l'intento di ridurre il flusso turistico, scopo che non è minimamente stato raggiunto, ma già allora fu sollevata la questione del conflitto di tale provvedimento con l'art. 16 della Costituzione, che sancisce la libera circolazione sul territorio nazionale.

Tale strumento ha alimentato un pervasivo sistema sperimentale di monitoraggio e controllo, al punto tale che il Garante per la Protezione dei Dati Personali ha sanzionato il Comune di Venezia con provvedimento n.468 del 4 agosto 2025. **Resistere Veneto chiede quindi che sia inibito ogni eventuale tracciamento effettuato al di fuori della stretta osservanza delle leggi**.

Inoltre, **Resistere Veneto** ha proposto sopra una valida alternativa: un sistema più evoluto, coerente con il principio di libertà di accesso e con una gestione realmente efficace dei flussi.

9. Mobilità lagunare e Trasporto pubblico

Linee strategiche per il trasporto privato

- Aumentare il monitoraggio ed il governo di inquinamento atmosferico e moto ondoso.
- Favorire le modalità di interscambio merci soprattutto verso Venezia.
- Decongestionamento del traffico su gomma soprattutto in Terraferma.
- Riduzione di moto ondoso, rumore ed emissioni.

Linee strategiche per il trasporto pubblici

- Sostenere e migliorare l'uso del mezzo pubblico (diminuendone i costi per i residenti).

- Affidabilità e frequenze sulle linee con precedenza a residenti e pendolari.
- Integrazione acqua + terra + ferrovia (intermodalità) con bigliettazione e informazione unificate.
- Accessibilità: migliorare fruibilità per residenti, studenti, lavoratori ecc. con accessi separati dove ancora mancano (per esempio imbarco Ferrovia).
- Riduzione di moto ondoso, rumore ed emissioni.

Oltre all'allontanamento del traffico delle grandi navi dalla laguna, altre misure vanno quindi adottate contro il moto ondoso; occorre un **Piano per la regolamentazione del traffico diportistico lagunare** che preveda limiti di velocità (con correlato sistema di rilevamento) e criteri su stazza e forma della carena, di potenza dei motori; inoltre, si possono individuare nuove aree a traffico limitato.

Per il trasporto merci, occorre un **progetto di interscambio merci presso l'isola del Tronchetto** e di limitazione d'accesso ai rii, anche prevedendo aree specifiche riservate al carico/scarico sulle rive.

Sperimentazioni e innovazione: progetto pilota hovercraft

Si propone di commissionare uno studio di fattibilità + progetto pilota operativo su alcune tratte selezionate. Gli hovercraft moderni emettono il 30–60% in meno di inquinanti rispetto ai motoscafi convenzionali, con valori acustici pari a un normale veicolo stradale (71–76 dBA a 25 m.). Il progetto pilota va supportato con prescrizioni chiare prevedendo una decisione stop/go in base agli esiti della sperimentazione.

- **Hovercraft passeggeri moderni**, progettati per acque basse che non richiedono infrastrutture portuali complesse, come il Griffon 12000TD o il più compatto Parma PM44 (zero moto ondoso → niente erosione delle rive e protezione delle barene).
- **Motori green (elettrici o LNG)** → riduzione significativa delle emissioni. Versatilità di attracco anche su rive o moli mobili, senza opere invasive.
- Impiego su **tratte ad alta intensità di traffico stagionale** (1^a ipotesi: Aeroporto Marco Polo – Mestre – molo San Marco – Lido di Venezia; 2^a ipotesi: Jesolo – Cavallino – Punta Sabbioni – Venezia – Mestre; 3^a ipotesi: Lido – molo San Marco – Chioggia).

10. Sicurezza

Sia a Venezia, sia in Terraferma, si registra un aumento delle attività criminali che nel 2024 ha portato questo territorio a collocarsi al quarto posto nella triste classifica delle città italiane con il maggior numero di furti con destrezza (borseggio) ed al settimo per i furti con strappo, ossia lo scippo (fonte "Il Sole 24 Ore"); tale fenomeno si abbatte senza distinzione su visitatori e residenti, determinando un generale clima di paura e insicurezza.

Scelta sin dal 2012 come città pilota per il modello Smart City dove far uso di tecnologie 5G e AI, **Venezia con la sua area metropolitana è stata disseminata da telecamere di videosorveglianza pubblica** che sono tuttora in continua espansione (secondo le stime più recenti, 750 telecamere nel solo Comune di Venezia). Tali telecamere raccolgono le immagini dei passanti e prevedono anche il riconoscimento dei dati biometrici. L'installazione e l'utilizzo di tali sistemi è stata vietata dal Garante della Protezione dei Dati Personali fino al 31 dicembre 2025, in attesa di una definizione più chiara delle normative europee sull'uso dell'Intelligenza Artificiale e dei sistemi di riconoscimento facciale.

Tuttavia il **Documento Unico di Programmazione 2025-2027**, che è il principale strumento di pianificazione strategica del Comune di Venezia, **prevede proprio al punto M3_1.2.1_3 la sperimentazione a livello statale di modelli di controllo automatici e/o predittivi per la sicurezza urbana**, implicanti sistemi di riconoscimento facciali-biometrici, basati sull'intelligenza artificiale.

Resistere Veneto intende approfondire, a tale proposito, **il ruolo cruciale della Smart Control Room**. **In questo grande cervello informatico ad AI, ubicato nell'isola del Tronchetto, sono registrati, convogliati e processati i dati di mobilità raccolti dalle celle telefoniche e i dati forniti dagli utenti** che si registrano sul portale del Comune per ottenere il Contributo d' Accesso.

Tali dati vengono ceduti a server presenti al di fuori del territorio nazionale, dove vigono norme diverse e meno restrittive e di tale questione è stato interessato il Garante della Privacy per verificarne la liceità, anche perché la maggior parte dei cittadini non è consapevole dei tracciamenti subiti.

Il risultato dell'incremento del numero delle telecamere di sorveglianza non ha coinciso con una maggior sicurezza, dato che la criminalità non è diminuita neppure in minima parte; di conseguenza, **Resistere Veneto propone** di individuare **nuove modalità** di controllo del territorio **più rispettose della privacy** che nel contempo siano efficaci nel mantenere decoro e sicurezza urbana.

Resistere Veneto propone l'incremento degli agenti destinati all'attività di pattugliamento del territorio, integrandolo con un utilizzo attento e ponderato del personale in divisa e in borghese, da organizzare h24 sull'intero territorio comunale e che tenga inoltre conto delle diverse realtà geografiche ed esigenze operative.

In una visione di sicurezza diffusa e partecipata, vanno appoggiate le **iniziative cittadine**, come il gruppo VND "Veneziani Non Distratti", che mira a prevenire vari fenomeni di microcriminalità agendo in collaborazione con le Forze dell'Ordine.

A Venezia e Mestre si riversano, inoltre, ogni giorno decine di borseggiatori, ai quali si aggiungono bande aggressive dedite a forme di abusivismo: fingendosi facchini autorizzati approfittano soprattutto di turisti, anziani e donne sole. Altre azioni illegali e violente si consumano **nei pressi di Piazzale Roma e della Stazione Ferroviaria Santa Lucia**.

Mestre versa oggi in una grave e persistente emergenza: **via Piave e la zona della stazione ferroviaria** sono fulcro di spaccio e consumo di stupefacenti (diurno e notturno) connessi ad episodi di disturbo, aggressioni e accoltellamenti, persino all'interno dei palazzi residenziali. Ormai tale piaga propaga quasi ovunque insicurezza, degrado e paura per chi vive a Mestre.

Per arginare questi fenomeni si propongono una serie di provvedimenti:

- l'istituzione di un servizio di **Polizia di Prossimità**, efficiente e dotato di mezzi organizzativi, finanziari e operativi che consentano di dare risposte efficaci e rapide alle **richieste dei cittadini** sulle situazioni indecorose e di micro-criminalità, sia a Venezia che nella Terraferma;
- la costituzione di **appositi nuclei**, formati e preparati, per fronteggiare il fenomeno delle **Baby Gang** e lo **spaccio** di sostanze stupefacenti in terraferma integrando l'attività repressiva e di indagine con interventi di natura preventiva a cura dei Servizi Sociali e degli Educatori di strada;
- il rafforzamento, anche in termini di numero di agenti, del **Nucleo Attività Ricettive** destinato alle attività di controllo per il rispetto della normativa vigente in materia di **attività ricettive alberghiere ed extra alberghiere**.

Resistere Veneto propone l'organizzazione e la razionalizzazione delle Forze dell'Ordine presenti sul territorio, attraverso un **modello di Sicurezza Urbana e Pubblica** che integri le risorse operative

sul territorio, creando sinergie fra i vari Corpi di Polizia (di Stato e Locali), i Vigili del Fuoco e la ULSS 3 Serenissima. In particolare, la costituzione di una **Centrale Operativa Unica** che consenta di fronteggiare in tempi rapidi le richieste di intervento (come già attualmente per la centrale operativa di Vigili del Fuoco e SUEM di Mestre).

Inoltre, si sostiene un progetto pilota su base comunale di istituzione della **Guardia Civile Veneta**: tale corpo di volontari - non armato e privo di funzioni di polizia giudiziaria – sarà finalizzato a rafforzare la sicurezza e il decoro urbano, in modo da rendere la cittadinanza partecipe e primo strumento di garanzia della convivenza civile.

Le funzioni della Guardia Civile, il cui coordinamento spetta alla Regione del Veneto, consistono nel presidiare le aree sensibili, pattugliare con continuità i territori più a rischio e segnalare gli eventuali episodi di degrado urbano e di vandalismo; andrà assicurato a questi volontari un percorso di formazione obbligatoria con corsi di sicurezza urbana, normativa legale e primo soccorso.

Si sostiene, infine, **un'attività propositiva e propulsiva verso i centri decisionali e legislativi nazionali per una modifica di norme in materia di Sicurezza per adattare alle esigenze reali della convivenza civile.**

Sistema Integrato di Tassazione Turistica e Card Venezia

Sintesi del modello elaborato

1. Obiettivo della riforma

La riforma introduce un sistema integrato che unisce:

- fiscalità turistica;
- accesso culturale;
- mobilità urbana;
- promozione economica territoriale.

Il sistema è progettato per:

- ridurre il turismo mordi-e-fuggi;
- incentivare permanenze più lunghe;
- sostenere i costi strutturali della città storica;
- rafforzare il sistema museale e il trasporto pubblico.

La riforma è costruita **nel rispetto del limite massimo nazionale di € 10 per notte** previsto per l'imposta di soggiorno.

2. Struttura della tassa di soggiorno

La tassa di soggiorno è **uguale per tutte le tipologie di strutture ricettive e locazioni turistiche**, senza distinzione di categoria.

Imposta standard (senza card)

Durata soggiorno	Tassa
1 notte	€10 a notte
2 notti	€10 a notte
più di 2 notti	€5 per notte

Logica del sistema

- soggiorni brevi → imposta massima
- soggiorni più lunghi → imposta ridotta.

Questo meccanismo incentiva soggiorni più lunghi e scoraggia il turismo estremamente breve.

3. Venice Cultural & Mobility Card – Base

La **Card Base** è facoltativa ed è uno degli strumenti centrali del sistema.

Prezzo

€25 per persona

Validità

3 giorni consecutivi a partire dal primo utilizzo.

4. Effetto fiscale della Card Base

Chi acquista la card ottiene automaticamente una riduzione della tassa di soggiorno.

Tassa con Card Base

Durata soggiorno qualsiasi durata	Tassa €3 per notte
---	------------------------------

Esempi:

- 1 notte → €3 invece di €10
- 2 notti → €6 invece di €20
- 3 notti → €9 invece di €15.

La card diventa quindi **un incentivo fiscale e culturale**.

5. Contenuti della Card Base

La card include:

Musei civici

Accesso a **due musei del circuito MUVE di seconda fascia**, cioè musei con tariffa ordinaria **non superiore a €15**.

Esempi:

- Palazzo Mocenigo
 - Casa Goldoni
 - Museo del Merletto
 - Museo di Storia Naturale
 - Ca' Pesaro
 - altri musei civici analoghi.
-

Trasporto pubblico

50% di sconto sul trasporto pubblico urbano rispetto alla tariffa piena per i non possessori della Carta Venezia

- vaporetto
 - autobus
 - tram.
-

Piattaforma economica territoriale

Accesso ad una piattaforma digitale con:

- sconti commerciali
- promozioni locali
- attività culturali
- eventi.

Questo crea **un ecosistema economico territoriale integrato**.

6. Venice Premium All Access Pass

La **Premium All Access Pass** rappresenta il prodotto turistico completo.

Prezzo indicativo

€200 – €250

Validità

5 giorni consecutivi

7. Contenuti della Premium Card

La Premium include:

- accesso a **tutti i musei civici del circuito MUVE**
 - mobilità urbana integrata
 - eventi culturali selezionati
 - accesso alla piattaforma premium.
-

8. Incentivo fiscale Premium

Chi acquista la Premium Card paga una tassa di soggiorno fortemente ridotta.

Durata soggiorno	Tassa
qualsiasi durata	€1,50 per notte

Questo incentivo fiscale rende la Premium particolarmente interessante per soggiorni culturali.

9. Logica economica del sistema

Il modello genera entrate attraverso tre canali:

1. **Imposta di soggiorno**
2. **Vendita delle Card turistiche**
3. **Ecosistema economico territoriale (piattaforma commerciale)**

Questo consente di:

- finanziare il sistema museale
 - sostenere il trasporto pubblico
 - distribuire meglio i flussi turistici.
-

10. Effetti attesi della riforma

Il sistema mira a produrre:

- riduzione del turismo mordi-e-fuggi
 - aumento della permanenza media
 - valorizzazione dei musei meno visitati
 - maggiore spesa turistica locale
 - sostegno strutturale alla mobilità pubblica.
-

11. Principio politico della riforma

La riforma non introduce semplicemente una tassa più alta.

Introduce **un sistema turistico integrato** in cui:

- chi resta poco paga di più
- chi vive la città paga meno
- chi investe in cultura ottiene servizi.

La tassa di soggiorno diventa quindi **uno strumento di gestione sostenibile del turismo**.

12. Sistema di Registrazione degli Accessi alla Città Storica

(Gestione sostenibile dei flussi turistici)

La riforma del sistema di tassazione turistica deve essere accompagnata da uno strumento di **gestione attiva dei flussi giornalieri verso la città storica di Venezia**.

L'obiettivo non è limitare la libertà di movimento, ma **organizzare e riequilibrare i flussi turistici nei periodi di maggiore pressione**, tutelando la vivibilità urbana e il patrimonio culturale.

Superamento dell'attuale sistema di “biglietto di ingresso”

L'attuale sistema introdotto dall'amministrazione comunale basato sul **biglietto di accesso alla città** viene sostituito da un modello differente.

Il nuovo sistema si basa su:

- **registrazione preventiva degli accessi;**
- **contingentamento nei periodi di maggiore pressione turistica;**

- **tracciabilità digitale dei flussi.**

Questo consente di mantenere **la libertà di accesso alla città**, evitando allo stesso tempo sovraffollamenti non gestibili.

Principio del sistema

Il principio è semplice:

Accesso libero ma preregistrato.

Chi intende visitare Venezia per una giornata dovrà effettuare una **registrazione digitale preventiva gratuita**, che consentirà di monitorare e gestire i flussi giornalieri.

Tetto massimo di accessi nei periodi critici

Nei periodi di maggiore pressione turistica potranno essere stabiliti **limiti giornalieri di accesso** alla città insulare.

Questi limiti potranno essere applicati, ad esempio, nei seguenti periodi:

- festività nazionali;
- ponti primaverili;
- Carnevale;
- alta stagione turistica;
- giornate con elevato afflusso di crocieristi;
- grandi eventi cittadini.

Il tetto massimo sarà definito annualmente dall'amministrazione comunale sulla base di:

- capacità urbana della città;
 - sicurezza pubblica;
 - sostenibilità dei servizi.
-

Registrazione digitale degli accessi

La registrazione avverrà tramite una **piattaforma digitale pubblica**, integrata con il sistema turistico della città.

La registrazione consentirà di ottenere:

- QR code di accesso giornaliero;

- fascia oraria indicativa di ingresso;
- eventuali indicazioni sui flussi disponibili.

Questo sistema permetterà di:

- programmare le visite;
 - distribuire meglio gli arrivi durante la giornata;
 - migliorare la gestione dei trasporti.
-

Gestione dei gruppi turistici e autobus

Particolare attenzione sarà dedicata ai **gruppi organizzati e agli autobus turistici**.

Per questi soggetti saranno previste:

- quote giornaliere di accesso;
- prenotazione obbligatoria;
- integrazione con i sistemi di parcheggio turistico.

Questo consentirà di ridurre i picchi di afflusso simultaneo.

Integrazione con il sistema delle Card

Il sistema di registrazione sarà integrato con:

- **Venice Cultural & Mobility Card;**
- **Premium All Access Pass;**
- sistema di prenotazione museale.

I visitatori in possesso di Card turistiche potranno avere:

- **corsie di accesso preferenziale**
 - accesso garantito nei limiti delle disponibilità.
-

Esenzioni dal sistema di registrazione

Il sistema non si applica a:

- residenti nella Regione del Veneto;
 - lavoratori;
 - studenti;
 - proprietari di immobili;
 - ospiti che pernottano nelle strutture ricettive della città;
 - soggetti con motivazioni sanitarie o istituzionali.
-

Obiettivi del sistema

Il sistema di registrazione degli accessi ha lo scopo di:

- evitare sovraffollamenti improvvisi;
 - distribuire meglio i flussi turistici;
 - migliorare la qualità dell'esperienza di visita;
 - tutelare la vivibilità dei residenti;
 - sostenere un turismo più consapevole.
-

Integrazione con la riforma turistica

Questo sistema rappresenta il **secondo pilastro della riforma del turismo veneziano**, insieme alla nuova struttura della tassa di soggiorno e delle card culturali.

La riforma si basa quindi su due strumenti principali:

1. **Fiscalità intelligente e progressiva**
2. **Gestione programmata degli accessi alla città**

L'obiettivo finale è trasformare Venezia da destinazione di turismo di massa incontrollato a **modello europeo di gestione sostenibile dei flussi turistici**.

12/A. Sistema di Registrazione degli Accessi alla Città Storica

(integrazione delle esenzioni)

Il sistema di registrazione preventiva degli accessi alla città di Venezia è pensato esclusivamente come **strumento di gestione dei flussi turistici giornalieri** e non come limitazione alla libertà di movimento.

Per questo motivo sono previste **specifiche categorie di esenzione dalla registrazione**.

Esenzioni dal sistema di registrazione

Non sono soggetti alla registrazione preventiva di accesso alla città storica:

Residenti

- residenti nel Comune di Venezia

Cittadini veneti

- **residenti nella Regione Veneto**
- **persone nate nella Regione Veneto**, indipendentemente dal luogo di residenza attuale

Questa disposizione riconosce il legame storico, culturale e identitario tra Venezia e il territorio veneto.

Altre categorie esentate

Sono inoltre esentati:

- lavoratori che operano nel Comune di Venezia;
 - studenti iscritti a istituti e università del territorio;
 - proprietari di immobili nel Comune di Venezia;
 - ospiti che pernottano in strutture ricettive del Comune;
 - soggetti con motivazioni sanitarie o istituzionali.
-

Principio della norma

Il sistema non limita la libertà di movimento dei cittadini veneti e di coloro che hanno un legame originario con il territorio.

La registrazione preventiva riguarda **esclusivamente i visitatori giornalieri non residenti**, con l'obiettivo di:

- gestire i flussi nei periodi di maggiore pressione turistica;
- ridurre il sovraffollamento;
- migliorare la qualità della visita;
- tutelare la vivibilità della città.

SIMULAZIONE ECONOMICA

1 Dati di base della simulazione

Per costruire la simulazione bisogna partire da alcune grandezze realistiche.

Presenze turistiche annue (Comune Venezia)

stimabili circa:

12 milioni di pernottamenti

(tra Venezia storica + Mestre + isole)

Distribuzione plausibile:

area	presenze
Venezia storica	8.000.000
Mestre / terraferma	4.000.000
totale	12.000.000

2 Sistema attuale

La tassa di soggiorno oggi varia per categoria alberghiera.

Media reale stimabile:

circa 3,3 € per notte

Simulazione:

12.000.000 presenze × 3,3 €

= **39.600.000 €**

Coerente con i dati reali.

3 Sistema proposto – senza card

Nuova tassa:

durata	tassa
1-2 notti	10 €
oltre 2 notti	5 €

Distribuzione soggiorni plausibile:

tipo soggiorno	quota
1 notte	35 %
2 notti	30 %
3-4 notti	35 %

Simulazione gettito senza card:

tipo	presenze	tassa	incasso
1 notte	4.200.000	10 €	42.000.000
2 notti	3.600.000	10 €	36.000.000
oltre 2 notti	4.200.000	5 €	21.000.000

Totale:

99.000.000 €

Quindi: quasi € **100 milioni** solo con la nuova tassa.

4 Effetto Card Base

Prezzo: **25 €**

Tassa con card: **3 €**

Quanti la compreranno?

Ipotesi prudente: il **30 % dei turisti**

(è una percentuale realistica per prodotti culturali)

Presenze coinvolte:

$12.000.000 \times 30 \% = \text{€ } 3.600.000$

Incasso Card Base

$3.600.000 \times 25 \text{ €} = \text{€ } 90.000.000$

Riduzione tassa di soggiorno

Senza card pagherebbero circa media: **8 €**

Con card pagano: **3 €**

Perdita fiscale per notte: **5 €**

Riduzione: $3.600.000 \times 5 \text{ €} = \text{-18.000.000 €}$

Effetto netto Card Base

voce	valore
incasso card	90 M
riduzione tassa	-18 M

+ € 72 milioni

5 Card Premium

Prezzo: € 200-250

Stimiamo: € 220 media

Potenziale mercato

La premium è un prodotto più elitario.

Ipotesi prudente: **3 % dei turisti**

$12.000.000 \times 3 \% = 360.000$ turisti

Incasso Premium

$360.000 \times € 220 = € 79.200.000$

Riduzione tassa soggiorno

Senza premium pagherebbero media: € 8

Con premium: € 1,5

Riduzione: € 6,5

$360.000 \times € 6,5 = € -2.340.000$

Effetto netto Premium

voce	valore
incasso premium	79 M
riduzione tassa	-2,3 M

+ € 76,7 milioni

6 Sintesi economica complessiva

voce	valore
sistema attuale	40 M
nuova tassa	99 M
effetto card base	+72 M
effetto premium	+76 M

Totale potenziale: **247 milioni €**

7 Scenario prudenziale (più realistico)

Bisogna togliere:

- evasione
- costi gestione
- minor utilizzo card

Scenario prudente:

voce	valore
tassa soggiorno	80 M
card base	40 M
premium	30 M

Totale: **€150 milioni**

8 Effetto sulle presenze turistiche

La tassa più alta sui soggiorni brevi produrrà probabilmente:

effetto	stima
riduzione soggiorni 1 notte	-10 %
aumento soggiorni 3 notti	+5 %

Questo è positivo perché:

- aumenta permanenza media;
 - aumenta spesa turistica;
 - riduce turismo mordi-fuggi.
-

9 Impatto politico

Il modello ha tre caratteristiche molto forti:

1. colpisce turismo mordi-fuggi
 2. premia chi vive la città
 3. trasforma la tassa in servizi culturali
-

10 Il senso politico

La riforma non è una tassa: è una riforma complessiva del modello turistico di Venezia.

BOZZA DI DELIBERA

COMUNE DI VENEZIA

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Oggetto

Riforma del sistema di tassazione turistica della città di Venezia, istituzione delle card culturali e introduzione del sistema di registrazione degli accessi alla città storica.

PREMESSA POLITICA E STRATEGICA

Venezia rappresenta uno dei patrimoni culturali più importanti al mondo e costituisce una delle principali destinazioni turistiche europee.

La straordinaria attrattività della città comporta tuttavia una pressione turistica particolarmente elevata che produce:

- un forte impatto sulla qualità della vita dei residenti;
- costi significativi per la manutenzione urbana e lagunare;
- un crescente squilibrio tra turismo giornaliero e turismo di permanenza.

Negli ultimi anni il dibattito internazionale sul turismo urbano ha evidenziato come molte grandi città europee stiano adottando strumenti sempre più sofisticati per gestire i flussi turistici e garantire la sostenibilità dei centri storici.

Città come **Parigi, Amsterdam, Barcellona e Berlino** applicano oggi livelli di tassazione turistica sensibilmente più elevati rispetto a quelli attualmente previsti a Venezia.

In alcune di queste realtà la tassa di soggiorno può superare **15 euro per notte nelle strutture di fascia alta**, mentre Venezia rimane tra le città europee con i livelli medi di tassazione turistica più contenuti.

Alla luce di tale contesto, appare necessario adottare un sistema innovativo che consenta di:

- riequilibrare i flussi turistici;
- incentivare la permanenza media dei visitatori;
- sostenere i costi strutturali della città storica;
- rafforzare il sistema culturale veneziano;
- favorire una maggiore integrazione tra turismo e economia locale.

La presente riforma non si limita quindi ad una revisione della tassa di soggiorno, ma introduce un **sistema integrato di gestione del turismo**, fondato su tre pilastri principali:

1. una struttura progressiva della tassa di soggiorno;
2. l'introduzione di card culturali e di mobilità;
3. un sistema di registrazione degli accessi alla città storica nei periodi di maggiore pressione turistica.

ANALISI ECONOMICA E BENEFICI POTENZIALI

Attualmente il Comune di Venezia registra entrate derivanti dall'imposta di soggiorno per circa **40 milioni di euro annui**.

La riforma proposta introduce una struttura più efficiente che consente di:

- incentivare soggiorni più lunghi;
- valorizzare il patrimonio museale civico;
- sostenere il sistema di trasporto pubblico;
- generare nuove entrate attraverso strumenti culturali integrati.

Secondo le simulazioni effettuate, il nuovo sistema potrebbe determinare:

- un incremento significativo delle entrate derivanti dalla tassa di soggiorno;

- nuove entrate generate dalla vendita delle card culturali;
- un rafforzamento della spesa turistica sul territorio.

Le stime più prudenti indicano che il sistema potrebbe generare nel medio periodo **entrate complessive superiori ai 100 milioni di euro annui**, consentendo quindi di rafforzare:

- la manutenzione urbana;
 - la tutela del patrimonio culturale;
 - i servizi pubblici per residenti e visitatori.
-

VISIONE CULTURALE DELLA RIFORMA

La riforma proposta mira a superare una visione puramente fiscale del turismo.

L'obiettivo è trasformare la tassa di soggiorno in uno strumento di valorizzazione culturale della città.

Attraverso il sistema delle card turistiche, Venezia potrà:

- incentivare la visita dei musei civici meno frequentati;
- distribuire meglio i flussi turistici nel territorio;
- promuovere la conoscenza del patrimonio culturale veneziano;
- rafforzare l'identità culturale della città.

La riforma intende inoltre riaffermare un principio fondamentale:

Venezia non è un parco tematico, ma una città viva, patrimonio culturale della comunità veneta e dell'umanità intera.

Per questo motivo il sistema di gestione dei flussi turistici si fonda su un equilibrio tra:

- libertà di accesso alla città;
- tutela della vivibilità urbana;

- sostenibilità del turismo.
-

IL CONSIGLIO COMUNALE

VISTO

- l'articolo 4 del decreto legislativo n. 23 del 2011 relativo all'imposta di soggiorno;
- lo Statuto del Comune di Venezia;
- la necessità di garantire la sostenibilità dei flussi turistici nella città storica.

CONSIDERATO

- il forte incremento dei flussi turistici negli ultimi anni;
 - la necessità di rafforzare gli strumenti di gestione del turismo;
 - l'opportunità di valorizzare il patrimonio culturale veneziano.
-

DELIBERA

Articolo 1

Nuova struttura dell'imposta di soggiorno

La tassa di soggiorno nel territorio del Comune di Venezia è stabilita secondo la seguente struttura progressiva, applicabile a tutte le tipologie di strutture ricettive e locazioni turistiche:

durata soggiorno	imposta
1 notte	€ 10
2 notti	€ 10
oltre 2 notti	€ 5 per notte

Articolo 2

Istituzione della Venice Cultural & Mobility Card

È istituita la **Venice Cultural & Mobility Card**, avente le seguenti caratteristiche:

- costo: € 25 per persona;

- validità: 3 giorni consecutivi.

La card consente:

- accesso a due musei civici del circuito MUVE con tariffa ordinaria non superiore a € 15;
 - sconto del 50% sul trasporto pubblico locale;
 - accesso alla piattaforma digitale territoriale.
-

Articolo 3

Riduzione dell'imposta per possessori della Card

I visitatori che acquistano la Venice Cultural & Mobility Card beneficiano di una riduzione dell'imposta di soggiorno, che viene fissata in:

€ 3 per notte per tutta la durata del soggiorno.

Articolo 4

Istituzione della Venice Premium All Access Pass

È istituita la **Venice Premium All Access Pass**, avente le seguenti caratteristiche:

- validità: 5 giorni consecutivi;
- accesso a tutti i musei civici del circuito MUVE;
- accesso ai servizi di mobilità urbana;
- accesso ad eventi culturali selezionati.

Il prezzo della Premium Pass è stabilito con successivo atto della Giunta comunale.

Articolo 5

Riduzione dell'imposta per possessori della Premium Pass

Per i possessori della Premium Pass l'imposta di soggiorno è ridotta a:

€ 1,50 per notte.

Articolo 6

Sistema di registrazione degli accessi alla città

È istituito un sistema di **registrazione preventiva degli accessi alla città storica** nei periodi di maggiore pressione turistica.

Il sistema sostituisce il precedente modello di biglietto di ingresso alla città.

L'accesso alla città rimane libero, ma potrà essere soggetto a registrazione preventiva nei periodi individuati dall'Amministrazione Comunale.

Articolo 7

Esenzioni dal sistema di registrazione

Sono esentati dalla registrazione:

- residenti nel Comune di Venezia;
 - residenti nella Regione Veneto;
 - persone nate nella Regione Veneto;
 - lavoratori e studenti nel territorio comunale;
 - proprietari di immobili nel Comune di Venezia;
 - visitatori che pernottano nelle strutture ricettive della città storica.
-

Articolo 8

Attuazione della riforma

La Giunta Comunale provvede all'adozione degli atti necessari per l'attuazione della presente deliberazione.