

Il primo febbraio scorso s'è tenuta a Venezia, nella sala della Scoletta de Calegheri, una riunione pubblica, promossa dal Partito democratico, sul “**contributo di accesso a Venezia**”, comunemente detto “tassa di sbarco”. ytali propone ai suoi lettori un resoconto dell'incontro.

L'incontro è aperto dal segretario comunale del Partito democratico Giorgio Dodi che

introduce, riassumendo i punti e le considerazioni presenti nel documento approvato dalla Direzione del Pd [[s'allega il testo](#)]. L'introduzione è affidata a Jan Van der Borg, professore di Economia e Politica del turismo all'università Ca' Foscari. JVDB sottolinea come la responsabilità di Venezia in questa fase sia enorme perché tutto il mondo ci guarda: l'industria turistica crescerà nei prossimi anni e quello che sta succedendo oggi a Venezia accadrà in molte città non solo italiane ed è visto giustamente come un futuro da scongiurare.

Il problema che JVDB rimarca è come oggi l'amministrazione non abbia una visione strategica dell'industria turistica, tantomeno a livello metropolitano, visione che deve includere anche i rapporti con le altre economie cittadine. Immaginare di far crescere la città universitaria, ad esempio, richiede investimenti e infrastrutture specifiche che possono e devono essere programmate. Economie diverse possono e devono coesistere, ma ci vogliono delle priorità chiare. Gli studi certificano una capacità di carico per Venezia di circa venti milioni di turisti complessivi, mentre oggi siamo sui trenta milioni anche se i numeri sono ballerini, infatti la gestione è così deficitaria che non abbiamo contezza precisa del fenomeno. Il grosso problema, come è noto, è dato dai turisti mordi e fuggi (JVDB in questa tipologia include anche i crocieristi). La miscela ottimale tra turisti mordi e fuggi e stanziali dovrebbe essere cinquanta-cinquanta mentre oggi siamo ben lontani da questo equilibrio, infatti i mordi e fuggi sono circa l'ottanta per cento. La tassa di sbarco ha il pregio di colpire in teoria questa categoria che crea le maggiori esternalità negative. JVDB interpreta la tassa come un'opportunità, ma puntualizza che per essere tale deve essere gestita in maniera molto accorta.

Potrebbe dissuadere un buon numero di turisti a venire e quindi contribuire al riequilibrio dei flussi, ma deve essere efficiente, ovvero deve essere semplice, riscuoterla non deve generare meccanismi troppo complessi. Purtroppo le indiscrezioni a mezzo stampa vanno nella direzione opposta. Si parla di una serie nutritissima di eccezioni che la renderebbero ingovernabile. Inoltre

non dobbiamo distorcere il mercato ovvero non si può colpire un vettore d'arrivo a discapito di altri, altrimenti c'è il rischio di creare fortissime distorsioni e non raggiungere l'obiettivo: tassare la mobilità è sempre una cosa difficilissima, per questo non è mai stato fatto nelle città, se non per chiudere il centro alle auto e non alle persone, ma per fini di sostenibilità ambientale non per regolamentare i flussi. Se inoltre la tassa deve contribuire alla gestione dei flussi, questi devono essere affrontati e governati ben prima di piazzale Roma: i tornelli - ad esempio - non servono a nulla, non si può far arrivare una persona fino a Venezia e poi lasciarla fuori.

Qui si ritorna ad un vecchio tema mai realizzato, ovvero quello dei terminal, turistici e non, al di fuori della città storica. Terminal che dovrebbero servire anche per offrire servizi in cambio di un corrispettivo economico. Venezia non ha mai veramente messo in campo politiche che leghino strettamente costi e servizi. Si continuano ad immaginare sovracosti punitivi nei confronti dei visitatori. Ciò poi genera comportamenti del tutto inadeguati da parte del turista che si sente oggetto di gabelle medioevali, bisogna avere la forza e l'organizzazione per far capire al visitatore il tema della sostenibilità legato alla sua esperienza.

Se il turista percepisce il tutto come una "fregatura" ai suoi danni, un sovracosto esorbitante in cambio di nulla, allora genererà ancor più esternalità negative. Il turista, soprattutto internazionale, è sempre più informato sulle difficoltà che la sua visita può creare, gli studi dimostrano che accetta di pagare di più per non creare disagi permanenti ai luoghi visitati, ma giustamente richiede che tale costo sia legato ad una serie di servizi. Si ritorna inevitabilmente al tema della carta servizi, della Venice Card, abbandonata quando poteva invece aiutare nella gestione dei flussi utilizzando la leva economica.



Giorgio Dodi. A sinistra, nella foto, Monica Sambo e Jan Van der Borg

Nel corso del dibattito seguito ai due interventi introduttivi sono emersi alcuni punti:

1 La tassa di sbarco non può essere utilizzata solo per fare cassa. Del resto il turista affronta

già dei sovracosti che portano nella casse comunali decine di milioni di euro tra ZTL, tassa di soggiorno e costi aggiuntivi per la mobilità d'acqua. Non sono certo i dieci-trenta milioni di euro che, secondo alcune stime, potrebbero arrivare dalla tassa di sbarco a poter cambiare la situazione. Gli interventi sono unanimi nel chiedere che eventuali introiti vadano a sostegno delle vivibilità della città storica (residenza, riqualificazione commerciale, ecc.) senza farli entrare nel calderone del bilancio o non meglio specificate politiche tese a contrastare il degrado della città.

2 Molti degli intervenuti ritengono che la tassa di sbarco possa essere attuata senza creare

distorsioni solo ai vettori marittimi, ovvero grandi navi e lancioni turistici, ma al di là di questi ambiti il tutto diventa molto complicato, a partire dall'accesso via treno. Un'enorme criticità è rappresentata dal tema delle esenzioni: tutti gli intervenuti sono molto sfavorevoli rispetto alle esenzioni promesse ai veneti, perché molti di essi vengono in laguna nei fine settimana e nelle feste comandate e quindi sono proprio il prototipo del turista mordi e fuggi. Si sottolinea come la Regione, inoltre, non abbia mai preso provvedimenti di sostegno alla vivibilità in città storica, anzi, e si richiama all'inadeguatezza della legislazione regionale sul tema turistico. Infine è rimarcato da alcuni interventi come chi dorme a Mestre e in genere nella terraferma comunale non pagherà la tassa di sbarco perché già soggetto alla tassa di soggiorno, ma spesso sono turisti con comportamenti assimilabili a quelli dei mordi e fuggi.

3 È emersa la paura che la tassa possa agevolare lo svuotamento delle poche funzioni

direzionali/terziarie rimaste in città storica perché porterebbe ad aggravare i costi delle stesse o comunque creare gestioni molto complesse per certificare eventuali esenzioni riservate ai clienti di professionisti veneziani o utenti di strutture sanitarie, giudiziarie e di uffici pubblici.



4

Un tema che accomuna in maniera molto chiara tutti gli interventi è la necessità di non

chiudere la città! L'effetto Disneyland, già provato con l'introduzione di tornelli a piazzale Roma, è la cosa da evitare assolutamente. Qui viene rimarcato da molti come purtroppo sia stato abbandonato ogni tentativo di gestione dei flussi a monte, sia attraverso la creazione fisica di terminal, sia attraverso l'introduzione di una carta servizi degna di questo nome, che quindi mantenga sempre in maniera molto stretta il legame tra costi e servizi. Costo che può crescere di molto nei periodi e nei momenti che tutti conosciamo. Questo potrebbe anche generare nei turisti - con una corretta informazione a monte - quell'idea di visita consapevole che non può essere affidata a qualche manifesto affisso per la città o a qualche tweet da parte del Sindaco. Servizi in cambio di tariffe, non tasse, quindi. Sul tema dei terminal, viene ricordato il progetto Magnete (Expo 2000), che in fase di progettazione aveva trovato forti difficoltà anche dal punto di vista

giuridico, mentre oggi un sistema che consenta di pianificare la visita a Venezia con largo anticipo dovrebbe essere molto più facile da realizzare considerati i progressi tecnologici e potrebbe non richiedere interventi infrastrutturali hard. Molti temono problemi, anche per la sola tassa di sbarco, con la legge sulla privacy per non parlare del diritto alla libertà di movimento (qui però viene ricordato che in altre isole, pur molto diverse da Venezia, la tassa esiste già e non ha creato problemi di incostituzionalità o simili).



Da sinistra Nicola Pellicani, Monica Sambo, Jan Van Der Borg e Giorgio Dodi

5

Quello che colpisce la gran parte degli interventi è la mancanza totale di strategia che si traduce in un'accettazione del fenomeno turistico come è oggi, accettazione che è voluta per poter implementare i flussi turistici "mordi e fuggi". Da più parti viene rimarcata la necessità di limitare

anche l'apertura di nuove strutture esclusivamente ricettive anche in terraferma.

6

Da tutti la tassa di sbarco viene interpretata positivamente perché almeno riapre in

maniera molto concreta un dibattito in città. Tutti gli interventi rimarcano però la totale autoreferenzialità dell'attuale amministrazione che non solo umilia il ruolo delle opposizioni in consiglio comunale, ma rifugge ogni tipo di confronto con le associazioni cittadine e mortifica i corpi intermedi. Quindi da più parti si richiama la necessità di confrontarsi assieme per elaborare una "idea di città" il più possibile condivisa, dotandosi così di una visione strategica rispetto alla quale poi valutare le azioni da intraprendere nei diversi ambiti. Serve un progetto di cittadinanza che valorizzi il territorio e lo renda attrattivo anche per spingere le persone a far crescere qui il proprio progetto di vita (lavoro, casa, famiglia, relazioni).

7

È ricordata dai più la necessità di mettere tutto a sistema, a partire dalla tassazione per

turisti riprendendo anche il tema della legge speciale per Venezia. Al riguardo Nicola Pellicani richiama una proposta di legge depositata da poco in parlamento, che sarà presentata a breve alla cittadinanza per condividerla e migliorarla. La legge speciale dovrebbe/potrebbe essere lo strumento dove ricondurre tutto ad una razionalità e visione d'insieme. A partire dall'introduzione di nuove tasse che dovrebbero essere invece rigettate - per di più in una situazione di recessione nella quale ci troviamo - a favore dell'introduzione di forme di federalismo fiscale per dar pienamente forza alle autonomie presenti nella nostra Costituzione, a partire dalla Città metropolitana. Parlare di legge speciale appare anche il modo corretto per aprire un dibattito serio e partecipato su due altri temi che l'attuale governo non sta affrontando, ovvero Mose e tragitto delle grandi navi.

8

Sul tema della riqualificazione dell'industria turistica esistente sono emerse riflessioni

importanti che sottolineano come l'industria turistica possa essere una risorsa, ma non deve essere affidata a investitori/speculatori esteri. Bisogna avere la forza di valorizzare l'imprenditoria locale, quindi alberghi di piccole e medie dimensioni e senza mortificare i veneziani che utilizzano correttamente strumenti quali la ricezione extralberghiera per poter continuare a vivere in città. Altra cosa sono invece vere e proprie strutture imprenditoriali che, tramite portali quali AIRBNB o simili, gestiscono molti appartamenti. Quest'ultima modalità di gestione contribuisce in maniera sostanziale all'espulsione dalla città storica di residenti e rende molto difficile l'afflusso di nuovi residenti.

9

Partendo da quest'ultimo aspetto, è emersa l'assoluta mancanza di controlli da parte della

Polizia municipale per sanzionare irregolarità che esistono in città storica, sia nelle strutture extralberghiere sia nel settore della ristorazione. Molti degli intervenuti si chiedono dove siano i tanto pubblicizzati vigili urbani ingaggiati dall'attuale amministrazione. Inoltre si sottolinea come molte città europee abbiano incominciato a porre limiti all'utilizzo dell'extralberghiero gestito da strutture imprenditoriali richiamate nel punto precedente, mentre a Venezia tutto ciò non accade e non risultano essere all'ordine del giorno interventi sul tema, per non parlare dei cambi di destinazione d'uso di immobili che proseguono senza particolari problemi nonostante le promesse fatte.

Conclude il dibattito Monica Sambo, capogruppo del Pd in Consiglio comunale, che prende l'impegno - a nome del gruppo consiliare - di portare le idee e le suggestioni emerse in questo primo dibattito in consiglio comunale e nelle commissioni convocate. Purtroppo sottolinea come il provvedimento sia incardinato nell'ottava Commissione, ovvero quella Bilancio, dando già bene l'idea di come la tassa voglia essere utilizzata solo per far cassa. Al riguardo sono ricordati anche i

finanziamenti del Governo Renzi, che hanno interessato diversi aspetti della vita cittadina con ben 10 milioni destinati alla gestione dei flussi turistici - e non al loro mero conteggio - proprio per poi poter pianificare interventi precisi e puntali. Sistema del quale non si ha nessuna notizia mentre parte dei soldi sono stati già spesi su altri fronti. Oggi non mancano a bilancio i soldi, il problema resta come vengono spesi. Sambo sottolinea come il presente verbale sarà inviato a tutti quelli che hanno lasciato il proprio contatto e comunque gli sarà data massima visibilità. Sambo infine conferma che il Pd proseguirà il confronto con la città non appena sarà reso pubblico il regolamento che l'amministrazione presenterà nelle sedi istituzionali e chiede alle associazioni e ai singoli cittadini di farsi sentire anche in Consiglio comunale per dar maggior forza ai consiglieri comunali d'opposizione.



SONO INTERVENUTI AL DIBATTITO:

Alberto Bernstein, [Forum Futuro Arsenale](#)

Tommaso Bortoluzzi

Silvia Boselli, Associazione Bed & Breakfast Affittacamere e Appartamenti del Veneto ([ABBAV](#))

Lucia Cimarosti, [FIDAPA Venezia](#)

Paolo Friselle, [AEPE Venezia](#)

Marco Gasparinetti, **Associazione 25 aprile**. Nel corso del suo intervento anticipa che invierà un documento al segretario comunale del Partito democratico.

Alberto Madricardo, **Associazione P.E.R. Venezia Consapevole**

Franco Migliorini

Valter Novembrini, CGIL

Nicola Pellicani, deputato Pd

Piero Raccanelli, iscritto Pd

Ubaldo Rizzo, iscritto Pd

Paolo Stefinlongo, **Associazione Venezia Cambia**

Giampaolo Toso, **Confartigianato Venezia**

Franco Vianello Moro, **Gruppo 7 luglio**

Maria Rosa Vittadini, **Associazione Venezia Cambia**

Marco Zanetti, **Associazione Venezia Cambia**

ytali ringrazia **Giuseppe Saccà**, autore del resoconto, e il **Pd di Venezia** per averne concesso la pubblicazione su questo sito.