



Verbale per seduta del 20-11-2007 ore 09:15

CONSIGLIO COMUNALE
VI COMMISSIONE

Consiglieri componenti la Commissione: Maurizio Baratello, Patrizio Berengo, Ivano Berto, Daniele Comerci, Danilo Corrà, Anna Gandini, Alessandro Maggioni, Michele Mognato, Carlo Pagan, Vittorio Pepe, Piero Rosa Salva, Silvia Spignesi, Fabio Toffanin, Roberto Turetta, Cesare Campa, Saverio Centenaro, Michele Zuin, Alfonso Saetta, Giovanni Salviato, Raffaele Speranzon, Felice Casson, Alberto Mazzonetto, Sebastiano Bonzio, Diego Turchetto, Ezio Oliboni, Giacomo Guzzo, Giuseppe Caccia.

Consiglieri presenti: Patrizio Berengo, Ivano Berto, Piero Rosa Salva, Roberto Turetta, Alberto Mazzonetto, Sebastiano Bonzio, Ezio Oliboni, Giacomo Guzzo, Claudio Borghello (sostituisce Maurizio Baratello), Paolino D'Anna (sostituisce Fabio Toffanin), Giorgio Reato (sostituisce Michele Mognato), Giuseppe Toso (sostituisce Carlo Pagan).

Altri presenti: Assessore Augusto Salvadori; Direttore Stefano Pillinini; Consigliere Franco Conte.

Ordine del giorno seduta

1. Partecipazione al Convegno "VENEZIASISTEMATURISMO 2007"

Verbale seduta

Il convegno si è svolto regolarmente, con inizio alle ore 9.15 e conclusione alle ore 14.00, con la contestuale partecipazione della VI^a Commissione Consiliare. Di seguito si allegano gli atti del convegno.

VENEZIASISTEMATURISMO 2007

20 novembre 2007 – Hotel Monaco & Grand Canal”

ore 9.15 Registrazione dei partecipanti

ore 9.30 Saluto del Sindaco di Venezia, **Massimo Cacciari**

Saluto del Presidente della Provincia di Venezia, **Davide Zoggia**

Saluto del Capo Dipartimento del Turismo presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, **Angelo Balducci**

ore 10.00 Anno 2007: l'andamento del turismo nel Comune di Venezia

Federica Durigan, Assessorato al Turismo del Comune di Venezia

ore 10.10 *“I termini di compatibilità della presenza turistica in rapporto alla conservazione del patrimonio artistico e ambientale, nonché in rapporto alla vivibilità delle Città d’Arte.*

Fonti di sostegno finanziario alle Città d’Arte da parte della filiera turistica”

Relatori:

Augusto Salvadori, Assessore al Turismo del Comune di Venezia

Maria Pia Garavaglia, Vice Sindaco e Assessore al Turismo del Comune di Roma

Silvano Gori, Assessore al Turismo del Comune di Firenze

Michele Vianello, Vice Sindaco e Assessore alla Polizia Urbana del Comune di Venezia

Renata Codello, Soprintendente Beni Architettonici di Venezia

Andrea Razzini, Amministratore Delegato VERITAS – VESTA SpA

Marcello Panettoni, Presidente ACTV

Sandro Trevisanato, Presidente VTP SpA

Enrico Marchi, Presidente SAVE SpA

Massimo Albonetti Presidente Camera di Commercio di Venezia

ore 12.15 Dibattito fra i relatori, coordinato da: **Roberto Papetti** direttore "Il Gazzettino", **Paolo Possamai** direttore "La Nuova Venezia" e **Ugo Savoia** direttore "Il Corriere del Veneto",

ore 13.15 Interventi

ore 13.45 Conclusioni dell'Assessore al Turismo del Comune di Venezia, **Augusto Salvadori**

Convegno: VENEZIASISTEMATURISMO 2007

Introduzione ASSESSORE SALVADORI

Anche quest'anno l'Assessorato al Turismo del Comune di Venezia ha promosso questo importante Convegno, al quale sono state invitate e partecipano le Città di Roma e Firenze. Il Convegno affronta temi di particolare attualità e di grande rilievo e cioè: - I termini di compatibilità della presenza turistica in rapporto alla conservazione del patrimonio artistico e ambientale, nonché in rapporto alla vivibilità delle Città d'Arte. Fonti di sostegno finanziario alle Città d'Arte da parte della filiera turistica -. Tra Venezia, Roma e Firenze sarà programmata una strategia di collaborazione, perché molti sono i problemi che le accomunano in presenza dei grandi flussi turistici. Il Turismo è un fattore estremamente rilevante per l'economia italiana e porta ricchezza all'intero Paese. Le tre grandi Città d'Arte ne sono tra "i veicoli" più importanti e di ciò bisogna tenere particolarmente conto in termini di una programmazione che potenzi la qualità dell'offerta e della domanda turistica. Ma una risposta va data con urgenza e concretezza specifica anche per il reperimento di risorse finanziarie per fronteggiare le sempre maggiori spese che le Città d'Arte devono sopportare, sia per rispondere adeguatamente, in presenza delle grandi masse turistiche, alla necessità di aumentare i servizi nei settori dei trasporti, della pulizia e del decoro della Città, della vigilanza, della conservazione e manutenzione del territorio e dei beni ambientali e artistici, sia per risolvere i sempre più impellenti problemi in ordine al diritto alla piena vivibilità della Città, in primo luogo da parte di chi ci vive e ci lavora. Confidiamo che da Venezia partano risposte concrete che costituiscano un messaggio importante anche per tutte le Città d'Arte Italiane.

Augusto Salvadori Assessore al Turismo del Comune di Venezia

Intervento del Vice Sindaco di Roma Mariapia Garavaglia **al Convegno VENEZIASISTEMATURISMO 2007**

Il 26 luglio di quest'anno, sul *New York Times* è apparso un articolo in cui si sosteneva che a Roma, città nella quale, si ammetteva, la vita culturale è molto viva, varia e diversificata, il centro cittadino era nelle mani di orde di visitatori che potevano fare tutto senza alcun freno e regola, con buona pace dei residenti. Devo dire che raramente mi risento, ma in quell'occasione ho sentito il dovere di dare una replica anche un po' dura, poiché – sia detto per inciso – molti di quei comportamenti incivili di cui parlava il quotidiano americano, lungi dall'essere tollerati dall'Amministrazione che rappresento, sono in buona parte proprio figli di una cultura del consumare alcolici riferibile in buona parte a molti dei turisti provenienti dal Nordamerica o da Paesi di matrice anglo-sassone, mentre tale comportamento, sebbene faccia pure, purtroppo, un certo proselitismo fra i giovanissimi, è largamente estranea alla tradizione di Roma e, più in generale, del nostro Paese. Ma a parte questo sassolino, poiché nell'articolo si faceva riferimento anche a un disagio reale e oggettivo da parte dei residenti, ho sentito allora il dovere di precisare che, vi leggo testuale, "da tempo a Roma stiamo lavorando per arginare queste tendenze negative, come dimostra la presenza dei presidi delle forze dell'ordine posti dal Prefetto a tutela e a salvaguardia della cittadinanza e dei beni artistici della Capitale. Naturalmente però - aggiungevo - per risolvere il problema non bastano i vigili e la polizia. Occorre anche la collaborazione di tutti i cittadini e di quelle persone che a Roma vengono in vacanza". Credo che in quest'episodio con cui ho aperto il mio intervento, diversi dei colleghi qui presenti, in forme più o meno diverse, si siano rispecchiati, poiché, anche se è discutibile le modalità dell'inchiesta giornalistica ricordata, essa descrive una realtà del turismo che, insieme al successo delle nostre città e al gradimento per le mete delle città d'arte del nostro Paese, porta con sé anche un serio problema di sostenibilità e vivibilità, se l'impatto dei flussi turistici non sarà governato con saggezza a livello amministrativo – e questo a Roma lo stiamo facendo – e a livello finanziario, punto nodale per ogni politica che possa aiutare noi Amministratori a tutelare gli interessi dei cittadini. Per poter far vivere e convivere le nostre bellissime città con i tanti, italiani e stranieri, che la visitano, servono infatti l'aiuto, l'educazione e la collaborazione di chi le visita, ma soprattutto fondi adeguati. Vi sottopongo un altro dato. Ho con me i dati sul turismo a Roma nell'ottobre 2007. Gli arrivi sono stati 879.967, con un aumento, rispetto al 2006, del 9,35%, mentre le presenze, solo alberghiere, sono state 2.164.419, pari a un +9,14%. Si consideri che le presenze riguardano solo i pernottamenti alberghieri, mentre ancora non sono inclusi quelli extra alberghieri. Secondo i dati del 2006, nel corso del quale abbiamo registrato più di 23 milioni di presenze turistiche, incluse quelle extra alberghiere, possiamo dire che, l'anno scorso, ogni giorno avevamo di media circa 65-70 mila persone in visita a Roma, l'equivalente nel centro cittadino degli abitanti di una città

capoluogo di provincia. Questi dati sono il segno del successo di Roma come meta ambita a livello internazionale e, considerando l'impegno dell'Amministrazione nella promozione della città, si tratta di numeri che in Campidoglio ci riempiono di orgoglio e soddisfazione. Ma queste cifre devono anche farci riflettere su quanto sia gravoso il compito per le amministrazioni, per quanto riguarda la tutela della vivibilità, del decoro e dell'ordine pubblico. Tutto il possibile già lo facciamo e, non a caso, Roma, prima in Europa, ha adottato nel suo nuovo Piano regolatore, una parte specifica sul turismo. Per questo, consapevoli che noi il nostro dovere lo compiamo quotidianamente, Roma e le altre città d'arte hanno bisogno di un sostegno economico. Come porta della Italia per la stragrande maggioranza delle persone che visitano ogni anno il nostro Paese, Roma ha la responsabilità di mantenere alto il suo nome, perché così facendo, agisce da vera Capitale, sempre nell'interesse generale di tutti i cittadini italiani. Roma poi, nell'accogliere tutti questi turisti, produce reddito, sotto forma di Iva, per le casse dello Stato. Quello che chiediamo dunque altro non sarebbe che un rientro, naturalmente parziale, dei trasferimenti al Governo centrale. Oggi, dopo anni un po' bui, esiste finalmente, grazie anche agli sforzi del Vice Premier Francesco Rutelli, una politica nazionale del turismo. Dalla Presidenza del Consiglio abbiamo avuto delle risposte positive alle nostre richieste che però, purtroppo, nella manovra finanziaria, sono state in parte disattese. Ma la speranza è che nel futuro prossimo qualche norma che preveda un contributo finanziario a favore delle città d'arte, possa prendere al più presto vita. Si tratterebbe di un primo passo per consentirci di compiere in modo migliore quel servizio che rendiamo all'intero Paese.

Intervento dell'Avv. Sandro Trevisanato – Presidente Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. e del Dott. Roberto Perocchio – Amministratore Delegato Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.

Il Turismo Crocieristico: un esempio di turismo organizzato, remunerativo e sostenibile

Desidero porre in evidenza tre aspetti che riguardano da vicino il business delle navi passeggeri. Il primo aspetto è quello economico. Il rapporto di Venezia con le vie d'acqua, la laguna e naturalmente il mare aperto, si fonda su due pilastri indissolubili: la sua salvezza e la sua fortuna. Se infatti la fondazione della Città nel V secolo dopo Cristo si deve all'esigenza di mettersi al riparo dagli attacchi barbarici, il suo sviluppo economico e politico nel Medioevo e fino alla fine della Repubblica Serenissima sancita nel 1797, trova ragione proprio nel suo legame con il mare, coltivato sin dagli albori della sua civiltà. Oggi il Porto si è esteso, oltre ai commerci e all'industria, anche all'accoglienza delle crociere, dei traghetti, degli aliscafi e dei maxi-yacht, i cui fruitori giungono a Venezia da ogni parte del mondo, contribuendo a mantenere inalterata nel XXI secolo, la tradizione marinara della città Lagunare. Tuttavia nel corso della fine dell'ultimo secolo e di quello attuale, Venezia sembra essersi allontanata sempre di più dalla sua simbiosi con la laguna e con il mare. Se è vero infatti che il turismo in Città cresce a ritmi vertiginosi, esercitando una notevole pressione, è altresì vero che il turismo ha importanti ricadute economiche su tutto il territorio e che è fondamentale evitarne la demonizzazione generale, distinguendo tra turismo di qualità e turismo 'mordi e fuggi', tra turismo che degrada la città e turismo non la degrada. Un'interessante ricerca condotta recentemente dal Ciset (settembre 2007) ha confermato, qualora ce ne fosse ancora bisogno, come all'eccessiva pressione turistica su Venezia contribuiscano soprattutto i cosiddetti 'escursionisti' ovvero i turisti che non pernottano né a Venezia né nell'entroterra, la cui presenza oltre ad aumentare senza sosta, riesce difficilmente ad essere preventivata e programmata e la cui ricaduta economica sul territorio non copre il costo sostenuto dalla collettività locale per ospitarli. Emergono due problematiche principali: da una parte l'esigenza di finanziare i costi sostenuti dalla comunità locale per il turismo non sufficientemente remunerativo e dall'altra la necessità di governare e gestire il turismo stesso, adottando adeguate misure di controllo, regolandone il più possibile i flussi. Vorrei a questo punto condividere con voi alcune considerazioni; Venezia non può trascurare lo sviluppo del traffico passeggeri poiché sarebbe un incomprensibile suicidio economico. Oggi il Porto Passeggeri di Venezia si colloca al 13° posto mondiale - subito dopo Los Angeles e ben 12 posizioni davanti a New York (Fonte Lloyd's Cruise International - luglio 2007) - e al 3° posto in Europa (Fonte Lloyd's Cruise International - settembre 2007) con il raddoppio dei passeggeri nell'ultimo decennio e conta di superare il milione e mezzo di passeggeri complessivi, di cui un milione di crocieristi. Questo straordinario risultato è dovuto certamente al forte aumento della domanda crocieristica, ma soprattutto alla competenza nella gestione e alla velocità di adeguamento delle strutture terminalistiche grazie al lavoro di coordinamento tra VTP, Autorità Portuale ed enti locali. Il Porto Passeggeri di Venezia è una realtà dinamica in continua evoluzione. I progetti di riqualificazione complessiva dell'area di Marittima alla quale stanno lavorando VTP, l'Autorità Portuale di Venezia e il Comune consentiranno a questa zona di integrarsi meglio con il Centro storico e il territorio grazie al People Mover che potenzierà la mobilità veneziana e l'accoglienza dei crocieristi, riducendo l'utilizzo di lancioni e migliorandone i flussi. O ancora il grande parcheggio che completerà la stazione del People Mover e che destinerà ai veneziani una parte dei posti auto. Altre opere di ristrutturazione di vecchi fabbricati portuali sono in fase di definizione e l'insieme di questi interventi contribuiranno a riqualificare completamente un'area veneziana trasformandola in un nuovo polo d'interesse del centro storico. Tuttavia non tutti i porti europei hanno beneficiato del dinamismo del mercato. Cito a questo proposito un articolo pubblicato alcuni giorni fa sul Corriere della Costa Azzurra in cui i porti di Nizza e di Cannes lamentavano il calo degli arrivi di navi da crociera e il conseguente danno economico subito. Il turismo crocieristico è infatti non solo molto qualificato e remunerativo ma logisticamente ben organizzato, rispondendo perfettamente alla esigenza veneziana di qualificazione delle presenze turistiche e di controllo dei flussi. Chi sceglie di partire per una

crociera è infatti obbligato a prenotare il viaggio e le relative escursioni e di conseguenza in un certo senso annuncia il suo arrivo e i suoi spostamenti a chi deve pianificare il turismo, riuscendo quindi ad essere gestito, rispetto al turista fai da te o peggio all'escursionista. Le rilevanti implicazioni economiche sulla Città di Venezia sono state recentemente indagate da una ricerca condotta dall'Università di Venezia, Centro IDEAS, in collaborazione con Risposte Turismosrl. Il valore complessivo annuale della stima della spesa diretta del turista crocierista, è risultato pari alla ragguardevole cifra di Euro 148.075.039. Sempre secondo il Ciset il fatturato complessivo del turismo a Venezia ammonta a circa 1 miliardo e mezzo di Euro. Fatti i debiti conti la spesa diretta del turismo crocieristico, senza contare la più ampia implicazione che tale traffico genera nell'economia territoriale e l'indotto che crea e alimenta, rappresenta quindi almeno il 10% del valore complessivo del turismo a Venezia. La ricerca condotta dall'Università di Venezia, Centro IDEAS, e Risposte Turismo ha infine evidenziato che il 60% dei turisti crocieristi è residente, ovvero pernotta a Venezia almeno una notte. Risulta quindi evidente come la crocieristica costituisca un'importante fonte di reddito per la città e soprattutto un modello di turismo gestito ordinato ed organizzato. A ciò vorrei aggiungere la vivacità del segmento yachting che registra al momento una richiesta che supera l'offerta veneziana. Durante la stagione 2007 si sono registrate 359 toccate per un totale di 201 visite, con 65 yacht aventi una lunghezza superiore ai 50 metri, e 33 di oltre 60 metri. Ciò rappresenta un aumento del 1.000% rispetto al 2002. Queste imbarcazioni di lusso, che in media sostano 4 giorni, riescono a spendere dagli 800 fino ai 2000 Euro al giorno per vari servizi quali il pilotaggio, l'ormeggio, l'assistenza ecc.... Ma arrivano a creare un giro d'affari ciascuna fino 5 volte superiore se si aggiungono le spese sostenute per i trasporti, gli alberghi, lo shopping le escursioni e i rifornimenti. Il Porto Passeggeri può quindi essere considerato un vero e proprio propulsore dell'economia veneziana e ciò non solo grazie alla sua attività navale. L'obiettivo che ci siamo prefissati è di ottimizzare al meglio l'utilizzo delle strutture terminalistiche a noi affidate e che sono state concepite come spazi polifunzionali in grado di ospitare convegni e manifestazioni di carattere fieristico, quando non sono interessate da attività navale. Da fine novembre a inizio marzo, l'area della Marittima cambia infatti radicalmente volto, divenendo sede di eventi di grande richiamo di cui beneficia l'intera realtà veneziana. A titolo esemplificativo per il Seatrade Med, la più importante fiera dell'area mediterranea dedicata ai mercati delle crociere e dei traghetti, che la VTP è riuscita a portare a Venezia a dicembre 2008, si prevedono da 8.000 a 10.000 presenze per tre giorni di manifestazione. E' sufficiente pensare ai soggetti economici che un'esposizione fieristica è in grado di coinvolgere: alberghi, società di transfer, servizi di ristorazione, fioristi, società di allestimenti ecc. Il secondo aspetto di cui mi voglio far riferimento è quello relativo alle tematiche ambientali. Per quanto concerne le ormai consuete polemiche scaturite dall'attracco delle navi passeggeri in Riva dei Sette Martiri e portate avanti da una rumorosa minoranza è doveroso sottolineare che tale situazione si verifica per sole 7 giornate nell'arco di un intero anno quanto vi è l'impossibilità oggettiva dovuta alla congestione della Marittima e di S. Basilio ed è frutto di un accordo siglato da VTP con il Comune di Venezia e il Consiglio di Quartiere interessato. Riva dei Sette Martiri peraltro nasce come area portuale e le sue banchine sono ancora oggi tra le più funzionali di Venezia, oltre al fatto che la tecnologia che caratterizza le nuove navi da crociera è tale da ridurre significativamente il rischio di incidenti. Riguardo al moto ondoso si sono fatte molte congetture ma la realtà dei fatti può essere avvalorata unicamente da studi scientifici. Per questa ragione VTP unitamente all'Autorità Portuale ha commissionato diverse ricerche sugli effetti del transito delle navi passeggeri. La prima indagine risale al 2000, il Prof. Adami di Protecno-Università di Padova concluse che il traffico delle navi passeggeri, grazie alla particolare conformazione della loro carena e per la bassa velocità tenuta nel Bacino di San Marco e nel canale della Giudecca, generano meno moto ondoso che non quello creato dai mezzi ACTV e dai natanti adibiti al trasporto merci. A questa indagine seguì un approfondimento presentato sempre dal Prof. Adami nel 2003, che si prefiggeva l'obiettivo di valutare gli effetti del transito delle grandi navi lungo i canali minori afferenti al canale della Giudecca e al Bacino di San Marco. Anche questo studio accertò non solo che il passaggio delle navi bianche non accresce il moto ondoso dovuto al traffico marittimo generale e che il movimento sotterraneo delle acque - poiché si temeva un effetto trascinalamento-/risucchio- è praticamente inesistente ed inferiore a quello creato normalmente dal movimento delle maree, ma soprattutto ha escluso la possibilità di influssi negativi sulle rive. Tali evidenze furono inoltre confermate nel 2004 da un'indagine commissionata dal Commissario al Moto ondoso del Comune di Venezia al Centro Maree e al CNR. Alla luce di tali rilievi scientifici non è perciò ipotizzabile neppure un danno ad affreschi e monumenti per vibrazioni quale è stato paventato anche da autorevoli esponenti del mondo artistico. Non è pensabile inoltre un impatto negativo delle navi sulle rive come è stato affermato, giacché le navi navigano in canali ben delimitati e profondi: se una nave esce dal canale e mira ad una riva, non potrà mai raggiungerla poiché semplicemente si incaglierebbe prima. E' comprensibile come la circolazione di grandi navi susciti apprensione in ambienti di rilievo artistico, ma le scelte di chi amministra e opera su tali beni pubblici dovrebbero essere guidate dalle constatazioni scientifiche e dalla razionalità piuttosto che dalla emotività. Vorrei aggiungere alcune considerazioni sull'inquinamento atmosferico di cui tanto si dibatte. Ad aprile di quest'anno la Capitaneria di Porto, l'Autorità Portuale e il Comune unitamente alla Venezia Terminal Passeggeri hanno promosso un'iniziativa denominata 'Venice Blue Flag', volta alla riduzione di fumi da parte delle navi passeggeri nella laguna veneziana, alla quale già hanno aderito spontaneamente, dimostrando grande senso di responsabilità e di attenzione al tema della delicatezza ambientale di Venezia, 30 compagnie di navigazione. Tale accordo ha reso Venezia capofila in tema di tutela ambientale, poiché le istituzioni e la classe imprenditoriale direttamente coinvolta hanno anticipato la direttiva europea in materia. Oggi quindi la maggior parte delle navi passeggeri che entrano nella laguna veneziana utilizzano carburanti con una percentuale di zolfo estremamente contenuta e non superiore al 2,5%. Infine vorrei toccare il tema della sostenibilità del traffico marittimo di passeggeri. Secondo molteplici studi condotti da autorevoli fonti tra le quali la Commissione Europea, UNEP (United Nations Environment Programme), IMO (International Maritime Organization), GP Wild e molte altre, non esiste trasporto commerciale più ecologico e sostenibile di quello marittimo, in termini di

inquinamento atmosferico, marino e acustico nonché di impatto ambientale dovuto alle infrastrutture. Per fare alcuni esempi: il consumo di energia di un camion si attesta tra 0,7 e 1,2 Mj/tonnellata-km quello via nave si attesta su 0,12 Mj/tonnellata-km (fonte GP Wild, settembre 2007). Inoltre l'incremento del trasporto marittimo a scapito del trasporto su strada, rotaia o aereo potrebbe ridurre le emissioni in atmosfera di anidride carbonica fino all'80%, e di ossido di azoto fino al 35% (fonte ricerca Sea and Water 'The Case of Water', 2006; BBC, marzo 2007). Numeri di tutto rispetto che dimostrano ulteriormente come l'approccio alla città via nave resti un sistema di mobilità efficiente e molto più ecocompatibile rispetto ad altri mezzi di trasporto, tanto più per l'equilibrio delicato della laguna veneziana.