



**Oggetto: World Heritage property Venice and its Lagoon – (Italy) (C 394)**

**Osservazioni alle risposte dello Stato Parte ai sensi della Decisione del Comitato del Patrimonio Mondiale 41 COM.7B.48 da sottoporre alla commissione incaricata della valutazione dello stato di conservazione di Venezia e sua Laguna alla 43ma sessione del World Heritage Committee che avrà luogo a Baku dal 30 Giugno al 10 Luglio 2019.**

Premesso che il FAI è una delle associazioni riconosciute dal Ministero dell'Ambiente e dal Ministero per i beni e le attività culturali, quale portatore di interessi ambientali, paesaggistici e culturali;

premessa l'importanza della partecipazione di tutti i portatori di interessi, al fine di dare voce ai bisogni della popolazione nel suo complesso, attraverso l'utilizzo di strumenti di democrazia partecipativa e di democrazia deliberativa;

premesso che la Delegazione FAI Venezia ha preso parte alla riunione del 14.10.2015 organizzata su invito dell'UNESCO presso gli uffici di Venezia in presenza della delegazione UNESCO incaricata della valutazione dello Stato di Conservazione;

premesso che la Delegazione FAI Venezia ha consultato i documenti relativi allo Stato di Conservazione di Venezia e la sua Laguna, in particolare il Mission Report Venice and its Lagoon del 6.6.2016, la Decisione 41 COM 7B.48 e la risposta dello Stato Parte del 14.12.2018,

la Delegazione FAI Venezia sottopone le seguenti osservazioni alla Commissione incaricata con la valutazione dello Stato di Conservazione di Venezia e sua Laguna:

dal 2015, data della missione incaricata per la valutazione dello Stato di Conservazione di Venezia,

1. è stato espresso dallo Stato Parte l'intento di mantenere la presenza delle navi di crociera nella Laguna di Venezia. Numerose associazioni ambientaliste e studi scientifici mettono in evidenza i rischi ambientali di tale scelta. Inoltre lo Stato Parte non fornisce dati sugli effetti della crescita del settore crocieristico sulla pressione turistica, particolarmente con la costruzione di un nuovo e più capiente terminal a Marghera;

2. le misure per contenere il moto ondoso sono state insufficienti. Si è verificato un aumento del traffico delle barche taxi in città che ora possono utilizzare gli approdi dei mezzi pubblici e offrono un continuo servizio di site seeing tours in Canal Grande. Lo Stato

Parte non fornisce dati sugli effetti sul moto ondoso nella Laguna legati all'aumento dei punti di sbarco (Zattere, Fondamenta Nuove) per le barche che trasportano fino a 100 turisti. Lo Stato Parte non fornisce dati sull'impatto che producono spostamento dei punti di sbarco per le barche che trasportano fino a 100 turisti da zone critiche (Riva degli Schiavoni) a zone non ancora troppo degradate della pressione turistica (Fondamenta Nuove, Zattere) sulla residenzialità e il commercio;

3. nel marzo 2019 il Comune di Venezia ha impugnato al Tribunale Amministrativo Regionale del Veneto i tre provvedimenti del Ministero per i Beni e le Attività culturali che istituiscono l'interesse culturale ex art. 10, comma 1 e 12, e art. 12 Decreto Legislativo 42/2004 (codice per i beni culturali), relativamente al Canal Grande, al Bacino e Canale di San Marco e al Canale della Giudecca, attuale luogo di transito delle navi di crociera, di taxi e vettori privati per il trasporto di turisti che attraversano Venezia. Il Comune ha infatti "ritenuto che i provvedimenti adottati dal Ministero per i Beni e le Attività culturali rappresentino una pesante e peraltro inutile ed inefficace invasione nelle competenze che altrimenti, e di regola, sarebbero attribuite al Comune" (citazione dal sito ufficiale del Comune di Venezia <https://live.comune.venezia.it/it/2019/03/la-giunta-ricorre-al-tar-contro-il-vincolo-culturale-posto-dal-mibac-su-canal-grande-bacino> consultato il 30.04.2019). Tale affermazione è in netta contraddizione con il riconoscimento del Outstanding Universal Value di Venezia che necessita forme di tutela statali;

4. è stato deciso il raddoppio dell'aeroporto entro il 2025 con investimenti nell'ordine 350 milioni di euro. Lo Stato Parte non fornisce dati sugli effetti della crescita del traffico aereo sull'ecosistema della Laguna e sulla pressione turistica;

5. sono aumentate e continuano ad aumentare le nuove strutture alberghiere nell'interno del Comune di Venezia. Spicca il complesso di alberghi low cost in diretta aderenza alla Stazione Ferroviaria di Mestre (inaugurato nel 2018 con 1.900 nuovi posti letto che passeranno a ca. 3000 nuovi posti letto nella seconda tranche) e che aumenta notevolmente il carico turistico giornaliero su Venezia. Lo Stato Parte non fornisce dati sugli effetti della crescita della ricettività in terraferma e il potenziamento dei collegamenti sulla pressione turistica (autobus, tram, barche con capienza fino a 100 persone con nuovi terminali ecc.);

6. la Regione ha deciso l'alienazione nella città antica di Venezia di numerose proprietà pubbliche che possono essere trasformate in strutture alberghiere in deroga alla moratoria di tre anni decisa dal Comune e che ospitano o ospitavano uffici in fase di delocalizzazione. Si tratta di complessi importanti come per esempio la sede stessa della Regione Veneto, palazzo Balbi in Canal Grande, o la sede del Tribunale Amministrativo della Regione del Veneto, sempre in Canal Grande. Sono in vendita anche numerosi palazzi la cui titolarità è stata trasferita dal Comune alla Cassa di Risparmio di Venezia e che ospitavano uffici pubblici. Lo Stato Parte non fornisce dati sugli effetti sulla residenzialità dello spostamento in terraferma dei servizi pubblici e dei posti di lavoro alternativi al turismo;

7. non è stato preso alcun provvedimento per contenere la trasformazione di appartamenti in locazioni turistiche. Lo Stato Parte scrive che nel 2017 ci sono state 470.000 prenotazioni a Venezia attraverso il solo sito Airbnb (Risposta dello Stato Parte del

14.12.2018, D.3) e non fornisce dati sugli effetti che questa rapida e deregolata trasformazione di appartamenti in case per turisti ha sul tessuto sociale della città;

8. i provvedimenti per limitare l'occupazione del suolo pubblico con attività indecorose e a servizio del turismo sono stati insufficienti. Lo Stato Parte scrive di aver rimosso nel 2017 e 2018 il 90% dei posti ambulanti illegittimi dal suolo pubblico (Risposta dello Stato Parte del 14.12.2018, B.4) senza specificare che si tratta di poche posizioni su un totale di oltre 1300 invece ritenute legittime;

9. i provvedimenti per limitare la proliferazione di bar e ristoranti sono insufficienti. Al ritmo di ca. 20 nuove aperture all'anno solo nella città antica, si contano attualmente ca. 1000 esercizi che generalmente ottengono anche la licenza di occupare con tavoli e sedie lo spazio pubblico prospiciente. Lo Stato Parte non fornisce dati su come contenere questo fenomeno che altera il tessuto sociale e l'utilizzo del suolo pubblico;

10. è stata approvata dallo Stato (Legge di bilancio per il 2019) la possibilità per il Comune di prelevare una tassa sui vettori che trasportano turisti. Gli introiti dovrebbero servire a un maggiore controllo dei flussi e allo smaltimento dei rifiuti da loro prodotti. Lo Stato Parte non fornisce dati sul numero di turisti ritenuti sostenibili e sull'impatto che ha un eventuale aumento dei turisti sul tessuto sociale;

11. La pressione turistica continua a aumentare. Sono sempre più numerose le giornate in cui le diventa necessario l'intervento delle forze dell'ordine per indirizzare i flussi turistici (sensi unici, deviazioni) con presenze di gruppi fino a 80 persone con una sola guida.

12. Sono finiti i contributi statali ai privati per il restauro di abitazioni nella città antica (ex Legge Speciale per Venezia) e le scarse risorse previste dallo Stato Parte sono spartite tra Venezia città antica e Mestre che si trova al di fuori del perimetro della World Heritage Property Venice and its Lagoon (C394). La liberalizzazione del Regolamento Edilizio proposto dallo Stato Parte per facilitare l'ammodernamento delle case (Risposta dello Stato Parte del 14.12.2018, III.2) rischia di mettere in pericolo il patrimonio architettonico detto minore (solo ca. il 10% degli edifici a Venezia sono tutelati ai sensi del Decreto Legislativo n. 42 del 2004 Parte Seconda (codice dei beni culturali));

13. il numero di residenti nella città antica è ulteriormente diminuito, le proposte fornite dallo Stato Parte per contenere il fenomeno sono vaghe. Il numero dei turisti è in continuo aumento, lo Stato Parte non indica un numero massimo sostenibile.

Dai documenti inviati dallo Stato Parte all'UNESCO dal 2017 in poi emerge che:

A) le proposte per una migliore governance del turismo si basano soprattutto su progetti per migliorare le infrastrutture di smistamento e controllo dei flussi con lo scopo di incentivare la diffusione dell'offerta turistica prima su tutto il territorio della città antica, poi sull'intero territorio comunale. Questo permette un maggior numero di turisti in linea con la crescita mondiale della domanda turistica. Sono in linea con questo sviluppo i progetti per l'ampliamento della capacità dell'aeroporto di Venezia e del porto crocieristico (terminal di Marghera);

B) rispetto agli investimenti previsti nelle infrastrutture di sostegno al settore turistico (64 milioni di Euro per il nuovo porto crocieristico a Marghera, 350 milioni per il nuovo aeroporto, svariati milioni per un centro di controllo dei flussi in città ecc.) e agli investimenti privati nel settore turistico (70 milioni di Euro investiti nei nuovi alberghi di Mestre ecc.) le proposte per sostenere altre forme di economia nella città antica (pubblico, ricerca, formazione, cultura) e residenza sono irriskorie. L'unico esempio in tal senso, il nuovo museo M9 a Mestre, si trova al di fuori del perimetro della World Heritage Property Venice and its Lagoon (C394) e le proposte per la riabilitazione di forti non riguardano la città antica in pericolo;

C) viene data priorità alla mitigazione piuttosto che alla risoluzione dei problemi enunciati nel Mission Report Venice and its Lagoon del 6.6.2016.

La Delegazione FAI Venezia ritiene che le proposte formulate dallo Stato Parte non siano allineate con le richieste formulate nel rapporto UNESCO Mission Report Venice and its Lagoon del 6.6.2016 o insufficienti per affrontare le criticità chiaramente delineati in quest'ultimo: si tratta anzitutto

- del pericolo ambientale che rappresenta la presenza di grandi navi nella Laguna e che non cambia con lo scavo di nuovi canali e la costruzione di nuovi terminal all'interno della Laguna;
- della pressione turistica che fa che aumentare anziché diminuire con l'implementazione delle infrastrutture di trasporto di massa e con una maggiore e più capillare e efficace diffusione del fenomeno su tutto il territorio;
- del mancato rinnovo della popolazione nella città antica. Per rimanere e tornare attrattiva essa ha bisogno di investimenti a lungo termine alternativi all'economia del turismo.

Il costante rinvio di una legislazione in materia di trasformazione delle abitazioni in affittanze turistiche (Risposta dello Stato Parte del 14.12.2018, B.2.) porta a una situazione di non ritorno. Per una città viva e vitale servono attività economiche alternative all'industria del tempo libero. L'attrattiva di Venezia città antica non deve ridursi ad efficaci servizi e infrastrutture che favoriscono gli investimenti nel settore turistico, mentre tutte le attività vitali per la società continuano ad essere trasferite a Mestre.

Venezia 15 maggio 2019