

Comune di Venezia

Sindaco Giovanni Favaretto Fisca, 1960-1970

Giovanni Favaretto Fisca

SINDACO DI VENEZIA

VENEZIA deve vivere





COMUNE DI VENEZIA

VENEZIA deve vivere

A cura di G. Carraro e P. Manoli

Ca' Farsetti 18 marzo 1967

Conferenza stampa sui problemi di Venezia

Nel convocare la conferenza-stampa l'Amministrazione comunale si proponeva degli scopi ben precisi: anzitutto portare a conoscenza dell'opinione pubblica nazionale e internazionale la reale situazione ed i fondamentali problemi di Venezia, che l'alluvione del 4 Novembre aveva violentemente, anche se confusamente, messo a nudo; in secondo luogo delineare con precisione e dati di fatto il modo, con cui i responsabili pubblici o privati avevano affrontato o intendevano affrontare i problemi immediati e quelli di prospettiva; in terzo luogo dare a tutti la certezza che sul piano delle attrezzature ricettive e turistiche Venezia si era prontamente ripresa ed era nuovamente in grado di affrontare la stagione estiva.

Pur con inevitabili differenze di opinione e di valutazione sui singoli problemi, non si può nascondere che la conferenza abbia raggiunto i suoi scopi, considerata la vasta eco e l'ampia risonanza che le parole dei responsabili veneziani hanno avuto nel mondo intero.

Il console italiano a New York così ha scritto al Sindaco di Venezia, inviandogli un articolo del « New York Times »: « Ho trovato molto interessanti, specialmente ai fini turistici, le notizie che su questa bella città esso fornisce agli americani ».

Queste parole sono fra gli ultimi commenti al notevole seguito che la conferenza-stampa del 18 marzo ha avuto in Italia e all'Estero.

Vi sono intervenuti una quarantina di inviati speciali e corrispondenti del Canada, degli USA, del Brasile, dell'Australia, della Spagna, della Francia, della Svizzera, dell'Austria, della Germania Federale, del Belgio, dell'Olanda, dell'Inghilterra, della Finlandia, dell'URSS che hanno scritto di Venezia sulle pagine di

un centinaio di giornali. Le agenzie giornalistiche hanno diffuso la notizia in molti altri Paesi. Dell'avvenimento si è parlato anche sulla stampa scandinava e su quella dell'Est europeo. Ampi servizi sono comparsi in tutti i giornali a tiratura nazionale ed in gran parte di quelli regionali e provinciali. I giornalisti italiani presenti a Venezia erano oltre una trentina. Tutta questa pubblicistica è servita anche da richiamo per altri articoli ed ancor oggi continuano ad arrivare nello studio del Sindaco e negli uffici stampa giornalisti e fotografi, incaricati di servizi speciali.

Tutto questo dimostra l'interesse che in patria e fuori si ha per Venezia: una soddisfazione, ma insieme una responsabilità, perchè si tratta di essere all'altezza dei suoi gravi problemi e fare la nostra parte con il massimo di impegno e di saggezza nell'opera di difesa, di conservazione e di vivificazione di una Città, che è patrimonio caro e prezioso del mondo intero.

Perciò si è pensato a questa pubblicazione che abbiamo, programmaticamente, intitolato « Venezia deve vivere ». La documentazione che è stata allegata ai testi dell'ing. Favaretto Fisca, del prof. Molajoli e dell'ing. Usigli, e che presenta la grande mole di iniziative che a livello cittadino, nazionale ed internazionale sono in corso o allo studio, ha uno scopo preciso: convincere che Venezia non soltanto deve, ma può vivere.

IL SALUTO DEL SINDACO DI VENEZIA

Signori,

anzitutto un grazie, sentito e dovuto, a nome di Venezia, per l'interessamento che ad essa con la vostra presenza dimostrate.

Si è ritenuto di convocare questa conferenza-stampa, perché fossero chiari i termini del problema di Venezia, affinché la vostra parola, che tanto può sull'opinione pubblica nazionale e internazionale, potesse rendere alla nostra città l'unico e valido servizio: quello della sua conoscenza esatta e precisa.

In relazione al carattere del mio intervento, che ha scopi essenzialmente introduttivi all'augurabile ampio dibattito, esso si articolerà intorno ai seguenti temi:

- 1) i problemi della difesa idrogeologica della Città e della Laguna;
- 2) i problemi della conservazione, del restauro e dell'ordinamento urbanistico della Città;

Il terzo tema, quello della situazione del patrimonio artistico veneziano, sarà trattato con la grande competenza che gli viene riconosciuta, dal Prof. Molajoli, Direttore Generale delle Belle Arti del Ministero della Pubblica Istruzione, che con tanta cortesia ha accolto il mio invito.

Il quarto argomento, quello dei problemi dello sviluppo economico della Città, sarà trattato dall'Ing. Usigli, Presidente della locale Camera di Commercio.

Ing. Giovanni Favaretto Fisca

I problemi della difesa idrogeologica della città e della laguna

Sotto questa dicitura val la pena di distinguere un duplice ordine di problemi: quello del progressivo sprofondamento di Venezia e conseguentemente del costante aumento delle maree sul corpo della città e quello della difesa delle opere poste a protezione del sottile cordone litoraneo, che da Chioggia fino alla penisola del Cavallino, lungo le isole di Pellestrina e del Lido, separa e difende la Laguna dal mare aperto.

Il funesto 4 novembre sarà ricordato per questo nella storia di Venezia: perché il mare, paurosamente gonfiato dal vento di scirocco, sconvolse in più punti le opere di difesa costiera, minacciando di rovesciarsi con la sua piena nella Laguna e sul corpo della Città.

Difese a mare

Il Governo e il Parlamento sono prontamente intervenuti col recente decreto-legge per la riparazione dei danni provocati dall'alluvione.

A Venezia sono stati assegnati complessivamente 9 miliardi, di cui 7 a rafforzamento delle difese (murazzi e dighe) delle isole di Pellestrina, del Lido e della penisola del Cavallino e 2 per le quattro isole di S. Erasmo, S. Andrea, Vignole e Certosa, che si trovano all'imboccatura del porto del Lido e costituiscono lo scudo di difesa naturale di Venezia.

Lavori per complessivi 4 miliardi sono già stati appaltati dal Ministero dei Lavori Pubblici e stanno per iniziarsi proprio in questi giorni.

Si tratta di opere veramente rimarchevoli per la concezione tecnica e la funzionalità strutturale.

Dove ci sono gli attuali « Murazzi », ora vengono concepite un duplice ordine di difese: quelle in prequota, disposte come dei frangiflutti per ricevere il primo urto della marea, ed un secondo baluardo, consistente in un muraglione a quota 5m e 30 sul medio-mare.

Noi ci auguriamo solo che il secondo lotto di lavori, cioè i rimanenti 5 miliardi, segua presto il primo: ed allora potremo dire con giustificata soddisfazione che il problema delle difese a mare è risolto e che un nuovo 4 novembre, con la tragicità del suo avvertimento, non potrà più ripetersi per Venezia.

Sprofondamento di Venezia e flusso e deflusso delle acque

Diverso è il fenomeno dello sprofondamento di Venezia.

Esso è certamente connesso ad una situazione generale di tutto il bacino dell'Alto Adriatico ed alla particolare natura della costa e del terreno alluvionale, di cui è costruita. Ma vi concorrono certamente altre cause, quali l'aumento del livello dei mari per il più accentuato disgelo delle calotte polari, oltre che continue estrazioni di acqua e di metano dal sottosuolo.

I nostri avi hanno dovuto risolvere nel passato il problema opposto, deviando dalla Laguna tutti i fiumi, che vi sfociavano a causa di detriti e sedimenti alluvionali minaccianti l'equilibrio idraulico interno.

Ricordiamo solo che Adria, che ha dato il nome al Mare Adriatico, e il porto un tempo celebre di Ravenna, attualmente distano rispettivamente 20 e 10 Km. dal Mare.

Ora siamo invece di fronte al problema di contendere alla sommersione delle acque le isole, le fondamenta e i palazzi della nostra città.

Tre sono le bocche di porto, attraverso cui il mare e le sue maree entrano nella Laguna: il porto di S. Felice di Chioggia, quello di Malamocco e infine quello del Lido.

E' questo un moto vitale da cui prende vita tutto il mondo segreto, la flora e la fauna delle nostre barene; con cui l'acqua si rinnova dalle scorie di un'intera città; attraverso cui infine si esercita quel movimento di passeggeri e di merci, che per Venezia è sempre stato causa di privilegio e di ricchezza.

Soluzione più immediata e intuibile parrebbe quella di trovare il modo di controllare il flusso e il deflusso delle acque attraverso le tre bocche di Porto, in maniera che, sicure le difese a mare, anche l'altezza delle acque interne potesse essere discrezionalmente regolata.

Ma quale sarà il sistema più opportuno? e quali saranno le conseguenze per ogni sistema adottato sulle funzioni e sull'equilibrio della Laguna, che, come un delicato organismo vivente, ha leggi e reazioni conosciute e altre imprevedibili?

Come vedete, prima di chiedere un qualsiasi intervento definitivo, era necessario studiare. Anzi, dirò di più: era necessario riprodurre in un modello di laboratorio tutta la laguna, i relativi fenomeni e stabilire preventivamente le conseguenze di ogni intervento.

Comitato ministeriale di studio dei problemi di Venezia

Nel novembre del 1962, in accoglimento dei suggerimenti emersi dal Convegno promosso all'isola di S. Giorgio dal Comune e dalla Fondazione Cini, su « La conservazione e vita di Venezia », il Ministro dei Lavori Pubblici nominò una Commissione di esperti ministeriali e locali « per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali ».

Dopo alcune sedute essa stabilì un preventivo di spesa di 880 milioni, che furono concessi lo scorso anno con legge 6 agosto 1966 n. 652.

In vista di ciò, in data 24 giugno 1966 fu ricostituita con Decreto del Ministero dei LL.PP. la Commissione, che si articolò in 5 gruppi: urbanistica ed edilizia; igiene e biologia; problemi geologici e fisici; idraulica; problemi amministrativi e legislativi.

Lo stanziamento verrà speso per sostenere le principali ricerche, indicate nella relazione del Presidente Valle.

Gli studi in corso costituiscono pertanto la premessa indispensabile per una diagnosi localizzata ed organica dei mali della Città e per un piano di interventi, che si proponga di affrontarli in modo coordinato e risolutivo.

Solo quando avremo avuto il quadro complessivo del problema, nei suoi molteplici aspetti, potremo domandare al Parlamento italiano ed eventualmente al mondo civile che, con i Veneziani, ciascuno assuma la propria parte di responsabilità per collaborare alla salvezza di quel patrimonio comune, che è Venezia.

Legislazione speciale a favore di Venezia

Gli studi in corso miranti a cogliere ogni aspetto del problema di Venezia, non autorizzerebbero però da parte del Comune e dello Stato Italiano una posizione di assenteismo o di inerzia, anzi essi esigono che nel frattempo siano presi i provvedimenti più urgenti e inderogabili, col fine di impedire in ogni caso un ulteriore degrado della Città e della sua così singolare struttura, che l'usura del tempo e lo sgretolamento dell'acqua corrode sempre più inesorabilmente.

Nel luglio dello scorso anno il Parlamento Italiano ha approvato la 4^a legge speciale per Venezia.

La prima risale al 21 agosto 1937 con previsione di validità decennale; la seconda al

17 aprile 1948 con validità di 10 anni come la precedente; la terza al 31 marzo 1956 stesa sul modello e per la durata della precedente; infine l'attuale che ha una durata quinquennale.

I principi e i fini di queste leggi si sono sempre mantenuti costanti. Essi poggiano su un intervento diretto dello Stato per l'escavo dei rii interni, che sono come i gangli vitali da cui emerge la città; per la riparazione e sistemazione delle fondamenta, cioè delle rive in muratura, che determinano il corso dei rii, e il rafforzamento dei relativi ponti; quindi vi è un contributo dello Stato nella misura del 50% al Comune per le opere, che il Comune stesso desidera compiere in esecuzione del piano di risanamento della città o successivamente del piano particolareggiato in applicazione del Piano Regolatore Generale; infine vi è un contributo dello Stato nella misura massima del 50% ai privati per le opere di riparazione delle fondamenta ed eventualmente delle altre parti dei palazzi dichiarati pericolosi o comunque interessati dai lavori di riparazione dei rii, da cui si ergono.

La legge attualmente in vigore però contiene due rilevanti modifiche rispetto alle precedenti: l'una riguarda uno straordinario stanziamento di 12 miliardi in 4 anni per la conservazione del Porto, l'escavo dei canali lagunari e per le opere di difesa e di rafforzamento all'interno della laguna; e l'altra riguarda la forma, poiché come fonte del finanziamento non è più designato il bilancio dello Stato, ma il ricorso da parte del Comune a prestiti ventennali, contraibili in Italia o all'estero anche in forma obbligazionaria, limitandosi lo Stato a concedere le necessarie garanzie per il prestito totale e al pagamento della metà delle quote di ammortamento e di interesse dei singoli prestiti.

Come si può constatare, non sono certo queste leggi che potranno risolvere il problema di Venezia: ma esse hanno egualmente una funzione insostituibile. In attesa che il Comitato di studio apposito completi le sue indagini e prepari i relativi provvedimenti a lungo termine, le sopracitate leggi-ponte, come noi le chiamiamo, hanno scopi immediati: da un lato impedire un ulteriore degrado della città e dall'altro preparare l'avvio alle soluzioni complete e definitive.

I problemi della conservazione, del restauro e dell'ordinamento urbanistico della città

Purtroppo su questi punti non disponiamo di statistiche troppo aggiornate ed uno dei compiti della commissione di studio dovrà essere anche quello di fornire una documentazione analitica sui principali problemi della città. Per ora ogni riferimento dovrà essere fatto all'ultimo censimento del 1961.

In particolare, per quello che riguarda la situazione edilizia della nostra Città, dobbiamo rifarci all'indagine, che l'Assessorato all'Urbanistica predispose ancora per il convegno dell'Isola di S. Giorgio tenuto nell'ottobre del 1962.

Da quella tabella emerge che dei 134.808 abitanti del Centro Storico di allora, ben 10.406, corrispondenti al 7,5% dell'intera popolazione, abitavano in edifici in pessimo stato di conservazione e 33.667, corrispondenti al 22,5%, abitavano in edifici in cattivo e mediocre stato di conservazione.

Dai dati del Censimento inoltre risultava che l'indice di affollamento (cioè il rapporto tra popolazione esistente e il numero di vani utili) era di 1,1 e di 1,6, se venivano considerati i vani accessori; anche se è da osservare che in realtà contro 35.762 abitazioni occupate esistevano ben 41.332 nuclei familiari.

Infine i costi per il risanamento statico-igienico degli edifici del Centro Storico, di Burano e di Murano, per gli espropri e per la costruzione di nuovi alloggi degli abitanti da trasferire, veniva valutato in 111 miliardi, 74 milioni, 742 mila lire.

Da quell'epoca la popolazione del Centro Storico è ulteriormente diminuita, passando da 134.808 a 121.629 unità alla fine dell'anno 1966 e nel contempo nuovi edifici sono stati costruiti nelle zone di ricostruzione designate dal Piano Regolatore Generale, e particolarmente a Sacca Fisola e al Lido.

Tuttavia il problema delle abitazioni malsane o improprie o dei nuclei familiari residenti ai piani-terra e perciò soggetti a periodiche inondazioni, resta elevato ed il numero delle persone interessate è calcolabile intorno alle 10.000 unità.

E' da notare inoltre che l'esodo è tanto più grave in quanto le emigrazioni interessano maggiormente le classi giovani della popolazione, tanto che si assiste nel Centro Storico ad una esuberanza di aule scolastiche (iscritti alla scuola media nel 1960-1961 = 4.436 e nell'anno 1965-66 = 3.182), contro un eccessivo affollamento di quelle della Terraferma (iscritti nell'anno 1960-61 = 4.993 e nell'anno 1965-66 = 6.797).

Inoltre, pur essendo negativo il saldo complessivo, è da rilevare che si assiste anche ad un'immigrazione limitata ma continua nei quartieri residenziali più lussuosi del Centro Storico, fenomeno che è forse da porre in relazione ad una inevitabile selezione dovuta all'alto livello dei fitti e del costo di manutenzione, e per conseguenza alle sempre più elevate esigenze di reddito degli abitanti. Ciò importa anche un invecchiamento progressivo nella media dell'età per i residenti nel Centro Storico, che attualmente si aggira intorno ai 38 anni.

Indubbiamente questo è l'equilibrio naturale, che viene a determinarsi in conseguenza della particolare struttura della città.

Con la logica spietata e alla quale ancora non si è potuto opporre valido rimedio, le classi più giovani e perciò dai redditi minori trovano nella terraferma, a parità di spesa, condizioni igieniche e residenziali migliori, mentre il Centro Storico, pur ormai produttore di ricchezza (si calcola che ogni anno vengano portati in Terraferma per il movimento pendolare circa 20-25 miliardi all'anno di reddito in salari e compensi prodotti nel Centro Storico) deve trovare una sua più propizia funzione nell'economia generale della distribuzione dei compiti fra le varie parti della Città.

Il Piano Regolatore vigente pone doverosamente limiti ben precisi alla espansione costruttiva, sia in senso verticale come impedimento alla rottura della linea orizzontale, dal cui fondamentale rapporto nasce l'equilibrio interiore di Venezia; sia in senso longitudinale con l'impedimento all'occupazione edilizia di nuove aree o di nuove isole.

Collegamenti

Venezia deve continuare ad essere quella che è stata finora: un punto di arrivo e di irradiazione, non una città di transito.

Con piena coscienza e senso di responsabilità abbiamo accettato la soppressione del Ponte translagunare e il ridimensionamento del Centro Direzionale e la sua eventuale distribuzione in tutto il Centro Storico.

Bisognerà perfezionare i collegamenti e i servizi di Piazzale Roma e dell'isola del Tronchetto; ma se vogliamo che veramente il Centro Storico abbia a svolgere il suo ruolo rispetto all'intero territorio della città ed anche della Regione, è necessario attuare improrogabilmente i terminali di Fusina, di S. Giuliano, di Tesserà e di Punta Sabbioni.

Finora l'osmosi fra periferia e Centro, anzi più ancora fra il centro e l'intero territorio di terraferma nei suoi molteplici aspetti della vita di relazione e dei rapporti economici si è strozzato attraverso il cordone insufficiente del Ponte della Libertà.

E' necessario invece che il centro sia più facilmente aggredibile da ogni punto della costellazione che lo circonda, con mezzi rapidi e veloci.

Aperta a questo proposito è la discussione: c'è chi vorrebbe una metropolitana, che, garantendo comunicazioni costanti anche se in superficie con Treviso e Padova, sarebbe poi

costretta ad inabissarsi in prossimità del Centro Storico; e c'è invece chi ritiene più economico e rapido insieme che un sistema di motoscafi circolari colleghi rapidamente e continuamente i vari terminals con i punti di approdo esterni del Centro Storico: Zattere, San Marco, Castello, Cannaregio, Lido.

Studi opportuni saranno avviati pure a questo proposito, anche se, a prima vista per Venezia parrebbe più consono il tradizionale e insieme moderno mezzo acqueo.

I problemi sociali del territorio comunale

I dati del censimento industriale del 1961 rivelano alcune cifre di eloquente evidenza: i disoccupati nel Centro Storico assommano al 3,5% della popolazione e in Terraferma all'1,9%, mentre il reddito prodotto pro capite nello stesso anno è di L. 528.486 nel Centro Storico contro un reddito medio comunale di L. 488.372, da cui deriva il livello notevolmente più basso del reddito pro capite della Terraferma.

Ciò rivela la grave frattura esistente nel Centro Storico fra quartieri altamente produttivi e zone chiaramente depresse, la mancanza cioè di quella omogeneità sociale, che è più visibile invece nella terraferma.

Ma ancora più è profonda la frattura fra Centro Storico e Terraferma, ove si consideri che fra le maestranze delle industrie di Marghera solo il 10% è di origine insulare, mentre le stesse esercitano più consistente attrattiva sulle forze di lavoro dell'entroterra provinciale. In contrasto a ciò, più cospicuo è il numero di impiegati, che, in maggioranza di origine insulare, qui continuano a fornire le loro prestazioni, pur avendo trasferito nella terraferma la loro residenza.

Certamente in parte alcuni di questi fenomeni sono imputabili alla mentalità insulare dei ceti più umili e tradizionali. Ma è certo che nei Sestieri come quelli di Castello, di Cannaregio e di Dorsoduro, dove la disoccupazione ascende rispettivamente al 25,9% al 24% e al 22% di quella totale del Centro Storico, devono essere avviate appropriate iniziative. L'installazione definitiva della Stazione Marittima a Castello (eventualmente con una nuova soluzione urbanistica) ed un più razionale sfruttamento del Cantiere dell'Arsenale potrebbero avere un effetto risolutore sulle plaghe più depresse delle nostre isole.

Se questi sono i termini della situazione attuale, non dobbiamo però nasconderci i pericoli insiti nella presente situazione.

I limiti urbanistici ed il rispetto architettonico della nostra città impongono severe e giustificate restrizioni in confronto alla libertà ideatrice ed organizzativa esistente in Terraferma. Non è senza preoccupazione che con accorata e responsabile azione la Giunta Comunale si occupa da qualche tempo, intervenendo a diversi livelli, per impedire un lento e continuo trasferimento di organismi e sedi direzionali dal Centro Storico alla Terraferma. D'altra parte il volume crescente di traffico del Porto Commerciale ha imposto una integrazione dello stesso con nuove banchine costruite nell'ambito del Porto Industriale di Marghera. E' significativo poi che, anche nel settore specifico del turismo, Mestre e la Terraferma si siano poste

come elemento integrativo delle strutture ricettive di Venezia, giungendo in breve tempo a colmare i vuoti dell'isola nell'organizzazione alberghiera del turismo di massa.

Queste considerazioni servono forse a porre l'accento sui nuovi aspetti, che il problema della vitalità economica di Venezia ora presenta: nel Centro Storico, da un lato, si è giunti forse al massimo sviluppo delle tradizionali attività (porto e turismo), che i particolari valori architettonici ed ambientali consentono; e dall'altro, in relazione alle sacche di depressione ancora esistenti, è necessario prepararci a inserirvi una diversa gamma di attività, che tendano a creare una più completa varietà nelle fonti di reddito e a valorizzare nelle forme più idonee ogni parte del complesso tessuto edilizio della Città.

Penso così, oltre all'artigianato, a centri internazionali di studio, ad università straniere, ad organismi culturali e politici di rilievo e competenza internazionale da una parte; e dall'altra alle sedi di rappresentanza delle società economiche operanti a Marghera e nel Veneto.

Questo è senza dubbio uno dei modi per vivificare più compiutamente Venezia e per ricevere dal suo ambiente e carattere inconfondibile prestigio.

Grande sarà quel giorno, in cui potremo veramente parlare, non più nei termini odierni di contrapposizione o quanto meno di distinzione fra Centro Storico e Terraferma, ma solamente di una grande Venezia, ove il territorio legale coinciderà anche col territorio reale per comunione di interessi e dipendenza di rapporti.

Certamente è necessario qui ribadire che la premessa a tutto ciò sarà data dalla soluzione del problema dei trasporti.

Intanto noi lavoriamo per questo scopo: per il superamento di ogni frattura all'interno del territorio comunale.

Venezia non può essere ristretta al suo Centro Storico, ma quanto meno estendersi a tutti i territori bagnati dalla sua laguna.

La felice combinazione di un diretto collegamento del mare, in specchi di acque tranquille e sicure, con ampie aree industrializzabili può essere fattore di decisivo sviluppo.

L'armonia naturalmente si completa: senza frazionare astrattamente l'intero territorio urbano, è necessario però trovare quell'equilibrio, in cui ciascuna parte assolve ad una propria precipua funzione. Venezia così può guardare al futuro con serenità, sicura che, se lo spirito di sacrificio e la volontà di lavorare la sorreggerà, essa potrà, anche nel mondo presente, tener alta quella tradizione e quell'idea di prosperità e di bellezza, da cui è nata.

Venezia deve vivere: come città e non come museo. Fedele alla tradizione, alla memoria e alle opere dei padri, essa deve tornare altresì nella terraferma per quel completamento e quell'equilibrio fra attività di cultura e di direzione e attività produttive, che solo costituisce segno mirabile della misura umana e causa di sicuro progresso.

Prof. Bruno Molajoli

La situazione del patrimonio artistico veneziano

La ringrazio, onorevole Sindaco, di avermi invitato a rispondere qui a qualche quesito che riguardi la conservazione del patrimonio artistico, monumentale e paesistico di questa straordinaria città.

Nel mio intervento penso sia da vedere soprattutto la dimostrazione, la testimonianza che i problemi di Venezia non sono soltanto problemi della vostra Città, ma si inquadrano in un piano così vasto di tutela, di salvaguardia, di conservazione del patrimonio artistico italiano, ed in modo tanto preminente, da superare lo stesso limite della cerchia cittadina per divenire problemi della cultura, alla cui soluzione è interessato tutto il mondo.

Intanto è da premettere che il problema di Venezia non può essere circoscritto e limitato alla conservazione dei monumenti e delle opere d'arte.

Molto giustamente l'on. Sindaco ha messo l'accento sulle limitazioni, sui condizionamenti che il recente piano regolatore, dopo l'approvazione del Consiglio Superiore dei LL.PP., ha posto alla vita futura della Città.

Limitazioni e condizionamenti sono propri di una visione urbanistica che può essere comune a tante altre città, ma che assume delicatissimi aspetti in confronto al carattere eccezionale di questa città. Non ce n'è altra al mondo che le rassomigli, e se può apparire banale una tale asserzione, dobbiamo tuttavia tener presente questo carattere di assoluta eccezionalità perché in esso si integrano tutti i problemi e tutti ne rimangono condizionati.

Quindi la prima difesa di Venezia è un piano regolatore che veda lontano e — è qui la difficoltà, ma anche il prezzo dell'opera — contemperì tutte le varie esigenze.

La cultura moderna non tollera che i resti dell'antica civiltà, i monumenti che consideriamo tuttora parlanti, le opere d'arte a cui attribuiamo storicisticamente un valore di presenza continua, vadano in rovina, si degradino o si distruggano.

Se questa salvaguardia si chiede per luoghi che ci sono pervenuti dall'antichità, dal passato, ormai allo stato di rovine, che anzi sono stati riscoperti dal grembo della terra come mute e frammentarie testimonianze d'altri tempi; se si giustifica che cure particolari siano date ad essi non meno che ai centri storici di più recente età, ma che in molti casi possono anche avere esaurito il loro compito vitale, tanto più si giustifica qui dove dobbiamo continuare a mantenere questa vitalità, questa vita, come l'indispensabile, naturale continuazione di una tradizione illustre. Sarebbe molto triste per tutti, compresi noi conservatori delle opere dell'arte e dell'antichità, se dovessimo acconciarci a difendere soltanto dei fantasmi, come ombre di morti. Dobbiamo pensare che queste opere intanto vivono in quanto sono nella continuità del loro ritmo vitale.

L'eccezionalità del tessuto urbanistico monumentale di Venezia

L'esposizione dell'on. Sindaco di Venezia ci ha posto innanzi, con molta chiarezza, con lucida sintesi, i problemi gravissimi che si inseriscono in questa esigenza di vita. E' chiaro che nessuno di noi può dimenticarla, nessuno di noi può pensare a soluzioni isolate, che non siano strettamente coordinate con le soluzioni di tutti i molti problemi tra loro strettamente connessi.

Se si imposta il tema della conservazione del carattere monumentale e artistico di Venezia su queste basi, si dovrà provare che esso si dilata sì, ma si chiarisce anche. Non esiste il problema del singolo monumento da restaurare e da ripristinare, esiste il problema della difesa totale del carattere ambientale e monumentale di Venezia, che è tipico, che è eccezionale, che non ammette deroghe, non ammette trasformazioni sia pure progressive.

E allora il tema diventa molto più preciso. Il grande privilegio della tradizione storica e artistica, che ha fatto di questa isola una delle gemme della civiltà e della bellezza del passato, non la sottrae al destino che anche le cose più grandi debbano essere sempre insidiate da una controparte di male. Cause di male, di pericolo, di preoccupazione, Venezia le ha in comune con altre città storiche; ma molte sono tipiche e soltanto sue.

Qui si hanno situazioni che sono per se stesse motivo di degradamento. La città, è stato ben detto, è sottoposta ad un continuo logorio, le cui cause sono antiche, ma purtroppo anche nuove: strettamente inerenti alla nostra vita di oggi. Riconoscere questo significa accrescere il nostro dovere di riparare ai danni, che noi stessi, con la nostra civiltà di oggi, apportiamo a questa città.

Il problema qui diventa molto grande, perché non è soltanto l'uno o l'altro delle centinaia di edifici monumentali che formano lo splendore di Venezia, ma è tutta Venezia minacciata, nel tessuto connettivo delle case anche modeste, che però formano la trama in cui la gemma del monumento, palazzo o chiesa, trova rapporto e rilievo, quali non saprebbe se

restasse un fatto astruso ed isolato. E' il tessuto di Venezia, fatto di tanti grandi e piccoli episodi, di tutte le forme complesse o semplici, anche delle più modeste, più trascurabili, che isolatamente considerate possono anche non avere assoluto valore ma che lo assumono quando siano innestate in questo meraviglioso complesso, la cui bellezza è affidata alla diversità della materia, alla incoerenza stessa delle forme, dei mezzi che si uniscono per comporlo. E' l'inesprimibile e irripetibile prodotto della umana fantasia, accumulato dai secoli.

Ebbene: in questa unità l'intervento non può essere operato che con mano delicatissima. Dobbiamo risolvere i grandi problemi, ma non possiamo trascurare neanche i semplici, chè altrimenti si creerebbe una disarmonia nell'insieme, dalla quale deriverebbe a lungo andare la deformazione della città.

Si dirà: ma in passato che cosa è accaduto? Non si è continuato sempre a rinnovare? Qualche casa di tanto in tanto si demoliva, qualche casa si ricostruiva. Perché oggi tante difficoltà di continuare a fare ciò che si è fatto fino a ieri?

Qui il discorso sarebbe molto lungo, ma io mi sentirei di dimostrare (senza voler con questo mettermi contro ai nostri tempi) che una frattura è avvenuta fra l'architettura di ieri e quella di oggi, come per molte altre attività umane e più netta e profonda d'ogni altra nel passato.

Indubbiamente per molti secoli l'architettura, pur nelle sue varietà, si è basata su certe grammatiche, ha continuato a usare certe forme sintattiche. Non vogliamo proprio essere deterministi, condizionando il movimento ben altrimenti incontenibile delle idee artistiche, della creazione architettonica alle leggi della statica e alla mera disponibilità di certi materiali. Ma non è facile negare che questi hanno funzionato da termini medi, da basi costanti, che pur consentendo ogni variazione hanno dato persistenza a certi schemi fondamentali. In sostanza è la stessa cosa che è avvenuta negli altri campi dell'arte; per esempio, la musica, finché ha conservato certe leggi armoniche e ritmiche, certe forme compositive, certe tessiture sonore, ha continuato a creare, sempre senza limitazioni, ma dentro una certa organicità di discorso; quando ha rotto violentemente quelle leggi ed ha cercato il suono nel campo dell'elettronica e persino nelle misteriose, incontrollabili vibrazioni dell'etere, allora ha straripato fuori da ogni limite, fino alla « forma aperta » che sta alla musica di ieri come l'indeterminatezza della brughiera può stare a confronto con il rigore del giardino all'italiana del Cinquecento. Non nego la validità di nuove risorse espressive, ma dico che sono tutt'altra cosa.

Ebbene una casa introdotta nel Canal Grande nell'800 era ancora una casa fatta di pietra e di mattoni, di vuoti e pieni proporzionati in un certo modo, di materiali e di colori che erano sempre ancora quelli tradizionali.

Ai tempi d'oggi, nessuna costruzione che voglia avere impronta originale può prescindere dall'uso dei nuovi mezzi e delle nuove tecniche: il ferro, il cristallo, l'acciaio, il cemento armato, hanno dato nuove possibilità espressive, nuove strutture di linguaggio, cui siamo ben lontani dal negare diritto di vita autonoma e d'ingresso nelle nostre nuove città. Ma nelle antiche? Non si rischierebbe di mutare il volto storico di Venezia, così come accadrebbe se si introducesse in un quadro di Tiziano un ritocco, un rifacimento in forma

astratta? E' chiaro che si tratta di modi inconciliabili. E allora bisogna assoggettarsi a questa legge, attenersi a questa norma: non si parli di rinnovazioni tali che, una volta dato l'avvio, non sia più possibile contenerle, come una proliferazione cancerosa, e tra cento anni Venezia debba essere un'altra Venezia. Non si pensi ai possibili sviluppi che sarebbero soltanto ibridazioni nefaste. Dobbiamo far sì che Venezia fra cento anni sia ancora una città viva, con tutti i caratteri che da tanti secoli si sono in essa stupendamente amalgamati. Ecco che allora anche il criterio, il metodo del restauro deve avere qui delle misure particolari, dei metri che non sono applicabili altrove. Il principio della conservazione, della rivalutazione anche fisica del monumento, sia tale che l'intero complesso conservi intatta la sua eloquente e ormai dimostrata capacità di vita artistica.

I danni dell'umidità e della salsedine

I monumenti di Venezia soffrono dalle radici, nelle fondazioni e nelle murature che sono insidiate dall'umidità che le permea e vi cresce dentro.

Salendo le scale di questo insigne palazzo, sede del Comune di Venezia, avrete visto intaccati i marmi antichi, polverizzate in efflorescenze saline le pietre che altrove sfidano intatte i secoli.

Questo è uno dei mali di Venezia, uno dei tanti, ma non secondario, contro la conservazione, contro la vita stessa della città. L'umidità insidia tutte le sue strutture architettoniche. Basta girare per le sue calli e puntare l'osservazione al di là di certo pittoresco di maniera, per rendersene conto con senso di sgomento e d'allarme.

Si può, si deve intervenire per limitare, per riparare. Studi particolari sono oggi avviati. Il Consiglio Nazionale delle Ricerche da tempo ha promosso questi studi con particolare riferimento alla situazione veneziana.

Il problema è generale, è vasto, è presente dappertutto nelle antiche città italiane. Abbiamo avuto un'accentuazione del fenomeno, in grado parossistico, a Firenze, dove l'alluvione che si è riversata sulla città continua dopo 4 mesi a dare i suoi malefici frutti, perché quell'acqua, che sembrava sparita, continua invece dal terreno a permeare per capillarità tutti i muri, e dove i muri sono rivestiti da affreschi, e ce ne sono per chilometri quadrati, nelle Chiese, nei Monasteri fiorentini tra i più celebri per ricchezza artistica, ivi l'umidità, nel sortir fuori, porta con sé alla superficie quei sali della terra, che sono benefici fin che sono nella terra, ma non lo sono più quando vengono a contatto con i pigmenti colorati dei nostri miracolosi affreschi. Ed ecco che, a un certo momento, abbiamo visto in pericolo centinaia di metri quadrati di affreschi illustri. Siamo intervenuti con mezzi massicci: la scienza e la tecnica ci hanno aiutato, e oggi possiamo dire di aver superato quel grave pericolo a Firenze.

Perché non lo superiamo a Venezia? Perché a Venezia non si tratta di un episodio parossistico ma di un male endemico, di una « costante » secolare, le cui conseguenze sono state aggravate enormemente dalla giornata infausta del 4 novembre. Ecco quindi che i provvedimenti oggi si rendono più urgenti, ma sarebbero stati ugualmente necessari, e da tempo,

infatti, sono considerati necessari, anche se non fosse avvenuto tutto ciò che è avvenuto il 4 novembre.

E' evidente che non possiamo lasciare distruggere, devastare dalla salsedine, dall'umidità che monta, non soltanto i monumenti, gli edifici, le strutture, ma anche i marmi preziosi che le rivestono, molte volte scolpiti: e queste sculture sotto i nostri occhi si stanno alterando, si scrostano, stanno scoppiando, e ciò è prodotto sì dall'umidità, ma anche da un altro coefficiente tutto affatto moderno. E' vero, abbiamo visto passando per il Canal Grande e per i canali di tutta Venezia; il triste livello dell'acqua alta è rimasto segnato sui muri con la bruna rigatura della nafta. Questo, non vorrei fare della retorica, par quasi ammonirci che il petrolio — questo nuovo padrone dei nostri tempi, che condiziona la vita e la morte dei popoli — abbia voluto infierire contro queste città dell'arte, quasi come per un contrasto violento, della violenza del più forte contro quanto testimonia ancora una civiltà che gli resiste. Questa nafta, questo petrolio ha imbrattato tutto, pareti e marmi dipinti e sculture, ma con certa grossolana onestà, perché almeno si fa vedere, si fa ritrovare, si fa anche eliminare con i solventi che prontamente ci sono stati offerti dalla tecnica moderna.

L'inquinamento dell'aria

Quello che invece è subdolo, è insidioso e sfugge a noi, che pur ne siamo vittime in prima persona, e non ce ne accorgiamo soltanto perché abbiamo un metabolismo che ci aiuta, il nemico subdolo è nell'aria che respiriamo, è l'inquinamento dell'aria.

Oggi abbiamo la possibilità di dimostrare scientificamente l'azione distruttiva, che l'inquinamento dell'aria produce sui marmi, sulle pietre e sugli intonaci dipinti. I prodotti della combustione che derivano dalla produzione d'energia sempre più richiesta dalla vita moderna, nelle industrie, nel riscaldamento, nelle macchine, nelle automobili, nei motori, saturano l'aria e attraverso essa poco alla volta depositano sulle superfici sostanze acide sotto forma gassosa, che rendono solubili i carbonati che non lo erano fino ad ieri. Quindi l'umidità, l'acqua, passando sopra queste superfici rese solubili o permeabili le intacca, le corrode, le disgrega.

Abbiamo vastissima documentazione di fotografie risalenti a quaranta, cinquanta o più anni or sono, di affreschi famosi, di sculture di grande pregio, di elaborati elementi architettonici, che avevano superato intatti, all'aperto, quattro, cinque o più secoli di vita, e che ci appaiono degradati in modo velocissimo nel breve giro degli ultimi venti anni.

Rimedi?

Essi sono sempre di più sotto il nostro controllo. Oggi gli Istituti, che collaborano con l'Amministrazione delle Belle Arti in queste ricerche scientifiche ci possono dare la dimostrazione di ciò che sta avvenendo, ma non ancora ci sanno offrire metodi di sicuri per arrestare tanto precipitosa rovina.

Indubbiamente, prima ancora di pensare ad un intervento sotto il punto di vista della spesa, che è sempre poi il termine ultimo, l'ultima Thule, ahimè, di questi nostri perigliosi viaggi, bisogna pensare al modo e all'aiuto che la scienza ci può offrire per riparare, per fermare questi danni, per proteggere questi monumenti da siffatte insidie.

Purtroppo, allo stato delle esperienze, mentre possiamo intervenire sugli intonaci ancora con sistemi abbastanza utili e precisi, non fosse altro col sistema radicale, anche se non sempre attuabile del distacco degli affreschi dalla parete, non possiamo dire altrettanto per gli interventi sulla pietra. E' tuttora un campo di studio incerto, e chiediamo noi affannosamente agli studiosi, agli scienziati di dedicarsi ad indagarlo, per ricercarvi soluzioni, che non possono più tardare. Quelle empiriche adottate finora non ci offrono risultati soddisfacenti né sicuri, e non ci possono dare quella assoluta fiducia che è indispensabile per decisioni riguardanti la sopravvivenza di tanti capolavori d'arte e che ci può venire soltanto dall'accertamento su base rigorosamente scientifica di tutti i complessi aspetti di così gravi problemi.

Questi sono oggi tra i più evidenti. Ma c'è una grossa statistica, in un arcobaleno di sfumature, di altri problemi, che ora sarebbe eccessivamente impertinente da parte mia sottoporvi, poiché dovrei allungare troppo il mio intervento, che devo invece avviarmi a concludere, pur sempre dichiarandomi pronto a rispondere ad eventuali domande per fornire quei chiarimenti che io sia in grado di dare.

Vorrei sintetizzare questo mio intervento con la riaffermazione della necessità che la conservazione dell'incomparabile patrimonio artistico di una città come Venezia non sia vista come un fatto isolato, ma debba essere la costante, la dominante di un più ampio discorso che deve essere integralmente svolto.

Non si potrà sperare di conservare in modo più sicuro i monumenti, le chiese, i palazzi di Venezia, quando noi dobbiamo lasciarli ancora al rischio di fatti naturali come quello che si è verificato il 4 novembre.

E' chiaro che la prima difesa deve essere lontano dalla città e dalla stessa laguna, perché esse non possono essere considerate avulse da una situazione geografica, geologica, idrografica che le condiziona in modo determinante e tanto singolare quanto eccezionalmente complesso. Poi sarà la conservazione e la difesa della laguna, della città, e nessun progetto, nessuna impresa per imponenti che possano apparire saranno da considerare troppo gravosi rispetto al fine proposto: che questa città rimanga splendida quale i secoli ci hanno tramandato.

L'azione dell'Unesco

La civiltà moderna si sente impegnata a questa tutela, perché un bene come questo non può essere altro che un bene del mondo, anche se i veneziani lo considerano molto strettamente proprio e vogliono difenderlo come hanno sempre dimostrato di saper fare. Ma il mondo ha dei diritti. E' probabile, io penso, che senta anche dei doveri.

Chi vi parla, il 14 novembre dell'anno scorso, dieci giorni dopo i luttuosi eventi di Venezia e di Firenze, era a Parigi a parlare, a dare il primo conto di tanti danni, davanti

all'Assemblea Generale dell'UNESCO, che raccoglieva in quel momento le delegazioni dei 120 Paesi che ne fanno parte. Egli può darvi testimonianza della commozione con cui le sue parole furono ascoltate, in un silenzio sospeso nell'aria, nell'immobilità dei partecipanti, che sembrò eccezionale in una Assemblea tanto numerosa e composita, nei tre quarti d'ora, durante i quali su Venezia e Firenze parve concentrarsi l'attenzione del mondo, simboleggiata attraverso quelle persone, tutte prese dalla stessa ansiosa preoccupazione. E quando l'esposizione finì, immediatamente molte voci si alzarono per affermare l'adesione alla proposta di un appello internazionale, che poi fu rivolto il 2 dicembre, solennemente, a tutto il mondo.

Oggi in quella sede si lavora intensamente e noi ci auguriamo che non soltanto simbolicamente, ma anche sostanzialmente l'iniziativa consegua l'auspicato successo. Quale che sia per essere l'entità dell'aiuto che ci giungerà dall'UNESCO, esso sarà stato raccolto nella superiore finalità della conservazione del patrimonio culturale, che è importante ovunque esso si trovi, e che giustifica una partecipazione collettiva ovunque esso sia minacciato. E' significativo, che questo avvenga attraverso una istituzione internazionale, che considera questi problemi come propri, e di sua iniziativa li porta alla ribalta dell'attenzione mondiale.

Non possiamo a questo punto non ricordare, con profonda tristezza, che ieri è venuto a mancare un uomo che l'UNESCO aveva inviato tra noi perché fosse interprete e tramite con noi di questo comune lavoro: il Professore Machado, già direttore del dipartimento dei Monumenti dell'UNESCO, a Parigi, era stato assegnato da poche settimane a questo compito nuovo, che egli aveva assunto con grande entusiasmo e nello spirito di una sicura amicizia per il nostro Paese.

Nel rimpianto della sua improvvisa e immatura scomparsa e nel saluto che io desidero rivolgere alla sua memoria, in questa riunione alla quale egli avrebbe dovuto partecipare, è anche il sentimento di certezza che il compito al quale egli si era dedicato non può cessare con lui.

Noi abbiamo questa fiducia perché sappiamo come per i templi della Nubia l'UNESCO abbia per la prima volta affrontato e risolto con successo un grande problema di assistenza internazionale, che interessa tutta la cultura del mondo. E siamo certi che per Venezia e per Firenze non sia meno evidente il carattere di eccezionalità e di universalità degli interessi culturali in grave pericolo, sui quali è stata richiamata l'attenzione del mondo.

Ing. Arrigo Usigli

Aspetti dello sviluppo economico di Venezia

Alcuni anni fa, nel corso di un Convegno di alta cultura europea, tenutosi all'Isola di San Giorgio un delegato svizzero, avvocato di grido di Ginevra, così si esprimeva nell'introduzione del suo intervento: « Io abito in una regione europea considerata fra le più attraenti e pittoresche dotata di bellezze naturali piene di fascino e di interesse, e ogni volta volgo lo sguardo interno per ammirare lo spettacolo che la natura mi offre rimango colpito e commosso e ringrazio la Provvidenza per questo dono splendido che ha fatto agli uomini, perché soltanto da essa possiamo ritrarre quella configurazione orografica e quella varietà di tinte che da millenni caratterizza la nostra piccola nazione e che, del resto, tutto il mondo ammira e ci invidia. Ma quando, questa mattina ho percorso, in forma solitaria, la grande via d'acqua che attraversa la vostra Città e ho dato uno sguardo a quel grande anfiteatro che colpisce il nostro sguardo quando dal Canal Grande si arriva nel bacino di San Marco, mi sono detto provando una intima e profonda sensazione ammirativa che, a differenza di ciò che avviene in Svizzera, dove le bellezze sono naturali e quindi un regalo del buon Dio, a Venezia, lo splendore che ci accoglie è fondamentalmente opera degli uomini.

I palazzi lungo il Canal Grande, le Chiese, lo splendore di San Marco e del Palazzo Ducale e tutti quei monumenti che abbiamo imparato a conoscere fin da bambini, solo per averli visti ritratti in qualche libro, sono delle gemme che rappresentano il frutto dove arte, civiltà, civismo, saggezza, profondità di pensiero, intraprendenza, vivacità di iniziativa, costituiscono la caratteristica fondamentale degli uomini che le hanno create. Io penso che questa impressione, provata da me quale straniero che giunge nella vostra città, sia forse quella comune di tutti coloro che per la prima volta, o per la centesima volta, hanno l'occasione di ritornarvi ».

Queste parole che costituiscono l'impressione di uno straniero su Venezia, nella loro semplicità, ma in pari tempo, nella loro profonda acutezza, hanno vivamente impressionato anche me veneziano che, come tutti noi, guarda a ciò che da ogni pietra traspare dell'arte della nostra città e si trova, vorrei dire, ogni giorno di fronte a questo pensiero predominante: ammirazione per ciò che i nostri antichi hanno creato in una armonia aggraziata ed apparentemente discontinua ma, invece, profondamente aderente alle leggi della natura e dell'estetica, e dall'altra, l'impegno che oggi noi uomini moderni sentiamo affinché questo tesoro che noi non guardiamo come un'opera statica, per il quale ci compiaciamo supinamente del contributo di ammirazione che metodicamente il mondo vi rivolge, sia un patrimonio che nella sua essenza, nella sua realtà positiva deve rimanere così com'è ma vivo in tutta la sua significazione più pura e per il quale un impegno assoluto da parte di noi veneziani, che ne siamo i diretti custodi, permanga e sia tramandato con lo stesso splendore col quale i nostri antichi lo hanno a noi trasmesso.

Queste considerazioni mostrano con una assoluta immediatezza la complessità e difficoltà di impostare, in forma razionale, un problema di Venezia che associa, e deve associare il rispetto per ciò che qui esiste e che deve essere mantenuto e curato ogni istante, con l'attività febbrile che oggi il mondo moderno persegue e dalla quale nemmeno noi possiamo disinserirci, se non vogliamo rimanere sopraffatti e superati dalla realtà delle cose.

Un dilemma, quindi, che da un lato ci mostra la cura diligente per la conservazione di ciò che oggi tutto il mondo ci invidia e, conseguentemente, la difesa da ogni difficoltà e da ogni insidia affinché ciò sia rispettato e inattaccabile dal tempo e dalle circostanze esterne, e dall'altro, la promozione di iniziative e di programmi che tendono a perfezionare ed a potenziare l'altro aspetto di Venezia con quello che nella città storica non potrà esser visto né potrà entrare, cioè quello della vita moderna che parimenti domina i nostri pensieri.

Ecco, dunque, che come ogni tanto avviene nella storia degli uomini e delle cose, un fatto imprevisto ed imprevedibile, quale l'uragano del 4 novembre 1966, ci ha messo di fronte, ancora una volta, a questa terribile verità, cioè quella per la quale la nostra città, antica, ma pur viva, distesa come una regina nel centro della sua laguna, difesa dal mare da lingue naturali di terra, dove, pure anche l'uomo ha contribuito con la sua opera diretta, ha subito una scossa.

Di questa, e delle sue conseguenze, altri relatori hanno già parlato e non mi resta che confermare quanto è apparso chiaro dalle considerazioni del signor Sindaco, il quale ha messo in evidenza la drammaticità di un duplice fatto reale quale la violenza del mare che con le sue onde è riuscito a distruggere una parte delle opere murarie che la gloriosa Repubblica Serenissima di Venezia aveva costruito, ed una eccezionale alta marea, che ha fatto giungere il livello dell'acqua oltre ogni misura, come, forse, da un millennio non accadeva.

Ecco, dunque, che un avvenimento del genere, nella sua eccezionale gravità, ha rimesso di fronte agli occhi nostri e di tutto il mondo la necessità che il problema delle acque di Venezia sia esaminato senza inutili allarmismi ma con profonda concretezza e con la conseguente necessità di disporre di quei mezzi finanziari che, ahimè, sempre costituiscono uno dei fondamenti per la risoluzione dei problemi moderni.

Ma non di questo io intendo, oggi, qui dire qualche parola, ma soltanto prendendo lo spunto dalla dinamica della moderna attività che anche Venezia segue e sente, devo tentare di esporre qui con poche parole quello che costituisce l'aspetto economico della nostra città, e le prospettive che gli uomini responsabili veneziani hanno di fronte ai loro occhi e sulle quali puntano considerandole elementi fondamentali per il potenziamento delle loro iniziative e delle loro strutture e per il mantenimento di quelle antiche, che nell'isola lagunare ogni giorno troviamo di fronte ai nostri occhi.

Così considerata, nel suo caso generale, l'attività della nostra città, possiamo dire subito che a Venezia esistono tutti i problemi, quelli che qualunque città del mondo possiede, ma qui essi sono certamente triplicati d'importanza e di impegno, proprio per la struttura caratteristica della nostra città insulare. Di qui la necessità che tutto ciò che sa di moderno e di vivo e di produttivo rimanga al di fuori della città, ossia in terraferma creando una cerchia che non solo non la disturba, ma anzi rappresenta una cornice di difesa, se alla parola « difesa » vogliamo dare in questo caso un aspetto di suonante e vibrante pulsazione produttiva.

E' chiaro, tuttavia, che le due visuali non possono essere disgiunte una dall'altra e che sta proprio a noi veneziani temperarle nel senso che alcune di esse sono e rimangono in terraferma; altre hanno come punto di base e di attrazione la nostra vecchia città storica.

Porto e zona industriale

Così noi contiamo per la nostra economia e per la nostra attività moderna su di un porto marittimo, le cui tradizioni, del resto, risalgono a secoli durante i quali la Repubblica di San Marco portava i suoi vascelli fino all'Oriente per trarne quella corrente di traffici che ha contribuito a darle il suo splendore economico; ed a questo porto, così strutturalmente e tradizionalmente valido per le vie mercantili che da esso e ad esso si muovono, si aggiunge da qualche decennio un aspetto ancor più vivo e più vitale ed ancor più forte e prestigioso, quello di un porto industriale.

Marghera rappresenta oggi in Europa uno dei fenomeni più vivi e più interessanti, dove in una zona che il buon Dio ha voluto concederci con una vastità praticamente senza confini, i veneziani hanno concepito e costruito un centro produttivo che costituisce uno dei maggiori punti di forza dell'attività economica dell'intero nostro Paese.

Questa vasta zona che trovasi in terraferma, a circa 10 km. da Venezia, si va conseguentemente allargando e proprio attualmente le sue strumentazioni più vive sono in diretta fase di costruzione. Quando esse saranno completate e speriamo che ciò possa essere fra circa 3 anni, all'attuale zona industriale di circa 1.700 ettari un altro settore, che sarà di oltre 3 mila ettari, si aggiungerà. E alle 250 industrie, medie, grandi e grandissime, oggi installate e che danno lavoro a circa 38 mila operai, altre se ne aggiungeranno costituendo un centro dove troveranno attività — secondo le nostre previsioni — non meno di 60 mila lavoratori.

Al nostro porto fanno capo periodicamente sia toccate di navi commerciali e passeggeri, sia grandi linee espresso regolari, servite da prestigiosi transatlantici che si dirigono ver-

so l'Estremo Oriente, verso il Sud Africa e verso le Americhe e a tutto il traffico mercantile di merce secca si aggiunge un grosso contingente di materiali petroliferi grezzi i quali servono ad alimentare la nostra raffineria che va costantemente aumentando la sua capacità produttiva.

A questo proposito va sottolineato che, come qualunque porto moderno, Venezia si preoccupa di aggiornarsi per consentire alle navi di tonnellaggio sempre crescente, sia per carichi secchi e sia, soprattutto, per i prodotti petroliferi grezzi, di entrare regolarmente e le draghe che spero domani loro potranno vedere forse non tanto lontano, in pieno lavoro, confermano che questo imponente programma è ormai in fase di attuazione.

Quando questa grande zona industriale, alimentata dal nuovo canale che consentirà l'immissione di navi fino a circa 60 mila tonnellate di portata, sarà completata, il porto di Venezia che oggi ha un traffico intorno ai 16 milioni di tonnellate annuali, potrà, secondo previsioni concrete, basate su extrapolazioni calcolate, raggiungere i 23-25 milioni di tonnellate e, probabilmente, superarli.

Comunicazioni

Un secondo punto di forza che riguarda Venezia e la sua vita attiva e che, come tale, si inserisce sull'attività del porto, ora accennata, si riferisce alle grandi comunicazioni per le quali mi limito solo ad accennare che alle grandi linee ferroviarie che si dipartono in tutte le direzioni, alle autostrade già costruite o in fase di approntamento, che da Venezia si inoltrano per tutta la Valle Padana fino a Torino ovest e raggiungono Roma, Napoli e Salerno verso sud dovranno aggiungersi quelle altre autovie che sono in costruzione o in progetto, che dovranno consentire al porto di Venezia di allargare il suo hinterland oltre confine, superando la barriera delle Alpi che finora ha certamente determinato una influenza negativa per un potenziamento dei traffici in tale direzione.

Ecco così che dalla nostra grande regione veneta vediamo in costruzione l'Autostrada che da Verona porta al Brennero ed in Tirolo e, in pari tempo, sono ormai in fase di approntamento i progetti definitivi dell'autostrada che da Venezia, attraverso Vittorio Veneto, il Cadore e le Alpi Aurine dovrà portare in 3-4 ore al massimo a Monaco di Baviera e in tutta la grande regione che costituisce il cuore della Germania meridionale.

Ancora, guardando verso est, l'Autostrada Venezia-Trieste in parte già in esercizio e che dovrà essere completata da quella che raggiungerà Tarvisio in direzione di Klagenfurt e Vienna per i grandi collegamenti verso il nord est europeo.

Solo in questo modo, infatti, noi potremo contrassegnare con una azione vitale, energica ma costruttiva la nostra leale concorrenza per stabilire un giusto equilibrio fra l'attrazione dei porti del nord, prestigiosi per lo splendore della loro attrezzatura e la possibilità che ai porti del Mediterraneo e a quello di Venezia, in particolare, possano giungere quelle correnti di traffico che per razionale equilibrio economico non devono essere deviate altrove.

Venezia, ancora vanta sempre nel campo delle comunicazioni per via d'acqua un pri-

vilegio di esclusività, quello di essere il punto di partenza del sistema idroviario attualmente in fase di espansione e di sviluppo che consentirà, partendo dalle banchine del porto commerciale di Marghera, di far giungere le navi fluviali fino all'interno della Valle Padana, a Mantova, a Cremona, a Milano e, poi, ancora fino al Lago Maggiore, al centro svizzero di Locarno.

Queste previsioni che ancora pochi anni fa sembravano soltanto l'auspicio di pochi entusiasti, oggi stanno diventando un fatto compiuto con la costruzione in atto di settori di canali artificiali che, congiunti dal flusso del grande fiume Po, reso oggi meglio navigabile grazie ad importanti opere artificiali, consentiranno di portare grandi masse di merci a varie centinaia di km. nell'entroterra con costi di trasporto non superiori al 30/40% di quelli tradizionali via terra.

E ancora per ciò che si riferisce alle comunicazioni non possiamo non ricordare che Venezia ha un aeroporto internazionale, voluto dai veneziani e costruito secondo i dettami moderni e che, pur essendo in esercizio da pochi anni, è il terzo d'Italia per movimento di passeggeri, dopo Fiumicino e Milano-Linate, e il suo traffico, oggi di circa mezzo milione di viaggiatori, sta aumentando con incrementi sempre più incisivi.

Una nuova Atene

Rientrando ora nella nostra città storica, tre punti chiave devono essere tenuti presenti ed essi sono sostanzialmente: l'attività della piccola industria e dell'artigianato locale nel quale trionfa da secoli l'arte dei nostri maestri vetrai di Murano; il mondo culturale, dove Venezia già oggi ha una parola importante da dire ma che, secondo le prospettive potrà diventare nel vicino futuro una nuova Atene, dei suoi periodi più splendidi, forte dei suoi Istituti dove, cultura, storia, umanesimo, arte potranno insieme svilupparsi attraendo da tutto il mondo giovani e anziani desiderosi di sapere e ansiosi di approfondire la loro cultura, trovando qui, nella pace serena di un ambiente adatto alla meditazione ed ai pensieri, la possibilità di sviluppare i loro studi in nuovi Istituti, Accademie, Università economiche, Università internazionali e in tutte quelle iniziative che del resto fanno già di Venezia un centro di cultura tra i più importanti del mondo.

Turismo

Ancora un punto che certamente a Venezia costituisce un fatto di valore incontestabile: il turismo. Turismo che nasce, cresce, si sviluppa proprio perché a Venezia giungono migliaia di persone attratte dalla sua bellezza ed è proprio per tale ragione che, ancora una volta, rimane confermato ciò che più sopra ho inteso dire all'inizio di queste mie modeste considerazioni e cioè l'impegno che noi veneziani dobbiamo mantenere per consentire a queste opere di rimanere intatte nel loro splendore di fronte all'ammirazione dei visitatori.

Il turismo ha segnato nello scorso anno nella provincia di Venezia 15 milioni di presenze con un discreto incremento rispetto all'anno precedente e ciò sempre di più ci impegna per fare in modo che le aspettative del turista che viene a Venezia non debbano essere deluse, egli debba trovarvi sempre nuovi incentivi.

L'economia cittadina

E per concludere queste mie parole ricorderò che il reddito lordo nazionale di circa 37 miliardi di lire nel 1966, riceve dalla nostra Regione veneta un apporto di 2 miliardi e, segnando per la provincia di Venezia, nello scorso anno, un incremento superiore al 5%.

Vorrei, ancora sottolineare che il prodotto del settore industriale ha raggiunto, nell'ultimo anno, nella zona di Venezia una quotazione di circa 220 miliardi di lire, ossia di circa 300 milioni di \$ e, per ciò che si riferisce alla zona industriale, alla quale ho più sopra accennato, si può dire che gli investimenti per la massima parte privati, già ivi effettuati, sono dell'ordine di circa 800 miliardi di lire italiane corrispondenti a circa 1.300 milioni di \$.

I problemi di Venezia, o meglio il problema di Venezia, rappresenta aspetti vari, complessi, delicati e difficili, dove coraggio e prudenza, vigore e tenacia, iniziativa e saggezza, senso di organizzazione e visuale estetica ed artistica devono insieme contemperarsi; facile, forse, è enunciare un simile postulato ma certamente difficile realizzarlo.

Ma noi veneziani abbiamo la presunzione, l'orgoglio, l'ambizione che forse ci vengono dati proprio quale retaggio da ciò che i nostri antichi hanno saputo fare e che ci hanno additato con le opere che ci hanno lasciato, di perseguire e proseguire la nostra azione irta di difficoltà, dove alla dura materialità delle esigenze finanziarie, deve corrispondere l'urgenza di realizzare un determinato programma produttivo che appare giustificato solo se impostato nei giusti termini ed entro i tempi stabiliti.

Da qui un complesso di lavori, di studi e di iniziative, da qui un fervore di ricerca e di discussione in cui noi tutti ci sentiamo impegnati.

Infatti, è solo dalla risoluzione di questo impegno che Venezia saprà trarre nel suo futuro immediato e più lontano la forza che non deve essere semplice sopravvivenza ma da un lato valida difesa delle sue bellezze e dall'altro cosciente proiezione in avanti dei suoi temi più vitali e costruttivi.



1 - Il tavolo della presidenza durante la conferenza-stampa. Da sinistra: l'Assessore dott. Tartari, il Presidente della Camera di Commercio ing. Usigli, il Conte Cini, il Sindaco ing. Favaretto Fisca, il V. Sindaco dott. Gavagnin, il prof. Molajoli (mentre parla), il prof. Pallucchini. 2 - Un gruppo di giornalisti in visita ai murazzi di Pellestrina il pomeriggio del 18 Marzo.



Rassegna della stampa italiana

L'Arena

(G. Vicentini)

« Venezia ha la stessa fragilità di uno dei tanti oggetti in vetro della sua Murano. Non so se in passato l'abbia detto anche qualche poeta, penso di sì, ma sicuramente il tecnico o lo scienziato contemporaneo chiamato periodicamente a consulto per i suoi mali recidivi. Occhio clinico? Direi piuttosto male macroscopico, tanto che da mezzo secolo a questa parte la diagnosi si ripete con la monotonia di un ritornello. Come la terapia, del resto, che varia, ma per poco, solo che la consigli un medico locale o forestiero.

Venezia dunque soffre, soffre perché è un ambiente singolare, fatto di pochi lembi di terra e di acqua permanentemente inquiete... ».

(21 marzo 1967)

Avanti!

(S. Sereni)

« La conferenza stampa, organizzata dal Comune di Venezia, e una serie di visite in varie zone del centro storico dell'estuario e dell'entroterra hanno consentito a oltre 50 giornalisti, molti dei quali stranieri, di approfondire la conoscenza dei compositi aspetti della situazione socio-economica, idraulica, di conservazione ambien-

tale di questa straordinaria città e di venire a conoscenza di quanto lo Stato e gli enti pubblici stanno compiendo e hanno programmato in stretto riferimento a queste necessità... ».

A conclusione di tutto il programma, se qualcosa si può recriminare di una iniziativa per molti aspetti lodevole, è quella di aver dato all'intera manifestazione una impostazione eccessivamente cattedratica che da un lato ha cristallizzato i problemi in esposizioni di casistiche e dall'altro li ha allontanati da quella vivissima problematica dell'amministrare alla quale il Sindaco stesso si trova di fronte ogni giorno. A significativa riprova di ciò citiamo il fatto che non è emersa in alcun modo l'azione di programmazione che sulla legge speciale come sulle ordinarie fonti finanziarie il Comune ha proprio con il bilancio del 1966 impostato, né il lavoro di ricerca metodologica e pratica che si sta operando attraverso la commissione per i piani particolareggiati. Lavoro che avrebbe invece meritato ampia esposizione e discussione, essendo la base di ogni intervento della città ».

(22 marzo 1967)

L'AVVENIRE D'ITALIA

(G.B. Cavallaro)

« E' come uno che dopo un infarto, ripresosi un po', si rende conto di essere ammalato da lungo tempo. E forse da questo momento comincerà

a curarsi e a guarire. Il Sindaco di Venezia oggi ha indetto una conferenza stampa per spiegare ai giornalisti italiani e stranieri questa malattia, e aprire una discussione sui rimedi.

La città è malata. Il Sindaco ing. Giovanni Favaretto Fisca ha esposto il problema nei suoi nudi dati di fatto, perché i suoi termini fossero chiari e l'opinione pubblica ne abbia una conoscenza esatta e precisa... ».

E' possibile ridare una funzione economica a Venezia in modo da farle ritrovare una ragione vitale e di mantenerle una popolazione giovane e attiva? Che cosa si può fare di Venezia?...

Città industriale, città artigianale e commerciale, città turistica? I veneziani non sembrano troppo d'accordo tra loro, anche perché ogni medaglia ha il suo rovescio... ».

L'industria di terraferma, a Marghera, è un polmone economicamente sano di Venezia, ma gli impianti di trasformazione e di combustione inquinano l'acqua e l'aria. L'acqua producendo umidità e l'aria inquinata rovinano pavimenti, cornici, statue, quadri, marmi. E allora, niente petrolio, e gondole con lumini, e preferenza al turismo?...

I robusti interventi dell'on. Gagliardi, del dr. Dorigo, dell'avv. Pancino, hanno svuotato questo pericoloso dilemma, caro soprattutto al roto-calco e al facile estetismo; in particolare il dr. Dorigo, membro di una commissione che studia i piani della espansione della zona industriale di Marghera, ha dimostrato anche questa influente sull'acqua alta e sui guai della laguna. Gagliardi e Pancino

hanno polemizzato contro il cliché di una Venezia consegnata mani e piedi al turismo di massa e quindi snaturata e sottratta alla sua vita vera e spontanea, alla sua cultura, alla sua modernità mai smentita».

(19 marzo 1967)

«... Come ormai gli italiani meno distratti dovrebbero sapere il vero pericolo di Venezia, quello che le taglia le gambe, non è tanto il suo lento affondare nella laguna; questo è un problema tecnico di equilibrio idrogeologico, e potrà essere risolto con studi e soluzioni di carattere tecnico. La spada di Damocle di Venezia si chiama morte per consumazione. Gli studi redazionali per il piano regolatore generale, che fu adottato nel marzo 1959 ed ebbe l'approvazione da parte del Consiglio superiore esattamente due anni dopo, nel 1961, ne elencano diligentemente i sintomi più preoccupanti. I quali, oggi, sono tutti validi e sensibilmente aggravati, nonostante le leggi speciali di aiuto e i primi interventi concreti. Segno che sono mali di fondo, i quali attendono una cura in sede politico-economica, altrimenti fra qualche anno Venezia sarà una città abbandonata e paurosamente fatiscente, una città che non sa più che cosa fare, destinata a vendere l'immagine falsificata di se stessa per sopravvivere in qualche modo...».

(21 marzo 1967)

«... Anche a Firenze, non molti giorni fa, sentii questa paura della città di non essere interpretata e capita. C'è intorno il mito estetico, la retorica italiana del turismo di massa. Anche i migliori intenzionati, giornalisti attenti e informati, vengono a Venezia, sgomenta e carica di problemi vecchi e nuovi, e chiedono che cosa si ha intenzione di fare della gondola.

I veneziani rispondono che a loro della gondola importa fino ad un certo punto, la gondola è un oggetto snaturato, era un mezzo di trasporto ed ora viene adoperato come una carrozzella, era per acque ferme e ora in Canal Grande è tutto un ribollito di onde prodotte dal passaggio dei mezzi a motore: era un vascello leggero, da poter spingere con due braccia, ed ora è grande, spropositato,

e deve portare intere comitive. Rispondono così, e poi dicono occupiamoci dei vivi, cioè delle cose reali, di sostanza, non perdiamoci intorno ai sogni romantici delle vecchie signore inglesi; ma non c'è niente da fare, c'è sempre quello che torna a dire: sì, va tutto bene, ma che cosa volete fare della gondola? E intorno è un brivido, un sospetto di tentato omicidio, una minaccia di scandalo mondiale, ricatto e orrore.

Purtroppo la Venezia che molti vogliono salvare è questa qui, la Venezia, come è stato detto, della «vacanza dell'anima», e non si rendono conto che proprio vivendo su questo mito Venezia va a morire...

E' il mito che può uccidere, che sta impoverendo e invecchiando Venezia? Il discorso è certamente valido, anche se nessuno oggi può negare il valore che annualmente il turismo rovescia sulla città. E' valido se per mantenere questo mito, questa facciata da «Venezia bella», bella magari proprio per la sua regressione vitale, così cara ai decadenti di tutto il mondo, Thomas Mann e Luchino Visconti compresi, la città dovesse rinunciare a vivere e mettersi a sedere vestita di tutti i suoi vecchi monili e dei suoi veli nebbiosi.

Il discorso turistico è importante, ma proprio per questo va condotto in modo serio, non basta fare le statistiche degli arrivi e partenze e vedere che sono in crescendo...

Ciò che colpisce, però, è l'importanza straordinaria quasi ossessiva assunta dal turismo nell'economia di Venezia; se una volta era un componente importante, ma non essenziale, oggi esso è decisivo nel bilancio del vecchio centro storico...

Del turismo non si può fare a meno, anche se esso, così come è venuto ingrossandosi e involgarendosi, rendendosi distratto e superficiale, con brevi permanenze di frotte incolonnate e frettolose, sta sollevando uno spirito di rivolta nella parte più sensibile dei cittadini. Ma questo è il segno che tutto cambia, anche il turismo d'elezione, e il soggiorno balneare aristocratico al Lido, sono fatti d'altri tempi.

Oggi il turismo (le cifre mese per mese lo dicono benissimo) è anche una pesante fatica per Venezia, un continuo svisamento, un obbligo ad una costante teatralità...

No, Venezia non può vivere di solo turismo, e nemmeno della carità internazionale, anche se non può trascurare il turismo ed esso è parte sempre più importante della sua economia all'interno della città storica, nel quotidiano e spicciolo travaso di denaro e di merci e servizi. E se Venezia non deve morire, se non può morire, essa però non può nemmeno limitarsi ai proventi del traffico portuale, che trova così scarso ancoramento e profondità di incentivi in sede pubblica...

Il problema di Venezia non si risolve nel bel mito di Venezia ducale, con una autorità regalata dal cielo e dalla superiorità incontrastata e decisa dalla sua bellezza, che storce il naso quando avverte il fumo di Marghera. Chi oggi è in crescita e in esplosione, è la terraferma, mentre Venezia intisichisce, avvizzisce. Ma lo stesso errore commetterebbe chi volesse pensare (e in quanti progetti è stato trasparente) a una Venezia storica prepotentemente industrializzata, che sbriciola e soggioga la sua parte insulare gettando ponti e strade sulla laguna; chi invece la vuole rinchiudere nel triste tramonto di un «centro storico» fossilizzato (che è ciò che desiderano tanti stranieri, senza accorgersi che è una ipotesi sbagliata, se una città non vive come organismo non si può nemmeno più conservare, si sfascia del tutto), magari forato da tutte le parti per rendere più facilmente accessibile la sua «vetrina».

Per dirlo in breve, non si dovrà più parlare di una «Grande Venezia» di tipo ottocentesco, di cui la città storica sia l'immutabile vertice dirigenziale, e di una «periferia» coloniale; si deve pensare invece ad un ricupero comune, globale, del comune veneziano (capace di qualificare l'habitat di Mestre, ad esempio, oggi colmo di scompensi e debitore della sua recente appartenenza contadina), in una «considerazione articolata e unitaria dei problemi delle sue varie parti, e in una politica adeguata».

(23 marzo 1967)

«... I problemi, dunque, sono tre, nettamente distinti anche se complementari fra loro. Primo, difendere Venezia dal mare...

Secondo, lo sprofondamento di Venezia, e quindi la sua difesa geolo-

gica dal terreno che cede, oltre che dall'acqua che cresce...

Il terzo problema è quello della vita futura di Venezia vista nel suo complesso, cioè dello sviluppo di ciò che chiamiamo Venezia nelle sue vere dimensioni territoriali...

Il problema della vecchia città storica si pone perciò come uno dei problemi del futuro di tutto il territorio, e quindi è già reso concreto e affrontabile.

Come? Intanto, bisogna eliminare le assurde nostalgie aristocratiche e i sogni archeologici, la città museo, o il disegno alternativo di una « grande Venezia » di terraferma che deforma arbitrariamente la reale consistenza attuale del territorio veneziano nel mito altrettanto assurdo di uno sviluppo altamente tecnicistico, con strade traslagunari, la megalopoli tutta grattacieli, e tutto il resto. Così, come Favaretto Fisca ha detto di avere rinunciato alla traslagunare, e, in parte, alla metropolitana subacquea, è assurdo pensare di fare di Venezia una sorta di confederazione di servizi nettamente divisi e specializzati e resi funzionali (qua turismo e cultura, là residenza e turismo balneare, qui industria e affari, là centro direzionale ecc.). L'equilibrio urbanistico e sociale di Venezia per ora è da sollecitare, da regolare, sorvegliare, seguire e correggere non meno che il delicato sistema delle entrate e delle uscite delle acque alte e basse della laguna. Come la laguna, ha canali, barene, correnti, rii, isolotti, difese a mare ecc. Solo che invece di difendersi da una violenza che batte tutta sul punto centrale della città insulare, qui bisogna arginare una forza sollecitante in senso centrifugo. Questa politica è stata chiamata aziendalistica; il comune è come una holding con alcune società in attivo ed altre in perdita, che vanno continuamente ricondotte ad un bilancio unitario, positivo e produttivo.

Non si tratta dunque di salvare la « funzione » della vecchia Venezia nel confronto del territorio restante, ma di tutto il territorio. Ormai la città storica, anche se custode di arte e sede di uffici d'interesse pubblico, non può assolvere a nessuna funzione egemone, le sue aree periferiche sono cresciute da sole, ed essa vede aumentare sempre più il suo divario tecnologico col resto del paese. Una

politica equilibrata e che abbia un minimo di speranze, perciò, deve evitare l'ulteriore distanziamento delle varie aree urbane, favorire una loro integrazione attraverso la dislocazione adatta e multipla delle infrastrutture, dei servizi, con il massimo di gestioni unitarie e di economicità; deve identificare nelle singole aree le economie utili allo sviluppo complessivo, e favorirle in ogni modo...

Quello di « conservazione » o « sviluppo » è un falso dilemma. Una città, per conservarsi deve vivere, e per vivere deve trasformarsi continuamente, farsi consumare dagli abitanti, servire quelli nuovi e non farsi servire da essi, idolatricamente. In caso contrario, se essi non vi possono vivere, perde anche le ragioni della sua armonia formale, restano solo i suoi giusti presentimenti di morte ».

(25 marzo 1967)

« Ipotizzare in astratto una Venezia trasformata in città-museo o in città-vacanza significa proporre miti suggestivi ma inerti. Occorre, al contrario, vederne il futuro in stretta connessione col nuovo mondo industriale sorto in terraferma, dal quale non può prescindere per vivere e verso il quale deve assumere precise funzioni...

Come sarà Venezia futura, probabilmente dipenderà più da tutto il complesso di elementi che compongono il suo territorio (attività economiche, industriali, disciplina degli insediamenti, comunicazioni, tutela e riordinamento del paesaggio urbano, centro direzionale e applicazione con criterio del P.R.G., difesa della laguna dal mare e dallo sprofondamento del suolo), che dal solo sforzo di conservazione della città storica. Qui naturalmente c'è piena libertà di valutazioni e previsioni...

Venezia per sopravvivere come tessuto urbano non potrà diventare una nuova Atene, né sarà una città-museo e nemmeno una città-vacanza.

Le ragioni per cui continuerà a vivere sono scritte in ciò che le sta attorno, il porto, il mare, la terraferma, Marghera. Essa ormai ha lo strumento del piano regolatore, e quindi si tratta di adoperare consapevolmente il principio della pianificazione (elastica, capace di correzioni e aggiustamenti di tiro, come ha fatto capire in varie occasioni il sindaco ing. Fa-

varetto Fisca). La città lagunare, impegnandosi a mantenere con assoluta fedeltà il suo tessuto antico, deve legarsi strettamente e stabilmente con le fonti di reddito vecchie e nuove, attirando ai margini della città storica nuove attività, rese possibili e desiderabili dal porto e dalla città di terraferma, e che finora la sua struttura antica non ha potuto accogliere, per il decadimento delle sue fondazioni. In sostanza certe sedi di uffici, e di servizi e tutto il complesso del Centro direzionale, possono essere ambientati nel centro storico, anche per sottrarre aree e centinaia di edifici alla speculazione privata, impedendo contemporaneamente l'impoverimento e la mummificazione della città, e facendo una coraggiosa politica conservativa, attraverso interventi di risanamento, che possano rilanciare insediamenti validi formalmente e vitali per l'economia complessiva.

Quanto al lavoro, alla specializzazione di Venezia, da quanto è stato detto emerge che, sì, Venezia può esercitare maggiormente la sua attività in questo senso, può aumentare il numero e l'importanza delle sue facoltà universitarie e delle sue accademie, potrà anche fungere in parte a « città di studi », ma questo disegno non può essere ipotizzato in via astratta, e senza una ipotesi sufficiente del servizio culturale che si vuole rendere, sia agli effetti della richiesta prevedibile di Mestre e di tutto il complesso industriale, sia anche, nel quadro di una programmazione urbanistica ed economica regionale, purtroppo tutt'altro che prossima.

Si tratta anche qui di concretezza, di non dare nel romantico (il sogno di una Venezia porto mondiale di arte e di cultura, le navi piene di artisti e di studiosi che attraccano al Ponte dei sospiri) e cioè nel provincialismo, nel velleitario. Cultura vuol dire il contrario dell'isolamento, contatto costante con quello che succede nel resto del mondo, e allora ritorna il discorso del divario tecnologico, del senso oggi presente, di separazione della vita comune, della difficoltà di mantenersi al passo. Se ciò che siamo venuti via via osservando è giusto, la conclusione molto semplice è proprio questa. Venezia non potrà essere attraversata dall'esplosione industriale, non avrà i grattacieli, né le automobili alle Zattere, né il Canalgrande sarà

interrato, né vi sarà il ponte translagunare; ma d'altra parte non si potrà allontanare da lei quel tanto di ibrido e mescolato, di insulare e di continentale, terrestre, per cui ancora è viva. Perciò Venezia non sarà mai una città museo, né una città cartolina, né un'Accademia di greca ricordanza, con tanti austeri e pensosi personaggi che vi camminano gravemente meditando altissime anticaglie... ».

(29 marzo 1967)

« L'antico e il nuovo di Venezia e dei suoi problemi: tutta la stampa del mondo ne parla ormai da anni e vi ritorna di frequente, cosicché i discorsi e le supposizioni in merito sono entrate a far parte di una sorta di ordine del giorno a diffusione internazionale che richiama indiscutibilmente largo interesse presso gli strati più vari dell'opinione pubblica. Ma da un po' di tempo l'opinione pubblica, specie straniera, si è fatta più incerta circa il futuro prossimo e lontano della città, soprattutto forse per incompleta e superficiale informazione... ».

Venezia continua a rimanere sostanzialmente sola con i suoi problemi, nonostante gli appelli e le crociate e pensiamo che soltanto un responsabile e massiccio intervento dell'UNESCO potrà aggiungersi positivamente agli sforzi che i veneziani e gli italiani sono chiamati a sostenere sul piano dello studio, dell'operatività e dei finanziamenti per iniziare ad affrontare dalle radici, seriamente e concretamente, i mali di questa città il cui splendore sopravvive in tutto il suo incanto sulle facciate che meglio resistono all'aggressione del tempo, ma che in troppi suoi luoghi manifesta preoccupanti segni di decadenza. E' certo che in piazza S. Marco non ci è permesso di riflettere a Venezia che sprofonda e va in rovina, presi da tanto stupore. Ma è tutta la città, irripetibile, meraviglioso, fragile tessuto architettonico ed urbanistico che deve vivere nel presente e nei secoli futuri... ».

E quando si parla di conservazione ci si deve riferire a qualcosa di vivo e che vivo ha da restare, con il fluire operoso di attività culturali ed economiche, di cui i veneziani devono restare protagonisti... ».

(9 maggio 1967)

« ... Che cosa a Venezia si può toccare e cosa invece no, cosa deve sopravvivere in integrità, quali mutamenti e trasformazioni sono augurabili? Venezia deve adeguarsi coi tempi o cercare di mantenersi isola staccata non solo dalla terraferma (nonostante il ponte translagunare), ma anche da tutte le forme di vita cittadina, che si sono manifestate con il progredire della tecnica ed il mutare delle esigenze degli uomini? Come il vivere individuale e collettivo si può articolare senza offendere le caratteristiche tipiche della città-monumento? Tutte queste domande possono ottenere le più varie risposte, a seconda dei punti di vista che si sostengono e delle scelte che si intendono adottare... ».

(12 maggio 1967)

« ... L'unicità della posizione di Venezia nel reale del mondo contemporaneo non esime i reggitori dalla ricerca di armoniche colleganze socio-economiche e strutturali, che cioè non la offendano in quanto irripetibile caso di città-monumento... A Venezia si tratta di stabilire su nuove basi, ma senza alterazioni laceranti l'antico rapporto tra gli uomini e le pietre, per la salvezza degli uni e delle altre... ».

(6 giugno 1967)

CORRIERE D'INFORMAZIONE

(G. Bo)

« Venezia, isola dalla fragile bellezza, sarà protetta dal mare mentre nell'assoluto rispetto delle sue ineguagliabili e preziose caratteristiche si cercheranno iniziative atte a restituire al centro storico la sua vitalità economica. Questo il concetto base della relazione tenuta stamani dal Sindaco di Venezia, Favaretto Fisca, che ha puntualizzato i principali problemi veneziani ai rappresentanti della stampa italiana ed estera appositamente convenuti in municipio, a Ca' Farsetti. ».

I mali più gravi dell'alluvione si stanno sanando ma è indubbio che il 4 novembre è squillato in tutto il mondo il campanello d'allarme sulla

situazione di Venezia e dovunque si è drammaticamente riproposto il problema della difesa di questa città che è patrimonio universale... ».

Il problema della salvezza di Venezia, si è visto, viene così finalmente affrontato con visione generale e scientifica. Ma i veneziani non intendono accettare di essere i parassiti di una gloria da conservare solo per ricordo o per diletto, trasformandosi in custodi di quel prezioso palazzo che i loro avi abitarono da padroni. Ecco perché la difesa della città insulare non è fine a se stessa, non viene concepita come una serie di provvedimenti passivi, diretti solo a conservare il passato. Tale difesa dovrà soprattutto garantire a Venezia una esistenza autonoma, una ragione di vita, di lavoro, di sviluppo... ».

(18-19 marzo 1967)

CORRIERE DELLA SERA

(S. Meccoli)

« La mareggiata del 4 novembre è stata un impietoso colpo di spugna, che ha messo spietatamente a nudo i mali antichi e recenti del centro storico, e di quella laguna che è insieme minaccia alla integrità di Venezia e condizione della sua sopravvivenza. Oggi non è più possibile nascondere la testa nella sabbia, cullarsi nell'illusione che il malanno sia meno grave di come lo si dipinge: la realtà è che Venezia, come i « murazzi » che la difendono dal mare, sta inesorabilmente sgretolandosi per l'azione combinata del tempo, dell'acqua e dell'aria... ».

Venezia è un patrimonio fra i più preziosi della civiltà, e chiede al mondo una partecipazione spirituale e civile al proprio dramma. Nulla di meglio se gli altri Paesi potranno intervenire anche concretamente nel problema: con contributi scientifici e tecnici, come stanno facendo gli olandesi, o costituendo in questa sede impareggiabile, centri di studio e di residenza dipendenti dalle Università. Ma Venezia è anche una città viva: potrà cioè essere conservata soltanto se i suoi abitanti continueranno a

risiedervi, e a svolgervi le loro attività.

Si è molto parlato anche all'estero, a proposito e a sproposito, di città-museo; e l'odierna iniziativa del Comune giunge opportuna al fine di chiarire all'opinione pubblica mondiale non soltanto i problemi del « contenente », ossia della città e della laguna in senso fisico, ma anche quelli del « contenuto » cioè della comunità degli uomini che a Venezia vivono e operano.

Il mondo può collaborare alla sopravvivenza di Venezia, e può farlo in vari modi oltre che col turismo; ma la salvaguardia della città, nei suoi vari aspetti, non può competere che agli italiani, e cioè allo Stato. Fra gli scopi del convegno odierno c'era anche quello di illustrare gli interventi che lo Stato sta compiendo: ad esempio, nove miliardi sono stati assegnati per il ripristino e il rafforzamento delle difese a mare e delle arginature e per quattro miliardi sono già stati appaltati i lavori. Ma sono interventi sporadici ancorché necessari. Non si tratta di salvare Venezia per dieci anni, ma per secoli.

La grande novità, sulla quale il Sindaco ha giustamente insistito, consiste invece nella recente costituzione di una commissione scientifica nazionale che in tre anni dovrà compiere tutti gli studi necessari a redigere un rapporto completo. Il documento costituirà la base di una legge speciale che si progetta di varare nel 1970 per dieci anni, e dalla cui applicazione dovrebbe finalmente scaturire la soluzione del problema veneziano... ».

(19 marzo 1967)

(V. Lilli)

« Venezia è un mastodontico pezzo di antiquariato. Tutta intera, pietre e acque. Se non si tiene presente questa sua caratteristica è difficile rendersi conto dei suoi problemi. Il caso della città-antiquariato è piuttosto raro... Pezzi d'antiquariato sono Costantinopoli, Gubbio, Siena, Katmandu al Nepal, come lo era Pechino prima della rivoluzione marxista; ma lo è per eccellenza Venezia. Sono città coperte di una patina che non è una inerte incrostazione, bensì una pelle viva e distruttiva insieme; della

vitalità e della distruttività del tarlo, il quale mentre vivifica corrode. A Venezia è in atto una continua dinamica di erosione, di assottigliamento, che la fa respirare ed insieme gemere, a differenza delle città morte (vecchie e antiche) che sono tali proprio perché neanche i tarli vi abitano più. Le città antiquariato sono dunque preziose, quanto fragili, raffinate quanto delicate, e pertanto più sensibili: basta un soffio ad appannarne la lucentezza, nel giro di un tempo brevissimo possono passare dalla condizione di gioiello a quella di straccio, dallo stato di reliquia a quella di rottame. Non bisogna meravigliarsi che città di questa specie vadano qua e là in polvere, si scortecchino un poco, marciscano da qualche parte o scricchiolino. Non bisogna gridare allo scandalo se da qualche parte muffiscono con facilità o da qualche altra sentano di tanfo. Né bisogna allarmarsi se la gente in certi periodi tende a fuggirne e in certi altri vi accorre, come fanno i topi dei bastimenti. Questi fenomeni sono i segni della loro vitalità sempre un poco sull'orlo del precipizio, del loro modo di essere che oscilla fra i poli del vecchio e del nuovo, e che costituisce precisamente « la antica modernità » dell'antiquariato... Venezia rappresenta un fenomeno di suprema longevità (e non di vecchiezza) come avviene sempre nel mondo dell'antiquariato, il quale non è che conservi la morte ma prolunga la vita... ».

I due fondamentali errori che, a nostro avviso si commettono a proposito di Venezia quando si impostano i suoi problemi sono da una parte quello di considerarla come se non fosse il « pezzo di antiquariato » che s'è detto, dall'altra quello di non tenere presente la sua essenza di solitaria eccezione come tipo di città. Sulla falsariga di questi due errori si sono formate a Venezia (e fuori di Venezia) due correnti: la prima conservatrice, la seconda innovatrice. La prima tende a trattare la città come un museo piuttosto che come un fatto vivo, timorosa di « consumarla » e di umiliarla e pertanto contraria ad assoggettarla alle esigenze di vita della gente che vi si annida. La seconda tende ad aggiornarla alle condizioni di vita delle città ordinarie di terraferma... ».

(4 maggio 1967)

« ... "Venezia si sbriciola", "Venezia marcisce", "Venezia affonda", "Venezia crolla", "Venezia affoga". Privati ed enti, stampa e salotti, associazioni culturali e sodalizi economici, poeti e uomini di affari di Venezia e fuori si sono lasciati andare ai pianti e ai gemiti senza ritegno... Pianto e allarme eccessivi, forse un poco melodrammatici, e che tuttavia hanno avuto due conseguenze immediate. La prima, senz'altro positiva, l'intervento del governo e del parlamento con un decreto-legge che ha assegnato a Venezia complessivamente nove miliardi... La seconda, forse meno positiva della prima, una autentica corsa ai ripari, così rapida che potrebbe non consentire analisi approfondite al livello scientifico, oltre che tecnico, delle delicatissime condizioni del meccanismo lagunare... ».

La laguna è un'opera di ingegneria naturale. Evidentemente per essere controllata pienamente dall'uomo essa ha bisogno d'essere trasformata in un'opera di ingegneria « tout court », nella quale cioè sia l'uomo l'elemento regolatore e non la natura. E' tutto sommato, quanto si progetta di fare per Venezia, con una imponente organizzazione scientifica, tecnica ed economica, ma quale ha trovato il suo più vivo incentivo proprio nella violenza della natura, scatenatasi nel corso dello scorso autunno.

Ovviamente, messe a punto con tempestività le difese, se ci si consente l'espressione, di prima linea, per il resto sarà saggio non correre sul ritmo dei pianti sulla « povera Venezia » che minaccia di trasformare laguna e canali d'acqua salsa in laguna e canali di facili lacrime. Per avere una nozione del « tempo di Venezia » vorrei citare un dato fornitomi dal sindaco: la data della visita di S. Francesco a Venezia risulta dalla differenza fra il piano della vecchia chiesa appunto dedicata al Santo e il piano della nuova. Un metro e quaranta. A due millimetri di abbassamento all'anno, sono settecento anni.

Venezia è fragile e fragile è la sua laguna; ma una fragilità così a lungo immersa nei secoli ci incoraggia a lavorare per la difesa e per la sua conservazione senza atteggiamenti drammatici e senza commettere imprudenze ».

(9 maggio 1967)

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO

(C. Bertinelli)

«Una conferenza stampa sui problemi di Venezia fa notizia. Tutti, infatti, veneziani e non, siamo interessati alla vita di una città unica al mondo...».

(19 marzo 1967)

Gazzetta del Popolo

(G. Z.)

Uomini e cose sono in pericolo a Venezia. I nemici di questo capriccio architettonico che è la città lagunare sono l'umidità e l'inquinamento atmosferico. L'allarme non è nuovo. Ma per renderlo più efficace oggi il Sindaco Favaretto Fisca ha convocato per una conferenza stampa cinquanta giornalisti di quattordici paesi, convinto che la conservazione di Venezia come tesoro d'arte stia a cuore a tutte le nazioni del mondo.

(19 marzo 1967)

IL GAZZETTINO

«Salvare Venezia dall'aggressione del mare, dal bradisismo, dalle insidie del tempo e restituirle la fama di città viva e vitale non dipende soltanto dai veneziani. Tutto il mondo è chiamato a cooperare alla salvezza della «gemma dell'Adriatico», di questo tesoro di arte e di storia che è patrimonio di tutti i popoli civili. Questa la sintesi della conferenza stampa internazionale che è stata tenuta ieri mattina a Ca' Farsetti per iniziativa dell'Amministrazione comunale impegnata più che mai a sensibilizzare la stampa mondiale ai problemi della laguna e di Venezia in particolare...».

(19 marzo 1967)

«... L'alluvione di novembre ha finalmente suonato un allarme...».

Venezia è un problema grandissimo, nessun dubbio: un problema anzi che, per la sua natura, offre soluzioni

uniche e definitive solo sul piano teorico. In pratica, nella realtà dell'esistenza quotidiana, è solo un problema ininterrotto, che sul piano politico o finanziario o tecnico si risolve di volta in volta nell'unica maniera che le cento realtà d'ogni genere che oggi noi siamo consentono, al di là di ogni utopia irrealizzabile...».

(23 aprile 1967)

IL GIORNALE D'ITALIA

(G. Dogo)

«Proprio mentre i giornali espongono nelle loro edicole un opuscolo dal titolo allarmante «Venezia fino a quando?» (un opuscolo la cui copertina riproduce lo spettacolo drammatico della piazzetta di San Marco trasformata in lago tempestoso, quale appariva il 4 novembre dell'anno scorso), a Ca' Farsetti, sede municipale, una sessantina di giornalisti, in gran parte stranieri, si riunivano attorno al Sindaco, ing. Favaretto Fisca, per una conferenza stampa nella quale è stato fatto il punto della situazione della città che sta lottando, piuttosto stancamente, contro uno schieramento di formidabili nemici, più che mai decisi, si direbbe, a cancellare quella che enfaticamente è chiamata la «Regina dell'Adriatico».

Questi nemici sono: in primo luogo il mare che, dopo avere partorito Venezia, sembra volerla inghiottire, ed intanto la aggredisce con una violenza che aumenta di anno in anno; il bradisismo, che è assai notevole in tutto l'alto Adriatico; ed il tempo, che è avversario d'ogni bellezza, di quella d'una donna come di quella d'una città, tanto più se è di fragile struttura come Venezia...».

(21 marzo 1967)

IL GIORNO

(M. Valsecchi)

«Vi sono a Venezia esempi precisi e sintomatici della grave situazione di degradamento delle opere d'arte...».

Quali sono le cause di questa drammatica consunzione? Quelle tradiziona-

li di Venezia: il gelo che si infiltra nelle pietre e le spacca, i sostegni che si arrugginiscono per la salsedine, l'umidità che trasuda dalle fondamenta. A questi malanni secolari si aggiunge l'inquinamento pernicioso dell'aria, satura di tutti gli acidi e di tutti i gas emanati dalle industrie e dai riscaldamento al quale non resiste nemmeno il bronzo dei famosi cavalli bizantini sulla facciata di San Marco. Si pensa al ritiro in luogo chiuso di quante più statue si può; ma bisogna considerare il numero stragrande delle statue, dei rilievi, delle lastre di marmo che ornano Venezia. Basta guardare a San Marco, che pure è un monumento tra i più curati: stipiti corrosi, colonne e capitelli spaccati, lastre e mattoni che vanno in polvere. Il dr. Guiotto ammette che questi danni corrompono in egual misura i 420 palazzi monumentali di Venezia e tutte le numerose chiese. Un tempio insigne come quello di San Stae, in Canal Grande, è chiuso non solo perché è cessato di essere parrocchia e non c'è più il clero che lo custodisce, ma anche perché in parte è crollato il soffitto.

Cosa fanno lo Stato e il Comune per contrastare questo sfacelo? Non si può dire che stiano a guardare. Lo Stato è corso in aiuto con diverse leggi speciali, quelle del 1937 e del 1948 con fondi cospicui; quella del 31 marzo 1956 che stanziava tre miliardi in dieci anni; quella del 5 luglio 1966 con 30 miliardi in quattro anni; quella del 6 agosto 1966 con 880 milioni per studiare i provvedimenti per la difesa di Venezia e della sua laguna, e infine quella relativa al diluvio del 4 novembre.

La direzione generale per le Belle Arti ha anzi chiesto un preventivo per la bonifica integrale di Venezia. Per un piano a rapido e a lungo intervento i Monumenti hanno previsto una spesa di 127 miliardi, mentre le Gallerie hanno previsto un miliardo e 628 milioni, più 340 milioni per allestire nella chiesa di San Gregorio, ceduta dal Comune, quel gabinetto dei restauri di cui Venezia ancora mancava.

Dilazionando queste spese in dieci anni, si avrebbe un esborso di circa 13 miliardi annui, cioè, come osserva

Rodolfo Pallucchini, il valore corrispondente a 20 chilometri di autostrada... ».

(19 marzo 1967)

« Se i restauri dovranno prendere in cura tutta Venezia, la cui unità artistica è inscindibile tra monumenti e ambiente, un oculato controllo dovrà essere fatto anche al regolamento di un fattore che può sembrare remoto e invece è strettamente legato alle sorti della città: l'equilibrio della laguna. E' un fattore che ha sempre tenuto in allarme anche l'antica repubblica, che ha creato a questo scopo il Magistrato delle Acque, perché dalle acque dipende se Venezia deve vivere o morire. Se nei secoli scorsi fu preminente il pericolo degli interamenti del bacino lagunare a causa dei fiumi, oggi è preminente il controllo delle acque che con la loro furia possono sommergere la città... »

Il convegno, cui partecipano un centinaio di italiani e di stranieri, si conclude oggi, dopo la visita ai « murazzi » e ad alcuni monumenti malandati, con una visita al porto e alla zona industriale di Marghera. I problemi di Venezia riguardano infatti non soltanto la salvezza delle opere d'arte e dell'ambiente storico, ma anche le possibilità di vita dei cittadini veneziani, cioè di una comunità di persone che a Venezia non debbono sentirsi come dei fantasmi vaganti in un museo morto ».

(20 marzo 1967)

L'ITALIA

(L. Mamprin)

« Una cinquantina di giornalisti italiani e stranieri si sono trovati questa mattina a Ca' Farsetti, sede del Municipio di Venezia, per una conferenza stampa, alla quale erano stati invitati dal Sindaco ing. Giovanni Favaretto Fisca. »

Si è trattato, dunque, di una conferenza stampa per far conoscere quei tremendi problemi che travagliano la città e che ne mettono in discussione la sua stessa esistenza... »

In sostanza, si è potuta avere una completa visione della situazione ve-

neziana, grazie anche agli interventi di parlamentari, come l'on. Gagliardi e il sen. Ferroni. Ne è venuto fuori il ritratto di una città che non vuole scomparire; che vuole non solo sopravvivere come un museo, ma vivere da vera, autentica città, abitata dai veneziani... ».

(19 marzo 1967)

Il Messaggero

di Roma

(D. Utimpergher)

« Le pietre e gli uomini sono in pericolo a Venezia. I loro nemici sono l'umidità e l'inquinamento atmosferico. Non sono concetti nuovi, ma qualcuno ha pensato bene di ribadirli. »

E le iterazioni non sono mancate oggi alla conferenza stampa indetta dal Sindaco ing. Favaretto Fisca per una carellata panoramica sul problema di Venezia. La conservazione di questo capriccio architettonico che come tesoro d'arte è unico al mondo, interessa in uguale misura l'Oriente e l'Occidente, ecco perché, per l'incontro odierno sono stati mobilitati più di cinquanta giornalisti di quattordici Paesi... ».

(19 marzo 1967)

(G. de Sanctis)

« ... Venezia non può essere solo un problema dei veneziani. Si dice che è un problema del mondo, un « unico irripetibile », e a questo punto si mobilitano i soliti aggettivi, ed è vero anche questo. Ma i problemi pratici di Venezia spettano agli italiani che ne sono i conservatori, per il mondo. Quindi Venezia costituisce un problema diretto per tutti noi. Sono in ballo l'onore, l'orgoglio, il patriottismo, la civiltà, l'intelligenza e il denaro degli italiani. Tutti dunque hanno diritto di sapere. Le scelte che si faranno si proporranno al giudizio politico e storico, ed è quindi giusto che il maggior numero possibile d'italiani sia fornito degli elementi di giudizio... ».

(16 maggio 1967)

IL NOSTRO TEMPO

(L. Mamprin)

« E' difficile trovare un senso preciso alla conferenza stampa tenuta dal Sindaco di Venezia, ing. Giovanni Favaretto Fisca, sabato 18 scorso, alla quale sono stati invitati una cinquantina di giornalisti italiani e stranieri. C'erano gli inviati di grandi giornali tedeschi, austriaci, inglesi, svizzeri, francesi, spagnoli, qualche sudamericano e perfino gli inviati della Pravda e della Radio di Mosca, oltre naturalmente a quelli di molti giornali italiani. Non si può dire quindi che il problema di Venezia, il drammatico problema che ne mette in discussione la sua stessa esistenza, non sia sentito. »

Era, appunto, questo che voleva il Sindaco, il quale, nella sua lettera di invito, diceva che gli era sembrato « che i problemi della conservazione e della vita stessa di Venezia non siano nel resto dell'Italia e all'estero sufficientemente conosciuti... ».

(26 marzo 1967)

PAESE SERA

(G. Ob.)

« ... Che cosa è stato detto? Raggiungeremo i « murazzi » e i litorali (il 4 novembre decimati dalla violenza del mare perché « incustoditi » da oltre trent'anni); studieremo il fenomeno del bradisismo, che affonda Venezia in una misura variabile dai 16 ai 36 centimetri in un secolo; studieremo i problemi urbanistici e quelli demografici (cioè: l'« isolamento » di Venezia e l'esodo e la senescenza della sua popolazione); e così via. Al Sindaco va, questo sì, riconosciuto il « merito » di aver denunciato, non senza lucidità, molte piaghe che infestano Venezia. Tuttavia va anche detto che non una parola si è sentita ieri sulle « cause » che promuovono il decadimento della città, il quale non è solo il prodotto dell'aggravarsi delle minacce naturali (il mare è più aggressivo, le acque alte più frequenti), ma si innesta anche in un processo di trasformazione di tutto il « territorio » veneziano (e veneto), una

trasformazione che consiste nell'incontrollata espansione industriale, che, mentre più giova ai consigli di amministrazione di società insediate nel nord Italia e anche oltre confine, che a Venezia e al Veneto, nel contempo detta le condizioni di vita della città sotto molti profili, non ultimo proprio quello della sua sicurezza. Perché — come molti e autorevoli studiosi sostengono — le industrie, collocandosi su terreni di bonifica ai margini della laguna e dunque sottraendole copiose estensioni d'acqua, ne hanno ristretto il catino così favorendone l'accentuarsi e l'elevarsi delle maree e la loro forza di « pressione » sul corpo della città.

Non si tratta dunque di un problema tecnico, che consista nel risarcire Venezia dei danni e delle ferite subite o in una « razionalizzazione » della situazione esistente (tramite, per esemplificare, la ricerca di un mero legame urbanistico tra il centro storico e la cornice industriale dell'entroterra in espansione), ma di un problema squisitamente politico, che investe la responsabilità dell'ente locale, la sua linea di condotta, un suo necessario atto di forza nei confronti di una realtà che minaccia di passare attraverso sempre più vaste e incontrollate trasformazioni. E' in sostanza, un problema di programmazione e di direzione: in quanto tale è, appunto, un problema di scelte politiche. Le acque alte, la progressiva esposizione della città al pericolo, il decadimento del patrimonio storico sono l'esito mediato di una linea politica che guarda più alle ragioni del grosso capitale che a quelle dell'isola, indifesa come fatto urbanistico, come agglomerato sociale e come sede di una straordinaria ricchezza storico-artistica... ».

(19 marzo 1967)

il Resto del Carlino

(A. P.)

« Marmi e intonaci, uomini e case, mare e marea, umidità e inquinamento atmosferico: i temi ricorrono quando le situazioni si evidenziano e si aggravano, ma Venezia non cessa per questo di resistere. Ma, fino a quan-

do? Si parla ormai di Venezia come di una sopravvissuta, di un miracolo di statica e di equilibrio e gli uomini responsabili si riuniscono per analizzare, desumere, provvedere e progettare. Finché ci sarà tanto fervore d'iniziativa, Venezia resisterà. Comunque, i problemi di Venezia sono sempre una realtà che minaccia di trasformarsi in un gioco di parole. Si parla dei problemi di questa città, unica al mondo, ma si tarda a concretizzare idee e progetti, d'altronde complessi, da impostare in forma razionale. Il problema di Venezia implica il rispetto per ciò che già esiste e che deve essere mantenuto tale, ma pone sul tappeto anche l'attività febbrile che oggi il mondo moderno persegue e dalla quale non ci si può disinserire se non si vuole rimanere sopraffatti dalla realtà... ».

(26 marzo 1967)

IL TEMPO

(E. Della Giovanna)

« Venezia avrebbe bisogno di un doge, di un uomo dotato di qualità e di poteri straordinari, che per un periodo di tempo limitato affrontasse con intelligenza, pari alla saggezza e all'integrità morale, il problema fondamentale della città, che, come vedremo, somiglia un poco alla quadratura del cerchio. Venezia vuole l'aiuto di tutto il mondo, quindi a tutto il mondo deve rispondere di ogni suo sospiro, e, sebbene a malincuore, occorre riconoscere che il negoziato politico proprio di ogni sistema democratico è inadatto, o si è dimostrato sino ad oggi inadatto, ad assolvere un compito tremendamente difficile, perché la disastrosa alluvione del 4 novembre scorso ha soltanto esasperato uno stato di emergenza che, in realtà, dura per lo meno dal 1940... ».

I mali di Venezia sono molti, li esamineremo uno per uno, e non si creda che per essi non esistano cure, o che nessuno abbia fatto nulla. Le cure sono state trovate, o suggerite, dagli esperti, o sono allo studio, alcune sono già state iniziate, ed ora non mancano nemmeno più i denari per affrontare programmi vasti e coraggiosi. Ma Venezia è una e due, e

nel corso della lunga conferenza stampa organizzata dal suo Sindaco sabato scorso, sono state dette molte cose belle e utili, senza però riuscire a spiegare come sia possibile conciliare le esigenze della Venezia insulare con quelle della Venezia di terraferma. Eppure, le due Venezie, la storica e l'industriale, fanno parte della stessa città, e i veneziani hanno bisogno e dell'una e dell'altra...

Ora, se soltanto uno sciocco può pensare a Venezia come ad un museo, e se è vero, come è vero, che il turismo non basta a tenere in vita la città, è pur anche necessario ricordare ai veneziani che quel mondo al quale essi fanno appello quotidianamente giudica la loro città patrimonio della cultura universale grazie ai suoi monumenti, ai suoi capolavori, ai suoi canali, e non per gli stabilimenti di Mestre e di Marghera...

L'osservatore estraneo sa che i veneziani hanno il dovere di salvaguardare la loro città favolosa e unica al mondo, insieme con il diritto di difendere la propria vita e l'avvenire dei loro figli. Ma dalle molte indagini, dai discorsi, dai rapporti, non emerge, ahimè, un'indicazione di come i responsabili pensino di contemperare quel dovere con quel diritto... ».

(22 marzo 1967)

E' esattamente un secolo, dal 1866, che il problema del risanamento del centro storico della Venezia insulare è giudicato grave e tale da richiedere una soluzione urgente...

La verità è che per molti anni, per cento anni circa, tutti hanno parlato di Venezia, citando ad orecchio i più vieti luoghi comuni. Soltanto negli ultimi tempi, l'amministrazione cittadina ha provveduto a compiere un'indagine accurata, casa per casa, al fine di stabilire quali e quante abitazioni avessero bisogno di lavori di ripristino, o addirittura di ricostruzione radicale...

Tutta Venezia è da rifare, o da ricostruire, o da rinforzare nelle sue fondamenta, e procedendo con il ripristino delle case d'abitazione, occorrerà restaurare, o rinnovare, strade e stradine, ponti, canali, fontane, opere d'arte in muratura, e rammodernare la fognatura, i sistemi idrico e d'illuminazione, senza contare gli adattamenti delle opere citate all'intendimento di ricreare l'ambiente venezia-

no tipico come è nei voti degli studiosi italiani e stranieri, forse più che delle autorità locali. Tutto sommato, nel 1962, fu calcolato che per conservare la Venezia che noi desideriamo veder vivere, e non soltanto sopravvivere, sarebbero occorsi 300 miliardi. Oggi, mi ha detto il dottor Dorigo, il preventivo è salito a circa 420-450 miliardi...

Ma, purtroppo, di Venezia si fa sempre un gran discorrere con toni da comizianti, promettendo ai veneziani cose mirabolanti, assurde ed irreali, e ritengo sia necessario vedere il problema nella sua realtà, affrontandolo coraggiosamente, affinché non solo i cittadini della laguna, ma tutti gli italiani, ed anche gli stranieri, capiscano che non si può preservare un capolavoro mirabile fatto di pietre e di mare e di pietre e di sculture e di umanità viva senza qualche sacrificio... ».

(24 marzo 1967)

« Nessuna città al mondo ha, come Venezia, la sua vita di ogni istante condizionata dal mare. L'alluvione del 4 novembre scorso l'ha dimostrato ancora una volta, ed in maniera drammatica. Venezia vivrà se saprà dominare il mare, non in senso imperiale, ma salvaguardando l'integrità della laguna e controllando il flusso e riflusso delle maree... ».

E' assurdo affermare che l'uomo non deve mai tentare di mutare l'opera della natura, ma è anche vero che nel procedere con tali alterazioni occorre essere quanto mai prudenti, soprattutto quando si ha a che fare con un complesso di costruzioni le cui caratteristiche di bellezza sono pari a quelle di fragilità. Ora, si riduce la superficie della laguna, si scavano canali profondi per consentire il passaggio delle più grandi petroliere, si ampliano i porti e si modifica continuamente l'orografia delle barene, che probabilmente si sono formate grazie ad un misterioso gioco delle correnti, e che certamente hanno una loro funzione nel regolare i movimenti delle acque durante i flussi delle maree. Che cosa accadrà al termine di tutti questi lavori sconvolgenti? Nessuno lo sa dire...

Con i fondi stanziati di recente, sarà costruito a Padova, sotto la direzione degli studiosi di quell'università, un modello perfetto della laguna, su

una superficie di tre ettari, allo scopo di studiarne tutte le azioni delle acque sulle isole abitate, sulle barene, e lungo le linee litoranee. Un altro modello del genere, più piccolo, sarà creato da un gruppo di scienziati olandesi in Olanda, e poi regalato al Governo italiano ».

(30 marzo 1967)

« E' assai difficile pensare a Venezia e sostituire alle immagini suggestive di Rialto, della Madonna della Salute, delle calli e delle fondamenta, la visione delle strutture di acciaio e dei fumaioli della città industriale... ».

E dell'altra Venezia, di quella che l'umanità intera da secoli ammira, che cosa accadrà? Resterà, dice l'avvocato Valeri Manera, come uno splendido fiore all'occhiello dell'altra Venezia, quella grande, possente, ricca di attività industriali. Il tutto sta a vedere se quel fiore non si abbioccherà a poco a poco, respirando aria inquinata, assorbendo acque cariche di veleni chimici, sottoponendosi al travaglio di una laguna tormentata per il trionfo della motorizzazione marittima e terrestre.

E allora? Non ho una soluzione da offrire. Il problema è un problema tipico del nostro tempo ed è impostato secondo una logica ferrea, che nessuno riuscirà a mutare. Lo si può esporre in termini abbastanza semplici: se non si vuole trasformare la Venezia insulare in un museo, in una città fantasma o in una specie di malinconica fiera con i cittadini in costume per il sollazzo degli stranieri, e se si tiene conto che il turismo non basta a tenere in vita la città, occorre assolutamente creare dei posti di lavoro per i veneziani...

L'industrializzazione è un bene ed un male del nostro secolo. L'ideale per Venezia, sarebbe il trovare un limite alla propria espansione industriale, sia per armonizzarla alle condizioni ambientali del tutto eccezionali sia per non guastare una città che è un capolavoro anche nei suoi sestieri più modesti e sia, infine, perché non bisogna mai dimenticare che i veneziani chiedono la comprensione del mondo intero, ma il mondo corre a Venezia per vedere il miracolo di quelle isole, e non certo per ammirare le raffinerie e per rischiare di trovarle lo « smog » come a Milano, o a Los Angeles. Ma la vita di oggi è quella che è, ha

le sue esigenze e le sue prepotenze, e l'espansione industriale di Venezia non si fermerà. Non vi resta, perciò, che riporre le nostre speranze in S. Marco affinché protegga Venezia ed impedisca a quel fiore di appassire ».

(5 aprile 1967)

L'Unità

(r. s.)

« ... La minaccia del mare non è la sola che incombe su Venezia. L'« acqua alta » del 4 novembre scorso, oltre ad avere inferto un danno irreparabile a una parte rilevante del suo patrimonio artistico, ha rivelato che se non si affrontano subito i problemi della difesa idrogeologica Venezia può rischiare anche di essere cancellata. Venezia sprofonda: è un'altra grave minaccia per la splendida città lagunare. Il centro storico si spopola: l'esodo impoverisce la città dell'elemento decisivo, l'uomo, capace di contrastare la lenta e inesorabile degradazione dell'ambiente storico naturale tramandato dai secoli di civiltà.

Sono problemi dunque di sopravvivenza quelli che oggi ha di fronte Venezia. Come si affrontano e che cosa si fa per risolverli? Ecco il tema della conferenza stampa...

Il sindaco non ha inoltre accennato al fatto che la difesa dal mare deve essere collegata strettamente a una politica di sviluppo economico e sociale della città e del retroterra, poiché i principali squilibri lamentati oggi sono, bisogna dirlo, la conseguenza delle scelte adottate dal grande capitale monopolistico... ».

(19 marzo 1967)

Venezia notte

(G. Soligo)

« L'Unesco salverà la nostra città? Solo un intervento deciso potrà salvare il patrimonio artistico veneziano che appartiene a tutto il mondo ».

(20 marzo 1967)

Rassegna della stampa estera

REUTERS

« Un richiamo alla comprensione ed alla solidarietà di tutto il mondo civile per salvare Venezia dai pericoli che si sono profilati in tutta la loro ampiezza con la drammatica mareggiata del 4 novembre scorso, è stato formulato oggi dal Sindaco della città, ing. Giovanni Favaretto Fisca, nel corso di una conferenza alla quale hanno partecipato numerosi rappresentanti della stampa italiana ed estera. Più che di una conferenza stampa si è trattato — dato il livello tecnico e scientifico di quanti nella loro veste di esperti sono stati chiamati ad esporre i rimedi che si impongono con la massima urgenza — di una diagnosi dei mali che minacciano questa città unica al mondo e del conseguente suggerimento della « terapia » più adatta per eliminarli... ».

(18 marzo 1967)

THE TIMES

L'autorevole giornale inglese riassume a grandi linee i testi delle tre introduzioni alla conferenza stampa tenute dal Sindaco di Venezia, dal Prof. Molajoli e dall'ing. Usigli, intitolando il servizio « Progetti di Venezia per le nuove difese a mare ».

(19 marzo 1967)

DIE WELT

(H. W. Grohn)

« I danni della catastrofica inondazione del novembre scorso a Venezia sono stati riparati in meno di cinque mesi di duro lavoro. La città lagunare fu con Firenze uno dei centri culturali d'Italia più duramente colpiti dalle alluvioni.

Il viaggiatore che visita oggi Venezia può soltanto apprendere con stupore le notizie sui danni prodotti dall'acqua alta o averne un'idea vedendo qualche foto di quel terribile giorno di novembre.

Le tracce della catastrofe sono cancellate. Per dimostrare ciò, il Sindaco di Venezia ha invitato un gruppo internazionale di giornalisti.

Anche al Lido, la lunga e stretta isola, famoso centro balneare situato davanti al vecchio nucleo della città, la spiaggia devastata è stata nel frattempo ripulita e sistemata. Gli stabilimenti balneari e le capanne sono stati ricostruiti con una spesa di 100.000 marchi. Verranno riaperti ufficialmente, come per il passato, il 9 aprile.

I problemi che ora restano da risolvere ai Veneziani, sui quali si rivolge particolarmente la loro attenzione dopo aver superato le calamità dell'inondazione, sono di natura generale...

Una precisa e possibilmente estesa separazione fra la città culturale sulle 117 isole e la zona industriale in ter-

raferma si presenta al bivio come unica alternativa fra sopravvivenza e rinascita, fra responsabile conservazione e nuovo sviluppo economico.

Venezia guarda al suo glorioso passato. Posta davanti a decisioni così importanti, essa deve oggi scegliere la via giusta per un felice futuro ».

(22 marzo 1967)

« L'intenzione di trasformare l'antico nucleo di Venezia in un centro di cultura, in una « nuova Atene », aprendo una università internazionale, istituti scientifici, accademie e scuole di commercio e di specializzazione, alimentata da una viva attività economica promossa da una fiorente piccola industria e da un scelto artigianato, è un « bel sogno ».

Però sotto la cappa di pulviscolo dei residui industriali e di gas velenosi, si deve temere che ci sia presto un brutto risveglio.

Certamente non si può pretendere dagli Italiani di trattenere i loro passi verso il futuro dell'epoca industriale moderna per riguardo al loro passato artistico. Una zona industriale che, negli introiti lordi nazionali del 1966, registra un ammontare di 2.000 miliardi di lire e che fra breve sarà in grado di dare pane e lavoro a 60.000 persone, è in Italia, dove ancora oggi milioni di disoccupati sono costretti ad emigrare in tutto il mondo per trovare lavoro, un fattore molto importante...

Soltanto criterio e circospezione in sommo grado nei pianificatori del futuro, un appello alla volontà di sacrifici finanziari degli imprenditori

industriali che si avvalgono dei vantaggi geografici offerti dalla zona ed un alto senso di responsabilità negli amministratori dell'eredità artistica, potranno, nel caso di Venezia, impedire la catastrofe culturale».

(5 aprile 1967)

DAILY AMERICAN

(M. Harlepp)

«Quando le acque inondarono Venezia, lo scorso 4 Novembre, si risvegliarono i timori che la città potesse scomparire.

Nessuno si aspettava che essa venisse improvvisamente distrutta in modo apocalittico, ma tutti s'interessarono dei problemi della città.

Anzitutto il problema sta nel fatto che è più costoso mantenere una città costruita sull'acqua di una sulla terra. Nei tempi antichi vi era anche la difesa contro i nemici che giustificava la spesa.

I veneziani d'oggi amano naturalmente la città così com'è, ma trovano difficoltà a renderla economicamente vitale.

Il Comune di Venezia ha promosso una conferenza stampa, la scorsa settimana, al fine di far conoscere al mondo quali sono i suoi problemi ed ottenere degli appoggi per le soluzioni che la città ha progettato...

... malgrado i suoi problemi, Venezia è uno dei più bei posti che si possano trovare. C'è l'Harry's Bar che serve dei Martini secchi freddi, i migliori «marys» al sangue d'Europa e tutte le cose più prelibate che esistono per una colazione. L'Harry's Bar è per una serata ciò che una pietra per affilare è per un coltello. Vi sono poi i ristoranti veneziani e, fatto essenziale, è che non vi è traffico. Forse è la tranquillità ciò che dà maggior carattere alla città. L'aria è limpida e fresca e nel camminare di notte per una stretta calle, ascoltando il rumore dei tacchi sulle pietre, ci si può rendere conto che se c'è una città che merita di sopravvivere, questa è Venezia».

(23 marzo 1967)

Arbeiter-Zeitung

(G. Helfgott)

«Venezia dev'essere salvata! Questo appello sarà lanciato dall'UNESCO in tutto il mondo, probabilmente nelle prossime settimane, poiché questa città unica dev'essere conservata a tutta l'umanità come l'antico tempio egizio di Abu Simbel.

Quando in Novembre dello scorso anno la catastrofica alluvione si abbatté su Firenze, anche Venezia fu inondata. Ma nessuno seppe allora che Venezia rischiò di venir completamente sommersa dal mare. Ancora poche ore — e uomini, palazzi e chiese come pure gli inestimabili tesori d'arte sarebbero stati spazzati via! Sotto l'impressione dell'alluvione di Firenze che per la prima volta colpì quella città in tale misura, la catastrofe di Venezia passò quasi inosservata.

Delle inondazioni di Piazza San Marco se ne era parlato ripetutamente negli ultimi anni. Venezia è una città costruita sull'acqua e quindi non ci si faceva troppa meraviglia.

Per quanto tragica sia stata anche questa volta l'alta marea per gli abitanti di Venezia, a un vero pericolo per l'esistenza della città nessuno vi aveva pensato, nemmeno i Veneziani stessi...

La Venezia storica non deve andar distrutta — su questo punto sono tutti d'accordo. L'Amministrazione Comunale è in procinto di allargare e rinforzare gli antichi Murazzi. Ciò vuol dire che la città sarà così difesa dal pericolo del mare.

Ma per restaurare e proteggere tutte le opere d'arte le difficoltà sono superiori alle loro forze.

Alcune nazioni — Francia, Inghilterra e Germania — hanno già iniziato a restaurare a proprie spese alcune di queste opere. Non potrebbe ogni nazione diventare, diciamo così, una specie di padrino di un palazzo veneziano? Non potrebbero i diversi centri cattolici del mondo interessarsi ciascuno di una delle duecento chiese di Venezia? Questo i Veneziani se lo chiedono.

La proposta è sicuramente buona. Forse l'UNESCO potrebbe dare un ulteriore aiuto...».

(26 marzo 1967)

Daily Mirror

(J. Checkley)

«I primi turisti, del milione e mezzo che verranno durante la prossima stagione, scendono lungo il Canal Grande facendo scattare le loro macchine fotografiche sulle bellezze di questa città dal colore rosa-perlaceo.

In una dozzina di lingue essi parlano delle meraviglie di Venezia, una città costruita su 120 isole, poco più di banchi di fango, dove gli edifici sorgono direttamente dall'acqua.

Ma lo sciabordio causato dalle sue imbarcazioni — l'acqua è continuamente mossa, giorno e notte, dai battelli — sta demolendo le già corrose fondamenta dei palazzi della città.

Venezia sta sprofondando. A meno che il mondo non faccia subito qualche cosa, Venezia è condannata a diventare un cimitero di edifici vuoti in rovina che scompariranno sotto l'acqua ed il fango...

L'energico sindaco Favaretto Fisca ha detto: «Per risanare e restaurare Venezia ci vorranno per lo meno 170 milioni di sterline». Da dieci anni, la città ed il Governo spendono 170.000 sterline all'anno in restauri ed altri 5 milioni di sterline sono impiegati per riparare le dighe di difesa contro il mare.

Adesso il Sindaco ha l'intenzione di chiedere dei prestiti alle Banche estere per poter salvare Venezia. Egli dice: «Il Governo ci ha autorizzato ad accendere dei mutui in Italia ed all'Estero, per procurarci la somma di 17 milioni di sterline. Noi speriamo anche di ricevere degli aiuti dalle organizzazioni britanniche ed americane. Non vogliamo che Venezia diventi un museo; vogliamo preservarla per il mondo come una città viva».

Mentre molte città del mondo sono congestionate dal traffico, Venezia che non ha automobili, sta lentamente affogando. Gli scienziati ed i tecnici devono trovare una soluzione.

Il mondo deve dare ai Veneziani un contributo finanziario e l'Italia un sostegno morale altrimenti i pronipoti dei turisti che oggi vanno in gondola sul Canal Grande non avranno nulla nel 2067 su cui scattare le loro macchine fotografiche ».

(30 marzo 1967)

dpa

Ampi servizi per l'Agenzia di informazioni (DPA) di Amburgo, per numerosi giornali regionali e per enti radiofonici della Repubblica Federale Tedesca sono stati trasmessi dalla giornalista Blida Heynold von Graefe.

Riportiamo dai vari testi i seguenti brani.

«Una domanda che interessa tutti coloro che amano questa città.

Che essa sia minacciata lo sappiamo da lungo tempo, ma dopo il disastro dello scorso Novembre, sembra che una spada di Damocle sia sospesa sopra il suo capo.

Tuttavia, chi oggi si siede in Piazza S. Marco, si può persuadere che essa è ancora sempre la più bella piazza del mondo — sebbene appena mezzo anno fa fosse come un lago navigabile... Ciò sembra oggi un brutto sogno poiché già i primi forestieri passeggiano per la piazza in gruppi, a coppie o da soli con aria estatica.

Nel 1966 furono registrate quattro milioni e mezzo di presenze. Una cifra record che, secondo gli esperti, quest'anno sarà superata.

Ma l'industria turistica da sola non può salvare Venezia. Al riguardo siamo stati informati in questi giorni da fonte ufficiale. Il Sindaco ha invitato nel bel Palazzo Municipale, i rappresentanti della stampa nazionale ed estera ad una conferenza per esporre i molteplici sforzi che vengono fatti per la preservazione della Serenissima.

Si tratta di mantenere l'intera città come un organismo vitale; di difenderla dai molti elementi che la minacciano senza trasformarla in una mummia da museo...

Potrà Venezia venir salvata? Per il momento non ci sono che progetti, perizie, commissioni di studio, leggi

speciali, preventivi di spesa e costruzione di modelli per i quali ci vorrà molto tempo. Intanto la città insulare si spopola: negli ultimi 15 anni il numero dei suoi abitanti è diminuito di 1/4 mentre la zona industriale in terraferma minaccia di superarla in quantità numerica.

L'UNESCO ha l'intenzione di lanciare il 21 aprile una grande iniziativa, chiedendo ad Istituti culturali di tutto il mondo di insediarsi in palazzi storici disponibili purché si assumano le spese di restauro. Alcuni pionieri hanno dato già il buon esempio ».

(marzo 1967)

...

«... Anche se lo straniero ha trovato per nulla cambiata la sua Venezia... invero le preoccupazioni ed i problemi degli amministratori cittadini sono aumentati.

Certo, la nazione ha reagito prontamente con una legge speciale che prevede 9 miliardi di lire per il rafforzamento delle dighe. Da tutto il mondo sono giunte generose donazioni per la salvaguardia del patrimonio artistico. Ma si tratta di Venezia intera, che come organismo deve essere mantenuta vitale e protetta contro tanti elementi nemici... ».

(30 marzo 1967)

De Nieuwe Gazet

(A. Van der Linden)

«... La terribile catastrofe del 4 novembre ha dimostrato in modo evidente che Venezia corre grande pericolo. Naturalmente, non è che così che la città scomparirà dalla terra — tra 10 e 20 anni — ma essa perderà, entro breve tempo, gran parte della sua attrazione. Salvo che non si trovino mezzi adeguati per salvaguardarla... ».

Durante la conferenza stampa abbiamo avuto la forte impressione che si sia incerti tra due prospettive. Il Sindaco ha un grande amore per la vecchia città. Giustamente non vuole farne un museo, vede che si deve fare di tutto per salvarne i monumenti. E senza dubbio, fu un'idea eccellente esporre ai giornalisti la situazione d'al-

larme, in cui si trovano quei monumenti, da una delle più grandi autorità, il prof. Molajoli, direttore generale per Antichità e Belle Arti al Ministero di Roma.

Dopo di lui fu data la parola al Presidente della Camera di Commercio Veneziana ed abbiamo sentito come il neo-capitalismo si immagina Venezia: ampliamento del porto, estensione della zona industriale, ancora altre raffinerie, possibilità per le petroliere fino a 60.000 tonnellate di raggiungere il Porto di Marghera, rapide comunicazioni (un metrò o una ferrovia tra la terraferma e il Lido, cosicché si possa oltrepassare Venezia come un noioso ostacolo), rendere navigabili i fiumi e scavare canali in modo che Venezia diventerà raggiungibile per le navi più piccole dai laghi italiani e svizzeri...

Ci rendiamo benissimo conto che i Veneziani devono vivere di qualche cosa e che il turismo da solo non è in grado di sostenere una grande città, ma ci devono essere altre possibilità. Una tale industrializzazione « distruggerebbe » Venezia in breve tempo.

I turisti non verranno per ammirare Marghera; in tal caso possono meglio andare ad Anversa o Rotterdam, dove c'è ancor più da vedere in questo campo. Non crediamo neanche che il Lido diventerà più attraente se l'acqua marina sarà sempre più inquinata.

La vera Venezia deve essere conservata, non solo perché attira i turisti, ma perché è un monumento di cultura senza paragone, in tutto il mondo ».

(31 marzo 1967)

THE GUARDIAN

(G. Armstrong)

«Una delle più irreali città del mondo. — Venezia — deve far fronte ogni giorno ad un terribile pericolo da cui nessuna altra città è minacciata. Essa sta continuamente sprofondando.

Dal 1908 al 1961 il Centro storico della città si è abbassato da tre a sette pollici ed in varie zone lo sprofondamento continua.

Si è constatato che il livello dell'Adriatico aumenta continuamente a

causa dello sciogliersi dei ghiacci polari. Dal 1867 al 1916 il fenomeno dell'acqua alta, che inonda temporaneamente la città, si è verificato soltanto sette volte; dal 1917 Venezia è stata per 40 volte parzialmente sommersa dall'Adriatico, le cui acque, sospinte da forti venti, sono salite a più di tre piedi sopra il livello normale.

L'inondazione del 4 novembre scorso distrusse parte delle dighe di difesa che erano state costruite, secoli fa, per proteggere la città e, se il vento non avesse mutato direzione, Venezia avrebbe sofferto danni più ingenti di Firenze.

Gli amministratori della città hanno progettato un piano di difesa per salvare Venezia ed ora costruiranno un modello della laguna e dei canali laterali che avrà le dimensioni di Piazza San Marco e verrà a costare circa 80.000 sterline...

Si calcola che a Venezia occorrono più di 232 milioni di sterline per far fronte ai suoi bisogni di emergenza...

Una città che sprofonda, l'aumento del livello dell'acqua, l'esodo della popolazione ed il letargo burocratico, potrebbero essere le intestazioni dei capitoli di una pubblicazione dal titolo «Gli ultimi giorni di Venezia» che dovrà uscire in un anno del prossimo secolo.

(31 marzo 1967)

BRABANTS DAGBLAD

(H. Baljon)

«Quando arriviamo a mezzanotte, Venezia si presenta a noi con una bellezza incantevole e splendente nella luce della luna. Un motoscafo ci porta all'albergo, attraverso un labirinto di canali, lungo le facciate bizantine e gotiche di vecchi palazzi.

Formiamo l'avanguardia dell'ondata di turisti che conquista ogni anno la città.

E adesso, dopo la catastrofe del 4 novembre, Venezia guarda intensamente all'orizzonte per vedere i primi segni della stagione estiva. La città è pronta, i numerosi negozi abbondano di ricordi. Gli alberghi sono già preparati con porte spalancate e bianche

tavole come se niente fosse successo.

Il Lido, l'isola lunga e stretta che alcuni chilometri più avanti, forma per la città la frontiera tra la laguna ed il mare aperto si è completamente ristabilita dalle ferite che la tempesta e l'alta marea del 4 novembre dell'anno scorso le hanno inferto.

Le spiagge sono di nuovo in funzione ed i primi coraggiosi inglesi nuotano già nelle onde dell'Adriatico bleu. Ma la città stessa che è costruita su 120 piccole isole della laguna, non può più nascondere, nella luce del cielo italiano, che è malata.

Secondo tanti essa è condannata a morte se non si smette di «parlare» di progetti e non si cominciano a prendere misure drastiche e costose. Un grido di spavento si levò nel mondo, quando Firenze, nel novembre dell'anno scorso, fu colpita dall'alluvione.

Ma Venezia fu ferita in modo più grave ed è sempre seriamente minacciata.

Però la città non deve morire, perché, grazie alla sua posizione, grazie alle sue opere d'arte in cui vive l'influenza dell'Oriente e grazie alla poesia tutta particolare che essa esprime, questa città è unica nel mondo...

Naturalmente Venezia non rimane con le mani in mano. Gli affreschi seicenteschi del Veronese nella chiesa di San Sebastiano sono stati completamente restaurati. Si lavora di anno in anno nella basilica di San Marco. Il Palazzo Ducale sembra essere costruito ieri. Ma tutto questo restaurare non offre una soluzione permanente, perché le opere d'arte vengono sempre di nuovo intaccate.

Gli scienziati di chimica conoscono il problema che minaccia non solo Venezia. Si cercano ancora i mezzi per rendere innocui i gas velenosi.

Se riusciranno in ciò, allora avranno reso un servizio inestimabile non solo a Venezia ma anche al mondo intero.

La soluzione dei problemi veneziani significa un peso finanziario che per un Paese come l'Italia è praticamente insopportabile.

Ma Venezia non è solo una città italiana ma un possesso culturale di tutto il mondo. Ed è per questo che tutto il mondo civile è corresponsabile per la salvaguardia di questa città unica.

(1 aprile 1967)

TIROLER TAGESZEITUNG

(R. Vonficht)

«Venezia, la superba regina dei mari, diventata potente sotto il governo sovrano dei Dogi e di stirpi patrizie, predoni e conservatori al tempo stesso di inestimabili tesori d'arte e di cultura, oggi gioiello e idolo di tutto il mondo, meta agognata di centinaia di migliaia di turisti e di migliaia di coppie di sposi, sta cambiando volto rinascendo a nuova vita.

E' un volto moderno non meno potente e impressionante di quello tramandato dalla storia, ma untuoso e annerito dalla fuliggine, segnato dal sudore e dalle callosità.

Stabile e luminoso, come il futuro lo esige, si vuole conservare l'aspetto antico e, al tempo stesso, assicurare ai giovani casa e lavoro...

Venezia va incontro al futuro con grandi piani di sviluppo...

Venezia vuole attrezzarsi per essere il porto base del traffico industriale e commerciale europeo delle linee fluviali verso il sud del Meno e del Danubio e, grazie alle sue quasi inesauribili zone di espansione nella laguna, diventare la più grande città industriale del Mediterraneo...

Oggi trovano lavoro a Marghera circa 40.000 persone. Gli introiti hanno già sorpassato quelli dati dal turismo. L'ulteriore sviluppo «dell'altra Venezia» trasformerà la città lagunare in un centro di produzione e rifornimento di primo rango.

Ciò che anni fa sembrava ancora un'utopia, è sorto qui e continua a crescere — si potrebbe dire, segretamente e senza chiasso — con ammirabile iniziativa, attività e lungimiranza, un complesso che paragonato agli altri centri industriali europei non ha nulla da perdere.

La Venezia di domani ha due facce: qui le gondole, i palazzi, i tesori artistici, là il rumore e il pulsare del lavoro. Entrambi i luoghi completano e aumentano il prestigio, la rinomanza e la potenza della città.

(1 aprile 1967)

Le Monde

(J. Nobécourt)

« All'inizio della stagione turistica la città di Venezia, che verrà presto sommersa da un'ondata di visitatori curiosi, distratti, sentimentali, esteti o futili, ha voluto render noto di quali mali essa soffre dietro il suo aspetto di serenità.

Durante una recente conferenza stampa, il signor Favaretto Fisca sindaco di Venezia, il signor Arrigo Usigli presidente della Camera di Commercio ed il prof. Bruno Molajoli direttore delle Belle Arti al Ministero della Istruzione Pubblica, hanno illustrato nella sua complessità lo stato allarmante della città. Tutti gli elementi vi contribuiscono: il mare, la terra, l'aria salza e già inquinata dai residui industriali. L'evoluzione sociale li rende più pericolosi: essa crea una grave frattura fra la città storica, racchiusa nelle sue isole, la città moderna che si sviluppa a Mestre in terraferma.

L'inondazione del 4 novembre scorso non ha fatto che accrescere l'angoscia di tutti coloro che già da lungo tempo sono consci dell'urgenza delle misure necessarie da prendere per salvare Venezia...

La catastrofe ha spaventato i Veneziani che ora comprendono sino a che punto la loro città sia minacciata.

L'equilibrio esistente fra la terra, le pietre e la vita economica e sociale formatosi in sorprendente fusione, si è rotto. Perché? Da quando? e che cosa si può fare per porvi rimedio?...

Si può evitare il rischio di vedere Venezia distrutta e sommersa da altre violente mareggiate. I tecnici hanno progettato il rafforzamento delle dighe delle isole esterne e iniziato la riparazione delle brecce.

Ma il sistema di protezione attuale è vecchio e si prevede di costruire accanto un'altra diga sulla quale passerebbe, da un punto all'altro del litorale, una strada panoramica. Alle imboccature dei tre porti potrebbero venire effettuati un controllo ed una regolarizzazione delle maree. Il fenomeno di abbassamento del suolo, riscontrato già nel secolo scorso, è sta-

to misurato in base ai dati riferentesi al controllo effettuato nel 1910.

Questi dati hanno permesso di constatare che in 50 anni Venezia si è abbassata da 10 a 18 centimetri. La Basilica di San Marco, per esempio, ha perduto di altezza cm. 13,55. Benché impressionanti questi abbassamenti progressivi non sono il pericolo maggiore poiché la stabilizzazione del livello della laguna ed il rafforzamento delle fondamenta potrebbe attenuarlo in una certa misura.

Rimane la città nel suo insieme e le ricchezze che essa contiene. I marini, le pietre dei muri, le strutture di legno soffrono tutti non soltanto per il tempo trascorso ma anche per la aggressione dell'acqua salza e carica di umidità.

Per dei secoli queste condizioni climatiche sono rimaste le stesse.

Esse avevano già un secolo fa destato un primo allarme e fatto constatare un certo punto critico di deterioramento. Da allora si è giunti all'epoca della industrializzazione che ha portato degli elementi nuovi, offrendo però anche altrettanti nuovi fattori corrosivi: i motori delle imbarcazioni ed i combustibili moderni hanno impregnato l'aria di residui di combustione...

I Veneziani se ne vanno, soprattutto i giovani, ad abitare a Mestre nella città nuova, dove trovano da lavorare e degli appartamenti più confortevoli e con un affitto 3 volte inferiore. Nel centro rimangono soltanto i più poveri, i vecchi, coloro che vivono di commercio e di turismo. Ora l'afflusso stagionale che apporta una apparente prosperità, una animazione talvolta un po' febbrile, non può fornire a questa popolazione ed a questa comunità urbana alcun motivo per vivere e progredire.

Bisogna dunque restaurare e mantenere in vita una specie di « Disneyland » per ipotetiche grandi personalità che verrebbero attratte come lo sarebbero da un Festival della canzone?

Esitazione fra il passato ed il presente...

Tali sono i dati del problema, apparentemente senza soluzione, che viene posto ai Veneziani dal loro glorioso e ricco passato e dall'incuria della loro storia più recente.

Angosciati, essi rifiutano la solu-

zione prospettata dal pessimismo: lasciar crollare la loro città, oppure « rattopparla » per perpetuare una messa in scena della sua vera anima.

Fieri del progresso di Mestre — la Venezia in terraferma, il centro vitale del Veneto — essi vogliono, al tempo stesso mantenere una popolazione autentica nel centro storico e intensificare l'espansione alla periferia...

La salvezza morale, cioè la rianimazione della città storica, suscita delle discussioni e delle opposizioni ancora molto polemiche. Gli urbanisti ardenti e coraggiosi che hanno preso a cuore le sorti della città, reclamano una rete di comunicazione sicura e rapida fra la terraferma e le isole. Alcuni immaginano persino una metropolitana scavata nella laguna o semplicemente sistemando dei grossi tubi nel fondo dei canali principali.

A dare ascolto a degli spiriti audaci si potrebbe anche immaginare Venezia trasformata in polo di attrazione culturale di tutto il continente, in città internazionale che ospita fondazioni e scuole specializzate. Una tale attività porterebbe in inverno quella animazione cosmopolita di cui la città è satura durante l'estate.

Progetti simili implicano, oltre ad una politica comunale efficace e soprattutto liberata da lunghi anni di controversie, una collaborazione diligente dei più alti responsabili di Roma sino alle ultime ramificazioni delle Commissioni costituite.

La messa in opera del piano richiederebbe anche una coesione costante a tutti i livelli dell'iniziativa. Essa esige che gli organismi internazionali vi prendano interesse nella misura adeguata all'oggetto che concerne un complesso storico ed artistico unico al mondo.

La catastrofe successa a Firenze lo scorso novembre — è un po' cinico dirlo ma è un fatto — è stato meglio sfruttata dai Fiorentini di quanto non lo sia stata l'inondazione di Venezia dai suoi abitanti.

L'Europa si è troppo abituata a sapere che la città dei dogi viene invasa dalle acque. Il Comune ha ragione di allarmare adesso l'opinione pubblica. Ma facendo ciò, esso si obbliga a mettere finalmente in atto una esperienza unica e totale di restauro « vivente » sotto lo sguardo

degli europei, ma anche con la loro collaborazione.

Vi è in ciò una responsabilità che impegna tutti i popoli di cultura occidentale ».

(2 aprile 1967)

NIEUWE ROTTERDAMSE COURANT

(A. Luijdjens)

« La catastrofe che colpì l'Italia il 4 novembre dell'anno scorso provocò danni in più di 30 province, più di un terzo del paese. La stampa di tutto il mondo dedicò la sua attenzione soprattutto a Firenze e giustamente. Ma lasciando fuori discussione le piccole città, non si deve dimenticare che anche Venezia fu gravemente colpita: i due centri di arte più importanti di Italia e dunque d'Europa, furono, in misura pressoché uguale, le vittime degli elementi scatenati. E a pensarci bene fu proprio Venezia ad essere più colpita perché ivi la situazione era già molto precaria ed adesso è diventata ad un tratto preoccupante.

Venezia è un complesso estremamente fragile, una città di lussuosi palazzi di marmo, costruita in mezzo al mare, su alcune isole che emergono solo di pochi centimetri sopra l'acqua. Per secoli questa creazione straordinaria ha superato senza danni guerre ed inondazioni ed adesso essa corre grande pericolo per gravi ragioni...

Abbiamo conosciuto Venezia una trentina d'anni fa e ci ritorniamo spesso. Naturalmente è sempre la più bella città che conosciamo. Ma quanto è pietosamente degradata, non solo perché nel vecchio centro la popolazione diminuisce, in maniera rapida (nel vecchio centro abitano solo 120.000 persone, molto di meno che al tempo di gloria della Repubblica, mentre se ne trovano 2 volte di più nei quartieri della periferia molto poco attraenti: Mestre, Marghera e sull'isola di Lido — una specie di Zandvoort — quartieri che vedono aumentare la loro popolazione), ma soprattutto anche perché i vecchi palazzi e le vecchie chiese ad un tratto sono gravemente invecchiati...

La lotta che conduce Venezia sem-

bra piuttosto una lotta senza speranza. La città viene minacciata dall'acqua e dal sale, vecchi nemici a cui i Veneziani sono ormai abituati. Ed in più ci sono adesso i gas chimici, l'acqua che a causa dei prodotti di scarico viene sempre più inquinata e l'abbassamento sempre più sensibile del suolo...

Venezia non potrebbe assolutamente vivere solo di turismo. Ma ci sono anche altre possibilità.

Si possono stabilire delle Accademie, un'università con materie per esempio come storia dell'arte, arte drammatica (Venezia era, una volta, il centro di teatro più importante di Italia) musica (si pensi alla grande tradizione musicale veneziana), insegnamento anche di altre lingue oltre l'italiano. Ci sono varie possibilità per gli artigiani; un centro di moda femminile e maschile non sarebbe sconvolgente in questa elegante città.

E poi ci sono sempre delle industrie che provocano meno danni ai vecchi edifici che le raffinerie di petrolio, che le fabbriche di concime e di plastica, ecc...

(3 aprile 1967)

FEUILLE D'AVIS DE LAUSANNE

(G. Abreu)

« La città dei Dogi sprofonda lentamente ma di continuo.

Venezia è forse la città più umana del mondo. Perché è mortale.

Quattro mesi fa, l'inondazione del 4 novembre ha attirato l'attenzione del mondo sui pericoli da cui essa è minacciata. Il Governo si è messo subito all'opera: ha stanziato nove miliardi di lire per rinforzare le dighe di difesa contro il mare.

Lavori per quattro miliardi di lire sono già in corso. Ciò va benissimo; soltanto non si tratta di salvare Venezia per dieci anni ma per tutti i secoli venturi e, in tale compito, il Sindaco di Venezia, signor Favaretto Fisco, non è sicuro di riuscirci perché, inondazioni a parte, la città sprofonda continuamente, ogni secolo, nelle acque dell'Adriatico da 15 a 35 centimetri.

Allo stato delle conoscenze attuali

degli esperti, Venezia è una città condannata a scomparire. Ecco perché diciamo che essa è mortale... ».

(5 aprile 1967)

HÄRTNER TAGESZEITUNG

(R. Vonficht)

« John Ruskin, nel suo libro « Le pietre di Venezia » paragonò la sagoma dei palazzi veneziani a masse di nuvole estive al tramonto che vanno scomparendo nel buio della notte. E pessimista come egli era, aggiunse: « Le onde delle maree aumentano rapidamente e battono, come campane a morto, contro le pietre della città ».

Effettivamente il moto ondoso dell'acqua salza che tutto corrode è il maggior pericolo per la conservazione di Venezia...

Il 4 Novembre 1966 giunse nella storia di Venezia, quale monito, quale avvertimento del destino. Per 24 ore un furioso vento di scirocco spinse le onde del mare dentro canali nel cuore della città e l'acqua arrivò perfino ai secondi piani delle case.

Un giorno di più, dicono oggi gli esperti, e la città dei sogni sarebbe stata distrutta e in buona parte sommersa. Cinque mesi sono trascorsi d'allora.

Da Firenze che nello stesso giorno fu colpita dall'alluvione, le notizie di irreparabili perdite e danni al patrimonio artistico e culturale si diffusero rapidamente in tutto il mondo.

Sembrava che Venezia nella sventura avesse avuto fortuna; all'infuori di gravi danni a varie attrezzature cittadine, i tesori d'arte, i dipinti, le sculture, i mosaici, i palazzi e le chiese apparvero ancora una volta indenni.

Così si credeva. Fin dall'inizio dell'anno le prime osservazioni dei custodi e di privati cittadini destarono l'attenzione, e Venezia ne fu allarmata. D'allora, tecnici, restauratori, chimici, esperti della città lagunare si affrettano a fare perizie ed esami e si trovano davanti a una catastrofe.

I tesori artistici di Venezia minacciano di cadere in rovina se non si trova un pronto rimedio...

La città appartiene certamente ai

suoi abitanti ma al tempo stesso al mondo intero. Il Governo a Roma ha stanziato nove miliardi di lire (372 milioni di scellini).

Tale somma, in aggiunta ai proventi del Comune, potrà bastare per assicurare la difesa della città da futuri assalti del mare, ma per l'enorme quantità di tesori artistici da restaurare e proteggere, le possibilità del Governo non sono sufficienti per non parlare di quelle della città.

Le Commissioni di esperti fanno oscillare la somma necessaria all'uopo fra i 300 e i 600 miliardi di scellini e forse ancora di più.

Venezia chiede aiuto al mondo intero, ad ogni nazione, ad ogni città, ad ogni diocesi, ad ogni uomo.

Questo aiuto deve giungere in tempo, altrimenti ben presto non vi sarà più nulla da restaurare.

Degli antichi templi egiziani di Abu Simbel e nella catastrofica alluvione di Firenze, si è trattato di salvare opere d'arte singole; ma qui c'è il più bel gioiello del mondo, un'intera città.

L'appello che nelle prossime settimane l'UNESCO lancerà in tutto il mondo di dare a Venezia quanto più aiuto è possibile, lascia sperare che la città lagunare e i suoi tesori d'arte verranno conservati per i nostri figli.

(7 aprile 1967)

PUEBLO

« Venezia sta preparando una grande battaglia per salvare la sua colossale ricchezza artistica. Per secoli i palazzi e le collezioni di quadri e di sculture, le chiese, i ponti bellissimi — Rialto, Sospiri... — hanno resistito meravigliosamente, malgrado stessero nel medesimo posto di oggi, in vicinanza dell'acqua, in un ambiente costantemente umido. Però in meno di cinquant'anni si sono registrati danni considerevoli che mettono in pericolo tutto questo tesoro che è la città lagunare. Di qui il grido di allarme, giustificato, lanciato per Venezia. Di qui la sollecitudine che il Governo italiano e le autorità locali rivolgono al gravissimo problema...

Per porre rimedio a questi mali si

suggeriscono diverse soluzioni. Alcuni giorni fa, in compagnia dell'entusiasta e dinamico ing. Giovanni Favaretto Fisca, sindaco di Venezia, ho avuto occasione di percorrere, assieme ad altri colleghi italiani e stranieri, quella striscia di terra che para il primo colpo dell'Adriatico, quando soffia lo scirocco. Abbiamo potuto apprezzare non solo l'importanza delle opere in corso, ma altresì come le spiagge del Lido stiano già a punto per ricevere le prime ondate di turisti ».

(18 aprile 1967)

DESTINO

(L. Bettonica)

... Venezia nacque perché gli uomini sopravvivessero. E già dal momento della genesi di Venezia, il mare costituisce l'elemento vitale del popolo veneziano. Il timore che criteri rigorosamente tecnici possano offendere la sacra integrità di Venezia, rende difficoltosa l'adozione di moderni mezzi per portarne a soluzione i problemi. D'altra parte il veneziano si sa fortunato possessore di un tesoro senza eguali, una meraviglia irripetibile, un poco trascendentale, quasi sovrumana. Precisamente per conoscere la fragilità di questo antico gioiello, egli, rifiuta e rifiuterà, finché sia possibile, qualsiasi intento di restauro che comporti l'inevitabile pericolo di amputazioni o deformazioni.

Piuttosto che arrischiare un oltraggio a questa amata, portentosa Venezia, è meglio che Venezia rimanga come sta, con i suoi problemi di spronfondamento, di inondazioni, di umidità, di insalubrità, di degrado, di aritmia rispetto al passo della vita nel resto del mondo. Come il quadro di un maestro non ammette aggiunta alcuna, per perfetta che sia l'esecuzione, così in Venezia è impossibile ritoccare le cose da come stanno. Qualsiasi riforma, qualsiasi sovrapposizione, qualsiasi cambio, per utile e razionale che sia, potrebbe rompere l'incanto e trasformare Venezia in un'altra cosa. Una Venezia diversa non potrebbe essere più di una sfortunata copia di questa Venezia, tale qual'è...

Questo spirito conservatore della città è unanime tra i veneziani e non è limitato ai sentimentali e ai nostalgici, come suole accadere in altre città. Per questa ragione, trattando dei problemi che riguardano Venezia, è necessario tenere presente tale tendenza psicologica dei veneziani che, in definitiva, ha provocato una divergenza di opinioni tra i tecnici e l'uomo della strada intorno alla realtà dei diversi problemi che affliggono la città.

I veneziani, in generale, mi sono sembrati un po' scettici di fronte alle previsioni, più o meno pessimistiche, degli scienziati e degli esperti che stanno studiando i fenomeni naturali e artificiali causa dei pericoli immediati o futuri di Venezia. Forse per reazione alle infinite e scandalistiche informazioni che sono circolate per tutto il mondo in occasione della eccezionale marea del quattro novembre dello scorso anno, i veneziani si sforzano di ricondurre i problemi della città ai loro reali ed esatti limiti. Pubblicazioni di ogni tipo e di tutti i paesi hanno abusato del tema di una Venezia condannata a sparire sotto le acque, con i suoi straordinari tesori artistici e con la sua bellezza incomparabile. Si è arrivati a predire un cataclisma entro cento anni e si sono sprecate chiamate di soccorso urgente come se Venezia stesse già per scomparire.

Una infinità di pubblicazioni, dando mano ad una letteratura « tremenda » e maneggiando abilmente la tecnica del « suspense », hanno diffuso nel mondo la sensazione di questo supposto pericolo imminente. Generosi tutori di Venezia, ricordando che questa città è un gioiello dell'arte universale, hanno indirizzato preghiere agli organismi internazionali — ONU, UNESCO — perché intervenissero, con la forza del denaro, nel compito, secondo molti quasi disperato, di salvare Venezia...

Venezia non ha necessità di soccorso urgente. Venezia non è in pericolo imminente. Mi avevano detto che i palazzi — meraviglie quasi irreali sulle rive del Canal Grande — stavano sprofondando per effetto del moto ondoso che provoca il traffico motorizzato nei canali. L'ing. Tosoni, che conosce intimamente tutti i palazzi veneziani, mi condusse a vederli, quasi uno ad uno. Non è effetto dello sprofondamento, né delle alte maree,

né del moto ondoso lo stato penoso nel quale si trovano alcuni di questi edifici. Accade che molti di essi siano praticamente abbandonati perché risulta troppo oneroso mantenerli. La città di Venezia si sta preoccupando perché enti pubblici o privati li acquistino, una maniera razionale di salvare questi tesori architettonici. E, come hanno saputo salvare i loro palazzi, i veneziani, con eguale sereno buon senso, risolveranno tutti i problemi di Venezia».

(22 aprile 1967)

A GAZETA

(M. La Valle)

«... (I veneziani) chiedono una Venezia che non sia fuori dei tempi, ma che sia frutto di una società che si va evolvendo e che è costretta a sacrificare antichi romanticismi. I veneziani desiderano una città moderna, ricca. L'industria, a Venezia, è causa perenne di ardenti dibattiti fra coloro che desidererebbero la città della laguna come una testimonianza fedele dello splendore che acquistò fin dai primi secoli della sua esistenza, e gli altri che, pur apprezzando in Venezia la bellezza singolare del suo aspetto che la fa una delle più caratteristiche città del mondo, vogliono comunicazioni più rapide, disponibilità di nuove aree e il porto industriale e commerciale che porta ricchezza alla città. Per la prima volta il turismo, che tuttavia rappresenta una ricchezza per Venezia, si trova in contrasto con le necessità pratiche dei veneziani che auspicano una città viva, non appena un museo da essere guardato...

Non si tratta solo di contendere Venezia alla sommersione delle acque, ma è necessario salvare i suoi edifici, i suoi affreschi che hanno resistito per 5 secoli e ora si disfano a causa dell'umidità e dell'inquinamento dell'aria...».

(aprile 1967)

The New York Times

(R. Deardorff)

«Venezia, questa bella città, almeno superficialmente si è ripresa del tutto dalle devastazioni causate dall'inondazione dello scorso novembre.

Il Canal Grande mostra le sue solite affascinanti visioni di gondole, traghetti, motoscafi, splendidi palazzi, come nel passato. I turisti affollano i tavolini dei caffè di Piazza San Marco, entrano nella Basilica per vedere gli splendidi mosaici, fotografano il Palazzo Ducale dalla tinta rosata e prendono il sole sulla spiaggia del Lido.

La spiaggia dell'Hotel Excelsior completamente riorganizzata e perfino più confortevole di prima, si è riaperta all'inizio del mese corrente. I suoi primi frequentatori rimasero sorpresi perché si era detto che ogni cosa, compresa la sabbia, era stata spazzata via dalle onde del mare, sei mesi fa. Come nel centro artistico, anche al Lido pochi sono i segni rimasti del disastro che l'ha colpito.

Per celebrare la ripresa turistica della città, le organizzazioni locali hanno in programma speciali manifestazioni che avranno luogo da questo mese fino a tutto ottobre...

In breve, nonostante le calamità dello scorso 4 Novembre, tutto è ritornato alla normalità...

I turisti non si rendono spesso conto dei problemi che Venezia deve fronteggiare per assicurarsi la sopravvivenza perché non sanno che i magnifici palazzi, le chiese che essi ammirano posano su pali conficcati nel fondo melmoso della laguna, i quali prima di trovare un terreno solido debbono attraversare uno strato di fango di uno spessore talvolta di 35 piedi.

I problemi sono veramente seri anche se il visitatore non li può constatare personalmente; ma quando egli ne viene edotto, ciò gli procura una dolorosa sorpresa...

Discutendo recentemente su questa situazione, il Sindaco Giovanni Favaretto Fiesca dichiarò che il Governo Italiano ha stanziato circa 14 milioni e mezzo di dollari per gli immediati lavori di difesa e protezione di Venezia.

Poco meno della metà di tale somma verrà impiegata per rinforzare le dighe a Pellestrina, al Lido e nella zona nord di quest'ultimo.

In aggiunta, verrà costruita una seconda diga alta 17 piedi che servirà da doppia difesa. Si suppone che entrambi i progetti saranno portati a termine prima della fine di quest'anno.

Sono in corso anche degli studi per stabilire ciò che si potrebbe fare per arrestare lo sprofondamento di Venezia e, allo stesso tempo, proteggerla dall'aumento del livello marino.

Una delle soluzioni suggerite è quella di costruire delle dighe e delle chiuse sul modello di quelle olandesi. Dietro ad esse, la città potrebbe vivere e il livello della laguna essere controllato».

(28 maggio 1967)

Recenti interventi dello Stato a favore di Venezia

— **Legge 31 marzo 1956, n. 294**

Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico. (Autorizzazione alla spesa di 3 miliardi da parte del Ministero dei Lavori Pubblici nel periodo 1956-1966 e autorizzazione alla Cassa depositi e prestiti a concedere al comune di Venezia mutui fino all'ammontare di 6 miliardi in 6 esercizi finanziari).

— **Legge 5 luglio 1966, n. 526**

Modifiche alla legge 31 marzo 1956, n. 294, e nuove norme concernenti provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia. (Autorizzazione alla spesa di 30 miliardi in quattro esercizi finanziari dal 1966 al 1969, da coprire mediante prestiti ventennali, garantiti dallo Stato, contraibili dal comune di Venezia in Italia e all'estero).

— **Decreto interministeriale 4 novembre 1962, n. 16917**

Costituzione presso il Ministero dei Lavori Pubblici del Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa di Venezia e a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali.

Detto Comitato tenne due riunioni plenarie il 15 gennaio e il 15 giugno 1963. L'attività venne poi sospesa in attesa della legge di finanziamento.

— **Decreto ministeriale 24 giugno 1966, n. 10387**

Ricostituzione del precedente Comitato.
Insediamento a Roma il 19 dicembre 1966.

— **Legge 6 agosto 1966, n. 652**

Autorizzazione alla spesa di L. 880 milioni per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri monumentali e ambientali.

— **Decreto-legge 9 novembre 1966, n. 914**

Provvidenze in favore delle popolazioni dei Comuni colpiti dalle alluvioni o mareggiate dell'autunno 1966.

— **Decreto-legge 18 novembre 1966, n. 976**

Ulteriori interventi e provvidenze per la ricostruzione e per la ripresa economica nei territori colpiti dalle alluvioni o mareggiate dell'autunno 1966 (convertito in legge 23 dicembre 1966, n. 1142).

Tra gli stanziamenti previsti da detta legge, 9 miliardi sono stati destinati alla esecuzione di opere di ripristino e potenziamento delle difese a mare del litorale dal Porto di Chioggia fino alla Piave Vecchia e alle isole che fronteggiano il porto di S. Nicolò del Lido (in particolare l'isola di S. Erasmo). Sono già stati effettuati e consegnati i lavori relativi ai tratti maggiormente colpiti dalla mareggiata (S. Pietro in Volta L. 1.310.000.000 - Pellestrina L. 1.460.000.000 - Malamocco - Ca' Bianca L. 1.185.000.000). Più di mezzo miliardo è stato inoltre impiegato per dragare il Porto di S. Nicolò di Lido insabbiato dalla stessa mareggiata.

In data 23 giugno il Ministero dei LL.PP. ha inoltre autorizzato l'espletamento di gara a licitazione privata per l'appalto di una serie di lavori portuali gravanti sui fondi stanziati dalla predetta legge n. 1142/ 1966: dighe sud e nord del porto del Lido e diga sud del porto di Chioggia, per un importo complessivo di L. 1.362.000.000.

In data 30 giugno u.s. è stato anche autorizzato l'espletamento di gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di ricostruzione dell'argine a difesa del litorale di S. Erasmo, per un importo di lire 300 milioni.

— **Dicembre 1966**

Costituzione presso il Ministero della Pubblica Istruzione del Comitato centrale per il recupero e il restauro del patrimonio artistico e bibliografico e per la reintegrazione del patrimonio scientifico e didattico di Venezia e Firenze (con lo scopo di riparare i danni causati dall'alluvione del 4 novembre e per l'utilizzazione dei fondi a tal fine raccolti nei vari paesi del mondo e dall'UNESCO). Insediato a Roma il 23 dicembre 1966.

Di esso è « appendice » a Venezia il Comitato cittadino per la difesa e il restauro del patrimonio artistico, insediato il 17 marzo 1967.

Tale Comitato riunisce i rappresentanti dei pubblici poteri e degli ambienti più qualificati nel campo artistico e tecnico cittadino ed ha come scopo precipuo quello di raccogliere i fondi devoluti a favore della Città, di coordinare l'erogazione secondo un organico disegno, di mantenere e sviluppare nell'opinione pubblica nazionale ed internazionale la conoscenza e la diffusione dei temi più importanti per la salvaguardia e la vita di Venezia e la difesa e il restauro del patrimonio artistico. Vi è rappresentata l'UNESCO a mezzo di un delegato.

Il costo del risanamento di Venezia insulare e delle isole

(Relazione presentata dalla Divisione Urbanistica del Comune di Venezia al Convegno Internazionale su "Il problema di Venezia,")

Isola di S. Giorgio 4 - 7 ottobre 1962

Il problema del risanamento del Centro Storico di Venezia comincia a porsi con l'annessione di Venezia al Regno d'Italia nel 1866 sotto lo stimolo delle mutate condizioni politiche che aprono nuove prospettive di vita e di lavoro alla Città, con il risveglio delle attività produttive mortificate nel lungo periodo delle dominazioni straniere.

Il risanamento dell'Insula Storica viene però purtroppo visto soprattutto sotto il profilo dell'adeguamento della viabilità alle mutate condizioni di vita e tende allo scopo, già perseguito dagli Austriaci, di trasformare la viabilità di Venezia da prevalentemente acqua a prevalentemente pedonale. Infatti negli ultimi decenni del secolo vengono create nuove strade con sventramenti e demolizioni che suscitano allarmi ed apprensioni per l'integrità artistica ed ambientale della città e accendono violente critiche e polemiche.

Si giunge così alla formulazione, nel 1891, del primo organico piano di risanamento del Centro Storico studiato e programmato da una Commissione di esperti nominata dal Ministero della Pubblica Istruzione col preciso mandato di risanare la città salvaguardandone l'integrità artistica ed ambientale. Fin d'allora si affermava il princi-

pio che il problema del risanamento doveva essere visto in funzione di un razionale sfollamento dei quartieri più popolati, dell'eliminazione delle abitazioni a piano terreno e del miglioramento delle condizioni igienico-edilizie delle abitazioni esistenti. Tuttavia l'attuazione pratica del programma di risanamento edilizio, delineata in forma molto vaga e affidata esclusivamente alla iniziativa privata che avrebbe dovuto essere stimolata dalla concessione di prestiti a basso saggio d'interesse, mancò quasi completamente.

Il problema del risanamento di Venezia rimase vivo e presente nei primi decenni di questo secolo grazie soprattutto all'opera appassionata di insigni studiosi ed igienisti come il Prof. Raffaele Vivante, che, dal 1910 al 1948, veniva pubblicando i suoi fondamentali studi sulle condizioni igieniche delle abitazioni e dei pianterreni della città.

L'opera degli appassionati difensori di Venezia ottenne il suo primo frutto nel 1937 con l'approvazione della Legge recante provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale del centro insulare e con la formulazione da parte dell'Amministrazione Comunale, nel 1939, di un progetto di massima per il piano di risanamento

del Centro Storico. Tale progetto, basato su di una approfondita ed accurata analisi delle condizioni igieniche ed edilizie rilevata da una sistematica ricerca di tutte le abitazioni inabitabili e da risanare, proponeva per la risoluzione del problema del risanamento la riduzione dell'affollamento ad una persona-vano, mediante la costruzione di 35 mila nuovi vani su aree da ricavarsi a S. Elena, a Sacca Fisola, a Sacca Serenella ed al Lido e la radicale trasformazione del sistema di fognature della città. A causa delle vicende belliche, anche tale piano non poté avere attuazione e il problema del risanamento edilizio di Venezia, di capitale importanza per la vita stessa della città, si è ripresentato in tutta la sua drammaticità all'attenzione dell'Amministrazione Comunale in occasione della presentazione del Piano Regolatore Generale del Comune.

La seconda Legge Speciale per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia insulare approvata il 31.3.1956 conserva piena validità ed efficacia al piano di risanamento del 1940 fino all'approvazione del nuovo P.R.G. e, per consentire la realizzazione almeno dei più urgenti interventi di risanamento, ha stabilito a favore del Comune di Venezia un contributo a fondo perduto di L. 650 milioni da ripartirsi in dieci anni e la concessione di sei mutui di favore da L. 1 miliardo ciascuno. Detti stanziamenti hanno consentito di dar corso all'esecuzione di alcune delle più urgenti opere di riordino della viabilità acquea, pedonale e dei servizi pubblici essenziali, ma il loro ammontare apparve subito inadeguato all'ampiezza e alla gravità del problema che richiedeva ben altri interventi.

Allo scopo di dare maggiore concretezza al programma di risanamento ed una prospettiva anche finanziaria alla sua realizzazione, l'Amministrazione Comunale ha deciso di provvedere alla determinazione del costo di massima del risanamento di Venezia e a tale scopo la Divisione Urbanistica del Comune ha condotto un'accurata e approfondita indagine al fine di determinare il costo di massima del risanamento dei fabbricati.

Per il rilievo dello stato di conservazio-

ne dei fabbricati si è esaminato edificio per edificio: se ne è stimata la cubatura e, in funzione delle condizioni statico-igieniche, si è proceduto ad una classificazione, in « pessimi », « cattivi e mediocri », « buoni », distinguendo gli edifici vincolati, in quanto monumentali, dai non vincolati.

Per i Sestieri di Cannaregio, Castello, San Polo e S. Croce i risultati sono stati ottenuti analiticamente, per Dorsoduro e San Marco per analogia. Per le isole di Murano e Burano mediante indagine campione.

Il preventivo di spesa orientativo è il seguente:

Sestiere di Castello	Lit. 21.871.350.000
Sestiere di Cannaregio	Lit. 21.674.684.000
Sestiere di San Polo	Lit. 4.463.248.000
Sestiere di S. Croce	Lit. 6.141.080.000
Sestiere di Dorsoduro	Lit. 21.500.000.000
Sestiere di San Marco	Lit. 5.000.000.000
Isola di Murano	Lit. 12.170.250.000
Isola di Burano	Lit. 2.254.130.000
Totale	Lit. 95.074.742.000

— Per espropri di varia natura, cessazioni temporanee di attività commerciali, ecc. si è formulato un preventivo di larga misura ottenuto per analogia con espropri già effettuati dal Comune: L. 5 miliardi.

Dal calcolo, di cui alla tabella a fine capitolo, risulta che il numero degli abitanti da trasferire temporaneamente allo scopo di procedere ai restauri statici e al risanamento degli edifici in pessime e in cattive e mediocri condizioni, ammonta a circa 50.000 unità.

Nell'ipotesi che il risanamento avvenga in un decennio e preventivando la durata media dei lavori in 18 mesi per gli edifici in pessimo stato di conservazione e in 9 mesi per gli edifici in cattivo e mediocre stato, sarà necessario costruire abitazioni per 5.000 persone con una spesa di circa L. 11 miliardi.

La costruzione delle nuove abitazioni viene prevista nelle zone di ristrutturazione indicate dal Piano Regolatore Generale nelle isole ed eventualmente in Terraferma.

TABELLA RIASSUNTIVA DEI DATI FINANZIARI

— Risanamento statico-igienico degli edifici del Centro Storico di Venezia, di Murano e Burano	L. 95.074.742.000
— Espropri	L. 5.000.000.000
— Costruzione di alloggi per trasferire gli abitanti degli edifici da risanare e spese per trasporti masserizie, ecc.	<u>L. 11.000.000.000</u>
Totale	L. 111.074.742.000

La cifra precedentemente dedotta, espressa in 111.074.742.000 di Lire deve essere considerata come risultato dell'indagine eseguita in relazione al solo valore di quanto poté essere raccolto dalla formula di valutazione « tecnico-statistica » e riguardante il solo restauro degli edifici; infatti, non appaiono elencati, descritti e stimati i lavori necessari al compimento dell'intera funzionalità di tale opere. Tale valutazione di fondamentale importanza comporta, vista in un esame più completo, un onere di spesa rilevante, variabile anche nei limiti di quanto oggi la tecnica moderna di volta in volta potrà suggerire; l'elencazione di tali opere comprende: il ripristino delle strade, delle fontane, dei ponti, la costruzione della nuova fognatura, il potenziamento della rete dell'acquedotto, la realizzazione di un impianto di illuminazione pubblica adatto all'ambiente, l'escavo dei canali, ecc.

La valutazione di tale categoria di opere, potrà essere formulata da un'indagine tecnico-finanziaria, intesa a seguire per gradi l'intero « risanamento statico-igienico ».

Volendo solo accennare ad un quadro finanziario completo dell'intero costo del risanamento di Venezia Insulare e delle isole, in relazione anche a preventivi a suo tempo formulati e rapportando il valore al momento attuale, l'onere complessivo presunto, escludendo le opere di difesa di Venezia e dei

suoi litorali dalle insidie naturali, si aggirerà sui 300 miliardi.

Dallo studio condotto risulta evidente che l'alto costo del risanamento conservativo di Venezia insulare e delle isole di Murano e Burano non potrà essere sopportato né dall'iniziativa privata, per quanto riguarda il ripristino dei fabbricati, né, per quanto riguarda i servizi pubblici, dall'Amministrazione Comunale. Sarà pertanto necessario un intervento di carattere eccezionale che non potrà tuttavia esaurirsi unicamente nel restauro conservativo e nel ripristino dei servizi pubblici, ma dovrà anche prospettare tutte le forme di intervento che consentano la conservazione della Venezia Storica nel suo ambiente naturale.

Senza volerci addentrare in questa sede in un'analisi degli interventi urbanistici ed economico-sociali che esulano dal tema di questo studio si ritiene opportuno rilevare l'imprescindibile necessità di risolvere con assoluta priorità il problema dei trasporti collettivi, rapidi ed economici, tra il Centro Storico e la Terraferma. In tal modo sarà possibile vitalizzare le zone ora più abbandonate e depresse creando nuovi incentivi economici e nuovi legami con le fonti di lavoro in Terraferma, così da permettere all'iniziativa privata di affrontare gli oneri della conservazione edilizia dopo il risanamento conservativo.

DISTRIBUZIONE NEL CENTRO STORICO E NELLE ISOLE DEGLI ABITANTI IN
EDIFICI IN: « PESSIMO STATO », « CATTIVO E MEDIO STATO »,
« BUONO STATO » (1)

Abitanti (Censimento 1961)		In edifici in pessimo stato	%	In edifici in cattivo e mediocre stato	%	In edifici in buono stato	%
S. Polo	11.192	250	2,2	2.234	20	8.708	77,8
S. Croce	13.135	562	4,3	2.633	20	9.940	75,7
Cannaregio	35.474	3.244	9,1	8.156	23	24.074	67,9
Castello	34.724	3.097	9	10.607	30,5	21.020	60,5
Dorsoduro	29.571	2.661 (2)	9	7.895 (2)	26,7	19.015 (2)	64,3
S. Marco	10.712	332 (3)	3,1	2.142 (3)	20	8.238 (3)	76,9
Totale Centro Storico		10.146	7,5	33.667	22,5	90.995	67,5
Murano	8.768	1.492	17	2.296	26,2	4.980	56,8
Burano	6.481	1.543	23,8	1.961	30,3	2.977	45,9
TOTALE		150.057	8,8	37.924	25,3	98.952	65,9

(1) Sono considerati edifici in: « PESSIMO STATO » quelli del tutto fatiscenti che abbisognano di urgenti e particolari opere strutturali per il ripristino delle condizioni statiche attualmente in stato precario e tali da costituire un pericolo per la incolumità stessa degli abitanti; « CATTIVO E MEDIOCRE STATO » quelli per i quali si ritiene necessario un intervento sostanziale, sia pure di carattere meno urgente ai fini della sicurezza degli abitanti; « BUONO STATO » quelli per i quali non è richiesto alcun intervento di carattere statico strutturale.

(2) Questo valore è stato ricavato per analogia in base alla media dei valori rilevati nei sestieri di Cannaregio e Castello.

(3) Questo valore è stato ricavato per analogia in base alla media dei valori rilevati nei sestieri di S. Polo e S. Croce.

Comitato ministeriale per lo studio dei problemi di Venezia

Tale Comitato, costituito dai massimi esperti e studiosi dei vari settori e da amministratori veneziani, è suddiviso in cinque Gruppi di lavoro:

- 1) edilizia ed urbanistica
- 2) igiene e biologia
- 3) geologia - geofisica - geotecnica
- 4) idraulica
- 5) problemi legislativi e amministrativi.

Il Comitato ha sinora tenuto tre riunioni plenarie: a Roma il 19 dicembre 1966, a Venezia 7 marzo 1967 e a Roma il 23 maggio scorso.

Il Presidente, ing. Valle, nella riunione di Venezia del 7 marzo ha ricordato il grande impegno cui i componenti del Comitato sono chiamati: « I problemi che ci interessano sono invero numerosi, complessi ed alcuni di non facile soluzione nel breve tempo che è compatibile con le necessità di validi provvedimenti che risolvano od almeno attenuino le cause di disagio che oggi turbano Venezia e la sua laguna.

Da tempo, ma soprattutto in questi ultimi anni, causa l'aggravarsi della già precaria situazione lagunare, sono sorte concrete iniziative alle quali questo Comitato, riteniamo, non possa rimanere estraneo: intendiamo riferirci innanzitutto, sia alla solerte e concreta attività del benemerito « Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti » (estrinsecata in pregevoli pubblicazioni di rilevante

interesse e di grande ausilio per i lavori di questo Comitato), sia alla recente visita effettuata da scienziati olandesi, oltretutto alle iniziative della Fondazione Europea di Cultura.

Riteniamo, al riguardo, che questo Comitato potrà a suo tempo proficuamente acquisire i risultati degli studi eseguiti a cura degli Enti che si interessano al problema, in modo da recepire e vagliare tutti i risultati scaturiti da esperienze culturalmente e responsabilmente idonee, al fine di trarre da esse ogni possibile utile suggerimento di applicazione futura ».

L'ing. Valle ha poi presentato il lavoro svolto dai cinque Gruppi.

Il primo Gruppo di lavoro (edilizia ed urbanistica) ha già indirizzato le sue ricerche sui seguenti argomenti:

- 1) Analizzare i rapporti economici, direzionali, viabilistici, ecologici, ecc., intercorrenti tra la terraferma e le isole;
- 2) Studiare il fenomeno dell'esodo della popolazione, al fine di proporre adeguati incentivi economici per fermare l'emigrazione dalle isole alla terraferma;
- 3) Tenere sotto controllo, sistematicamente, la staticità di tutti i monumenti;
- 4) Studiare la consistenza e l'entità delle strutture immobiliari della proprietà, al fine di prevedere l'entità di adeguate e concrete operazioni di risanamento;
- 5) Appurare i valori storico-architettonici,

urbanistici ed ambientali della Venezia insulare, unitamente alle destinazioni d'uso, alle caratteristiche delle abitazioni ed alle tecniche costruttive e tipologiche dell'edilizia veneziana;

- 6) Studiare le particolari tecniche di risanamento igienico per preservare la struttura urbana dall'opera distruttrice dell'umidità, dell'acqua e della salsedine;
- 7) Predisporre una serie accurata e completa di progetti campione (modelli) di risanamento urbano oltre che un appropriato studio metodologico operativo di carattere tecnico esecutivo.

Il Gruppo ha stabilito, in via preventiva, un importo di spesa, pari a quella assegnata, di L. 100 milioni.

Il secondo Gruppo di lavoro, che tratta i problemi igienici e biologici, nella riunione del 23 gennaio 1967 tenuta presso il Magistrato alle Acque di Venezia, ha disposto l'articolazione del Gruppo stesso in 5 sottogruppi che hanno presentato un programma dettagliato di spesa e di lavoro assorbente l'intera spesa assegnata pari a lire 170 milioni. In tale gruppo viene affrontato, oltre l'inquinamento marino ed atmosferico, il grave problema dello smaltimento delle acque luride. Per queste ultime sperimentazioni sarà estremamente valida la collaborazione del Comune di Venezia che contribuirà anche sostenendo una parte degli oneri necessari.

Il terzo Gruppo di lavoro, che tratta dei problemi geologici e geofisici, ha tenuto una riunione a Venezia il 7 febbraio u.s.

In tale riunione si è proposto la suddivisione del Gruppo in 5 sottogruppi di studio allo scopo di far conoscere la costituzione del sottosuolo medio e profondo di Venezia, onde acquisire i dati necessari per la conoscenza del fenomeno dell'abbassamento del suolo in atto. Dalla relazione si rileva che la maggior spesa interessa i lavori relativi alla perforazione che è previsto di spingere fino a ml. 1.250, nonché i rilievi geofisici necessari.

L'importo di spesa per ora preventiva-

to ammonta per questo Gruppo a L. 185 milioni.

Il quarto Gruppo di lavoro, che tratta dei problemi idraulici, ha tenuto 3 riunioni nel corso delle quali sono stati definiti e suddivisi i vari argomenti determinando la costituzione di 11 sottogruppi per ognuno dei quali sono stati definiti gli importi di spesa necessari, ammontanti complessivamente a L. 300 milioni.

Il tempo occorrente ad effettuare gli studi e rilevamenti affidati al Gruppo stesso è stato stimato in linea di previsione in un periodo di 3 anni, onde giungere ad utili conclusioni ai fini dei provvedimenti da adottare nei riguardi della conservazione della Laguna.

Il quinto Gruppo di lavoro, dopo aver esaminato i problemi che possano interessare le competenze legislative ed amministrative della salvaguardia di Venezia, ha deciso di procedere allo studio degli interventi, globalmente considerati ed opportunamente coordinati, necessari per la salvaguardia della città, all'esame della legislazione esistente in materia con riferimento anche alle recenti leggi emanate in dipendenza delle alluvioni dell'autunno 1966 ed alla predisposizione di un prospetto organico delle varie competenze attribuite dalla vigente legislazione agli organi pubblici amministrativi in materia di interventi a tutela della città di Venezia.

Sulla base di tale adempimento il Gruppo di Lavoro in parola provvederà a predisporre gli schemi di atti amministrativi e legislativi necessari per attuare le decisioni in merito, che saranno adottate dagli altri Gruppi di Lavoro.

* * *

Con la terza riunione plenaria, tenuta a Roma presso il Ministero dei Lavori Pubblici il 23 maggio u.s., si può dire che gli studi del Comitato sui provvedimenti da adottare per la difesa del carattere ambientale e monumentale di Venezia siano entrati nella fase esecutiva. Infatti, esaurita la parte

venzioni. La rilevanza delle decisioni prese nel corso di questa riunione è data dagli stessi impegni di spesa approvati che ascendono a 489.000.000 di lire; oltre la metà dell'intera dotazione dell'organo di studio che, come è noto, è di ottocentottanta milioni di lire.

Si aggiunga che questi studi hanno carattere essenziale e sono destinati ad assicurare la base stessa dei giudizi che, a suo tempo, il Comitato dovrà fornire al Ministro dei Lavori pubblici ed agli altri organi tecnici superiori sui mezzi migliori per assicurare la soluzione del secolare disagio idraulico in cui si trova Venezia. I documenti che il Comitato ha ora approvato sono elaborati tecnici e convenzioni per l'attuazione delle prove e delle ricerche; è sembrato preferibile — ed il Comitato ha discusso a lungo su questi aspetti — valutare specificatamente i vari aspetti dei fenomeni delle maree presenti nell'area lagunare, cittadina ed extracittadina, l'andamento delle correnti lagunari ed infine di disporre una vera e propria preparazione dei canali lagunari ai fini degli accertamenti che il Comitato persegue.

Un secondo aspetto del programma approvato riflette a sua volta determinati problemi particolari della città. Ad esempio: il sistema di fognatura che finora è mancato. Gli studi del Comitato, tendenti a realizzare un tale sistema mirano ad accertare il comportamento della eliminazione dei rifiuti nella massa d'acqua in rapporto ai vari fenomeni permanenti e stagionali di questa. Una prima realizzazione sperimentale com-organizzativa, il Comitato ha approvato una serie di importanti elaborati tecnici e di con-

porterebbe da sola la somma di 88 milioni.

Infine è stata rilevata la necessità di disporre di un modello idraulico della laguna, per avere la maggiore e più realistica conoscenza sulla struttura dei fenomeni lagunari, a partire dal regime delle correnti e fino allo studio delle onde di flusso e di riflusso.

Questo — è emerso nel dibattito tecnico svoltosi in seno al Comitato — anche in rapporto ad eventuali modificazioni che le opere pubbliche potrebbero apportare nel futuro specialmente in rapporto alla estensione della zona di Marghera. E' sorto, a questo proposito, il dubbio se l'indagine sui singoli problemi idraulici non possa, proprio per esigenza di verosimiglianza, essere condotta nella stessa area lagunare propriamente detta, invece che presso la zona sperimentale dell'istituto di idraulica dell'Università di Padova che ha già condotto ampi studi del genere e che dispone di particolari attrezzature rispondenti alle caratteristiche lagunari e dei fiumi più prossimi alla laguna stessa. In linea di principio, ci si sarebbe orientati verso una prosecuzione degli studi presso la zona sperimentale di Padova, senza escludere peraltro che anche altre impostazioni di ricerca possano essere, in un secondo tempo, provate direttamente, in laguna.

Al Comitato, da parte di singoli membri, sono stati posti altri problemi di carattere tecnico e scientifico ai quali esso cercherà di dare la risposta più sollecita possibile. In relazione a ciò, nuove riunioni dell'organo di studio sono previste a breve scadenza, tenendo anche presente il limite massimo che la legge ha posto per lo svolgimento della indagine.

Comitato cittadino per la difesa e il restauro del patrimonio artistico di Venezia

Dall'introduzione del Sindaco di Venezia, ing. Favaretto Fisca, alla riunione di insediamento del 17 marzo 1967.

« La disastrosa alluvione del 4 novembre ha riproposto all'attenzione del mondo e (dobbiamo confessarlo) anche a noi stessi la situazione drammatica e i gravi pericoli, da cui sono stati minacciati i capolavori di arte di Venezia e di Firenze.

E, se fosse stato necessario, abbiamo avuto ancora una volta la prova di ciò che realmente le nostre due città rappresentano per l'Italia e per il mondo.

La coscienza contemporanea, così fondata nelle dimensioni razionali e creative dell'uomo, avverte con misura ormai universale come la società presente riconosca la sua origine nel Rinascimento italiano e come ogni ritorno alle nostre città, cioè alle idee e perciò ai monumenti e alle opere che le perpetuano, sia un rituale pellegrinaggio alle fonti della nostra storia moderna.

Salvaguardare questo patrimonio è il nostro compito, il nostro dovere.

Per questo, attraverso la costituzione del presente Comitato, abbiamo cercato di condividere ed allargare le nostre responsabilità con altri, che per competenza specifica

e titolo personale sono interessati alle sorti e al destino del patrimonio d'arte della nostra città.

E' chiaro che il problema della nostra città non è quello di Firenze.

Per Firenze si è trattato di un cataclisma eccezionale, che l'ha sconvolta, danneggiando in misura notevolissima il suo patrimonio artistico.

Il vero male di Venezia invece è la continua sottile usura delle difese a mare. E' dell'acqua, delle alte e basse maree, della salsedine, cui da sempre il suo corpo è inesorabilmente sottoposto.

Orbene, se il problema del bradisismo e della conservazione del cordone litoraneo rientra nei confini precipui di altri organismi e di altri provvedimenti già idonei o quanto meno in fase di studio, compito del nostro Comitato sarà quello di mirare anzitutto alla salvaguardia e al restauro delle singole opere d'arte, siano esse monumenti o libri, o quadri.

Per realizzare questo fine sarà necessario anzitutto procedere ad una seria e precisa catalogazione dei singoli beni e stabilire

per ciascuno quali siano i guasti, i lavori, le spese necessarie per ripararlo; poi definire un ordine di priorità, in base al quale stabilire la urgenza e distribuire l'entità degli interventi; organizzare infine dei contatti permanenti con l'opinione pubblica nazionale e internazionale, per ricercare e assicurare fonti immediate e continuative di finanziamento.

Io vorrei però se mi è consentito allargare ancor più questo concetto.

Gli organismi e gli ambienti, che con tanto personale prestigio rappresentate, sono così ampi, che io vorrei domandarvi un ulteriore apporto, e cioè come in concreto sia possibile coordinare tutte le nostre singole iniziative ad uno sforzo unitario e programmato nel tempo, in modo che l'opinione pubblica nazionale e internazionale, possa avere una coscienza esatta, univoca e non

contraddittoria della nostra realtà e dei nostri problemi.

Qui possiamo proporre ed allargare anche i temi del nostro impegno ed esaminare come sia possibile superare ogni valutazione differente su questioni secondarie e costituire invece un gruppo compatto nel ricercare contatti e collaborazioni diverse nell'ambito dell'impegno e dell'ambiente di ognuno.

L'eredità è talmente grande e la responsabilità talmente pesante, che sentiamo già le nostre spalle farsi piccole e inadeguate.

Ma ci conforta la fiducia, che qui non siamo chiamati tanto dal nostro personale desiderio quanto da una deliberazione democraticamente adottata.

Il patrimonio, che ci è stato affidato, si chiama Venezia: è certo che daremo quanto di meglio sta in noi perché il nostro compito sia portato felicemente a termine ».

Dalla relazione presentata dal Prof. Pallucchini nella stessa riunione.

« ... Permettete che ricordi i danni emergenti registrati a Venezia a causa dell'evento meteorologico del 4 novembre.

Una pregevole statua seicentesca di Eva fu rovesciata da una raffica di vento dai fastigi della Salute, altre messe in pericolo; rivestimenti marmorei staccati dal loggiato e dal portico della Ca' d'Oro; altre lastre staccate dai paramenti di palazzi in Canal Grande; l'organo della Basilica dei Frari, depositato nella sala capitolare, reso inseribile. A pianterreno della Ca' d'Oro, nel deposito del Museo Orientale, un gruppo di opere (paramenti, kakemoni, lacche, stoffe ed armature), per fortuna di seconda scelta, andate sott'acqua attendono il restauro. Anche il pavimento a mosaico a pianterreno della Ca' d'Oro, rigonfiato d'acqua, ha dovuto essere riparato. Completamente invasa dalle acque la cripta della Basilica marciana.

Passiamo al settore bibliografico. Alla

Fondazione Cini è andato quasi completamente distrutto un ricco materiale bibliografico e fotografico. Alla Fondazione Querini Stampalia è andato sott'acqua un fondo di pregevoli volumi queriniani, tra i quali alcune cinquecentine. E' andata parzialmente sommersa alla Biblioteca Marciana parte della dotazione bibliografica della sala di consultazione. All'Istituto veneto di Scienze, Lettere ed Arti sono andati sott'acqua parecchi volumi.

Pure all'Archivio di Stato l'acqua ha raggiunto un folto gruppo di documenti.

Questi i primi danni visibili e subito accertati al patrimonio artistico, bibliografico ed archivistico veneziano, di cui anche la stampa ha dato notizia.

Ma altri danni ben più gravi sono stati riscontrati, in un secondo tempo, dai tecnici responsabili della conservazione del patrimonio artistico veneziano.

Alla fine di novembre il Soprintendente

ai Monumenti ing. Mario Guiotto e quello alle Gallerie dr. Francesco Valcanover erano in grado di inviare alla Direzione Generale Antichità e Belle Arti un rapporto più dettagliato di danni riportati dalle chiese veneziane in occasione del maltempo del 4 novembre.

E' stato così accertato che la maggior parte degli edifici religiosi di Venezia e dell'estuario hanno subito ferite più o meno gravi: e precisamente, 12 chiese nel Sestiere di Castello, 10 in quello di Dorsoduro, 7 in quello di S. Polo, e 5 in quello di S. Marco, compresa la Basilica Marciana, posta sotto la tutela della Procuratoria, alle quali si aggiungono 5 chiese dell'estuario (Murano, Burano e Torcello). L'infuriare del vento e la pioggia insistente hanno provocato danni ai coperti, alle travature e di conseguenza ai soffitti affrescati o decorati a stucco, agli scarichi, agli intonaci esterni, alle lanterne delle cupole, alle vetrate, alle finestre ecc.: si tratta, naturalmente, di danni la cui riparazione è indilazionabile, se non si vuole che il guasto cresca a causa dell'infradiciamento delle travi e delle murature e si propaghi all'interno, mettendo in pericolo i complessi decorativi e pittorici. Alla Madonna dell'Orto la parete alla quale è appesa la Presentazione al tempio, capolavoro del Tintoretto, mostra le scolature d'acqua piovana, con pericolo imminente per il dipinto: il grandioso soffitto del Fumiani a S. Pantalon rivela nuove infiltrazioni d'umidità: i soffitti della Scuola del Cristo, a S. Marcuola, denunciano che l'umidità ha già smangiato e corrosa il colore. Pure gli affreschi di Alvise dal Friso, a S. Nicolò dei Mendicoli, mostrano pericolose efflorescenze di salnitro.

L'acqua alta, a sua volta, ha raggiunto e sommerso in tutto o in parte, nell'interno delle chiese, dossali, panche, confessionali, piedestalli di crocefissi, mobili di sagrestia, candelabri, rivestimenti e pavimenti lignei: cioè tutta quella suppellettile lignea che a Venezia reca l'impronta di un artigianato di classe. Le murature e gli intonaci inzuppati d'acqua salsa per una quindicina d'ore si sono a loro volta impregnati di una umidità che in questi mesi, per capillarità, si è propagata

verso l'alto, mettendo a repentaglio la conservazione delle opere d'arte: come nel caso di uno degli affreschi di Paolo Veronese nel coro della chiesa di San Sebastiano, appena restaurato, o delle tele di un maestro veronese a Sant'Alvise. L'umidità che sale dal basso sta provocando danni in tanti altri casi. Uno degli esempi più notevoli di organica decorazione ambientale rococò, dai rivestimenti lignei agli stucchi, della cappellina di S. Cassiano, è in grave pericolo.

Ad un primo accertamento i danni inferiti dall'alluvione del 4 novembre al patrimonio culturale della città di Firenze assunsero il carattere di una catastrofe: mentre a Venezia, erano ingenti, ma non disastrosi. Si comprende perché a Firenze si rivolgersero gli sguardi di tutto il mondo: e subito anche gli aiuti finanziari arrivassero con generosità.

Per Venezia il maltempo del 4 novembre fu, al di là della situazione contingente, una preoccupante campana d'allarme, non solo per coloro che sul piano tecnico hanno a cuore la difesa della città e dell'ambiente lagunare, ma per chi ha la responsabilità diretta ed indiretta del suo patrimonio artistico.

L'assalto alla città da parte degli elementi della natura rivelò ad un attento esame che questi guasti venivano a compromettere una struttura edilizia già di per se stessa debole e fatiscente: che l'umidità, discendente dai coperti sconnessi, o crescente dai pianterreni per processo capillare, veniva ad accrescere paurosamente l'insidia di una condizione stabile della città, cioè dell'atmosfera carica di salsedine, che è una arma subdola ed insidiosa contro i dipinti su tela, gli affreschi e le statue: per di più inquinata dai prodotti della combustione della nafta.

Un libro di uno studioso veneziano, uscito una trentina d'anni fa, fece il disastroso consuntivo della decorazione ad affresco di tante facciate di palazzi e case veneziane: un uso che, iniziato nel trecento, aveva trovato nel cinquecento la sua stagione più fervida. Che cos'è rimasto di tutta quella festosa decorazione, alla quale avevano contribuito Giorgione, Tiziano, Pordenone, Ve-

ronese, Tintoretto e tanti altri minori? Non più che poche traccie. Il salso, di cui è pre-gna l'aria della laguna, già nel Settecento aveva cominciato a corrodere ed a distrugge-re quel complesso di affreschi esterni, che davano alla città un volto unico, e di cui sopravvivono solo traccie nelle incisioni o il ricordo nei libri.

... A tutt'oggi il Governo è venuto incontro alle prime necessità, per la con-servazione del patrimonio artistico veneziano, con la somma di 400 milioni; per quello bi-bliografico, con la somma di 52 milioni.

... Ma i Soprintendenti ai Monumenti ed alle Gallerie alla fine di novembre erano in grado di stendere una prima previsione di spesa relativa ad un programma più ampio di restauro, prendendo in considerazione la reale situazione del patrimonio artistico della città di Venezia. Ad un primo esame, che, data la ristrettezza del tempo, non s'era po-tuto approfondire, la Soprintendenza ai Mo-numenti, sempre alla fine di novembre, cal-colava per interventi al patrimonio monu-mentale la spesa di cinque miliardi, da ri-partirsi in un quinquennio: spesa alla quale si aggiungeva la previsione di un miliardo per il restauro dei palazzi monumentali di proprietà del Comune di Venezia (Ca' Pe-saro, Ca' Rezzonico, Ca' Farsetti e Ca' Lo-redan ecc.).

A sua volta la Soprintendenza alle Gal-lerie calcolava per la « bonifica » del patri-monio artistico delle chiese veneziane una spesa di 600 milioni; per la costituzione di un Gabinetto di restauro, 338 milioni; e per l'ampliamento delle Gallerie dell'Accademia 200 milioni.

Nella prima seduta del Comitato cen-trale di coordinamento per il restauro e la conservazione del patrimonio artistico e cul-turale danneggiato dall'alluvione, tenuta a Roma il 23 dicembre, e presieduta dal Mini-stro della Pubblica Istruzione, tali previsioni di spesa venivano accolte: in totale per una somma di 7.138.000.000 (precisamente sei miliardi per il settore Monumenti e 1.138 milioni per quello Gallerie).

... l'esigenza di un pronto e massiccio intervento sulle opere da risanare richiede

l'istituzione di un gabinetto di restauro mo-dernamente attrezzato, e corredato dei sussi-di di ricerca e d'indagine offerti dalla scienza odierna. Oggi le Gallerie dell'Accademia di-spongono di un rudimentale laboratorio di restauro all'ultimo piano del Convento della Carità: allorché si devono foderare tele di grandi dimensioni, si ricorre all'ospitalità della villa del Sansovino a Pontecasale, a cinquanta chilometri da Venezia.

Il dr. Valcanover, che da anni avverte la necessità di un tale laboratorio, base ope-rativa indispensabile per la bonifica ormai indilazionabile del patrimonio artistico vene-ziano e del Veneto, ha inserito tale previ-sione di spesa nel bilancio approntato.

Il Sindaco di Venezia, con encomiabile comprensione, è venuto incontro a questa primaria esigenza, mettendo a disposizione del Ministero della Pubblica Istruzione la chiesa di San Gregorio, che, anche per la sua ubicazione nel cuore della città, costi-tuirà la sede ideale per tale Gabinetto di restauro. La Direzione Generale Antichità e Belle Arti ha già stanziato per i lavori di adattamento, nonché per le prime attrezza-ture, la somma complessiva di 130 milioni.

Sempre per Venezia, il Soprintendente bibliografico prof. Papò e la Direttrice della Marciana, Signora Gasparini Leporace, auspi-cano la istituzione di un Gabinetto di restau-ro per il libro.

... L'impianto di due nuovi laboratori di restauro, per le opere d'arte e per il libro, costituirà un valido apporto alla « vitalizza-zione » culturale di Venezia.

... Ma non solo il patrimonio pittorico veneziano è in grave pericolo: è noto e pro-vato quanto abbiano sofferto i Cavalli mar-ciani, non solo per i sali marini che impre-gnano l'atmosfera, ma anche per le emana-zioni che provengono dal complesso indu-striale di Marghera e dagli impianti di nafta.

... Si può dire che tutta la statuaria veneziana, esposta agli agenti atmosferici, sia deperita e consumata in modo talvolta so-stanziale: se si osservano da vicino e su riproduzione fotografica opere fondamentali, come il Giudizio di Salomone, che uno stu-dioso ha recentemente assegnato a Jacopo

della Quercia, all'angolo di Palazzo Ducale, verso la porta della Carta, si avrà la sorpresa di constatare che il salso ne ha corrosa la superficie, consumando quella che si può chiamare la « pelle » della scultura, compromettendone gravemente i valori di stile. Altrettanto si può riscontrare in tanti altri casi: dalle statue della Salute a quelle di S. Maria del Giglio, dai rilievi della Scuola di S. Marco a quelli della Scuola di S. Giovanni Evangelista. Mi si dice che la scienza oggi offre soluzioni per ovviare a quest'opera micidiale di corrosione dei marmi: se ciò corrispondesse a realtà, a Venezia si dovrebbero sperimentare al più presto tali difese, se non si vuole perdere il patrimonio scultorio veneziano. Se si passa al campo dell'edilizia veneziana, la situazione è altrettanto grave e naturalmente i problemi aumentano di mole, tenuto conto che tutta la città, nel suo contesto, costituisce un monumento.

... Provvidenze per Venezia non mancano: ricordo le leggi n. 294 del 31 marzo 1956 per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia (che stanziava 3 miliardi in dieci anni); la n. 526 del 5 luglio 1966 dallo stesso titolo (che prevede 30 miliardi in 4 anni) e la n. 652 del 6 agosto 1966, che stanziava 880 milioni per studiare i provvedimenti per la difesa di Venezia e della sua laguna. Tali provvedimenti stanno se non altro a significare che il problema della difesa di Venezia e della sua laguna è stato già avvertito in tutta la sua gravità.

Ma le esigenze sono molteplici, se si considera il fatto che a Venezia l'edilizia maggiore, quella costituita da chiese, palazzi, « scuole » di carattere monumentale, fa tutt'uno con quella minore, diciamo anonima, formando un tessuto indissolubile. Sarebbe inconcepibile salvare gli edifici a carattere monumentale e lasciare andare in rovina quella di minor conto, di tono popolare: in tale modo si verrebbe a perdere il carattere di unicità del tessuto urbano veneziano.

La complessità dei problemi, che sorgono dall'intervento dello Stato nel campo dell'edilizia privata, potrebbe essere superata

con la costituzione di un Ente per il Patrimonio artistico veneziano simile a quello già esistente per le ville venete, la cui attività funzione ha permesso di salvare un patrimonio destinato alla sicura rovina.

... Il piano lavori di restauro e relative previsioni di spesa in prospettiva futura presentato in data 4 febbraio 1967 al Ministro della Pubblica Istruzione dal Soprintendente ai Monumenti prevede una spesa globale di Lire 127.101.000.000, così suddivisa:

Venezia città:	121.599.000.000
Venezia estuario:	4.613.000.000
Venezia provincia:	880.000.000

A sua volta, quello formulato dal Soprintendente alle Gallerie, per la bonifica integrale dei dipinti conservati nelle chiese di Venezia, prevede una spesa di Lire 481.000.000, alla quale, per la sistemazione definitiva delle Gallerie dell'Accademia, della Ca' d'Oro, e del Museo d'Arte Orientale, si aggiunge la spesa di L. 600.000.000, mentre per il laboratorio di Restauro si prevede una aggiunta di spesa di L. 217.176.000 cioè per un totale di L. 1.300.000.000.

A sua volta il Soprintendente bibliografico ha calcolato che, per venire incontro ai danni inflitti al patrimonio bibliografico dal maltempo del 4 novembre, oltre a quanto ha già stanziato il Ministero, occorre una spesa di circa 250 milioni.

... Il maltempo del 4 novembre è stato l'occasione per il riesame del problema della conservazione di Venezia. Oggi sappiamo che, per provvedere ad una bonifica integrale del patrimonio artistico, occorrono circa 130 miliardi, la cui spesa potrebbe essere prevista in un piano almeno decennale di interventi.

E' certo una cifra considerevole; ma, divisa in dieci annualità, può diventare sopportabile: 13 miliardi costituiscono la spesa di 30 chilometri di autostrada. La posta in gioco, d'altra parte, è molto grande, perché si tratta di riassetare le strutture edilizie e di rafforzare la conservazione delle opere pittoriche, scultorie e delle cosiddette arti minori, di una città come Venezia. La de-

gradazione a causa delle condizioni ambientali del suo patrimonio artistico, a cui il maltempo del 4 novembre ha inflitto un nuovo colpo, non solo è continua, ma « *crescit eundo* », soprattutto a causa dei nuovi elementi di inquinamento atmosferico provocati dall'industrializzazione di Marghera e in un secondo tempo dall'uso progressivo degli impianti di riscaldamento a nafta.

... Il problema della conservazione del patrimonio artistico di Venezia ha dunque due aspetti: uno primario, la necessità di tramandare alle generazioni venturose un'eredità di arte e di storia che costituisce uno dei pilastri della civiltà moderna; l'altro,

apparentemente secondario, di mantenere in piedi una fonte di ricchezza nazionale, quale è costituita dal turismo.

... L'evento meteorologico del 4 novembre ci ha bruscamente richiamati alla realtà: il problema della conservazione di Venezia, che tecnici e studiosi già da tempo intuivano nella sua allarmante vastità, tradotto in cifre è giunto sul tavolo delle autorità politiche. Come studioso, impegnato da un trentennio in questi problemi, non posso che essere grato al Ministro della Pubblica Istruzione ed al Sindaco di Venezia, per la volontà dimostrata di voler affrontare un problema ormai indilazionabile ».

L' AZIONE DELL' UNESCO

L'azione dell'Unesco in favore di Venezia e di Firenze per il restauro del patrimonio artistico devastato dalle inondazioni dello scorso autunno è entrata ormai in una fase concreta: il Consiglio esecutivo dell'organizzazione internazionale ha già approvato una serie di misure destinate a coordinare e ad applicare un piano d'azione cui parteciperanno tutte le nazioni rappresentate in seno all'Unesco.

Nella riunione svoltasi a Parigi l'11 maggio, il Consiglio esecutivo dell'organizzazione ha discusso un nuovo appello in favore di Venezia e di Firenze e una risoluzione per il rinnovamento culturale di Venezia.

Sul primo punto sono state approvate diverse misure, in base a un memorandum presentato dal nostro rappresentante permanente ambasciatore Pompei, il quale ha dato anche lettura di una lettera inviata dal ministro degli Esteri, Fanfani, al direttore generale dell'Unesco.

Nella sua lettera il ministro Fanfani ringrazia l'Unesco per i validi aiuti già forniti, e traccia un quadro delle necessità essenziali.

La risoluzione, approvata al termine dei

dibattiti, stabilisce che sia fissato un obiettivo per la raccolta dei fondi destinati agli aiuti: tale obiettivo è di dieci milioni di dollari (oltre sei miliardi di lire) per un periodo di cinque anni.

La discussione si è protratta in seno al Comitato esecutivo dell'Unesco relativamente ad un progetto speciale destinato a rinnovare la vita culturale di Venezia. Il direttore generale dell'organizzazione, René Maheu, ha affermato che, in un certo senso, i problemi materiali per il restauro e per la salvaguardia dei monumenti di Venezia sono relativamente facili da risolversi; si tratta soltanto di una questione di fondi. Ma c'è una questione assai più difficile, che deve essere studiata con cura e con pazienza. La vita culturale a Venezia, è un elemento miracoloso che tutte le ricchezze e le tecniche mondiali non possono garantire. Occorre pertanto varare un vasto piano di cooperazione internazionale, nell'intento di portare a termine un compito nobile, straordinario. Si tratta di impiantare a Venezia strutture che favoriscano lo sviluppo culturale della città e che garantiscano l'avvenire di questo centro storico e artistico che è sempre stato,

nel corso dei secoli, un luogo d'incontro per le culture più diverse. Venezia potrebbe svolgere questo ruolo in maniera permanente, a beneficio di tutta l'umanità.

Il rappresentante italiano, ambasciatore Pompei, ha ringraziato a nome del nostro Governo il direttore generale dell'Unesco e i vari delegati che hanno manifestato profondo interesse per le sorti del patrimonio artistico e della vita culturale veneziana.

La risoluzione approvata al termine dei dibattiti suggerisce che la questione sia esaminata nel corso della prossima sessione generale dell'Unesco. Intanto il Consiglio esecutivo si impegna ad adottare una serie di

misure concrete per associare l'organizzazione agli sforzi delle autorità italiane, e veneziane in particolare, e contribuire in tutti i modi alla valorizzazione di un tesoro artistico prestigioso, allo scopo di favorire lo sviluppo di relazioni interculturali. Un funzionario incaricato del collegamento, che sarà nominato al posto di Gomes Machado morto recentemente a Milano, rappresenterà l'organizzazione anche presso il Comitato civico presieduto dal Sindaco di Venezia. Nel quadro delle misure generali per il restauro dei monumenti danneggiati si cercherà di inviare sul posto numerose missioni di esperti, come la missione olandese che si è già recata nella città lagunare.

Legislazione speciale per Venezia

(1956 - 1966)

(LEGGE 31 marzo 1956, n. 294)

Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico.

Art. 1.

Le opere per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia e per il risanamento igienico del suo abito, a norma della presente legge sono eseguite:

- a) a spese dello Stato;
- b) a spese del Comune, col concorso dello Stato;
- c) a spese dei privati, col concorso dello Stato.

Art. 2.

Nel comune di Venezia, per quanto attiene al centro, alla fascia litoranea da San Nicolò a Pellestrina inclusa, alla Giudecca, Murano, Burano, Torcello ed alle altre isole della laguna con edifici monumentali, sono eseguite a cura e spese dello Stato:

a) escavazione e sistemazione, di tutti i canali e rii i cui fondali siano insufficienti alla libera espansione della marea, nonché l'eventuale interrimento che si rendesse necessario per ragioni igieniche;

b) opere di presidio e consolidamento delle costruzioni, che si rendessero necessarie in conse-

guenza degli scavi sopradetti, ove questi risultassero o fossero spinti oltre il fondale originario;

c) opere di sistemazione dei ponti, di canali e delle fondamenta che risultassero necessarie in conseguenza dei lavori suddetti;

d) opere di sistemazione dello sbocco dei collettori di fognatura esistenti in corrispondenza di canali e rii scavati come sopra;

e) riparazioni e sistemazioni delle fondazioni di edifici dello Stato e del Comune, (qualora non fossero sufficienti le assegnazioni dei relativi bilanci).

Art. 3.

In occasione della esecuzione dei lavori di cui alle lettere a) e c) dell'art. 2, i proprietari degli edifici compresi nella zona prevista dal programma annuale dei lavori di cui all'art. 15, hanno obbligo di provvedere alla sistemazione delle fondazioni degli edifici fronteggianti i canali e rii per la parte non di competenza dello Stato, ai sensi della lettera b) dello stesso art. 2.

I detti proprietari hanno l'obbligo inoltre di provvedere al completo restauro dei loro edifici nei riguardi statici, igienici e dell'ornato, ivi compresa la sistemazione delle relative fognature private.

L'obbligo di provvedere alle accennate opere si estende ai proprietari degli edifici situati alle zone indicate all'art. 2, non comprese nel programma di cui all'articolo 15:

- a) quando vi sia pericolo di danni alle cose

od alle persone a causa di deficienti condizioni statiche degli edifici:

b) quando gli edifici siano dichiarati in tutto od in parte inabitabili a norma delle disposizioni in vigore.

La necessità dei sopradetti lavori di restauro e sistemazione in relazione ai fini della presente legge, è riconosciuta dal sindaco, sentiti i propri uffici tecnici, artistici e sanitari e su conforme parere del Magistrato alle acque e della Sovrintendenza ai monumenti, nell'ambito delle relative competenze.

Le opere di cui sarà riconosciuta la necessità ai sensi dei commi precedenti saranno sussidiate con i contributi statali previsti dalla presente legge, nelle misure seguenti:

1) fino ad un massimo del 40 per cento della spesa effettiva, i lavori per il consolidamento degli edifici privati eseguiti durante i lavori di cui alle lettere a) e c) del precedente art. 2 od eseguiti per ragioni statiche ed igieniche indilazionabili, con particolare riferimento ai danni provocati dalle alte maree e dalla salsedine;

2) fino ad un massimo del 30 per cento i lavori di riparazione e di ripristino delle parti architettoniche e decorative di edifici privati che abbiano particolare interesse artistico;

3) fino ad un massimo del 30 per cento le opere di risanamento dei fabbricati o parti di essi aventi particolare utilità anche per il decoro edilizio cittadino o per la loro monumentalità.

Il contributo predetto potrà essere elevato rispettivamente dal 40 per cento al 60 per cento e dal 30 per cento al 50 per cento qualora si tratti di lavori in edifici di particolare interesse artistico ed il costo dei lavori stessi necessari sia riconosciuto gravoso in rapporto al reddito di cui l'edificio stesso è suscettibile.

La misura del contributo da corrispondere ai privati sarà proposta dal sindaco in base ai criteri fissati dal Consiglio comunale.

Il comune di Venezia è autorizzato ad anticipare, a lavori collaudati, i contributi di cui al quinto comma, salvo rimborso integrale da parte dello Stato nei limiti degli stanziamenti consentiti e previsti dall'art. 6, comma b), della presente legge.

Ove i proprietari interessati non provvedano nel termine stabilito dal sindaco alla esecuzione dei

lavori cui sono obbligati, il sindaco vi provvede d'ufficio con la procedura dell'art. 153 della legge comunale e provinciale, testo unico 4 febbraio 1915, n. 148.

Qualora alla esecuzione si provveda d'ufficio per inadempienza degli obbligati, il contributo dello Stato sarà pagato in tutto od in parte al Comune fino alla concorrenza del debito di ciascun proprietario.

Art. 4.

Entro due anni dalla pubblicazione della presente legge il comune di Venezia adotterà il piano regolatore generale della città compilato ai sensi della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, unitamente al piano particolareggiato del centro lagunare.

In deroga alle disposizioni della suddetta legge urbanistica, il piano particolareggiato menzionato al comma precedente è redatto, pubblicato ed approvato con le norme contenute negli articoli da 3 a 8 della legge 27 ottobre 1951, n. 1402.

Fino a quando non siano stati approvati il piano regolatore generale e quello particolareggiato contemplati nei commi precedenti, conserva efficacia il piano di risanamento approvato con decreto reale 27 maggio 1940, sotto l'osservanza delle disposizioni di cui al regio decreto-legge 21 agosto 1937, n. 1901, modificato con decreto legislativo 17 aprile 1948, n. 845. Peraltro il Comune non può eseguire alcuna opera prevista dal piano di risanamento senza il preventivo nulla osta del Magistrato alle acque, sentito il proprio Comitato tecnico al fine di non compromettere il futuro assetto della città secondo la prevedibile impostazione del piano generale.

Per i lavori e le espropriazioni da eseguire per scopi di risanamento nell'ambito del piano particolareggiato o del piano di risanamento di cui rispettivamente al secondo e terzo comma del presente articolo, potrà essere concesso al Comune un contributo statale nella misura del 50 per cento nei limiti degli stanziamenti annuali di cui al successivo art. 6, lettera c).

Art. 5.

Per la esecuzione di opere di demolizione o restauro che richiedessero l'allontanamento defini-

tivo di chi abita uno o più casamenti, il sindaco provvede agli sfratti con sua ordinanza in via amministrativa, e con la procedura prevista dall'art. 153 del testo unico citato, provvedendo ad assegnare agli sfrattati, alloggi ricavati dal restauro di vecchi edifici o dalla costruzione di nuovi. In tal caso il Comune avrà facoltà di valersi del contributo statale di cui all'art. 4 e nei limiti degli stanziamenti di cui all'art. 6.

Il sindaco può concedere un'equa indennità per le spese di trasloco, a favore degli sfrattati che siano in stato di bisogno o di disagio, in base a criteri generali stabiliti dal Consiglio comunale.

Con lo stesso contributo il Comune provvede anche alla costruzione di strade, fognature, impianti per servizi pubblici destinati alle nuove case per alloggio degli sfrattati.

Gli edifici e gli impianti di cui ai commi precedenti sono di proprietà del Comune.

Le opere previste dal presente articolo devono essere comprese nel programma annuale di cui all'art. 15.

L'approvazione da parte del Magistrato alle acque dei relativi progetti equivale a dichiarazione di pubblica utilità a tutti gli effetti di legge.

Per la esecuzione delle opere di risanamento previste dalla presente legge, il sindaco ha inoltre la facoltà di emanare speciali ordinanze:

a) per soppressione dei pozzi o cisterne che siano causa permanente di pericoli alla salute dei cittadini;

b) per rimozione di cause di insalubrità delle acque o delle abitazioni;

c) per chiusura o ricostruzione di ogni canale o tubo di scarico delle case o per obbligo a costruirli;

d) per obbligo al proprietario, il cui immobile manchi di acqua potabile, di fornirsene in determinato tempo;

e) per obbligo al proprietario di non impedire al condominio od all'inquilino od al proprietario di stabili contigui, vicini o interclusi, che lo chieda, il passaggio di tubi conduttori di acqua od il passaggio di condotti di fognatura per i necessari allacciamenti salvi i provvedimenti dell'autorità giudiziaria a richiesta della parte interessata per la determinazione delle relative indennità a norme di legge;

f) per l'esecuzione dei lavori a carico dei contravventori.

Le ordinanze del sindaco sono immediatamente esecutive.

Art. 6.

Per provvedere ai lavori di cui agli articoli precedenti ed alle relative espropriazioni è autorizzata la spesa di lire 3000 milioni da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per lire 150 milioni nell'esercizio finanziario 1955-1956, per lire 150 milioni nell'esercizio finanziario 1956-57 e per lire 300 milioni in ciascuno degli esercizi dal 1957-58 al 1965-66.

La suddetta somma di lire 3000 milioni sarà erogata in dieci esercizi finanziari, in parti uguali, a cominciare dall'esercizio 1956-57, con la seguente ripartizione annuale:

a) per lavori di cui all'art. 2, lire 170.000.000;

b) per i contributi nella spesa dei lavori di cui all'art. 3, lire 65.000.000;

c) per i contributi nella spesa dei lavori di cui agli articoli 4 e 5, lire 65.000.000.

Le variazioni di ripartizione degli stanziamenti di cui alle lettere a), b), e c) possono essere autorizzate con decreto del Ministro per i lavori pubblici d'intesa con quello per il tesoro su proposta del Magistrato alle acque.

L'erogazione dei contributi prevista nella presente legge è disposta con decreto del presidente Magistrato alle acque.

Le somme non impegnate in un esercizio vengono utilizzate nell'esercizio successivo.

Art. 7.

L'Istituto federale delle Casse di risparmio, l'Istituto di credito fondiario delle Venezie, l'Istituto nazionale delle assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro, l'Istituto nazionale per la previdenza sociale, in deroga anche ai limiti segnati dai loro statuti, sono autorizzati a concedere ai proprietari che effettuassero le opere contemplate all'art. 3 e per le quali sia già stato autorizzato il relativo contributo da parte dello Stato, mutui corrispondenti alla somma necessaria per eseguire tutti i lavori autorizzati e sussidiati.

Gli interessati devono presentare garanzia all'Istituto mutuante mediante ipoteca di primo o secondo grado sul fabbricato per l'aliquota non coperta dal sussidio dello Stato, mentre l'aliquota del contributo, a collaudo avvenuto, sarà versata direttamente all'Istituto mutuante.

Art. 8.

Il comune di Venezia è autorizzato a comprendere nel piano di risanamento di cui al regio decreto 27 maggio 1940 ed in quello particolareggiato, che dovrà in prosieguo sostituirlo ai sensi dell'art. 4 della presente legge, anche l'espropriazione degli immobili, l'occupazione dei quali giovi ad integrare le finalità dell'opera e a soddisfare le sue prevedibili esigenze future.

Prima di procedere alle espropriazioni di cui sopra il Comune deve farne notifica ai rispettivi proprietari, e contemporaneamente invitarli a dichiarare entro un termine fissato, qualora l'area non debba rimanere scoperta, se intendono o meno essi stessi addiventare alla edificazione e ricostruzione sulle loro proprietà, singolarmente, se proprietari dell'intera zona, o riuniti in consorzio secondo le norme estetiche ed edilizie che il Comune stabilirà in relazione ai vincoli del piano ed ai regolamenti vigenti nel Comune stesso.

Il Comune dovrà altresì notificare ai rispettivi proprietari quelle aree che verranno assoggettate al vincolo di impedita costruzione, in conformità a quanto stabilito nel piano di risanamento.

Per tale vincolo verrà corrisposta ai proprietari una indennità con le norme della presente legge.

Art. 9.

Per l'esecuzione del piano di risanamento e del piano particolareggiato di cui al primo comma del precedente art. 8 si applicano le seguenti norme:

a) nessuno ha diritto ad indennità per la risoluzione dei contratti di locazione conseguente alle espropriazioni in dipendenza dei piani suddetti;

b) l'indennità dovuta ai proprietari degli immobili è determinata in base alla media tra il valore venale e l'imponibile accertato in base alla legge 11 gennaio 1951, n. 25, agli effetti della imposta sui terreni e sui fabbricati capitalizzata ad un tasso dal 2 per cento al 7 per cento secondo le con-

dizioni della località, le condizioni igieniche dell'edificio, lo stato di conservazione di stabilità e le altre condizioni dell'edificio stesso.

Art. 10.

Per l'esecuzione delle espropriazioni degli stabili compresi nel piano particolareggiato, il Comune può, a suo insindacabile giudizio, seguire la procedura normale stabilita con la legge di espropriazione per causa di pubblica utilità 25 giugno 1865, n. 2359, oppure seguire la procedura speciale abbreviata di cui al successivo articolo.

Qualora il Comune scelga di seguire la procedura normale, i termini stabiliti dalla legge 25 giugno 1865, n. 2359, possono essere abbreviati con decreto del prefetto da pubblicarsi nei modi di legge.

Art. 11.

La procedura abbreviata è regolata dalle seguenti norme:

a) il prefetto della Provincia, in seguito a richiesta del comune di Venezia, dispone perché, in contraddittorio col Comune stesso e con gli espropriandi, venga formato lo stato di consistenza ed in base alle norme di valutazione di cui all'art. 9, sentito, ove occorra, un tecnico da lui scelto fra gli iscritti nell'Albo degli ingegneri della provincia di Venezia, determina la somma che deve depositarsi alla Cassa depositi e prestiti, quale indennità di espropriazione unica ed inscindibile per ogni proprietà a tacitazione di tutti i diritti reali inerenti alla proprietà stessa.

Tale provvedimento è notificato agli espropriandi nella forma delle citazioni:

b) nel decreto di determinazione delle indennità il prefetto deve pure stabilire il termine entro il quale l'espropriante deve eseguire il deposito presso la Cassa depositi e prestiti dell'indennità di cui sopra;

c) effettuato il deposito, l'espropriante deve richiedere al prefetto il decreto di trasferimento di proprietà e di immissione in possesso degli stabili contemplati nello stato di consistenza dei beni di cui al comma a) del presente articolo;

d) il decreto del prefetto deve essere, a cura dell'espropriante, trascritto all'ufficio di conservazione dei registri immobiliari e successivamente no-

tificato agli interessati nella forma delle citazioni;

e) nei trenta giorni successivi alla notifica suddetta, gli interessati possono proporre avanti l'autorità giudiziaria competente le loro opposizioni relativamente alla misura delle indennità come sopra determinate;

f) trascorsi i trenta giorni dalla notifica di cui al comma d) senza che sia stata prodotta opposizione, la indennità come sopra determinata e depositata diviene definitiva;

g) le opposizioni di cui al comma e) del presente articolo sono tratte con la procedura stabilita all'articolo 51 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, ma per l'eventuale nuova valutazione, debbono applicarsi i criteri ed i riferimenti stabiliti con l'art. 9 della presente legge.

Art. 12.

Il comune di Venezia è autorizzato ad imporre ai proprietari dei beni che siano avvantaggiati dall'esecuzione delle opere previste nel piano di risanamento, contributi di miglioria con le modalità stabilite dagli articoli 236 e seguenti del testo unico 14 settembre 1931, n. 1175, e del regio decreto legge 28 novembre 1938, n. 2000.

Art. 13.

Nel perimetro di cui all'art. 2 agli effetti dell'imposta sui fabbricati il reddito netto sarà fissato deducendo dal reddito lordo dei fabbricati medesimi, a titolo di riparazione, di manutenzione e di ogni altra spesa o perdita eventuale, oltre alle detrazioni stabilite dalla legge, un ulteriore decimo di reddito stesso.

In relazione alla concessione suddetta, i proprietari di fabbricati sono obbligati alla tempestiva esecuzione di ogni opera necessaria alla buona conservazione e manutenzione degli immobili.

In mancanza provvede d'ufficio il sindaco con la procedura di cui all'art. 3.

Art. 14.

Gli edifici completamente nuovi, le sopraelevazioni e i nuovi piani aggiunti, come pure i fabbricati radicalmente trasformati e in massima parte

ricostruiti con completo o parziale rifacimento dei muri perimetrali, oppure col completo svuotamento interno e con la ricostruzione di diverse abitazioni con relativi muri divisorii, pavimenti e soffitti godranno di tutte le agevolazioni tributarie vigenti nel territorio nazionale per gli edifici costruiti nel medesimo periodo di tempo, purché l'esecuzione sia stata richiesta in applicazione della presente legge e del piano di risanamento, e nel termine previsto per l'attuazione di quest'ultimo o del piano particolareggiato di cui all'art. 4.

Art. 15.

Entro il primo trimestre di ogni anno il Comune propone al Magistrato alle acque un programma delle opere che devono essere eseguite nell'esercizio successivo.

Il Magistrato alle acque, sentita la Sovrintendenza ai monumenti, entro i successivi tre mesi, comunica le sue decisioni e, con suo decreto, approva il piano con le modificazioni del caso.

I rimborsi al Comune, da parte dello Stato, dei sussidi corrisposti ai privati per i lavori di cui all'art. 3 ed i pagamenti al Comune stesso dei contributi per i lavori di cui agli articoli 4 e 5 avranno luogo a trimestri posticipati dietro presentazione dei seguenti atti:

a) decreto di concessione del contributo da parte del presidente dal Magistrato alle acque;

b) certificato di collaudo dei lavori effettuati rilasciato dall'ingegnere capo del Genio civile o da un suo delegato;

c) nulla osta della Sovrintendenza ai monumenti e alle belle arti per gli edifici che abbiano importante interesse storico o artistico ai sensi della legge 1° giugno 1939, n. 1089, o notificate ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497;

d) certificato di abitabilità, ove occorra.

Art. 16.

I trapassi di proprietà al comune di Venezia, per l'espropriazione e l'acquisto degli immobili a norma della presente legge sono soggetti al pagamento delle imposte fisse minime di registro e ipotecarie.

Sono salvi gli emolumenti dovuti al conserva-

tore dei registri immobiliari nonché i diritti e i compensi spettanti agli Uffici del registro e delle imposte dirette.

Art. 17.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere al comune di Venezia mutui fino all'ammontare dei sei miliardi da ripartirsi in sei esercizi finanziari per gli scopi di cui al successivo art. 18 con ammortamenti in 35 anni al saggio vigente al momento della concessione.

Art. 18.

Le somme mutate ai sensi dell'articolo precedente saranno impiegate dal Comune per la costruzione di case popolari, di scuole, fognature, impianti igienico-sanitari e di illuminazione; nella sistemazione della viabilità; nella estensione dei servizi pubblici inerenti in particolare allo sviluppo delle comunicazioni; nelle opere di interesse turistico, paesistico e sportivo.

Art. 19.

I mutui di cui all'articolo precedente saranno garantiti dallo Stato per capitali ed interessi. L'assunzione della garanzia statale sarà effettuata con decreti del Ministero del tesoro, di concerto con quello dell'interno, sentita la Commissione centrale per la finanza locale.

Art. 20.

Per le opere previste dai precedenti articoli 17 e 18, il comune di Venezia, è ammesso al godimento dei contributi statali contemplati dalle leggi 2 luglio 1949, numero 408, e 3 agosto 1949, n. 589.

Art. 21.

I programmi dei lavori da effettuarsi con i mutui di cui agli articoli 17 e 18 dovranno essere approvati dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 22.

Alla copertura della spesa di lire 300 milioni derivante dall'attuazione della presente legge per

gli esercizi finanziari 1955-56 e 1956-57 sarà provveduto mediante riduzione di lire 150 milioni del fondo speciale iscritto al capitolo n. 532 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1955-56 e di lire 150 milioni del corrispondente capitolo dell'esercizio finanziario 1956-57.

Art. 23.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare in bilancio, con propri decreti, le occorrenti variazioni.

(LEGGE 5 luglio 1966, n. 526)

Modifiche alla legge 31 marzo 1956, n. 294 e nuove norme concernenti provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale della città di Venezia.

Art. 1.

Per l'esecuzione, da parte del Magistrato alle acque di Venezia, di opere urgenti ed indifferibili per la conservazione del porto e della laguna di Venezia e dei litorali e manufatti che li difendono, è autorizzata la spesa di lire 12 miliardi, ripartiti in ragione di lire 3 miliardi per ciascuno degli esercizi dal 1966 al 1969.

Art. 2.

Per le finalità di cui alle lettere a), b) e c) dell'articolo 6 della legge 31 marzo 1956, n. 294, è autorizzata la spesa rispettivamente, per ciascuna delle indicate lettere, di lire 800 milioni, di lire 350 milioni e di lire 350 milioni e complessivamente lire 1.500 milioni per ciascuno degli esercizi dal 1966 al 1969.

Art. 3.

Le percentuali di cui ai numeri 1), 2) e 3) dell'articolo 3 della legge 31 marzo 1956, n. 294, sono rispettivamente aumentate al 60 per cento, al 50 per cento e al 50 per cento.

Le opere di cui al presente articolo sono di pubblica utilità a tutti gli effetti.

Art. 4.

Per il restauro degli edifici demaniali e l'esproprio di fabbricati privati da destinare a sedi di uffici pubblici nel centro storico di Venezia è autorizzata la spesa di lire 2.000 milioni da ripartirsi in quattro esercizi finanziari dal 1966 al 1969.

Tali opere sono di pubblica utilità, nonché urgenti ed indifferibili a tutti gli effetti.

Per le espropriazioni anzidette il Magistrato alle acque potrà avvalersi della procedura prevista agli articoli 10 e 11 della legge 31 marzo 1956, n. 294.

Art. 5.

Le opere in applicazione del piano particolareggiato o di risanamento di Venezia hanno la precedenza nella concessione dei contributi previsti dall'articolo 3 della legge 31 marzo 1956, n. 294.

Art. 6.

L'articolo 4 della legge 31 marzo 1956, n. 294, è sostituito dal seguente:

« Il piano regolatore generale del comune di Venezia approvato con decreto del Presidente della Repubblica 17 dicembre 1962, viene attuato mediante piani particolareggiati concernenti singole zone della città di Venezia insulare compresa la fascia litoranea da San Nicolò a Pellestrina inclusa e la Giudecca, nonché le isole di Murano, Burano, Mazzorbo, Torcello e le altre isole della laguna con edifici monumentali.

In deroga alle disposizioni della legge urbanistica 17 agosto 1942, n. 1150, i piani particolareggiati di cui al primo comma saranno redatti, pubblicati ed approvati con le norme contenute negli articoli da 3 a 8 della legge 27 ottobre 1951, n. 1402, entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Fino all'approvazione di tali piani particolareggiati, nelle zone di cui al primo comma, non potrà essere autorizzata ed eseguita alcuna opera senza il preventivo nulla-osta del Magistrato alle acque, il quale accerterà, sentita la sezione urbanistica, che le opere non siano tali da compro-

mettere il futuro assetto della città, secondo le previsioni del piano regolatore generale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 17 dicembre 1962.

Restano, peraltro, salve le opere in corso di esecuzione o eseguite sulla base ed in conformità di licenze edilizie rilasciate con l'osservanza delle disposizioni del piano regolatore generale 17 dicembre 1962 ovvero sulla base ed in conformità di licenze edilizie rilasciate prima dell'entrata in vigore del piano regolatore generale, cui vanno applicate, a tutti gli effetti, le sole norme urbanistiche antecedenti al piano regolatore generale stesso.

Per i lavori e le espropriazioni da eseguire per scopo di risanamento nell'ambito del piano generale e di quelli particolareggiati, può essere concesso al comune un contributo statale nella misura del 50 per cento nei limiti degli stanziamenti annuali di cui all'articolo 2 della presente legge ».

Art. 7.

Il comune di Venezia è autorizzato ad assumere prestiti ventennali anche in forma obbligatoria per un ricavo netto di lire 30 miliardi, per il finanziamento del programma previsto dalla presente legge, in ragione di lire 10.000 milioni per il 1966, lire 8.000 milioni per il 1967, lire 5.000 milioni per il 1968, lire 5.000 milioni per il 1969 e lire 2.000 milioni per il 1970.

Detti prestiti possono essere assunti anche all'estero.

Essi sono autorizzati con decreto del Ministro per il tesoro, di concerto con quello per l'interno, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

La quota di prestiti non contratta nell'anno potrà essere portata in aumento di quella prevista per l'anno successivo.

E' fatto divieto al comune di Venezia di ordinare le spese da finanziare con prestiti di cui al presente articolo, prima che i prestiti medesimi siano stati autorizzati con le previste modalità.

Art. 8.

I prestiti previsti dal precedente articolo sono garantiti dallo Stato per l'adempimento dell'obbligazione principale e per il pagamento dei relativi interessi.

Per i singoli prestiti, la garanzia sarà prestata con decreto del Ministro per il tesoro, di concerto con quelli per l'interno e le finanze.

Quale concorso nelle spese inerenti all'attuazione del programma previsto dalla presente legge, il Tesoro dello Stato assume a proprio carico il servizio per capitale e interessi dei prestiti di cui all'articolo precedente per i primi dieci anni di ciascuno di essi, in base al rispettivo piano di ammortamento.

Art. 9.

Con decreto del Ministro per il lavori pubblici di concerto con quello per il tesoro saranno determinate le opere, previste dal programma di cui alla presente legge, di competenza dello Stato e quelle di competenza del comune di Venezia.

All'onere derivante dall'esecuzione delle opere di competenza dello Stato si provvederà con una corrispondente aliquota del ricavo dei prestiti che il comune di Venezia è autorizzato a stipulare a norma del precedente articolo 7. Le somme relative affluiranno allo stato di previsione dell'entrata per essere, correlativamente, iscritte nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 10.

Le somme residue fra il ricavo dei prestiti di cui all'articolo 7 e le spese previste agli articoli 1, 2 e 4 della presente legge saranno impiegate dal Comune per la costruzione di case popolari, di scuole, di fognature, impianti igienico-sanitari e di illuminazione; per la sistemazione della viabilità; per la estensione dei servizi pubblici inerenti in particolare allo sviluppo delle comunicazioni; per le opere di interesse turistico, paesistico e sportivo.

Art. 11.

Con la legge di approvazione del bilancio saranno determinati gli stanziamenti da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per far fronte agli oneri del servizio di rimborso dei prestiti di cui al precedente articolo 7, posti a carico dello Stato.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato, con propri decreti, ad apportare, annualmente, nel periodo di validità della presente legge, le occorrenti variazioni di bilancio.

(LEGGE 6 agosto 1966, n. 652)

Autorizzazione della spesa di L. 880 milioni per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali.

Art. 1.

E' autorizzata la spesa di lire 880 milioni per lo studio dei provvedimenti atti alla difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali.

Lo studio sarà svolto in conformità alle direttive ed ai programmi di lavoro predisposti dall'apposito Comitato già costituito presso il Ministero dei lavori pubblici.

Art. 2.

La spesa di cui al precedente articolo sarà ripartita in ragione di lire 440 milioni nell'anno 1966 e di L. 440 milioni nell'anno 1967. Le relative somme saranno stanziare negli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 3.

All'onere di lire 440 milioni derivante dalla applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1966, si provvede a carico del fondo concernente provvedimenti legislativi in corso, iscritto al capitolo 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro per il tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.

PROVVIDENZE PREVISTE DALLA LEGGE SPECIALE PER VENEZIA DEL 5 LUGLIO 1966 N. 526

N.	O G G E T T O	1966	1967	1968	1969	TOTALE
1	Opere per la conservazione del porto e della laguna e dei litorali e dei manufatti che la difendono, da eseguirsi direttamente dal Magistrato delle Acque.	3.000.000.000	3.000.000.000	3.000.000.000	3.000.000.000	12.000.000.000
2	Opere (richiamate dall'art. 2 della presente legge) nel Centro Storico e nella fascia litoranea da S. Nicolò a Pellestrina, alla Giudecca, Murano, Burano, Torcello ed altre Isole della Laguna con edifici monumentali per escavazione e sistemazione o per eventuale interrimento di canali e rii, nonché per quelle conseguenziali agli scavi anzidetti per presidio e consolidamento delle costruzioni, per sistemazione di ponti, di canali, di fondamente, di sbocchi dei collettori di fognature, oltre che di fondazioni di edifici dello Stato e del Comune.	800.000.000	800.000.000	800.000.000	800.000.000	3.200.000.000
3	Contributi (richiamati dall'art. 3 della presente legge) a proprietari obbligati a sistemare le fondazioni ed a provvedere al completo restauro di edifici fronteggianti canali o rii in occasione del prosciugamenti dei rii - e per gli stabili dichiarati dal Sindaco inabitabili e pericolosi in tutto il territorio lagunare.	350.000.000	350.000.000	350.000.000	350.000.000	1.400.000.000
4	Contributi per lavori, espropriazioni od opere di demolizione e di restauro in zone da risanarsi, nonché per la realizzazione e l'impianto dei servizi di prima necessità nelle zone destinate a nuova sede degli sfrattati.	350.000.000	350.000.000	350.000.000	350.000.000	1.400.000.000
5	Restauro di edifici demaniali ed esproprio di fabbricati privati da destinarsi a sede di uffici pubblici nel Centro Storico di Venezia.	500.000.000	500.000.000	500.000.000	500.000.000	2.000.000.000
6	Costruzione di case popolari, di scuole, di fognature, di impianti igienico-sanitario e di illuminazione, nonché opere di estensione dei servizi pubblici o di interesse turistico, paesistico e sportivo.	5.000.000.000	3.000.000.000		2.000.000.000	10.000.000.000
		10.000.000.000	8.000.000.000	5.000.000.000	7.000.000.000	30.000.000.000

N.B. - L'onere previsto in 7 miliardi per il 1966 è finanziato con un mutuo di 5 miliardi da assumersi nel 1969 e con un mutuo di 2 miliardi da assumersi nel 1970.

Immagini veneziane

Centro Storico

Estuario

Terraferma

Venezia sorge al centro della laguna, su 118 isole, separate da un centinaio di canali, congiunte da 400 ponti. Il Centro Storico e la Terraferma sono collegati da due ponti: il ponte ferroviario lungo m. 3601, costruito tra il 1841 e 1846, di cui è in corso il raddoppio e il ponte automobilistico, costruito tra il 1932 e il 1933. Quest'ultimo denominato « Ponte della Libertà », consta di 228 arcate, è lungo 3623 m. e largo m. 22,25. Tutt'intorno a Venezia si notano le numerose isole e, tratteggiati, i canali lagunari. Venezia è attraversata dal Canal Grande, il « Canalazzo », la principale « via » cittadina con tracciato ad S rovesciata, lungo m. 3800, largo m. 30-70 e con una profondità massima di m. 5,20. Ai bordi della laguna, in località Tessera, è sorto il nuovo aeroporto internazionale « Marco Polo », il terzo in Italia per volume di traffico.

1. Ca' d'Oro
2. Il Molo, con l'isola di S. Giorgio
3. Palazzo Ducale e la Piazzetta

I « simboli » di Venezia sotto l'acqua alta. Il funesto 4 novembre sarà ricordato nella storia di Venezia, perché il mare, paurosamente gonfiato dal vento di scirocco, infranse in più punti le opere di difesa costiera, minacciando di rovesciarsi con la sua piena nella laguna e sul corpo della città.

L'eccezionale acqua alta raggiunta a Venezia m. 1,90 sul medio-mare, superando di circa 40 cm. l'altezza massima precedentemente registrata il 12 novembre 1951. Il fenomeno si protrasse ininterrottamente per quasi 24 ore, indi la marea cominciò a calare; l'indomani la circolazione riprendeva in tutta la città.



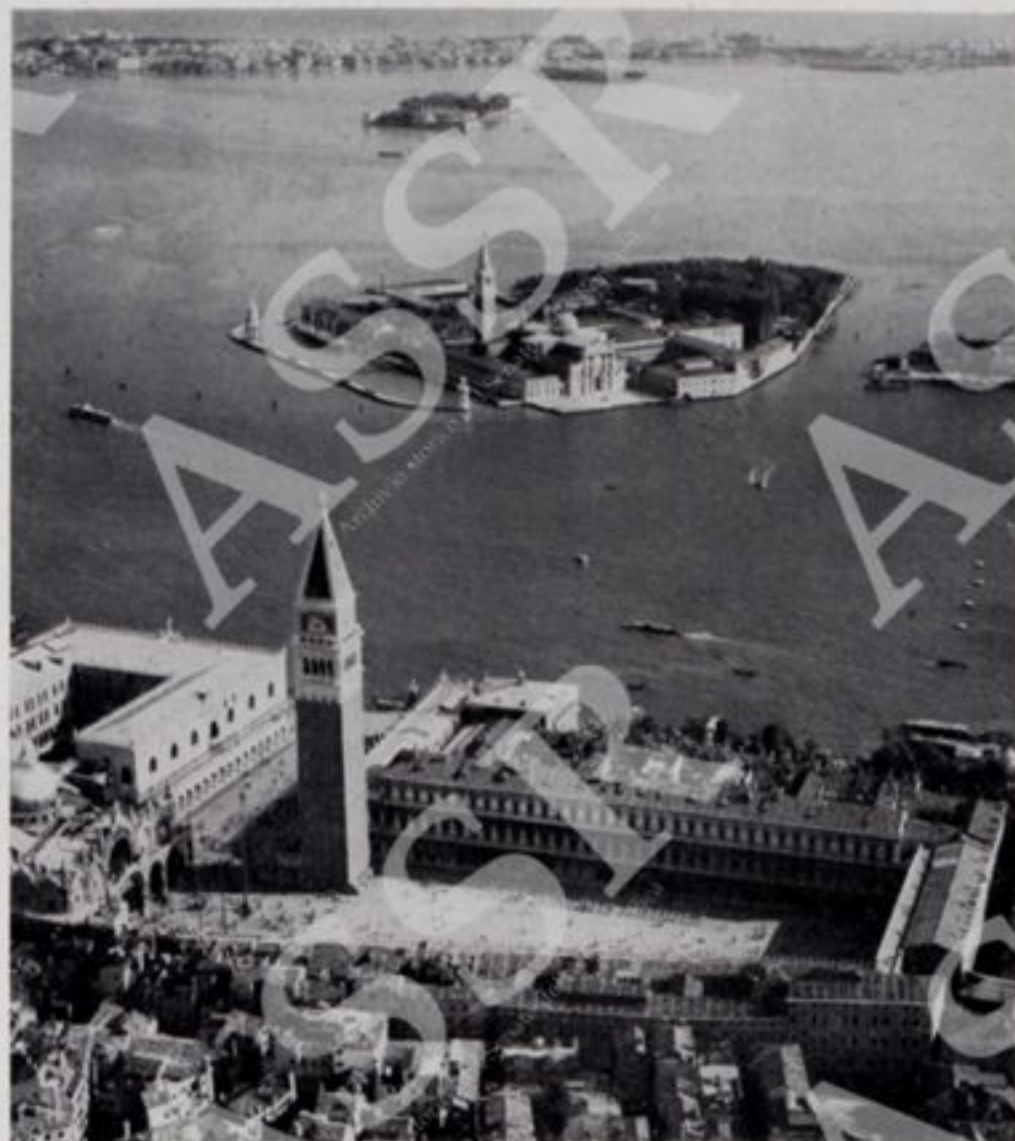
2



1. Il Canal Grande a Rialto, durante la Regata Storica, la più celebre delle feste veneziane che si rinnova annualmente la prima domenica di settembre.
2. Sullo sfondo della Basilica e di Palazzo Ducale: particolare del corteo storico che precede la disputa del Palio delle Quattro Antiche Repubbliche Marinare. La manifestazione si svolge ogni anno, alternamente ad Amalfi, a Genova, a Pisa e a Venezia.
3. Una veduta aerea su Piazza S. Marco. Al di là del Bacino, l'isola di san Giorgio, sede della Fondazione « G. Cini ». In alto: l'isola di S. Servolo; l'isola di S. Lazzaro, centro di cultura armena famosa per il suo convento, la sua biblioteca e la sua tipografia; la « striscia » del Lido.



2



3

1. 2. 3. Rii e calli di Venezia. Oltre che nei luoghi percorsi e conosciuti da tutti i turisti, l'incontro con Venezia si gusta e si completa suggestivamente dietro le « quinte » splendide, all'interno dei « sestieri » (così si chiamano i quartieri di Venezia: S. Elena, Castello, Cannaregio, S. Marco, S. Croce, S. Polo, Dorsoduro, Giudecca e S. Gerardo), nei rii e nelle calli, di cui è presentata qualche bella immagine.



2



3

1. Tappe obbligate per quanti vogliono conoscere l'ambiente e il paesaggio lagunare sono le isole, « perle » che non sfigurano di fronte al « gioiello » Venezia. 1. La pittoresca Burano. 2. Murano, l'isola del vetro. 3. La romita S. Francesco del Deserto. 4. La quieta e illustre Torcello, in solitaria posizione all'estremo nord della laguna.



2



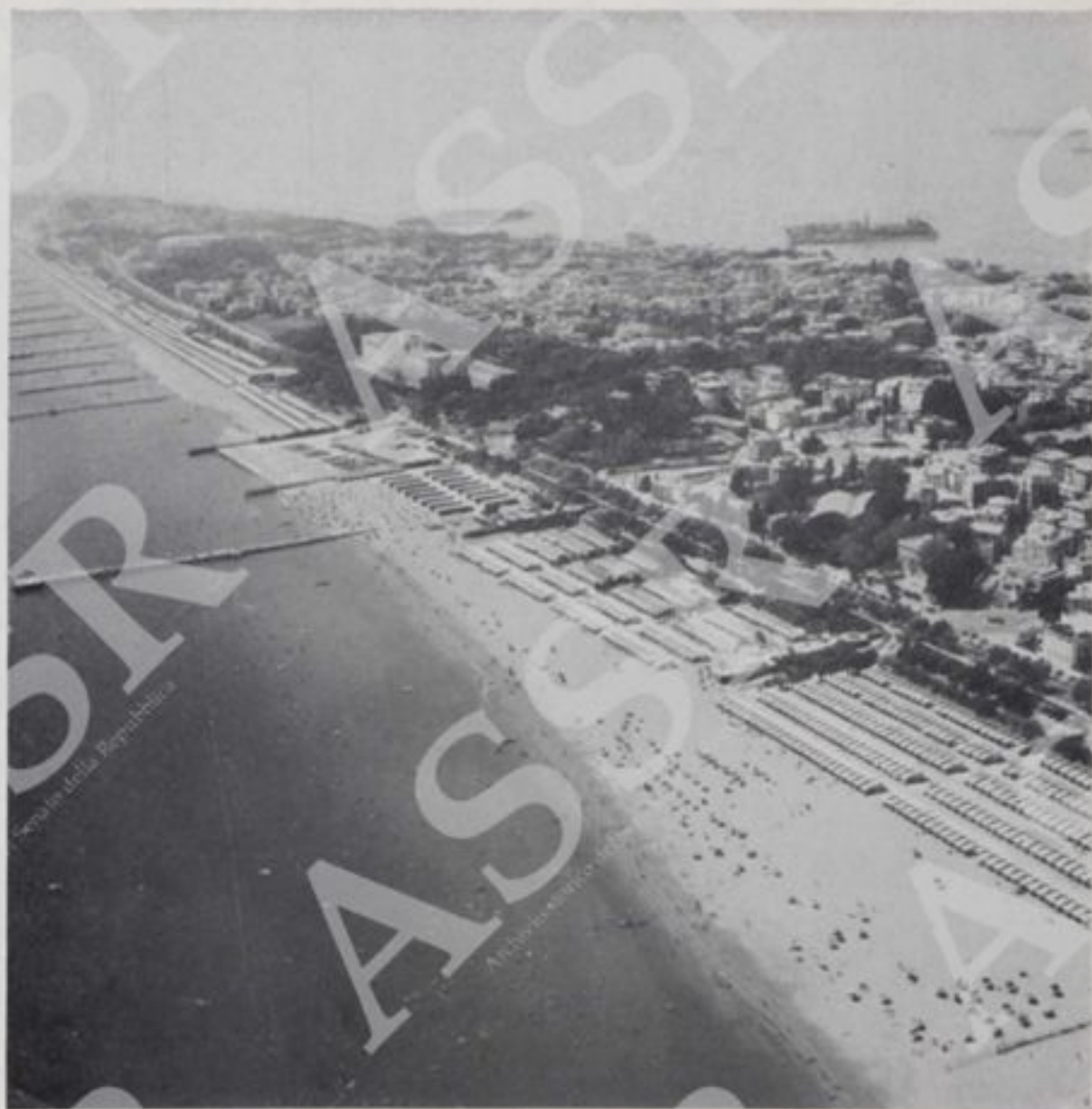
3



4

Le isole della laguna

1. La spiaggia del Lido: la « signora » delle spiagge italiane. Gli impianti, gravemente devastati dalla mareggiata del 4 novembre 1966, sono stati prontamente ricostruiti e fin dagli inizi della stagione sono di nuovo in piena efficienza al servizio della cittadinanza e della vasta clientela internazionale. Il Lido dista da Venezia 1400 metri e si estende per 12 Km. dal Porto di S. Nicolò al porto di Malamocco, con una larghezza minima di 300 m. e massima di 1000.
2. Il litorale del Cavallino (Lido degli Europei): la nuova spiaggia di Venezia, che si allunga per circa 15 Km. da Punta Sabbioni alla Piave Vecchia (attuale foce del Sile). Questo litorale, finora parzialmente sfruttato, con i programmi di valorizzazione in corso è destinato ad un grande sviluppo turistico.



1



2

1. 2. S. Pietro in Volta: la mareggiata ha sconvolto e squarciato, in qualche tratto, le opere di difesa di questa parte del litorale. I « murazzi » veri e propri, quelli di Pellestrina, hanno resistito meglio alla violenza delle onde, pur subendo pericolose sconnessioni e talune « decapitazioni » alla sommità. Gli squarci si sono aperti, come a S. Pietro in Volta, sulla massicciata di terra e sasso lastricata di grossi massi connessi, appoggiata al frangiflutti. Qui gli interventi di riparazione di prima necessità sono stati immediati; ora è in corso il rafforzamento delle difese.

3. Pellestrina - Ca' Roman: i « murazzi » l'indomani della mareggiata.

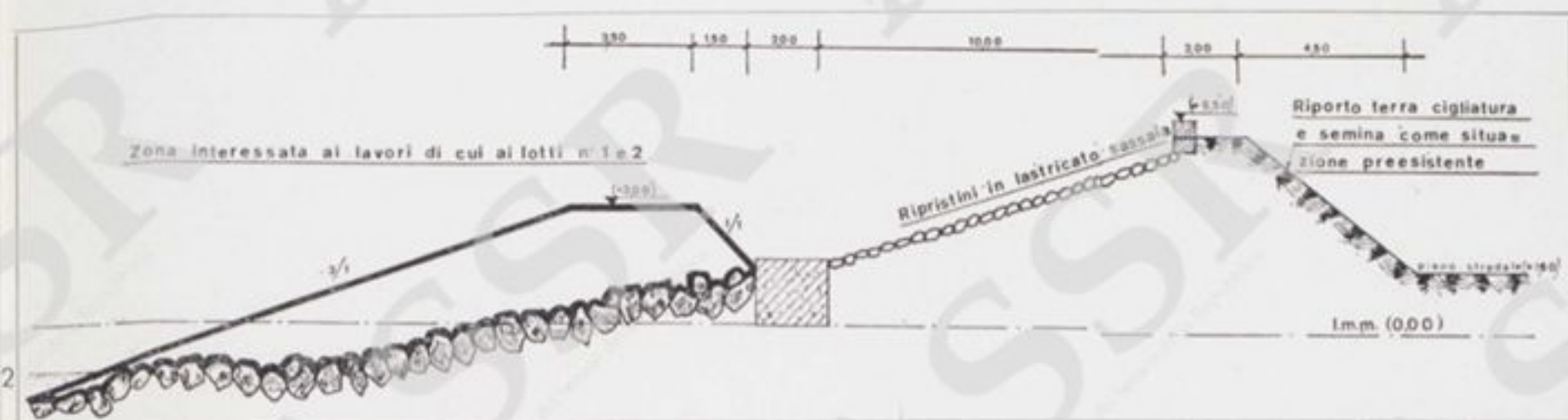
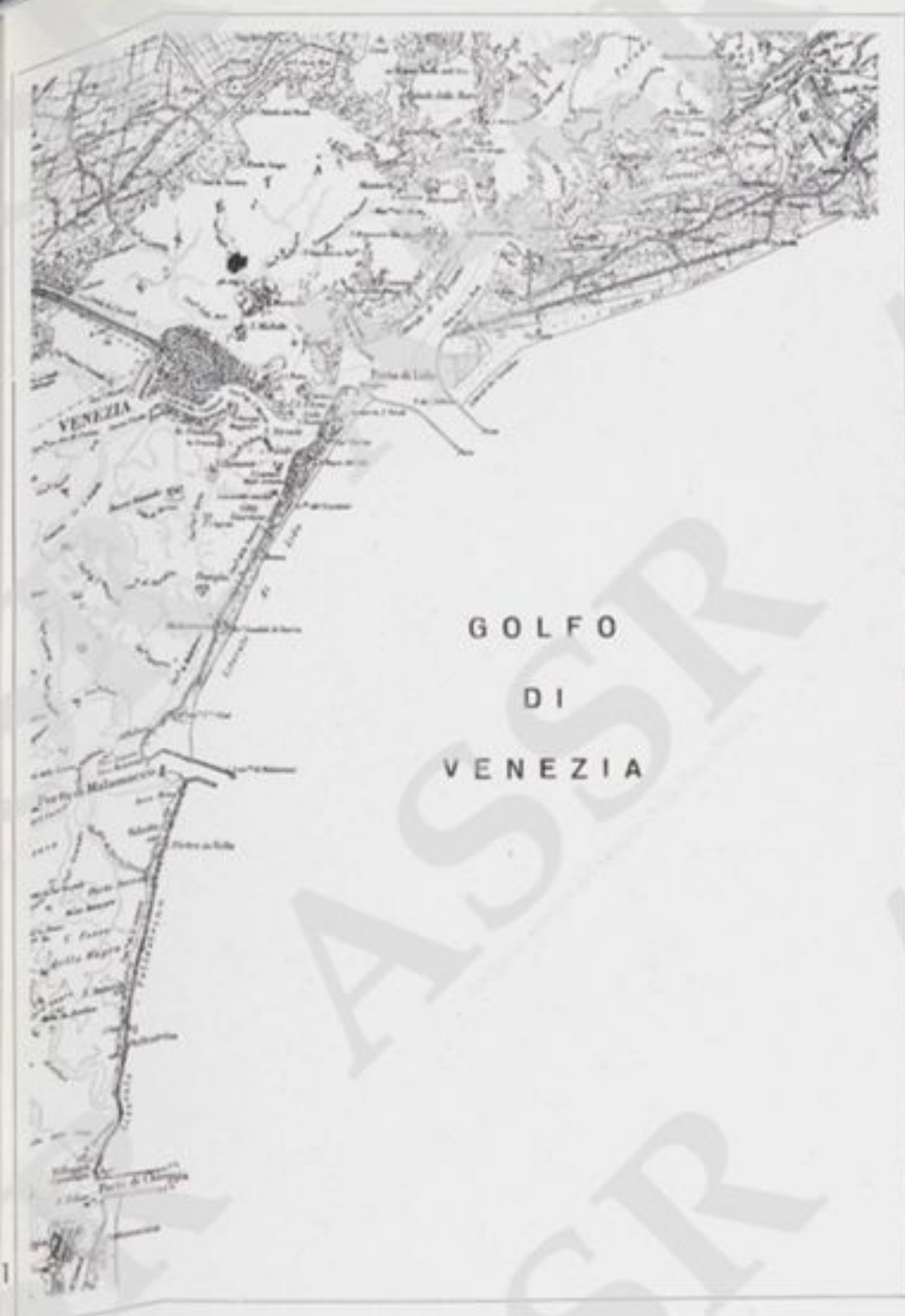


3

Un campanello d'allarme

1. Dall'alto: la penisola dei Tre Porti - Cavallino, il porto del Lido, l'isola del Lido, il porto di Malamocco, l'isola di Pellestrina - S. Pietro in Volta, il porto di Chioggia. Come si vede, uno stretto cordone litoraneo separa Venezia e la sua laguna dal mare. La laguna veneta si estende tra il mare Adriatico e la costa, dalla foce del Brenta a sud, alla foce del Sile, a nord, per una lunghezza di 52 Km. e una larghezza che varia fra gli 8 e 14 Km. Essa copre una superficie di 586 Km², di cui 276 normalmente coperti dalle acque, e comunica con il mare attraverso le tre sopraccennate bocche di porto: S. Nicolò di Lido, Malamocco e S. Felice di Chioggia.

2. Nel disegno: in sezione il profilo delle nuove difese in corso di costruzione lungo il litorale a Malamocco - Ca' Bianca, a S. Pietro in Volta e a Pellestrina (a sinistra i nuovi frangiflutti).



1. 2. 3. Cantieri di lavoro sul litorale. Cominciando dall'alto: a Malamocco - Ca' Bianca, a Pellestrina, a S. Pietro in Volta, i tratti del litorale maggiormente colpiti dalla mareggiata del novembre 1966.

Il Governo e il Parlamento sono prontamente intervenuti con uno speciale decreto-legge, per la riparazione dei danni provocati dall'alluvione. A Venezia sono stati assegnati complessivamente 9 miliardi di cui 7 a rafforzamento delle difese (dighe e « murazzi ») delle isole di Pellestrina - S. Pietro in Volta e del Lido e della penisola del Cavallino, e due per le quattro isole (S. Erasmo, S. Andrea, Vignole e Certosa) che fronteggiano l'imboccatura del porto del Lido e costituiscono lo scudo di difesa naturale di Venezia.

Lavori per complessivi 4 miliardi sono già in fase di esecuzione e consistono, per i primi lotti, nella formazione di una scogliera a mare posta a ridosso degli argini esistenti (m. 5000 a Malamocco - Ca' Bianca e m. 5050, rispettivamente a S. Pietro in Volta e a Pellestrina). Di prossimo appalto sono i restanti 5 miliardi che comprendono la sopraelevazione delle attuali difese. Il nuovo muraglione sarà portato a m. 5,30 sul medio-mare.



1. 2. Due vedute aeree dell'isola di Pellestrina - S. Pietro in Volta. Si nota facilmente l'esilità del cordone litoraneo che separa il mare (a destra) dalla laguna (a sinistra). Il litorale di Pellestrina - S. Pietro in Volta, si estende per oltre 11 Km. dal porto di Malamocco al porto di Chioggia ed è sparso di piccoli centri abitati (l'intera isola ha 5700 abitanti).

Immediatamente a sud di Pellestrina, il litorale è rinforzato dai celebri « murazzi » l'ultima grande opera della Serenissima portata a termine nel 1770 sotto la direzione di Bernardino Zendrini e su progetto di Vincenzo Maria Coronelli, cosmografo della Repubblica. Si tratta di muri di grossi massi di pietra d'Istria, alzati sopra due massicciate di ciotoli e grosse palafitte cementate con pozzolana; sono alti m. 4,50 sopra il medio-mare e spessi alla base m. 14. Costano di due tratti: « i murazzi » di Pellestrina lunghi m. 4027 e « i murazzi » di Sottomarina lunghi m. 1270.



1



2

Il sottile cordone che protegge Venezia

La Soprintendenza alle Gallerie ha predisposto un programma di interventi di restauro, con le relative previsioni di spesa. Per la bonifica integrale dei dipinti conservati nelle chiese di Venezia sono necessari circa 480 milioni di lire; per la sistemazione delle Gallerie dell'Accademia, della Ca' d'Oro e del Museo d'arte orientale altri 600 milioni.

1. Statua della Carità (fine sec. XV). Già sulla Porta della Carta di Palazzo Ducale, uno degli esempi di degradazione estrema delle sculture causata dagli agenti atmosferici. Il restauro si presenta molto problematico.
2. L'abside della chiesa di S. Gregorio (gotica - sec. XV), che al termine dei lavori in corso diventerà sede del laboratorio del restauro e del centro di ricerche sui materiali e sul restauro delle opere d'arte. Alla spesa di impianto, prevista sui 340 milioni di lire, contribuirà l'inglese « Italian Art and archives rescue fund ».
3. G.B. Tiepolo: gloria di S. Teresa (chiesa degli Scalzi). E' una delle opere che vengono restaurate con i fondi messi a disposizione dall'Associazione Francia-Italia.
4. G.B. Piazzetta: Gloria di S. Domenico (chiesa dei Ss. Giovanni e Paolo). Una delle opere che vengono restaurate con i fondi messi a disposizione dall'americano « Committee to rescue italian art ».



2



3



4

1. Basilica della Salute (Opera del Longhena - sec. XVII) Occorrono per il restauro 450 milioni di lire circa.

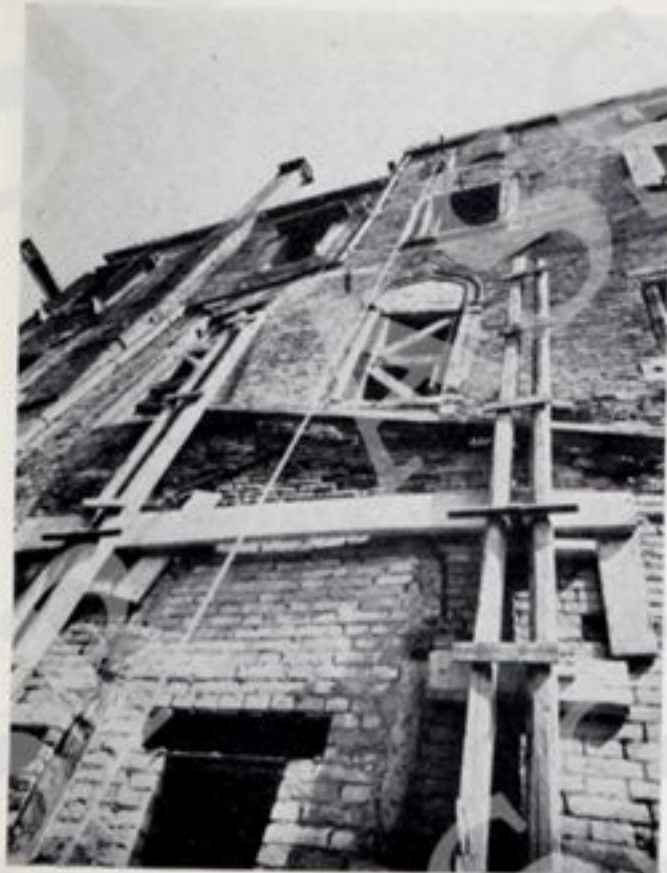
La Soprintendenza ai Monumenti ha predisposto un piano di lavori di restauro che interessano un'ottantina di chiese, oratori, scuole di confraternite, chiostri, 40 campanili, oltre 30 palazzi e complessi monumentali civili, in città e nell'estuario. Le previsioni di spesa sono le seguenti: in città L. 121.599.000.00; nell'estuario lire 4.613.000.000. Attualmente i lavori di restauro sono di limitata portata, per indisponibilità finanziaria maggiore: si procede con i fondi ordinari, con quelli della legge speciale n. 294/1956 e con quelli della gestione di Palazzo Ducale.

2. Veduta parziale del sestiere di Castello, con la chiesa di S. Pietro, cattedrale di Venezia fino al 1807. Il sestiere, un tempo fra i più attivi e vitali della città, oggi è economicamente depresso, per il ridimensionamento del grande Arsenale e per il prevalere delle attività economiche al centro della città e nei sestieri più vicini ai terminali ferroviario e automobilistico.

A Castello, in zona «Paludo S. Antonio», si darà corso, con i fondi della legge speciale, n. 526/1966, ad un progetto-campione di risanamento edilizio. Una esperienza di grande importanza ai fini di allargare successivamente gli interventi a tutte quelle zone della città, in cui il restauro e il risanamento edilizio sono maggiormente evidenti e richiesti.



1. Casa in restauro nel sestiere di San Polo.
2. Ca' Labia: la fastosa dimora settecentesca affrescata da G.B. Tiepolo. Ultimati i restauri, diverrà sede regionale della RAI-TV.
3. Ca' Michiel delle Colonne: si tratta di un edificio ora demaniale di cui è pressoché ultimato il restauro interno.
4. Il campanile ingabbiato della chiesa dei Tolentini.



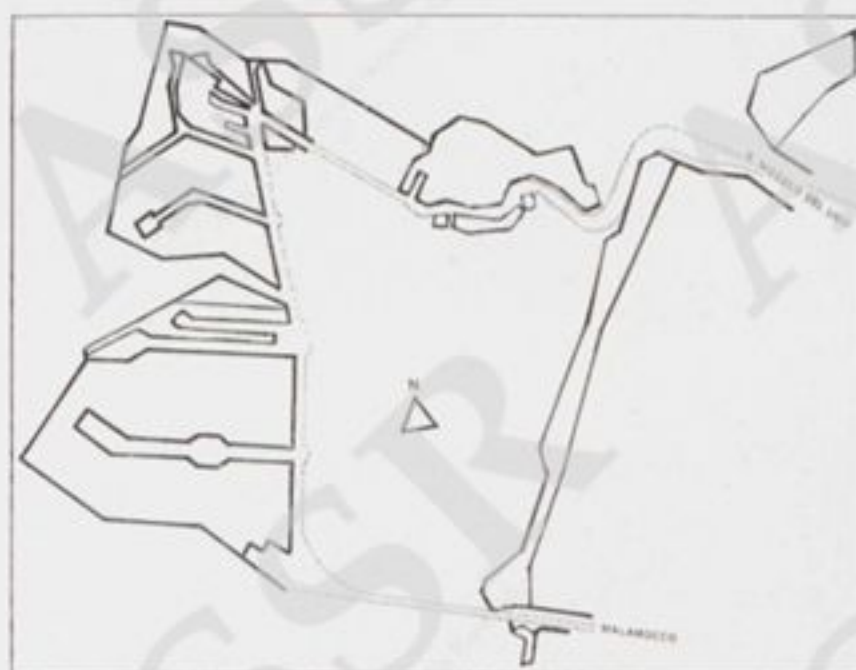
2



4

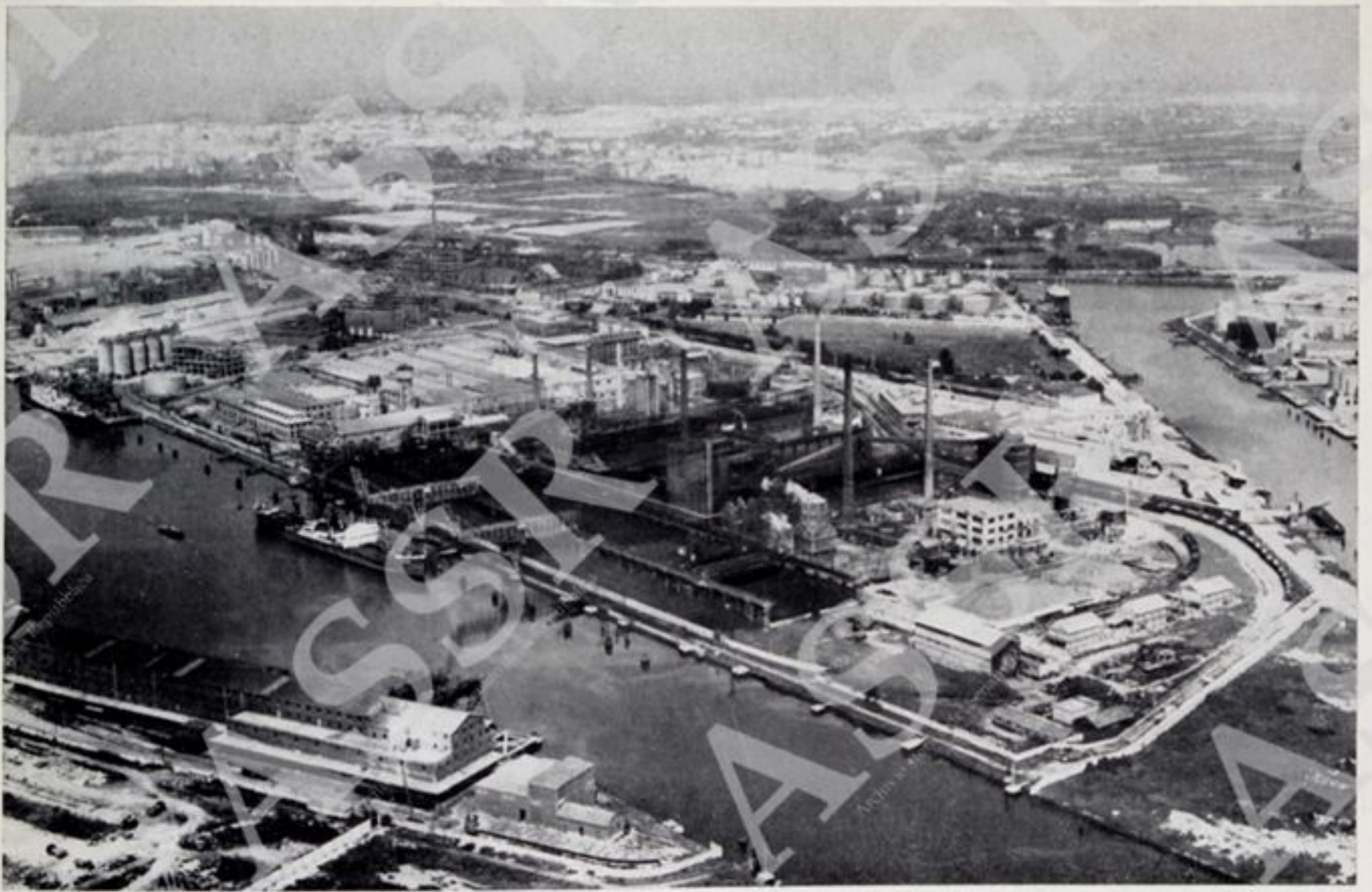
1. Il canale della Giudecca, visto dal campanile della chiesa di San Giorgio. Sulla sinistra l'isola della Giudecca.
2. Nel disegno riprodotto sono tratteggiati il percorso attuale e quello futuro della navigazione fra il mare e i moli, commerciale e industriale, di P. Marghera. Attualmente tutte le navi che devono raggiungere Porto Marghera entrano dal Porto del Lido e transitano per il Bacino di S. Marco, per il canale della Giudecca e per il canale Vittorio Emanuele II. Tra alcuni anni, quando il nuovo canale sarà ultimato, le navi eviteranno il pericoloso attraversamento del Centro Storico e raggiungeranno direttamente le zone industriali, imboccando il Porto di Malamocco.
3. Il porto di Malamocco che separa l'isola del Lido dall'isola di Pellestrina - S. Pietro in Volta.

Stanno procedendo a ritmo accelerato i lavori di scavo del nuovo canale navigabile Malamocco - Porto Marghera, per il collegamento diretto mare - zona industriale. Il canale che lambisce interamente il fronte lagunare interno, ha un percorso complessivo di Km. 18,300, una larghezza costante in cunetta di m. 180; inizia con un fondale di m. -15 sotto il livello medio del mare, in mare aperto, ed arriva con un fondale di m. -14,5 fino alla testata del canale Dogaletto consentendo il traffico di navi della portata di 65.000 t. Oltre questo punto e fino al confine settentrionale della zona di ampliamento industriale, il canale prosegue con un fondale di m. -12,5, idoneo a consentire il transito di navi della portata fino a 40.000 t. Quest'opera di fondamentale importanza per l'avvenire economico di Venezia, ha suscitato taluni allarmi per possibili ripercussioni negative sul regime acqueo lagunare. Il prof. Ferro, rettore dell'Università di Padova ed esperto di idraulica fra i più illustri, ha detto in proposito, ad un recente convegno sui problemi idrogeologici delle Venezia: « Unica conseguenza potrebbe essere lo spostamento della linea dello spartiacque verso S. Nicolò. Questo ridurrebbe la massa e pertanto la velocità dell'acqua che entra dalla bocca di porto e che raggiunge il Centro Storico. Quindi potrebbe risultarne un vantaggio per il Lido e l'intera Venezia, che sarebbero investiti da una corrente meno violenta dell'attuale ».



Il nuovo canale navigabile
Malamocco - Porto Marghera

1. 2. Di P. Marghera ricorre quest'anno il cinquantenario della fondazione. Attualmente, su una superficie di 1550 ettari sono insediate oltre 200 industrie, che danno lavoro a quasi 40 mila operai, tecnici, impiegati. E' già previsto un grandioso ampliamento su altri 4.000 ettari (fra aree e specchi d'acqua, compreso il nuovo porto dei petroli). Circa il problema idraulico-lagunare, « prevedendosi la costituzione dei ter-rapieni di detta zona in fasi successive e nell'arco di tempo di circa 15 anni, resta aperta ogni possibilità di controllo del fenomeno di imbonimento delle aree barenose e di apertura di nuove vie d'acqua, per eventuali interventi che si rivelassero necessari per mantenere inalterato l'attuale equilibrio del regime lagunare ». Alle attività attuali altre se ne aggiungeranno, costituendo un centro dove opereranno complessivamente 60 mila addetti. Le zone occupate (I e II zona) e la zona di ampliamento (III zona) sono penetrate da canali navigabili. Il porto di Venezia, che è il secondo d'Italia ha registrato nel 1966 un movimento complessivo di merci pari a 16 milioni di tonnellate.



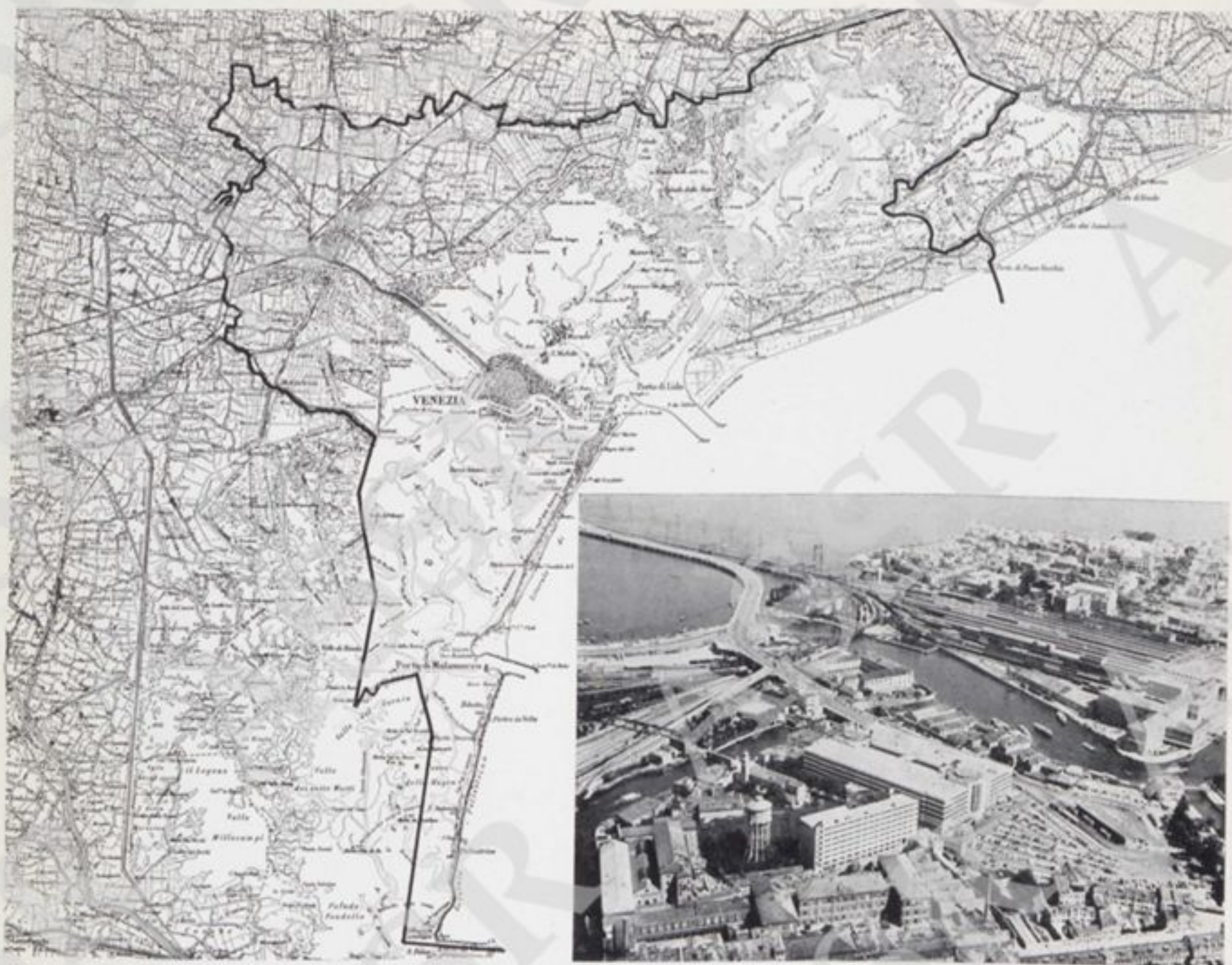
2
La zona industriale di P. Marghera

1. Mestre: la nuova edilizia verticale stringe gli ultimi resti del vecchio centro agricolo-commerciale che appena 25 anni fa aveva una popolazione tre volte inferiore a quella attuale (al 31 maggio 1967 era la seguente: presente 117.678, residente 115.389).
2. Veduta aerea del Centro di Mestre con la lunga Piazza Ferretto tra la Torre dell'Orologio e la Collegiata di S. Lorenzo. Nodo stradale e ferroviario di grande importanza, Mestre deve il suo rapido e « tumultuoso » sviluppo all'espandersi della zona industriale di Porto Marghera e all'affluire di una parte degli abitanti del Centro Storico. A Mestre vi è il capolinea di tutte le autostrade, costruite e in costruzione, che interessano l'Italia Nord Orientale; qui confluiscono anche numerose strade statali e superstrade.



Mestre: la Venezia di Terraferma

Sulla carta sono segnati i confini del Comune di Venezia che si compone di tre parti: il Centro Storico, l'Estuario (le isole in laguna, il Lido e il litorale) e la Terraferma. La superficie complessiva è di 45.510 ettari; la popolazione al 31 maggio 1967 era la seguente: presente 378.811, residente 366.308, così suddivisa: Venezia città rispettivamente 131.255 e 120.409, Estuario 52.424 e 51.109, Terraferma 195.122 e 194.790. Nella foto: il terminal automobilistico di Piazzale Roma e la stazione ferroviaria di S. Lucia.





Ca' Loredan - Ca' Farsetti, sede dell'Amministrazione Comunale di Venezia

SOMMARIO

Conferenza stampa sui problemi di Venezia (presentazione)	pag. 3
Il saluto del Sindaco	» 5
I problemi della difesa idrogeologica della città e della laguna (Ing. Giovanni Favaretto Fisca)	» 6
I problemi della conservazione del restauro e dell'ordinamento urbanistico della città (Ing. Giovanni Favaretto Fisca)	» 10
La situazione del patrimonio artistico veneziano (Prof. Bruno Molajoli)	» 14
Aspetti dello sviluppo economico di Venezia (Ing. Arrigo Usigli)	» 21
Rassegna della stampa italiana	» 27
Rassegna della stampa estera	» 36
Recenti interventi dello Stato a favore di Venezia	» 44
Il costo del risanamento di Venezia insulare e delle isole	» 47
Comitato ministeriale per lo studio dei problemi di Venezia	» 51
Comitato cittadino per la difesa e il restauro del patrimonio artistico di Venezia	» 54
Legislazione speciale per Venezia	» 61
(Legge 31 marzo 1956, n. 294)	
(Legge 5 luglio 1966, n. 526)	
(Legge 6 agosto 1966, n. 652)	
Immagini veneziane (appendice)	

Edizione: Comune di Venezia - Ufficio Stampa

La Tipografica - Venezia

Zincografia « Serenissima » - Venezia

Foto: Archivio Fotografico Comunale

AFI, Borlui, Cameraphoto





I PROBLEMI DI VENEZIA

al consiglio comunale

I PROBLEMI DI VENEZIA
al consiglio comunale

EDIZIONE: COMUNE DI VENEZIA - SEGRETERIA GENERALE

REDAZIONE: G. CARRARO - P. MANOLI

VENEZIA, APRILE 1968

Per due mesi il Consiglio Comunale si è impegnato in un vasto e approfondito dibattito sui grandi temi della sopravvivenza fisica e dello sviluppo della città.

La stampa nazionale, e talora anche quella internazionale, si è interessata molto da vicino ai nostri problemi, conferendo loro quella eco e quella partecipazione, che solo Venezia sa realizzare.

Successivamente è intervenuto un fatto importante, sollecitato del resto dal Consiglio Comunale: la pronuncia del IV Gruppo di idraulica del Comitato Ministeriale per lo studio dei problemi di Venezia, che con un voto qualificato sul piano scientifico ha autorizzato il proseguimento della prima fase dei lavori portuali in corso, escludendo ogni possibile pericolo per l'esistenza fisica della città.

Anche se il risultato del dibattito fosse stato solo quello di provocare questa chiarificazione, esso avrebbe conseguito i suoi obiettivi.

Ma esso ha ancor più contribuito ad allargare l'attenzione e le responsabilità comuni; ad essere di stimolo e di incitamento alla conoscenza approfondita di tutti i nostri problemi e alla ricerca delle più esatte e scientifiche soluzioni; ad assicurare la partecipazione dell'Italia e l'interesse del mondo al definitivo e globale progetto di salvezza della città.

L'ordine del giorno votato dal Consiglio Comunale è stato infatti solennemente presentato al Capo dello Stato e ha già ottenuto l'interessamento del Presidente del Consiglio. E' giusto rilevare inoltre che esso è stato steso in armonia con l'opera già iniziata dall'UNESCO e chiede la collaborazione di un'associazione benemerita come la Fondazione Europea di Cultura.

Questo documento è certamente l'atto conclusivo di una lunga ed appassionata ricerca; ma costituisce altresì un punto di partenza per un nuovo impegno, affinché lo sviluppo futuro di Venezia garantisca una città intatta nel suo interiore equilibrio ed inserita nella moderna realtà civile ed economica.

SOMMARIO

<i>Introduzione del Sindaco</i>	Pag.	3
<i>Gli interventi dei Consiglieri</i>	»	11
<i>La relazione conclusiva del Sindaco</i>	»	67
<i>Le dichiarazioni dei Consiglieri sulla relazione del Sindaco</i>	»	95
<i>L'ordine del giorno votato dal Consiglio Comunale</i>	»	117
<i>Legislazione sul nuovo ampliamento del porto e della zona industriale</i>	»	123
<i>Il problema idraulico - lagunare nel contesto del Piano Regolatore Generale del Consorzio per il nuovo ampliamento del porto e della zona industriale</i>	»	126
<i>La relazione del Prof. Ferro</i>	»	129
<i>I voti del Magistrato alle Acque</i>	»	131
<i>Il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici</i>	»	138
<i>Il rapporto dei Tecnici olandesi</i>	»	141
<i>I lavori del Comitato Ministeriale</i>	»	150
<i>La relazione del Gruppo di idraulica</i>	»	153
<i>Acque alte a Venezia e confronto con le corrispondenti maree in mare aperto e a Marghera</i>	»	157
<i>Corrispondenza fra il Presidente del Consiglio dei Ministri ed il Sindaco di Venezia</i>	»	163

Aula Consiliare di Ca' Loredan - 19 febbraio 1968. Il Sindaco di Venezia, ing. Giovanni Favaretto Fisca, legge la relazione conclusiva al dibattito sui problemi di Venezia, che egli aveva introdotto nella seduta del 18 dicembre 1967. Il dibattito è proseguito nelle sedute del 19 dicembre 1967 e del 5, 15, 22 gennaio 1968. In quella del 26 febbraio 1968, dopo le dichiarazioni dei Consiglieri sulla relazione conclusiva del Sindaco, veniva approvato, a maggioranza, il noto ordine del giorno (pubblicato alle pagine 117-119).



INTRODUZIONE DEL SINDACO

INTRODUZIONE DEL SINDACO

Signori Consiglieri, premetto che la mia non vuole assolutamente essere una relazione, ma vuole essere solo una semplice esposizione del pensiero della Giunta, perché la Giunta si riserva di rispondere al termine di tutti gli interventi, lasciando, quindi, al Consiglio ampio margine per il dibattito; vuole essere, cioè, una semplice introduzione alle discussioni tanto importanti di questo Consiglio. La replica della Giunta giungerà, come siamo d'accordo, nella seduta che fisseremo insieme.

Il problema di Venezia si può suddividere, mi pare, in cinque grandi aspetti, che l'alluvione del 4 novembre ha richiamato all'attenzione del mondo, ma della cui gravità i responsabili pubblici, ed anzitutto il Consiglio comunale di Venezia, erano coscienti e per cui era stato convocato anche il grande Convegno dell'Isola di San Giorgio ancora nell'ottobre del 1962.

Difese a mare

Il vero male, che il 4 novembre ha rivelato in tutta la sua urgente drammaticità, sono stati anzitutto i murazzi, cioè quell'opera dell'uomo che rafforza le difese naturali ove sono deboli e le sostituisce ove sono mancanti, creando una vera e propria barriera tra mare e laguna e impedendo così che la laguna diventi mare e viceversa: cioè impedendo che si formino le correnti e le ondate del mare aperto, che in caso di mareggiata, potrebbero anche rompere l'equilibrio su cui si regge la nostra città.

Naturalmente bisogna tener presente che il problema dei murazzi è assolutamente distinto e indipendente da quello dell'altezza della marea sul corpo della città: perché i primi servono solo a rafforzare i pilastri di separazione o separano essi stessi, come ho detto, il mare della laguna, mentre il livello delle maree dipende dal livello del mare, con cui è in comunicazione attraverso le tre bocche di porto del Lido, di Malamocco e di San Felice.

Il primo aspetto del problema di Venezia dunque è quello dei murazzi: primo per urgenza, perché solo la loro sicurezza è assoluta garanzia che una catastrofe potrà essere evitata.

Dopo il 4 novembre il Governo è prontamente intervenuto con un finanziamento di 9 miliardi.

Lo stato attuale dei lavori è il seguente:

Zona Ca' Bianca: in precedenza lo stato dei lavori aveva raggiunto il 30%; dal 1° novembre u.s. sono state poste in opera altre 20.000 tonnellate di materiale con un ulteriore avanzamento di 300 ml. di scogliera;

Zona S. Pietro in Volta: in precedenza lo stato dei lavori aveva raggiunto il 22%; dal 1° novembre u.s. sono state poste in opera altre 25.000 tonnellate di materiale con un ulteriore avanzamento di 400 ml. di scogliera;

Zona Pellestrina: in precedenza lo stato dei lavori aveva raggiunto il 20%; dal 1° novembre u.s. sono state poste in opera 24.000 tonnellate di materiale con un ulteriore avanzamento di 300 ml. di scogliera; attualmente il ritmo di approvvigionamento degli scogli è arrivato a circa 700 tonnellate al giorno per ciascuna impresa;

Isola S. Erasmo: i lavori sono in corso nella parte sud dell'isola; nella parte nord è stato costruito un piccolo argine a carattere provvisorio per evitare che le forti alte maree invadano i terreni retrostanti. I lavori a carattere definitivo avranno inizio, allorquando i proprietari dei terreni interessati avranno ceduto al Demanio l'area di sedime dell'argine da ricostruire. Per perfezionare tale cessione è stato già tracciato tutto l'andamento dell'argine e la Commissione incaricata ha proceduto oggi - 18 dicembre - alla nuova delimitazione, alla presenza dei proprietari interessati.

I lavori di riparazione delle dighe nord e sud del porto di Lido sono stati consegnati in data 22 novembre e le imprese che li hanno ricevuti in consegna stanno approntando i relativi cantieri.

I lavori di riparazione della diga sud del porto di Chioggia sono stati consegnati in data 23 novembre u.s., e si sta approntando il relativo cantiere.

Un problema è sorto circa l'idoneità della pietra, con cui si provvede alla costruzione dei murazzi. Essa non è la tradizionale pietra d'Istria, ma quella ricavata dalle cave della nostra Regione. Noi ci siamo fatti portatori delle preoccupazioni del Consiglio Comunale e dell'opinione pubblica presso il Ministro dei Lavori Pubblici, che ci ha risposto con i seguenti dati: l'idoneità di una pietra si valuta in base a due distinte prove: prove di resistenza fisica, prove di resistenza chimica. Per la prima la pietra attuale ha rivelato una resistenza nettamente superiore a quella d'Istria in rapporto di Kg. 2934 al m² contro Kg. 1670 al m²; per la seconda le prove conclusive devono essere esperite in sei mesi attraverso l'esame diretto degli agenti atmosferici e marini sulla composizione della pietra, ma, data l'urgenza dell'opera e in attesa delle risultanze definitive,

gli esami di laboratorio dell'Università di Padova hanno anticipato agli uffici tecnici competenti del Genio Civile Opere Marittime un giudizio ampiamente favorevole.

Per l'esecuzione sappiamo tutti che è stato giudicato necessario assegnare alle imprese un tempo tecnico di 450 giorni lavorativi.

I problemi idrogeologici

Il secondo aspetto della difesa di Venezia è quello idrogeologico, e cioè l'accertamento delle cause dell'abbassamento del sottosuolo, del contemporaneo innalzamento del livello dei mari, i modi possibili di regolare i rapporti tra mare e laguna attraverso le tre bocche di porto dianzi citate, la validità delle soluzioni da proporre, l'incidenza delle singole opere e della vita della città sul tessuto idraulico e biologico della laguna.

Voi sapete che anche qui il lavoro è impostato e, dopo l'intervenuto finanziamento, gli studi sono avviati. Cinque sono i gruppi di lavoro: quello dell'edilizia e dell'urbanistica, quello di igiene e biologia, quello di geologia-geofisica-geotecnica, quello di idraulica, e infine quello dei problemi legislativi e amministrativi.

In esecuzione degli studi programmati già parecchie convenzioni sono state stipulate tra Comune e Ministero dei Lavori Pubblici sulle correnti di marea, l'inquinamento delle acque, un esempio di fognatura-campione, esodo ecc. Particolare interesse avrà la riunione del 21 prossimo con cui si deve dare inizio, dopo la scelta definitiva dell'area dove ubicarlo, alla realizzazione del modello della laguna, opera concordemente richiesta da tutti gli studiosi che si sono interessati del problema di Venezia.

Voi sapete, infatti, che, per iniziativa di vari enti nazionali, e soprattutto della fondazione europea di cultura, parecchi sono gli studiosi stranieri, che direttamente o indirettamente sono stati interessati ai nostri problemi.

Recentemente anche il Presidente del Consiglio, in una nobile lettera, ha voluto chiedere il parere del Sindaco su queste offerte di collaborazione assicurando nel contempo che il problema di Venezia è un problema della cui soluzione l'Italia sola è direttamente responsabile e di cui essa deve in ogni caso farsi garante di fronte alle iniziative di tutto il mondo.

Desidero qui pubblicamente ribadire, di fronte al massimo organo dell'amministrazione cittadina, quanto ho già avuto occasione di dire all'onorevole Moro, e cioè che l'Amministrazione Civica ha

sempre sostenuto, con l'accordo della Commissione di nomina ministeriale che ogni studio, ogni contributo, ogni aiuto, ben lungi dall'essere respinto, sarà invece ben accetto ed avviato nella dovuta misura, per contribuire alle decisioni finali della Commissione stessa.

**La salvaguardia della città,
il Comitato ministeriale,
la legge speciale**

Il terzo aspetto è quello della sua salvaguardia. Tutti sono concordi che per Venezia si dovrà giungere, a conclusione degli studi in corso, a dei provvedimenti radicali e definitivi sia sotto il profilo della sua salvaguardia idrogeologica che sotto il profilo del suo restauro edilizio.

L'istituzione della Commissione Ministeriale di Studio è certamente un impegno del Governo Italiano, che vale anche per il futuro.

Ma intanto era necessario provvedere affinché il degrado edilizio della città e la complessa vita dei suoi canali lagunari non fossero ulteriormente minacciati. In questo senso si deve giudicare quella legge il cui programma è stato recentemente deliberato dal Consiglio Comunale, e che volutamente noi abbiamo chiamato legge-ponte.

Essa si muove appunto su due direttive: da una parte rafforzare le difese dei litorali delle isole interne alla laguna, garantire la viabilità dei grandi canali di comunicazione ed impedire con l'escavo l'interramento di numerosi rii, dall'altra cominciare concretamente l'opera di salvaguardia edilizia con un esperimento di restauro a Castello, restaurando, inoltre, edifici pubblici e dando significativi contributi al Comune e ai privati per le opere di conservazione edilizia.

Restauro del patrimonio artistico

Il quarto aspetto è quello del restauro del patrimonio artistico veneziano.

Il 4 novembre di Venezia non è stato il 4 novembre di Firenze, su questo siamo tutti d'accordo. Ma ciò non vuol dire che il problema non abbia nel tempo analoghe dimensioni. Venezia da sempre è sottoposta alla continua e temibile usura dell'umidità e della sal-

sedine che, in combinazione recente con gli inquinamenti aerei provocano una miscela veramente deteriore per dipinti, statue, libri, e soprattutto affreschi.

Il problema che si pone quindi è non solo del costo del restauro, ma di avere gli strumenti per il restauro stesso con laboratori e personale specializzati. Da questa esigenza è nata l'iniziativa del Centro di San Gregorio e di quello che avrà sede alla Marciana per i libri ed i preziosi documenti danneggiati.

Dopo il 4 novembre, dai rispettivi sovrintendenti sono stati fatti dei preventivi di spesa per cifre notevoli.

Il principale finanziatore di queste opere è stato il Ministero della P.I. il quale ha già speso a tutt'oggi 250 milioni di lire. Ma proficui contatti sono stati avviati anche col CRIA americano e con una analoga fondazione inglese, ottenendo per ora un finanziamento di circa 250 milioni per lavori che sono già in corso.

Infine informo il Consiglio Comunale che tramite il Comitato cittadino per il restauro delle opere d'arte, trattative sono state avviate con l'UNESCO, per la concretizzazione di un programma pluriennale, in cui sono state poste in evidenza opere per circa 3 miliardi. Non posso pronunciarmi, ma ho la speranza che questi ci saranno dati in breve tempo.

Vivificazione di Venezia

Il quinto aspetto è quello della vivificazione di Venezia, il più difficile, il più delicato. Qui il pensiero della Giunta — non adesso ma quando ho presentato il bilancio del 1967 — è stato ampiamente dibattuto, soprattutto per quanto riguarda i rapporti fra il Centro storico e la terraferma, la difesa idraulica della terraferma e con tante opere importantissime dal punto di vista idraulico, tra centro direzionale e zona industriale, tra lo spazio residenziale di Venezia e il nuovo ambiente abitativo che si determinerà come conseguenza dell'inserimento di nuove iniziative culturali ed universitarie.

Ecco, Signori, ho finito.

Signori, questa mi pare che sia anche l'occasione per consentire quel dibattito di idee e più che tutto il dibattito di proposte che avete richiesto nell'ultima seduta e in sedute precedenti intorno alla zona franca, alla costituzione di un ente consorziale per il restauro edilizio della città, per dare forma alla richiesta ufficiale

di cessione di terreni demaniali militari al Comune a prezzo simbolico e mi pare che questa sia un'occasione per tutti quegli altri suggerimenti che riterrete utile esporre, che la Giunta e il Sindaco attentamente ascolteranno per, poi, rispondere, presentando il pensiero della Giunta e del Sindaco.

GLI INTERVENTI DEI CONSIGLIERI

GLI INTERVENTI DEI CONSIGLIERI

CHINELLO (P.C.I.)

Il Consigliere Chinello sottolinea l'importanza dell'attuale dibattito aperto sui problemi di Venezia, che permetterà di poter conoscere e valutare il pensiero delle forze politiche che attualmente agiscono su Venezia; non si tratta tanto di una lotta tra due schieramenti contrapposti per operare certe scelte tecniche ed estetiche, quanto di una lotta per operare certe scelte politiche. Si tratta, in altri termini, di vedere se i problemi di Venezia, relativi ai suoi valori, al suo territorio, al suo sviluppo, vanno affrontati e risolti in funzione dei bisogni economici, sociali e culturali della collettività o in funzione del profitto delle grandi industrie a cui si vuole subordinare l'economia veneziana.

Afferma che, a questo punto, si deve fare un discorso chiaro e preciso unendo o facendo convergere su programmi organici comuni le diverse forze politiche che, pur con le naturali contraddizioni interne, si propongono analoghi fini.

Il discorso sui problemi di Venezia è quanto mai ricco e complesso; ricco per due grandi richiami: il primo è un richiamo per le forze culturali sulla conservazione e sulla destinazione economica e culturale del patrimonio artistico; il secondo è, invece, per le classi e per le forze politiche, in modo particolare per le sinistre, sul problema della programmazione e delle riforme, cioè sul rapporto tra Venezia e l'economia regionale e nazionale...

Respingendo le accuse, rivolte ai comunisti, di strumentalizzare l'alluvione del 4 novembre 1966, fa rilevare che essa non ha fatto emergere dei problemi nuovi per Porto Marghera, ma ha fatto solo scorgere nuovi aspetti di un problema che era già sul tappeto; ricorda, infatti, che i comunisti già nel 1964 avevano manifestato critiche al progetto della 3ª zona industriale ed al suo piano regolatore non perché si sarebbero imbonite le barene e quindi si sarebbe minacciata direttamente la Venezia storica, ma per ragioni di politica economica; per il tipo di industrie che si volevano insediare, per le infrastrutture che si sarebbero dovute creare e per gli squilibri che si sarebbero prodotti nella regione...

Osserva che ci sono molti problemi che assillano il Consiglio Comunale quali quelli relativi: al rapporto Venezia-Mestre, mai approfondito seriamente in sede consiliare; all'organizzazione del territorio del famoso triangolo metropolitano che sta avanzando a ritmo

accelerato; al piano di sviluppo regionale che dovrebbe definire la funzione di Venezia, alla pianificazione particolareggiata e con il contrasto manifestatosi tra coloro che auspicano un semplice risanamento conservativo e coloro che, invece, propugnano un piano particolareggiato che contemperi le esigenze del risanamento conservativo con quelle dello sviluppo economico...

Mette, quindi, in luce l'importanza e la priorità del problema riguardante la salvezza fisica di Venezia, che oggi è minacciata più gravemente di ieri e, a questo proposito, sottopone all'attenzione del Consiglio Comunale il fatto che a 40 giorni dalla seduta consiliare nella quale si è dibattuto l'argomento della salvezza di Venezia, i lavori delle difese a mare a Ca' Bianca, a S. Pietro in Volta e a Pellestrina siano proseguiti con estrema lentezza e che quelli a S. Erasmo, a Cavallino, a Treporti, a Punta Sabbioni non siano ancora concretamente iniziati, né a fronte mare, né a fronte laguna. Esprime, quindi, la convinzione che, continuando con questo ritmo, i lavori non potranno essere terminati prima dell'estate-autunno del 1969, neanche se le ditte appaltatrici dovessero essere sottoposte a tutte le penalità previste dai contratti.

Afferma che a prescindere dalle difese a mare, un altro angoscioso problema assilla Venezia ed è quello relativo all'incremento del numero delle alte maree. Infatti negli ultimi 10 anni si sono verificate 28 alte maree contro le 32 dei precedenti 90 anni. Ciò è certamente dovuto a tutto quello che si è realizzato sulla laguna e cioè l'aeroporto di Tessera, la 2° e 3° zona industriale, l'imbonimento delle barene di S. Giuliano, l'isola del Tronchetto, la strada Romea, il Canale portuale ecc. Ribadisce, a questo proposito, la esigenza che qualsiasi opera che interessi la laguna debba essere preventivamente vagliata da un comitato di specialisti.

Per quanto riguarda il modello della laguna, la cui realizzazione fu decisa durante il Convegno sui problemi di Venezia tenutosi nell'ottobre 1962, afferma che esso, pur essendo uno strumento di indagine rilevante, non è esclusivo in quanto dovrà essere coordinato con altri studi ed altri rilevamenti relativi ai livelli marini e alle loro variazioni, agli apporti solidi fluviali, alle acque sotterranee, alle correnti. Comunque, si deve constatare che esso non è stato ancora costruito e si augura che ciò non debba essere messo in relazione all'avvenuto insediamento della 3° zona e del relativo porto, che potrebbe il modello evidenziare come realizzazioni pregiudizievoli dell'equilibrio lagunare...

Auspica, infine, che si subordini qualsiasi manomissione del ba-

cino lagunare ad una risposta inequivocabile e rigorosa della tecnica a livello scientifico. Il che significa elaborare un piano organico della laguna e la Giunta Municipale, sulla base di una analisi precisa della realtà, ha appunto l'obbligo di elaborare un programma concreto per la salvaguardia della città.

TENDERINI (D.C.)

Il Consigliere Tenderini ritiene che Venezia domandi innanzitutto ai suoi amministratori e a tutti, una prova di umiltà. Egli si chiese se senza l'alluvione del 4 novembre 1966, studi, dibattiti, convegni, manifestazioni si fossero tenuti con tanto interesse, pressione ed angoscia, come quelli che tengono cartello da un anno a questa parte, ed oggi — intorno al primo anniversario — di quel pauroso evento.

Ciò significa che il segno calamitoso rappresenta una lezione e un pressante ed eloquente campanello di richiamo a facili ottimismo e pessimismi, ad una mitizzazione di schemi, di programmi, di soluzioni miracolistiche...

La preoccupazione di fondo sta soprattutto nella considerazione dei poteri e dei limiti del Comune, che è oggi insufficiente e inadeguato a risolvere i problemi di cui un tempo poteva essere invece anche arbitro.

La seconda rivoluzione industriale e tecnologica richiede indubbiamente strutture pubbliche più idonee ad aggredire programmaticamente le realtà più vive che si affacciano alla ribalta comunitaria e che ora si imprigionano spesso nel ginepraio o nella palude del pluralismo di competenze politico-amministrativo-economiche. Ma la vera preoccupazione sta nelle possibilità decisionali del Comune, mentre altrettanto evidente è il dovere che incombe su tutti i consiglieri di farsi portavoce di quella cittadinanza che qui istituzionalmente rappresentano e dei cittadini che tentano di preservare il bene fisico della persona e i beni materiali che usano nella armonica vita della città ove vivono anche attraverso la legittima rappresentanza comunale...

Riguardo alla difesa di Venezia, il Consigliere Tenderini ricorda che l'odg votato dal Consiglio Comunale il 6-11-1967, partendo dalle dichiarazioni del Sindaco circa la deplorante lentezza nella esecuzione dei lavori concernenti le difese a mare della città di Venezia e delle sue isole, invitava il Governo ad eseguire le opere

con urgenza e materiale idoneo, dando la precedenza ai tratti più vulnerabili dei murazzi, delle dighe e di S. Erasmo. Con lo stesso ordine del giorno si chiedeva che qualsiasi nuova opera lagunare doveva essere vagliata dal Comitato di difesa di Venezia istituito nel giugno dello scorso anno.

In questa sede va rilevato che è necessario elevare ancora un fermo e rinnovato richiamo al senso di responsabilità di tutti gli Enti competenti, dallo Stato al Magistrato alle Acque, al Genio Civile, e alle Ditte appaltatrici, perché ci si trova sempre nello stesso clima di precarietà e di emergenza...

Per quanto riguarda lo stato di salute della laguna e degli eventuali atti operatori o trapianti che essa può sopportare in futuro o continuare a sopportare, c'è da rilevare che nulla è possibile conoscere circa i lavori del Comitato per la Difesa di Venezia. Va qui, comunque raccomandato che la zona per il modello della laguna deve essere reperita nel territorio comunale e non fuori per evidenti motivi di coordinamento o di razionalità di funzione.

Per la conservazione e lo sviluppo di Venezia, il Consigliere Tenderini ritiene che, in un certo senso, i due termini fanno parte di una stessa realtà avvenire. Drammaticamente talora sorge il dualismo, o meglio la alternativa tra conservazione della storia, della salute delle caratteristiche ambientali della città di Venezia e lo sviluppo industriale che la III^a zona dovrebbe consolidare indicando la preminenza di una scelta.

Indubbiamente Venezia non può sopportare una doppia vita, intensa di propositi e troppo satura di impegni, di pesanti attività e di enormi opifici. O Venezia rafforza la sua unicità o sceglie lo sviluppo industriale.

Strutturalmente, idealmente, tradizionalmente Venezia non si adatta che ad essere un'isola per il cittadino del mondo, cioè una città a misura d'uomo che possa attuare tutte le attività più nobili e di classe e che possa paragonarsi ad una oasi civile.

Ma questi sono motivi ideali che, nella realtà contemporanea, appaiono del tutto superati.

Venezia, infatti, vive anche di una realtà diversa che è quella industriale e che pone un'infinità di nuovi problemi che vanno interpretati e risolti...

Il Consigliere Tenderini, si dilunga quindi sugli aspetti negativi, per Venezia, dei traffici e dell'inquinamento atmosferico conseguenti allo sviluppo. Ritiene, quindi, che debba parlarsi allora più propriamente di un problema di scelta, la quale si presenta tre-

mendamente difficile, ma è altrettanto tremendamente doverosa. Al Convegno di San Giorgio di cinque anni fa, continua il Consigliere Tenderini, il Prof. Samonà affermava testualmente: « Venezia deve scegliere una sua coerente linea di condotta, abbandonando, lei per prima, le estreme conseguenze della concentrazione industriale. Fino ad ora tale concentrazione si è giustificata nel Comune di Venezia per la situazione geografica di Marghera. Si possono, ancora, giustificare i mille ettari aggiunti di recente a Porto Marghera per estendere la zona industriale. Riteniamo, invece, eccessivo e controproducente l'ulteriore intervento di tale concentrazione di industria, che estenderebbe l'area degli impianti di altri 300 ettari e potrebbe essere evitata. Non riteniamo che sia vitale estendere in una forma così gigantesca una zona industriale; ma pensiamo più utile destinare ad uso commerciale, anche per la industria dell'entroterra, le nuove invasature. Ciò darebbe inizio al decentramento concreto delle attività produttive, conferendo a Venezia un singolare prestigio dirigistico ».

Ho scelto, così, soggiunge l'oratore, tra gli altri, questo passo, perché il suo contenuto di sintesi mi sembra possa contribuire a chiarire il mio pensiero, ed aggiungo che, in mezzo a tante perplessità, nel quadro di un piano programmatico più completo e meditato di opere di restauro di palazzi da offrire ad enti o fondazioni internazionali di altro interesse artistico e culturale, una lieta novella ci viene dalla Giunta ed è quella dell'avvio a concretizzazione del centro di scienze meccaniche nella sede di Palazzo Fortuny. Così pure la iniziativa dell'On. Gagliardi per un Convegno degli Ambasciatori accreditati presso la Repubblica, a Venezia, apre le prospettive che più si adattano alla natura, alla missione della nostra città, che deve presentare il suo ineguagliabile fascino, senza esporlo ai pericoli che possono derivare da un più intenso processo di sviluppo industriale.

Sul problema delle comunicazioni, il Consigliere Tenderini si compiace dell'iniziativa della Giunta che ha inviato ai Consiglieri la impegnativa documentazione relativa a studi sui servizi di trasporto tra centro storico e terraferma, e fa voti perché si costituisca e lavori proficuamente la Commissione dei trasporti non di linea e per il moto ondoso, istituita tempo fa. E ciò soprattutto per salvaguardare le fondamenta delle case e salvare la gondola.

Sempre sul tema delle comunicazioni, l'oratore si dichiara contrario alla istituzione di una metropolitana Venezia - Terraferma.

Il Consigliere Dr. Zecchi afferma innanzitutto, che, a suo avviso, quando si parla di salvaguardia di Venezia, ci si riferisce a Venezia intesa come uno dei centri politici, economici, artistici, culturali più importanti, non solo del Paese, ma di tutto il mondo.

Rileva, poi, che Venezia non ha subito, come le altre città sorte ai margini delle lagune, o presso gli estuari dei fiumi, modificazioni geofisiche del proprio territorio per effetto dell'interramento, perché si è creato, in parte per motivi naturali, in parte per motivi di alta tecnica, l'equilibrio dinamico della sua laguna cioè un sistema complesso di carattere idraulico, il quale regola la quantità di acqua che affluisce e defluisce dalla laguna. E' la stessa laguna, la regolatrice del proprio equilibrio e ciò per ragioni matematiche ed idrauliche molto semplici basate sulla diversa velocità di afflusso e deflusso delle acque.

Il bacino lagunare è un organismo che si autoregola, ma esso ha bisogno di continue attenzioni, come del resto è avvenuto per più di mille anni, da parte del Magistrato alle acque della Repubblica Veneta che preoccupata dall'eccessivo afflusso di acqua ricca di sedimenti, di sali e di detriti, provvede a far deviare tali acque nell'ambito della laguna, mentre, d'altra parte, preoccupato per la eccessiva erosione, provvede a far affluire altre acque aventi altre caratteristiche mineralogiche in modo da compensare il fenomeno e mantenere l'equilibrio.

Il Cons. Dr. Zecchi, continua affermando che un altro elemento fondamentale dell'equilibrio lagunare è dato dalla funzione delle barene e che le condizioni idrauliche della laguna sono completamente diverse quando le barene sono sommerse da quando esse sono emerse; ci sono differenze di velocità, differenze di afflusso e di deflusso ed attriti che devono essere considerati per cui gli escavi e gli imbonimenti portano inevitabilmente ad una modificazione del regime lagunare.

Per far fronte al fenomeno autonomo ed indipendente delle maree quotidiane, è necessario non toccare il bacino lagunare; non si deve consentire di intervenire massicciamente, sconvolgendo il profilo dei margini delle barene, come sta avvenendo, soprattutto nella zona della laguna a sud di Venezia che è stata completamente distrutta dagli imbonimenti attuati od in via di attuazione, ritenendo di poter ristabilire l'equilibrio idraulico mediante l'escavo del ca-

nale dei petroli diretto dal Porto degli Alberoni alla zona delle barene.

Il Cons. Dr. Zecchi ritiene sia preciso dovere della Giunta di impedire che, in attesa che i tecnici studino il problema, si continuino gli imbonimenti e si continui l'escavo del canale e ciò perché, se si vuole veramente affrontare il problema della difesa della Città, si deve partire da un concetto di priorità che è quello della conservazione dell'ambiente lagunare, il cui equilibrio è l'equilibrio di Venezia stessa...

Il Consigliere Dr. Zecchi afferma che è necessario operare in due direzioni:

1) arrestare immediatamente tutti i fatti operativi all'interno della laguna di Venezia.

2) porre in discussione e allo studio se gli interventi di carattere economico e produttivo che vengono proposti ai margini della laguna di Venezia, siano veramente interessanti per il comprensorio veneziano e non sia possibile svilupparli in altro modo senza intervenire sulla laguna. Soltanto dopo che saranno stati risolti questi due problemi si affronterà il terzo, cioè quello di superare le modificazioni del regime lagunare che provengono da cause naturali e cioè dall'abbassamento del suolo e dall'innalzamento del medio mare perché soltanto dopo che si saranno messe in atto tutte le provvidenze necessarie per eliminare i mali che dipendono da volontà specifiche, si può passare allo studio e all'esame di quei danni che provengono da cause naturali.

DE MICHELIS (P.S.U.)

Il Consigliere Dr. De Michelis manifesta il suo disappunto per il fatto che la trattazione dei problemi di Venezia sia stata iniziata senza una relazione introduttiva della Giunta che desse l'impostazione al dibattito ed esprimesse il pensiero della Giunta stessa in merito ai grossi problemi che investono la sopravvivenza della Città...

Auspica che le forze politiche presenti il Consiglio varranno a supplire le carenze della Giunta riuscendo effettivamente a individuare dei punti concreti, precisi ed inequivocabili, attorno ai quali formare una maggioranza che non permettano elusioni di sorta all'azione della Giunta.

Fatta questa premessa, afferma di condividere il pensiero del

Cons. Prof. Zanon Dal Bo per quanto attiene alla priorità del problema relativo alla situazione idraulico-lagunare, in merito al quale bisogna riconoscere che ci si trovi ancora assolutamente privi di dati di fatto e di riferimento, per cui chiunque crede di poter sostenere le proprie tesi difendendosi con argomenti tecnologici o con affermazioni di sapore politico si assume una ben grave responsabilità.

Non esistono, infatti, studi scientifici che stiano alla base dei progetti del canale dei petroli e dell'imbonimento della 3ª zona industriale, né d'altra parte esistono dati contrari che permettano di sapere con esattezza quale tipo di danni questi interventi possano provocare. Gli unici documenti tecnici che stanno alla base del progetto che il piano regolatore del Consorzio ha accettato per l'escavo del canale sono quelli redatti a cura dell'ing. Montanarini e del Prof. Ferro sulla base dei quali, il progetto stesso è stato, poi, realizzato...

Rileva che, a distanza di tre anni, nonostante le evidenti preoccupazioni manifestate dal Prof. Ferro nel documento richiamato, gli studi inerenti al modello e alle eventuali misure correttive necessarie per annullare, o per lo meno attenuare, le conseguenze degli interventi attuati, non siano ancora cominciati.

Per quanto riguarda la relazione redatta dai tecnici olandesi, il Cons. Dr. De Michelis, dopo aver rilevato che essa è stata strumentalizzata da coloro che evidentemente volevano rappacificare gli animi e colmare le apprensioni dell'opinione pubblica, afferma che il documento non fa altro che evidenziare la totale carenza di dati quantitativi per poter esprimere un giudizio ed è addirittura esplicito nel far presente la gravità della situazione affermando che il problema delle cosiddette maree eccezionali e del loro aumento dipende, oltre che dal bradisismo e dall'eustatismo, anche dalla modificazione del bacino lagunare tanto è vero che il fenomeno si è accentuato proprio in questi ultimi anni in cui più frequentemente e più massicciamente si è manomessa la laguna...

Ci si deve rendere conto che se il canale è veramente utile, se esso va realizzato è necessario prevederne anche gli effetti negativi e studiare gli opportuni provvedimenti per ovviarli ma, a questo punto, sarà necessario introdurre anche un altro tipo di discorso e cioè quello di stabilire come si ripartiranno i costi relativi dato che i benefici, in parte, vengono goduti dalla collettività ed, in buona parte, dai privati...

Il Cons. Dr. De Michelis afferma, poi, di concordare pienamente

con il Cons. Dr. Zecchi sul fatto che le relazioni tecniche e le conseguenti posizioni, molto spesso, sono utilizzate in maniera non molto ortodossa semplicemente per tutelare interessi di parte ma questo non significa che non esista la possibilità di avere dalla tecnica delle indicazioni che consentano di risolvere determinati problemi. Certo anche le esperienze matematiche e i modelli fisici hanno un margine di incertezza e possono indurre in macroscopici errori ma questo non è sufficiente per chiedere, come soluzione, di fermarsi e di non far nulla, tanto più che la tecnica odierna permette di fare valutazioni meno imprecise e di operare delle scelte su dati più aderenti alla realtà. L'oratore osserva poi, che l'impegno preciso che oggi il Consiglio Comunale deve assolvere è quello di rimuovere tutti gli ostacoli, che si frappongono alla concreta realizzazione del modello della laguna, compreso quello relativo alla spesa che solo apparentemente non sembra produttiva e valutabile in termini economici.

D'altra parte, continua il Cons. De Michelis, oggi ci si trova di fronte ad una situazione particolarmente importante e delicata, determinata dagli eventi del 4 novembre dello scorso anno che hanno scosso profondamente l'opinione pubblica ed evidenziato che i problemi di Venezia sono molteplici ed essenziali e non possono essere risolti con più o meno approfondite discussioni o, peggio, scaricandone la responsabilità su altri Organismi e trincerandosi dietro a voti degli stessi. I problemi di Venezia devono essere affrontati immediatamente e responsabilmente dalla Giunta con mezzi straordinari trattandosi appunto, di situazioni straordinarie perché altrimenti essa abdica ai propri compiti ed assume, con ciò, una grave responsabilità politica. A questo punto, non è più possibile limitarsi a far riferimento al Convegno tenutosi nel 1962 a cui nulla ha fatto più seguito; la Giunta deve immediatamente e contestualmente, porsi il problema del futuro di Venezia operando e ponendo delle scelte senza limitarsi a far riferimento al solo P.R.G. che essendo uno strumento semplicemente urbanistico non tiene conto dei fatti nuovi che sono intervenuti, né della programmazione regionale, né della situazione di sviluppo che interessa non solo Venezia ma una più vasta area del suo entroterra...

Il Consigliere Dr. De Michelis afferma di ritenere che la attuale Giunta di centro-sinistra, che è sorta con formula, programmi ed esigenze politiche diverse dalle Giunte precedenti, abbia come compito essenziale quello di trasformare metodologicamente l'Ente

locale da semplice fornitore di servizi ed esecutore di decisioni prese altrove, ad operatore attivo e determinante dello sviluppo economico-sociale della Città. In altri termini, il problema che si pone oggi non è quello di verificare se c'è o non c'è ancora questa volontà, ma quello di ricercare, da un lato, i motivi per i quali non siano state attuate le premesse e, dall'altro, le cause dei ritardi manifestatisi.

E' giunto il momento, continua il Cons. Dr. De Michelis, di riportare il Consiglio Comunale, o la maggioranza di esso, all'altezza della situazione e dei problemi che questa situazione pone, per fare sì che il Comune diventi il punto di riferimento effettivo a cui la cittadinanza possa guardare fiduciosa e certa che non vengano realizzate solo le iniziative che trovano spinte in interessi economici di parte che, quasi sempre, non coincidono con gli interessi della collettività e che portano a soluzioni che, molto spesso, aggravano i problemi esistenti e ne creano di nuovi. Oggi è necessario ed urgente affrontare e risolvere il problema della difesa di Venezia, quello della pianificazione urbanistica, quello della collocazione di Venezia nello sviluppo economico nazionale e regionale, quello delle comunicazioni. Tali problemi reclamano la revisione del vecchio programma della Giunta in relazione ai mutati indirizzi e alle nuove esigenze che evidenziano remore e lacune da colmarsi al più presto. Se questa discussione verrà impostata ed attuata concretamente, il Consiglio Comunale non solo, avrà impostato correttamente i problemi e apportato un fattivo contributo di idee, ma avrà saputo esprimere una forza politica sufficiente per consentire, poi, alla Giunta di tradurre concretamente in atto le scelte fatte.

Il Consigliere dr. De Michelis conclude auspicando che l'attuale dibattito si muova nella direzione da lui prospettata in modo che esso possa identificarsi in uno sforzo di verifica politica la cui qualificazione sta proprio nella capacità di individuare i problemi che si devono discutere.

GRANZIERA (P.C.I.)

Il Consigliere Granziera osserva preliminarmente che la nomina del Commissario straordinario al Consorzio obbligatorio per l'ampliamento del Porto e della zona industriale di Venezia-Marghera rappresenta non un fatto tecnico ma un grave fatto politico in

quanto esso interviene proprio mentre il Consiglio Comunale sta affrontando il problema dello sviluppo economico di Venezia.

Afferma che, quando si parla di Consorzio, si parla di Venezia, della terraferma, di 3000 ettari di territorio che si trovano nella laguna, si parla di canali, di imbonimenti, di strade nelle barene, di insediamenti, di comunicazioni, di tutta una serie di elementi che non si restringono all'interno della 3ª zona, ma che vanno oltre, diramandosi nel territorio regionale e determinando una situazione di carattere politico-economico.

Rileva che uno dei problemi principali che è connesso allo sviluppo economico è quello relativo all'occupazione, che, a sua volta, è collegato all'insediamento dell'attività industriale della 3ª zona dato che la realizzazione della 2ª zona aveva incrementato l'occupazione di sole 300 unità. D'altra parte, la realizzazione della 3ª zona è stata frutto di una precisa scelta politica operata dai partiti e non dagli uomini che li rappresentano, per cui le eventuali responsabilità ricadono innanzitutto sulle forze che dirigono le scelte e solo successivamente su coloro che danno attuazione alle scelte operate...

Dichiara che il suo gruppo non vuol figurare fra i difensori del Consorzio della 3ª zona: esso però ha assunto in seno al Consorzio una posizione precisa contro il p.r.g. e contro l'impostazione che veniva data agli studi votando a favore di quelle scelte che si proponevano di arginare l'eccessivo potere dei gruppi industriali presenti a Porto Marghera.

Desidera, perciò, rilevare che le responsabilità politiche esistenti non si eliminano protestando contro la nomina del Commissario, ma intervenendo concretamente nelle scelte specifiche di sviluppo economico che il Consiglio Comunale deve operare autonomamente non demandando a nessuno, e tanto meno al Commissario, l'ulteriore procedere dello sviluppo della zona industriale. Esiste, infatti, una realtà che, per il bene di Venezia, richiede più forza politica, più coraggio nel condurre la battaglia politica del centro sinistra contro le forze che premono in tutt'altra direzione per pervenire all'ulteriore sviluppo della Città, allo sviluppo industriale, all'assetto territoriale ed al coordinamento delle comunicazioni.

BIANCHINI (D.C.)

Il Consigliere Bianchini, riferendosi alla improvvisa nomina del Commissario straordinario al Consorzio, osserva che ancora una

volta è stata intaccata l'autonomia di un Ente locale in quanto il suo Consiglio di Amministrazione, composto di liberi rappresentanti di libere assemblee, è oggi improvvisamente sostituito, con un provvedimento, quanto mai discutibile, da un Commissario governativo.

Alla protesta degli Amministratori del Consorzio deve, pertanto, unirsi quella del Consiglio Comunale che deve chiedere, come è stato fatto dagli On. Gagliardi e Cavallari in una loro interpellanza presentata, alla Camera, in via primaria, il ritiro del provvedimento. Il Consigliere Bianchini rileva che nell'o.d.g., presentato all'inizio della seduta, si esprime tutta l'amarezza per questo provvedimento e si propone di inoltrare formale ricorso avverso l'insufficiente motivazione e la carenza di contestazioni delle eventuali inadempienze del Consiglio di Amministrazione.

Conclude, richiedendo la immediata nomina dei rappresentanti del Comune in seno al ricostituendo Consiglio di Amministrazione del Consorzio.

TONIOLO (D.C.)

Il Consigliere Ing. Toniolo, in ordine ai problemi dell'acqua alta e dei lavori nella laguna, dichiara di voler fare soltanto delle osservazioni che possono sembrare marginali, ma che egli ritiene meritevole di essere sottolineate.

Osserva che tutti i progetti che sono stati fatti per modificare il regime della laguna sono stati tutti voluti e sollecitati dal Comune di Venezia, e cita, ad esempio, la realizzazione dell'aeroporto di Tessera e la costruzione del canale dei petroli.

Rileva, poi, che la mareggiata del novembre 1966 è stata un fenomeno extra lagunare, che ha rotto in tre punti le difese dell'isola di Pellestrina ed ha danneggiato tutte le dighe di protezione esterne al mare. Nessuna connessione quindi esiste con l'escavo del canale i cui lavori, d'altra parte, a quell'epoca, non erano ancora cominciati.

Riferendosi a coloro che affermano che per 1200 anni la laguna ha vissuto il suo meraviglioso equilibrio naturale, mentre in questi ultimi dieci anni si è rovinato tutto, il Consigliere Ing. Toniolo, osserva che la laguna è tutta un fatto artificiale e che la Repubblica di Venezia ha sempre lavorato all'interno della laguna per modificare continuamente il suo equilibrio.

Ricorda, per quanto riguarda il canale dei petroli, che attraverso la Città passano annualmente 7 milioni di tonnellate di petrolio che sono sempre state dichiarate pericolosissime. Tale pericolo incombe sulla Città per ben 1000 volte all'anno ed è stato denunziato a gran voce anche al Senato dal Sen. Gianquinto in quella famosa seduta in cui si è parlato, dei problemi di Venezia.

Per quanto riguarda i pareri espressi dai tecnici interessati ai problemi di Venezia, il Consigliere Toniolo dichiara che non è opportuno tacciare di incapacità o di incompetenza coloro che, con giudizi meditati, sostengono la possibilità della costruzione del canale, sol perché altri tecnici, viceversa, ritengono la realizzazione pregiudizievole per l'equilibrio della laguna.

A proposito della relazione redatta dai tecnici olandesi, osserva che essi hanno rilevato un fenomeno veramente pericoloso e, in qualche modo, allarmante e, cioè, quello che, con la costruzione del canale, l'altezza dell'acqua nella Città si avvicinerà più sensibilmente al livello del mare, in quanto, quando soffia il vento da est a sud-ovest, l'altezza dell'acqua nella laguna supera di qualche decimetro il livello del mare. Costruendosi il canale l'acqua uscirà, però, più velocemente e si diminuirà l'intasamento dell'acqua dentro la laguna. Inoltre, i tecnici olandesi dicono « che lo spostamento dello spartiacque tra Malamocco e la parte interessata alla città di Venezia si sposterà verso nord e, spostandosi verso nord, ridurrà l'entità dell'acqua interna e quella della città di Venezia, per cui le correnti che entrano dal Lido, avranno minore velocità ». Per quanto riguarda il Consorzio per l'ampliamento del Porto e della zona industriale, il Cons. Ing. Toniolo ravvisa una contraddizione nell'atteggiamento di certi gruppi politici che, da un lato, si ribellano allo scioglimento del Consiglio di Amministrazione e alla nomina del Commissario straordinario ed affermano che si paralizza così l'attività del Consorzio che stava procedendo alla realizzazione della 3ª zona e all'escavo del canale dei petroli, mentre dall'altro, sono contrari alle realizzazioni stesse. D'altra parte, gli interessi che sono in gioco sono proprio contro quel piano regolatore, contro quel sistema di finanziamento, contro quella tecnica, anche pubblica, che è stata assicurata al Consorzio per il finanziamento della 3ª zona.

E' utile sapere anche che il Consorzio ha sempre esplicitamente dichiarato che mai nessuna delle industrie che ha capacità di insediarsi nell'entroterra dovrà essere installata dentro la 3ª zona, nella quale dovranno trovar posto soltanto quelle industrie di trasforma-

zione di base che non possono essere ubicate che entro il porto; le altre industrie tipo che possono trovare la loro naturale e più economica sede a Verona, a Padova, a Treviso saranno pertanto rifiutate.

Per quanto riguarda il problema del modello della laguna, il Consigliere Ing. Toniolo, dichiara di concordare sulla necessità di farlo al più presto possibile perché esso agevolerà lo studio dei diversi tipi di interventi e delle diverse soluzioni da adottare.

Conclude, raccomandando che il Comune di Venezia svolga tutto il suo interessamento affinché il modello sia, comunque, realizzato nella sede più conveniente.

CASELLATI (P.R.I.)

Il Consigliere Avv. Casellati fa presente che la responsabilità di qualsiasi iniziativa che riguardi il bacino lagunare non deve venire suddivisa fra diversi Enti ma attribuita unicamente al Magistrato alle Acque. E' necessario inoltre smettere di minimizzare i pericoli che incombono sulla Città, dovendo tutti rendersi conto che bisogna intervenire prima che sia troppo tardi per rimuovere gli ostacoli che sino ad ora hanno ritardato la creazione del modello della laguna. E' necessario anche individuare gli interessi di natura economica, di prestigio e di caparbietà a voler continuare per la strada che si è imboccata, nell'intento di voler perseguire il bene di Venezia senza voler mai ripensare criticamente a ciò che si è fatto e deciso.

Il Consigliere Avv. Casellati constata che, di fronte a quello che è avvenuto e a quello che sta accadendo, si è elevato un muro di incomprensione, il quale non è stato rimosso neanche nel momento in cui, troppo ottimisticamente, è stata impostata la discussione dell'odierna seduta nella quale non si è voluto dare la precedenza al problema essenziale della difesa di Venezia. In contrasto con l'ing. Toniolo, secondo il quale il 4 novembre 1966 sarebbe avvenuto soltanto un fatto extra lagunare, il Consigliere Avv. Casellati afferma che quella mareggiata è stata il massimo di una serie di alte maree intensificatesi in questi ultimi anni, che impongono di prendere in considerazione la situazione attuale la quale dimostra che l'equilibrio delle acque della laguna è mutato. Rileva, poi, che la laguna non è un fenomeno artificiale, bensì naturale e che la Repubblica Veneta intervenne nella laguna a scopo pretta-

mente conservativo, difendendola dall'interramento causato dalla acqua dei fiumi, consolidando e mantenendo sempre efficienti le difese a mare e cercando di conservare, quanto più possibile, l'aspetto naturale del bacino lagunare, mentre i massicci interventi che si sono attuati negli ultimi anni sono interventi modificatori ed eversivi della laguna.

Il Consigliere Avv. Casellati afferma di condividere l'opinione dell'Ing. Toniolo per quanto riguarda lo scopo che si propone la costruzione del canale dei petroli e che è quello di allontanare dal centro storico il traffico delle petroliere. Rileva, però, che se tale realizzazione deve costare l'interramento o l'inondazione stabile di Venezia, vale la pena allora di eliminare completamente il transito delle petroliere da tutta la laguna e non soltanto dal centro storico perché diventa inutile vivificare, ampliare, dare vita commerciale ed economica ad una città quanto questa è destinata per effetto di ciò a subire scompensi o alterazioni irreparabili...

Il Consigliere Avv. Casellati concorda circa la necessità di decidere se si vogliono le fabbriche dentro o fuori del porto, perché da ciò dipende il tipo di programmazione da adottare e quindi il tipo di sviluppo da perseguire per la 3ª zona industriale, che, ovviamente, deve tener conto dei seri pericoli, non tanto economici ma fisici, che incombono su Venezia.

Tenuto presente che non vi sono studi scientifici completi e attendibili che dichiarino la innocuità delle nuove opere, l'avv. Casellati afferma che, nel dubbio, non è possibile mettere in forse la distruzione fisica di Venezia e chiede, pertanto, che si rediga un ordine del giorno, nel quale ciascuna parte politica dovrà prendersi la responsabilità di decidere se quelle opere vanno o meno continuate, pur essendo conscie che l'eventuale interruzione potrebbe arrecare danno economico alla Città.

Conclude ricordando che, in qualsiasi modo si opererà, vi sono scelte prioritarie da effettuare. Tra le stesse ritiene debba preferirsi quella che attiene alla conservazione di Venezia, salvo a decidere, poi, sulla rivitalizzazione, sul risanamento dell'economia, sullo sviluppo industriale e sulle comunicazioni, atteso che i miliardi, in qualche modo, si possono sempre trovare, mentre una volta distrutta Venezia, non la si potrà ricostruire più.

BERGAMO (Terraferma)

Il tema delle sedute indette e che continueremo, ci si dice, il 5 gennaio, ci è parso limitato: la salvezza e lo sviluppo di Venezia,

questo era il tema; tanto è vero che noi lo abbiamo allargato, al nostro interno, collegandolo, come è nostra convinzione, alla qualificazione economica, culturale e urbanistica della terraferma. La salvezza fisica di Venezia non è ancora la vera salvezza né è però il presupposto...

D'altra parte noi, Consiglio Comunale, non siamo chiamati a decidere nulla; questo però non toglie un solo grammo a quella autorità morale, che abbiamo, e dovremmo avere forse più, dal momento che le autorità morali derivano dalle convinzioni con cui si fanno le cose. Che noi non si possa fare nulla è per due ordini di ragioni: primo) perché non è da oggi, ma dal 1917 che è intervenuto sulla laguna un processo di industrializzazione non arrestabile, ma solamente contestabile di cui il canale è solo un episodio. Ebbene ho sentito dire da qualche consigliere, questa sera, che questo sviluppo finirà per interessare anche la laguna verso Chioggia; secondo) perché il Consiglio Comunale solo recentemente ed in funzione più che altro vicaria dell'Ente Regione che ancora non c'è, ha una competenza indiretta ed embrionale su alcuni aspetti di questo fenomeno di industrializzazione a livello direttivo.

La trasformazione della laguna di Venezia da laguna naturale a laguna industriale crea delle conseguenze, alcune certe (l'inquinamento delle acque e atmosferico) ed altre probabili e cioè il mutamento del regime delle acque e la minaccia, quindi, alla sopravvivenza di Venezia.

Il problema diventa così un problema di tutela e di costi. L'industria è sempre stata un fatto, qui e altrove, eversivo sia dell'ambiente naturale che dell'ambiente sociale...

Vorremmo pensare che in una società in crescita democratica ed economica quale dovrebbe essere la nostra, sia possibile dire: è ora che l'industria passi al servizio della collettività, dopo che la collettività è stata al servizio dell'industria...

Sono invero i diritti della collettività che vanno affermati, affermati senza titubanza e sarebbe strano che per farlo si dovessero indossare i panni degli anarchici, come se un sistema democratico e programmatore non ne avesse i mezzi.

Dicevo prima e questo potrà avere l'aspetto di un ordine del giorno conclusivo: il canale si continuerà a fare naturalmente, non abbiamo le forze per fermarlo, gli interramenti industriali procederanno, non abbiamo le forze di fermarli né ci illudiamo di averle; noi però, di fronte al dubbio che ciò possa costituire un danno per Venezia, dovremmo dimostrare una preoccupazione, che poi non è

nostra, ma della collettività. Senza allarmismi, ma anche senza ingiustificate dolcezze.

Dovremmo aggiungere, necessariamente: può darsi che queste opere ne richiedano delle altre, anzi una forse alla fine colossale; la creazione di un regime artificiale delle acque lagunari, la chiusura controllata delle bocche di porto ed altre opere collaterali.

Queste opere costeranno molti miliardi, se dovesse succedere che gli interventi odierni spostassero veramente, taluno dice di no, taluno dice di sì, il regime lagunare. Dobbiamo avere questa previsione. tenere presente anche questa previsione, anche se è pessimistica. Se un ordine del giorno è da formulare, questo dovrebbe essere indirizzato (non solo quello di protesta, ma quello di preoccupazione per le opere che si fanno, che ci auguriamo che non facciano danno, perché potrebbero fare danno) al Governo, perché il Governo al riguardo di opere future forse indispensabili alla sopravvivenza di Venezia, dia delle assicurazioni in ordine all'intervento finanziario, perché se non dovessero bastare i soldi della collettività, non certo veneziana ma nazionale, si dicesse che queste opere rappresentano un onere insopportabile, il discorso dovrebbe essere diverso. Comunque una assicurazione da parte del Governo che, di fronte a fenomeni di aggravamento della situazione, vi sarà l'intervento dello Stato.

Ciò potrebbe anche avvenire attraverso un contributo a carico delle industrie che sono interessate e che dovremmo chiamare, nella ipotesi negativa, più che un contributo di miglìoria, un contributo di danno.

Non è che la tecnica oggi sia impreparata a risolvere il problema di un regime artificiale della laguna di Venezia, è soltanto un problema di costi. Se vi sarà danno questo danno avrà natura evitabile; certo è che la laguna dei poeti, con o senza rimpianti, è morta. Si tratta ora di conservarla ai cittadini, dopo averla difesa dall'assalto, che è naturalmente disinvolto, di coloro che sono interessati a quegli insediamenti, e la preoccupazione che qui è stata destata in buona o mala fede (non possiamo giudicare), è giusto che venga tradotta, e questo lo raccomandiamo, in un documento nel quale, senza preconcetti, si possa anche prefigurare un regime artificiale della laguna e che venga impostato fin d'ora a scanso di equivoci il problema del relativo costo.

Il Consigliere Prof. Zanon Dal Bo riafferma la grande importanza che hanno per Venezia e per la sua laguna i valori estetici e paesaggistici, ed osserva che, in un momento in cui in tutta Italia si sta conducendo una vasta campagna contro la deturpazione del paesaggio costiero, anche l'Amministrazione Comunale di Venezia avrebbe dovuto far sentire la propria voce dimostrando la propria solidarietà ai difensori del paesaggio lagunare e veneziano, che si inframmettono nelle discussioni riguardanti gli interessi economici e l'avvenire di Venezia.

Osserva, poi, che, dal fatto che il problema della laguna si identifica con il problema di Venezia, deriva per tutti un obbligo morale che impone che le attività incluse nella laguna e le modifiche che esse possono implicare, talvolta, alla situazione lagunare, debbano sempre essere confacenti al carattere, alla fisionomia di Venezia e non debbano, in ogni caso, comprometterne addirittura l'esistenza; Venezia non deve essere ridotta ad un museo ma è e deve rimanere una città viva, però la « vitalità » deve essere sempre vista in funzione della « tradizione » che, in rapporto alla prima, ha valore determinante.

Rileva che, riconoscere che la creazione del porto industriale ha contribuito a dare al porto commerciale una maggiore vitalità, non significa che non se ne possa discutere mettendo in luce eventuali errori commessi sui modi e sui limiti di svolgimento di tale iniziativa.

A suo avviso la concentrazione industriale di Marghera ha, finora, potuto attuare, anche, delle iniziative che indubbiamente sono dannose, come, ad esempio, gli emungimenti e gli imbonimenti, approfittando di una certa carenza di decisioni dimostrata dagli organi di sorveglianza lagunare e particolarmente dal Magistrato alle Acque, che hanno subito un progressivo rallentamento della propria efficienza e una diminuzione della loro autorità.

Richiamandosi agli aspetti essenziali delle esigenze e del problema di Venezia, il Consigliere Prof. Zanon Dal Bo dichiara che Venezia vive anche fisicamente della vita lagunare, per cui il flusso e il riflusso delle acque sono come il respiro di un polmone, in quanto ricambiano l'acqua che altrimenti stagnerebbe e pertanto devesi mantenere al fenomeno il suo ritmo normale, senza accelerarlo o ritardarlo; infatti, nella laguna si formano equilibri, in

parte naturali, in parte artificiali che, una volta formati, è pericoloso mutare...

Riferendosi ad un altro importante aspetto del problema della salvezza di Venezia, constata che le difese naturali ed artificiali della laguna (*le dune e i boschi del Cavallino, il terrapieno di S. Erasmo, i murazzi del Lido e di Pellestrina, i pennelli lungo tutta la costa*) siano state, a poco a poco, lasciate cadere in degrado o, addirittura scomparire, sia in terreni privati che in zone demaniali. Il Consigliere Prof. Zanon Dal Bo osserva, poi, che il terzo aspetto del problema è costituito dal bradisismo o, più in generale, dall'abbassamento del suolo, dovuto a cause interne e, talvolta, anche a cause esterne, come l'erosione dell'acqua nel periodo di riflusso. Altri aspetti sono: l'inquinamento dell'acqua — che insidia il plancton lagunare —, l'inquinamento atmosferico — che influisce negativamente sulla vita dei veneziani e delle opere d'arte — e le conseguenze derivanti dalle inondazioni e dalle alluvioni.

Di fronte a tutto questo complesso di pericoli, che gravano su Venezia, rileva che purtroppo l'atteggiamento degli organi responsabili è stato quello di abbandonare la situazione a sé stessa senza un intervento efficace, nonostante che i pericoli siano stati specificatamente e solennemente denunciati...

Osserva che, a suo avviso, la teoria dei vasi comunicanti, richiamata in più occasioni, non può trovare esatta applicazione nel caso del verificarsi delle acque alte, fenomeno questo, che non deve confondersi con quello dell'alta marea e che dipende, fra l'altro, anche dal vento come è stato ampiamente dimostrato dall'alluvione del 4 novembre 1966 in cui l'acqua alta ha continuato a salire anche quando avrebbe dovuto diminuire perché cessava il pericolo dell'alta marea.

Anche l'abbassamento del suolo verificatosi nell'ultimo cinquantennio può essere attribuito, con notevole probabilità, agli emungimenti delle falde gassose e delle falde freatiche effettuati dalla concentrazione industriale di Marghera che per lungo tempo non ha voluto realizzare l'acquedotto industriale per la pretesa di far sostenere ad altri la spesa.

Afferma, poi, che gli inquinamenti dell'acqua sono dovuti, in buona parte, ad alcuni materiali che vengono, da qualche tempo, trasportati, fino a Marghera, attraverso la laguna senza che sia stata effettuata una approfondita indagine sulla loro pericolosità.

Il Consigliere Prof. Zanon Dal Bo rileva che l'attività del complesso industriale presenta degli aspetti preoccupanti o addirittura chia-

ramente negativi di fronte ai quali, a suo avviso, sembra sia negativa anche la parziale limitazione che ne è stata fatta da parte del Consorzio della 3^a zona, il quale, creato per contrapporre a quelle concentrazioni private, gestite lontano da Venezia, una zona industriale, gestita, invece, da enti pubblici o da enti vicino a Venezia, sembra non abbia saputo trovare, in questa sua novità d'origine, anche le premesse di una sufficiente novità di metodi e di indirizzi, ma si sia messo piuttosto a far concorrenza alla concentrazione industriale sul suo stesso esatto terreno, imitandola anche nel piano regolatore che prevede concentrazioni, estesi imbonimenti e canalizzazioni senza che queste opere siano state, a quanto sembra, precedute da approfonditi studi...

Osserva, poi, che tutte le proposte, che il Consiglio vorrà fare in merito ai problemi della salvezza di Venezia, non devono essere proposte tecniche, ma soltanto di rilievo politico; per esempio circa il canale dei Petroli, si potrà ritenere opportuna o meno la continuazione dei lavori prima che siano compiuti gli studi della Commissione, ma giammai esprimere un giudizio tecnico sulla realizzazione dell'opera stessa.

Ad ogni modo, ammesso che l'interesse culturale e collettivo di Venezia sia preminente sugli interessi economici e privati e che quindi la laguna vada difesa, stabilito che l'attività che si svolge nella laguna debba essere rigorosamente adeguata alle esigenze di difesa della laguna stessa, in quanto ambiente naturale di Venezia, è necessario poter contrapporre alle potenti forze economiche dell'industria di Marghera, un'altrettanto potente e organizzata forza economica costituita dagli enti pubblici; bisogna quindi rafforzare l'intervento degli enti pubblici i quali, anziché imitare i privati come è stato fatto dal Consorzio, accettino, invece, il compito di salvaguardare gli interessi collettivi, difendendoli seriamente. A questo proposito, osserva che il tentativo più serio finora compiuto è stato quello della costituzione della Commissione di studio sui problemi lagunari; è necessario, però, che una volta che detta Commissione ha riconosciuto l'esigenza di uno studio globale della laguna, ad essa sia permesso di portare a compimento i suoi lavori senza prevenirla continuando a fare scavi e massicci imbonimenti.

Una soluzione del problema per il rafforzamento degli interventi degli Enti pubblici in difesa di Venezia, continua il Consigliere Prof. Zanon Dal Bo, potrà avvenire soltanto quando si costituirà l'Organo regionale il quale potrà veramente creare degli organi-

smi che affrontino con la necessaria autorità il problema e fermare gli organismi privati ed eventualmente anche gli organismi statali, nelle loro invadenze devianti e pericolose. Nel frattempo, ed in attesa che la Commissione di studio dia responsabilmente delle risposte su determinati argomenti, il Magistrato alle Acque dovrebbe essere riformato e reso nuovamente efficiente ed autorevole.

Per quanto concerne, poi, la proposta avanzata dall'Associazione « Italia nostra » circa la creazione di un parco nazionale nello estuario nord, l'oratore ritiene che essa sia molto interessante e che varrebbe la pena di studiarla dettagliatamente, magari da una apposita commissione comunale, per esaminare la possibilità di darne concreta attuazione.

Il Consigliere Prof. Zanon Dal Bo ritiene, pertanto, che, con un approfondito ordine del giorno, vengano sollecitati i lavori della Commissione di studio impegnando gli organi responsabili, in modo netto e preciso, a non prendere alcuna iniziativa che possa compromettere Venezia prima dei responsi della Commissione ed a vietare gli emungimenti dal sottosuolo, almeno nella misura in cui si ritiene che essi siano pericolosi. Analogamente devono essere pubblicamente denunciati gli abusi fino a farli cessare ed essere chiusi anche i cunicoli sotterranei che contribuiscono all'abbassamento della Città...

Fa voti affinché anche gli altri, non meno importanti, problemi che interessano Venezia, quali, ad esempio, quello delle comunicazioni, della destinazione di Venezia e dei piani particolareggiati, vengano affrontati, senza altri indugi, in Consiglio Comunale, proprio in questo periodo che precede la discussione sul bilancio preventivo del 1968, per dare ad essa concretezza e valore e per dare l'avvio al rilancio amministrativo da tutti vivamente auspicato.

GAGLIARDI (D.C.)

Il Consigliere On. Gagliardi osserva che la mareggiata del 4 novembre 1966, con tutti i disastri che ha provocato, ha scosso Venezia che sembrava essersi assopita in una certa inerzia. Ora tutti hanno compreso l'urgenza della salvaguardia della città, e tutti sono messi di fronte all'imponenza dei problemi che la stessa comporta. Riferendosi all'intervento del Consigliere Prof. Zanon Dal Bo che ha sollevato serie perplessità circa la validità, in sede di applica-

zione al canale dei petroli, dei principi dei vasi comunicanti, il Consigliere On. Gagliardi afferma che si tratta di principi che nella loro concreta applicazione non possono essere deformati perché sono principi fisici che valgono in quanto si ripetono, esistono e rispondono ad una loro meccanica intrinseca. Circa le obiezioni mosse dal Consigliere Zanon Dal Bo e relative alla utilità del canale, fa rilevare che lo stesso fa già una scelta di politica economica, assecondando quella di assicurare al porto di Venezia la possibilità di accogliere le navi superiori alle 20.000 tonnellate.

Sostiene che tutte le argomentazioni addotte per la salvezza di Venezia non possono prescindere dal suo sviluppo socio-economico...

Comunque, continua il Consigliere On. Gagliardi, qualunque discorso non può non riferirsi a scelte di fondo che ineriscono contemporaneamente alla conservazione, alla salvaguardia, allo sviluppo, alla sopravvivenza; che non riguarda soltanto la struttura fisica, ma, evidentemente, anche la vitalizzazione socio-economica, commerciale, culturale, civile delle città. Diversamente il discorso della città museo si ripropone con tutta la sua gravità. Ritiene, poi, che non si possa parlare di difesa di Venezia tralasciando di trattare il problema delle comunicazioni, in quanto esse sono strettamente correlate allo sviluppo economico il quale, a sua volta, è connesso al turismo, alle industrie, ai traffici, ecc. e, quindi, è un discorso globale che deve essere fatto, come globale è sempre un discorso che attiene ad una comunità.

Per quanto riguarda il canale dei petroli, ricorda che esso è stato sostenuto da due proposte di legge che prevedevano lo sviluppo della 3ª zona industriale...

Ammesso, e non concesso, continua il Consigliere On. Gagliardi, che con la costruzione del canale possano prodursi fenomeni nuovi, oggi, non ipotizzabili, ci saranno certamente delle misure correttive da adottare che varranno a controllarli e ad arrestarli, così come si dovrà fare se si dovessero accentuare fenomeni naturali di bradisismo negativo e di eustatismo.

Riferendosi alla richiesta formulata da qualcuno circa la opportunità che i lavori vengano bloccati, mette in evidenza che ciò può significare il ritardo nelle soluzioni di altri problemi connessi con lo sviluppo della zona industriale e con la programmazione regionale che possono risultare pregiudizievoli per Venezia; è necessario, pertanto, riflettere profondamente prima di fare delle scelte che

non furono operate nella fase decisionale e che sembrano, ora, addirittura anacronistiche ed impossibili.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico e delle acque della laguna che, certamente, si aggraverà con la realizzazione della 3ª zona industriale, osserva che la spesa relativa alla abolizione delle esalazioni e dei fumi e alla depurazione delle acque di scarico, dovrà essere sopportata dalle industrie e dagli enti pubblici che devono controllarle ed entrare a far parte del bilancio degli investimenti. Auspica, a questo proposito, che come si è provveduto, in sede legislativa, per l'inquinamento atmosferico, si provveda anche per l'inquinamento delle acque, in modo da poter disporre, quanto prima, degli strumenti necessari per la raccolta dei campioni e per l'accertamento del tasso di inquinamento. Rileva che a Venezia il problema è avviato a soluzione con la creazione delle centrali di depurazione delle acque luride, ma che è necessario progredire in modo che tutte le acque di scolo, soprattutto industriale, vengano depurate anche dai residui inorganici che, fra l'altro, sono i più dannosi alla salute umana e per la fauna lagunare.

Per quanto riguarda i pozzi per l'estrazione degli idrocarburi gassosi, il Consigliere On. Gagliardi afferma di avere avuto conferma che alcuni operatori, che attualmente stanno sondando il fondo marino al largo di Ravenna, effettueranno analoghe perforazioni anche più a nord, verso la laguna di Venezia. Al riguardo riferisce di avere, anche, saputo che nel ferrarese esistono alcuni pozzi metaniferi tuttora aperti. La questione, che è strettamente connessa con gli sprofondamenti verificatisi in tutto il delta padano e nell'estuario veneto, va attentamente esaminata e tenuta sotto controllo fino a quando non sarà accertata la interrelazione esistente fra quella zona e Venezia, in quanto non devesi dimenticare che, nel corso dei secoli, il delta padano è avanzato nel mare e che la laguna veneta è la parte più sporgente, verso est, dell'Italia. Anche per quanto riguarda l'emungimento delle falde freatiche il problema consiste nel far rispettare le norme legislative già esistenti; in questo caso, semmai, si tratta di potenziare la rete idrica mettendo in condizione coloro che abbisognano dell'acqua per la alimentazione, per gli animali e per l'irrigazione di non doverla cercare attraverso la trivellazione dei pozzi artesiani come avveniva soprattutto nell'estuario, a Treporti e al Cavallino, dove oggi stanno arrivando gli acquedotti comunali...

A proposito della lamentata lentezza con la quale procedono i

lavori della Commissione per la salvaguardia di Venezia, il Consigliere On. Gagliardi fa presente che ciò va attribuito al ritardo col quale sono stati stanziati i fondi necessari al funzionamento dei gruppi di studio; infatti i fondi sono stati messi a disposizione della predetta Commissione il 24 giugno 1967, per cui il lavoro si è praticamente iniziato soltanto nell'autunno del 1967. Chiede che i lavori di questo importante organismo vengano costantemente seguiti dall'Amministrazione Comunale e che attraverso una relazione annuale ne venga tenuto informato il Consiglio Comunale in modo che le indicazioni, i suggerimenti e gli studi della Commissione possano essere acquisiti via via che essi verranno compiuti e che se, per avventura, qualche ostacolo dovesse ancora frapporsi, questo, possa venire sollecitamente rimosso nel preminente interesse della Città.

Il Consigliere On. Gagliardi, in relazione al problema del risanamento e riferendosi alla sua proposta di far dichiarare Venezia « città franca », osserva che non è possibile non rilevare che la insularità, l'intangibilità ed i maggiori costi per la manutenzione ordinaria e straordinaria costituiscono, per Venezia, delle cause di squilibrio rispetto alle altre città d'Italia che dovrebbe essere sanato in sede di programmazione economica, tanto più se si tiene presente che sotto questo profilo Venezia potrebbe essere considerata zona sottosviluppata nel senso che la natura e l'arte, che vi regnano sovrane, la costringono a rimanere isola, ad intervenire su di essa, il meno possibile, e con la massima prudenza, e a subire l'azione della salsedine, del vento, dell'acqua alta e delle alte maree con tutto quello che ne consegue.

E' doveroso chiedere, continua il Consigliere On. Gagliardi, per il cittadino che abita a Venezia che questi fatti economicamente negativi vengano, in qualche modo, compensati, per cui il discorso della franchigia non va respinto a priori, ma va seriamente valutato inerendo alla realtà della città.

D'altra parte, è necessario cominciare a pensare ad una legge speciale per l'edilizia del centro storico, anche se nella legge ponte per Venezia sono previsti dei contributi da erogarsi ai privati, a questo titolo. Essi, però, non saranno sufficienti a coprire i costi, che ammonteranno a diversi miliardi. Rileva, a questo proposito, che i piani particolareggiati sono indispensabili perché attraverso questi strumenti si attua il necessario risanamento conservativo-igienico che rende disponibili notevoli aree, su cui insistono, attualmente, grandi capannoni e costruzioni fatiscenti non più utilizza-

bili e che potrebbero essere recuperati, mediante espropri, dall'ente pubblico e destinati a parchi, a zone verdi o a servizi pubblici...

Ove la risoluzione di alcuni problemi esulasse dalla competenza comunale per investire quella governativa, sarà necessario porre allo studio, con dei giuristi, con dei tecnici e con i parlamentari veneziani, formule nuove, che dovranno essere proposte nella prossima legislatura, per far progredire i temi che sono emersi durante la discussione, in modo che essa non si chiuda senza che siano stati individuati gli strumenti operativi.

FOSCARI (M.S.I.)

Il Consigliere Dottor Foscari esordisce manifestando la propria perplessità circa l'utilità dell'attuale dibattito, per lo meno per quanto ha riferimento ai primi quattro aspetti del problema di Venezia. Osserva, infatti, che il Consiglio Comunale potrà solo sensibilizzare il problema il cui studio è stato già demandato ad un Comitato ministeriale di esperti il quale nel termine di qualche anno potrà dare qualche utile indicazione...

Ricorda, che la maggioranza espressa dal Consiglio Comunale, si è dimostrata sorda alle indicazioni dell'« opposizione » che da anni ha evidenziata l'esistenza di certi problemi ed ha segnalato la pericolosità di certe soluzioni; fa riferimento, a questo proposito, al problema dei terminals che da 12 anni si sta dibattendo senza trovarne una soluzione; al problema della cintura viaria la cui soluzione è necessaria perché la città venga vitalizzata, non solo nel centro storico, ma anche nei nuclei di terraferma; al problema del centro direzionale, di cui non se ne parla più; al problema delle isole verdi che era stato proposto soprattutto con riferimento all'isola di Sacca Fisola, che, invece, è stato realizzato adottando una soluzione, alquanto criticabile, dal punto di vista urbanistico; ai problemi delle dune, delle difese naturali a mare, delle acque artesiane; al problema della manutenzione delle rive delle isole dell'estuario, non risolto per mancanza di fondi; al problema della inconsistenza e della insalubrità del quartiere urbano di San Giuliano che, ora, è stato localizzato in altra zona.

Si è fatto presente, prosegue il Consigliere Dr. Foscari, il problema del Lido, in relazione al quale deve operarsi la scelta se è opportuno che rimanga isola o diventi terraferma; è stata criticata

l'idrovia Venezia-Padova in quanto comporta nuova immissione d'acqua, per quanto modesta, nel comprensorio lagunare; è stato criticato e votato sfavorevolmente il P.R.G. che risulta insufficiente e inadeguato mentre avrebbe dovuto avere una validità, per lo meno, ventennale o trentennale; è stato criticato il Canale dei petroli, la cui costruzione è già in atto, ed in merito al quale, molti si sentono in diritto, ora, di esprimere dei pareri negativi mentre quando il problema è stato affrontato in Consiglio Comunale solo qualcuno ha manifestato il proprio dissenso.

Circa la legge dei vasi comunicanti, chiamata in causa dall'Assessore ai Lavori Pubblici in una precedente tornata dei lavori del Consiglio Comunale, il Consigliere Dr. Foscari afferma che non è possibile dimenticare che i rapporti mare-laguna dipendono da molti altri fattori quali, ad esempio, la dinamica del vento, la dinamica dell'onda, il contrasto tra l'acqua che entra in laguna dal mare e quella che entra dal monte, il fenomeno delle sesse, ecc., né è ammissibile che non si sappia che la stessa legge-ponte prevede l'escavazione e sistemazione di tutti i canali e rii i cui fondali siano insufficienti alla libera espansione della marea. Rileva che, d'altra parte, anche il Sindaco nella conferenza stampa del 18 marzo ha ammesso che la laguna ha delle leggi conosciute ed altre imprevedibili per cui è necessario studiare e stabilire preventivamente le conseguenze di ogni intervento e che tale parere collima con quello espresso dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, il quale si presume conosca la legge dei vasi comunicanti, ed ha criticato qualsiasi imbonimento e qualsiasi nuova apertura nella laguna. Viceversa, continua il Consigliere Dr. Foscari, invece di tener conto di tanti autorevoli pareri espressi in merito, in questi ultimi anni, si è proceduto ad una lunga serie di colature quali, ad esempio, quelle di Tessera, di san Giuliano, dei Bottenighi, dei Pili, del Tronchetto, della 3^a zona industriale, si è trascurata la manutenzione delle sponde delle isole e dei fondali dei canali, si è varato il canale Venezia-Padova, si è iniziato l'escavo del canale dei petroli, si sono aumentate le valli da pesca chiusa, non si sono chiusi, come si sarebbe dovuto fare stante le imposizioni del Genio Civile, i pozzi artesiani né a Marghera, né nell'estuario e nel centro storico, si sono trascurate le difese a mare, si è trascurato, probabilmente, anche l'andamento dei corsi d'acqua che immettono nella laguna (a questo proposito chiede alla Giunta notizie circa lo spostamento di un corso di acqua effettuato per la costruzione dell'aeroporto Marco Polo),

si sono lasciate demolire le dune naturali degli Alberoni e del Cavallino, non si è provveduto all'alberatura costiera che, per quanto non validissima, è pur sempre una difesa a mare.

Il Consigliere Dr. Foscari fa rilevare che gli ultimi imbonimenti e le valli arginate recentemente coprono un'area di ben 22.000 ettari su una superficie lagunare complessiva di 64.000 ettari e cioè un terzo della superficie della laguna è stata sottratta alla espansione della marea, che era previsto dovesse essere mantenuta, per cui non c'è da meravigliarsi che si producano degli squilibri intorno a Venezia e alle sue isole. Osserva, inoltre, che le manomissioni non sono finite, ci sono le soluzioni palafittiche previste per il Tronchetto e per l'ospedale progettato da Le Corbusier, c'è in atto la costruzione del secondo ponte ferroviario, c'è la Romea translagunare, ci sono, in costruzione, l'idrovia Venezia-Padova ed il canale dei petroli, e, domani, quando fosse attuata l'idrovia con Mantova, ci sarà il canale di Valle che immette le acque del Po nella laguna a ridosso di Chioggia...

Afferma che, certamente, lo spartiacque fra la zona centrale della laguna e la cosiddetta alta laguna dove si trova Venezia, verrà spostato dal canale dei petroli ma che esso verrà spostato, soprattutto, dal canale di arroccamento, fra il canale dei petroli e le due prime zone industriali, che introduce una notevole massa d'acqua nella zona centrale verso l'alta laguna e che quest'ultimo è molto importante e molto più pericoloso del canale dei petroli in sé. D'altra parte, a prescindere dai mutamenti panoramici della laguna, che il canale dei petroli potrebbe arrecare, qualora si costruissero, per esso, delle arginature, non si può dimenticare che l'alta laguna, dove si scaricherebbe la massa d'acqua proveniente dal canale di Malamocco, è la zona dove insiste l'insediamento urbano, cioè Venezia, e dove il bacino viene diminuito attraverso gli imbonimenti. Tutto questo si fa, là, perché c'è bisogno dello aeroporto, delle zone industriali, di coprire le zone dei pili, di creare l'isola del Tronchetto che, quest'estate, senza che il Consiglio Comunale ne fosse informato, è stata allungata passando dagli 11 a 18 ettari di superficie e proprio nella zona dove l'azione dello scirocco è più violenta. Sono queste concomitanze di fattori che fanno dubitare dell'opportunità di questa nuova realizzazione che viene soltanto adesso così ampiamente discussa.

Per quanto riguarda l'inquinamento delle acque, il Consigliere Dr. Foscari afferma che esso è indubbiamente dannoso perché cambia non il plancton ma la vegetazione marina del fondo che

si è creata attraverso i secoli e che ha grande importanza non soltanto ai fini tipici ma ai fini, proprio, del movimento delle acque delle maree; è necessario prevedere in tempo, per la 3ª zona industriale, quello che si deve fare perché le acque lagunari non vengano ulteriormente inquinate.

Osserva, poi, che il moto ondoso, dannoso per gli edifici di Venezia, non è, a suo avviso, quello provocato dalle grosse navi, che verranno spostate attraverso il canale dei petroli, dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca, ma è quello relativo a tutto quell'insieme di imbarcazioni che scorazzano, a velocità elevatissime, e senza nessuna disciplina, per i canali della città... Riguardo al problema delle ricerche petrolifere nell'Alto Adriatico, fa presente che, per il momento, non è possibile prevedere le conseguenze che possono derivare dall'eventuale esito positivo dei sondaggi in corso, sia per quanto concerne l'abbassamento dei fondali marini, sia per quanto inerisce al regime delle maree, per cui la questione deve essere attentamente seguita dall'Amministrazione Comunale per cercare di puntualizzarla.

Il Consigliere Dr. Foscari ritiene che il modello della laguna sia assolutamente indispensabile in quanto dal suo esame dipendono tutti gli interventi che potranno essere attuati sulla laguna e suggerisce che, qualora per motivi di ordine economico o di ordine geografico il modello non potesse essere realizzato a Voltabozzo, a Pontevigordazere o in un'altra zona viciniora per essere sottoposta alla vigilanza dell'Università di Padova, potrebbe essere adottata allo scopo una valle da pesca.

Osserva, poi, che questo sarebbe il momento più opportuno per attuare una seria programmazione — intercomunale, interprovinciale o regionale — che dovrebbe avere per scopo non soltanto di fissare e fare il punto su tutti i problemi dell'esistenza e della sopravvivenza della laguna veneta, e quindi di Venezia, ma anche sulla efficienza degli uffici tecnici che devono provvedere alla salvaguardia della laguna.

Per quanto si riferisce all'aspetto della vivificazione di Venezia, in ordine al quale il Consigliere Dr. Foscari ritiene che il Consiglio Comunale possa veramente dire una parola conclusiva essendo di sua specifica competenza, fa rilevare che il vero problema di Venezia non è la manutenzione ed il restauro degli immobili — problema facilmente superabile perché di ordine finanziario — ma quello, difficile, di affrontare ed, ancor più, di risolvere, che inerisce al ritardo commerciale, industriale, di comunicazioni e

di ricambio umano che si riscontra fra Venezia ed il resto del mondo. Questo ritardo si può forse attenuare attraverso la realizzazione dei famosi « terminals » che, fra l'altro, comportano i grossi problemi non solo di ordine finanziario ma anche di ordine tecnico-organizzativo, relativi alle loro infrastrutture, ma non potrà, mai, essere completamente eliminato perché logicamente deriva dall'insularità di Venezia che è impossibile rimuovere se non, per assurdo, imbonendo tutta la laguna. E' l'insularità, continua il Consigliere Dr. Foscari, che ha portato evidentemente ad declino la città, attraverso la cessazione o la involuzione di certe iniziative; ne sono esempi il Mulino Stucky, l'Arsenale, la Junghans, la industria cantieristica, ecc., con il conseguente esodo di servizi ed uffici.

Circa l'esodo della popolazione, l'oratore ritiene che esso sia dovuto alla carenza di abitazioni, di posti di lavoro e di comunicazioni moderne e rapide, che si riscontra nel centro storico rispetto alla terraferma, ed inoltre che esso sia anche dovuto all'elevatezza dei canoni di fitto del centro storico.

Osserva, anche, che all'esodo degli abitanti e all'invecchiamento del centro storico si aggiunge un depauperamento economico continuo e massiccio che si può valutare intorno ai 20-25 miliardi all'anno che dal centro storico si riversano verso la terraferma, per cui è inutile meravigliarsi se si sta assistendo ad uno sconvolgimento nella vita economica e sociale della città. Riferendosi, poi, al fatto che le iscrizioni nelle liste di collocamento sono inferiori nel centro storico rispetto alla terraferma, afferma che questo non significa che a Venezia ci sia una maggiore disponibilità di posti di lavoro in quanto il fenomeno è una diretta conseguenza dell'esodo della popolazione verso la terraferma.

Per quanto riguarda la realizzazione della 3^a zona industriale rileva che si dovrebbe tener conto dei precedenti relativi alle prime due zone che hanno avuto degli effetti positivi per l'ambito di Venezia, ma non per la città di Venezia, per la quale, anzi, hanno avuto degli aspetti negativi per il rilevante peso finanziario, relativo alle indispensabili infrastrutture e ai conseguenti insediamenti urbani, non certamente compensato dal modesto gettito tributario che hanno comportato. Ricorda, a questo proposito, che la provincia di Venezia, che ha nel suo seno, forse, la più grande concentrazione d'Europa, ricava dall'imposta sulle industrie, arti, commerci e professioni appena 700 milioni all'anno.

Dichiara, poi, di non essere d'accordo con quanti hanno affermato

che l'inquinamento atmosferico derivante da Marghera è la causa del degrado dei monumenti di Venezia in quanto i venti dominanti non sono quelli che spirano da ovest ad est: afferma invece che la contaminazione atmosferica è certamente pregiudizievole alla salute di coloro che abitano a Marghera e a Mestre o che vivono nelle fabbriche stesse.

L'Amministrazione dovrebbe, viceversa, preoccuparsi dello smog cittadino, che proviene dai camini delle case e dagli impianti di riscaldamento, per evitare che unito alla salsedine, provochi i danni che sono stati affrontati durante la conferenza stampa del Prof. Molajoli.

Il Consigliere Dr. Foscari osserva, poi, che il problema della vivificazione di Venezia, che comporterebbe l'immissione di una cinquantina di miliardi all'anno, non verrà risolto né con la creazione di una non meglio specificata città della cultura né con il turismo che non è in grado di mutare sostanzialmente la fisionomia economica della città, basti pensare che i 4.000.000 circa di turisti che annualmente visitano Venezia spendono tanto quanto spenderebbero 20.000 persone che abitassero, per tutto l'arco dell'anno, la città, cioè, sarebbe come se la popolazione del centro storico aumentasse da 120.000 a 140.000 abitanti.

Sempre in merito al problema del turismo, il Consigliere Dr. Foscari, afferma che il turismo è una delle questioni economiche che più risentono degli avvenimenti internazionali per cui su di esso non si può fare che un assegnamento molto relativo e che merita una analisi a parte, non fosse altro che per la molteplicità, il dualismo e la dispersione di forze di uomini e di mezzi economici da parte di tutti gli Enti che se ne interessano.

Rileva, comunque, che il dibattito in corso potrà concludersi proficuamente solo se da esso potranno emergere delle indicazioni precise circa i problemi trattati ed, a questo scopo, formula, da parte sua, le seguenti richieste:

Per i primi 4 aspetti (tecnici e naturali)

- 1) sospensione di ogni lavoro che significhi manomissione della laguna, diminuisca la sua superficie, apra canali non naturali, immetta nuove acque, impedisca il libero movimento naturale delle acque attuali;
- 2) sospensione immediata di ogni emungimento di acque artesiane;

- 3) accelerazione dei lavori di ripristino e rinforzo delle difese a mare e delle rive delle isole, con speciale riguardo a quelle del bacino dell'alta laguna;
- 4) accelerazione dei lavori di escavo dei canali naturali;
- 5) decisa azione intesa alla costruzione e allo studio del modello della laguna;
- 6) pronta esecuzione dei lavori previsti in base alla legge ponte n. 526;
- 7) esame preventivo delle conseguenze derivanti al bacino lagunare dalle trivellazioni petrolifere in Alto Adriatico;
- 8) erezione di un Parco nazionale (o regionale) di difesa dello ambiente naturale lagunare;
- 9) adeguato rafforzamento degli organi esecutivi tecnici comunali, provinciali, governativi (e, domani, regionali);
- 10) formulazione di un piano programmatico regionale relativo alla difesa e al mantenimento della laguna.

Per il quinto aspetto (socioeconomico)

- 1) esame particolare e analitico di un piano per il turismo;
- 2) esame particolare e analitico della possibilità e dell'opportunità di erigere a Venezia, o nel suo ambiente, una zona franca;
- 3) riesame del Piano Regolatore Generale;
- 4) esame particolare relativo ai nuovi insediamenti industriali sulla gronda lagunare e ai loro rapporti economici con il centro storico;
- 5) esame di una migliore utilizzazione dei beni demaniali.

SCARAMUZZA (D.C.)

Fondamentale aspetto della discussione in atto è indubbiamente la laguna con il mare che la interessa da una parte e la terraferma dall'altra. Credo, tuttavia, che questa realtà già complessa nei fattori che la costituiscono e nelle funzioni che esplica, possa essere maggiormente illuminata se viene inquadrata, nella più vasta realtà geologica del territorio, attraverso appunto la messa in evidenza di alcuni fenomeni fondamentali di carattere geologico... Al di là delle origini della laguna, che tutti conosciamo nelle sue grandi linee, è importante come è già stato fatto, in questa sede,

sottolineare la sua funzione regolamentatrice delle acque che vi entrano e vi escono. Essa infatti si pone, come giustamente è stato detto, come polmone fra terra emersa e mare.

Ma si tratta di condizioni ambientali tendenzialmente in continua trasformazione: si pensi allo spostamento delle linee di spiaggia avvenute e tutt'ora in atto...

Se si volesse tentare di sintetizzare con una legge l'evolversi dei fenomeni naturali ricordati, questa legge dovrebbe esprimere un equilibrio dinamico fra tutti i fattori che li determinano.

Indubbiamente fra questi fattori deve essere compresa anche la azione dell'uomo, che più facilmente può farsi sentire in un equilibrio così delicato come è quello lagunare.

E' sufficiente ricordare l'azione poderosa degli antichi veneziani, i quali non appena si accorsero che la immissione dei fiumi nei bacini lagunari portava all'interramento e alla scomparsa della loro città, realizzarono opere grandiose per la deviazione delle loro foci all'esterno della laguna.

Le « diversioni » o « tagli » che furono iniziati intorno al 1100 continuarono fino al secolo scorso, documentando che l'azione dell'uomo ha validamente contrastato con saggezza, e conservato la laguna e la città.

E' allora importante sottolineare che la laguna, nata per libero gioco di forze naturali, si è conservata non tanto per risultante spontanea dell'azione naturale, quanto per le opere di difesa apportate dall'uomo. La laguna dunque in questo senso, a parte tutti gli altri interventi che possono essere stati effettuati anche recentemente, ha una morfologia alterata dalla necessità di contenere le azioni naturali che minacciavano il suo interrimento.

L'azione degli antichi veneziani sembra non essere stata rivolta a manifestarsi secondo le spinte della natura, quanto contro sue particolari, ma imponenti tendenze.

Sembra infatti un assurdo che le opere di bonifica e di interrimento operate dall'uomo siano più conformi alla direzione dell'evolversi della natura, che quelle rivolte alla conservazione della estensione dei bacini lagunari...

La natura ci ha dato l'ambiente lagunare, ma non è la sua custode almeno nel senso di mantenerlo costantemente inalterato.

L'uomo si è inserito nei secoli contendendo a forze avverse l'ambiente che era stato loro dato per cui condizioni di difesa e di vita, ingaggiano una lotta che è stata continua nei secoli.

L'esigenza fondamentale di vivere ha spinto gli antichi alla lotta

per assicurarsi un ambiente idoneo allo scopo; e tale ambiente lagunare è stato certo conservato, ma anche saggiamente adattato alla vita dei suoi abitanti.

Questo mi pare estremamente importante, perché, secondo me, permette di intuire che il problema non sta tanto nella conservazione di un determinato equilibrio spontaneamente naturale, quanto di un equilibrio che garantisca la prosecuzione nel tempo stesso della vita lagunare e consenta, entro questo preciso limite, l'intervento dell'uomo, se necessario, rivolto ad assicurare a sé stesso ed alla città le condizioni indispensabili di vita.

E mi pare non si debba essere dubbiosi se tale nuovo equilibrio, imposto da esigenza di vivere, comportasse anche la scomparsa di qualche specie, dico solo di qualche specie indispensabile alla vita dell'ambiente vegetale e naturale. In fondo non sarebbe né la prima, né l'ultima volta. La storia degli esseri viventi costituisce una testimonianza sicura in questo senso.

Ma c'è per me anche un'altra ragione per la quale nel mio intimo non sorge turbamento per questa eventuale ipotesi: l'uomo è il re della natura ed è chiamato a servirsene, certamente con saggezza, ma non ad esserle solo servitore.

Il problema consiste dunque nell'assicurare all'uomo, a noi Veneziani, quegli strumenti di controllo che consentano di valutare fino a dove è possibile obiettivamente, prudentemente, con saggezza e tenacia eseguire degli interventi che consentano anche di modificare l'attuale equilibrio dinamico in un altro equilibrio che non torni a danno della città, ma le permetta di assumere quelle funzioni che sono necessarie alla sua esistenza.

Il problema dunque è di ricerca e scelta delle funzioni che deve svolgere la nostra città; non nel senso di iniziare come se l'attuale realtà non esistesse, ma partendo proprio da essa, perché altrimenti si correrebbe il rischio di non rispettare la evoluzione equilibrata in atto.

Credo insomma, che, se è necessario alla vita di Venezia non intesa solamente come conservazione di un insigne patrimonio artistico e culturale, intervenire per adattare l'ambiente alle sue funzioni ed attività, ciò sia possibile a condizione che si proceda con cautela estrema nel senso che ho cercato di esporre.

I veneziani non si limitarono ad intervenire all'esterno della laguna sia verso mare, sia verso le terre emerse, ma con l'escavo delle « scomenzere » entrarono nel suo intimo; più tardi intervennero anche con altre opere: — rettifica ed adattamento del canale

lagunare delle trezze, nel Canale Vittorio Emanuele III; — rettifiche ed adattamento del canale naturale nel canale di S. Secondo; — da rettifiche ed adattamenti sono stati ottenuti anche il canale di Campalto e di Fusina, ecc.

Ecco, io credo che, allo stato ormai in cui ci troviamo, sia necessario assicurare degli strumenti di controllo.

Questo sarà possibile attraverso il lavoro del Comitato Ministeriale insediato, ed in seguito, permanentemente, attraverso il potenziamento del Magistrato alle Acque, i quali ci dovrebbero garantire, per quanto è nelle loro possibilità, di non superare il limite oltre il quale si reca danno irreparabile alla città.

Auspico pertanto che il Comitato Ministeriale possa individuare e distinguere, nell'ambito anche delle funzioni che la città dovrà assumersi e degli interventi necessari da operare conseguentemente, gli effetti pericolosi per la città, dovuti a cause naturali, da quelli eventuali da imputare all'azione dell'uomo, evidenziando specialmente se sono tali da essere contenuti nel limite che sopra ho ricordato o nel caso contrario suggerirne i necessari rimedi.

Certo il modello della laguna sarà di importante aiuto per poter valutare le conseguenze sulla città e sulla laguna stessa ad opera degli interventi dell'uomo, eseguiti e futuri, e anche io mi trovo concorde con coloro i quali ne sollecitano l'esecuzione...

Una volta definito, per quanto possibile, in quale direzione le forze della natura si muoveranno allora sarà più agevole evidenziare anche in quale rapporto e con quale portata l'intervento umano si pone sulla realtà fisica del nostro territorio.

Ma io credo si debba tener presente, fin d'ora come il problema della laguna, non possa essere considerato a sé stante dal territorio circostante...

Certo il problema della conservazione di Venezia e della sua laguna si pone pressante per i veneziani, ma non è esclusivamente un loro problema, anche da un punto di vista delle condizioni del suolo.

E' noto infatti che la minaccia del 4 novembre scorso è stata imponente non solo per il comportamento del mare ma anche per quello dei fiumi nell'entroterra veneziano. La salvezza di Venezia, dunque, impone anche uno sforzo di studio e sistemazione su un vasto territorio che va dal mare all'origine dei corsi d'acqua che in esso sboccano: dovranno infatti essere attentamente studiati sia i lavori che si compiono sui corsi d'acqua a monte, sia le conseguenze delle nuove tecniche di sistemazione agraria.

Si dovrà affrontare il problema della sistemazione dei fiumi e dei loro affluenti, operando in una visione unitaria e cercando di realizzare il necessario coordinamento fra tutti gli enti interessati ad ogni singolo corso d'acqua. E forse non sarà inopportuno rivedere e potenziare anche sotto il profilo finanziario le competenze e funzioni degli organi che sovrintendono al problema delle acque: il Magistrato alle Acque, il Genio Civile Opere Marittime, gli stessi Consorzi di bonifica.

Bisognerà tener presente che il territorio non è una realtà bidimensionale, ma tridimensionale e che molto importante è ciò che avviene anche nella sua profondità.

In questo senso è stato opportuno il divieto di terebrare nuovi pozzi imposto dal Magistrato alle Acque nel 1964; dato che si ritiene che l'emungimento delle falde artesiane è una causa dello abbassamento del suolo; ma bisogna spingere la ricerca più a fondo per vedere di evidenziare quale rapporto esista tra acque superficiali e sotterranee e se esista la possibilità di effettuare anche l'impinguamento delle stesse falde artesiane.

Io credo inoltre che i vari progetti allo studio per rendere navigabili certi corsi d'acqua non dovrebbero prescindere dall'esame anche di questo aspetto particolare del complesso problema delle acque ove si ritenga l'esistenza di un rapporto fra acqua superficiale e sotterranea.

Va tuttavia sottolineato che da questo punto di vista se molto resta da fare, si sta sempre più diffondendo una presa di coscienza di questi problemi.

Per quanto riguarda la nostra città non solo è a buon punto il ripristino delle opere di difesa a mare, ma anche l'imponente progetto, di sistemazione dei corsi d'acqua in Terraferma: mi riferisco al progetto dello scolmatore, che dovrebbe risolvere radicalmente il problema della sistemazione idraulica dal nostro territorio terrafermiere...

Certo, Venezia deve essere difesa! anche se la minaccia più grave deriva forse dalla stessa natura!

Direi che Venezia deve essere difesa anche a costo di bloccare periodicamente con manufatti e paratoie regolabili il mare che entra dai suoi porti.

Se questa sarà l'unica soluzione dobbiamo essere pronti sia dal punto di vista di adottare idonee e ponderate soluzioni tecniche, sia da quello del reperimento dei fondi necessari.

Io auspico che i lavori del Comitato Ministeriale procedano ala-

cremente e ci diano con chiarezza elementi sicuri per far sì che Venezia continui a vivere per molti secoli ancora anche a costo di continuare nella sua tradizionale lotta contro le avverse forze della natura.

GIANQUINTO (P.C.I.)

Il Consigliere Sen. Avv. Gianquinto afferma che, secondo la tesi del responsabile dell'Assessorato ai Lavori Pubblici, la chiusura delle valli, l'imbonimento delle barene, l'escavo dei canali e, in particolare, l'escavo del canale dei Petroli non turbano l'equilibrio della laguna, anzi lo proteggono, lo rafforzano e sono giovevoli alla stabilità della laguna stessa e, quindi, alla conservazione di Venezia. Se le tesi dell'Assessore fossero esatte, continua il Sen. Avv. Gianquinto, non avrebbero più ragione di esistere i molti gravi problemi che turbano la coscienza del mondo civile e che preoccupano il Consiglio Comunale e l'opinione pubblica dell'intero Paese; e gran parte del lavoro del Comitato scientifico, al quale una legge del Parlamento italiano ha demandato il compito precipuo di studiare i fenomeni che turbano l'equilibrio lagunare e di indicarne la soluzione per la salvaguardia della laguna e la salvezza di Venezia, si appaleserebbe inutile.

Il Consigliere Sen. Avv. Gianquinto afferma, poi, che, se è doveroso ascoltare e valutare questa opinione, è altrettanto doveroso soffermarsi sulla posizione che il Consiglio Nazionale delle Ricerche ha assunto ufficialmente davanti ai problemi che interessano Venezia e che è radicalmente in contrasto insanabile con le tesi enunciate dall'Assessore ai Lavori Pubblici che, a suo dire, avrebbero, come fonte autorevole, il Magistrato alle Acque. Osserva, infatti, che le affermazioni dell'Assessore ai LL.PP. sono confutate da un eminente scienziato — il prof. Stefanelli — che, in una sua memoria avallata dall'autorità del Consiglio Nazionale delle Ricerche, afferma che con leggerezza incredibile e senza tener conto del parere contrario del Magistrato alle Acque, le barene si stanno, via, via, chiudendo per fare valli da pesca o, peggio ancora, bonificandole, per ricavarne terreni per costruzioni industriali.

Di fronte a queste antitetiche posizioni è necessario conoscere esattamente qual'è il pensiero del Magistrato alle Acque e, soprattutto, tenuto presente che non può essere certamente disatteso

il voto formulato il 13 gennaio 1967 dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, è necessario accertare se le accennate manomissioni siano o meno pregiudizievoli all'equilibrio lagunare...

Rileva che tutti i problemi aperti, per la cui risoluzione una legge dello Stato dispone un finanziamento di 880 milioni di lavori di ricerca scientifica, investono anche la terraferma, anzi, le ricerche devono partire proprio dalla terraferma per arrivare alla laguna e dai litorali per giungere alla terraferma perché non vi può essere salvezza di Venezia se non si risolvono prima i problemi nella loro interezza...

Ribadisce che, per la sua parte politica, il problema, se il canale dei petroli debba o meno essere costruito, è soltanto un aspetto del più complesso problema della salvaguardia di Venezia.

Pur dando atto che l'Amministrazione Comunale ed, in particolare, i Consiglieri avevano avvertito la delicatezza e l'estrema importanza dei problemi relativi alla sicurezza e alla salvaguardia di Venezia, già al tempo della lotta per le leggi speciali e della costituzione del Comitato scientifico per la difesa della laguna, afferma che gli avvenimenti del 4 novembre 1966, uniti alla terribile esperienza del Vajont, hanno fatto assumere, a tutti, maggiore coscienza e consapevolezza della gravità e delle enormi dimensioni dei problemi, per cui si impone una verifica generale di ciò che è stato compiuto, con la riconsiderazione approfondita di tutti i problemi sotto il profilo preminente della salvaguardia e della sicurezza dell'ambiente della laguna.

Il Consigliere Sen. Avv. Gianquinto dichiara, quindi, che il gruppo consiliare comunista è favorevole alla realizzazione del canale dei petroli se viene dimostrato scientificamente che esso non attenta alla sicurezza di Venezia. E', invece, contrario nel caso opposto o, se solo dovesse permanere il dubbio del contrasto e della contraddittorietà con la salvaguardia della città.

Dichiara, altresì, che la sua parte politica assume il medesimo atteggiamento anche per quanto riguarda gli imbonimenti delle barene, le cui conseguenze, per l'equilibrio della laguna, sono tuttora ignote e per lo studio delle quali è stata autorizzata, a titolo di esperimento, dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la colmata di soli 1000 ettari della 3^a zona.

Rileva che, attendendo il voto espresso dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, la cui posizione è l'unica che convince, è necessario accelerare i lavori del Comitato scientifico e procedere alla costruzione del modello della laguna in modo che gli esperimenti

che su di esso verranno effettuati possano indicare con sicurezza quello che potrà essere fatto e quello che non dovrà essere fatto... Per quanto riguarda la metropolitana, il Consigliere Sen. Avv. Gianquinto, dopo aver premesso che in questi giorni il Senato dovrà pronunciarsi sulla legge che finanzia gli studi e la progettazione delle metropolitane, afferma che è necessario, innanzi tutto, accertare se il sottosuolo di Venezia è tale da consentire i lavori tenuto presente che lo sprofondamento di Venezia ha valori diversi nei vari punti della città, il che significa che il sottosuolo non è uniforme essendo costituito da sabbia e argilla, mentre, come alcuni ipotizzano, la città poggerebbe su una grande chiatta che galleggia su un'enorme bolla di gas. Aggiunge che il suo gruppo non esclude a priori alcuna realizzazione ma vuole procedere con cautela ed a ragion veduta.

Propone che, in attesa di conoscere il responso scientifico in merito ai problemi emersi durante il dibattito, vengano aperte alcune valli chiuse, da pesca, per creare delle aree di compensazione alla libera espansione della marea rispetto alle aree delle barene già imbonite a Tessera, a San Giuliano e alle zone industriali...

La situazione dei lavori nel bacino lagunare rimane particolarmente critica e le iniziative per smuovere certe situazioni e per denunciarne altre gravi, vengono assunte da « Italia nostra », mentre il Comune rimane silenzioso ed inerte. Afferma che, in tale modo, il ruolo che spetta all'Amministrazione Comunale diventa monopolio altrui, con evidente discredito verso l'opinione pubblica e il mondo che si interessa a Venezia, mentre è necessario che il problema di Venezia diventi una questione nazionale di cui il Governo deve occuparsi con immediatezza e lungimiranza, perché Venezia non può più aspettare.

Dopo aver ricordato il lungo iter che dovrà ancora percorrere la legge speciale per Venezia, il cui ritardo è doppiamente nocivo riguardando lavori che richiedono tempi tecnici particolarmente lunghi, e che non possono prefinanziarsi se prima non sarà stata autorizzata l'emissione del prestito il quale dovrà, a sua volta, essere emesso di concerto tra i Ministri del Tesoro, dei Lavori Pubblici e degli Interni, il Sen. Gianquinto ravvisa l'opportunità che i Parlamentari veneziani propongano una modifica della legge ponte nel senso che il Comune sia autorizzato a procurarsi il prefinanziamento delle opere di sua competenza, per l'importo di 10 miliardi, subito dopo l'approvazione del programma dei lavori da

parte del Ministero competente. Conclude, quindi, il suo intervento, affermando che da questo dibattito dovrebbe emergere, anche, l'opportunità di formare una Commissione, affiancata magari da esperti di diritto amministrativo, per studiare in termini concreti la proposta del Prof. Benvenuti circa la costituzione di un Consorzio pubblico per il risanamento delle abitazioni di Venezia, dato che l'iniziativa privata, in questo settore, ha esaurito tutte le sue possibilità e che i problemi di Venezia non si risolvono se non si attua preliminarmente il risanamento igienico delle abitazioni...

Il Sen. Avv. Gianquinto, concludendo, esprime l'augurio che il Consiglio Comunale possa trovare una risoluzione unitaria, costruttiva, concreta ai gravi problemi che si discutono e che interessano la salvezza fisica e la salvaguardia di Venezia.

DELLA TOFFOLA (P.L.I.)

Desidererei premettere alcune considerazioni per me negative sulla impostazione dei problemi cittadini che riguardano la difesa di Venezia, il suo risanamento, il suo sviluppo.

Il problema posto alla nostra discussione è essenzialmente duplice e due sono gli Organi responsabilmente chiamati ad affrontarli, *il primo*: difesa di Venezia dai suoi nemici naturali, eterogenei e molteplici ed essenzialmente di natura geofisica; bradisismo dell'intero delta padano, scioglimento dei ghiacci alle calotte polari, mareggiate, vento di scirocco che, unitamente agli altri fattori barometrici e di marea, aumentano notevolmente il livello massimo dell'acqua, abbassamento del centro storico, e anche di natura fisica come livellamento del fondo marino, erosione del fondo dei canali dovuti in parte dall'azione inconsulta dell'uomo; *il secondo*: sopravvivenza e vitalizzazione di Venezia.

E' evidente che il primo può essere affrontato solo dallo Stato con Leggi speciali che abbiano a regolamentare il corso dei fiumi, l'imboschimento, le canalizzazioni, le bonifiche, le difese a mare, la salvaguardia dall'inquinamento atmosferico e della laguna, e dove il Consiglio Comunale non può che rendersi interprete del grave disagio della popolazione amministrata e sollecitare gli interventi dello Stato; e che solo il secondo è di competenza delle amministrazioni locali, la cui autonomia proprio in questo specifico

campo è spesso limitata dal potere centrale, e che agiscono con piani di lavoro e piani regolatori...

Parlare di difese a mare, di difese a monte, di regolamentazione del regime idrico dei fiumi, della laguna, di chiusura dei porti, di reimmissione o esclusione dei fiumi della nostra laguna, di dighe, o di quant'altro occorra per la salvezza del centro storico lo lascio alla competenza degli organi tecnici dello Stato che hanno anche la responsabilità degli interventi atti a salvaguardarne l'incolumità e la stessa sopravvivenza.

Mi limiterò solo a formulare, come componente di questo Consiglio il voto perché questi interventi abbiano ad essere tempestivi e tali da assicurare la nostra gente per un futuro migliore e di assoluta tranquillità. Un voto, affinché i politici, vogliano seguire i consigli dei tecnici ed agire di conseguenza sul piano degli interventi concreti...

Il Consigliere conte Foscari ha parlato, come qualche altro Collega, della inopportunità di proseguire la costruzione del canale dei petroli...

Anche in questo caso io direi che il Consiglio non è un organo tecnico, il Consiglio deve sentire i tecnici specializzati in materia, e raccolte le loro voci deve avere il coraggio di dire sì o no ad un ordine del giorno in tal senso. Il parere tecnico non può darlo il Consiglio Comunale ma il Consiglio Comunale deve sollecitare il Ministero perché questi studi vengano seriamente fatti ed i lavori vengano eseguiti nei modi che tecnici specializzati indicheranno.

E' chiaro, come giustamente ha asserito il Consigliere Zecchi qualche giorno fa, che si può parlare di vitalizzazione del centro storico, di rilancio delle sue attività direzionali se sarà assicurata la sopravvivenza di Venezia dalle avverse condizioni geofisiche e climatiche che ne minano la sua stessa esistenza. Ma non è compito nostro, è compito dello Stato. Gli interventi di questo Consiglio devono soltanto assicurare, proprio in funzione degli interventi dello Stato per una possibile, non certo esclusa chiusura dei porti, entro un limite di tempo abbastanza breve la costruzione di una rete efficiente di fognatura sia della terraferma, e che è già in avanzata costruzione, sia e soprattutto del centro storico che ne è assolutamente privo, e che si regge solo sul gioco delle maree.

Buoni quindi gli interventi fatti, sia per la costruzione della fognatura di Mestre con i fondi della Legge speciale per Venezia, sia

per la costruzione di un primo lotto sperimentale della fognatura di Venezia cui dovranno seguire gli altri lotti definitivi dell'intero centro storico...

Analizzerò quindi le nostre necessità in funzione alle tre attività fondamentali: primaria, secondaria e terziaria: ossia industria, commercio, turismo e nelle conseguenti ripercussioni sulla vita dei nostri amministrati ossia: diritto ad una propria libertà amministrativa, diritto ad un vivere sano e civile, che si estrinseca nella possibilità di lavoro, di svago, di istruzione, del godere di una vita sana, di una casa sana in un clima di serenità e di agiatezza.

Domandiamoci se Venezia comune sia nelle condizioni ideali per assicurare ciò o quantomeno per assicurarla in un lasso di tempo ben determinato e non troppo lungo...

Due agglomerati urbani eterogenei e fin troppo a se stanti, fin troppo campanilisticamente isolati e contrapposti, eterogenei per le loro attività specifiche, quasi complementari l'uno all'altro, ma senza volerlo ammettere. Mestre città di terraferma con attività primarie ed in parte secondaria, in continua espansione, città giovane, città peraltro nata urbanisticamente male come se avesse ad essere complemento e suburbio all'altra, ma che all'altra ha carpito un porto commerciale ed industriale, che all'altra ha carpito soprattutto le forze più giovani della sua popolazione.

Venezia, città di mare, che tuttavia ha ceduto la parte più importante del suo porto alla terraferma, con attività soprattutto terziarie e le cui attività secondarie un tempo rigogliose ha dovuto cedere al suo entroterra e peggio all'entroterra più lontano di Padova, di Milano, di Treviso.

Mestre - Venezia, Venezia con Mestre, potrebbe sembrare una Città ideale nel linguaggio urbanistico moderno dove l'urbs ha un suo centro satellite essenzialmente urbano ed un suo centro industriale e commerciale. Ma non è così, se Mestre può rappresentare il centro intelligente, direzionale dell'urbs, Venezia non può rappresentare il centro satellite urbano quando manca di case sane, di ambienti confortevoli di un centro di svago di un centro culturale, di un teatro di prosa, e quindi di una popolazione giovane che vi si trovi a suo agio.

D'altronde Venezia non è allo stato attuale, un centro direzionale mancando di comunicazioni efficienti, mancando delle più elementari possibilità che un centro direzionale regionale deve offrire. Lo testimoniano le continue fughe sia di popolazione per dimostrare

la sua vocazione a centro urbano satellite, sia di uffici per dimostrare la sua possibilità direzionale.

Quindi, Venezia, Città di mare, un tempo centro direzionale e commerciale vede trasferite le sue attività commerciali e direzionali all'entroterra e così la sua popolazione giovane mentre vede potenziate le attività terziarie che, se non contenute e corredate da altre attività potrebbe costituire un grosso pericolo per il futuro di Venezia nel caso dovessero cessare...

A Venezia vengono a lavorare ben 15.000 persone al giorno, non sono aumentati i posti di lavoro da 10 anni a questa parte, ma sono aumentate le persone che vengono a lavorare a Venezia e questo è sintomo ancor più allarmante della nostra crisi di senescenza. Rimangono solo vecchi a Venezia, attaccati alla loro Città, ma i giovani vanno ad abitare a Mestre o altrove e preferiscono venire a Venezia a lavorare; peraltro tutto ciò porta come conseguenza che 15 miliardi all'anno vengono guadagnati a Venezia e spesi in terraferma anche se il numero dei negozi a Venezia sono ben superiori al numero dei negozi della terraferma...

Il P.R.G. ha eliminato questi squilibri, o quantomeno, nella sua impostazione, indica soluzioni tali da assicurare la eliminazione di questi squilibri? Direi di no, quando non ha neppure posto il problema fondamentale della funzione di ciascuna parte del territorio comunale, quando non ha neppure proposto una soluzione alle difficili comunicazioni del centro storico, quanto ha indicato come toccasana per Venezia un Centro direzionale in una zona esterna a Venezia senza pensare che altrove fuori del centro insulare o al Tronchetto attività direzionali avrebbero certo eliminato, anzi aumentato il flusso dei 15.000 giornalieri che vengono a lavorare a Venezia portando altrove il loro guadagno da spendere. Dobbiamo quindi ridiscutere, e a fondo, il primo, l'essenziale problema che è alla base della impostazione di tutta la nostra futura attività, quindi degli interventi di programmazione...

Dobbiamo discutere sulla funzione di ciascun elemento del nostro territorio comunale non dimenticando che la premessa irrinunciabile è la sopravvivenza di Venezia centro storico, come patrimonio culturale ma anche e soprattutto come Città di uomini che operano e vivono in un tessuto che non è quello di una qualsiasi città, anche se la più bella e prestigiosa del mondo, ma che ha problemi di sopravvivenza quali nessun'altra...

A nostro modo di vedere, e dato per scontato che lo Stato dovrà

pensare e provvedere alle difese a mare e a monte di Venezia, e se sarà necessario quindi alla chiusura dei porti, tutto il problema di nostra competenza si incentra su un'unica necessità e sulla quale credo tutti possiamo essere d'accordo: Venezia, centro storico, deve essere vitalizzato, risanato igienicamente e strutturalmente.

Dovremo quindi adottare i sistemi più adatti per costo, per rapidità di intervento e soprattutto per efficienza.

Vitalizzazione vuol dire assicurare un tenore di vita ai suoi abitanti, vuol dire aumentare il livello medio economico pro capite, il livello culturale, il livello igienico, vuol anche dire diminuire l'età media dei suoi abitanti...

Vitalizzare vuol dire restaurare le strutture cadenti della città, rendere sane le abitazioni malsane, aumentare il verde pubblico e privato, i locali di svago e di sports.

Per ottenere ciò ci sono due sistemi: o agire col denaro pubblico ossia con l'intervento totale dello Stato per il restauro ma anche per la conservazione futura della città, oppure, e questo mi sembra il meno utopistico, incentivando l'intervento privato...

Non può che essere Venezia il fulcro direzionale del territorio che ad essa gravita, ma è necessario creare condizioni adeguate a questa soluzione. Venezia isola può veramente diventare la città ideale per questo scopo. Non è vero, come sostengono le città nostre antagoniste, che Venezia è una città scomoda e lenta. A Venezia si viaggia o si può viaggiare ad una velocità superiore a quella di tutte le altre città di terraferma con il grande vantaggio che i punti di partenza e di arrivo sono vicinissimi tra loro rispetto a quelli delle altre città, e sempre raggiungibili a piedi.

E' necessario, tuttavia, eliminare alcuni essenziali disagi che rendono difficile il contatto della città con l'esterno e con la periferia; disagio che si ha con l'unico accesso alla città da piazzale Roma che è il fondamentale errore della viabilità cittadina, disagio che si chiama interruzione della viabilità interna con la nebbia, disagio che si ha nella mancanza di una circolare efficiente e totale, che si ha nel tipo dei mezzi di trasporto pubblico che utilizziamo, disagio che si ha nella mancanza di efficienti collegamenti attraverso il Canal Grande, disagio che si avverte nella mancanza di una sufficiente distinzione del traffico interno turistico

da quello delle attività economiche, disagio nella mancanza di mezzi pubblici a servizio privato di costo modesto.

Dobbiamo cercare di eliminare queste difficoltà, questi disagi per la popolazione, ma anche e soprattutto per quelli che devono venire a Venezia per ragioni commerciali o amministrative, per ragioni di lavoro, per operare nella città capoluogo.

Sono necessarie innanzitutto per il potenziamento del nostro porto nuove arterie di traffico pesante: la Venezia-Monaco per prima, la Bassano-Trento, il completamento della Romea, il completamento della Padova-Ferrara-Bologna, il completamento della Trieste-Venezia e della Venezia-Tarvisio.

E' necessario poi provvedere ad un più intenso e rapido collegamento pubblico e privato con i centri vicini e cioè con Padova, con Treviso, con S. Donà, con Portogruaro, mezzi celeri come possono essere assicurati dai metrò, dalle sopraelevate, dalle monorotaie o da altri mezzi moderni che consentono passaggi rapidi e frequenti per chi deve lavorare e operare in centri diversi.

E' necessario provvedere all'accesso a Venezia con mezzi pubblici ma anche privati dai due poli opposti, come ebbi modo di dire in questo Consiglio, al Tronchetto e alla Certosa, abbandonando o quantomeno declassando a posto di rimessa il piazzale Roma.

Dalla Certosa e dal Tronchetto la città sarebbe ben servita dalle circolari e dai mezzi di penetrazione dividendo convenientemente il traffico essenzialmente turistico alla Certosa da quello essenzialmente commerciale e direzionale al Tronchetto. La velocità dei mezzi di circonvallazione sarebbe più rapida di quella dei mezzi che passano per il canal nuovo o il Canal Grande già intasato da un traffico ormai preoccupante...

Si sta ventilando l'ipotesi di una metropolitana urbana. In linea di principio non solo contrario a questa soluzione che peraltro risolverebbe solo uno degli aspetti del problema delle comunicazioni ossia quello dei mezzi pubblici collettivi.

Studio di sommo interesse, peraltro lascia in me alcuni dubbi per l'elevato costo di costruzione e per l'eccessivo costo di esercizio in relazione al numero delle utenze rapportate ai 350 mila abitanti dell'intero territorio comunale.

Si tratterà, tuttavia, di approfondire i mezzi tecnici e i conti economici prima di dare un giudizio definitivo su questa soluzione che a mio modo di vedere integrerebbe quella già prospettata.

La premessa essenziale è la sopravvivenza del Centro storico, e questa premessa è legata alla direzionalità di Venezia, direzionalità amministrativa, economica, e qualcuno vuole anche politica nell'ambito regionale.

Altre città pongono la loro candidatura a questo diritto che per Venezia viene dalla storia, dalla posizione geografica, ma anche dal suo porto, e perché no dalla sua bellezza.

Per mantenere questa posizione di preminenza, di primogenitura occorre risolvere il fondamentale problema delle comunicazioni nei confronti dell'intero suo territorio di influenza commerciale, industriale, turistica e amministrativa...

Altre previdenze sono tuttavia necessarie al risanamento del centro storico: esenzione fiscale per gli edifici notificati dalla Soprintendenza ai Monumenti come edifici monumentali purché il proprietario provveda alla loro manutenzione, esenzione fiscale e del dazio sui materiali da costruzione per gli edifici restaurati o ricostruiti, ma sarebbe necessario che i tanto promessi aiuti ai privati per il restauro ai loro edifici fossero più solleciti e consistenti. La Legge Speciale per Venezia dà troppo poco...

Abbiamo appreso con piacere dello stanziamento di 350 milioni all'anno della nuova Legge Speciale per Venezia per questo settore che riguarda il risanamento delle case, ma è anche doloroso constatare che, a due anni dalla approvazione della Legge, all'ufficio competente nessuna comunicazione sia ancora arrivata dello stanziamento e che centinaia di domande fatte dal 1964 al 1966 non si sa ancora se verranno o no ammesse al contributo...

Ma vi è ancora un altro problema marginale da risolvere. Ritengo che per un migliore restauro e risanamento degli edifici a Venezia sia necessario la istituzione, già da tempo richiesta dal gruppo liberale, di un centro di studi e coordinamento degli interventi...

Ecco le nostre critiche e le nostre proposte, critiche e proposte che ancora una volta avanziamo nell'interesse della nostra città e perché queste proposte e quelle avanzate degli altri Consiglieri non abbiano a rimanere lettera morta il nostro gruppo propone di assegnare il compito alla 3^a Commissione di vagliare queste e tutte le altre proposte che dovessero essere fatte, e di dare un proprio parere al Consiglio Comunale per le eventuali determinazioni da prendere.

BOLGAN (P.S.U.)

Il Consigliere Bolgan dichiara che il problema più urgente ed immediato inerente alla salvezza di Venezia è rappresentato dalla necessità di completare, quanto prima e nel migliore dei modi, le difese a mare dei 50 Km. di litorale...

Riguardo al Canale dei petroli, il Consigliere Bolgan, dopo aver ricordato che, a suo tempo, la realizzazione era stata sostenuta dalla grande maggioranza del Consiglio Comunale, e quindi anche dalla sua parte politica, ne riafferma la validità chiedendo, però, a nome del suo gruppo, che, contemporaneamente al completamento dell'opera, si solleciti affinché la Commissione di esperti, nominata per la difesa e la salvaguardia di Venezia, si pronunci sui danni che il canale potrebbe arrecare alla città.

In merito al problema delle comunicazioni, il Consigliere Bolgan afferma che, da più parti, vengono rivolte continue lamentele in ordine ai mezzi di trasporto ed ai tempi di percorrenza degli stessi; ravvisa, quindi, l'opportunità che la tanto auspicata Commissione dei trasporti venga investita anche di tale specifico problema. Osserva, in proposito, che la predetta Commissione dei trasporti dovrebbe essere resa, quanto prima, funzionante per attuare le necessarie scelte prioritarie al fine di disciplinare il settore e di trovare gli opportuni correttivi per il più efficiente assetto delle comunicazioni dell'intero territorio comunale.

Il Consigliere Bolgan rileva, quindi, che un altro assillante problema di Venezia è quello che riguarda il risanamento edilizio la cui urgente soluzione si impone, innanzitutto, a tutela della salute di quei cittadini che abitano al piano terra di case vetuste e malsane, ed inoltre anche sotto l'aspetto turistico, per le centinaia di migliaia di visitatori che da tutte le parti del mondo si riversano sulla città.

A suo avviso, l'intervento della Civica Amministrazione dovrebbe essere immediato e cospicuo ed indirizzarsi, in special modo, verso i quartieri poveri della città dove i privati, per mancanza di mezzi, non provvedono.

Afferma, inoltre, che vi è l'esigenza di procedere anche ad un assetto urbanistico che risponda alle esigenze del turismo moderno, specie in quelle zone dove il turista, più direttamente, è colpito dalla carenza di spazio e di attrezzature e cioè a Piazzale Roma, al Tronchetto, ai terminali di Fusina, di San Giuliano e del Cavallino. Riferendosi, in particolare, alla sistemazione della zona

di Piazzale Roma, pur dando atto alla Giunta di essersi occupata assiduamente del problema, auspica che la stessa fornisca, quanto prima, agli urbanisti ed ai tecnici, le necessarie ed opportune indicazioni per la elaborazione dei piani particolareggiati della località.

Sempre a proposito di Piazzale Roma, osserva che sarebbe necessario sgomberarlo completamente in modo da consentire l'acquisizione di una maggiore area pubblica da adibire a parcheggio delle macchine in sosta eliminando o, per lo meno, riducendo i pericolosi intasamenti che, di frequente, specie nella stagione estiva, si verificano.

Il Consigliere Bolgan, per quanto riguarda le attrezzature nautiche proprie della città, rileva che, se si accetta qualche intervento a favore della gondola, scarse e inadeguate sono state le iniziative, sia da parte dell'Amministrazione Comunale, sia da parte dei privati, per il rilancio o la creazione di quel tipo di turismo nautico che, viceversa, si riscontra in altri centri, ben meno importanti di Venezia. Osserva, a questo proposito, che potrebbe essere sviluppata una notevole attività accogliendo ed ospitando alcune di quelle Associazioni che, sempre più numerose, nascono e si sviluppano in tale settore.

Conclude osservando che le molte questioni alle quali ha accennato durante il suo intervento potranno essere approfondite dalla Commissione che certamente verrà costituita non appena la Giunta avrà espresso, in merito, il proprio indirizzo politico, chiedendo la collaborazione e l'appoggio di tutti i Consiglieri per studiare attentamente e per trovare rimedi ai pressanti problemi dibattuti e alla cui soluzione egli si impegna ad apportare il suo personale contributo.

FEDERICI (P.C.I.)

Il Consigliere Federici afferma che il dibattito si è reso necessario, prima di tutto, per motivi obiettivi e cioè per le reazioni idrogeologiche provocate dagli avvenimenti del 4 novembre 1966 e del 5 novembre 1967, che hanno evidenziato, a tutti, la gravità della situazione e delle conseguenze che ne potrebbero derivare alla città; in secondo luogo, la trattazione del problema è stata causata da motivi politici, che hanno, anch'essi, non poca importanza, specie in vista delle conclusioni a cui potrà arrivare il di-

battito in corso. Non si può certo dire che gli avvenimenti verificatisi abbiano posto una problematica nuova perché i problemi della programmazione regionale, della decadenza della città, della zona industriale, in rapporto alla città, alla provincia, al Veneto e all'intero Paese, erano stati già trattati e analizzati in Consiglio Comunale e, su ciascuno di tali problemi, erano state prese delle decisioni ed operate delle scelte che hanno, poi, inciso, per le dinamiche socio-economiche e politiche, su quello che è avvenuto. E', pertanto, opportuno, continua il Consigliere Federici, che ciascun gruppo politico assuma la responsabilità delle decisioni prese o delle opposizioni manifestate e ciò al fine di pervenire, sui punti fondamentali, a conclusioni unitarie, che permettano, alla Amministrazione Comunale, di intervenire proficuamente su tutti i processi geologici, sociali, economici e politici riguardanti la città.

Il Consigliere Federici, dopo aver osservato che il problema di fondo è quello della sicurezza e della difesa di Venezia, i cui punti focali sono le difese a mare, le difese della laguna, le manomissioni, gli inquinamenti, gli emungimenti, gli imbonimenti delle barene e la sicurezza del centro storico e delle isole della laguna, afferma che, a suo avviso, da tutte le argomentazioni svolte durante il dibattito, è emerso chiaramente ed in modo unitario, che è necessario chiedere, da un lato, l'ultimazione dei lavori sui muraZZi, sulle dighe e nelle isole e una costante cura manutentoria delle opere eseguite e dall'altro, la soluzione definitiva e globale del problema relativo alla regolamentazione della laguna, non solo dal punto di vista idrografico, ma anche dal punto di vista biologico, dato che, quest'ultimo, interessa l'intera vita della città. E' inoltre, necessario che vengano bloccate tutte le manomissioni della laguna fin tanto che non si abbia un piano organico lagunare e che non si conoscano scientificamente tutte le conseguenze che i grandi lavori comporteranno.

Rileva che dividersi in estetisti contrari alla realizzazione del canale per colpire la 3^a zona industriale ed in assennati programmatori dello sviluppo socio-economico della città può condurre a soluzioni sbagliate e a sostenere tesi contraddittorie, come quella di coloro che affermano essere necessario cessare ogni manomissione per difendere la laguna e la città e che, nello stesso tempo, dichiarano di essere già sicuri che una certa manomissione non arrecherà danno alcuno, o quella di coloro che sostengono l'inopportunità e l'impossibilità della sospensione dei lavori del

canale, certi che la scienza e la tecnica porranno rimedio agli eventuali squilibri, che dovessero formarsi e che, contemporaneamente, ritengono pericolose le trivellazioni e gli emungimenti metaniferi nelle campagne ferraresi e nella pianura padana e ne chiedono la sospensione, senza manifestare la medesima fiducia nella scienza e nella tecnica...

Rileva, che, non è possibile, né opportuno, incentrare tutto sulla costruzione del canale il quale, pur essendo un fatto importante e decisivo, non può essere avulso dagli altri problemi, relativi alla salvezza fisica di Venezia e che riguardano gli imbonimenti delle barene, il bradisismo, gli emungimenti sotterranei d'acqua, gli inquinamenti atmosferici ed acquei, i movimenti delle acque dentro e fuori della laguna.

Al fine di compiere, continua il Consigliere Federici, una proficua opera di salvaguardia a favore di Venezia, è necessario valutare, non solo l'opportunità di redigere un efficace ordine del giorno, ma, anche, la capacità di stimolare, sollecitare e controllare la attività dei vari organismi, ivi compreso il grande Comitato di studi, interessati alla laguna, ampliandone, se del caso, le reali possibilità di intervento. E' necessario, inoltre, valutare anche le decisioni degli enti pubblici, interessati al problema della salvaguardia di Venezia, e quindi anche quelle del Consorzio per lo sviluppo della zona industriale, a proposito del quale, anzi, sarà opportuno che, per il futuro, il Consiglio Comunale ne discuta preventivamente gli orientamenti in modo da fornire implicitamente delle indicazioni precise ai rappresentanti del Comune che l'ha creato e voluto per un certo tipo di sviluppo.

In merito al problema del risanamento edilizio del centro storico, il Consigliere Federici afferma di voler solo puntualizzare la necessità che in Consiglio Comunale vengano discussi i piani particolareggiati, procedendo all'analisi, oltre che delle situazioni oggettive, anche della linea politica, che, finora, si è sviluppata su questo problema. Osserva, a questo proposito che, nonostante i reiterati interventi delle diverse parti politiche che, con varie motivazioni, hanno chiesto che si addivenga ad un dibattito concreto e generale sul problema, non si è ancora saputo se la Commissione, all'uopo nominata dal Consiglio Comunale, abbia o meno lavorato e come e perché certi orientamenti si siano delineati in seno alla Commissione stessa.

Ribadisce la necessità che le indicazioni sui piani particolareggiati siano definite in Consiglio, il quale dovrà decidere, non solo

se modificare o meno l'attuale Commissione, ma anche gli indirizzi da dare ai tecnici che, poi, dovranno operare nella direzione delle scelte sociali ed economiche effettuate per le varie zone della città. Il Consigliere Federici fa presente, quindi, che il suo gruppo ritiene che l'attuale dibattito, oltre ad essere servito per trovare una unità sugli aspetti centrali del problema di Venezia, possa costituire un punto a cui far riferimento nelle future scelte che si dovranno operare per la vita e la vivificazione della Città. D'altra parte, se non si dovesse trovare, pur con le necessarie angolature ed opportune articolazioni, una convergenza unitaria su tali questioni, le argomentazioni politiche contrarie potrebbero divenire, poi, definitive, distorcendo o annebbiando, ancora una volta, ciò che è stato affermato durante l'attuale dibattito.

Concludendo, il Consigliere Federici, dopo aver rilevato che, in quest'ultimo periodo, in seno alla coalizione di maggioranza, che lavora da più tempo in Giunta, sulla base di un programma preventivamente concordato, si sono manifestati sintomi di irreolutezza, auspica che tali sintomi non siano da mettersi in relazione a divergenze che insorgono per diversità di impostazione o per diversità di adesione a piani di sviluppi economici, che affondano le proprie radici in settori diversi dall'interesse pubblico, in sé e per sé considerato. Ritiene, pertanto, che, oggi, la Giunta abbia un profondo interesse politico ad essere più aperta ad una verifica consiliare e ad una verifica dell'opinione pubblica ed, in primo luogo, dei Consigli di quartiere, al fine di cogliere una unitaria forza politica, che consenta di modificare quello che, in altri luoghi, non si vorrebbe fosse modificato e per far progredire quello che, in altri luoghi e per altri interessi, non si vorrebbe far progredire.

Le sue affermazioni, peraltro, non vogliono significare un invito a modificazioni di indirizzi o ad estensioni ideologiche, bensì convincere che soltanto il Consiglio Comunale, nella sua integrale espressione, può volere ed affermare il bene di Venezia, senza porlo al servizio di interessi particolari, ma indirizzandolo verso l'interesse generale, così come la collettività veneziana reclama.

TARTARI (D.C.)

Il Dr. Tartari precisa di voler intervenire nel dibattito non come Assessore, ma solo in qualità di Consigliere.

Osserva che tutte le discussioni stanno procedendo in Consiglio ed in tutta la città in termini tali da far pensare che ci siano due opposte fazioni, l'una a favore della salvezza di Venezia e, l'altra, che voglia arrecare ad essa dei danni irreparabili, mentre ognuno, pur avendo angoli visuali diversi e parziali, desidera soltanto portare il suo contributo di idee alla difesa della città. D'altra parte, è logico che i cittadini, che abitano al piano terra, reputino particolarmente urgente il problema della difesa dall'acqua alta, quelli di S. Pietro in Volta e di Pellestrina credano che Venezia possa essere salvata attraverso il consolidamento delle difese a mare, mentre altri manifestino preoccupazioni per il degrado dei monumenti e dei valori estetici di Venezia ed, altri ancora, denuncino il decadimento economico della città.

Rileva che, eccetto per alcuni interventi veramente apprezzabili, il dibattito, dal punto di vista metodologico, è progredito in maniera impropria in quanto ha puntato solamente su un aspetto, quello del Canale di Malamocco, che, però, non è, né l'unico, né il più importante degli aspetti nel complesso problema che riguarda la realtà della vita cittadina e le possibilità che Venezia offre nei vari settori, nelle varie zone e nei vari comprensori, economicamente omogenei, che esistono all'interno di essa.

Il Consigliere Dr. Tartari, dopo aver fatto presente che il canale dei petroli è quasi ultimato, osserva che, fino a questo momento, nessuno è stato in grado di dimostrare, dal punto di vista strettamente scientifico, che il canale è sicuramente dannoso e che esso è la causa dei gravi fenomeni verificatisi in questi ultimi periodi, mentre, per converso, sono stati emessi pareri, da parte di tecnici, esperti in idraulica, dai quali emerge che questo tipo di canale, non solo, non provoca sicuri danni, ma, anzi, nell'ipotesi del prevalere del vento di scirocco, diventa utile, in quanto permette un più rapido deflusso dell'alta marea.

D'altra parte, poiché esiste la possibilità che questo delicato intervento nel tessuto della laguna possa arrecare, potenzialmente, dei danni, è evidente che si dovranno adottare tutte quelle cautele e quei presidi opportuni ed idonei a fugare ogni dubbio in proposito. E', dunque, indispensabile, continua il Dr. Tartari, che il modello della laguna venga realizzato, assieme al modello matematico, con la massima urgenza, in modo che esso possa consentire uno studio, costante e correlato, dei fenomeni che interessano, nel complesso, la laguna e fornisca, quindi, la verifica dei fenomeni stessi e la sperimentazione delle soluzioni necessarie al

fine di intervenire nel bacino lagunare in modo efficace come è stato sempre fatto in passato.

Manifesta, quindi, l'inopportunità di adottare una soluzione drastica: primo, perché la realizzazione del canale è quasi ultimata, secondo, perché la sospensione dei lavori sarebbe necessaria solo se vi fosse la certezza della sua pericolosità.

Fa rilevare che se, da un lato, è indispensabile assicurare il controllo sistematico dei fenomeni, dall'altro è necessario assicurare la continuità del lavoro nell'ambito del territorio comunale, il che implica, anche, di far in modo che le petroliere possano raggiungere Porto Marghera senza attraversare la città, sottraendola, così, ad un immane pericolo.

Un Consiglio Comunale veramente responsabile, continua il Dr. Tartari, deve saper trovare la strada giusta, la via di mezzo, per cui è assolutamente necessario che vengano sollecitati i lavori dell'apposita Commissione al fine di poter adottare tutte quelle soluzioni scientifiche, pratiche e sperimentali idonee a tranquillizzare, nei limiti delle umane possibilità, la città ed il mondo intero.

Venezia, continua il Dr. Tartari, sta attraversando una fase di trasformazione veramente composita, in cui si riscontrano elementi di crisi, elementi, addirittura, di decadenza irreparabile, assieme ad elementi di sviluppo, di crescita, di possibilità obiettive e potenziali fortissime, per cui lo studio dei problemi che interessano la città e la sua sorte non può essere condotto soltanto sulla base dell'esame dei fenomeni fisici e conservativi ma, neppure, può essere preso in considerazione con un esame di carattere generale o globale...

Il Consigliere Dr. Tartari chiede, quindi, che il problema di Venezia venga affrontato, con serietà metodologica, in tutti i suoi aspetti, compresi quelli inerenti alla conservazione, al ruolo, al destino ed allo sviluppo della città, e che la discussione si svolga, in modo coordinato ed in una sede opportuna, che potrebbe essere una delle attuali Commissioni Consiliari o una, creata ad hoc, per seguire, stimolare, controllare la rapida costruzione del modello della laguna e l'accertamento di tutte le garanzie che, attraverso le Commissioni di esperti, si possono avere, ora, ed in futuro, e per elaborare un piano di sviluppo, partendo da un inventario delle possibilità attuali e potenziali di vita o di rivitalizzazione per ciascuna delle zone omogenee esistenti all'interno del Comune. Afferma, inoltre, che ogni occasione potenziale deve essere stu-

diata ed approfondita per controllarne la validità e per vedere, se e come, essa possa eventualmente trovare applicazione nell'ambito comunale, in quanto sembra impossibile che determinate soluzioni e determinati tipi di attività, intrinsecamente congeniali anche allo stesso centro storico, non riescano a trovare insediamento a Venezia. Ritene, a questo riguardo, che sia necessario avvicinare settori sempre più vasti, non solo dell'industria di Stato, ma anche dell'industria privata.

Riferendosi alla proposta dell'On. Gagliardi, circa la creazione della « città franca » o di alcune « zone franche », afferma che la stessa merita di essere presa in considerazione nella misura in cui sia possibile, in determinate aree della città, creare alcuni insediamenti consentanei al centro storico stesso, nei quali, evidentemente, la funzione di punto franco stimoli un certo tipo di investimento produttivo, e cioè un certo tipo di attività economica. Il Consigliere Dr. Tartari afferma, quindi, che un secondo aspetto del problema generale di Venezia riguarda la necessità di un'analisi critica al Piano Regolatore Generale. A suo avviso, è indispensabile far progredire, con la massima sollecitudine, tutte le soluzioni che attraverso i piani particolareggiati abbiano un valore obiettivo di ordinata crescita civile ed urbana dell'intero territorio comunale.

LA RELAZIONE CONCLUSIVA
DEL SINDACO

LA RELAZIONE CONCLUSIVA DEL SINDACO

Signori Consiglieri, affrontare una discussione di questo genere su un argomento di tale delicatezza e importanza, è stato, da parte del Consiglio Comunale, un atto di doverosa e alta responsabilità.

Questa è la seduta conclusiva di un dibattito, che certamente resterà fra i più significativi della nostra città. Abbiamo così verificato un metodo che, confrontando le opinioni e i contributi non solo dei singoli gruppi, ma anche dei singoli Consiglieri, ha certamente arricchito la presenza e la validità del Consiglio Comunale, contribuendo in qualche punto a superare la rigidità dogmatica del contrasto fra maggioranza e minoranza, e consentendo invece una aperta dialettica piuttosto fra le tesi dei singoli consiglieri che fra rigidi schieramenti precostituiti.

E' questo certamente un fatto positivo, che, se costantemente ispirato alla ricerca del superiore interesse della nostra città, potrà trovare una sollecita e prossima verifica anche sui temi del bilancio e della programmazione, della discussione sui piani particolareggiati, dell'applicazione concreta dei finanziamenti della nuova legge speciale.

Per questi temi tutto il Consiglio Comunale, nella varietà delle sue molteplici espressioni, sarà chiamato a dare un apporto che dovrà essere valutato nella dovuta misura dagli organi esecutivi, conferendo all'insieme del dibattito quella profonda democraticità, che deriva non solo da un formale ossequio alle regole della discussione consiliare, ma da un più profondo rispetto all'intensità dei contributi, che i rappresentanti della volontà popolare hanno il dovere di dare alla formazione della volontà collettiva.

Ora la Giunta si trova a concludere ed a prendere la sua responsabilità intorno ai temi da me introdotti con la comunicazione del 18 dicembre, temi che il Consiglio Comunale ha portato innanzi con schietta e coraggiosa coerenza ai propri convincimenti.

Il problema è tale che coinvolge e supera non solo le normali responsabilità di una Giunta di una qualsiasi città, ma anche della stessa Venezia, perchè mai come ora ci siamo trovati davanti a questioni e prospettive, che possono direttamente incidere sulla vita stessa della città, vista sotto tutti gli aspetti: da quello fisico, a quello economico, a quello sociale.

E' una problematica che lascia il campo a svariate ed anche autorevoli opinioni personali. In questo dibattito, pur nell'ambito dello

stesso orientamento, abbiamo sentito esprimere contrastanti opinioni sulla validità della scienza e sulla idoneità della tecnica a risolvere problemi come il nostro. Da un atteggiamento di sfiducia sulle possibilità degli uomini a pervenire, in sede di studio e di applicazione, a garanzie assolute, ci si è trovati di fronte a posizioni radicalmente opposte, cioè di fiducia nella tecnica e nei suoi mezzi, tra i quali principalmente il modello della laguna, per giungere infine ad una terza posizione, in cui si avanzano forti e pesanti dubbi sulla idoneità del modello a risolvere i nostri problemi, pur senza disconoscere l'importanza e la validità degli studi scientifici in generale.

Ecco perchè la Giunta, ecco perchè io personalmente, consci della grave responsabilità che incombe su di noi e sull'intero Consiglio, abbiamo ritenuto nostro primo dovere di procedere anzitutto ad un sicuro e preciso accertamento dei dati oggettivi generalmente riconosciuti, che il fenomeno ha presentato nel corso dei secoli, e presenta tuttora.

Acque alte e frequenza delle maree

Già qualche consigliere l'ha detto, ma io desidero ribadirlo con estrema precisione: il problema di Venezia non è quello dell'alta marea del 4 novembre, ma è quello piuttosto della maggiore costanza, con cui le alte maree di media levatura, anche se non eccezionali, si riversano sul corpo della città.

Non è quello del 4 novembre perchè accertamenti scientifici, previsioni matematiche (*vedi studio degli olandesi secondo la curva di Gumbel*) e la stessa esperienza comune ci insegnano che l'alta marea di quell'altezza è assolutamente fuori dell'ordinario e prevedibile ogni 250 anni; anzi, di più, che la violenza e portata di tale marea non è tanto in stretta relazione con i lavori portuali di colmata o di dragaggio fatti nel passato o in corso di esecuzione, mentre è dovuta piuttosto al concorso pressochè unico e combinato di un complesso di fattori astronomici, metereologici e idraulici eccezionali.

E mi spiego. Lo studio di Cesare De Michelis in « Venezia fino a quando » fa la storia delle « acque alte » su Venezia e racconta come acque alte e spaventose ce ne siano sempre state, ben prima cioè delle bonifiche di colmata di Tessera, San Giuliano, Tronchetto, Prima, Seconda e Terza Zona industriale.

Varrà soltanto citare alcuni fra i tanti esempi, anche se non giungono tutti all'altezza di 1,90 ml. del 4 novembre 1966: « Nel 1283, dicono le cronache, « orribile escrescenza d'acqua che la città si salvò per miracolo »; nel 1386 « l'incremento dell'acqua fu 8 piedi più del solito »; nel 1410 « acqua grande crescente per tutta la terra, che non fo mai veduta pluì a questo tempo inondazioni de aque. Perirono molte barche e di quelli che venivano dalla fiera di Mestre e altri luoghi s'annegarono quasi mille persone »; nel 1442 « l'acqua crebbe 4 passi sopra commune. Il danno delle merci fu oltre un milione d'oro »; nel 1600 « orribilmente mugghiano si alzò il mare verso il cielo, incutendo a tutta Venezia uno spavento terribile. Crebbe il mare con tanto impeto, che sotto in diversi luoghi il Lido, corsero così alte le acque nella città che le barche andavano per la piazza di San Marco e per altre strade con danno notevolissimo di molte merci, e non c'era memoria che le acque siano state per l'addietro a tal segno ». E dopo la costruzione dei murazzi, nel 1825, si può leggere nella « Gazzetta privilegiata di Venezia »: « Era ancor viva la memoria degli uomini, visibili ancora le orme dei mali cui le acque furono cagione a queste provincie nell'autunno del 1823, quando con altre non meno fiere calamità esse vennero a percuoterci in questi ultimi giorni. La tempesta nel giorno imperversò di modo che la marea, soverchiate le rive, allagò la Piazza San Marco e una gran parte delle contrade di questa Città, toccando una altezza cui non era giunta nel 1822. Le dighe, che sono schermo della laguna contro il mare, furono tutte danneggiate, quattro varchi si aprirono le furiose ondate attraverso il litorale di Malamocco ». Così, nel 1848, l'acqua si alza fino a metri 1,40 e nel 1867 raggiunse quota 1,53 e così la descrive il cronista della « Gazzetta Veneta »: « il vento africano (*lo scirocco*) singolarmente caldo e impetuoso, cacciava la marea a ridosso della città in modo ch'era una vera inondazione. Alla Piazzetta poi venivano i marosi, irte le creste di spuma, a rovesciarsi sulle colonne di Marco e Todaro... ».

E' da dire inoltre che il problema delle minacce del mare e dell'acqua alta a Venezia si doveva presentare, anche allora, costante e ben preoccupante, se il poeta inglese Giorgio Byron, ancora nel 1817-1819, poté descrivere quella famosa ode, in cui predice « un pianto di tutte le Nazioni, un alto lamento lungo il struggente mare, quando le marmoree mura di Venezia saranno coperte interamente dalle acque ».

La lettura di questi dati e di queste cronache ci deve servire per precisare come nel corso dei secoli si siano verificate non infrequentemente straordinarie alte maree, e che il problema da affrontare oggi non è tanto quello della marea eccezionale, ma quello, ripeto, della frequenza delle medie maree sulla città. E' quindi intorno a questo fenomeno che dobbiamo spingere la nostra indagine, cercare di stabilire le cause ed eventualmente una relazione con i lavori di modifica realizzati nel bacino lagunare o ai suoi margini.

Non voglio, e non ritengo affatto funzione della Giunta, intervenire nelle polemiche sulle tesi di alcuni tecnici o di altri, nè trasformare la nostra aula in una impossibile sede di dibattiti tecnici, ma ritengo nostro dovere, come organo democratico della città, cogliere il più possibile gli aspetti generali e meno controversi, e su questi basare una linea d'azione che sia il più corrispondente possibile agli interessi generali della città, in una visione sintetica e globale dei beni contrapposti.

Per questo credo che, confortato dall'opinione degli scienziati che si sono interessati alla questione, ed anche dalle opinioni che sono emerse durante l'attuale dibattito, si possa giungere ad alcuni punti fissi ed incontestabili.

Distinzione fra i fenomeni di marea e modificazioni idrogeologiche

Anzitutto è necessario distinguere il fenomeno dell'alta marea, cioè quello del livello del mare innanzi alle 3 bocche di porto, da quello dell'acqua alta in laguna, perchè pur essendoci fra i due un rapporto di interdipendenza, non vi è altresì una esclusiva dipendenza, nel senso che anche cause diverse, ad esempio il vento e la velocità delle correnti, possono concorrere a determinare un livello delle acque in laguna diverso da quello del mare aperto.

Così, per quanto riguarda l'altezza delle singole maree innanzi alle tre bocche di porto, si possono elencare i seguenti fattori:

- a) effetto persistente dello scirocco, che può produrre un sollevamento di 50 cm. ed oltre;
- b) oscillazioni libere dell'Adriatico, che possono aumentarne il livello fino a 50 cm. circa;

- c) bassa pressione atmosferica sull'Adriatico Settentrionale che può provocare un sollevamento di circa 10 cm.;
- d) oscillazione annua del livello del medio mare, per cui in autunno questo risulta di circa 10 cm. più alto.

Invece, per quanto riguarda l'altezza delle acque in laguna, si devono tener presenti questi altri fattori:

- a) l'altezza della marea innanzi alle tre bocche di porto;
- b) l'entrata e il modo di deflusso delle maree nella laguna;
- c) il sollevamento delle acque lagunari sotto la spinta del vento.

Questi fenomeni poi avvengono in presenza di un ambiente naturale, quello dell'alto bacino Adriatico, che va lentamente modificandosi per un triplice ordine di cause:

- a) abbassamento del sottosuolo per cause di natura tettonica profonda, come cedimenti di basamento della pianura Veneta o per costipazione dei materiali argillosi, sabbiosi, torbosi, fluviali e marini, in seguito a pressione di carichi superficiali o a sfruttamento di falde acquifere;
- b) innalzamento di circa un cm. per decennio del livello medio di tutti i mari per progressiva fusione delle masse glaciali polari;
- c) modificazioni apportate, e numerose nel tempo, lungo il corso stesso della storia della Repubblica Veneta, alla costituzione del bacino lagunare con opere artificiali, quali dighe, murazzi, canali di navigazione, la deviazione dei fiumi, le stesse nuove costruzioni nella città, che si allargano nei sestieri e in altre aree marginali.

Questi sono i dati di fatto, che mi sono permesso di ricordare per la convergenza, che intorno ad essi si è verificata anche nel corso del dibattito consiliare. Mancano evidentemente altri elementi, in specie quelli sulle correnti di marea relativi al porto di Chioggia e del Lido e all'esterno della laguna, sulla carta batimetrica aggiornata del fondo lagunare, e manca soprattutto il modello fisico e matematico della laguna (*già programmati dal Comitato ministeriale*), elementi che impediscono a tutt'oggi di dare una risposta di matematica certezza teorica, ma non già sperimentale, a tutti i problemi della laguna e a quelli che potrebbero essere posti da nuove esigenze.

Il canale di Malamocco e la III^a zona industriale

In questa situazione delle conoscenze, sono in corso ai margini della laguna, importanti lavori di sistemazione portuale, che consistono principalmente nell'escavo del grande Canale di Malamocco e nell'imbonimento di zone barenose, in modo tale che è possibile una modificazione del regime lagunare attuale.

Infatti i lavori della 3^a Zona interessano 4035 ha. di zone attualmente barenose e lacustri, di cui 2940 ha. dovranno servire per la formazione di terrapieni, 750 ha. per il Canale Marittimo Laguna-re, per i canali interni, per il Porto dei Petroli, 345 ha. per laguna non utilizzata. La parte terrapienata sottrarrà complessivamente 12.130.948 mc. di volume d'invaso corrispondente al 12,3% dell'intero volume d'invaso dei 3 bacini lagunari, di cui mc. 10.553.668, cioè il 10,90% nel bacino di Malamocco e mc. 1.597.280, cioè l'1,4% nel bacino di San Nicolò di Lido.

Questi sono i termini del problema, cui si devono aggiungere le conseguenze dell'inquinamento acqueo e atmosferico, che derivano dagli insediamenti industriali e la non precisazione del Piano Regolatore Generale del limite meridionale della darsena del Porto dei Petroli.

Noi non dobbiamo nasconderci le difficoltà e le incognite che l'argomento presenta. Non è immergendo la testa nella sabbia, o contraffando i termini reali del problema o addirittura negando il problema, che noi adempiamo con coscienza e responsabilità al nostro dovere e alla gravità del dibattito, che si è svolto in quest'aula e che ad essa fa tanto onore.

E' perciò nostro dovere andare fino in fondo prima di prendere delle decisioni e accertarci sull'incidenza, sul come e perchè queste opere siano state progettate e iniziate.

I pareri dei tecnici

Che vi possano essere delle incognite è la premessa da cui parte il parere del *Prof. Ferro* in data 28 febbraio 1964, ove lo stesso, che pure ritiene sufficienti i dati a disposizione per avanzare la terza soluzione circa il tracciato del canale, affermando che, « sarebbe necessario possedere dati maggiori di quelli di cui si dispone per poter, fra l'altro, raffrontare la velocità di propagazione dell'onda in marea nei punti caratteristici nelle due diverse condi-

zioni di tracciato », e tale parere è condiviso sia dal Magistrato alle Acque che dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Quindi noi, se vogliamo essere Amministratori responsabili, dobbiamo domandarci: le incognite riguardano conseguenze tali da poter turbare l'equilibrio della natura in modo addirittura catastrofico per Venezia o comunque in modo irreparabile per la sua laguna? Oppure, in base ai dati già a disposizione, alle leggi lagunari già sperimentate, al metodo scientifico di lavoro prescelto, l'incertezza può vertere solo intorno a conseguenze accertate e ricondotte sotto il dominio e il controllo dell'uomo?

Ecco, questo è il punto: perchè se si trattasse del primo caso, non vi sarebbe alcun dubbio che il Consiglio e la Giunta avrebbero lo obbligo immediato e totale di denunciare la situazione di fatto e di porre in essere ogni atto idoneo ad arrestare con qualsiasi mezzo i lavori in corso.

Ma se non si tratta di tutto questo; anzi se si tratta di opere che, pur nella loro ampiezza, non possono in alcun caso giustificare apprensioni di tale natura; se non è assolutamente in causa il bene primario e assoluto dell'esistenza di Venezia e neppure quello di turbamenti non rettificabili, è evidente che diverso e più articolato potrà essere il nostro giudizio.

Nessun tecnico o scienziato in materia idraulica o marittima ha mai potuto dimostrare infatti che le opere in corso porteranno dei danni alla città, nè precisare di conseguenza la loro natura ed entità.

Anzi, tutti coloro che si sono comunque interessati del problema, anche quelli specializzati in materia biologica e anatomica della Commissione per la conservazione della natura nell'ambito del Consiglio Nazionale delle Ricerche, hanno sempre dovuto parlare di possibili turbamenti, mai di conseguenze dannose precise, individuate e scientificamente dimostrate. Analogamente lo studio del Prof. Ferro, riportato nel parere sopracitato, parla di possibili scompensi, ma di misura ed entità tali da poter essere eventualmente e sicuramente corretti.

Dice infatti il Magnifico Rettore dell'Università di Padova: « Nè si crede fuori luogo far presente a questo riguardo che il futuro — ripeto: per il futuro — un modello idraulico funzionante della laguna di Venezia sarà il solo mezzo, cui si potrà efficacemente ricorrere quando — di fronte ad eventuali conseguenze che abbiano troppo sensibilmente alterato, nell'uno o nell'altro caso, l'andamento del fenomeno di marea in laguna — si dovranno studiare mi-

sure corretttrici, la cui efficacia sarà bene indicata dalle prove sul modello ».

Ribadisce *il voto del Magistrato alle Acque del 3 ottobre 1964*: voto che non si deve intendere alla stregua di altri che sono manifestazione o di un generico orientamento o di una volontà politica e come tale opinabile, ma che rappresenta la conclusione motivata di un vero e proprio studio e di studi precedenti, condensati in un elaborato di 24 pagine, attraverso cui ci si assume anche precise e personali responsabilità tecniche e giuridiche; dice dunque tale voto: « venga sviluppata la prima fase dei lavori, ritenendo che essa non comporterà variazioni sensibili o scompensi al buon regime lagunare di Malamocco e dell'intera laguna; vengano iniziati subito o proseguano parallelamente all'esecuzione dei vari lotti rilievi atti a definire le leggi sul meccanismo di propagazione della marea e sulle trasformazioni avvenire; vengano predisposti i lavori per la formazione di un modello idraulico nel periodo previsto dal P.R.G. per il completamento della prima fase dei lavori. Con l'avanzare dei lavori e sulla base degli studi e dei rilievi menzionati, qualora si riscontri da parte del Magistrato alle Acque la necessità di aumentare il volume di acqua, sarà provveduto a cura del Consorzi allo scavo di opportune zone di compenso da indicare di volta in volta ed eventualmente all'ampliamento della superficie da destinare alle darsene interne, nonché a tutti i lavori e le disposizioni che il Magistrato alle Acque darà per la salvaguardia della laguna ».

A questo proposito debbo riferire che, negli studi precedenti a questo voto, si discusse se fosse necessario, in conseguenza dei lavori di imbonimento, creare nuove zone di espansione alla marea aprendo alcune valli chiuse per una ampiezza corrispondente alla area sottratta; ma le conclusioni furono poi concordemente negative, perchè calcoli più approfonditi rivelarono che lo scavo dei canali artificiali compensava sufficientemente gli interramenti, e tale provvedimento fu riservato per il caso che lo svolgimento dei lavori lo avesse successivamente richiesto. E questo mi pare possa rappresentare per noi un ulteriore motivo di tranquillità tecnica, tenuto in sicurezza.

Infine *il voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici emesso nell'assemblea generale n. 322 del 12 marzo 1965*, conclude: « che in base ai dati qui esposti si è dell'avviso che tale riduzione di volume di invaso potrà richiedere una adeguata compensazione, ma ciò potrà essere stabilito soltanto dopo i risultati che verranno ac-

quisiti dalle prime realizzazioni e da quelle derivanti dalle prove su modelli; che, in relazione al progettato canale di navigazione, è da presumersi uno spostamento dei due spartiacque dei bacini di Malamocco, Lido e Chioggia, le cui conseguenze, positive o negative, saranno valutate ed opportunamente corrette in base alle esperienze ».

Da tutte queste diverse posizioni si desume con estrema evidenza e chiarezza: a) — che, pur essendoci delle incognite queste non sono assolutamente di natura tale da poter minimamente sfuggire al controllo e all'opera di regolazione dell'uomo; b) — che, il modello della laguna deve essere fatto il più presto possibile, ma non in rapporto di precedenza, bensì di contemporaneità con i lavori della prima fase, attualmente in corso; c) — che, durante i lavori della prima fase, dovrà intanto essere applicato il criterio, antico come la laguna ma non perciò meno valido, della sperimentazione graduale e progressiva.

Lo stesso pensiero emerge dalle *conclusioni finali del documento, redatto dai tecnici olandesi*, che se sono venuti a Venezia per tre giorni, hanno però studiato per mesi il problema sulla base dei dati forniti dai nostri studiosi. Per essi è assolutamente fuor di dubbio che i lavori portuali in corso, pur potendo modificare marginalmente l'attuale regime lagunare, non possono portare scompensi tali da creare situazioni non rettificabili e non controllabili.

Tutto il loro studio è infatti orientato intorno alla richiesta di nuovi dati e di nuovi strumenti di indagine come il modello, non già per sospendere o meno i lavori portuali in corso perchè questo non è che un aspetto del problema, ma per proporre le misure correttive e le soluzioni globali all'insieme dei rapporti tra mare e laguna e per la difesa assoluta di Venezia.

Anzitutto, e chiaramente, essi tendono a porre il problema in termini addirittura contabili, con ciò sdrammatizzandolo da paure di disastri, poichè di fronte ad un patrimonio, che essi stessi riconoscono inestimabile, non accennano neanche ai danni derivanti dall'acqua alta di media levatura, ma ritengono invece ragionevole confrontare esclusivamente l'entità possibile dei danni derivanti alla città dalle mareggiate eccezionali in confronto all'entità prevedibile dei costi delle opere di difesa. Testualmente essi infatti così dicono nelle conclusioni finali: « benchè la frequenza delle inondazioni aumenti progressivamente in seguito all'abbassamento del suolo, all'innalzamento del medio mare e alle modificazioni apportate al bacino lagunare, non è affatto certo che i danni materia-

li causati da mareggiate eccezionali giustifichino il costo elevatissimo dei lavori di protezione della città contro le maree ». Infatti essi aggiungono: « a Venezia l'acqua alta non tocca normalmente un livello tanto alto da essere pregiudizievole e causa di grandi danni, cosa che si produce invece in caso di alte maree eccezionali, la cui frequenza è per fortuna ridotta. Una mareggiata come quella del 4 novembre 1966 è molto rara e non si presenta che una volta ogni 250-500 anni ». E tutto ciò (*ad estrema evidenza*), anche in presenza dei lavori portuali in corso, la cui portata complessiva gli olandesi hanno dimostrato di conoscere e dovutamente valutare, come già avevano fatto tutti i tecnici italiani.

Non si tratta perciò di una minaccia oscura e incalcolabile, che grava sull'avvenire di Venezia, ma della modifica di un equilibrio, che si sa già con scientifica certezza che potrà essere dominata e ricomposta in un nuovo equilibrio; che esso, come ogni cosa nuova, avrà conseguenze positive e negative, ma tutte pienamente controllabili e che possono essere, per la loro ampiezza e per il metodo di lavoro, eventualmente corrette.

Su un punto intanto si deve constatare l'unanime concordanza: il probabile spostamento dello spartiacque del bacino di Malamocco verso Nord, da cui dovrebbe dipendere la benefica conseguenza di un minore volume d'invaso per il bacino di San Nicolò e cioè una minore officiosità e perciò una minore velocità della corrente d'acqua nel bacino di San Marco. Come già i tecnici olandesi, il professor Ferro, al convegno idrogeologico promosso dalla Provincia alla Fondazione Cini, afferma: « unica conseguenza potrebbe essere lo spostamento della linea dello spartiacque verso San Nicolò. Questo fatto ridurrebbe la massa e pertanto la velocità dell'acqua che entra dalla bocca di porto e che raggiunge il Centro Storico. Quindi potrebbe risultarne un vantaggio per il Lido e l'intera Venezia che sarebbero investiti da una corrente meno violenta dell'attuale ».

Finalità dell'ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia - Marghera

Posto in questi termini il problema, in termini cioè non capitali per l'esistenza di Venezia e neppure di pericolo per il suo sistema idraulico, credo che altri elementi possano essere presi in considerazione per una valutazione più articolata e più approfondita.

dita, poichè è chiaro che noi qui come consiglieri e responsabili della collettività cittadina, stiamo affrontando e definendo una linea di condotta che coinvolge l'esistenza di Venezia, e cioè la sua esistenza fisica come la sua esistenza di città, in quanto centro di residenza, di convivenza, di vita economica e di sviluppo sociale.

Allora dobbiamo domandarci: perchè è nata la III^a zona industriale, e la prima e la seconda? Perchè è nato il problema del Canale di Malamocco?

Il rispondere a queste domande, a questi perchè comporta una valutazione complessa della nostra realtà contemporanea. Credo infatti che nessuno possa ragionevolmente escludere che, per ogni nuova iniziativa economica di questo tipo, ci vuole un concorso di volontà pubbliche e private, o, come recentemente si dice, una contrattazione politico-economica. Ma credo altresì che responsabilmente si possa dire che per la III^a zona vi fu addirittura una prevalenza delle volontà pubbliche nell'iniziativa e nella progettazione. Il fatto è che nella nostra società, mentre da una parte si assiste ad un indubbio processo di spersonalizzazione del potere privato e all'emergere piuttosto di una dirigenza tecnocratica, dall'altra vi è un confluire maggiore degli interessi collettivi verso la trasformazione del nostro Paese da agricolo ad industriale e per la stessa scelta delle zone, ove ubicare l'insediamento delle industrie. Ecco perchè, almeno entro certi limiti, si può verificare di fatto un convergere anche di forze diverse verso un unico obiettivo, così come si è ripetutamente realizzato in varie sedi (*Parlamento, Consiglio Comunale, Consorzio di Sviluppo*) di fronte al problema della III^a zona e del Canale di Malamocco.

Anzi, in un primo tempo, le due cose sono sorte come distinte, perchè il progetto del canale, in concomitanza colla sistemazione della II^a zona risale al progetto di massima del 27 agosto 1953, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 10 marzo 1955, e al progetto di variante del 6 giugno 1956 approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 19 luglio 1956.

I primi finanziamenti giunsero con l'art. 6 della legge 13 giugno 1961 n. 528, con cui testualmente si dice: « per la esecuzione di opere destinate a deviare il traffico petrolifero dal Centro Storico della Città di Venezia e consentire in quel porto la discarica di petroliere di grande tonnellaggio, è autorizzata la spesa di lire 3 miliardi ». Infine la recente legge del 2 marzo 1962, istitutiva del Consorzio per la III^a zona, ha assorbito per volontà unanime di tutti i

partiti ogni precedente opera nella costituzione del nuovo Consorzio Pubblico e nel progetto di espansione della III^a zona industriale.

Ritengo pertanto che sia lecita la domanda del perchè enti pubblici abbiano concordemente voluto questo Consorzio, abbiano accettato le opere già progettate modificandole secondo le nuove necessità, abbiano stabilito insieme quelle da compiere.

Anzitutto per una ragione estremamente importante: quella di deviare dal Centro Storico un traffico pericoloso come quello dei petroli, che potrebbe all'improvviso rivelarsi come una pericolosa miccia accesa nel cuore della Città; ma anche perchè ciò rispondeva ad organiche ed equilibrate visioni di sviluppo di Venezia tutta intera.

Nel 1961 noi, rappresentanti del pubblico potere e della collettività, abbiamo varato un piano regolatore, i cui presupposti erano e sono fondati sull'esistenza di una grande Venezia, cioè di un Centro Storico, monumento intero ed intatto di un altro ordine civile, che vuole esprimere nuovi contenuti e che cerca di stabilire in una vitale continuità, nuovi rapporti con la terraferma integrata nel suo territorio, e col mondo moderno.

Noi, sulla base di questa intuizione, abbiamo voluto un documento e un programma di sviluppo urbanistico, ove alcuni esperti credono di intravedere un nuovo modo di porre il rapporto fra centri direzionali, culturali, residenziali e centri produttivi all'interno della stessa Città; più volte abbiamo rivendicato la modernità urbanistica del nostro territorio e delle sue prospettive di sviluppo; più volte, proprio nella naturale e separata distribuzione dei compiti fra le varie parti della Città, abbiamo creduto di scorgere i segni anticipatori di quella sintesi fra antico e moderno, verso cui tentano di orientarsi i più avanzati esperimenti urbanistici del mondo contemporaneo.

Per questo abbiamo voluto, noi organi pubblici, tutti insieme, la pianificazione e la sistemazione della III^a zona industriale e portuale nei termini attuali.

E l'abbiamo voluta perchè volevamo che Venezia, la sua laguna, il Veneto intero riprendessero in veste moderna l'antica funzione di porto fra il Medio Oriente, la Pianura Padana e il Centro dell'Europa; perchè esso trovasse un respiro adeguato e corrispondente alle attuali esigenze dei traffici marittimi e delle necessità produttive, senza essere secondo a qualsiasi altro scalo nazionale.

Noi abbiamo delle responsabilità, che non sono solo nostre: al

nostro porto, alla sua funzionalità, alla sua modernità è connessa la floridezza economica di grandi zone, che ci stanno alle spalle, l'equilibrio dei commerci, il rapporto industriale tra Venezia e l'entroterra Veneto, la rinascita di intere zone depresse, che con le note infrastrutture di comunicazione puntano su Venezia come il punto naturale d'arrivo e di partenza di uno sviluppo, che qui deve trovare le sue basi, di qui la sua funzione, attraverso qui il suo sviluppo.

E questo disegno è stato altresì ripetutamente proposto e discusso innanzi al Consiglio Comunale, e dal Consiglio Comunale approvato. Ma è stato anche approvato dalle forze politiche del Consorzio della III^a zona e dai sindacati dei lavoratori colà in quel momento rappresentati, e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, oltre che dal Parlamento, ove tutte le forze politiche si sono pronunciate a favore di queste grandi linee di azione. Ora però, dopo i drammatici avvenimenti del 4 novembre, il Consiglio Comunale leva la sua voce accorata e ammonitrice, vuole indagare più profondamente sul significato e le prospettive delle opere in corso, intende allargare il campo delle sue analisi per accertare entro quali margini di pericolo si svolga l'attuazione dei programmi di sviluppo della Città e quale linea d'azione si debba decidere in relazione ai complessi e differenti valori, intorno a cui e per cui Venezia sopravvive nel tempo.

Varie tesi sono state avanzate, da quella più estrema di chiedere una radicale sospensione dei lavori in corso, ed altre che hanno ritenuto di poter ridimensionare il problema.

Una moderna e sicura via d'acqua per Venezia

Il problema invece c'è ed è decisivo. Ma come potremmo noi, responsabilmente, fermare ogni processo in corso quando sappiamo che non si tratta dell'esistenza di Venezia ma di un nuovo equilibrio che gli organi tecnici, i consulenti ufficiali, tra i quali appunto il Magnifico Rettore dell'Università di Padova e infine la tecnica moderna ci assicurano senz'altro di poter trovare? Come potremmo noi dire che si deve cessare ogni attività, che tutto deve essere fermato, quando sappiamo che la prima conseguenza sarebbe allora quella di bloccare anche il traffico attuale at-

traverso il bacino di San Marco, perchè non vi sarebbe più la speranza di una nuova via d'acqua al di fuori del tessuto della Città?

Voi sapete infatti che può sempre capitare un errore di manovra, per cui una nave potrebbe sganciarsi e spargere il suo liquido infiammabile sulle acque più venerate e preziose del mondo.

Ed allora riterreste voi possibile ordinare l'immediata chiusura del porto del Lido e procedere ad uno smantellamento delle zone industriali di Venezia? con ciò che significano per la vita e il ruolo del Centro Storico, per il Veneto e per l'intera economia italiana? Voi sapete anche che il pescaggio del canale del Lido sta diventando insufficiente per tutte le navi mercantili di medio tonnellaggio, e che ciò può significare alla lunga la prevedibile chiusura anche del porto commerciale, la chiusura o il trasferimento anche delle fabbriche attuali, che sono nate dal mare e che nel mare trovano la propria ragione economica; voi sapete, perchè abbiamo insieme partecipato alle trattative, cosa ha significato per gli operai, oltre che per l'economia veneziana, il trasferimento progressivo dell'Italsider da Marghera a Livorno. Sarà infatti opportuno ricordare che, se un canale come quello di Malamocco è stato previsto e progettato, ciò non è avvenuto tanto per la navigazione delle petroliere, che teoricamente potrebbero fermarsi anche in mare aperto, al terminal di una pipe-line, ma soprattutto per difendere le capacità di crescita del porto commerciale e industriale, e per ampliare tutto il porto di Venezia.

Gradualità, prudenza e controllo nella esecuzione delle nuove opere

Ed allora? Allora la Giunta di Venezia ritiene invece di assumersi le sue responsabilità dicendo che bisogna andare avanti, ma non trascinati dalle posizioni degli altri, o peggio da interessi ben definiti o da pressioni di gruppi particolari.

Si deve andare avanti; ma solo a condizione che si possa andare avanti.

Non si deve procedere, perchè ci sono alcuni che hanno interesse a procedere, ma si deve procedere solo nei limiti in cui il pro-

cedere sia interesse primario di Venezia tutta intera e non intacchi comunque l'esistenza e l'intangibilità del Centro Storico.

L'approvazione del progetto di realizzazione della III^a zona è stata subordinata infatti, sia da parte del Magistrato alle Acque, che da parte del Consiglio dei Lavori Pubblici a delle precise condizioni o riserve.

Vige anzitutto sulla nostra laguna una vecchia e mai superata legge idraulica (*almeno fino a che non avremo il modello della laguna*): e cioè che per stabilire l'ampiezza delle incidenze di un determinato intervento bisogna sperimentare progressivamente e gradualmente, per vari stati di avanzamento, la corrispondenza o meno degli effetti reali rispetto a quelli preventivati e misurare così di volta in volta l'efficacia e quindi l'opportunità dei singoli lavori.

Voi sapete che il progetto della III^a zona prevede quattro fasi distinte di esecuzione, che coprono un arco prevedibile di 15 anni, ma attualmente è ancora in corso la prima fase e lo stesso canale di Malamocco, a quasi sette anni dai ricevuti finanziamenti, non è ancora ultimato.

Gli organi tecnici di sorveglianza hanno ritenuto che si potesse procedere sperimentalmente, e cioè nei modi sopradescritti, solo relativamente alla prima fase dei lavori, imponendo contemporaneamente al Consorzio la raccolta annuale di dati sulla velocità e i percorsi delle correnti di marea onde definire le leggi di propagazione e le trasformazioni future, e soprattutto per realizzare il modello della laguna entro la I^a fase dei lavori. Dovrà inoltre essere aggiornata in modo organico la Carta della Laguna. Sappiamo tutti poi che il Consorzio ha proceduto alla raccolta annuale dei dati richiesti, con tre distinte campagne nel 1963, 1965, 1967, e che questi non hanno finora rivelato alcuna consistente modifica al precedente equilibrio lagunare, mentre l'incarico di costruire il modello è poi stato assunto dal IV^o gruppo della Commissione Ministeriale di Studio, in accordo con l'Università di Padova.

Ebbene, noi riteniamo che non si possa transigere su queste condizioni, e che non si possa passare alla seconda o alle successive fasi dei lavori programmati, se prima non sarà stato adempiuto a tutte queste richieste preliminari. Anzi, è doveroso dire qualcosa di più. In questi giorni la stampa ha portato a conoscenza di tutti come, nella riunione plenaria del 12 u.s., il IV^o Gruppo di Idraulica del Comitato Ministeriale di Studio su Venezia è stato

pregato di affrontare immediatamente i problemi connessi al canale di Malamocco e alla III^a zona, al fine di rispondere alle attese e preoccupazioni dell'opinione pubblica. Ebbene detto gruppo, pur conoscendo i termini generali del tema, ha accettato l'incarico senza dichiarare necessaria contemporaneamente l'immediata sospensione dei lavori. Ma noi dobbiamo dire altresì che non è sufficiente tutto ciò; ma che per il futuro, gli Enti pubblici dovranno uniformarsi in qualsiasi momento a qualunque decisione, che il IV^o Gruppo riterrà di prendere.

Ma anche altre condizioni non possono essere sottaciute, e dovremo responsabilmente impegnarci tutti per il loro rispetto.

Si tratta anzitutto della tutela, sotto ogni aspetto e con ogni mezzo, del patrimonio ittico e della flora lagunare attraverso la predisposizione di sbarramenti ai margini della zona petrolifera e l'attuazione di quei dispositivi secondo la convenzione di Londra capaci di eliminare i danni comunque causati da eventuali sversamenti oleosi. Analoghi provvedimenti devono essere presi per impedire qualsiasi inquinamento proveniente da scarichi industriali compresa la prima zona di Marghera, predisponendo una adeguata rete per le fognature industriali ed i relativi impianti di depurazione, per i quali l'Amministrazione ha già avviato le relative opere in terraferma. Infine gli organi tecnici di controllo richiedono altresì che nei grafici di piano regolatore generale della III^a zona sia delimitato con precisione il lato meridionale della zona stessa, destinata a darsena dei petroli.

Richieste

Ma, per un ente come il nostro, direttamente interessato alla vita globale della Città, non basterà chiedere genericamente l'attuazione delle condizioni poste, ma dovremo domandare al Consorzio e al Magistrato alle Acque una relazione precisa sull'andamento dei lavori, sulle future risultanze dei rilievi esperiti in laguna e nel modello e sulle prospettive di evoluzione del problema, perchè questi sono altresì i requisiti indispensabili non solo dell'approvazione superiore, ma anche del pieno controllo dell'uomo e della tecnica attuale su ogni incognita del fenomeno lagunare: e così soltanto il giudizio tecnico potrà trovare garanzia e

integrazione in quel giudizio democratico, per cui attualmente, come ha detto un consigliere, manca nella legislatura l'organo adatto. Sia ben chiaro che qui non è assolutamente in causa il prestigio e l'autorità del Magistrato alle Acque e dei suoi valenti tecnici, che, con sacrificio personale e talora anche in difficili condizioni, hanno sempre adempiuto al loro alto incarico con profondo senso di responsabilità e competenza, ponendo a servizio della laguna, delle sue leggi e della sua vita non solo la propria tecnica, ma anche affetto e passione.

La nostra è una richiesta, che risponde solo ad una esigenza di informazione e di partecipazione, che ci proviene dalle istanze democratiche della Città.

Anzi per noi, organo locale, il problema è ancora più vasto. Si tratta cioè di stabilire rapporti più continuativi e regolari con la Commissione Ministeriale di Studio sui Problemi di Venezia, perchè non basta che alcuni assessori si trovino a farne parte come membri quasi a titolo personale. Noi chiediamo al suo presidente che venga inviata ogni anno, possibilmente ogni semestre, al Consiglio Comunale una relazione, che puntualizzi il cammino fatto e quello da percorrere, così come dovremo seguire, con instancabile zelo, in concordia con il tanto benemerito Magistrato alle Acque, lo svolgimento dei lavori di difesa nelle zone, che delimitano la laguna, cioè i murazzi dell'isola del Lido, di Pellestrina, di S. Erasmo.

Un altro impegno è quello di chiedere al Governo che venga delimitata o soppressa la competenza del Ministero dell'Agricoltura sulla zona del Cavallino e nel frattempo potremmo anche proporre al Magistrato alle Acque se, giunti allo stato attuale di avanzamento dei lavori, sia opportuno riaprire o meno le valli da pesca attualmente chiuse.

Abbiamo sentito che recentemente sono state proposte alcune ricerche petrolifere nel bacino dell'Alto Adriatico. Noi non possiamo restare indifferenti di fronte ad un problema come quello dell'abbassamento del suolo, le cui cause oramai sono state scientificamente accertate.

Noi ringraziamo quei Deputati, che già in Parlamento si sono interessati del problema, e vogliamo dare alle loro richieste l'appoggio, preoccupato e sensibile, di tutto il Consiglio Comunale. In caso contrario, invano sarebbe stato posto dal Magistrato alle Acque il più assoluto divieto all'emungimento di vene acquifere o di depositi gassosi dal sottosuolo. Noi chiediamo invece che il

divieto sia esteso anche alle ricerche petrolifere, e accompagnato al più rigoroso e costante controllo, di modo che ogni nuova opera di questo tipo, con l'ausilio del Consiglio Comunale e anche delle forze e associazioni che hanno a cuore i problemi di Venezia, sia vigorosamente denunciata agli organi pubblici competenti e all'opinione pubblica nazionale ed internazionale. A questo proposito devo avvertire il Consiglio che nella riunione del 12 corr. mese, il Comitato Ministeriale ha deciso altresì che il III° Gruppo si occupi tempestivamente del problema e illustri le sue conclusioni al Comitato stesso, per ogni possibile decisione superiore.

Problemi ed esigenze particolari

Per quanto riguarda la situazione di fatto della pratica per la realizzazione dell'*acquedotto industriale*, voi sapete che prima di tutto occorre ottenere dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici l'approvazione dello spostamento della presa d'acqua e che l'Assessorato competente ha già provveduto a ciò. Ora è necessario che il Magistrato alle Acque approvi il nuovo progetto di acquedotto con derivazione dal Sile e dichiari l'opera stessa di pubblica utilità: e per questo abbiamo già ottenuto assicurazioni di massima.

Altro problema è quello dell'*inquinamento atmosferico*. Esso esiste, e in talune zone con un tasso notevole.

L'Amministrazione Comunale ha chiamato per il passato anche esperti dell'Università di Padova per misurare il grado di insalubrità dell'aria, ma per la deficienza delle leggi non si è mai riusciti a giungere a risultati apprezzabili. Ora il Parlamento ha votato nuove leggi e regolamenti: e per quanto è di competenza del Comune, sarà senz'altro dato pieno corso ai provvedimenti, con la più rigorosa e severa sorveglianza consentitaci.

Però, accanto alle decisioni che deve prendere lo Stato, vi sono quelle dell'Amministrazione Comunale: e prima fra queste, quella della regolamentazione del *moto ondoso* all'interno della città. La Commissione Consiliare, che deve trattare della sistemazione definitiva della navigazione all'interno della laguna fra gondole,

motoscafi, minitaxi, sappia che ha anche questa grave incombenza, quella di una regolamentazione e di un controllo più severo del moto ondoso e quella di fare eventualmente un accertamento sull'incidenza del traffico privato rispetto a quello pubblico.

I limiti della situazione attuale e le proposte avanzate

Questo, o signori, l'insieme delle condizioni e degli impegni e dei limiti entro cui vediamo possibile la prosecuzione dei lavori fino al completamento della prima fase della III^a zona industriale. Una approvazione perciò, ma un'approvazione condizionata e limitata nel tempo, che, a seconda dell'esito delle ricerche e degli studi in corso, potrà divenire approvazione definitiva anche delle rimanenti fasi o richiesta di applicazione di nuove misure.

Debbo osservare però che la passione e il calore del dibattito ci hanno trattenuto molto su questo tema, che, pur essendo un aspetto importante ed urgente del problema, non è il problema.

Cause principali dello sprofondamento di Venezia infatti, sono anche quelle da me poste in evidenza all'inizio della presente relazione. E cioè l'aumento medio dei mari e lo sprofondamento progressivo del suolo.

Per ciò il modello della laguna, i nuovi dati richiesti devono essere collegati con lo studio di più vasto respiro della Commissione Ministeriale e devono tendere anzitutto a risolvere il problema dei rapporti tra mare e laguna, onde accertare i mezzi più opportuni per controllare l'altezza delle maree, anche di quelle non eccezionali, sul corpo della Città pur in presenza del Canale di Malamocco; e cioè se sia più opportuno il sistema di dighe proposto dagli olandesi e in quali punti oppure il sistema della chiusura regolata delle bocche di porto, o se siano più accettabili e convenienti altre tesi, come quella del Prof. Polli, secondo cui la riduzione del bacino lagunare abbinato ad un sistema di chiuse consentirebbe anche un controllo per l'entrata delle acque del mare attraverso il restringimento eventuale delle attuali bocche di porto, la più larga delle quali misura ben 800 metri.

La salvezza di Venezia tutta intera

Signori, è certo che per tutti questo dibattito è stato un severo richiamo alla propria coscienza e alle proprie responsabilità.

Gran parte degli argomenti svolti non erano e non sono di diretta competenza del Comune come tale; eppure io credo che ciò non sia stato invano. Perchè, in assenza di un organo idoneo come la Regione, ove le considerazioni tecniche possono coniugarsi con quelle di natura democratica e quindi politica nel senso più alto della parola, il Consiglio Comunale si trova a supplire a questa evidente carenza e a farsi portavoce delle preoccupazioni e delle volontà democratiche circa la realtà, le condizioni e le prospettive di sviluppo dell'intera città: e credo che gli organi responsabili non potranno tanto facilmente non tener conto delle conclusioni, che questa assemblea responsabilmente prenderà e solennemente, alla presenza di tutti i capigruppo, presenterà al Presidente del Consiglio.

Però, accanto a questi problemi, sono stati trattati anche quelli di nostra attribuzione, perchè connessi all'oggetto del nostro dibattito: cioè alla salvezza di Venezia, di Venezia tutta intera.

Giustamente essi sono emersi come elemento integrativo e in parallelo alle preoccupazioni circa l'esistenza fisica di Venezia. In questo ambito sono stati necessari e utili onde dare la misura esatta e completa di quello che è e di quello che sinteticamente s'intende per salvezza di Venezia. Ma la discussione dei singoli aspetti, o meglio dei particolari tecnici di ogni proposta, deve per forza di cose essere rinviata.

La vivificazione della città e le funzioni delle sue componenti territoriali

Sarà qui necessario solo approfondire i termini generali del secondo aspetto, quello della vivificazione di Venezia, per stabilire, concludendo, quali sono le direzioni, lungo le quali l'Amministrazione Comunale intende muoversi.

Il punto di partenza, credo, debba essere questo: il centro storico, nell'epoca attuale, da solo non può sussistere nè economicamen-

te nè socialmente. Esso perciò deve trovare in se stesso delle funzioni di sopravvivenza, che lo pongano in rapporto di servizio e di integrazione con l'entroterra comunale e con quello regionale.

Sono evidenti le ragioni della sua non autosufficienza: anzitutto perchè le economie autarchiche non hanno dimensione valida nell'epoca contemporanea; poi perchè il patrimonio culturale moderno non sopporterebbe attentati alla struttura edilizia ed urbanistica del centro storico, con la conseguenza che non potrebbe essere aumentata la sua capacità ricettiva nè in senso verticale nè in senso orizzontale.

Consegue pertanto che nelle isole centrali non si può trovare lo spazio per tutte le funzioni: per quella direzionale, quella industriale, quella turistica, quella portuale, quella residenziale, quella culturale e universitaria, quella commerciale.

Nasce da ciò l'esigenza di selezionare e distribuire i compiti fra le varie parti della Città secondo le precipue vocazioni; nasce da ciò per il Centro Storico la selezione già in atto dei compiti prevalentemente direzionali, commerciali, turistici e residenziali; nascono da ciò Mestre, Marghera e la Terraferma, le tre zone industriali di Venezia, lo spostamento del traffico petrolifero, industriale e di parte di quello commerciale dal bacino del Lido a quello di Malamocco; nasce da ciò l'aeroporto a Tessera ed anche l'organizzazione turistica di massa nella Terraferma e nella penisola del Cavallino.

Voi sapete che questi fenomeni sono già in processo di divenire, e i loro sintomi sono conosciuti da tutti noi.

Nella discussione sull'ultimo bilancio abbiamo avuto modo di puntualizzare questi fatti: anzitutto che, a fronte di una popolazione di 175.000 abitanti del Centro Storico, nel 1951 vi erano circa 45.812 occupati: mentre 10 anni più tardi con una popolazione di 137.000 unità vi erano ben 53.058 occupati. Una recente statistica invece, pubblicata in uno studio a cura della Camera di Commercio, partendo da una base di esame differente perchè comprendente anche Giudecca, Murano e Burano, rivelava, pur con dati differenti, analoghe tendenze: nel 1951 c'erano nel Centro Storico 62.017 occupati contro 191.199 abitanti e nel 1961 gli occupati erano 62.800 contro 153.512 abitanti.

Inoltre ulteriori tabelle spiegavano che, contro una progressiva riduzione delle attività agricole, manifatturiere ed edilizie, si è avuto invece uno sviluppo considerevole delle occupazioni nel settore terziario e cioè dei servizi, fino a colmare e superare i vuo-

ti degli altri settori e che tali tendenze erano continuate e si erano rafforzate negli anni successivi.

Dal complesso di questi dati, integrati con quelli che ci dicono come ogni giorno circa 17.000 lavoratori residenti in Terraferma vengono a lavorare nel Centro Storico, si deduce, senza possibilità di dubbio, che in questi anni Venezia si è trasformata: il Centro Storico ha perso unità abitative per lasciar spazio a strutture di servizio terziario e progressivamente l'economia veneziana si è trasformata adeguando le sue funzioni a quelle non già di un centro produttivo, ma direzionale e terziario. E questo processo sarà ancor più visibile e completo quando nascerà la Regione, perchè le sue istituzioni non potranno trovar sede più prestigiosa di Venezia.

Questa la nostra Venezia, nella complessità dei suoi aspetti presenti. Ma essa non sarà mai città fino a che non sarà stato risolto *il problema delle comunicazioni*, cioè fino a che i suoi abitanti non potranno muoversi agevolmente al suo interno, eliminando sprechi di tempo e quei riflessi psicologici, che ancora sopravvivono nel fenomeno della cosiddetta mentalità insulare.

Veramente qui è il caso di dire che la realtà ha superato le previsioni del P. R. G., tanto che si è giunti a proporre anche studi per accertare le possibilità concrete di un progetto di metropolitana. Bisognerà perciò nelle prossime sedute affrontare anche questo tema, perchè per ogni variante il Consiglio Comunale deve dire la sua parola responsabile e decisiva.

Nuove iniziative per Venezia

Ma lo studio deve essere allargato anche all'opportunità di un'ampia zona franca all'interno della Città, o alla creazione di un Ente pubblico consorziale per il restauro dei palazzi e delle case veneziane, o all'utilizzazione migliore degli attuali beni demaniali; alla elaborazione di un piano per trasformare Venezia in un'isola di studi, in sede di centri e di organismi internazionali e di congressi; alla pianificazione comunale attraverso i piani particolareggiati, alla programmazione regionale, all'applicazione concreta della Legge Speciale. Per tutti questi problemi e per giungere a concreti e sicuri indirizzi sarà necessario assegnare ad una Commissione Con-

siliare, e potrebbe essere quella urbanistica, l'incarico di approfondire i singoli temi e fare conseguenti precise proposte da discutere in Consiglio Comunale in apposite sedute speciali.

Queste sono le risposte della Giunta ai 5 temi, con cui, per mio mezzo, essa aveva aperto il dibattito il 18 dicembre.

E, perchè questa seduta abbia una immediata conclusione significativa, dovremo procedere altresì alla nomina dei rappresentanti del Comune nel Consiglio di Amministrazione del Consorzio della III^a zona, per dimostrare coi fatti la nostra volontà di superare la situazione di crisi, che si è determinata in relazione ai recenti non giustificati provvedimenti ministeriali.

I valori culturali, la tecnica, la civiltà industriale

Signori Consiglieri, ho accennato all'inizio ad una grande disputa, che dal contrasto del nostro dibattito è emersa anche intorno alla validità della tecnica, alla sua capacità di risolvere i problemi posti dallo sviluppo industriale; se non sia addirittura meglio, soprattutto per una Città come Venezia, aspirare a divenire esclusivamente un centro di lettere ed arti, senza preoccuparsi delle naturali conseguenze sul suo porto, le sue industrie, i rapporti con l'entroterra.

E' la posizione, logica e coerente, ed anche in sè apprezzabile, di un filone della cultura contemporanea, che rifiuta la società industriale, cui nega la capacità anche futura di divenire civiltà.

All'opposto vi è chi rifiuta drasticamente ogni rapporto con i valori della storia e della civiltà dell'uomo, riducendo ogni programma ad una prospettiva di accrescimento materiale e di benessere. Ma bisogna anche assumersi la responsabilità di sperimentare nella società contemporanea un nuovo e vitale rapporto fra la grandezza dei patrimoni storici dell'uomo e la società e i problemi del mondo industriale.

Ebbene, desidero ripetere qui che, se i lavori portuali della III^a zona comportassero un pericolo per il Centro Storico, ed anche se il IV^o Gruppo della Commissione Ministeriale di Studio, esprimesse in qualsiasi momento e in qualsiasi documento, preoccupazioni o timori, questi lavori dovrebbero essere immediatamente

sospesi; ma se non si tratta di tutto questo; anzi se si può trattare proprio del contrario di tutto questo, ebbene io credo che noi tutti dovremmo impegnarci a fondo in questa affascinante impresa, nell'impresa cioè di dare a Venezia un ruolo, una certezza, una prospettiva anche nel tempo presente.

**Una città viva, integrata con la terraferma
ed aperta sui mari**

Ogni atto, ogni passo, ogni sacrificio dovrà essere fatto perchè niente di ciò che i nostri padri ci hanno lasciato, vada perduto; e insieme perchè il nostro patrimonio non sia museo, ma città viva, capitale, guida nel processo di rinnovamento della società verso più alti traguardi.

Non è stato senza frutto questo dibattito; da esso traiamo nuova coscienza dell'immane responsabilità che grava sulle nostre spalle, affinché il nostro cammino sia diritto ma ragionevole, conseguente e convinto, ma attento ed aperto ad ogni possibile collaborazione, italiana o straniera, poichè Venezia non è solo dei veneziani, ma dell'Italia e del mondo intero.

In questa relazione, che mi pare di dover presentare come il risultato di una ricerca e di un dibattito progressivamente maturato all'interno del nostro Consiglio Comunale, io credo che si possa intravedere uno schema d'azione, su cui potrebbe verificarsi la più larga convergenza onde assicurare che lo sviluppo della città avvenga sotto il comune controllo e in modo da non permettere la prevaricazione degli interessi privati sugli interessi pubblici: in una lotta che so difficile, ma che per unanime impegno può diventare possibile.

La tecnica non può essere semplicemente rifiutata: la tecnica che sta trasformando il mondo e consente all'uomo una vasta gamma di esperienze e di arditi traguardi, non può essere solo fallace e dobbiamo invece impedire che si trasformi in uno strumento di parte. Rischi possono essere ammessi per altre imprese, non per la nostra laguna ove i rischi devono essere ragionevolmente e responsabilmente esclusi.

In questa opera chiediamo l'aiuto del Parlamento e del Governo; chiediamo l'aiuto delle Società ed Associazioni italiane straniere —

tra le quali la Fondazione Europea di Cultura — che hanno a cuore l'avvenire di Venezia; chiediamo l'aiuto della stampa per un contributo e una collaborazione sincera non tanto alle nostre posizioni, ma agli interessi di Venezia intesi nella complessità dei suoi aspetti; non respingiamo l'apporto di nessuno, e neppure le critiche più aspre purchè obiettive; chiediamo soprattutto l'aiuto e lo sprone del Consiglio ed il vostro sostegno.

Venezia deve vivere: senza scalfitture al suo patrimonio artistico, ma integrata con la terraferma e aperta sui mari.

...

Il Sindaco aveva premesso alla sua relazione la lettura della seguente lettera del Prefetto di Venezia Dr. Nicosia.

Il Ministero dei Lavori Pubblici, al quale questa Prefettura, tra le altre autorità competenti, aveva inviato l'ordine del giorno votato dal Consiglio Comunale di Venezia nella seduta del 6 novembre 1967, relativo all'oggetto, ha fatto presente quanto segue: « Per la riparazione dei danni provocati dalla mareggiata del novembre 1966 alle opere di difesa a mare (murazzi) del litorale di Venezia, nella località S. Pietro in Volta, Pellestrina e Malamocco - Ca' Bianca, sono in corso di esecuzione i relativi lavori che, consegnati alle Imprese aggiudicatrici nel mese di aprile 1967, dovranno essere ultimati entro il mese di luglio 1968. In relazione ad un recente rapporto sull'andamento dei lavori presentato dall'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Venezia, sono state sollecitate le Imprese esecutrici ad affrettare il ritmo dei lavori, con l'avvertenza che non saranno concesse deroghe al termine di ultimazione per eventuali ritardi dipendenti dal comportamento delle Imprese medesime.

Per quanto riguarda le perplessità manifestate circa l'impiego dei materiali, si rende noto che i risultati delle analisi effettuate dall'Università di Padova sui campioni che la Direzione dei lavori preleva periodicamente dagli scogli posti in opera hanno finora dimostrato la perfetta corrispondenza delle qualità della pietra a quelle prescritte dal Capitolato Speciale.

In ordine, poi, all'invito che i lavori siano eseguiti sotto "il costante controllo di tecnici statali qualificati", nel dare assicurazione sulla continua presenza in loco dei funzionari preposti alla Direzione dei lavori, si precisa che da tempo è al lavoro una Commissione di collaudo, nominata in corso d'opera, la quale non ha avuto finora nulla da eccepire sull'andamento dei lavori.

E' da aggiungere, infine, che il Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali ha predisposto di effettuare prove su modello per accertare le leggi di variazioni del regime lagunare, in dipendenza della realizzazione dei vari lavori progettati ».

LE DICHIARAZIONI DEI CONSIGLIERI
SULLA RELAZIONE DEL SINDACO

L'ORDINE DEL GIORNO APPROVATO

LE DICHIARAZIONI DEI CONSIGLIERI SULLA RELAZIONE DEL SINDACO

DE MICHELIS (P.S.U.)

Il Consigliere Dr. De Michelis osserva che la relazione del Sindaco rappresenta un notevole sforzo, non tanto di cogliere i punti di convergenza delle varie posizioni emerse durante il dibattito, ma nel cercare di individuare, con la maggiore ponderatezza possibile, i punti fondamentali sui quali incentrare la discussione. A suo avviso, bisogna riconoscere che la relazione del Sindaco ha superato un certo schematismo di posizioni che, durante il dibattito, aveva messo in evidenza tendenze contrarie nel ricercare e ad approfondire i problemi che riguardano il futuro della città e della regione veneta. Ritiene, pertanto, di esprimere sull'impostazione metodologica della relazione un giudizio positivo, soprattutto nella misura in cui essa è permeata da opportuna cautela e dall'esplícita volontà di verificare continuamente tutti i termini del problema in modo da non prendere iniziative, che possano, in qualche modo, essere pericolose, senza averne vagliato profondamente gli aspetti positivi e negativi.

Afferma, tuttavia, che nella relazione si deve constatare una certa contraddizione laddove si propone, molto opportunamente, che non si dia corso alla realizzazione delle opere relative alla 2ª, 3ª e 4ª fase dei lavori della 3ª zona industriale prima che non siano completati gli studi e le rilevazioni necessarie ad accertare le conseguenze degli interventi, mentre non si oppone remora alcuna alla continuazione di lavori della prima fase che comprendono l'escavo del canale dei petroli e l'imbonimento del terreno relativo. Rileva a questo proposito, che tale particolare problema non può essere eluso, non solo perchè è quello che si pone con immediatezza assoluta all'attenzione del Consiglio, ma anche perchè è l'opinione pubblica che chiede una pronunzia chiara ed esplicita, atta a fugare le perplessità e le preoccupazioni che fanno la cornice al problema.

Non è sufficiente, continua il Consigliere Dr. De Michelis, proporre una metodologia di intervento da seguire per le fasi successive e, invece, accontentarsi di alcuni pareri precedenti per la 1ª fase. Infatti, la convinzione del Sindaco e della Giunta, che i lavori della prima fase non saranno pregiudizievoli per la salvezza

della città e per l'equilibrio della laguna, sono esclusivamente basati da un lato, sulla relazione del Prof. Ferro, risalente al 1964 e, quindi, precedente alla redazione del piano regolatore della 3ª zona e dall'altro sui voti del Magistrato alle Acque, che, nell'ottobre 1964, consentiva l'inizio dei lavori e della realizzazione della 3ª zona, e del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, nel 1965, confermava il voto stesso del Magistrato alle Acque. Successivamente, però, sono accaduti alcuni avvenimenti che hanno destato ragionevoli preoccupazioni in tutti coloro che rappresentano la cittadinanza e che hanno responsabilità politica d'intervento, per cui è necessario che, oggi, superandosi i voti del 1964 - 65, si proceda ad una valutazione di fondo di tutti gli elementi nuovi che sono emersi o che debbano, comunque, essere ricercati.

Ritiene, pertanto, di non poter condividere l'ordine del giorno presentato dai Consiglieri Gagliardi e Bolgan, proprio in quanto esso si limita a richiamarsi ai voti precedentemente espressi dal Magistrato alle Acque e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici senza, peraltro, accennare ai lavori della prima fase. Afferma che nell'ordine del giorno da lui sottoscritto assieme ad altri Consiglieri si sostiene invece la necessità di chiedere al Comitato Ministeriale di pronunciarsi immediatamente circa la pericolosità dei lavori in corso e ciò perchè soltanto il parere, evidentemente motivato di tale Organo scientifico, può essere valido a tranquillizzare completamente l'opinione pubblica.

Chiede, pertanto, che nell'ordine del giorno da porre in votazione, sia inserita anche la richiesta, nell'esatta formulazione che è stata espressa nell'ordine del giorno da lui sottoscritto, in quanto ritiene che tale posizione sia la più corretta e l'unica che superi la contraddizione rilevata nella relazione del Sindaco...

Il Consigliere Dr. De Michelis conclude, auspicando che si possa redigere un ordine del giorno che comprenda tutte le proposte serie ed interessanti contenute nei vari ordini del giorno presentati, in modo da giungere, su formulazioni chiare e su esplicite dichiarazioni di volontà, ad una conclusione unitaria.

CASELLATI (P.R.I.)

Il Consigliere Avv. Casellati, dopo aver ricordato che due aspetti hanno caratterizzato il dibattito: la mancata presentazione di un

documento politico della Giunta all'inizio dello stesso ed il suo allargamento a tutti i problemi della città oltre a quello, essenziale, della sua difesa fisica, afferma che la relazione conclusiva del Sindaco non ha introdotto fatti nuovi: si tratta di un documento che, sotto il nominalismo delle buone intenzioni, soddisfa ben pochi.

Ribadita l'opportunità dell'iniziativa della petizione popolare al Presidente della Repubblica, (ma che la Giunta non ha ritenuto di far propria), ritiene che la recente riunione del Comitato Ministeriale abbia in parte già risposto alle richieste in essa contenute: si tratta di perseverare, in tal senso, con impegno e senza ritardi.

Ma il Consiglio Comunale si è chiesto di più: il problema se la continuazione dei lavori in corso comporti o meno un pericolo per Venezia. Dal che deriva logicamente l'alternativa di sospendere i lavori se un pericolo c'è, o la possibilità di continuare, se l'esistenza di un pericolo viene esclusa. La impostazione della relazione del Sindaco è errata laddove viene proposta la continuazione dei lavori, assumendo come certa la inesistenza del pericolo di catastrofe. Invece, un preciso quesito va posto al IV gruppo del Comitato Ministeriale, subordinando alla risposta che da esso dovrà venire la continuazione o meno dei lavori.

I pareri tecnici poi, continua il Consigliere Avv. Casellati, vanno valutati con cautela, con prudenza, con responsabilità, perché talora peccano di inesattezza, anche in conseguenza del modo con il quale è stato impostato il quesito. Nel dubbio, non possiamo fondare su quei pareri le nostre decisioni. Tutti infatti i pareri tecnico-scientifici fino ad ora resi sono condizionati dalla manifestata necessità dell'approfondimento delle rilevazioni, degli studi, delle esperienze, cosicché il segnale di « via libera » dato alle opere non appare senza gravi riserve.

Dopo aver definito questa sua richiesta come un « minimum » non rinunciabile, il Consigliere Avv. Casellati si sofferma sulla importanza delle ricerche, studi, esperimenti da iniziare, proseguire completare, al fine di accertare come si debba o non si debba operare nell'ambiente lagunare e per stabilire i rimedi necessari al fine di risolvere l'angoscioso problema della sommersione di Venezia e delle isole del suo Estuario. Per quanto concerne, in particolare, il modello della laguna, esso va costruito in una sede idonea e affidato ad una università altamente specializzata in idraulica.

Auspica, quindi, il potenziamento dei mezzi del Magistrato alle Acque, che deve crescere in autonomia ed autorità; l'affidamento ad un unico Ente di tutte le difese a mare; la revisione della vec-

chia legislazione statale sulle arginature; l'acceleramento della realizzazione dell'acquedotto industriale; il completamento degli studi del Comitato Ministeriale, anche circa l'opportunità di chiusure mobili delle tre bocche di porto; l'allargamento della collaborazione internazionale, con particolare riferimento alla Fondazione Europea di Cultura; la sospensione delle ricerche di idrocarburi nell'Alto Adriatico.

Il Consigliere Avv. Casellati, concludendo, osserva che su gran parte delle proposte contenute nell'o.d.g. presentato con i Consiglieri De Michelis, Zanon Dal Bo e Tenderini si è constatata la possibilità della formazione di una unitaria volontà politica, salvo il punto relativo alla sospensione dei lavori in corso, in attesa di un parere da rendersi con procedura di urgenza e sulla base dei dati acquisiti, da parte del IV gruppo del Comitato Ministeriale: « Già abbiamo chiarito la portata ed il significato di questa nostra proposta; già abbiamo chiarito la contraddittorietà e la debolezza della posizione di quanti rifiutano la nostra proposta. Confidiamo in una risipiscenza della Giunta ed auspichiamo che nel voto ci si ritrovi tutti uniti per il bene e la salvezza di Venezia ».

ALESÌ (P.L.I.)

Il Consigliere On. Alesi osserva come, in occasione del presente dibattito, ci si ritrovi riuniti ancora una volta attorno al capezzale della illustre e riluttante malata che è Venezia. Che stia meglio o stia peggio? I responsi del Sindaco, della Giunta e di altri consiglieri sono diversi, ottimistici o preoccupati.

Meglio sarebbe stato, in ogni caso, ad evitare girandole di parole, che, sul tema così grave della salvezza di Venezia, fosse stato esposto, all'inizio del dibattito, il punto di vista collegiale della Giunta.

Dopo aver spiegato il significato del plauso espresso dal gruppo, a suo mezzo, alla relazione del Sindaco (è infatti troppo serio il tema, troppo grave la responsabilità di quelle dichiarazioni per non considerarle tutte estremamente responsabili nei confronti, non soltanto dei consiglieri, quanto di tutta la città), afferma di condividere molte delle osservazioni contenute nella stessa relazione, anche per l'aspetto del problema di Venezia relativo alla sua rivitalizzazione economica, ma vorrebbe che ad esse seguissero fatti

concreti, perché purtroppo, in questi quattro anni, ben poco si è fatto per la città.

Quanto ai lavori del canale e della terza zona, il Consigliere On. Alesi ribadisce come essi siano stati voluti da tutti, insieme, mondo economico e mondo politico; e se ritardo c'è stato, esso è stato proprio per gli studi sugli spartiacque o sul volume degli invasi. Maggiori preoccupazioni sono sorte dopo il 4 novembre. Il Sindaco ha affermato che i tecnici e gli studiosi, malgrado il ritardo del modello della laguna, sono in grado di darci sufficienti garanzie rispetto al procedere dei lavori e che, in ogni caso, potrebbe trattarsi di modificazioni riparabili: ebbene, noi dobbiamo prendere atto di queste dichiarazioni ed esprimere il nostro accordo sulla continuazione di lavori prospettata dalla Giunta: è del Ministero dei Lavori Pubblici la responsabilità degli studi dell'opera, nostro è il dovere di sollecitare lo Stato affinché ogni dubbio possa venirci tolto.

Ribadito che il problema della salvezza, è legato all'altro, alla rivitalizzazione di Venezia, il Consigliere On. Alesi auspica il potenziamento del porto, che è naturale punto di osmosi tra il traffico marittimo del Medio Oriente e il traffico terrestre verso il Centro Europa.

Dopo aver sottolineato l'urgenza di risolvere il problema delle comunicazioni per consentire trasporti e collegamenti celeri per tutte le parti del Centro storico; del risanamento edilizio, per frenare l'esodo; dell'equilibrio nelle attività terziarie e fra il periodo morto ed il periodo turistico in città; il Consigliere On. Alesi chiede che, prendendo atto del superamento delle previsioni del PRG, si proceda ad una sua revisione.

Conclude dichiarando: « Nella parola del Sindaco troviamo finalmente qualcosa di nuovo, che apre le porte ad una discussione aperta fra maggioranza e minoranza. Ed è per questi motivi che noi accettiamo la sua relazione, attendendo con ansia che alle parole possano seguire al più presto i fatti ».

TENDERINI (D.C.)

Il Consigliere Rag. Tenderini sottolinea come l'obiettività del discorso del Sindaco abbia contribuito a sdrammatizzare le polemiche personali e gli apriorismi politici.

Esprime l'avviso che l'ordine del giorno votato dal Consiglio Comu-

nale il 6 novembre possa costituire un riferimento ideale per l'aggancio ad una convergenza di atteggiamento dei gruppi consiliari. Dopo aver ricordato la complessità della problematica veneziana, richiamata nell'odg sottoscritto a titolo personale insieme ai Consiglieri Casellati, De Michelis, Zanon Dal Bo, ricorda in particolare l'importanza di quel passo, ove si chiede di porre al Comitato Ministeriale uno specifico quesito circa la possibilità di continuare i lavori del nuovo canale, con la sicurezza che essi non riescano pericolosi al regime lagunare. Personalmente, poi, crede che una soluzione extra lagunare per il traffico petrolifero avrebbe risolto gran parte del più assillante problema.

Aggiunge che al Comitato Ministeriale vanno richieste precise garanzie anche relativamente al patrimonio ittico, all'inquinamento, alla rete di fognature industriali e impianti di depurazione, rifornimento idrico, carta lagunare, modello della laguna etc.

Dopo aver citato passi di documenti e relazioni tecniche, il Consigliere Rag. Tenderini dice che va tenuto il debito conto delle molte, troppo perplessità in esse esprimono studiosi ad esperti, e non solo sull'effetto idraulico, ma anche biologico, botanico, ambientale, etc. Quindi, più che giustificato, si impone un intervallo di studio, di approfondimento, di indagine sulla prima fase dei lavori della terza zona. Sottolinea altresì l'esigenza di riorganizzare gli enti e i servizi preposti alla difesa della laguna, ovviando alla attuale penuria di mezzi ed organici.

Circa il rimanente arco di problemi, il Consigliere Rag. Tenderini raccomanda la presa in considerazione delle conseguenze della massiccia concentrazione industriale attorno alla laguna, delle questioni dei vincoli paesaggistici nelle isole, delle preoccupazioni dei pescatori, della salvaguardia delle polveriere e dei casoni in laguna e del funzionamento della Commissione sulla disciplina del traffico acqueo nel Centro storico, e conclude dichiarando che occorre mantenere Venezia nella sua unicità, prima ancora di pensare ad un suo, pur auspicato, sviluppo industriale.

CHINELLO (P.C.I.)

Noi siamo profondamente convinti che le conclusioni del dibattito in Consiglio sul « problema di Venezia » debbono o dovrebbero, per un verso, cogliere, in tutta la loro ampiezza e forza, l'attesa e gli interrogativi non solo dei veneziani ma di tutta l'opinione

pubblica nazionale e internazionale, e per l'altro verso, ritrovarsi e incentrarsi su posizioni comuni e responsabili di tutte quelle forze politiche che hanno coscienza politica e culturale che il « problema di Venezia » è di estrema complessità e delicatezza.

Ancora una volta deve essere detto con chiarezza e con responsabilità che il problema non concerne una scelta alternativa tra sviluppo economico e industriale o stagnazione di questo sviluppo, ma è invece quello del tipo di sviluppo, del suo orientamento, delle sue qualificazioni, del suo rapporto con il territorio, più in generale degli obiettivi che esso si propone, se di puro e semplice incremento del profitto o se invece debba essere la politica a prevalere sull'economia; se debba cioè essere che l'economia, nel suo incessante e necessario sviluppo, sia organizzata e diretta in modo da risolvere secondo determinati criteri di priorità, stabiliti appunto dalla politica, i bisogni sociali della collettività, se quindi, nel nostro caso, i necessari sviluppi e le conseguenti trasformazioni debbano attuarsi in modo non solo da non minacciare, ma da salvaguardare Venezia, come città-capitale e quindi con la sua vita e la sua direzionalità e come patrimonio di accumulazione artistica, storica e culturale...

La dimensione del problema di Venezia esigerebbe una consapevolezza critica comune e una presa di posizioni comuni per avere la capacità intellettuale, la forza e la volontà politica di farvi fronte in modo adeguato.

Ma questo può e deve avvenire su basi di chiarezza assoluta e sicurezza totale; non solo il rischio non è comprensibile, ma, nella situazione in cui si trova Venezia, è inaccettabile...

La preoccupazione che noi abbiamo, che tanti scienziati, tecnici, opinione pubblica in generale hanno, non può essere solo una preoccupazione formale. Non si tratta di fare degli esperimenti su di un cadavere, ma su di un corpo vivo e prezioso come la laguna e come Venezia storica. Il punto è quello di sempre: per intervenire occorre certezza; nel dubbio, bisogna cautelarsi... A tutt'oggi non esistono dati certi, controllati rigorosamente a livello scientifico e unificati nel complessivo problema, che le modificazioni che sono o saranno portate all'equilibrio lagunare non saranno nè gravi, nè irreparabili, e che i danni, eventualmente, saranno secondari e limitati e quindi regolabili...

Quello che è vero è che negli ultimi 10 anni l'acqua alta ha avuto quell'incremento altissimo che tutti sanno: 28 volte in 10 anni, contro le 39 del 90 anni precedenti, ed è appunto in questi 10 anni

che sono stati operati gli interventi che sappiamo. E' vero che c'è lo sprofondamento e l'innalzamento e su questo l'uomo sinora non può intervenire; ma può intervenire nelle iniziative in laguna.

Ecco quindi la responsabilità politica delle scelte e la necessità della prudenza. Si propone la continuazione dei lavori sino al completamento della 1^a fase; ricerche, studi e modelli contemporaneamente. Non si inizia la seconda fase — ci viene detto — se non si hanno tutti i dati.

Sappiamo, però, cosa significhi portare a termine la 1^a fase quadriennale, che prevede l'apertura del canale Malamocco-Marghera; l'escavo parziale del canale industriale di penetrazione interna; la formazione di circa 1/4 dei terrapieni della zona; la costruzione di strade e ferrovie interne nonché dei collegamenti stradali e ferroviari con le reti esterne; la costruzione di parte degli impianti di rifornimento idrico e dei servizi. Tutto ciò si rileva dal voto del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche — Magistrato alle Acque — ed è chiaro che, eseguita la 1^a fase, resterà ben poco da fare ancora.

Nel dubbio, di conseguenza, bisogna sospendere i lavori, anche se per il tempo necessario al Comitato Ministeriale o al IV Gruppo di pronunciarsi, sia pure con quelle condizioni discutibili che abbiamo visto, pubblicamente e inequivocabilmente, sul fatto che la prosecuzione dei lavori non comporterà danno per Venezia o che questi danni potranno essere corretti, sempre nella salvaguardia di Venezia e della laguna...

Se poi affrontiamo i problemi strettamente collegandoli allo sviluppo economico, il discorso si fa, certo, ancor più serio e ancora più critico. Va detto subito, infatti, che se c'è un esempio di sviluppo disordinato e squilibrato di modello urbanistico, negativo, di non sintesi, ma di antinomia fra antico e moderno, questo esempio si concretizza proprio a Venezia, a Mestre e nel Veneto. E questo lo dicono tutti.

La storia moderna di Venezia è la storia di una realtà molto complessa, economica, sociale e urbanistica, che non si è unificata in una visione organica, in una integrazione reale e vitale delle sue componenti: di centro storico, di espansione urbanistica di Mestre, di attività produttiva accentrata a Porto Marghera: la dinamica interna non solo è stata diversa, ma addirittura, in taluni punti di fondo, opposta. L'elemento squilibrante di tutto il processo, come molte volte si è detto, è stato proprio il tipo di espansione monopolista verificatosi a Porto Marghera.

Fatte alcune considerazioni in ordine alla adesione dei comunisti alla legge di costituzione del Consorzio della 3^a zona e di opposizione al piano regolatore generale della zona stessa, il Consigliere Chinello rileva che la 3^a zona non è stata il prodotto di una analisi, di una elaborazione e di un organico piano regionale di sviluppo, ma esattamente il contrario: è stata pensata, voluta, progettata e decisa soltanto in funzione del triangolo industriale, come settore produttivo di base sul bordo lagunare al di fuori di ogni visione di un concreto programma di sviluppo veneto.

Altro tipo di sviluppo occorreva invece realizzare, fondandolo non sul rapporto attuale sviluppo-sottosviluppo, ma su di un meccanismo nuovo e diverso atto a promuovere impulsi articolati e decentrati nell'ambito del territorio regionale...

La richiesta di sospensione dei lavori fino a che non vi sia una sicurezza certa e garantita, non significa altro che inderogabile necessità di affrontare una linea politica che permetta « di conservare e vitalizzare Venezia, facendone sul serio la capitale del Veneto e mettendola al centro delle trasformazioni economiche e dei processi di industrializzazione di cui la Regione ha urgente bisogno. Il che è la premessa per operare tutte le scelte necessarie, non in funzione di meccanismi di profitto, ma in rapporto alle esigenze e ai bisogni della collettività ».

FOSCARI (M.S.I.)

Il Consigliere Dr. Foscari afferma che, per brevità, si soffermerà soltanto su alcune contraddizioni e sugli slegamenti rilevati nelle dichiarazioni del Sindaco. A suo avviso, nella relazione non è stato colto il vero significato del dibattito, né è stata assunta una posizione chiara e precisa, perchè non si è tenuto conto dei pareri espressi in aula e degli atteggiamenti di coloro che non hanno voluto o potuto intervenire...

Osserva, poi, che il Sindaco, dopo aver accennato alla ciclicità delle maree eccezionali della laguna, si è sforzato di dimostrare che esse non destano preoccupazioni eccessive dato che si sono sempre verificate. Il Sindaco, però, si è dimenticato di mettere in evidenza il fatto che, in questi ultimi tempi, nuove cause si sono aggiunte ed hanno aggravato il fenomeno, per cui le maree vanno verificandosi con una frequenza veramente allarmante.

Altra contraddizione per il Dr. Foscari è quella dove il Sindaco

afferma che il modello della laguna è indispensabile per giudicare gli squilibri che possono derivare dalle opere in corso o da effettuare, quando in altra parte dichiara che il Prof. Ferro ritiene il modello utile solo per studiare i correttivi da adottare, qualora i lavori portassero degli scompensi.

Il Sindaco, continua il Dr. Foscari, afferma che nessun tecnico o scienziato è mai riuscito a dimostrare che i lavori possono provocare degli squilibri al regime lagunare. A questo però si potrebbe obiettare che anche se non si possono dimostrare, i pericoli possono essere previsti con la anticipata indicazione dei correttivi per fronteggiarli. E ciò a prescindere dal fatto che, se non si possono prevedere i danni derivanti dai lavori, non si può, nemmeno, escludere che danni possano essere provocati. A proposito, poi, di quanto è stato affermato sulla compensazione degli imbonimenti lagunari effettuati, con gli escavi dei canali, per cui inutile risulterebbe la riapertura di alcune valli da pesca, il Dr. Foscari ritiene che la tesi può essere accettata solo con riferimento al volume dell'invaso, ma deve essere scartata quando ci si riferisca anche alla velocità e alla pressione della marea e alla dinamica dell'onda della marea stessa.

Il Consigliere Dr. Foscari controbatte l'affermazione, secondo la quale il restringimento del bacino alto della laguna, sul quale sorge Venezia, diminuirebbe la massa e la velocità dell'acqua della bocca di S. Nicolò, apportando benefici effetti alla città, e sostiene che l'onda di marea, non trovando il suo sfogo, anziché alzarsi e frangersi verso la gronda lagunare, arrischierebbe di alzarsi e frangersi verso la città.

Osserva che la convergenza di pareri favorevoli da parte del Consiglio Comunale sulla realizzazione della 3ª zona, non comprende, certamente, anche la costruzione del canale dei petroli, per il quale, anzi, fin dal primo giorno, vi sono state aspre critiche che si sono, poi, generalizzate, assumendo una importanza eccezionale. Afferma che le ragioni per le quali è stata voluta la 3ª zona industriale sono le medesime che, a suo tempo, avevano consigliato la realizzazione della 1ª e, poi, della 2ª zona industriale; però tali ragioni nulla hanno a che vedere con la difesa fisica ed, ancor meno, con la difesa economica di Venezia. Infatti, all'impegno finanziario richiesto al centro storico per l'urbanizzazione della terraferma non corrisponde che un beneficio di prestigio, che non frena il declino della città, anzi lo affretta, depauperandone le disponibilità finanziarie.

Afferma che, se anche il Consiglio Comunale si era, in passato, espresso favorevolmente alla realizzazione della 3ª zona e del canale dei petroli, ciò non esclude che, ora, si debba prender atto di un ripensamento in proposito.

Si deve constatare, invece, continua il Dr. Foscari, che si vuol procedere, comunque, per la strada intrapresa, esaurendo il processo in corso senza tener conto né del parere dei tecnici, né di quella parte dell'opinione pubblica che si è manifestata contraria alla prosecuzione dei lavori. Ciò naturalmente comporta responsabilità rilevanti, mentre i lavori potrebbero proseguire solo dopo che si sarà avuta la certezza che nessun pericolo potrà derivare per l'esistenza e l'integrità del centro storico. Ritiene, pertanto, opportuno che sia disposta la immediata sospensione delle opere in corso, fino a quando non sarà intervenuto il responso degli scienziati, con il piano, il modello e la carta della laguna e ciò anche per evitare che si commetta l'errore di mettere direttamente il mare a contatto con la laguna attraverso un canale che misurerà 180 metri di larghezza e 12/14 metri di profondità. Il che, inevitabilmente, comporterà seri scompensi per la violenza della marea entrante...

Riguardo ai cinque ordini del giorno presentati dai vari gruppi politici, afferma che quello dei Consiglieri Casellati, De Michelis, Tenderini e altri potrebbe essere accettato dalla sua parte politica qualora venisse completato, recependo integralmente, o quasi, tutti i quindici punti da lui formulati alla fine del precedente suo intervento.

ZECCHI (P.S.I.U.P.)

Il Consigliere Dr. Zecchi, dopo aver premesso di volersi limitare ad una sola analisi di carattere metodologico delle discussioni intervenute, rileva di non aver sentito finora alcun Consigliere sostenere l'ordine del giorno presentato dalla maggioranza, che, a suo dire, non è affatto ispirato a criteri di prudenza.

Osserva che non possono non essere formulate delle riserve sulle modalità di svolgimento delle discussioni che non sono state limitate alla trattazione della salvaguardia fisica di Venezia, ma hanno investito molteplici aspetti di un problema che richiedeva disamine separate. Ciò, evidentemente è stato voluto per poter controbilanciare gli eventuali pericoli per l'incolumità fisica di

Venezia con quelli derivanti, alla situazione socio-economica, dalla interruzione dei lavori e cioè da un ostacolo alle attività produttive della 3ª zona industriale di Porto Marghera. Secondo il quadro fornito dal Sindaco, nella sua relazione, a Venezia dovrebbero essere assegnate le attività terziarie, complementari a quelle che sono le attività produttive di Porto Marghera, mentre a Mestre e frazioni resterebbero le attività residenziali. Una visione del genere rispecchia più propriamente un assetto di economia autarchica che non è corrispondente però alla realtà. Infatti Marghera offre lavoro a pochissime unità residenti a Venezia, mentre questa offre cospicue possibilità di lavoro ai residenti in Terraferma. Inoltre, le attività produttive di Marghera non inducono alcun incremento alle importantissime attività terziarie di Venezia, in quanto né banche né compagnie di assicurazioni, né studi professionali traggono lavoro dagli stabilimenti di Porto Marghera. Conseguentemente, cade la tesi di non poter interrompere i lavori della prima fase perchè ciò metterebbe in pericolo l'economia veneziana, dato il carattere precipuo dell'insediamento industriale di Marghera che non ha significato alcuno per Venezia e per l'entroterra veneto e la popolazione della fascia costiera.

Se si pone mente che a Marghera vi sono indici estremamente bassi, sia di occupazione rispetto alle aree occupate, sia di retribuzioni rispetto alle retribuzioni medie dell'industria in quanto ci si serve prevalentemente di mano d'opera non qualificata, balza subito evidente che gli insediamenti industriali di Marghera forniscono alla banchina, partendo dalle materie prime, un prodotto semilavorato che viene inviato, per le lavorazioni definitive, cioè per quelle lavorazioni che richiedono l'impiego di mano d'opera qualificata, ai grossi centri del triangolo industriale e delle zone tradizionali di lavorazione tessile quali Verona, Vicenza, Valdagno, ecc. Emerge, quindi, chiaramente che ci sono delle forze nel Paese, e fuori del Paese, che non possono permettere che venga sospesa la realizzazione della 3ª zona e sono quelle forze che rispondono a quella logica di sviluppo, che è interna al sistema, cioè a quella del profitto.

Proseguendo nel suo intervento il Consigliere Dr. Zecchi afferma che, secondo la logica con la quale si va sostenendo la continuazione dei lavori di questa prima fase, è prevedibile che in prosieguo si dimostrerà la improcrastinabile necessità dell'attuazione della 2ª, 3ª, 4ª fase e, successivamente, dell'allargamento del costruendo canale che non sarà, allora, certamente, più suf-

ficiente a permettere il passaggio delle navi di sempre maggiore tonnellaggio e tutto ciò sempre in alternativa con la morte economica di Venezia. Viceversa, si deve arrivare ad una conclusione molto precisa e cioè a stabilire l'esistenza di un fatto primario e l'esistenza di fatti secondari; l'obiettivo primario è la conservazione di Venezia e dell'ambiente lagunare; tutto il resto che, fra l'altro, serve a interessi posti al di fuori della sfera di attività, di produttività, di benessere e di arricchimento del territorio veneziano, potrà trovare attuazione solo se, ed in quanto, sia assicurato il raggiungimento dell'obiettivo primario, anche perchè i fatti secondari impediscono di fare un uso ed una politica diversa del comprensorio lagunare, delle banchine, delle strutture che potrebbero essere adoperate per qualcosa che sia meno pregiudizievole per la salvaguardia di Venezia e più produttivo agli effetti della funzione vivificatrice che Venezia deve avere nei riguardi di tutto il Veneto.

Per quanto riguarda il problema della salvaguardia, il Consigliere Dr. Zecchi, dopo aver rilevato come sia illogico e contraddittorio riconoscere che il problema va studiato e, contemporaneamente, affermare che, in attesa del risultato degli studi dell'apposito Comitato, i lavori devono essere proseguiti, afferma che è necessario, a questo punto, operare una scelta e cioè decidere se sia più importante perseguire la politica di industrializzazione di Porto Marghera, all'interno della laguna, ad ogni costo, prescindendo dai rischi presenti e dal molto probabile totale capovolgimento di tutti i rapporti fisici della laguna, o se, invece, sia da studiare la possibilità di vivificare la città mantenendole i suoi caratteri storici, artistici, internazionali e di prestigio politico...

Mentre per quanto riguarda la concreta realizzazione del canale dei petroli si è, addirittura, in anticipo sui tempi previsti, in notevole ritardo, si è invece con gli studi ed i finanziamenti relativi alla necessaria revisione del P.R.G., con la attuazione delle altre indicazioni di piano come il risanamento di Venezia, i piani particolareggiati, la soluzione del problema dell'Arsenale, dell'ospedale e della conseguente utilizzazione dell'area dei Santi Giovanni e Paolo, la soluzione del problema delle abitazioni e di quello relativo ai collegamenti lagunari...

Dopo aver affermato che la tecnica esiste solo in quanto essa venga applicata, rileva una eccessiva fiducia della Giunta nella tecnica e nei propri poteri, in quanto nella relazione del Sindaco si afferma che in caso che i lavori in corso dovessero provocare dei

danni non previsti o non prevedibili, la tecnica moderna riuscirà certamente a porvi rimedio, mentre in pratica si è riscontrata l'incapacità a risolvere problemi ben più semplici...

Il Consigliere Dr. Zecchi conclude dichiarando che l'ordine del giorno presentato assieme ai Consiglieri Comunisti, è stato da lui sottoscritto perchè gli è sembrato di intravedere delle possibilità di convergenza su una posizione che, pur essendo di compromesso rispetto alla posizione globale sul problema della sua parte politica, permette, comunque, la salvaguardia fisica della città.

TONIOLO (D.C.)

Il Consigliere Ing. Toniolo prende la parola affermando di non essere rimasto soddisfatto, non solo dei pareri e delle valutazioni esposte dai responsabili della politica del Comune, ma anche di tutti i tentativi di accomodamento e di compromesso che sono stati compiuti. A suo avviso, l'opinione pubblica attendeva dal Consiglio Comunale un conforto, un atto di fiducia che la tranquillizzasse di fronte all'aria scandalistica e alla demagogia che hanno avvolto i vari problemi interessanti Venezia. Lamenta che non sia stata espressa, invece, in termini chiari e precisi, la convinzione che è, poi, riposta nell'animo di ogni Consigliere, che quanto è stato compiuto in passato era necessario e conforme agli interessi della città.

Ritiene che sia sempre opportuno esprimere il proprio pensiero anche se, in qualche punto, questo può non coincidere con quello del Sindaco e manifesta il convincimento che si possa veramente affermare, con tranquillità e serenità, che non esistono incertezze nel processo che si sta sviluppando, che non c'è alcun timore e che l'eventuale sospensione dei lavori in corso non sarebbe motivabile in quanto tale imponente realizzazione procede senza danno alcuno per la città di Venezia.

Dichiara che questa è la sua profonda convinzione personale soprattutto perchè ciò che è stato compiuto è stato ripetutamente ed esaurientemente motivato anche se si è cercato di disputare intorno alle varie relazioni che lo hanno dimostrato, cercando di confondere, anzichè chiarire il problema.

Afferma che vi è stata una serie di deformazioni dei fatti e di

mancata conoscenza di altri elementi, ad esempio, sulla relazione del Prof. Ferro che avrebbe affermato che i dati, che si possedevano sulla laguna, sarebbero stati insufficienti, mentre, al contrario, il Prof. Ferro aveva dichiarato che questi elementi erano necessari per fare la prima operazione.

Inoltre, continua il Consigliere Ing. Toniolo, la relazione del Prof. Ferro si conclude dichiarando che quest'opera non solo è possibile, ma non danneggia assolutamente la città.

Rileva che il predetto Prof. Ferro ha soltanto affermato che, malgrado le deficienze dei dati che non consentono di fare una matematica evoluzione delle soluzioni, che si possono adottare sulla laguna, non esistono pericoli di sorta.

Osserva che le impostazioni date, a suo tempo, al problema avevano per scopo precipuo quello di sottrarre la 3^a zona industriale alle speculazioni private ed afferma che, infatti, è sempre risultato chiaro che solo l'interesse pubblico ha presieduto e guidato l'Amministrazione Comunale nell'elaborazione del progetto per la soluzione di quest'opera, per cui il vero scopo della petizione al Presidente della Repubblica, in apparenza rivolta per accelerare i lavori dei murazzi e sul bacino della laguna, è, invece, quello di fermare la realizzazione del canale di Malamocco.

Afferma che è necessario non dimenticare le vere ragioni dello squilibrio in atto e cioè le grandi opere, realizzate, sessant'anni or sono, alle bocche di porto del Lido e prolungando la diga di Malamocco.

Rileva che, oggi finalmente, è stato chiaramente affermato in Consiglio che la costruzione del canale dei petroli è interessante, non tanto per il servizio che esso rende alla zona industriale, quanto, invece, perchè allontana dal centro storico il pericolo quotidiano costituito dal passaggio, per Venezia, delle petroliere...

Fa rilevare, inoltre, che non è stato detto che i tecnici idraulici esercitano una continua osservazione sulle operazioni lagunari e non se ne occupano soltanto saltuariamente, per cui non esiste un quesito specifico da porre, di fronte a determinati problemi, ma esiste una situazione di fatto, estremamente ben conosciuta e ben controllata, giorno per giorno...

Rileva che, viceversa, a proposito della modifica dell'equilibrio naturale delle acque della laguna, nessuno abbia mai accennato al contrasto esistente fra le due motivazioni, portate, una a sostegno dell'altra, e cioè: 1) che, attraverso gli imbonimenti, si riduce

l'invaso lagunare; 2) che, attraverso il canale, si amplia l'ingresso e, quindi, l'invaso dell'acqua.

Fa notare che in laguna, oltre ai 1200 ettari di barene che vengono sottratti al mare per la costruzione del canale, ne vengono sottratti altri 10.000 con la chiusura delle valli da pesca che, nell'ipotesi che i tecnici ritenessero il canale veramente dannoso al mantenimento del regime lagunare, dovrebbero, a maggior ragione, esser resi disponibili all'espansione del mare.

Tale questione fu anche sollevata nell'ultima riunione del Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque, proprio da quei tecnici che si vanno diffamando, i quali si sono opposti decisamente alla chiusura delle valli, che non ha solo degli aspetti di natura tecnica, ma anche economica, dato che si tratta di sottrarre aree del demanio pubblico, per farle diventare private.

Dopo aver manifestata l'inopportunità di ricercare un capro espiatorio per gli eventi, che si sono verificati il 4 novembre 1966 e il 5 novembre 1967 e che nulla hanno a che vedere con l'escavo del canale per il fatto che, allora, non esistevano ancora i lavori, afferma che avrebbe preferito che il complesso problema della 3ª zona venisse affrontato con assoluta obiettività, sia da parte del Consiglio Comunale, che l'ha voluta, sia dal Parlamento che l'ha approvata, e che tutti i fatti, da lui accennati nel corso del suo intervento, fossero emersi anche dalla relazione del Sindaco.

GIANQUINTO (P.C.I.)

Il Consigliere Sen. Avv. Gianquinto prende la parola affermando che, eccettuato l'Ing. Toniolo, tutti i Consiglieri si sono dimostrati concordi su quella parte della relazione del Sindaco, in cui si afferma che, per quanto riguarda i lavori della 2ª, 3ª e 4ª fase della 3ª zona industriale, essi non saranno iniziati se non dopo che sarà stato sperimentato il modello della laguna e dopo che saranno state compiute tutte le indagini e le ricerche per giungere ad una eventuale soluzione positiva del problema. In caso contrario, i lavori non saranno mai iniziati. Osserva che, pronunciandosi in tal modo il Sindaco ha accolto il voto emesso in data 13 gennaio 1967 dalla Commissione per la conservazione della natura e delle sue risorse del Consiglio Nazionale delle ricerche che afferma che qualsiasi opera, che interessa la laguna, debba essere vagliata da specialisti ad alto livello, per impedire che le

opere suddette arrechino ulteriori gravi danni alla laguna stessa. Ritiene che ciò risponda, del resto, anche all'ordine del giorno approvato all'unanimità dal Consiglio nella seduta del novembre scorso.

Il Consigliere Sen. Avv. Gianquinto chiede, poi, per quale motivo le stesse ragioni che consigliano di non procedere ai lavori della 2^a, 3^a e 4^a fase non siano ritenute valide anche per i lavori relativi alla 1^a fase, che, invece, si intende far proseguire indisturbati, nonostante sia provato che essi influiranno sul regime lagunare nello stesso modo in cui influiranno i lavori delle fasi successive... Richiamandosi ancora alla prima parte della relazione del Sindaco, il Consigliere Sen. Avv. Gianquinto, rileva che da essa si evince che i lavori della 1^a zona erano stati autorizzati, a condizione che contemporaneamente venisse costruito il modello della laguna, mentre i lavori sono proseguiti senza che il modello e le altre sperimentazioni fossero compiute.

Si chiede, poi, quali forze abbiano potuto impedire la costruzione del modello, per la cui realizzazione, fin dal 1963, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici aveva stanziato i fondi necessari, rilevando la sua importanza al fine di effettuare le prove pratiche e di studiare le conseguenze degli interventi sul bacino lagunare. Manifesta, poi, delle perplessità sul fatto che il Sindaco — di fronte alle più disparate opinioni — dimostri tanta tranquillità e dichiari che i lavori possono proseguire perchè la scienza e la tecnica potranno, in ogni caso, porre rimedio alle eventuali dannose conseguenze che si dovessero verificare.

Osserva che in questa materia è sufficiente il dubbio per determinare la sospensione dei lavori e, pertanto, ribadisce la validità dell'ordine del giorno, presentato dal suo gruppo, che parte dal presupposto di una sospensione immediata di ogni e qualsiasi intervento in laguna. Ritiene sia necessario arrivare alla redazione di un documento unitario, che tenga conto di tutti gli elementi emersi, da trasmettersi al Presidente del Consiglio dei Ministri.

BERGAMO (Terraferma)

Operata la scelta di fondo, per quanto riguarda lo sviluppo industriale, nel senso affermativo, siamo corsi a monte del problema introducendo l'elemento nuovo del costo dei rimedi, così compiendo una operazione strategica e non tattica. Su per giù la

decisione di fondo resta questa. Il problema del costo dei rimedi è per altro un problema che ci deve trovare preparati anche ad opere grandiose.

In questo senso lo stesso Comitato Ministeriale sta operando, attraverso una sezione che si occupa del regime artificiale delle acque in laguna.

Questi sono a nostro avviso gli oneri per andare avanti ad ogni costo; bisogna stare attenti che non sia, come a qualcuno sembra, il costo della stessa Venezia, cioè il costo della sua sopravvivenza.

Il nostro gruppo chiede l'assicurazione che saranno disposti a carico dello Stato tutti gli stanziamenti che si rendessero necessari per i lavori di riequilibrio del regime lagunare, da finanziarsi anche mediante un apposito contributo specifico da parte delle industrie interessate al bacino di sviluppo.

E non marginalmente chiede anche che venga al più presto approvata un'adeguata legislazione in ordine all'inquinamento atmosferico e delle acque, derivante in particolare dalle attività industriali.

A nostro avviso non si può più tornare indietro, lasciando inutilizzata una grande opera, nella ipotesi anche di dubbio convalidato. Peraltro, le garanzie da chiedere ci sono e devono essere richieste con responsabilità, anche per costi alti, anche se queste garanzie attengono alla creazione di un regime artificiale delle acque, che sacrificherà molti degli elementi naturali della laguna di Venezia.

Ma in verità noi riteniamo che la laguna del passato sia morta. Il quadro che il Sindaco ci ha dato della Venezia di domani, e che noi sottolineiamo, per molti aspetti non ha trovato in questo Consiglio una corrispondenza, quasi si parlasse di una realtà che non si vuole accettare.

Noi riteniamo che in uno Stato programmatore e democratico le scelte non vadano mai poste in termini assoluti e drammatici. Per ciò non ci è stato difficile giungere ad un convincimento in ordine alle questioni affrontate.

La questione è, quindi, a nostro avviso, solo quella dei costi relativi alle opere che si dovessero eventualmente intraprendere per rimediare a quelle conseguenze negative che potrebbero anche esserci.

GAGLIARDI (D.C.)

Il Consigliere On. Gagliardi, dopo aver analizzato gli interventi dei Consiglieri che lo hanno preceduto e, in particolar modo, quello del Consigliere Dr. Zecchi, osserva che il discorso sulla malafede dei tecnici non va generalizzato, prendendo a sostegno i fatti che hanno portato alla tragedia del Vajont, in quanto non è possibile attaccare, per quanto è accaduto, tutta una classe di tecnici, alle volte mal pagati e non valorizzati, che spesso hanno una competenza affinata da tutta una vita di lavoro. Afferma, poi, che sarebbe veramente il caso di andare a vedere ciò che è stato fatto, in questi ultimi anni, a favore di Venezia e da chi è stato compiuto. Si accerterebbe, fra l'altro, che il Convegno del 1962 sui problemi di Venezia fu voluto dalla Democrazia Cristiana che promosse, anche, l'ordine del giorno che, nel 1963, richiese la costituzione del Comitato Ministeriale per la salvaguardia e la difesa di Venezia. Dichiarò che tutti hanno, però, la possibilità di portare il loro fattivo contributo alla difesa di Venezia perchè l'amore forte e generoso per essa è l'unico elemento di coesione, che non è in grado di sopportare alcuna speculazione elettorale. Ricorda che anche il P.C.I., a suo tempo, ha contribuito a definire e a sostenere i provvedimenti e le opere relative alla 3^a zona industriale che, oggi, tutti contrastano, per cui è necessario esaminare la situazione creatasi dopo gli avvenimenti del 4 novembre 1966, con riflessione, con prudenza, con impegno, ma anche con una visione realistica delle cose.

Afferma, poi, di aver suggerito un esame globale dei problemi veneziani per trovare, nel dibattito, che sarebbe intervenuto, delle soluzioni radicali atte a portare nuova linfa — economica e produttiva — alla città e alle sue isole, che non sono centri di contemplazione, ma zone pulsanti di vita e non possono e non debbono essere ridotte a cumuli di ruderi lasciati in balia della forza distruggitrice delle acque.

Molte sarebbero, continua il Consigliere On. Gagliardi, le iniziative che la gente, abitante le isole, vorrebbero venissero attuate per rivivificare le loro zone che, di giorno in giorno, immiseriscono, per esempio la costruzione di un ponte translagunare che potesse allacciare Burano o Murano alla Terraferma; ricorda, a questo riguardo, che, in un recente Convegno, gli industriali del vetro di Murano hanno auspicato, al fine di reggere la concorrenza, la costruzione di un ponte di collegamento con Tessera, data la rilevante

incidenza dei costi dei trasporti; ricorda, inoltre, che, alcuni giorni or sono, alla Camera di Commercio si è affrontato il problema della metropolitana, che deve essere visto, almeno, come prospettiva di future realizzazioni.

Il Consigliere On. Dr. Gagliardi ritiene che non sia possibile pensare di far emigrare le popolazioni di S. Pietro in Volta in Terraferma, dove si potrebbero avere case razionali e centri sociali, in quanto, liberandola dalla vita umana, quella zona diverrebbe, nel giro di pochi anni, una terra morta, abbandonata alle insidie della natura. Gli abitanti di S. Pietro in Volta devono, viceversa, rimanere nelle loro case, e si deve perciò, trovare un compromesso per dare a quella gente la possibilità di vivere in modo adeguato ai tempi moderni, pur conservando il paesaggio e le caratteristiche naturali. D'altra parte, anche in antico, la Serenissima, con la forza del suo Magistrato alle Acque, fece opere titaniche, portando le foci dei fiumi al mare, risollevando le zone e unificando la laguna, e ciò venne realizzato, certamente, senza curarsi troppo di conservare alla laguna le sue caratteristiche originarie. Invero, nessuno vuole che Venezia ed il suo estuario, dopo tanto splendore, si riducano come Torcello, che è ora divenuta un'isola pressochè morta. E' necessario, quindi, trovare soluzioni che consentano lo sviluppo economico e sociale.

Riguardo alla costruzione del canale dei petroli, osserva che tutti erano, allora, d'accordo per la sua realizzazione al fine di tener lontane dal centro storico le petroliere che, con il loro carico, costituiscono un gravissimo pericolo incombente sulla città. E' assurdo, ora, rinnegare tutto ciò che è stato fatto e detto in passato, anche se sono sopraggiunte delle preoccupazioni, delle perplessità e delle incertezze; è necessario, invece, esaminare attentamente i nuovi fatti, facendoli studiare da coloro che sono competenti in materia.

Il Consigliere On. Dr. Gagliardi, dopo essersi soffermato ad esaminare alcuni punti dell'ordine del giorno presentato dal Dr. Zecchi e dai Cons. Comunisti ed aver respinto l'accusa di contraddittorietà mossa all'ordine del giorno da lui sottoscritto, auspica che il 4° gruppo del Comitato Ministeriale svolga opportune indagini e sciogla, quanto prima, tutte le riserve che sono state poste in sede di Consiglio Comunale, giustamente preoccupato dell'avvenire di Venezia.

Osserva, poi, che — quando fu concessa l'autorizzazione ad eseguire i lavori per la creazione della 3ª zona industriale — sia il

Comitato tecnico del Magistrato alle Acque, sia il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e sia, infine, il Ministro dei Lavori Pubblici nel suo decreto, affermarono che, parallelamente ai lavori per la esecuzione della 1ª fase, si mettessero in moto gli strumenti per la costruzione del modello della laguna al fine di constatare in che misura la prima fase veniva ad incidere sull'equilibrio del bacino lagunare e, contemporaneamente, si impostassero gli studi sul tessuto idraulico della città.

Nega che in ciò si possa rilevare una contraddizione, in quanto la prima fase dei lavori, fra scavo e compensi, equilibra l'opera che si va ad eseguire e, perciò, non vi è alcun contrasto con gli studi fatti prima dei lavori, anche perchè, fra l'altro, gli studi successivi vanno integrati da rilevazioni, da indagini, da esperimenti sulle prime opere eseguite, non potendo dare il modello un risultato esatto al cento per cento.

Dichiara che, comunque, nell'ordine del giorno presentato è stato espresso il più vivo e profondo rammarico per il mancato parallelismo tra la prima fase dei lavori della 3ª zona e la realizzazione del modello della laguna, che avrebbero dovuto procedere contemporaneamente.

Afferma che è per lui motivo di soddisfazione aver constatato che il Consiglio Comunale ha accolto la sua proposta di discutere contemporaneamente al problema della salvaguardia fisica anche quello relativo alla vivificazione del centro storico ed osserva che se si fosse sempre in grado di dare pronte e precise risposte sulla funzione di Venezia, si potrebbe far tacere immediatamente le voci che dagli organi di stampa e dall'opinione pubblica nazionale ed internazionale echeggiano sulla situazione della laguna e parlano di distruzione e di disfacimento della città, di rovina dei suoi monumenti e delle sue opere d'arte. Solo quando si riuscirà a dimostrare con documenti e dati di fatto precisi e incontestabili che le loro tesi non hanno fondamento, si affermerà la certezza che Venezia è una città che non è sull'orlo di un precipizio, ma che vi è solo la preoccupazione di non turbarla e di mantenerle tutto il suo prestigio, facendo, inoltre, capire che il timore di perderla deriva anche dal fatto che è viva una città, dove c'è linfa viva, dove c'è gente viva, dove c'è attività e produttività economica.

A dimostrazione di questa volontà e per raccogliere attorno a Venezia la solidarietà di tutto il mondo civile è stato, infatti, proposto il Convegno sui problemi della cultura, con la partecipazione

di eminenti personalità nazionali e straniere, ed è stato suggerito il contatto con gli ambasciatori dei Paesi stranieri...

Conclude, rivolgendo un vivo appello al Sindaco e ai Gruppi politici, affinché l'ordine del giorno, eventualmente modificato in alcuni suoi punti, con l'apporto e la solidarietà di tutto il Consiglio, possa essere votato e si possano, così, concludere i lavori, in pieno accordo, nel migliore dei modi e nell'interesse di tutta la città.

BOLGAN (P.S.U.)

Il Consigliere Bolgan osserva che, date le perplessità manifestate anche da alcuni Consiglieri del suo gruppo sul contenuto dell'ordine del giorno, da lui sottoscritto, accoglie di buon grado eventuali modifiche al testo dell'ordine del giorno stesso. Auspica, quindi, che venga stilato un documento che possa raccogliere il consenso di tutti i gruppi politici per la salvaguardia e lo sviluppo della città.

L'ORDINE DEL GIORNO VOTATO DAL CONSIGLIO COMUNALE

IL CONSIGLIO COMUNALE

a conclusione del dibattito sui problemi della difesa di Venezia e della sua laguna, udita la relazione del Sindaco

chiede al Governo

- 1) che i lavori del Comitato Ministeriale per lo studio dei problemi di Venezia e per la salvaguardia del carattere lagunare della città proseguano con ogni sollecitudine;*
- 2) che sia dato, in particolare, immediato inizio alla costruzione del modello della laguna nella sede più idonea per alta specializzazione tecnica e provata esperienza operativa e all'aggiornamento della carta batimetrica;*
- 3) che al Consiglio Comunale sia dato resoconto semestrale dei lavori della Commissione stessa sicché, attraverso l'assemblea elettiva, la cittadinanza e la pubblica opinione nazionale e internazionale possano venire a conoscenza dei risultati degli studi e delle ricerche;*
- 4) che siano fornite assicurazioni affinché sia provveduto a spese dello Stato ai lavori eventualmente necessari per assicurare il migliore equilibrio lagunare nell'interesse vitale della città insulare; nonché ad un'adeguata legislazione in ordine all'inquinamento atmosferico e delle acque derivante dalle attività industriali;*
- 5) che il Magistrato alle Acque, nella pienezza della sua autonomia e nell'adeguatezza ed efficienza dei mezzi tecnici e finanziari, riassuma, come un tempo, il ruolo di supremo arbitro e coordinatore di tutto il regime delle acque riguardanti la regione veneta, e in particolare, la laguna di Venezia;*

fa voti

perché sia consentito e sollecitato ogni contributo — che offra garanzie di serietà — da parte di organismi internazionali, quale quello della Fondazione Europea di Cultura;

denuncia

la gravità delle terebrazioni iniziate a cura di una società mineraria nella zona antistante la città di Chioggia e rivolge un vivo

appello alle competenti autorità affinché tali ricerche, così come ogni altro emungimento dal sottosuolo di acqua, gas, ecc., vengano impediti almeno fino al completamento degli studi del Comitato Ministeriale.

In particolare,

considerato che il piano regolatore generale concernente la terza zona è stato approvato sia dall'assemblea generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che dal Comitato Tecnico del Magistrato alle Acque sotto la condizione che contemporaneamente alla prima della 4 fasi di esecuzione delle opere fossero avviati da un lato gli studi sul modello della laguna, dall'altro i rilievi atti a definire le leggi sul meccanismo di propagazione della marea,

esprime

il suo rammarico per il ritardo finora registratosi in ordine alle due ultime esigenze,

e,

considerato che il IV° Gruppo del Comitato Ministeriale di studio è già stato officiato a dare un parere sopra i lavori in corso per la attuazione della prima fase della 3° zona industriale,

fa voti

perché sia sollecitato tale parere da rendersi con procedura di urgenza al fine di accertare la possibilità di continuare i lavori relativi all'attuazione di detta prima fase senza pericolo per la città.

infine invita

il Ministero dei Lavori Pubblici e il Consorzio industriale per la terza zona a non dare seguito ai lavori della seconda, terza e quarta fase fino a che sulla base dei risultati derivanti dalla prova sul modello e dall'accertamento delle eventuali conseguenze prodotte dalle opere attinenti alla I° fase non appaiono pienamente garantite, ai fini dell'equilibrio idraulico lagunare, le ulteriori opere; e la Giunta Comunale:

- 1) a dedicare una serie di sedute straordinarie alla discussione in termini analitici e approfonditi, prima presso le competenti Commissioni e poi anche nell'aula consiliare, dei problemi di maggior rilievo riguardanti l'avvenire della città;
- 2) ad organizzare al più presto, previa adeguata preparazione, un Convegno, con la partecipazione di studiosi italiani e stranieri,

sui problemi della vivificazione della città, con particolare riferimento a quelli della cultura, della ricerca e dello studio;

- 3) ad organizzare un Convegno, d'intesa col Governo Italiano e con l'Unesco, di tutti i rappresentanti degli Stati accreditati presso la Repubblica Italiana al fine di portare a conoscenza, nella loro dimensione reale, tutti i problemi della città e di studiare forme di collaborazione e di solidarietà internazionale capaci di assicurare alla città il concorso di tutti i popoli.*

Ca' Loredan, 26 febbraio 1968

ATTUALITA' VENEZIANA

Il problema delle difese a mare, sorto con la mareggiata del 4 novembre 1966, può dirsi avviato a soluzione. Entro l'autunno del 1968 saranno completate le opere principali di rafforzamento delle dighe e dei murazzi su un fronte che si estende per circa 20 Km. (Pellestrina, S. Pietro in Volta, Malamocco-Ca' Bianca, dighe dei porti e S. Erasmo). Questi lavori vengono eseguiti con l'apposito stanziamento di 9 miliardi.

Nella foto accanto ecco come si presenta, nella isola di San Pietro in Volta-Pellestrina, un tratto delle difese del litorale rafforzate e sopraelevate. Dove sono gli attuali murazzi è previsto un duplice ordine di difese: quelle in prequota disposte come dei frangiflutti per ricevere il primo urto del mare, ed un secondo baluardo consistente in un muraglione a quota m. 5.30 sul livello medio del mare.



Particolare della formazione del nuovo frangiflutti nell'isola di S. Pietro in Volta-Pellestrina. L'opera è stata eseguita in 3 lotti di circa 5.000 metri ciascuno per i seguenti importi: S. Pietro in Volta L. 1 miliardo 310 milioni; Pellestrina L. 1 miliardo 460 milioni; Malamocco-Ca' Bianca L. 1 miliardo 185 milioni.



L'ansa del Canal Grande in corrispondenza del ponte di Rialto. Prospettano sulla più bella via d'acqua del mondo le facciate famose dei palazzi veneziani. Emergono dai tetti chiese e campanili e si notano gli slarghi dei « campi » di Venezia, fra i quali, a sinistra, Campo S. Polo e, a destra, Campo S. Stefano.

Venezia racchiude un immenso patrimonio monumentale e artistico, la cui salvaguardia è diventata di grande urgenza. Le Sovrintendenze ai Monumenti e alle Gallerie hanno già predisposto dei preventivi per varie decine di miliardi.

Si conta, con il contributo dell'UNESCO e degli Enti internazionali, che questa azione, delicata e indifferibile, possa avanzare rapidamente.

Tale particolare esigenza si inquadra in quella generale del restauro edilizio del Centro Storico, per il quale un primo contributo viene dalla legge speciale-ponte n. 526/1966 dotata di uno stanziamento di 30 miliardi. Essa si muove appunto su due direttive: da una parte, rafforzare i litorali interni e le isole della laguna, garantire la viabilità dei grandi canali di comunicazione ed impedire con l'escavo l'interramento di numerosi rii; dall'altra, cominciare concretamente l'opera di salvaguardia edilizia con un esperimento di restauro a Castello, restaurando, inoltre, edifici pubblici e dando significativi contributi al Comune e ai privati per le opere di restauro conservativo.



Una veduta d'insieme dei moli della « Marittima », il porto commerciale di Venezia. Una sezione del porto commerciale, il molo A, è situata nella zona industriale di P. Marghera.

Il movimento complessivo del porto (commerciale e industriale), ha superato, nel 1967, i 17,3 milioni di tonnellate (15,2 per gli sbarchi e 2,1 per gli imbarchi); l'incremento rispetto al 1966 è stato dell'8,7%.

Le merci secche hanno raggiunto i 6,1 milioni di tonnellate con un incremento dell'11,1%, ed i petroli i 7,9 milioni di tonnellate con un incremento del 12%. Il porto commerciale, in totale, ha registrato un traffico di 3,3 di tonnellate, con una flessione del 2,2%, legata in parte alle difficoltà strutturali da superare. Il movimento passeggeri è stato anch'esso in diminuzione, particolarmente per la cancellazione delle tradizionali rotte di Suez.



Una panoramica della 1^a e 2^a zona industriale di P. Marghera, penetrate dai canali navigabili del porto industriale.

Su una superficie di 1550 ettari sono insediate oltre 200 industrie, medie e grandi, che occupano 40.000 addetti fra operai, tecnici e impiegati.

Con la legge 2 marzo 1963 istitutiva del « Consorzio obbligatorio per il nuovo ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia - Marghera », è stata individuata una ulteriore zona di espansione del porto e della zona industriale, denominata 3^a zona, della quale è stato redatto il Piano Regolatore Generale.

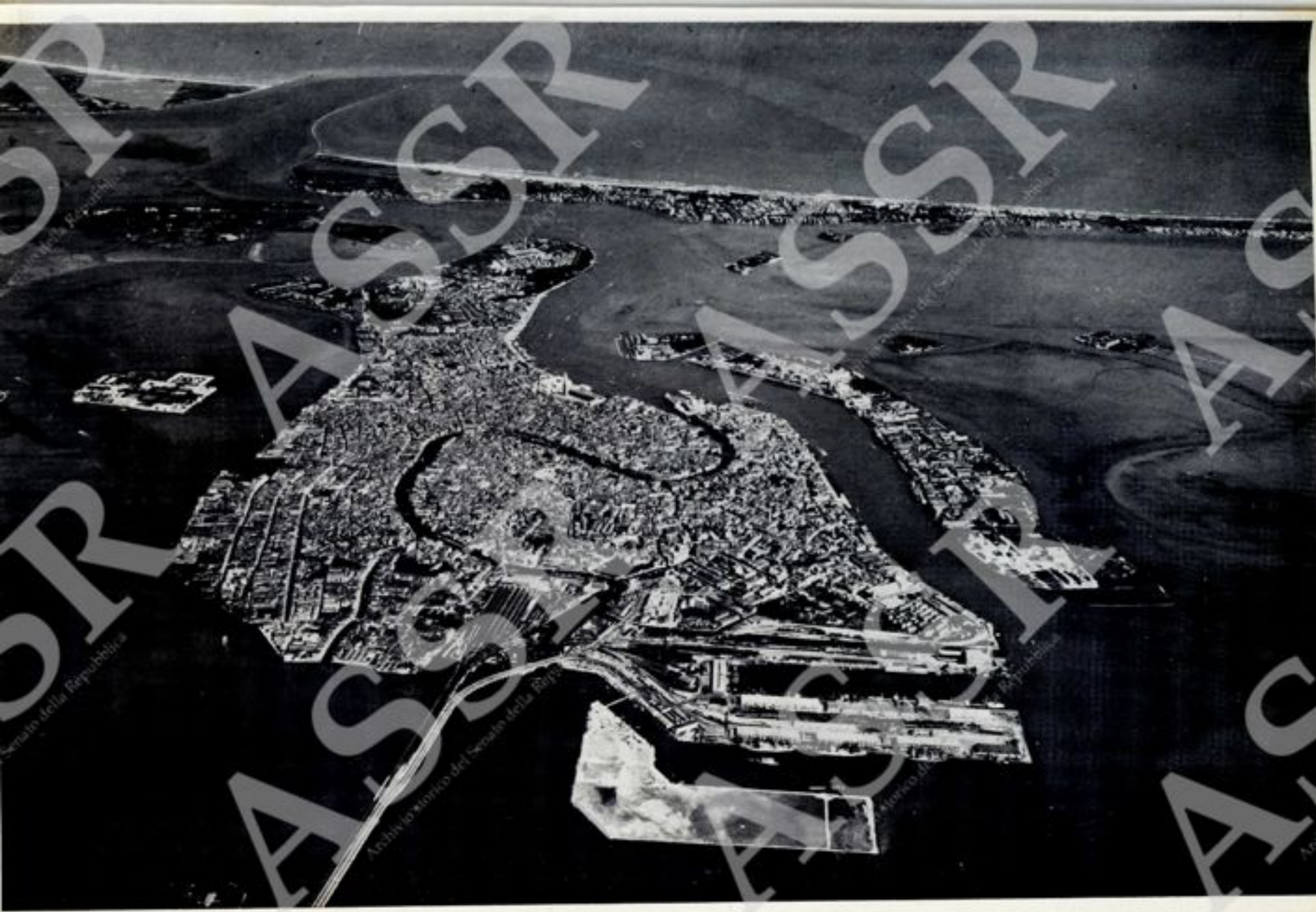
Questa zona aggiungerà altri 4.000 ettari al complesso industriale di P. Marghera. Attualmente è in strutturazione la prima fase che si riferisce a 1190 ettari con un investimento di 20 miliardi.



Una veduta aerea del Centro Storico e della parte centrale della laguna.

In essa è possibile seguire il percorso attuale delle navi, dal mare verso P. Marghera.

Esse entrano dal porto del Lido, che si nota in alto tra S. Nicolò e Punta Sabbioni, costeggiano il Lido sino alla punta di S. Elena, si inseriscono nel bacino di S. Marco, attraversano il canale della Giudecca e, all'altezza della Marittima, si immettono nel Canale Vittorio Emanuele II. Con la costruzione del nuovo canale di Malamocco si attuerà invece una relazione diretta tra il mare e la gronda lagunare, su cui sorgono le tre zone industriali.



Una petroliera, carica di grezzo, transita davanti a S. Marco diretta alla raffineria di P. Marghera.

Nel corso dell'anno si ripetono circa 4.000 passaggi di petroliere di vario tonnellaggio, in andata e ritorno.

La deviazione di questo traffico pericoloso è una delle esigenze primarie, insieme a quella di consentire l'ingresso di navi di grande tonnellaggio, che vengono soddisfatte con la costruzione del canale di Malamocco, la cui asta terminale sarà in corrispondenza del nuovo porto petroli, all'estremità occidentale della 3ª zona industriale.



Una veduta parziale del costruendo canale di Malamocco che serve l'intera zona di ampliamento, con un percorso complessivo di Km. 18,300.

Questo canale di grande navigazione ha una larghezza costante in cunetta di m. 180; inizia con fondale di m. —15,00 sotto il livello medio del mare, in mare aperto, ed arriva con fondale di m. —14,50 fino alla testata del canale Dogaletto, consentendo il transito di navi della portata di 65.000 tonnellate. Oltre questo punto, e fino al confine settentrionale della zona di ampliamento, il canale prosegue con fondale di m. —12,50 s.l.m.m., idoneo a consentire il transito di navi della portata fino a 40.000 tonn.

Questa opera di fondamentale importanza per l'avvenire economico di Venezia ha suscitato, unitamente agli imbonimenti della prima fase della 3^a zona, taluni allarmi per possibili ripercussioni negative sul regime acqueo lagunare. In proposito riportiamo un brano della relazione del Gruppo di idraulica del Comitato Ministeriale di studio per i problemi di Venezia. « Il Gruppo constata che il procedimento istruttorio seguito a suo tempo dagli organi tecnici della Amministrazione pubblica per la approvazione del progetto del canale di Malamocco e del P.R.G. della 3^a zona industriale è stato largamente fondato su dati, elementi ed elaborazioni, sì che tali progetti devono ritenersi anche oggi pienamente validi e tali da condurre a un tranquillante giudizio sugli effetti che le opere previste, almeno nella prima fase (la quale comporta una colmata di 1190 ha su 2940), potranno indurre sul regime lagunare.

Resta tra l'altro confermato che la esecuzione dei lavori, sia del canale che degli imbonimenti per la 3^a zona, non possono apprezzabilmente modificare le altezze di acqua alta entro la città di Venezia ».

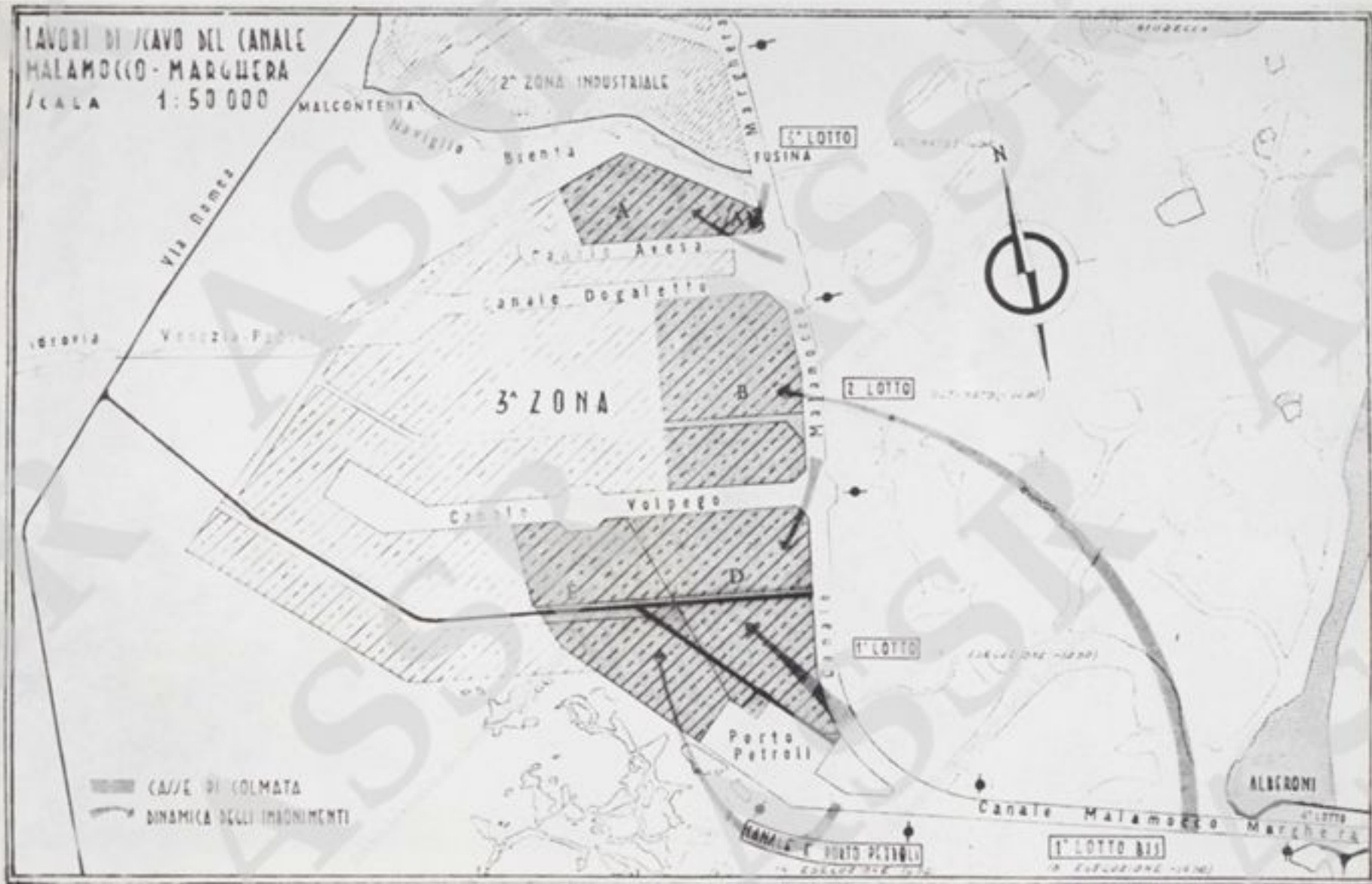


Archivio Museo del Secolo XIX

Archivio Museo del Secolo XIX

Nella piantina è indicato il complesso dei lavori in corso di esecuzione per il nuovo ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera. Si notano il canale di Malamocco e la 3^a zona, con le quattro casse di colmata per complessivi 1190 ettari. Il P.R.G. prevede la costituzione della 3^a zona industriale per quattro fasi successive e nel lasso di tempo di 15 anni, restando aperta ogni e qualsiasi possibilità di intervento per mantenere inalterato l'attuale regime lagunare. Il totale dei 4035 ettari è così ripartito: 2940 vengono trasformati in terreni, mentre 1095 restano o diventano specchi acquei soggetti all'espansione di marea (750 sono costituiti da superfici di canali e 345 costituiti da aree lagunari non utilizzate).

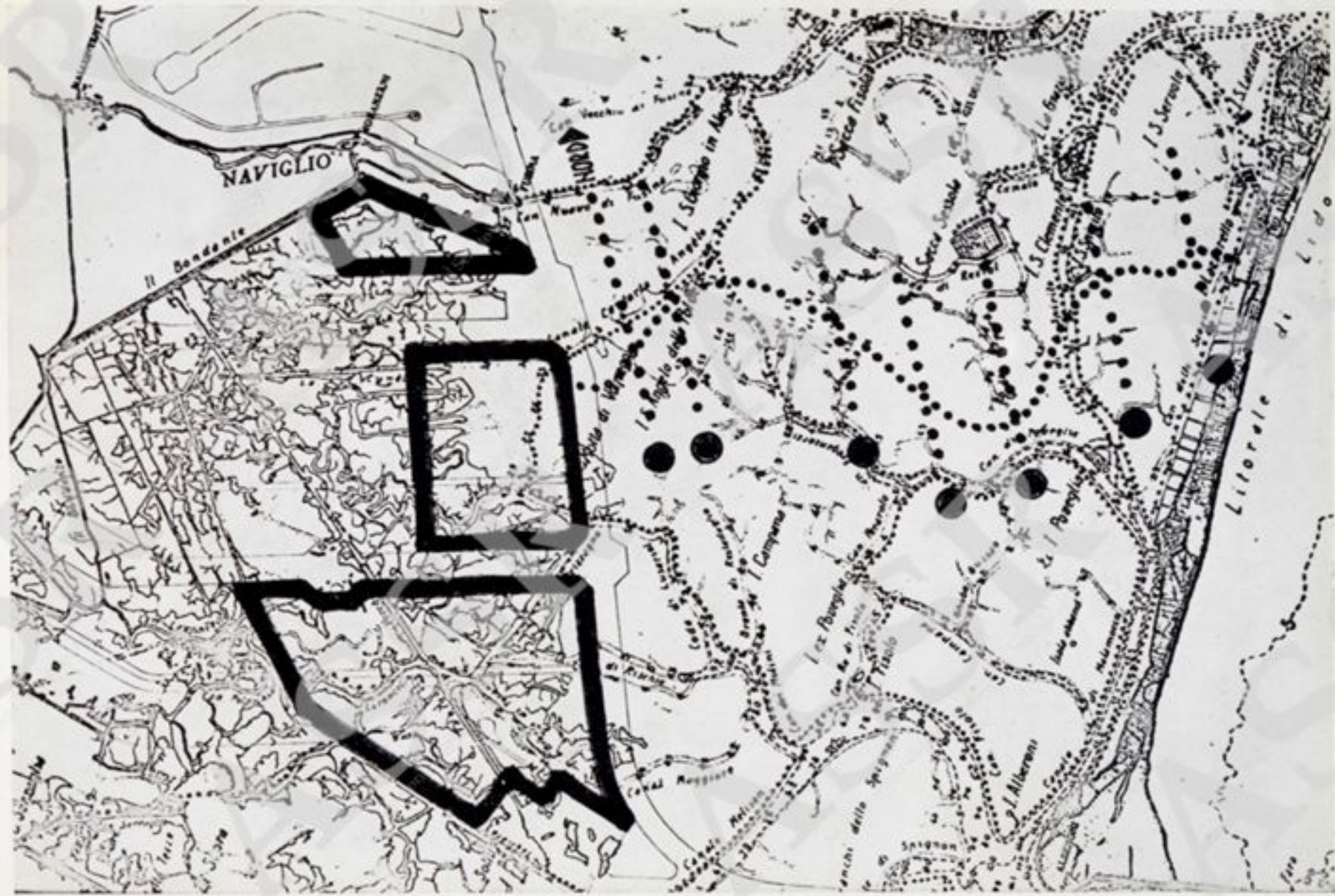
LAVORI DI CAVO DEL CANALE
MALAMOCCO - MARGHERA
/ CALA 1:50 000



Sulla topografia della gronda lagunare, in cui, tratteggiato, è indicato il partiacque tra il bacino di Malamocco e quello del Lido, sono state delimitate le quattro casse di colmata A, B, D ed E di cui alla precedente cartina.

E' interessante seguire l'andamento dei numerosi canali lagunari, fra i quali lo Spignon, il Melison e il Fisolo, che fanno capo al porto di Malamocco, caratterizzati da notevoli profondità.

La citata relazione del Gruppo di idraulica del Comitato Ministeriale di studio dei problemi di Venezia a proposito della posizione dello partiacque afferma: « Un leggero spostamento del partiacque lagunare, dal bacino di Malamocco verso quello di Lido, ed una conseguente riduzione di intensità delle correnti di marea in questo ultimo, potranno forse conseguire all'apertura del nuovo canale, ma i relativi effetti saranno verosimilmente assai modesti. Essi risulteranno in particolare in una riduzione delle velocità di corrente — vantaggiosa in materia di erosioni — nel bacino di Lido, cui Venezia è interessata, e in una conseguente tendenza a diminuzione della bocca portuale di Lido ».



Ecco come procedono i lavori di strutturazione della prima fase della 3^a zona industriale.

Si legge nella relazione del Sindaco: « Abbiamo voluto la 3^a zona perché volevamo che Venezia, la sua laguna, il Veneto intero riprendessero in veste moderna l'antica funzione di porto fra il Medio Oriente, la Pianura Padana e il Centro dell'Europa; perché esso trovasse un respiro adeguato e corrispondente alle attuali esigenze dei traffici marittimi e delle necessità produttive, senza essere secondo a qualsiasi altro scalo nazionale.

Noi abbiamo delle responsabilità, che non sono solo nostre: al nostro porto, alla sua funzionalità, alla sua modernità è connessa la fioritura economica di grandi zone, che ci stanno alle spalle, l'equilibrio dei commerci, il rapporto industriale tra Venezia e l'entroterra veneto, la rinascita di intere zone depresse, che con le note infrastrutture di comunicazione puntano su Venezia come il punto naturale d'arrivo e di partenza di uno sviluppo, che qui deve trovare le sue basi, di qui la sua funzione, attraverso qui il suo sviluppo.

E questo disegno è stato altresì ripetutamente proposto e discusso innanzi al Consiglio Comunale, e dal Consiglio Comunale approvato. Ma è stato anche approvato dalle forze politiche del Consorzio della 3^a zona e dai sindacati dei lavoratori colà in quel momento rappresentati, e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, oltre che dal Parlamento, ove tutte le forze politiche si sono pronunciate a favore di queste grandi linee di azione ».



I due terminals di Venezia: a sinistra, quello automobilistico di Piazzale Roma - Tronchetto - Isola Nuova, e, a destra, quello ferroviario di S. Lucia verso cui sboccano i due ponti gemelli, che congiungono il Centro Storico alla Terraferma.

La particolare composizione del territorio comunale e l'insularità del Centro Storico hanno fatto diventare di viva attualità la soluzione del problema di collegamenti veloci da e per la città ed al suo interno.



Il centro di Mestre in una foto aerea che ne evidenzia la nuova e moderna edilizia, sorta attorno al vecchio centro storico, visibile in basso con la Piazza Ferretto e la Chiesa di S. Lorenzo.

La situazione demografica del Comune di Venezia, al 29-2-1968, è la seguente (i dati si riferiscono alla popolazione residente): Centro Storico: 120.521; Estuario: 50.227; Terraferma: 196.862.



DOCUMENTAZIONE

LEGISLAZIONE SUL NUOVO AMPLIAMENTO DEL PORTO E DELLA ZONA INDUSTRIALE

Legge 20 ottobre 1960, n. 1233.

Ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia - Marghera.

Art. 1.

Sono autorizzate, anche ai fini dell'articolo 30 del regio decreto 8 febbraio 1923, n. 422, le opere necessarie per l'ampliamento del porto e zona industriale di Venezia - Marghera, di cui al progetto di massima 27 agosto 1953, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 10 marzo 1955, ed al progetto di variante 6 giugno 1956 pure approvato dal detto Consiglio il 19 luglio 1956. Tali progetti sostituiscono, ad ogni effetto, il piano regolatore 30 ottobre 1925, di cui al regio decreto-legge 30 settembre 1926, n. 1909. Sono anche dichiarate di pubblica utilità le opere che, nel perimetro considerato dai predetti progetti, sono necessarie per l'impianto, la costruzione e l'esercizio di stabilimenti e attrezzature industriali, per le istituzioni di assistenza e protezione sociale, ed in genere per pubblici servizi.

Le opere di cui al presente articolo sono considerate, ad ogni effetto di legge, indifferibili ed urgenti.

Legge 13 giugno 1961, n. 528.

Provvedimenti per il completamento del Porto canale Corsini, dell'annessa zona industriale di Ravenna e del porto di Venezia.

Art. 6.

Per la esecuzione di opere destinate a deviare il traffico petrolifero dal centro storico della città di Venezia, e consentire in quel porto la discarica di petroliere di grande tonnellaggio, è autorizzata la spesa di lire 3 miliardi.

Legge 3 marzo 1963, n. 397.

Nuovo ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia - Marghera.

Art. 1.

Fanno parte integrante, quale zona di espansione del porto commerciale e industriale di Venezia e della annessa zona industriale, le aree e gli specchi d'acqua di cui all'allegata planimetria (allegato A) e compresi entro il perimetro come di seguito descritto:

a nord: dal canale di grande navigazione Malamocco - Marghera, lungo il ciglio settentrionale di Fossetta dei Barambani e canale Bondante di sotto;

a ovest: lungo il ciglio occidentale del canale Bondante di sotto fino alla confluenza col Taglio Barbieri; del Taglio Barbieri; del canale Bondantino fino alla sua intersezione col canale Poloschiavo verso sud, fino al confine territoriale del comune di Mira;

a sud: lungo il confine territoriale del comune di Mira col comune di Campagnalupia; a est: lungo il confine territoriale del comune di Mira col comune di Venezia, fino al punto di intersezione con il canale di grande navigazione Malamocco - Marghera a nord delle Motte di Volpego; indi sponda occidentale del canale Malamocco - Marghera fino all'altezza della Fossetta dei Barambani.

L'esatta ricognizione territoriale è affidata al Magistrato alle acque di Venezia che dovrà provvedervi entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 2.

Nell'area di ampliamento così determinata saranno predisposti dal Consorzio di cui al successivo articolo 6 il nuovo piano regolatore generale, in sostituzione del progetto 6 giu-

gno 1956 indicato nell'articolo 1 della legge 20 ottobre 1960, n. 1233, nonché i piani di massima ed i relativi progetti esecutivi delle opere occorrenti per l'attuazione della presente legge.

Essi saranno approvati con decreto del Ministro per i lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Magistrato alle acque, per quanto attiene alla salvaguardia della laguna.

Le dette approvazioni sostituiscono le speciali autorizzazioni di cui all'articolo 11 del decreto-legge 10 giugno 1936, n. 1853, convertito in legge 7 gennaio 1937, n. 191.

Alle opere necessarie per l'esecuzione dei progetti si applicano, in quanto non contrastanti con le presenti norme, le disposizioni di cui alla legge 20 ottobre 1960, n. 1233.

La spesa autorizzata con l'articolo 6 della legge 13 giugno 1961, n. 528, resta destinata alla esecuzione delle opere occorrenti per la apertura del canale marittimo Malamocco-Marghera, quale opera più urgente per deviare il traffico marittimo dal centro storico della città di Venezia e consentire la discarica di petroliere di grande tonnellaggio.

Fuori del perimetro della zona di cui all'articolo 1 sono fatte salve, anche ai fini del necessario coordinamento con il retroterra, le destinazioni di zona previste dal piano regolatore generale del comune di Mira e degli altri Comuni interessati per territorio.

Il Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO PER I LAVORI PUBBLICI

RITENUTO che in conformità al voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici — Assemblea Generale —, n. 1520 del 19 luglio 1956 venne approvata con decreto ministeriale 2137 in data 19 aprile 1960, la proposta di variante 6 giugno 1956 al piano regolatore

generale del Porto e della Zona Industriale di Venezia-Marghera, redatto il 30 ottobre 1925 ed approvato con D.L. 30 settembre 1926, n. 1909;

CONSIDERATO che la proposta di variante 6 giugno 1956 è stata recepita nella legge 20 ottobre 1960, n. 1233 e dichiarata sostitutiva ad ogni effetto del piano regolatore 30 ottobre 1925;

CONSIDERATO che in conformità al voto n. 1007 in data 16 maggio 1962 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è stato dato incarico all'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime di Venezia di predisporre il progetto di aggiornamento e modifica al piano regolatore 6 giugno 1956, al fine di adeguarlo alle accresciute esigenze derivanti dagli incrementi del traffico e dell'industria;

VISTA la legge 2 marzo 1963, n. 397 che, determinando il nuovo ampliamento del Porto e Zona Industriale di Venezia-Marghera, istituisce il Consorzio obbligatorio e prescrive che venga predisposto il nuovo piano regolatore generale;

VISTO il progetto 15 luglio 1964, redatto dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Venezia, recante la proposta di aggiornamento e modifica del piano regolatore 6 giugno 1956, per la I e II zona industriale e commerciale di Porto Marghera in Comune di Venezia;

VISTO il progetto 7 luglio 1964 redatto dal Consorzio obbligatorio per il nuovo ampliamento del Porto e della Zona Industriale di Venezia-Marghera concernente il piano regolatore generale della zona di espansione - III zona;

VISTO il parere n. 22982 in data 5 novembre 1964 del Magistrato alle Acque di Venezia, che conferma il voto n. 151 del 3 ottobre 1964 del Comitato Tecnico Amministrativo dell'Istituto medesimo, emesso ai sensi del

2° comma dell'art. 2 della legge 2 marzo 1963, n. 397;

VISTO il voto n. 322 emesso dall'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'Adunanza del 12 marzo 1965;

AI SENSI del 2° comma dell'art. 2 della legge 2 marzo 1963, n. 397, e dell'art. 8 della legge 5 marzo 1963 n. 366;

D E C R E T A :

Art. 1.) E' approvato il nuovo piano regolatore generale del Porto e della zona com-

merciale e industriale di Venezia - Marghera quale risulta dai progetti 15 luglio 1964 dell'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime di Venezia, concernente la I e II zona, e 7 luglio 1964 del Consorzio obbligatorio per il Porto e Zona industriale di Venezia - Marghera, concernente la III zona, nonché dal voto n. 322 in data 12 marzo 1965 dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

15 Maggio 1965

IL MINISTRO
F.to Mancini

IL PROBLEMA IDRAULICO - LAGUNARE NEL CONTESTO DEL PIANO REGOLATORE GENERALE DEL CONSORZIO PER IL NUOVO AMPLIAMENTO DEL PORTO E DELLA ZONA INDUSTRIALE

(Dalla relazione n. 3)

Formulazione di due ipotesi di lavoro

Nella redazione del P.R.G. vennero formulate due ipotesi di lavoro relative al tracciato del canale litoraneo:

Soluzione A) percorso del canale litoraneo lungo il margine orientale della zona assegnata dalla legge;

Soluzione B) percorso del canale litoraneo appoggiato alla gronda lagunare.

Tali ipotesi di lavoro vennero sottoposte al giudizio dell'Ingegnere Capo del Genio Civile di Venezia, Ing. Franco Montanarini, e del Direttore dell'Istituto di Costruzioni Marittime dell'Università di Padova, Prof. Guido Ferro, illustre studioso dei problemi lagunari.

Parere degli esperti

L'Ingegnere Capo del Genio Civile si è occupato del mantenimento della funzionalità lagunare nel bacino di Malamocco, essendo proporzionalmente irrilevante la superficie ricadente entro il bacino lagunare di Lido.

Egli prende in esame la ipotesi di lavoro A) e considera che, nel bacino di Malamocco — sotto bacino del Melison — l'area sottoposta alla disciplina del P.R.G. si aggiri su 3.000 ha.

Assegnando alle barene una quota media sul m.m. di m. + 0,125, egli trova che la totale trasformazione a terrapieni provocherebbe una riduzione di volume d'acqua invasato durante la marea di sizigia (di ampiezza uguale a m. 1,00, da quota m. — 0,50 a quota + 0,50 sul l.m.m.) pari a mc. 11.250.000, su un totale di 94,96 milioni di mc. dell'intero bacino di Malamocco (percentuale massima del 12,2 %).

Dovendo comunque l'area della III zona industriale continuare a far parte attiva del dinamismo lagunare, e conservando l'ipotesi dell'ampiezza di marea di m. 1,00, l'area complessiva da riservare a specchi acquei, canali e bacini soggetti alla marea, dovrebbe essere di ha. 1125.

Pertanto, con la riserva di cui sopra, l'Ing. Montanarini conclude ritenendo idonea la soluzione A) proposta come ipotesi di lavoro. Il Prof. Ferro, per parte sua, trova che sotto il punto di vista della sottrazione di area lagunare alla libera espansione della marea, le due ipotesi di lavoro possono porsi su uno stesso piano, qualora nella ipotesi A) la colmata si unisca con una escavazione compensativa su congrua superficie, anche fuori del sottobacino del Melison.

Tuttavia, poichè le ipotesi di lavoro non sono che due ipotesi-limite tra le infinite che possono essere assunte, il Prof. Ferro propone uno schema intermedio che appare preferibile per il fatto che esclude, per quanto possibile, caratteristiche che potrebbero suggerire eventuali riserve sia nel caso dell'ipotesi A) che in quella dell'ipotesi B).

La soluzione compensativa adottata

Aspetti idraulici

La stesura definitiva del presente P.R.G. accoglie sostanzialmente la proposta del Prof. Ferro, modificata per aderire alle conclusioni finali dell'Ing. Montanarini.

La tabella che segue riporta i dati caratteristici dell'ipotesi di lavoro A), della soluzione proposta dal Prof. Ferro e della soluzione adottata, riferite ai parametri: aree totali concesse, superficie della zona concessa nel bacino di Lido, superficie della zona concessa nel bacino di Malamocco.

Mettendo a confronto i dati relativi al bacino di Malamocco riportati sulla tabella si nota che:

- a) la soluzione adottata prevede una superficie destinata a terrapieni di (2678 - 2506) 172 ha. inferiore a quella contemplata nella soluzione Ferro;
- b) la soluzione adottata prevede una superficie da destinare alla libera espansione della marea di (871 - 699) 172 ha. maggiore rispetto a quella contemplata nella precitata soluzione Ferro.

L'area riservata a specchi liquidi nell'attuale bacino di Malamocco (canali e bacini soggetti alla marea) che risulta di circa 870 ha. e quindi ancora maggiore di quanto proposto dal Prof. Ferro, rappresenta una restituzione alla espansione di marea di circa mc. 8.700.000.

Il fatto che, rispetto all'ipotesi A), sia stato arretrato il canale litoraneo verso terraferma, ha portato a una minore occupazione di specchio acqueo lagunare (laguna viva) di circa 170 ha.; poichè questi specchi hanno profondità quasi sempre inferiori a m. 0,50 sotto il l.m.m., se ne evince che con la stesura definitiva del presente P.R.G. vengono lasciate alla libera espansione di marea zone lagunari fra le più vive, pari a circa il 6 % dell'intero sottobacino considerato dall'Ing. Montanarini, le quali erano certo notevolmente incidenti nella determinazione della quota media attuale calcolata dall'Ing. Montanarini (+ 0,125 s.l.m.m.).

Ne consegue che il volume d'acqua attualmente invasato, con l'ipotesi dell'ampiezza di marea di m. 1,00, risulta — nell'area sottoposta ad occupazione di P.R.G. — di circa 10.500.000 di metri cubi, sicchè la quantità di area complessiva da riservare a specchi acquei scende a circa ha. 1050, con una residua differenza di ha. 180 circa in più rispetto alle destinazioni del P.R.G.

Questa differenza è destinata a ridursi ulteriormente a circa 100 ha. se si considerano gli ulteriori scavi previsti sul fronte dei ca-

nali per dar luogo ai singoli accosti agli stabilimenti industriali.

Tale quantità, equivalente a una diminuzione di invaso di circa un milione di metri cubi, è del tutto modesta se confrontata con l'invaso complessivo del bacino di Malamocco (94/98 milioni di metri cubi).

A migliore conforto della tesi, giova ricordare che presupponendo di configurare il fenomeno di espansione della marea sotto l'aspetto della propagazione di un'onda-canale, il mantenimento del regime idraulico-lagunare può essere considerato più sicuramente perseguibile con l'apertura di ampie e profonde vie d'acqua, come riconosce e sostiene anche la relazione dell'Ing. Montanarini, che non attraverso il calcolo rigoroso di scavi di compensazione, comunque ottenuti.

Conclusioni

Nell'esaminare le varie soluzioni possibili e facendo riferimento alle ipotesi di lavoro A) e B), alla proposta del Prof. Ferro e alla soluzione adottata, che quest'ultima sostanzialmente accoglie, si perviene alle seguenti constatazioni:

- 1) la soluzione A) sarebbe la più vantaggiosa sotto il profilo economico, perchè la ubicazione e la minor lunghezza del canale Malamocco - Marghera consentono di raggiungere il minimo dei posti indiretti di trasformazione delle aree, offrendo altresì la massima superficie di utilizzazione. Sarebbe la più vantaggiosa anche avendo riguardo alla navigazione in Laguna, perchè, come dimostra il grafico della distribuzione dei traffici lungo il canale Malamocco - Marghera — precedentemente considerato — si ridurrebbe al minimo il tratto di canale ove le grosse petroliere e le navi a carico secco hanno percorso comune e non si allungherebbe eccessivamente il tragitto in laguna delle navi che approdano nella III, nella II, nella I zona industriale di Porto Marghera e negli scali del porto commerciale della III zona di Marghera e di Venezia-Marittima.

Questa soluzione non è stata adottata, unicamente perchè secondo il parere di uno degli esperti non offriva sufficienti garanzie di cautela nella soluzione del problema idraulico-lagunare;

- 2) la soluzione B) non può essere adottata, perchè produrrebbe costi di trasformazione delle aree tali da trovare soltanto una parziale remunerazione nella vendita agli utilizzatori, dati i prezzi delle aree industriali, di analoghe caratteristiche, sui mercati internazionali.

Al limite, questa soluzione potrebbe addirittura non giustificare economicamente la realizzazione dell'opera.

Dal punto di vista della navigazione, è da osservare che il maggior percorso lungo i canali lagunari, mentre provocherebbe soltanto maggiori disagi sia finanziari che funzionali agli operatori economici della II e soprattutto della I zona industriale di Porto Marghera, rischierebbe, ubicando la darsena del porto dei petroli a circa 6 km. dall'imboccatura portuale di Malamocco, di condurre a condizioni preclusive per l'insediamento di attività petrolifere di notevoli dimensioni che intendano utilizzare — per i trasporti — naviglio di grosso tonnellaggio;

- 3) la soluzione adottata rappresenta il temperamento di diverse esigenze e dà luogo ad una componente che mantiene entro limiti di accettabilità lo scostamento da condizioni ottimali.

Infatti, riguardando l'aspetto della navigazione in laguna, si può notare che, mentre la darsena del porto petroli viene ubicata a distanza non eccessiva dall'imboccatura del porto di Malamocco, la lunghezza del canale Malamocco-Marghera viene mantenuta assai prossima a quella contemplata nella soluzione A).

Per quanto poi si riferisce all'aspetto eco-

nomico, si può affermare che i costi complessivi di trasformazione delle aree — pur senza contare su ampi margini di sicurezza — vengono contenuti entro l'ambito di redditività dell'operazione.

Infine, sotto l'aspetto della risoluzione del problema idraulico-lagunare, la soluzione adottata si avvicina con minimo scarto alla quadratura del conto aritmetico degli scavi e dei riporti (vedi relazione Montanarini), che peraltro ha soprattutto valore di prescrizione regolamentare, e nel contempo dà affidamento di conservare al bacino lagunare di Malamocco la attuale officiosità, come dimostra la relazione del Prof. Ferro.

Tuttavia, pur nella convinzione di operare in condizioni di tranquillità avendo seguito il parere degli esperti, il Consorzio si propone di mantenere sotto controllo il fenomeno dell'imbonimento delle aree barenose nel corso quindicennale di realizzazione del presente P.R.G. (come risulta dal Programma di attuazione contenuto nella relazione n. 7).

Il Consorzio intende iniziare a sua cura e spese nell'estate del corrente anno una serie di studi sul fenomeno della propagazione della marea con la misurazione diretta delle velocità di corrente e delle portate dei canali interni lagunari del bacino di Malamocco, in collaborazione con l'Ufficio Idrografico di Venezia e l'Università di Padova, in modo che le relative risultanze possano servire alle indagini da esperirsi sul costruendo modello della laguna.

E' evidente che prevedendo il presente P.R.G. la costituzione dei terrapieni della zona di ampliamento per fasi successive e nell'arco di tempo di quindici anni, resta aperta ogni e qualsiasi possibilità di intervento per mantenere inalterato l'equilibrio del regime lagunare.

(Dalla relazione del Prof. Ferro sul P.R.G. del nuovo ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera).

Conservazione ed officiosità della laguna

Pur riconoscendo che attualmente desta forse maggiori preoccupazioni una troppo forte piuttosto che una scarsa officiosità della laguna (specie per il bacino di San Nicolò) e che quindi l'interpretazione delle norme di difesa e conservazione della laguna non possono prescindere dallo stato di fatto, debbesi osservare però in linea generale che anche in questo, come in tutti i grandi fenomeni naturali, le conclusioni vanno prese a grandi intervalli di tempo.

E pertanto la sottrazione di area lagunare non può essere sottovalutata e la ipotesi di lavoro B, determinando una sottrazione minore, dovrebbe giudicarsi preferibile rispetto alla A, nonostante la situazione attuale sopra accennata.

Il raffronto tra le due ipotesi può essere puntualizzato con la citazione di alcune cifre, degne di particolare attenzione.

Considerando nell'insieme il bacino di Malamocco e tenendo conto che nella situazione attuale l'area di barene, motte, canali, specchi liquidi ammonta a un totale di ettari 16210 si avrebbe

a) con la ipotesi di lavoro A:

area totale	ettari	16210
terrapieni	"	2696
area lagunare residua	"	13514

b) con la ipotesi di lavoro B:

area totale	ettari	16210
terrapieni	"	2238
area laguna residua	"	13972

c) maggiore area sottratta con la soluzione A rispetto alla B; ettari $13972 - 13514 =$ ettari 458 pari cioè a 0,028 del totale iniziale.

Per quanto riguarda il bacino del Lido la sottrazione è di 415 ettari per la soluzione B e di 479 ettari per la soluzione A su un'area totale del bacino di 25418 ettari.

Se si considerano, anziché le aree totali del bacino, quelle dei sottobacini, le residue aree lagunari per il sottobacino del Fisolo di complessivi ettari attuali 11046 diverrebbero:

a) con la ipotesi di lavoro A ettari $11046 - 2696 = 8350$

b) con la ipotesi di lavoro B ettari $11046 - 2238 = 8808$

e quindi la maggiore sottrazione di aree con la ipotesi A rispetto alla B — rimanendo sempre di ettari 458 — ammonterebbe ad una aliquota di 0,042 dell'area totale iniziale.

Un'indagine precisa sullo svolgimento del fenomeno prima e dopo le divise sottrazioni di aree lagunari richiederebbe però dati ben maggiori di quelli di cui si dispone per poter, fra l'altro, raffrontare la velocità di propagazione dell'onda marea nei punti caratteristici nelle due diverse condizioni. Tale raffronto potrebbe essere decisivo in quanto considerarebbe la marea nella sua assenza di fenomeno dinamico, anziché a carattere statico; esso però è reso impossibile dalla mancata disponibilità di una larga serie di dati di osservazione sulla velocità delle correnti allo stato attuale.

A questo fine — per inciso — lo scrivente si permette di insistere sulla opportunità, anzi sulla necessità che si raccolgano tali dati e fa voto che codesto Consorzio — destinato ad operare così beneficamente e largamente sulla Laguna — possa essere promotore della raccolta medesima, in stretta collaborazione con il benemerito Ufficio Idrografico del Magistrato alle Acque. Si osserva anche che questa raccolta di dati ed un esatto, generale rilievo topografico per l'aggiornamento della carta della Laguna costi-

tuirebbero le basi essenziali per promuovere la costruzione di un modello della Laguna, su cui potrebbero essere studiati i vari lavori, offrendo l'esperienza in scala ridotta il più cospicuo ausilio nella previsione degli effetti delle nuove opere che anche in futuro il Consorzio dovrà affrontare. Nè si crede fuori luogo fra presente a questo riguardo, che, per il futuro, un modello idraulico funzionante della Laguna di Venezia sarà il solo mezzo cui si potrà efficacemente ricorrere quanto — di fronte ad eventuali conseguenze che abbiano troppo sensibilmente alterato, nell'uno o nell'altro senso, l'andamento del fenomeno di marea in Laguna — si dovranno studiare misure correttive, la cui efficacia sarà bene indicata dalle prove sul modello.

Tornando all'argomento di cui ci si occupa, allo stato delle cose — per voler in qualche modo supplire alla lamentata mancanza di dati di osservazione e per indagare comunque nel modo meno imperfetto sullo svolgimento del fenomeno della marea nel bacino quale risulterà trasformato con la sottrazione di aree lagunari — è necessario individuare almeno come la superficie totale sottratta nelle due ipotesi di lavoro A e B si distribuisca fra barene e specchi liquidi per poter avere almeno un'indicazione di massima della influenza della loro sottrazione. Con riferimento alla Cartografia esistente risulta quanto segue:

- a) nel bacino di Malamocco le aree lagunari sottratte all'espansione di marea — che, come fu detto, ammontano a 2238 ettari con la ipotesi di lavoro B, e 2696 con l'ipotesi A — sono costituite mediamente per circa il 60 % (esattamente 61,5 % e 57,5 %) da barene e il 40 % (esattamente 38,5 % e 42,5 %) da superfici acquose: trattasi cioè di 1373 e 1556 ettari di barene rispettivamente con l'ipotesi B e con l'ipotesi A, e 865 e 1140 ettari di superficie liquida rispettivamente con la ipotesi B e l'ipotesi A.

- b) nel bacino del Lido le cifre relative alle totali sottrazioni (ettari 415 nell'ipotesi B e 479 nell'ipotesi A) afferiscono per ettari 251 di barene e 164 di specchi liquidi nell'ipotesi B e ettari 287 di barene e 162 di specchi liquidi nell'ipotesi A.
- c) nell'una e nell'altra ipotesi di lavoro nel bacino di Malamocco (il più interessato nel lavoro di trasformazione) la proporzione di specchi liquidi avente maggior profondità (cioè oltre $-0,50$) è compresa fra un quarto e un quinto del totale.
- d) in sintesi le due ipotesi di lavoro, nei riguardi della sottrazione di area lagunare alla libera espansione della marea, possono porsi su uno stesso piano qualora nell'ipotesi A la colmata si unisca con una escavazione compensativa su congrua superficie.

Compenso tra scavi e riporti

L'esame di questo aspetto viene fatto in rapporto alla situazione definitiva cioè con canale aperto a sezione completa e per la profondità di m. 14,50. E' vero che a questa situazione ci si arriverà progressivamente, cioè aprendo in un primo tempo il canale a sezione ridotta e a profondità di m. 10 e quindi il compenso dovrebbe verificarsi anche in queste fasi: tuttavia esso può essere agevolmente tralasciato, perchè corrispondentemente non sarà necessario preparare fin dall'inizio tutti i suoli industriali e d'altra parte, se la richiesta di questi da parte delle industrie imporrà un ritmo più celere di preparazione, l'ampliamento del canale fino a sezione completa si otterrà per buona parte per le esigenze della colmata, realizzando di fatto, nei limiti delle possibilità, l'auspicato compenso.

Ora, con riferimento allo schema di zonizzazione previsto e di cui si dirà dopo, la situazione nei riguardi dei compensi fra scavi e riporti può essere riassunta nei seguenti estremi:

Con l'ipotesi di lavoro A:

Scavo del canale Malamocco-Marghera a sezione completa	mc. 32.000.000
Scavo canali interni e darsene petroli	mc. 58.000.000
Totale	mc. 90.000.000

Colmata fino a quota + 2.00	mc. 70.000.000
Per assestamenti, perdite nei rifluimenti e scarto di materiale non adatto (media 45%)	mc. 31.500.000
Totale	mc. 101.500.000

Con l'ipotesi di lavoro B:

Scavo del canale Malamocco-Marghera a sezione completa	mc. 35.000.000
Scavo canali interni e darsene completa	mc. 55.000.000
Totale	mc. 90.000.000

Colmata fino quota + 2.00	mc. 60.000.000
---------------------------	----------------

Per assestamento, perdite nei rifluimenti e scarto di materiale non adatto (media 45%)	mc. 27.000.000
--	----------------

Totale	mc. 87.000.000
---------------	-----------------------

Circa il compenso fra scavi e riporti si può quindi concludere che — pur con le riserve indicate in nota — con la ipotesi di lavoro B si avrebbe una leggera eccedenza degli scavi sui riporti, mentre con la ipotesi di lavoro A per il completo terrapienamento è necessario prevedere una cava di prestito in comoda posizione — e cioè la meno lontana possibile dal luogo della colmata — di materiale idoneo.

I VOTI DEL MAGISTRATO ALLE ACQUE

(Dal voto del Magistrato alle Acque - Comitato Tecnico Amministrativo - Adunanza del 3 ottobre 1964).

CONSIDERATO

CHE la zona prevista dalla legge è costituita da specchi d'acqua e da barene cioè terre non eccedenti la quota di m. 0,50 sul l.m.m. e per tale motivo soggette ad essere sommerse solo in alta marea normale;

CHE tale zona ha una superficie di Ha. 4035 come appresso specificato:

— superficie assegnata:	
a) terre emerse	
— proprietà demaniale	Ha. 2.004
b) terre emerse	
— proprietà privata	Ha. 237
c) specchi acquei	Ha. 1.794
Sommano	Ha. 4.035

CHE dalla superficie assegnata (Ha. 4035) secondo il Piano Regolatore Generale presentato dal Consorzio per lo Sviluppo del Porto e della III Zona Industriale, il 73 % circa (Ha. 2.940) viene utilizzata per la for-

mazione di terrapieni da destinare all'utilizzazione industriale o al Porto commerciale, mentre il residuo 27 % è riservato alla formazione di specchi acquei (canali, darsene, parte lagunare non utilizzata), come risulta dalla seguente tabella:

— per la formazione di terrapieni	Ha. 2.940
— trasformati in canale di navigazione e darsene:	
— Canale Marittimo lagunare	Ha. 125
— Canali interni	» 430
— Porto petroli	» 195
Sommano	Ha. 750
TOTALE	Ha. 3.690
— superficie di Laguna non utilizzata	Ha. 345
Tornano in Totale	Ha. 4.035

CHE la Laguna di Venezia si deve intendere costituita da tre bacini principali, afferenti alle tre bocche lagunari, suddivisi come appresso indicato nella tabella n. 2:

SUPERFICIE DELLA LAGUNA SUDDIVISA NEI TRE PRINCIPALI BACINI

Bacini Lagunari Porti	Terreni e- mergenti Ha.	Barene Ha.	Zone d'ac- qua Ha.	Totali Ha.	Percen- tuali
LIDO...	2,187	4,527	20,891	27,605	50,29
(percentuali)	7,92	16,40	75,68	100	
MALAMOCCO...	97	2,993	13,119	16,209	29,53
(percentuali)	0,60	18,46	80,94	100	
CHIOGGIA...	293	1,619	9,163	11,075	20,18
(percentuali)	2,64	14,62	82,74	100	
TOTALI...	2,577	9,139	43,173	54,889	100
(percentuali)	4,70	16,65	78,65	100	

CHE tali bacini hanno funzionalità nettamente distinte l'uno dall'altro;

CHE il terrapienamento delle aree della III zona industriale interessa principalmente il bacino di Malamocco;

CHE la superficie terrapienata interessa il 18,24 % dell'intero Bacino di Malamocco e, ciò che più conta, il 23,08 % delle zone soggette alla libera espansione della marea;

CHE l'Ufficio Idrografico del Magistrato alle Acque ha eseguito, sulla scorta delle carte della Laguna di Venezia in scala 1:5000 — edizione 1930 - 1931, una accurata planimetria delle singole zone interessate dal Piano Regolatore Generale, per la determinazione dei volumi sottratti alla libera espansione della marea per terrapienamenti e di quelli alla marea restituiti per scavi di darsene e canali;

CHE dallo studio sopradetto e dai conteggi relativi risulta quanto segue:

in periodo di sizigia, cioè con escursione di marea compresa tra le quote di $-0,50$ e $+0,50$ metri sul l.m.m. (riferimento alla rete dello Stato 1897), il volume sottratto alla libera espansione della marea a causa dei movimenti di terra (terrapienamenti e scavi di canali e darsene) da eseguire nel perimetro lagunare destinato alla terza zona industriale risulta di:

in Bacino di Lido	m ³	1.597.280
in Bacino di Malamocco	"	10.533.668
volume totale sottratto	m ³	12.130.948

CHE dalla pubblicazione n. 134 bis « Superfici dei bacini che compongono la Laguna » dell'Ufficio Idrografico del Magistrato alle Acque, il volume d'invaso in periodi di sizigia per escursioni di marea da $-0,50$ m a $+0,50$ risulta:

per il Bacino di Malamocco circa	mc. 100×10^6
per il Bacino di Lido	mc. 150×10^6

CHE, d'altra parte, recenti calcoli eseguiti dallo stesso Ufficio in base a misure di velocità di correnti in opportune sezioni delle

due bocche portuali dei detti bacini hanno dato i seguenti risultati:

per il Bacino di Malamocco:

(con una escursione di marea da $-0,20$ a $+0,59$ m in fase di flusso)

volume invasato circa mc. 96×10^6

per il Bacino di Lido:

(con una escursione di marea da $+0,43$ a $-0,56$ in fase di riflusso)

volume invasato circa mc. 114×10^6

CHE il volume sottratto alla libera espansione della marea, per la formazione dei terrapieni (tenuto conto anche del compenso relativo agli scavi di canali e darsene) è pari a:

per il Bacino di Malamocco:

10,5 % se riferito ai valori dedotti dalla predetta pubblicazione n. 134 bis;

10,9 % se riferito ai valori calcolati coi più recenti rilievi.

per il Bacino di Lido:

1,07 % se riferito ai valori dedotti dalla pubblicazione n. 134 bis;

1,4 % se riferito ai valori calcolati coi più recenti rilievi.

CHE dai dati esposti emerge, sia pure da elementi riferentisi a epoche diverse ed a escursioni differenti, l'elevata percentuale di volume sottratta dai terrapienamenti al totale volume d'invaso del bacino di Malamocco; CHE, peraltro, nel computo dei volumi sottratti alla libera espansione di marea non si è tenuto conto del sicuro spostamento che subiranno i due partiacque a causa della formazione del grande canale di navigazione dal mare al Porto di Malamocco ed alla futura zona industriale;

CHE tale spostamento, per quanto non quantitativamente determinabile allo stato attuale, potrebbe agire in maniera da diminuire i bacini di Lido e di Chioggia a favore di quello di Malamocco ridotto dai terrapienamenti;

**TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO
E' DEL PARERE ALL'UNANIMITA'**

che il Piano Regolatore Generale a sensi dell'art. 2 - paragrafo 2 della Legge 2 Marzo 1963 per quanto attiene alla salvaguardia della Laguna, possa essere approvato con le seguenti raccomandazioni e riserve:

- 1) Secondo quanto previsto dal P.R.G. circa lo svolgimento dei lavori e l'utilizzazione dei terreni, venga sviluppata la prima fase dei lavori ritenendo che essa non comporterà variazioni sensibili o scompensi al buon regime lagunare del Bacino di Malamocco e dell'intera Laguna;
- 2) Vengano iniziati subito a cura del Consorzio, e proseguano parallelamente alla esecuzione dei vari lotti e delle varie fasi di lavoro previste, sotto la sorveglianza del Magistrato alle Acque, rilievi atti a definire le leggi sul meccanismo di propagazione della marea e sulle trasformazioni avvenire, dal Canal Porto alle zone terminali più lontane e ciò anche nei canali della prima e della seconda zona; tali rilievi potranno fornire ammaestramento ed indirizzo sulla opportunità dei lavori, sulla successione degli stessi e, inoltre, sull'opportunità o meno della costruzione di un argine in terra a difesa del Canale litoraneo;
- 3) Siano al più presto iniziati i rilievi per l'aggiornamento della carta della Laguna di Venezia, esigenza già sentita ed auspicata dalla « Commissione per la difesa della Città di Venezia » istituita con decreto interministeriale del 4-XI-1962 n. 16917;
- 4) Vengano predisposti ed iniziati a cura del Consorzio, sulla scorta di rilievi aggiornati della Laguna, i lavori per la formazione di un modello idraulico, in scala non inferiore a 1:250 per le dimensioni orizzontali e 1:25 per quelle verticali, per lo studio della dinamica lagunare in relazione alla sistemazione parziale e definitiva del complesso costituito dalla III zona industriale.

La formazione di tale modello, prospettata anche nella relazione n. 3 del P.R.G. (pag. 14), venga affidata alla Scuola di Ingegneria di un Istituto Universitario e si compia nel termine massimo di 4 anni, cioè nel periodo previsto nel P.R.G. per il completamento della prima fase dei lavori.

Inoltre, con l'avanzare dei lavori e sulla base degli studi e dei rilievi sopra menzionati, qualora si riscontrino, da parte del Magistrato alle Acque, la necessità di aumentare il volume d'acqua che attraversa i previsti canali di navigazione o quello dei canali lagunari, sarà provveduto a cura del Consorzio allo scavo di opportune « zone di compenso » che verranno indicate di volta in volta ed, eventualmente, all'ampliamento della superficie da destinare alle darsene interne, nonché a tutti i lavori e le disposizioni che il Magistrato alle Acque darà per la salvaguardia della Laguna.

(Dal voto del Magistrato alle Acque - Comitato Tecnico Amministrativo - Adunanza del 4 giugno 1966).

PREMESSO

Il Comitato Tecnico Amministrativo di questo Magistrato alle Acque, con voto n. 151 emesso nell'adunanza del 3 ottobre 1964, esprimeva il parere che il Piano Regolatore Generale della zona di espansione del porto Commerciale ed Industriale di Venezia, ai sensi dell'art. 2 paragrafo 2° della legge 2 marzo 1963 per quanto attiene alla salvaguardia della laguna, poteva essere approvato, salvo alcune raccomandazioni e riserve.

In detto voto è riportato che la superficie assegnata per l'attuazione del Piano è di Ha 4035, di cui il 73% circa (Ha 2940) per la formazione dei terrapieni da destinare alla utilizzazione industriale e al porto commerciale, mentre il residuo 27% per la formazio-

ne di specchi d'acqua (canali, darsene, parte lagunare non utilizzata).

Nel precitato voto è inoltre detto che il programma di esecuzione delle opere viene suddiviso in 4 fasi, di cui la prima fase (quadriennale) prevede l'apertura del canale Malamocco-Marghera, lo scavo parziale del canale industriale di fondazione interna, la formazione di circa 1/4 dei terrapieni della zona, corrispondente quindi a circa 735 Ha. oltre alla costruzione di strade, collegamenti ferroviari etc. I costi relativi a quota 1ª fase si aggirano intorno ai 20 miliardi di lire.

L'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM. di Venezia ha ora presentato il progetto 16.5.1966 per il relativo nulla osta ai sensi dell'art. 3 della legge 5.3.1963 n. 366.

Tale progetto, riguardante tre lotti distinti di lavori, prevede l'apertura del canale di navigazione Malamocco-Fusina e la formazione di una prima darsena per navi petroliere, — detti lavori, che consentiranno l'accesso delle navi alla terza zona industriale e la deviazione del traffico marittimo attraverso il centro storico di Venezia, comportano il refluento del materiale proveniente dallo scavo dei canali in casse di colmata, da ricavarli nell'ambito della zona di piano regolatore per formazione di terrapieni da destinare ad uso industriale.

Per quanto riguarda l'estensione degli specchi acquei destinati all'imbonimento, essa interessa due zone, e precisamente:

— la prima di complessivi Ha 780, suddivisa in due lotti, rispettivamente di 380 Ha e 400 Ha contrassegnati con le lettere D - F nella coreografia allegata alla relazione dell'Ufficio OO.MM.

— la seconda (B) di Ha 410.

In totale quindi, le aree da destinare a colmate raggiungeranno i 1190 Ha, oltre i 143 Ha già imboniti.

In progetto è previsto inoltre, come sopra detto, il completamento del canale marittimo-lagunare tra Fusina e il porto di Malamocco con quote di cunetta di m. 14.50 tra il porto e la darsena di S. Leonardo e di m. 12.50 per il restante tratto lungo la gronda lagunare.

Per quanto attiene alla sottrazione di volume attualmente libero alla espansione della marea, esso, per il bacino di Malamocco ed in periodi di sizigia, risulterà mediamente di mq. $13.300.000 \times 0,60 = \text{mc. } 8.000.000$.

E' da ricordare a proposito che nel precedente citato voto, per quanto si riferisce ai volumi di invaso in periodi di sizigia, erano riportati i seguenti dati forniti dall'Ufficio Idrografico del Magistrato alle Acque di Venezia:

— per il bacino di Malamocco, circa mc. $9,6 \times 10^6$

— per il bacino di Lido, circa mc. 114×10^6
Il volume sottratto alla libera espansione della marea per formazione dei terrapieni (Ha 2940) tenuto conto anche del compenso relativo agli scavi dei canali e darsene - risultava poi pari

— al 10,9% per il bacino di Malamocco

— all'1,4% per il bacino di Lido.

Di conseguenza questi coefficienti, riferiti alla 1ª fase dei lavori, che prevedeva il colmare 735 ettari della laguna, si riducevano a 2,725% per il bacino di Malamocco e al 0,35 per cento per quello di Lido.

Il predetto Ufficio Idrografico nella sua nota 27.5.1966 n. 1446/2493 in relazione al progetto presentato dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Venezia, progetto che prevede tra l'altro, per la prima fase di lavori, una estensione di specchi acquei da imbonire superiore a quella prevista dal succitato voto, rileva innanzitutto che:

Nel periodo 1932-1966 cioè in circa 35 anni, l'abbassamento del fondo lagunare (bradisismo) e l'aumento del livello medio del mare (eustatismo) possono essere valutati complessivamente in circa 10 cm., il che comporta un aumento di capacità d'invaso del bacino di Malamocco pari a 16×10^6 mc.

Pertanto sempre secondo detto Ufficio Idrografico, si può desumere che i coefficienti di contrazione volumetrica sopra richiamata, se riferiti all'effettiva situazione idrografica dei bacini — cioè se si tiene conto dell'aumento di volume d'invaso (aumento non

considerato nel precedente voto) — rimarranno inalterati anche dopo il completamento dei terrapieni per una superficie acquea di Ha 1333, come previsti nel progetto in esame.

Osserva, inoltre, che il completamento del canale Malamocco-Fusina, inserendo nell'ambito lagunare una nuova poderosa via d'acqua, produrrà certamente un maggiore dinamismo nel bacino di Malamocco.

In definitiva, i due fenomeni, e cioè: riduzione di volume per imbonimento di zone lagunari da una parte ed aumento di invaso nel bacino, per maggiore capacità dello stesso, e per maggiore efficienza dei canali adduttori, dall'altra ed ultimazione delle opere potranno utilmente compensarsi.

L'Ufficio Idrografico fa inoltre rilevare che il progetto presentato dall'Ufficio OO.MM. si riferisce a tre lotti di lavoro dei quali le casse di colmata non verranno realizzate contemporaneamente, ma in fasi successive essendo previsto:

- 1) la formazione della cassa di colmata « D » per 380 Ha.
- 2) successivamente la formazione della cassa « E » per 400 Ha a completamento della prima unitamente all'escavo, a sezione ridotta dei tratti lagunari compresi nel 1° e 2° lotto;
- 3) la costituzione della cassa colmata « B » per 410 Ha., oltre al completamento del canale lagunare.

La concessione delle opere, così come illustrata permetterà quindi di seguire di pari passo le vicende idrologiche della zona, graduando gli interventi e, se il caso richiedesse, ristabilendo l'equilibrio turbato o con opportuni scavi di compenso o, addirittura aprendo dei varchi negli argini costituiti per la formazione delle casse di colmata, in maniera da restituire le zone circoscritte alla libera espansione della marea.

L'Ufficio Idrografico del Magistrato alle Acque, a conclusione della citata nota — esprime quindi il parere di ritenere — sotto gli aspetti idrologici — il progetto presentato dall'Ufficio del Genio Civile per le OO.MM.

meritevole di approvazione nella considerazione che l'interclusione degli specchi acquei da eseguire nella I° fase dei lavori, pur riguardando una superficie maggiore di quella prevista nel più volte citato voto 3.10.1964 n. 151 del C.T.A. di questo Magistrato, potrà essere sempre adeguatamente controllata o sempreché venga ottemperato a quanto prescritto nel voto stesso, in relazione ai rilievi e misure che dovranno essere eseguiti a cura del Consorzio e sotto la sorveglianza del Magistrato alle Acque, per porre in luce le possibili variazioni idrografiche e idrodinamiche del bacino di Malamocco.

TUTTO CIO' PREMESSO E CONSIDERATO

— che il progetto presentato dall'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Venezia, nella I° fase del programma di attuazione del Piano Regolatore della zona di espansione del Porto Commerciale ed Industriale di Venezia, prevede tra l'altro di imbonire un'estensione di specchi acquei pari ad ha. 1333, contro i 735 ha. previsti dal voto 3 - 10 - 1964 n. 151 di questo Comitato;

— che l'Ufficio Idrografico del Magistrato alle Acque, nella sua relazione del 27.5.1966, ha riferito che — nel periodo 1932-1966 in seguito a fenomeni di bradisismo e di eustatismo, ultimamente accertati dall'Ufficio medesimo, la capacità d'invaso del bacino di Malamocco è aumentata di circa 16×10^6 mc., aumento questo non previsto nella determinazione del coefficiente di contrazione volumetrica alla libera espansione della marea nel bacino di Malamocco di cui al citato voto;

— che di conseguenza, se si tiene ora conto dell'effettiva situazione idrografica del bacino, detto coefficiente potrà rimanere inalterato anche dopo il completamento dei terrapieni per una superficie acquea di Ha 1333 così come previsto dal progetto dell'Ufficio OO.MM.;

— che analogamente può dirsi per il bacino di Lido;

— che in effetti le casse di colmata relative ai tre lotti del citato progetto, non verranno iniziate contemporaneamente per cui sarà

sempre possibile seguire di pari passo le vicende idrologiche della zona, graduandone gli interventi e, se il caso lo richiedesse, ristabilendo l'equilibrio turbato o con opportuni scavi di compensi da effettuare in zone lagunari non vincolate da concessioni di pesca e con la diminuzione dei lavori, entro i 4/5 della spesa contrattuale prevista in ciascun lotto per la colmata delle predette tre zone, o addirittura aprendo varchi negli argini costituiti per la formazione delle casse di colmata;

— che il Consorzio, come peraltro prescritto nel citato voto, dovrà subito iniziare a seguire parallelamente all'esecuzione dei lavori previsti nel progetto in esame, e sotto la sorveglianza del Magistrato alle Acque — Ufficio Idrografico — i rilievi atti a riscontrare le possibili variazioni idrologiche e idrodinamiche del bacino di Malamocco ed in particolare:

a) nel presente anno, dovrà essere attuata una prima serie di rilievi a riprova di quelli eseguiti nel 1965 con la collaborazione di

detto Ufficio Idrografico, e dovranno anche essere esattamente determinati i partiacque principali della laguna;

b) una seconda serie di rilievi dovrà essere effettuata subito dopo il termine dei lavori per la formazione delle casse di colmata D ed E;

c) successivamente i rilievi verranno ripetuti al termine di ciascun lotto di lavori (cassa di colmata B - canali translagunari etc.);

— che l'Ufficio Idrografico del Magistrato alle Acque si è espresso favorevolmente per la approvazione dell'esecuzione della prima fase dei lavori, così come previsto dal progetto del predetto Ufficio OO.MM.;

E' DI PARERE ALL'UNANIMITA'

— che il progetto in esame, redatto dall'Ufficio del Genio Civile per le opere Marittime di Venezia, per quanto attiene alla salvaguardia della Laguna, possa essere approvato, con le prescrizioni e riserve di cui ai precedenti considerato.

IL VOTO DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

(Dal voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - Adunanza del 12 marzo 1965).

CONSIDERATO

- che il piano di espansione del porto commerciale ed industriale di Venezia, contrassegnato come III Zona, è stato inserito dal Consorzio di cui alla legge 2-3-1963 n. 397 nel piano generale di sviluppo e di potenziamento del porto, nei piani regolatori urbani dei Comuni di Venezia e di Mira, in quello intercomunale elaborato a suo tempo dall'Amministrazione Provinciale di Venezia e nel piano della idrovia Padova-Venezia, il cui terminale marittimo viene a ricadere nella terza zona in argomento;
- che tale zona di espansione è stata delimitata con la legge sopracitata, affidandone la ricognizione territoriale al Magistrato alle Acque di Venezia;
- che il piano regolatore portuale in esame è stato redatto in funzione del collegamento di tale III zona con Marghera e con l'imboccatura lagunare di Malamocco, attraverso il progettato canale di navigazione Malamocco-Marghera, che dovrà consentire anche la deviazione del traffico petrolifero, il quale attualmente attraversa il centro storico della città di Venezia;
- che il nuovo tracciato del canale navigabile, adottato nel piano regolatore in esame, è stato modificato, nel tratto iniziale, da Malamocco fino alla gronda lagunare, in base a quanto suggerito nel voto n. 1520 del 19 luglio 1956 di questa Assemblea, al fine di evitare il taglio dell'isola Fisolo e l'attraversamento del canale omonimo in senso normale alla sua corrente, mentre quello in fregio alla gronda lagunare, fino a Fusina, è stato ridimensionato nella larghezza in cunetta (da m. 80 a m. 180), nei fondali (da m. —12,50 a —14,50) e nella previsione di due darse-ne di incrocio, al fine di contemperare le esigenze sia del traffico petrolifero da deviare, che di quello commerciale ed industriale relativo alla II zona e III zona stabilita dalla legge sopracitata per l'insediamento delle attività industriali e commerciali, ricadente in parte nella « laguna morta », costituita da terreni sommergibili nella fase alta marea di sizigia, ed interessante, con la prevista superficie ter-rapienata, il 18,24 % dell'intero bacino di Malamocco e il 23,08 % delle zone sog-gette alla libera espansione della marea, determina una sottrazione di volume d'in-vaso, valutata dall'Ufficio Idrografico del Magistrato alle Acque, in mc. 12.130.948, dei quali mc. 1.597.280 per il bacino del Lido e mc. 10.533.668 per quello di Ma-lamocco; e cioè pari rispettivamente al-1,4 % ed al 10,90 % dell'intero volume di invaso;
- che in base ai dati suesposti, si è del-l'avviso che tale riduzione di volume potrà richiedere una adeguata compensazione, ma ciò potrà essere stabilito soltanto do-po i risultati che verranno acquisiti dalle prime realizzazioni e da quelli derivanti dalle prove su modelli;
- che, in relazione al progettato canale di navigazione, è da presumersi uno sposta-mento dei due partiacque dei bacini di Malamocco, Lido e Chioggia, le cui con-seguenze positive o negative, saranno va-lutate ed opportunamente corrette in ba-se alle esperienze;
- che nei riguardi delle esperienze con l'ausilio dei modelli, da attuarsi a cura e spese del Consorzio sotto il controllo del Magistrato alle Acque, si è dell'av-viso che le stesse saranno utili per l'in-terpretazione dei fenomeni sul regime la-gunare e consentiranno di prevedere, in

scala ridotta, le conseguenze che le opere progettate avranno sul regime lagunare.

Tali esperienze dovranno essere iniziate al più presto, sulla scorta dei rilievi aggiornati della laguna, per lo studio sulla dinamica lagunare, in relazione alla costruzione delle opere successive a quelle previste nella prima fase;

- che le suddette esperienze potranno, peraltro, suggerire, indicazioni sulla opportunità o meno di costruire un'arginatura parziale o totale lungo l'intero margine orientale del canale delle Motte;
- che sia da delimitare con idonea arginatura il lato sud-ovest della darsena petroli, in modo da impedire l'inquinamento dello specchio lagunare;
- che siano da confermare le raccomandazioni del Magistrato alle Acque di Venezia, di cui al voto n. 151 del 3 ottobre 1964, per la salvaguardia del regime lagunare, del patrimonio ittico, dell'esercizio della pesca in laguna, nonché degli inquinamenti da parte di discariche industriali e di materie oleose;
- che per il rifornimento idrico ad uso industriale della III zona, possa prendersi in considerazione la derivazione d'acqua dal fiume Sile, soltanto dopo la realizzazione dello sbarramento della foce e nella misura strettamente necessaria per i fabbisogni della zona stessa, inquadrando in ogni caso il rifornimento in parola nel piano degli acquedotti previsto nella legge 4 febbraio 1963 n. 129;
- che, per quanto riguarda il dimensionamento dei progettati canali, nulla si ha da eccepire sulla disposizione planimetrica e sulle caratteristiche della sezione trasversale dei canali, anche a modifica di quelle comprese nel piano regolatore vigente, tenuto conto della loro funzionalità, sia ai fini marittimi che a quelli idraulico-lagunari.

A tal riguardo sarà opportuno aumentare la profondità dei due canali Avesa e Dogaletto da m. —12,50 a m. —14,50;

- che sia da raccomandare quanto osservato dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Venezia in merito ai progettati cambiamenti di direzione nel tratto del canale di navigazione Malamocco-Marghera fino all'incrocio con quello di Volpego, con la eliminazione di quello in corrispondenza di Fusina;
- che i piani relativi alla viabilità stradale sono stati elaborati d'intesa con le competenti Autorità Locali e nel rispetto dei vigenti piani regolatori urbani dei Comuni di Venezia e di Mira;
- che il settore industriale appare ben configurato ed adeguatamente servito, sia per via acqua che per via terra;
- che il settore petrolifero sia da ritenersi adeguato anche alle esigenze dei futuri traffici e che gli accosti della darsena petroli si presentano bene orientati rispetto al vento dominante nei paraggi;
- che, per quanto riguarda gli impianti ferroviari a servizio della nuova zona industriale e i loro allacciamenti alla rete delle Ferrovie dello Stato, i dispositivi di massima indicati nel progetto, di cui trattasi, siano da ritenere di carattere orientativo in quanto lo studio dei dispositivi stessi dovrà essere approfondito in seguito, con particolare riferimento anche alla sistemazione, con potenziamento, prevista per la stazione di Mestre Smistamento;

è di parere

- che la proposta del piano regolatore generale, costituita dai due progetti di massima, elaborati rispettivamente dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Venezia, per quanto concerne la I e la II zona di ampliamento portuale, dell'importo presunto complessivo di L. 83.000.000.000 in c.t. possa ritenersi meritevole di approvazione con l'osservanza dei suggerimenti e delle raccomandazioni espressi nei sopracitati considerati;
- che, conseguentemente, possa procedersi alla esecuzione dei lavori previsti nella

I^a fase della terza zona per l'importo presunto di L. 20 miliardi e riguardanti l'apertura del canale navigabile Malamocco-Marghera, l'escavazione dei canali industriali e della darsena petroli, utilizzando il materiale di escavo per la formazione

dei terrapieni, la cui superficie, tenuto conto dello stato attuale del rapporto tra laguna viva e laguna morta, dovrà essere di circa un quarto di quella totale prevista dal piano regolatore generale riguardante la III zona.

IL RAPPORTO DEI TECNICI OLANDESI

(Dal rapporto formulato dagli Ingegneri olandesi: J. Van de Kerk, L. Van Bendegon, H. A. Ferguson - L'Aja, maggio 1967).

Il movimento delle maree nella laguna, particolarmente in caso di forti maree.

Il movimento delle maree nella laguna è determinato in primo luogo dal flusso e riflusso del mare. Le maree nella laguna si svolgeranno dunque parallelamente a quelle del mare Adriatico. La propagazione della marea nella laguna è tuttavia sottoposta a fattori che sono determinati dalla laguna stessa. La modificazione di questi fattori può provocare un cambiamento delle correnti di marea nella laguna.

Nelle condizioni estreme — livelli elevati del mare Adriatico e influenza del vento sulla laguna — il corso delle maree nella laguna si allontanerà dalla normalità. E' per questo che i dati relativi all'andamento normale delle maree, esposte nello studio di Dorigo (*Le correnti di marea nei posti e nelle lagune di Venezia*) non possono essere presi, senz'altro come base per l'analisi delle correnti in caso di inondazioni. Bisognerebbe arrivare a conoscere meglio le inondazioni attraverso l'osservazione diretta di questo fenomeno. Sarebbe particolarmente importante avere a disposizione dei dati sul ristagno delle forti correnti di marea in mare, vicino alla laguna e nella laguna. Le informazioni esistenti sulle inondazioni precedenti dovranno essere riuniti e studiati.

Bisognerebbe ugualmente aver a disposizione dei dati sulle correnti che, con maree molto alte, penetrano nella laguna attraverso i canali e le aperture. A questo scopo bisognerebbe elaborare un programma relativamente vasto che preveda delle misurazioni delle maree verticali, tanto per le acque vive che per le acque morte e per le maree medie, e anche per il livellamento della laguna.

Inoltre, bisognerebbe raccogliere più dati sul movimento delle maree nell'Adriatico, soprattutto nella parte meridionale.

I dati di cui dispongono già i relatori hanno permesso grosso modo di dedurre che i livelli d'acqua, estremamente elevati, constatati a Venezia derivano dalla combinazione delle condizioni astronomiche e meteorologiche seguenti:

a) per ciò che concerne i livelli d'acqua alle imboccature delle vie d'accesso della laguna:

1. la marea astronomica sul mare;
2. l'elevazione del livello del mare a causa di oscillazioni a periodi di lunga durata;
3. l'elevazione del livello marino a causa di differenze di pressione atmosferica e dell'influenza diretta del vento.

b) per ciò che concerne i livelli d'acqua in laguna:

1. i livelli nelle imboccature;
2. la trasmissione delle maree nella laguna;
3. l'innalzamento in laguna sotto l'influsso del vento.

C'è azione reciproca tra i fattori 2b e 3b. Soprattutto si constateranno livelli d'acqua molto elevati quando tutti i fattori sopracitati, o almeno i principali, si presentino nello stesso tempo e con la loro potenza massima.

La presenza contemporanea degli influssi atmosferici e di quelli astronomici che non hanno alcun legame tra loro è assolutamente casuale.

Esiste evidentemente un rapporto tra i fattori meteorologici. Sebbene questi fattori non si presentino necessariamente assieme, pur tuttavia spesso accade che un innalzamento del livello del mare Adriatico sotto l'influenza del vento determini un innalzamento del livello della laguna, particolarmente nei casi in cui il vento si sposti da sud-est a sud-ovest o ad ovest. Ciò dipende dal tipo di tempesta

e si è particolarmente verificato durante le tempeste dell'ottobre 1960 e del novembre 1966.

E' importante sapere fino a che punto i fattori, che nel loro insieme determinano una marea altissima, possono essersi modificati nel corso degli anni, dato che tali modificazioni influenzano il calcolo della frequenza delle maree molto alte.

Per ciò che concerne le condizioni delle maree nell'Adriatico, è possibile stabilire che queste non hanno praticamente subito modificazioni nel corso dei secoli. Ciò vale verosimilmente anche per le depressioni meteorologiche. La situazione idrografica della laguna si è certamente modificata in modo sensibile. L'estensione della laguna è cambiata nel corso dei secoli; per rendersene conto basta confrontare le antiche carte geografiche (vedi p. es. *lo stato della Repubblica di Venezia di S. Sanson*) con quelle corrispondenti alla situazione attuale. Le dighe costruite nel corso del tempo attorno alla laguna e che limitano il territorio che il mare bagna liberamente e la deviazione dei fiumi che si gettavano precedentemente nella laguna hanno senza dubbio modificato fortemente la situazione. L'abbassamento del fondo unito all'innalzamento del livello marino hanno ugualmente avuto un'influenza. Infine i lavori di dragaggio allo scopo di facilitare la navigazione hanno facilitato l'entrata dell'acqua del mare nella laguna. E' chiaro dunque che l'effetto combinato di tutte queste modificazioni ha permesso alle maree, oggi, di penetrare più facilmente nella laguna e che il movimento dell'acqua nella laguna trova meno ostacoli che per il passato. Solo uno studio completo potrebbe dare una spiegazione sufficiente; nondimeno si ritiene possibile che tutti questi elementi, nel corso dei tempi, abbiano determinato un innalzamento di uno o più centimetri del livello massimale delle maree molto alte.

Effetti dell'ampliamento del porto presso Marghera sulla marea in laguna.

Dopo le modificazioni sopravvenute nel corso dei tempi sulla laguna sta per essere

realizzato un nuovo intervento radicale che influenzerà, anch'esso, il movimento delle maree nella laguna. Si tratta degli importanti lavori di ampliamento portuale in corso presso Marghera.

Secondo i progetti, una parte della laguna sarà portata a livello superiore a quello dell'alta marea, per sistemarvi i terreni portuali e industriali (vedi allegato n. 1). I nuovi terreni, come il complesso portuale già esistente presso Marghera, saranno collegati direttamente (dunque non più attraverso Venezia) al mare da un canale profondo attraverso il porto di Malamocco. Questi lavori avranno senz'altro come conseguenza di equiparare ancora di più le maree nella laguna rispetto a quelle marine. La città di Venezia sarà per così dire più vicina al mare e i livelli d'acqua nella città, con l'alta marea, differiranno ancora meno da quelli del mare. Ciò non significa ancora necessariamente che le inondazioni saranno allora più elevate nella laguna; il nuovo canale d'accesso al porto potrebbe anche far diminuire i livelli massimi, specialmente nei casi in cui le inondazioni siano accompagnate da un importante accumulo delle acque localizzate nella laguna generate da venti violenti da ovest e da sud-ovest, quando il livello dell'acqua a Venezia è più elevato che nella zona marittima attigua.

Fu appunto questo il caso al momento delle inondazioni dell'ottobre del 1960 e del novembre del 1966: l'altezza dell'acqua della parte settentrionale della laguna dovette superare di qualche decimetro il livello del mare.

Il nuovo canale potrebbe dunque ridurre di un poco l'accumulo delle acque facilitando l'evacuazione delle acque alte della laguna verso il mare.

Solo uno studio approfondito (vedi paragrafo 3) potrà risolvere definitivamente il problema di sapere quale sarà, infine, l'influenza dei lavori portuali sulle altezze dell'acqua in laguna e in particolare a Venezia, in caso di inondazioni. L'influenza che i nuovi lavori portuali avranno sulle correnti di marea in laguna e soprattutto nel bacino di Venezia è

egualmente importante. L'escavo del profondo canale che va dal Porto di Malamocco a Marghera aumenta la zona di influenza del porto di Malamocco nella laguna a scapito particolarmente della zona di corrente del porto del Lido. Il punto di incontro delle onde di marea di queste due zone di corrente (*partiacque*) si sposterà di conseguenza verso nord-est, una tendenza che sarà rafforzata dal fatto che una parte del bacino di marea riempito dal porto di Malamocco sarà alzata e sottratta all'influenza delle maree; la marea del porto di Malamocco cercherà di compensare questa perdita parziale in direzione di Venezia, a scapito della marea che passa per il porto del Lido.

La diminuzione delle correnti di marea attraverso il porto del Lido con ogni probabilità determinerà l'insabbiamento sia di questa imboccatura sia dei canali in direzione ovest ad essa attigui, a meno che la profondità originaria non venga mantenuta col dragaggio. Ciò potrebbe rafforzare l'effetto sopra descritto del nuovo canale.

Tutti questi elementi faranno diminuire le correnti di marea nei canali di Venezia e indeboliranno in questo modo gli scambi di acqua tra la città e la zona lagunare circostante. Di conseguenza, il rinnovamento e la rigenerazione naturale delle acque della città si faranno in modo meno intensivo.

L'importanza del movimento delle maree nella laguna per la purificazione delle acque di Venezia.

Sebbene il problema della purificazione delle acque della città non sembri legato direttamente al problema della protezione della città contro le maree molto alte, c'è tuttavia un certo rapporto tra i due problemi. Come abbiamo visto prima i nuovi lavori portuali potrebbero esercitare un'influenza sul rinnovamento delle acque della città. Può accadere la stessa cosa per gli eventuali lavori contro le inondazioni.

Venezia non dispone di un sistema di fognature. Tutte le acque di residuo, soprattutto di

origine domestica, sono riversate liberamente nei canali, grandi e piccoli, che solcano la città. Questo metodo non presenta grandi inconvenienti sino a che le acque della città sono sufficientemente rinnovate. L'acqua ha un potere di auto-depurazione e, purché ci sia un rinnovamento sufficiente attraverso l'apporto di una quantità bastante di acqua ricca di ossigeno, la maggior parte dei residui, che sono di origine organica, vengono distrutti e resi inoffensivi dall'azione biologica dell'acqua.

La densità e il tracciato capriccioso della rete dei canali a Venezia tuttavia non facilitano il movimento delle acque. Il rinnovamento è in effetti già sufficiente e di conseguenza, l'acqua non depurata causa un certo fastidio durante i periodi caldi.

Visto il livello attuale della tecnica, si è evidentemente tentati di impedire l'inquinamento dell'acqua con la costruzione di un sistema di fognature. Non c'è affatto bisogno di spiegare che la costruzione di tale sistema che, per diverse ragioni, non si potrebbe fare che a un ritmo assai lento, è estremamente costosa. Ciononostante, converrebbe preparare dei progetti di regolazione di un sistema di fognature di cui certi elementi potrebbero essere messi in esecuzione allorché il bisogno si farà sentire.

Se si decide di costruire delle opere che possano impedire alle maree troppo violente di penetrare nella città, bisogna esaminare allo stesso tempo la possibilità di migliorare per mezzo di queste opere il rinnovamento delle acque del territorio urbano.

Sarebbe possibile costruire, tutt'attorno e ad una certa distanza dalla città un insieme di opere idrauliche che possano risolvere le due condizioni.

Un sistema di sbarramenti mobili permetterebbe non soltanto di frenare le maree troppo violente ma anche di assicurare un migliore controllo delle acque durante le maree normali. Un'adeguata utilizzazione di queste opere permetterebbe di dirigere meglio le correnti di marea nelle diverse parti della città. Non sarà probabilmente possibile mi-

gliorare il rinnovamento naturale delle acque in tutte le parti della città, per i quartieri dove ciò non sarà possibile, bisognerebbe allora considerare la costruzione di un sistema di fognature o di un impianto di pompaggio. Questo sistema parziale di fognature potrebbe sboccare sui canali le cui acque fossero rinnovate dalle maree. La città non deve evidentemente essere esposta all'inquinamento proveniente dai porti vicini. Se si progettasse un sistema di rinnovamento delle acque per la città, bisognerebbe fare attenzione che i residui industriali non vengano scaricati nella laguna e non raggiungano così la città. Per prevenire ogni inquinamento sarebbe necessario proibire lo scaricamento sia dei residui industriali sia della nafta.

Frequenza dei livelli eccezionali.

Il problema delle inondazioni a Venezia, dei danni, tanto materiali che di altro genere, il problema della giustificazione economica per eseguire lavori che prevengano tali danni dipende dalla « teoria delle decisioni », come essa si è sviluppata in America dopo la guerra. Per risolvere simile problema, bisogna innanzitutto determinare la frequenza delle altezze d'acqua eccezionali.

Grazie al mareografo di Venezia, si dispone di dati relativi ai livelli d'acqua più elevati registrati dal 1912 al 1966. Su questa base è stato determinato il livello annuale più elevato delle annate idrologiche consecutive che vanno dal 1 settembre al 31 agosto dell'anno seguente. Sulla base di queste informazioni può essere stabilito un grafico di frequenza, purché si rispettino certe condizioni.

In particolare bisogna comporre la successione a caso. Questo significa che l'alta marea del 1966 non può essere tenuta nuovamente in considerazione per la determinazione della curva di frequenza. Un'altra condizione è che i diversi fattori che determinano l'altezza dell'acqua siano indipendenti gli uni dagli altri o che, almeno, il loro rapporto non cambi in caso di « acqua alta », cosa che è aleatoria. Una terza condizione è che non

si possono avere delle discontinuità nella curva di frequenza. Tuttavia esse esistono, come dimostreremo più avanti. Infine, non ci possono essere fattori che possano modificarsi nel tempo. Anche questi esistono, ma è possibile tenerne conto. Si tratta in questo caso dell'innalzamento costante del livello del mare, che si può constatare in ogni parte del mondo, e che deriva dallo scioglimento dei ghiacciai terrestri e dal cedimento delle terre intorno alle regioni in cui, nell'era glaciale, una calotta di ghiaccio copriva le montagne.

Come osserva Livio Dorigo nel suo articolo (*Le osservazioni mareografiche in Laguna di Venezia*), si constata anche a Venezia un abbassamento costante delle terre in rapporto al livello del mare. L'abbassamento delle terre e l'innalzamento del livello marino raggiungono insieme più di venti centimetri al secolo. L'altezza dell'acqua in caso di tempeste subirà anche questa influenza. Un primo correttivo per rendere più omogenee le altezze dei vari anni consiste dunque nell'aumentare i vecchi livelli di un valore pari a 2 mm. moltiplicati per il numero di anni che sono passati fra la data dell'osservazione e il 1966. Ciò tuttavia non elimina che una parte di questo fattore. Infatti, in seguito a questo innalzamento, la laguna è divenuta senza dubbio più profonda. Inoltre, nel corso degli anni, le aperture sono state dragate e una parte della laguna è stata prosciugata (*polder*). Tutte queste influenze sembrano indicare un continuo innalzamento delle altezze dell'acqua durante le tempeste, almeno nel caso di modeste inondazioni. E' difficile pronunciarsi a questo riguardo poichè non si dispone di dati calcolati con precisione.

Non si terrà dunque conto, per il momento, di questa influenza per l'elaborazione del grafico di frequenza.

Per determinare le frequenze, si utilizza la carta detta di « Gumbel »; si suppone quindi di poter applicare in questo caso la teoria di « Gumbel ». Il grafico di frequenza stabilito in questo modo è rappresentato nell'allegato 2. Appare da questo grafico come le acque alte del novembre 1966 avessero una

frequenza da 0,2 a 0,4%. In parole povere, si potrebbe dire che questo livello sarà superato ogni 250-500 anni, o più esattamente che questo livello sarà superato dalle 20 alle 40 volte in 10.000. Un flusso ancora più alto, superiore per esempio di 2,50 m. al livello medio del mare, ha allora una frequenza di 0,10% e potrà dunque essere superato in media una volta ogni 10 mila anni.

Questa frequenza è presa come base per le basse terre dei Paesi Bassi (*vedere anche l'articolo del prof. Dino Tonini: «Elaborazione statistica dei livelli marini a Venezia», Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1961*).

Ritorniamo ancora una volta ai fattori che possono modificarsi nel tempo. Se dividiamo il periodo dal 1912 al 1966 in tre parti e se facciamo un grafico di frequenza per ciascuna di queste suddivisioni (*vedi allegato 3*), tenuto conto di un innalzamento di 2 mm. all'anno, noi constatiamo che questa valutazione è insufficiente per le tempeste meno violente. Sarebbe meglio, per esempio, aumentare i livelli di 4 mm. all'anno. Non sembra tuttavia probabile che sia lo stesso per le maree molto alte; è per questo che non se ne è tenuto conto.

Sono anche state esaminate le possibilità di inondazioni nel periodo turistico. Sembra alquanto possibile che si produca fra aprile e la fine di settembre, un flusso di più di 1,20 m. (10 a 20%). Se non si tiene conto dei mesi di aprile e di settembre, questa possibilità è molto più ridotta.

La precisione delle cifre che abbiamo ora dato, e soprattutto la frequenza delle maree molto alte, è discutibile. Una maggiore certezza non può essere ottenuta che a condizione di disporre di un maggior numero di dati relativi agli altri livelli passati, di avere un saggio dei lavori effettuati nella laguna, di elaborare dei grafici di frequenza dei livelli fuori della laguna e di procedere a dei calcoli sulle inondazioni. Si può tuttavia dire con una certa sicurezza che la situazione peggiora di anno in anno e che fra cento anni

per esempio un'altezza di 1,90 m. sarà raggiunta due volte più spesso che al momento attuale, e che fra duecento anni il fenomeno si verificherà 4 volte più spesso.

E' opportuno inoltre determinare i danni verificatisi e quelli ai quali si può andare incontro in occasione di prossime «acque alte», per esempio a 1,50 m., di 2,00 m. e di 2,50 m. Questa determinazione, combinata con il coefficiente di frequenza dei danni, permetterà di fissare il totale dei danni che si possono raggiungere e anche il premio di assicurazione che bisognerebbe pagare a una compagnia per coprire questo rischio. Questo premio dovrebbe dunque essere superiore al costo annuale dei lavori da eseguire per assicurare la protezione contro le inondazioni. Come abbiamo già detto un siffatto calcolo è possibile solo se si conoscono i danni, tanto quelli materiali che gli altri. Perciò, non è possibile studiare più a fondo la questione.

Orientamento delle ricerche in vista di una soluzione.

Programma di ricerche future.

Nell'esposizione del problema fatta al paragrafo 2, abbiamo già fatto notare che la protezione adeguata di Venezia contro le maree molto alte necessiterà di una vasta serie di misure che modificheranno sensibilmente la situazione esistente. La complessità del problema, in particolare per ciò che concerne le questioni idrauliche, è messa in evidenza sufficientemente nei paragrafi 3, 4 e 5.

Bisognerà dunque procedere ad un ulteriore approfondimento per trovare la base di un piano accettabile che tenga sufficientemente conto di tutti gli interessi, anche quelli che a volte sono contraddittori. E' auspicabile fare, fin dall'inizio, una scelta tra le soluzioni possibili e orientare gli studi di conseguenza. Gli autori del rapporto ritengono che Venezia non possa essere protetta in modo appropriato contro le maree molto alte se non venga circondata da una diga para-inondazioni. La

diga potrebbe venir costruita ad una certa distanza dalla città in modo da racchiudere ugualmente una parte della laguna pur lasciando alla città il suo carattere aperto.

La diga-para-inondazioni deve avere un certo numero di aperture di scarico che possano essere chiuse in caso di maree molto alte con saracinesche mobili, ma che, in circostanze normali permettano alle maree di penetrare più o meno liberamente nel territorio urbano.

Le aperture si debbono costruire in modo da permettere alla navigazione marittima l'accesso in Venezia. Il complesso di saracinesche mobili potrebbero servire anche a migliorare il regime delle acque della città, altri progetti di miglioramento di tale regime, quali la costruzione di un sistema di fognatura, devono dunque essere esaminati contemporaneamente al problema di cui ci occupiamo e sono, di conseguenza, parte integrante del piano qui esposto.

Nelle sue grandi linee, il problema presenta punti di somiglianza con certi lavori idraulici di natura complessa realizzati nei Paesi Bassi (*Progetti dello Zuidersee e del Delta*).

Sebbene i lavori a Venezia siano meno importanti di quelli che furono necessari per i due progetti olandesi suddetti, i metodi di ricerca e di preparazione si assomigliano molto; l'esperienza olandese sarà dunque molto utile, per cui gli autori del presente rapporto raccomandano un programma di studio basato su tali esperienze.

1) Si tratta anzitutto di fare uno studio più approfondito sui movimenti della marea in laguna, soprattutto nella parte settentrionale che si trova sotto l'influenza della marea che entra dal porto del Lido e dal porto di Malamocco.

Oltre alle misurazioni già effettuate e che sono trattate nello studio di Dorigo citato al paragrafo 3, bisognerà procedere a un gran numero di misurazioni della velocità della corrente e della portata nelle diverse circostanze; maree normali, acque vive e acque morte.

Inoltre bisognerà fare una serie di misurazioni sia nelle tre vie di accesso alla laguna e nelle loro principali ramificazioni all'interno della laguna, sia nei canali principali della città. Queste due serie di misurazioni dovranno essere fatte più simultaneamente possibile.

Contemporaneamente alla misurazione della velocità di corrente ed alla capacità di portata, bisogna fare un rilievo delle quote in un gran numero di luoghi all'interno e lungo la laguna.

Il sistema della misurazione simultanea delle correnti e delle quote di marea implica una seria preparazione e una buona organizzazione e necessità della collaborazione di un gran numero di persone e dell'utilizzazione di molto materiale. La preparazione dei lavori dello Zuidersee e del Delta ha dimostrato l'utilità di tali misurazioni simultanee, effettuate su grande scala.

E' ugualmente necessario fare uno studio preciso nel limite tra i bacini di marea del Porto di Malamocco e del porto del Lido. E' importante stabilire questo limite per poter determinare il tracciato della parte meridionale della diga. Bisognerà inoltre esaminare lo spostamento di tale limite in seguito ai nuovi lavori portuali di Marghera e del canale di navigazione verso il porto di Malamocco. Questo studio sarà contemporaneo alle misurazioni suddette.

2) Si procederà — se ancora non è stato fatto — ad un esame approfondito della qualità dell'acqua dei canali di Venezia e dei cambiamenti che possono prodursi sotto la influenza delle maree. Si tratta di sapere fino a che punto c'è, nella situazione attuale, rinnovamento delle acque, per poter prevedere le conseguenze delle opere contro le inondazioni. La percentuale di ossigeno nell'acqua è il miglior indice del rinnovamento; la ricerca sarà dunque fatta soprattutto su questo punto; la percentuale di ossigeno deve essere misurata in numerosi luoghi della città per un periodo assai lungo.

3) Richiamiamo l'attenzione sul problema della stabilità delle fondamenta della città e

sull'influenza dell'acqua e delle onde generate dalle barche a motore. Sembra ci sia qualche apprensione a questo proposito, ma, per mancanza di informazioni, gli autori del rapporto non possono esprimere giudizi sul danno. Se necessario, bisognerà tener conto di questo fattore nell'elaborazione dei piani per i lavori che possano influenzare le correnti di marea. Si procederà ad una inchiesta dettagliata, fino ad avere certezza a questo proposito.

4) Ad un ulteriore stadio dello studio potrà rivelarsi necessario un modello ridotto del territorio di Venezia e dei suoi dintorni immediati.

Le misurazioni citate al punto 1 forniranno le informazioni di base per l'elaborazione del modello.

5) Lo studio descritto ai punti 1 e 2 si riferisce alla situazione locale. Bisogna anche conoscere i fattori «esterni»: i movimenti del mare Adriatico e gli influssi meteorologici. Dovranno essere raccolti i dati relativi al movimento in senso verticale della marea nell'Adriatico vicino alla laguna durante le alte maree davanti alle vie di accesso alla laguna (*all'esterno*) e vicino a Grado, a Pesaro e ad Ancona. Fa ugualmente parte di questa ricerca, uno studio sulle oscillazioni che possano prodursi nel mare Adriatico in circostanze particolari.

6) Con il sostegno dei risultati di tali studi, sarà possibile esaminare più a fondo quale è il luogo più indicato per la costruzione della diga e delle chiuse di regolazione. Si dovrà tener conto anche degli interessi della navigazione e del regime delle acque che hanno un ruolo determinante nella determinazione delle dimensioni delle chiuse contro le inondazioni.

7) Il paragrafo 7 sottolinea l'importanza di una buona previsione delle acque alte, fatta in tempo utile. Essa è certamente indispensabile fin tanto che Venezia non sarà ancora protetta contro le maree molto alte, ma non lo sarà di meno dopo la costruzione della diga quale è descritta sopra. Se la diga comprende delle chiuse, gli incaricati alla chiusura di queste dovranno essere avvertiti in

tempo in caso di tempesta. Gli studi ai punti 1 e 3 potranno servire di base per queste previsioni; si deve anche pensare alla formazione di un servizio speciale avvertitore della tempesta (vedi anche paragrafo 7).

Inoltre, un esame meteorologico più accurato dei diversi tipi di tempesta che possano sopravvenire nella regione del mare Adriatico è indispensabile ad una buona previsione.

Nel paragrafo 2, è stato detto che gli autori si limiteranno ai problemi del genio civile. Si è tuttavia insistito sugli aspetti economici importanti di cui si dovrà anche tener conto. Si deve potersi pronunciare, con cognizione di causa, sui costi giustificati dal punto di vista economico per assicurare la protezione della città. Non è superfluo esaminare in dettaglio questo problema. Non si può perdere di vista, nei piani di lavori, l'urbanistica che ha particolare importanza in questo caso. La ubicazione dello sbarramento, il suo aspetto esteriore, la forma e le dimensioni delle chiuse dovranno essere adattate al paesaggio. Il progetto deve per quanto possibile rispettare la fisionomia della città e dei suoi dintorni. L'aspetto della diga stessa deve essere considerato attentamente.

Conclusioni riassuntive

A Venezia le altezze dell'acqua sono spesso tali da allagare parti della città, e soprattutto Piazza San Marco.

In genere l'acqua non raggiunge un livello sufficientemente elevato per essere molesto e per causare danni gravi, il che si verifica tuttavia in casi di altezze eccezionali dell'acqua, ma la frequenza di essere è fortunatamente ridotta.

Come detto nel paragrafo 6 una inondazione come quella del 4 novembre 1966 è molto rara e si presenta in media una sola volta ogni 250-500 anni.

Benché la frequenza delle inondazioni aumenti progressivamente a causa dell'abbassamento permanente del suolo, dell'innalzamento del livello del mare e delle modificazioni sopravvenute nella laguna, non è certo che i danni materiali causati dalle inondazioni

eccezionali giustificano il costo molto elevato dei lavori di protezione della città contro le maree.

Tuttavia non è possibile esprimere interamente in denaro i danni causati alla città da queste maree. E' molto difficile determinare fino a che punto i valori artistici che Venezia possiede in gran numero e che sono insostituibili, sono danneggiati dalle acque. Forse è ancora più difficile determinare le spese che sarebbero giustificate per la loro conservazione.

I relatori non approfondiranno questo problema e non tenteranno nemmeno di sapere se è giustificato di investire somme importanti nella costruzione di opere destinate a proteggere la città. Nelle pagine che seguono si parlerà solo della natura delle misure tecniche che si potrebbero prendere.

E' chiaro che Venezia può essere completamente protetta contro le maree molto alte solo con la costruzione di una diga attorno alla città e che può essere chiusa quando l'acqua raggiunge una certa altezza. Questa diga potrebbe essere costruita a qualche distanza della città, nella laguna. Il punto esatto potrà essere determinato solo dopo un esame approfondito della situazione. Qui si pone una domanda: la chiusura dovrà essere permanente? In altri termini: la marea dovrà essere arrestata in modo permanente, anche in circostanze normali?

Il paragrafo 5 sottolinea l'importanza dell'apporto dell'acqua nella regione urbana di Venezia, allo scopo di assicurare il rinnovamento regolare dell'acqua dei canali. Questo vale ugualmente per le parti della laguna protette dalla diga. Se l'acqua diventa stagnante, si possono sviluppare dei processi di decomposizione più che incomodi.

Questo problema esisterà fino a quando Venezia riverserà liberamente le sue acque residue nei canali. Tuttavia, anche se la città disponesse di un sistema di fognature, si dovrebbe assicurare una possibilità di rinnovamento delle acque. In effetti, si deporranno sempre nell'acqua delle impurità e delle scorie che le fognature non eliminano. Ogni piano di protezione della città dalle

alte maree deve risolvere nel contempo il problema del regime delle acque della città. Come esposto nel paragrafo 5, si potrebbe pensare qui a un sistema di chiuse mobili, garantendo, in circostanze normali, il rinnovamento delle acque della città e arrestando le maree troppo alte. Questo sistema sembra realizzabile. Sembra anche che la costruzione di un sistema di fognature diverrebbe superfluo, almeno parzialmente, o che potrebbe essere rimandato a più tardi. Benché l'economia così realizzata non possa compensare completamente il costo più elevato della costruzione di una diga circolare, comprendente delle opere di scarico, è nondimeno un argomento in favore di una realizzazione rapida di questa diga.

E' evidente che le opere di protezione non dovranno ostacolare la navigazione per Venezia. L'accesso alla città deve rimanere possibile; il progetto dovrà soddisfare questa esigenza.

Le relazioni tra il porto di Venezia e le nuove zone portuali presso Marghera, lungo la laguna, sono anche un fattore importante. Bisogna chiedersi se Venezia deve rimanere direttamente accessibile alle navi, attraverso dunque il porto del Lido, o se le navi con destinazione Venezia, si serviranno del nuovo canale che va dal porto di Malamocco a Marghera. In quest'ultimo caso, la protezione della città sarebbe un po' più semplice. Gli autori di questo rapporto si rendono ben conto che la scomparsa della navigazione attraverso la città significherebbe la perdita di una delle attrazioni turistiche.

Affinché il porto di Venezia possa continuare a svilupparsi armoniosamente, dovrebbe essere collegato ai complessi portuali di Mestre e di Marghera. Questo collegamento sarebbe perfino più importante di un diretto collegamento con il mare attraverso il porto del Lido.

Si potrebbe ugualmente prevedere una parziale protezione di Venezia, costruendo una diga solo nella parte meridionale della laguna.

Questo eliminerebbe l'accumulo troppo forte delle acque nella laguna provocato dal vento

di sud-ovest, che ha avuto un ruolo importante nella tempesta del 4 novembre 1966. Il problema sarebbe solo parzialmente risolto, e le altezze eccezionali dell'acqua continuerebbero a minacciare direttamente la città.

E poi non si deve perder di vista (vedere paragrafo 4) che l'accumulo delle acque sotto l'influenza del vento potrà essere parzialmente neutralizzato in seguito allo scavo del canale di navigazione verso Marghera, il che diminuirebbe il valore effettivo di questa diga.

Infine bisogna insistere sul fatto che una tale diga possa anche avere un effetto nefasto, soprattutto in presenza di forti venti di nord-est.

Il paragrafo 7 sottolinea la necessità di disporre di una previsione sicura delle tempeste fatta in tempo utile. Sarà lo stesso dopo la realizzazione delle opere di protezione contro le maree, perché il controllo delle opere di chiusura dovrà disporre di queste previsioni. Le dighe dovranno essere chiuse a tempo, per quanto è possibile. Ad ogni modo, che si proceda o no alla realizzazione delle opere, bisogna prevedere la creazione

di un servizio di avviso di tempesta per Venezia, ben attrezzato e informato.

E' augurabile di procedere il più presto possibile alla istituzione di un tale servizio.

Da quel che precede risulta certamente che la protezione di Venezia contro le alte maree è un problema complesso, comprendente numerosi aspetti importanti che dovranno essere studiati a fondo (vedi paragrafo 8). Bisogna soprattutto sottolineare la necessità di una buona conoscenza degli aspetti relativi al regime delle acque:

- il movimento delle acque dell'Adriatico come anche l'influenza dei fattori meteorologici;
- il movimento delle maree sulla laguna, anche nelle circostanze eccezionali di acque molto alte e di forti venti, come anche l'influenza che avranno su questi fattori delle importanti opere idrauliche;
- l'influenza di queste opere sul regime delle acque della città, dove il problema delle acque residue ha un ruolo importante.

Tutte le questioni enumerate al paragrafo 8 necessitano ancora di uno studio approfondito.

I LAVORI DEL COMITATO MINISTERIALE

La riunione del 14 febbraio

Il presidente del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, ing. Franco, ha presieduto la quarta riunione plenaria del Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa di Venezia e a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali. Nel corso della riunione, sono state approvate perizie e convenzioni per l'affidamento di studi e ricerche a enti e Istituti per un ammontare di 637 milioni di lire. E' stato autorizzato anche il terzo gruppo di lavoro a predisporre con urgenza, per l'esame e l'approvazione, un complesso di convenzioni relative a studi e ricerche di carattere geologico, geofisico e geotecnico.

Il Comitato ha espresso, poi, l'avviso di sottoporre all'esame dei gruppi di lavoro competenti per materia, contemporaneamente allo svolgimento degli studi e ricerche geologiche, geofisiche e geotecniche, l'esame di specifici problemi la cui definizione si presenti, di volta in volta, di particolare urgenza. Pertanto, rendendosi interprete delle preoccupazioni da più parti manifestate circa il turbamento dell'equilibrio lagunare che potrebbe derivare dall'escavazione del canale per l'accesso delle petroliere alla zona industriale di Marghera e dalla realizzazione della terza zona industriale, ha dato incarico al IV gruppo di analizzare la questione.

Il Comitato ha deciso anche di costituire un nuovo gruppo di lavoro per lo studio preliminare, per ora solo dal punto di vista tecnico, della possibilità, da alcuni ventilata, di regolare l'afflusso delle maree della laguna mediante la chiusura dei varchi.

Infine, il Comitato ha dato mandato al terzo gruppo di lavoro di raccogliere dati e notizie circa le concessioni che sarebbero state date nel mare Adriatico, nella parte prospiciente la città di Venezia, per sondaggi a scopo estrattivo.

Il Comitato, in relazione all'offerta di collaborazione da parte del principe Bernardo d'Olanda presidente della Fondazione europea della cultura, ha espresso l'avviso che l'offerta meriti la più attenta considerazione, in quanto potrà concretare una utile collaborazione con scambio di dati, notizie scientifiche e riunioni dei rappresentanti della Fondazione con i gruppi di lavoro, in cui è articolato il Comitato stesso.

(Roma, 14 febbraio 1968)

La riunione dell'11 e 12 marzo

S'è riunito stamane, presso il ministero dei Lavori Pubblici, il comitato per la salvaguardia di Venezia. La discussione è stata lunga e laboriosa, tanto vero che è durata dalle 9,30 alle 16, e le decisioni principali che sono state adottate si possono riassumere nei seguenti tre punti: per quanto riguarda il canale di Malamocco, verranno completati per ora i lavori relativi alla prima fase; per ciò che concerne la difesa di Venezia dalle acque alte, verranno messi allo studio

ulteriori programmi meritevoli della massima attenzione; in merito al cosiddetto modello della laguna, si procederà progressivamente ai necessari esperimenti secondo un piano ben determinato.

I risultati dell'odierna seduta del comitato rivestono, per un complesso di ragioni, una notevole importanza e non a caso, quindi li abbiamo subito sintetizzati. Nella riunione tenutasi oggi presso il ministero dei Lavori Pubblici, sono stati comunque ribaditi certi orientamenti e convinzioni che meritano non minore attenzione. Innanzi tutto una cosa, importantissima, i componenti il comitato hanno tenuto a sottolineare con significativa fermezza: Venezia, senza il minimo dubbio, ha un insieme di problemi che, se non venissero seguiti con il massimo scrupolo, diventerebbero via via sempre più preoccupanti; ma questo non significa assolutamente che allo stato attuale sussistano dei motivi per considerare allarmante la situazione.

In secondo luogo, in riferimento al problema delle sempre più frequenti maree eccezionali, ci si è trovati più che mai d'accordo sulla necessità di disciplinare l'utilizzazione di pozzi artesiani, data la nota incidenza che questi hanno nella questione. Non è un mistero che tale disciplina è destinata a toccare diversi interessi, ma altrettanto evidente è un fatto: che l'interesse preminente di Venezia è legato ad una normativa precisa in simile campo.

Nel corso della discussione s'è parlato, tra l'altro, della opportunità di accrescere sempre più la funzionalità del comitato, ed in seno allo stesso Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ci si sarebbe pertanto resi conto di una cosa: che le riunioni del comitato si svolgerebbero in miglior modo, per un insieme di fattori facilmente intuibili, sul posto. E' significativo a questo proposito il fatto che la prossima assemblea del comitato si svolgerà appunto non a Roma, bensì a Venezia. La data precisa non è stata ancora fissata, ma si presume che la convocazione venga compiuta a breve scadenza, tra una decina o un quindicina di giorni.

Sempre in merito alla funzionalità del comitato per la salvaguardia di Venezia, siamo in grado poi di anticipare una notizia di ragguardevole interesse: di esso entreranno a far parte qualificati tecnici olandesi, grazie anche all'attenzione dedicata ai problemi veneziani dal principe Bernardo d'Olanda. Diremo di più: alcuni appartenenti al comitato per la salvaguardia di Venezia si recheranno prossimamente nei Paesi Bassi e, in occasione di tale visita, verranno rafforzati i contatti già esistenti e si procederà ad uno scambio di idee particolarmente approfondito.

Ovviamente, i problemi che gli esperti olandesi si sono trovati sempre ad affrontare, nella loro terra, sono diversi da quelli che impegnano i veneziani: per l'Olanda la questione è di sbarrare la strada al mare e di coltivare le aree tolte alle acque; per Venezia, invece, c'è anche l'intercomunicabilità da mantenere col mare stesso. Comunque, quelli olandesi sono dei grossi esperti di fama internazionale e si può essere certi che il loro contributo di idee si rivelerà prezioso. Non è la prima volta, del resto, che essi prestano la loro collaborazione ai veneziani: avvenne già nel 1700 e per analoghi motivi.

Che il canale di Malamocco sia una necessità per il transito delle petroliere, è cosa troppo nota per spendere al riguardo parole. Va detto comunque che, durante la riunione di stamane, il comitato ha fatto pienamente il suo dovere per illustrare, con dovizia di dettagli, l'inderogabilità e l'urgenza di simile soluzione.

Opportunamente è stato ribadito che il canale di Malamocco esiste in effetti da una ventina di secoli e che il relativo drizzagno non altera minimamente il regime idraulico. Con eguale senso di opportunità è stato ripetuto che la linea spartiacque tra Malamocco e il Lido è eguale a quella di cinque secoli fa e che essa appare destinata, nonostante i rivolgimenti, a rimanere tale. Insomma, mettendo a frutto la laboriosa discussione di stamane, il comitato ha fatto tutto il possibile per fare, anche da un punto di vista strettamente tecnico, alcune precisazioni, come ad esempio per le barene, la cui presunta funzione di sfogo per le acque alte costituisce una credenza da respingere.

Quanto tempo occorrerà per risolvere questi problemi di Venezia? Nel corso della riunione di stamane l'argomento è stato sfiorato, sia pure indirettamente. Voler rispondere comunque ad un interrogativo del genere sarebbe avventato. Per i « murazzi » occorsero 38 anni, per le dighe di Malamocco 66, per le dighe foranee del Lido 28, per quelle di Chioggia 22. Buttare giù un numero di anni o un altro non avrebbe in sostanza alcun senso. L'importante (è stato detto anche questo al ministero dei Lavori Pubblici) è che i problemi di Venezia vengano affrontati con realismo, con buona volontà, con amore per la città sopra ogni interesse locale. Un tempo, le acque, crescevano di 10-12 centimetri al secolo; oggi, invece, di 32.

Ma si tratta di uno scarto che le tecniche attuali possono eliminare in gran parte, se i programmi del comitato verranno attuati con la dovuta tempestività e con quel senso di responsabilità che Venezia merita ampiamente da parte di tutti.

(Il Gazzettino, 12 marzo 1968)

L'ufficio stampa del ministero dei Lavori Pubblici comunica: « Presso il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici è proseguita la riunione del comitato per studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali. Nel corso della riunione sono state approvate perizie e convenzioni per l'importo complessivo di 109.300.000 lire autorizzate nella precedente riunione.

Il rappresentante del ministero dell'Industria e Commercio ha, quindi, riferito sullo stato delle ricerche di idrocarburi nell'alto Adriatico ed il comitato ha deciso di chiedere al detto ministero ulteriori dati. Ha, inoltre, incaricato il rappresentante dell'istituto geografico militare di verificare i dati disponibili circa gli abbassamenti rilevati nella zona del Ravennate, nel periodo di tempo in cui sono rimasti in funzione i pozzi di estrazione del metano.

Il presidente del IV gruppo ha letto poi una relazione che è stata distribuita a tutti i membri del comitato, riguardante la influenza che potrebbe essere esercitata sul regime lagunare dell'apertura del canale Malamocco-Marghera e dai terrapienamenti della terza zona industriale.

Da tale relazione è emerso che i lavori in corso, limitati per quanto riguarda i terrapienamenti a 1268 ettari (la cui superficie è stata peraltro, già estromessa da vario tempo dalla laguna con la costruzione degli argini perimetrali delle casse di colmata) ed al canale, del quale si sta completando l'apertura a Malamocco, non possono esercitare alcuna influenza sul fenomeno delle « acque alte » in laguna, né possono produrre sensibili mutamenti nel regime lagunare.

La relazione ha messo poi in evidenza che ogni ulteriore esecuzione dei lavori oltre quelli in corso, potrà essere consentita soltanto dopo l'acquisizione di elementi e di risultati sperimentali in parte già ottenuti ed in parte in via di rilevamento.

Il comitato ha preso atto delle conclusioni di tale relazione ed ha deciso di esaminare nella prossima riunione plenaria che si terrà a Venezia le proposte del IV gruppo circa gli studi da eseguire per accertare la possibilità di regolare le maree in laguna a mezzo della eventuale chiusura delle bocche ».

(Roma, 13 febbraio 1968)

LA RELAZIONE DEL GRUPPO DI IDRAULICA

Su invito del proprio Presidente Dott. Ing. Alberto Bianchi, il IV° Gruppo di lavoro « Idraulica » si è riunito i giorni 1 e 5 marzo 1968 a Venezia presso la sede del Magistrato alle Acque per esaminare:

« quale influenza potrà essere indotta sul regime lagunare dalla apertura del Canale Malamocco-Marghera e dai terrapienamenti della IIIª Zona Industriale e dell'argine in fregio al canale litoraneo, e ciò con riferimento particolare al bacino del Lido ed alla entità delle "acque alte" in Venezia ».

Il IV° Gruppo presenta all'unanimità la seguente relazione:

Il IV Gruppo (Idraulica) del Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali ricorda che nel costruendo canale di Malamocco, che è una rettifica ed approfondimento degli esistenti canali alimentatori del bacino omonimo, è stato ravvisato un elemento di vita del porto industriale e commerciale di Venezia-Marghera, in quanto atto a consentire l'accesso al porto medesimo di grandi navi non soltanto petrolifere.

Sta di fatto che attualmente tali navi, fino ad una certa portata possono accedere alla Laguna soltanto attraverso la bocca del porto di Lido, purché mantenuta efficiente mediante periodici escavi, e giungere a Marghera in condizioni talvolta non facili attraverso il centro storico di Venezia, con evidenti gravi probabilità di eventi catastrofici nel caso delle navi petrolifere e di carichi secchi pericolosi.

Va ancora ricordato che i lavori di interclusione barenosa collegati allo scavo del canale per le esecuzioni della 3ª Zona sono stati eseguiti per le quantità consentite dagli organi dello Stato, e cioè per 1190 ha, mentre per la restante quantità fino a completamento di 2940 ha i lavori sono stati rinviati fino a rilievi e sperimentazioni che sono stati prescritti. Tali determinazioni sono state adempiute e sono in corso di esecuzione in tempestività con il proseguimento dei lavori.

Ciò premesso il Gruppo ritiene opportuno svolgere alcune osservazioni sullo attuale regime della Laguna di Venezia e dare una valutazione sintetica degli effetti di una diminuzione dello specchio d'acqua della Laguna di Venezia e

della costruzione del Canale, nelle presenti condizioni delle bocche portuali, come sembra possibile in base a semplici considerazioni idrauliche.

Dall'esame di una numerosa serie di rilievi delle maggiori escursioni di marea in mare e delle corrispondenti entro la laguna, come illustrato in allegato, emerge che queste ultime sono di poco diverse dalle prime. La differenza è dell'ordine al massimo della decina di centimetri, e si presenta in senso alterno, cioè con livelli o maggiori in mare o maggiori in laguna. Si deve perciò ritenere che effetti secondari, come spirare di venti, riflessione dell'onda di marea, ecc. si sovrappongano al fenomeno principale dell'oscillazione nel bacino interno (laguna) in dipendenza di quello all'esterno (mare). E si deve arguire che, a prescindere dai suddetti modesti effetti secondari, il livello in laguna segua quello del mare con piccola riduzione e non grande ritardo.

Queste circostanze sono state confermate dalle osservazioni fatte anche dopo la creazione dei terrapieni della I e II Zona industriale, ciò che conferma che la realizzazione di tali opere non ha per nulla alterato la risposta della Laguna rispetto alle vicende mareografiche esterne.

E' noto d'altra parte (e ciò risulta da sistematiche trattazioni matematiche proposte da vari Autori) che, per una data ampiezza di oscillazione nel mare, la relativa ampiezza nella laguna dipende sostanzialmente dal rapporto fra la sezione della bocca portuale e la superficie dello specchio lagunare. Quando questo rapporto diventa molto piccolo (e cioè bocca assai stretta, o specchio d'acqua assai grande) l'ampiezza di marea nella laguna tende ad essere nulla; viceversa, se il rapporto diventa molto grande (e cioè bocca assai larga, o specchio d'acqua assai piccolo) l'ampiezza in laguna tende ad essere la stessa che nel mare. Analogamente, il ritardo fra la marea in mare e quella in laguna diviene tanto più grande nel primo caso, e tanto più piccolo nel secondo. Occorre peraltro osservare che nel primo caso (rapporto molto piccolo) viene meno la vivificazione della laguna, e cioè il rinnovo periodico delle acque che è essenziale per l'habitat lagunare.

Questo premesso, poiché le citate osservazioni portano a ritenere molto piccola la differenza di ampiezza fra la marea in mare e quella in laguna, si può valutare che sia piccolo, in relazione alla presente dimensione delle foci lagunari, lo specchio d'acqua della laguna; talché (a parte gli effetti secondari sopra citati) si può arguire che, pur impicciolendolo ulteriormente, non dovrebbe conseguirne nessun apprezzabile effetto di rialzo delle escursioni di marea nella laguna. Infatti queste ultime al limite (e cioè per laguna molto piccola) non possono che raggiungere gli stessi valori del mare esterno (sempre a parte gli effetti secondari).

Ne consegue, in base a questo esame schematico d'insieme, che una riduzione dello specchio d'acqua dell'attuale laguna, quale quello che si va attuando per la creazione della 3ª Zona industriale del porto di Venezia-Marghera (2940 ha), non potrà sortire apprezzabili conseguenze di sopraelevazione dei livelli di marea. Né gli effetti secondari di cui è cenno sopra potranno ovviamente venire sensibilmente modificati.

Le considerazioni precedenti si basano sulla cosiddetta ipotesi statica di funzionamento di un bacino lagunare, intendendosi con tale dizione significare che ogni variazione di livello avviene contemporaneamente in tutta la laguna, considerandone infinita la velocità di propagazione. In realtà questa ipotesi è solo

approssimata, poiché la marea si propaga nella laguna con velocità finita, tanto che impiega circa 55 min. dalla Diga Sud Lido alla Punta della Salute, e circa 1 ora 15 min. fino a Porto Marghera.

Benché questa circostanza giustifichi un maggior sfasamento fra le escursioni in mare e quelle nella laguna, ed una attenuazione delle escursioni in laguna rispetto all'ipotesi di propagazione con velocità infinita, l'entità dei termini è tuttavia tale che la laguna si comporta molto da vicino secondo l'ipotesi statica, che è comunque peggiorativa nei suoi effetti rispetto all'ipotesi dinamica.

Ne consegue che la costruzione della nuova via d'acqua lagunare dalla bocca di Malamocco a Marghera, pur lievemente accentuando la velocità di propagazione della marea per gli aumentati fondali, non potrà dare che un incremento trascurabile alle escursioni di marea nella laguna, in quanto le condizioni di eguaglianza tra le escursioni in mare e quelle in laguna erano pressoché raggiunte con la sistemazione moderna delle bocche portuali anche prima della creazione delle zone industriali di Marghera.

Quanto sopra accennato si riferisce agli effetti generali della marea in laguna, e segnatamente anche nella città di Venezia, che si ritiene non potranno essere apprezzabilmente modificati né dal progettato interrimento di barene, né dallo scavo del nuovo canale. Effetti secondari di locale rinforzo delle escursioni, dovuti a venti, riflessioni d'onde, ingolfamento entro stretti canali e simili, giocheranno presumibilmente allo stesso modo nella futura come nella presente condizione.

Un leggero spostamento del partiacque lagunare, dal bacino di Malamocco verso quello di Lido, ed una conseguente riduzione di intensità delle correnti di marea in quest'ultimo, potranno forse conseguire all'apertura del nuovo canale, ma i relativi effetti saranno verosimilmente assai modesti.

Essi risulteranno in particolare in una riduzione delle velocità di corrente — vantaggiosa in materia di erosioni — nel bacino di Lido cui Venezia è interessata; e in una conseguente tendenza a diminuzione della bocca portuale di Lido. Potrebbe inoltre verificarsi anche una lieve diminuzione del ricambio d'acqua nei canali interni della città; ma a tale problema si provvede con la attuazione di una rete di fognature, allo studio del Comitato e già prevista per riparare alle deficienti condizioni igieniche determinate dai moderni consumi.

Può apparire utile una breve digressione sulle condizioni della laguna all'epoca della Repubblica e al noto aforismo « Gran laguna fa gran porto ». I Veneziani avevano vitale interesse a mantenere sgombre le bocche lagunari, ed avere così una grande efficienza del porto. A quell'epoca le bocche lagunari non erano, come attualmente, delimitate dalle dighe, e tendevano in grave misura ad insabbiarsi, qualora non le percorresse una vivace corrente di flusso e riflusso di marea. Rispetto all'ampiezza delle bocche di allora, la superficie dello specchio lagunare non era da considerarsi piccola come l'attuale, ma abbastanza grande; per cui minori erano probabilmente le escursioni della marea in laguna, e maggiori i dislivelli rispetto alle escursioni in mare, da cui dipende la velocità dell'acqua attraverso le bocche. Ogni riduzione dello specchio lagunare avrebbe reso più piccoli questi dislivelli, meno intense le correnti attraverso le bocche e più grave il pericolo degli interrimenti. Saggio pertanto era il consiglio di non diminuire lo specchio d'acqua lagunare.

Se paragoniamo questa situazione all'attuale, vediamo che sotto l'aspetto idrau-

lico la nostra laguna è da considerarsi più piccola di quella di allora (essendo maggiori le bocche). La presenza delle dighe, che tende ad impedire l'ingresso laterale delle sabbie, assicura buona efficienza delle bocche pur con meno rilevanti velocità di corrente rispetto a quelle che si richiedevano quando le bocche non erano protette.

Si parla spesso dell'interesse a conoscere gli ammaestramenti che potranno essere ricavati dalla esecuzione del modello fisico della Laguna.

Giova ricordare che per le modifiche relativamente modeste di cui trattasi non si potranno forse ottenere dal modello tutte le richieste indicazioni quantitative. Esso invece potrà e dovrà dare responsi importanti per gli studi avvenire riguardanti variazioni sostanziali dei rapporti tra area lagunare e sezioni delle bocche, come la riduzione massiccia di queste ultime e come al limite la chiusura regolare delle stesse.

Appaiono d'altro canto determinanti le indagini prescritte dagli organi tecnici dello Stato (misurazioni di velocità, determinazione dei partiacque, etc.), già eseguite o tuttora in corso; appare dunque prudente attendere i risultati di tali indagini e la loro valutazione prima di dar corso a quelle opere di realizzazione della 3ª Zona industriale di Marghera che sono previste dalle fasi successive alla prima.

Con riferimento infine alla costruzione in atto di un tratto di arginatura lungo il percorso litoraneo del Canale, in fase di escavo, si fa notare che i rilievi già effettuati dal Genio Civile OO.MM. di Venezia mostrano che quel tratto di Canale, soprattutto a causa del moto ondoso in laguna, subisce un imbonimento talmente notevole per cui l'Amministrazione dovrebbe sopportare gravi oneri di manutenzione.

Tale argine è previsto in pietrame, di modesta sezione, con quota inferiore ai terrapieni che fronteggia lungo il lato opposto del Canale di Malamocco, e pertanto esso risulta irrilevante ai fini paesaggistici. Esso viene costruito in tratti isolati senza recingere alcuna porzione lagunare, e anzi lasciando aperti vari canali naturali che si immettono nel canale di Malamocco, e alle estremità non si intesta né sulla terraferma né sulle casse di colmata previste.

Per questi motivi si ritiene che l'opera possa sussistere senza portare turbamenti al regime della laguna, e senza attendere lo studio sul modello.

Al termine di questa relazione il Gruppo constata che il procedimento istruttorio seguito a suo tempo dagli organi tecnici dell'Amministrazione pubblica per la approvazione del progetto del Canale di Malamocco e del P.R.G. della III Zona industriale è stato largamente fondato su dati, elementi ed elaborazioni, sì che tali progetti devono ritenersi anche oggi pienamente validi e tali da condurre a un tranquillante giudizio sugli effetti che le opere previste almeno nella Iª fase (la quale comporta una colmata di 1190 ha su 2940), potranno indurre sul regime lagunare.

Resta tra l'altro confermato che la esecuzione dei lavori sia del canale che degli imbonimenti per la 3ª Zona non possono apprezzabilmente modificare le altezze di acqua alta entro la città di Venezia.

ACQUE ALTE A VENEZIA E CONFRONTO CON LE CORRISPONDENTI MAREE IN MARE APERTO E A MARGHERA

1 - I dati comparativi, rilevati dal Servizio Idrografico del Magistrato alle Acque in Venezia, coprono un arco di 50 anni, dal 1916 al 1965 compreso.

I mareografi sono situati:

- mare aperto: estremità della diga sud del Lido;
- Venezia: Punta della Salute;
- Porto Marghera: estremità darsena Canale Industriale Ovest.

Gli eventi del 1966 hanno distrutto il mareografo situato in mare aperto.

Nella TABELLA 1 sono raccolti tutti gli eventi nei quali il mareografo situato in Venezia ha segnato valori *superiori a 110 cm* rispetto allo zero della Rete Altimetrica statale (1897); si è considerato cioè un « riferimento fisso », indipendentemente dalle variazioni di livello marino.

In tal caso le « acque alte » registrate in città sono 40, tutte comparabili con i livelli in mare aperto. Per 11 di esse mancano le registrazioni in Porto Marghera e pertanto le comparazioni sono 29.

Nell'arco di tempo considerato il bradisismo, unitamente allo scioglimento dei ghiacciai, ha fatto registrare un innalzamento del livello medio marino rispetto alle stazioni, valutato prudenzialmente in 15 cm.

Volendo tener conto di tale fenomeno e immaginando un innalzamento progressivo lineare del livello marino, si può assumere un teorico e approssimato « riferimento perequato » stabilendo la quota di 110 cm per l'anno 1916, incrementato di 0.3 cm per ogni anno successivo.

Nella TABELLA 2 sono raccolti tutti gli eventi nei quali il mareografo in Venezia ha superato nei 50 anni tale « riferimento perequato ».

In questo secondo caso le « acque alte » superiori alle quote di « riferimento perequato » sono 13, di cui 8 comparabili con i livelli di Porto Marghera.

TABELLA n. 1

D a t a	LIVELLI MASSIMI RAGGIUNTI			DIFFERENZE RISPETTO AL MARE APERTO	
	Mare aperto	Venezia	Marghera	Venezia	Marghera
21 novembre 1916	138.0	136.0	*	— 2.0	*
2 gennaio 1920	116.0	111.0	*	— 5.0	*
10 novembre 1927	111.0	111.0	113.0	=	+ 2.0
28 ottobre 1928	117.0	110.5	118.0	— 6.5	+ 1.0
15 dicembre 1933	125.0	121.0	122.0	— 4.0	— 3.0
16 dicembre 1933	121.0	113.5	118.0	— 7.5	— 3.0
11 novembre 1934	115.0	113.0	114.0	— 2.0	— 1.0
16 dicembre 1934	115.0	116.0	117.0	+ 1.0	+ 2.0
18 novembre 1935	113.0	115.0	116.5	+ 2.0	+ 3.5
16 aprile 1936	138.5	147.0	153.0	+ 8.5	+ 14.5
12 marzo 1937	126.5	119.5	128.5	— 7.0	+ 2.0
23 dicembre 1938	121.0	113.5	120.5	— 7.5	— 0.5
9 dicembre 1946	143.0	136.0	139.0	— 7.0	— 4.0
29 novembre 1947	134.5	126.0	*	— 8.5	*
27 gennaio 1948	131.5	119.5	*	— 12.0	*
28 gennaio 1948	143.0	126.0	*	— 17.0	*
28 gennaio 1948	138.5	132.0	*	— 6.5	*
8 dicembre 1950	119.5	117.0	*	— 2.5	*
3 gennaio 1951	111.5	114.0	*	+ 2.5	*
8 marzo 1951	104.5	117.5	*	+ 13.0	*
12 novembre 1951	155.0	151.0	*	— 4.0	*
21 ottobre 1952	132.5	116.0	*	— 16.5	*
11 dicembre 1954	112.5	112.0	112.0	— 0.5	— 0.5
10 novembre 1958	120.0	119.5	130.0	— 0.5	+ 10.0
13 novembre 1958	118.0	113.0	132.0	— 5.0	+ 14.0
18 dicembre 1958	112.0	114.0	117.0	+ 2.0	+ 5.0
24 dicembre 1958	124.0	124.0	125.0	=	+ 1.0
29 ottobre 1959	122.0	118.0	121.0	— 4.0	— 1.0
11 dicembre 1959	116.0	116.5	122.0	+ 0.5	+ 6.0
15 gennaio 1960	126.0	126.0	136.0	=	+ 10.0
16 gennaio 1960	110.0	114.0	119.0	+ 4.0	+ 9.0
15 ottobre 1960	143.0	145.0	156.0	+ 2.0	+ 13.0
20 ottobre 1960	117.0	116.0	124.0	— 1.0	+ 7.0
5 novembre 1960	122.0	123.0	128.0	+ 1.0	+ 6.0
12 novembre 1961	120.0	122.0	120.0	+ 2.0	*
8 novembre 1962	109.0	114.0	119.0	+ 5.0	+ 10.0
7 gennaio 1963	117.0	118.0	123.0	+ 1.0	+ 6.0
11 aprile 1963	115.0	112.0	117.0	— 3.0	+ 2.0
1 novembre 1963	114.0	116.0	124.0	+ 2.0	+ 10.0
6 novembre 1963	110.0	114.0	115.0	+ 4.0	+ 5.0

TABELLA n. 2

D a t a	Quota di "riferimento perequato,,	LIVELLI MASSIMI RAGGIUNTI			DIFFERENZE RISPETTO AL MARE APERTO	
		Mare aperto	Venezia	Marghera	Venezia	Marghera
21 novembre 1916	110.0	138.0	136.0	*	— 2.0	*
15 dicembre 1933	115.1	125.0	121.0	122.0	— 4.0	— 3.0
16 dicembre 1934	115.4	115.0	116.0	117.0	+ 1.0	+ 2.0
16 aprile 1936	116.0	138.5	147.0	153.0	+ 8.5	+ 14.5
12 marzo 1937	116.3	126.5	119.5	128.5	— 7.0	+ 2.0
9 dicembre 1946	119.0	143.0	136.0	139.0	— 7.0	— 4.0
29 novembre 1947	119.3	134.5	126.0	*	— 8.5	*
28 gennaio 1948	119.6	143.0	126.0	*	— 17.0	*
28 gennaio 1948	119.6	138.5	132.0	*	— 6.5	*
12 novembre 1951	120.5	155.0	151.0	*	— 4.0	*
24 dicembre 1958	122.6	124.0	124.0	125.0	=	+ 1.0
15 gennaio 1960	123.2	126.0	126.0	136.0	=	+ 10.0
15 ottobre 1960	123.2	143.0	145.0	156.0	+ 2.0	+ 13.0

Nota 1 - A Marghera per le date indicate con * manca la registrazione.

Nota 2 - Tutte le osservazioni sono riferite a caposaldi che sono ritenuti fermi per quanto concerne l'assestamento delle costruzioni ove sono fissati, ma prescindono dallo spostamento dovuto al bradisismo. Tale spostamento è compreso nei valori dei livelli di marea.

2 - Frequenza. Dalle tabelle è possibile ricavare la distribuzione delle frequenze di « acque alte » in Venezia. Assumendo il periodo 5 anni, si ha la seguente distribuzione:

	« riferimento fisso » (tabella 1)	« riferimento perequato » (tabella 2)
1916 - 20	2	1
1921 - 25	—	—
1926 - 30	2	—
1931 - 35	5	2
1936 - 40	3	2
1941 - 45	—	—
1946 - 50	6	4
1951 - 55	5	1
1956 - 60	11	3
1961 - 65	6	—
	40	13

3 - Comparazione tra Venezia e mare aperto. I livelli delle acque alte in Venezia sono talvolta superiori (dislivelli positivi) e talvolta inferiori (dislivelli negativi) ai corrispondenti livelli registrati in mare aperto.

Precisamente si ha:

		« riferimento fisso » (tabella 1)		« riferimento perequato » (tabella 2)	
dislivelli positivi	n.	15		3	
» nulli	»	3		2	
» negativi	»	22		8	
medie dislivelli positivi	cm	+ 3,4		+ 3,8	
» » negativi	»	— 5,9		— 7,0	
max dislivelli positivi	cm	+ 13,0		+ 8,5	
» » negativi	»	— 17,0		— 13,0	

Mediamente i livelli delle acque alte in Venezia sono inferiori ai corrispondenti livelli che si verificano in mare aperto:

dislivello medio	cm	— 2,0	— 3,5
------------------	----	-------	-------

4 - Comparazione tra Marghera e mare aperto. A Marghera i livelli delle « acque alte » sono prevalentemente superiori ai corrispondenti livelli di mare aperto.

		« riferimento fisso » (tabella 1)		« riferimento perequato » (tabella 2)	
dislivelli positivi	n.	21		6	
» nulli	»	1		=	
» negativi	»	7		2	
medie dislivelli positivi	cm	+ 6,6		+ 7,1	
» » negativi	»	— 1,9		— 3,5	
max dislivelli positivi	cm	+ 14,5		+ 14,5	
» » negativi	»	— 4,0		— 4,0	

La differenza media di livello « acque alte » tra Marghera e mare aperto risulta:

dislivello medio	cm	+ 4,3	+ 4,4
------------------	----	-------	-------

Si tenga presente che il mareografo di Marghera è situato al fondo di un lungo canale dove la velocità di marea è bruscamente arrestata.

Livelli medi annui a Venezia

- 1 - Si riporta nell'unità TABELLA 3 per ciascun anno dal 1916 al 1965 il livello medio del mare, misurato in Venezia (Punta della Salute) ed elaborato dall'Ufficio Idrografico del Magistrato alle Acque.

I valori sono riferiti al piano fondamentale convenzionale posto a cm 150 sotto lo zero della rete altimetrica dello Stato, livello medio mare 1897. Il caposaldo di riferimento è ritenuto fisso e prescinde dal bradisismo.

Si notano i seguenti valori caratteristici:

livello medio minimo (1921)	146,5 cm
livello medio massimo (1963)	174,4 »
differenza	+ 27,9 »
media generale dei livelli medi	161,568 »
max differenza tra anni successivi	
in più (1950-51)	+ 10,1 »
in meno (1963-64)	- 10,2 »

- 2 - Nell'arco cinquantennale è calcolata « la retta di regressione » e quindi il « valore teorico » per ciascun anno col metodo dei minimi quadrati.

La correlazione indicata dal coefficiente di Bravais-Pearson è

$$r = 0,7686$$

e l'accrescimento medio annuo del livello marino risulta

$$p = 0,3291 \text{ cm/anno}$$

Le differenze massime tra il livello medio marino effettivo e il « valore teorico » risultano:

max differenza positiva (1916)	+ 10,4 cm
max differenza negativa (1949)	- 10,3 »

TABELLA n. 3

Anno	Livello medio annuo	Valore teorico	Differenza	Anno	Livello medio annuo	Valore teorico	Differenza
1916	163,9	153,5	+ 10,4	1941	165,9	161,7	+ 4,2
1917	155,6	153,8	+ 1,8	1942	161,3	162,1	- 0,8
1918	154,1	154,2	- 0,1	1943	156,5	162,4	- 5,9
1919	159,5	154,5	+ 5,0	1944	161,4	162,7	- 1,3
1920	157,0	154,8	+ 2,2	1945	161,3	163,0	- 1,7
1921	146,5	155,2	- 8,7	1946	163,0	163,4	- 0,4
1922	153,3	155,5	- 2,2	1947	165,6	163,7	+ 1,9
1923	156,8	155,8	+ 1,0	1948	161,0	164,0	- 3,0
1924	153,6	156,1	- 2,5	1949	154,1	164,4	- 10,3
1925	154,6	156,5	- 1,9	1950	161,6	164,7	- 3,1
1926	157,3	156,8	+ 0,5	1951	171,7	165,0	+ 6,7
1927	157,5	157,1	+ 0,4	1952	165,9	165,4	+ 0,5
1928	155,7	157,5	- 1,8	1953	162,4	165,7	- 3,3
1929	150,9	157,8	- 6,9	1954	164,8	166,0	- 1,2
1930	158,4	158,1	+ 0,3	1955	169,1	166,3	+ 2,9
1931	160,2	158,4	+ 1,8	1956	165,2	166,7	- 1,3
1932	154,8	158,8	- 4,0	1957	164,1	167,0	- 2,3
1933	158,3	159,1	- 0,8	1958	168,8	167,3	+ 1,3
1934	159,2	159,4	- 0,2	1959	165,7	167,7	- 2,0
1935	160,0	159,8	+ 0,2	1960	174,9	168,0	+ 6,9
1936	164,7	160,1	+ 4,6	1961	171,1	168,3	+ 2,8
1937	167,6	160,4	+ 7,2	1962	170,6	168,6	+ 2,0
1938	156,2	160,7	- 4,5	1963	174,4	169,0	+ 5,4
1939	162,8	161,1	+ 1,7	1964	164,2	169,3	- 5,1
1940	163,8	161,4	+ 2,4	1965	171,5	169,6	+ 1,9

CORRISPONDENZA FRA IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
ON. ALDO MORO ED IL SINDACO DI VENEZIA ING. FAVARETTO FISCA

Roma 27 novembre 1967

Signor Sindaco,

le forze della natura sembrano voler ricalcare in questi giorni il richiamo alle responsabilità che ci accomunarono drammaticamente un anno fa e che ci accomunano ancora di fronte alle aspettative che si pongono i nostri amministratori — e con essi il mondo intero — in merito alle sorti di Venezia.

Non ci è mancata dopo il novembre dello scorso anno l'espressione, anche nelle forme più tangibili e concrete, di una solidarietà internazionale, e la visita di esperti di alto livello che ha avuto luogo nei giorni scorsi, nonché la presenza del Direttore Generale dell'UNESCO, ci confermano una partecipazione spirituale degli uomini di buona volontà, al di là di ogni frontiera nello spazio e nel tempo, mossi dalla coscienza dell'universalità che il patrimonio artistico e culturale di Venezia rappresenta per tutto il mondo civile. Abbiamo fatto fronte a queste responsabilità mobilitando nel corso di quest'anno le nostre risorse nazionali con ampiezza di vedute e anche di mezzi: posso assicurarLa che il Governo è pienamente cosciente dei problemi che investono la salvaguardia di Venezia, inserita nel più ampio quadro della sua espansione vitale. Non possiamo tuttavia sottovalutare il fatto che la protezione del litorale dal mare e della città insulare dalle inondazioni vanno ormai inquadrati in tutta la loro portata di impegno a lungo termine che comporta opere vaste e radicali di trasformazione ambientale. La impostazione dei problemi che si pongono, anche sul piano scientifico della conoscenza dei processi reattivi della natura all'opera dell'uomo, influirà non solo, e ovviamente, sulla validità oggettiva del progetto globale di salvaguardia — di cui l'Italia assumerà in ogni caso la piena responsabilità esecutiva e operativa di fronte al mondo — ma anche sulla atmosfera di solidarietà internazionale che ci ha accompagnati finora e ci accompagnerà sempre, quando entrano in giuoco i grandi problemi di Venezia.

In questo quadro mi sembra interessante l'invito che il Rotary di

Venezia diresse a un ristretto numero di esperti olandesi di fama internazionale, i quali effettuarono una visita alla città nel gennaio scorso. La disponibilità di questi stessi esperti ed eventualmente di qualche altro di altrettanta chiara fama, in vista di una loro collaborazione agli studi che i nostri tecnici hanno già intrapresi sui problemi idraulici attuali della laguna, è stata ora segnalata dal Principe Bernardo d'Olanda, nella sua veste di Presidente della Fondazione Europea della Cultura. Mi sembra che questa iniziativa di una istituzione che gode di un prestigio indiscutibile non possa che incontrare il plauso Suo e della civica amministrazione, poiché l'associazione all'opera dei nostri migliori esperti di un piccolo gruppo di scienziati stranieri che godono di fama internazionale ineguagliata contribuirebbe a sottolineare di fronte al mondo il senso di responsabilità che anima l'Italia nei riguardi di Venezia e, su un piano più immediato, diffonderebbe la sensazione che la Sua città, indiscutibilmente viva e vitale nei secoli grazie alle opere che ne assicureranno la salvaguardia coi dettami del progresso scientifico e tecnico più moderni, è preparata fin da ora ad assumere un ruolo eminente come ospite di iniziative ed istituzioni aperte alla cultura universale.

Prima di raccogliere gli altri elementi necessari per formulare il parere del Governo in merito alla offerta del Presidente della Fondazione, desidererei conoscere il Suo parere, che terrò nel massimo conto.

Voglia gradire

f.to Aldo Moro

* * *

Venezia, 9 dicembre 1967

Signor Presidente,

ho ricevuto la Sua lettera del 27 novembre u.s. in cui mi parla dell'iniziativa del Principe Bernardo d'Olanda, che, in qualità di Presidente della Fondazione Europea della Cultura, Le segnala la disponibilità di alcuni eminenti tecnici stranieri e in particolare olandesi, per intraprendere uno studio sui problemi idrogeologici della laguna

di Venezia, e in particolare sull'abbassamento del suolo e sul modo migliore di regolare i rapporti tra laguna e Mare Adriatico.

Desidero anzitutto ringraziarLa, signor Presidente, per la cortesia e lo spirito di affettuosa collaborazione, cui è ispirata la Sua lettera e in particolare sottolineare quel passo, ove Lei assicura che l'Italia deve assumersi in ogni caso la piena responsabilità esecutiva e operativa circa l'eventuale « progetto globale di salvaguardia della città di Venezia e del suo incomparabile ambiente ».

Infatti, come Lei saprà, con Decr. Int. n. 16917 in data 4 Novembre 1962 e per opera del Ministro Sullo si è costituito un « Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa della Città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali », che, dopo alcune riunioni per approntare il programma di lavoro, si è arenato in attesa dei finanziamenti necessari.

Tale Commissione è stata ricostituita con Decr. Int. n. 10387 in data 24 giugno 1966 dal Ministro dei Lavori Pubblici on. Giacomo Mancini, e, appena avuti i finanziamenti concessi con legge 6 agosto 1966 n. 652, ha provveduto a suddividersi in tanti sottogruppi, secondo lo schema allegato.

So che le ricerche e gli studi sono già concretamente cominciati secondo i diversi impegni, anche se l'urgenza dei problemi è tale che noi saremmo tentati di domandare anche il Suo intervento e quello del Ministro Mancini, perché si facilitasse in ogni modo la soluzione dei problemi d'ordine burocratico e in particolare si giungesse rapidamente alla costruzione del modello della laguna, per la cui realizzazione l'Amministrazione Comunale è pronta a dare ogni possibile collaborazione.

Questo aiuto inoltre si esplica già in parecchi settori, ove il Comune si è fatto promotore dell'esecuzione operativa dei principali studi (correnti di marea, fognature, comunicazioni, stato di consistenza degli edifici, esodo, ecc.) stipulando apposite convenzioni con il Ministero dei Lavori Pubblici, da cui dipende finanziariamente la Commissione.

In questo quadro ben si inserisce anche l'apporto dei tecnici olandesi o altri eminenti studiosi della materia, perché è certamente interesse della Commissione (il cui presidente è il presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) che ogni apporto sia valutato nella dovuta misura ad esclusivo vantaggio di Venezia.

Debbo precisarLe inoltre che questo concetto non è mio personale,

ma più volte è stato riaffermato all'interno della Commissione e recepito dallo stesso Presidente.

Mi consenta solo di rilevare che la creazione di un modello della laguna, dopo essere stato il presupposto del programma della nostra Commissione Ministeriale, è altresì la richiesta redatta dai tecnici olandesi e che questo costituisce pertanto il primo obiettivo da realizzare.

Con grande piacere, Signor Presidente, ho ricevuto la Sua lettera, testimonianza dell'interesse determinante che il Governo e Lei personalmente portano alla sopravvivenza di Venezia.

La nostra Città Le è sentitamente grata e a mio mezzo, con la più viva promessa di collaborazione, Le esprime la più sentita riconoscenza.

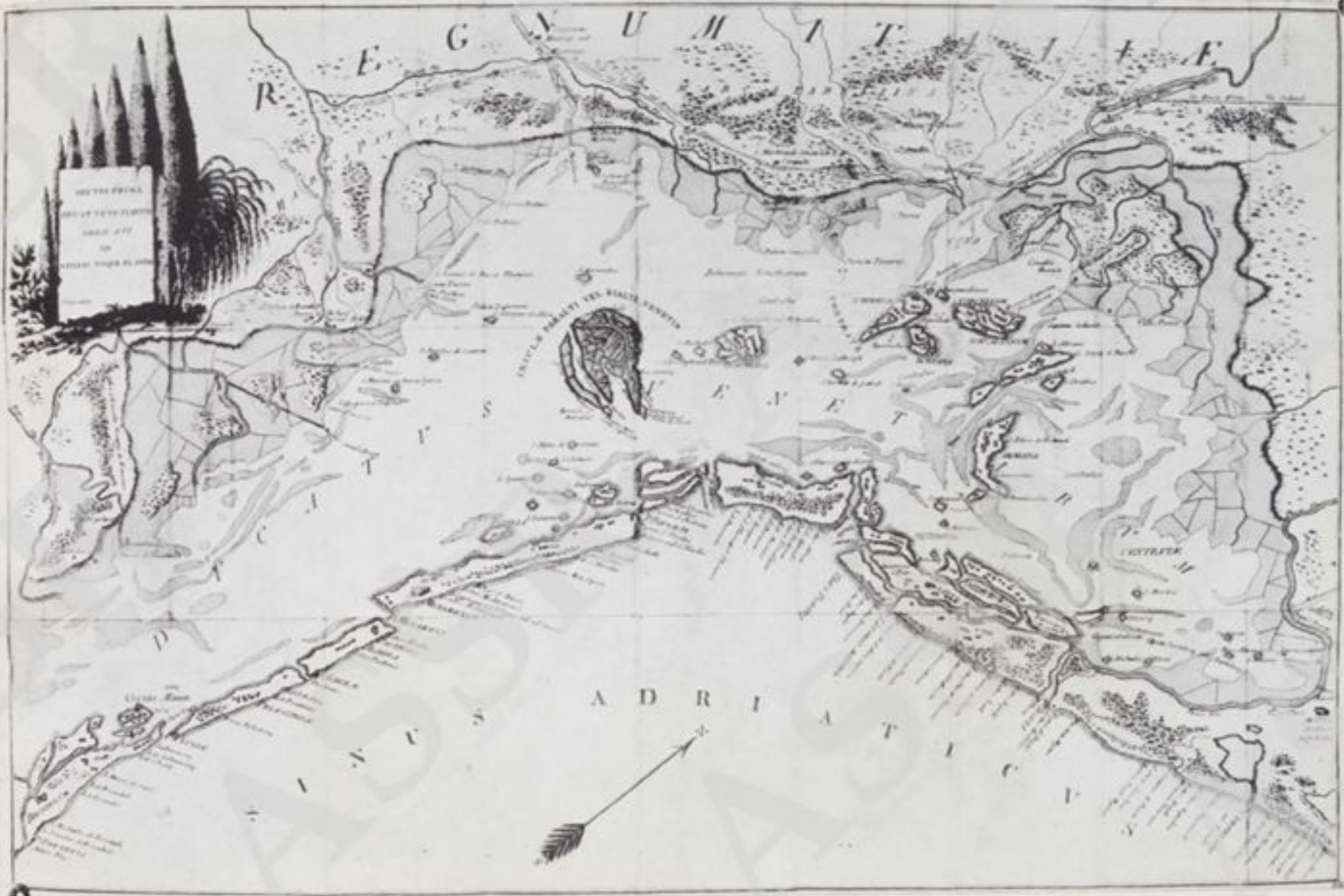
f.to ing. Giovanni Favaretto Fisca

LA CITTA' E LA LAGUNA
ATTRAVERSO I SECOLI

Sectio prima Ducat. Venetiarum medii aevi ab
Ahesi usque Plavim (Filiasi delin.)

La carta ci presenta una ricostruzione della laguna, opera di Jacopo Filiasi, quale doveva essere all'epoca del Regno d'Italia, quindi anteriormente al Mille. Il Ducato di Venezia, come la laguna, si estendeva dall'Adige al Piave. Al centro si notano le « insulae Praealti vel Rialti - Venetia ». Sulla destra, le isole di Murano (Muriana), Burano (Boreana), Mazzorbo (Maiurbium), Torcello (Torcellum - Nov. Altinum) e due altre grandi isole ora scomparse, Costantiaca e Ammiana. Queste isole erano allora densamente popolate, come il litorale, particolarmente in corrispondenza dell'odierna penisola del Cavallino. La laguna comunicava col mare attraverso un numero maggiore di bocche delle tre attuali (P. Clugiae, P. Albiolae, P. Metamauci, P. Rivoalti, P. Muriani, i « Tres Portus » etc.). Numerosi fiumi sfociavano in laguna, fra i quali il Brenta ed il Sile. Il Piave la costeggiava ad est e sfociava in mare, percorrendo l'attuale alveo terminale del Sile (perciò l'odierna foce del Sile è chiamata anche Piave Vecchia).

In terraferma sono tracciati i confini con la « Marca Patavina » e la « Marca Tarvisina »; parallelamente si può seguire il tracciato da « Mestriae », oggi Mestre, della Via Orlanda, la antica Via Altinate.



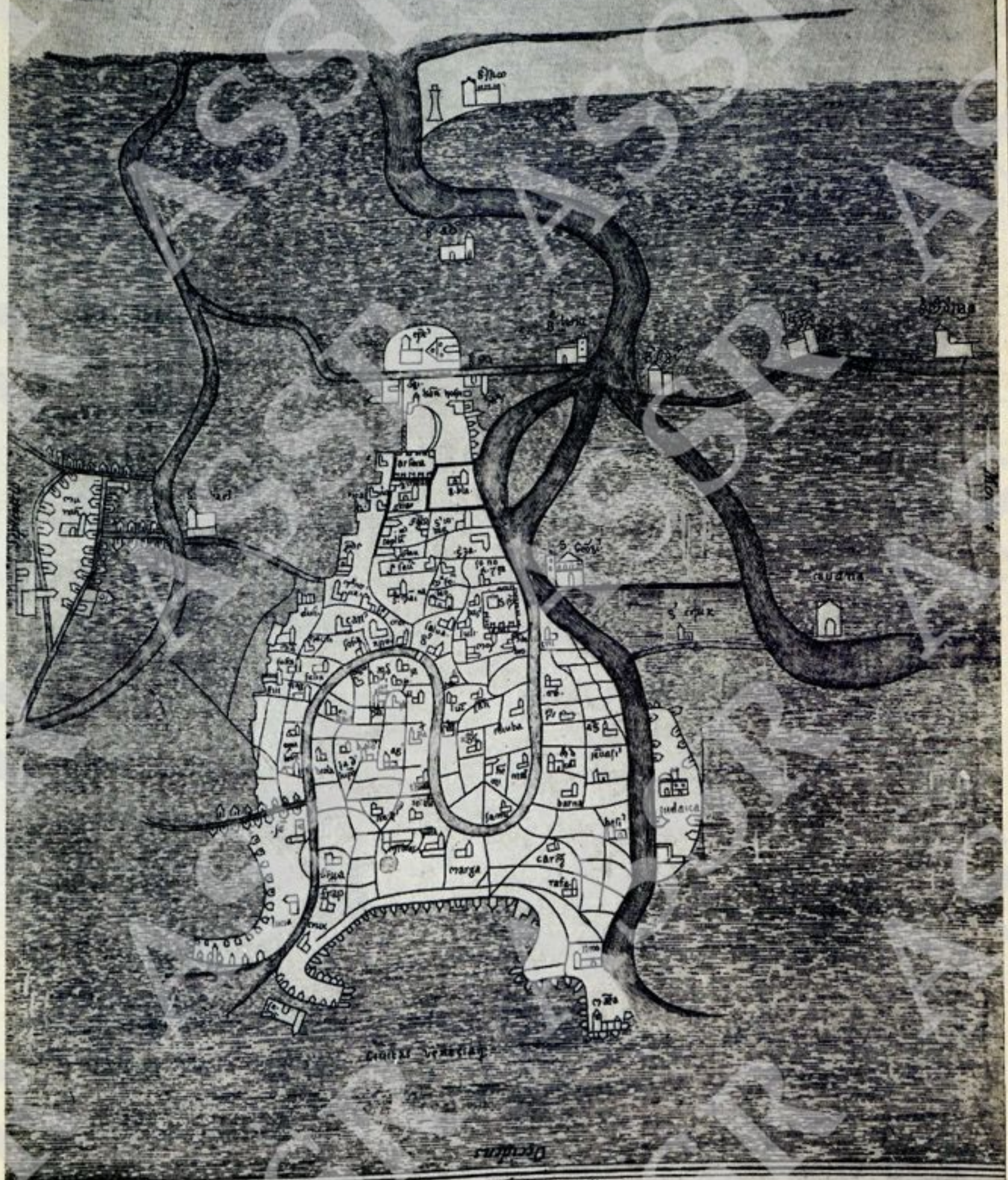
Ichnographia Inclytae Urbis Venetiarum Desumpta ex Codice Membranaceo Saeculi Decimi Quarti Marcianae Bibliothecae signato CCCIC et in publicum producta curante Thoma Temanza A.R.S. CIDIQCCLXXX.

La pianta detta del Temanza è la più antica rappresentazione planimetrica di Venezia, pubblicata nel XIV secolo.

Essa rappresenta lo stato della città quale doveva essere prima del 1141. Nella parte orientale si vede l'Arsenale vecchio cintato da mura merlate; anche la Piazza San Marco è cintata di mura merlate ed accanto a questo recinto sorge la Chiesa S. Maria del Brolo da tempo scomparsa.

L'isola della Giudecca, allora chiamata Spinalonga, si estende nel solo tratto tra ponte Longo e S. Biagio e cioè per una superficie che è la terza parte dell'attuale.

La suddivisione della città è per parrocchie, la cui intitolazioni sono quelle odierne. L'alveo di un fiume, il Canal Grande, divideva in due parti la città. Accanto alla bocca di porto di S. Nicolò, se ne nota, sulla sinistra, un'altra la bocca di Murano.



*Topographia inclytæ Urbis Venetiarum
Desumpta ex Codice Membranaceo Saeculi Decimi quarti Marcianæ Bibliothecæ signato CCCIC.
et in Publicum producta Curante Thoma Temantia
A.R.S. CIOICCLXXX.*

Ecco come si presentava Venezia nel 1500, nella celebre pianta di Jacopo de Barbari. Si può vedere quale era la situazione della zona nord della città prima degli interrimenti ai Birri e prima della costruzione delle Fondamenta Nuove. Ad occidente si può vedere ancora l'ampia palude di S. Maria Maggiore che si estende fin quasi ai Carmini. All'estremità nord-occidentale la barena di S. Lucia è ancora aperta laguna e alla estremità orientale si può ancora notare il notevole distacco tra la punta di S. Domenico e l'isoletta di S. Elena e il Paludo S. Antonio ancora ineditato.

La città aveva all'incirca l'attuale aspetto urbanistico-monumentale. Un solo ponte attraversava il Canal Grande, quello di Rialto. Si noti in alto a sinistra il Convento e la chiesa della isoletta di S. Secondo.



VENETIE
MD



Pianta della laguna di Venezia e del suo retroterra fluviale, di Cristoforo Sabbadino, del 1556, su scala di mille passi veneziani. Essa si trova nel primo volume della collezione « Antichi scrittori di idraulica veneta », edita a cura del Magistrato alle Acque.

Si notano le bocche di porto, i numerosi canali interni, i ghebbi e le punte. Tre scritte verticali indicano la posizione del « parti acqua » fra i tre bacini. Per quanto riguarda il « parti acqua » fra i bacini di Malamocco e di Venezia o del Lido, come si vede, 400 anni fa la sua collocazione era pressapoco la medesima dell'attuale. (Congiungente Quattro Fontane di Lido, S. Spirito, S. Angelo della Polvere, terraferma).



Particolare di una xilografia del Civico Museo Correr, opera dello stesso Sabbadino, che ci presenta una situazione esistente alla metà del XVI secolo, quando era già stata attuata la diversione della Brenta nuova. In terraferma, Mestre era già un borgo importante; per le varie località, ricorrono già i moderni toponimi. Cristoforo Sabbadino fu uno dei più illustri idraulici della Repubblica Veneta nel XVI secolo. Allora i problemi che assillavano il governo e gli idraulici erano particolarmente quelli derivanti dagli interrimenti causati dai fiumi che riversavano in laguna, insieme alle loro acque, grandi depositi detritici.

Il Sabbadino, nell'indirizzare a « Vicentio Grimaldo, procurator et savio sopra le acque » una sua relazione così premetteva: « Instrutione circa questa laguna, et come l'era anticamente, et come la si trova al presente, et della ruina di quella, con il modo de salvarla e farla eterna ».



Disegno e mappa di tutte le linee progettate per la diversione della Brenta novissima l'anno 1598 e 1602.

La diversione del delta del Brenta fu attuata in due fasi: attraverso la « Brenta nova » e la « Brenta novissima », che portarono le acque del fiume fuori della laguna in un unico estuario a Brondolo, a sud di Chioggia.

La carta è tratta dal volume di Bernardino Zendrini, ingegnere idraulico del '700, che fu il costruttore dei murazzi: « Memorie storiche dello stato antico e moderno delle lagune di Venezia e di quei fiumi che restarono divertiti per la conservazione delle medesime ».

La regolazione del Sile (anni 1684-5). Attraverso il Taglio Nuovo del Sile le acque del fiume, che prima entravano in laguna con due bracci presso Torcello, sono state deviate nel vecchio alveo del Piave, la cui foce, per ovviare ai ricorrenti straripamenti delle acque di piena, era stata portata più ad oriente, presso l'odierno porto di Cortellazzo. Si notino, in basso il porto dei Treporti e quello di Lido (Lio) Maggiore.

La carta è tratta dal citato volume di Bernardino Zendrini.



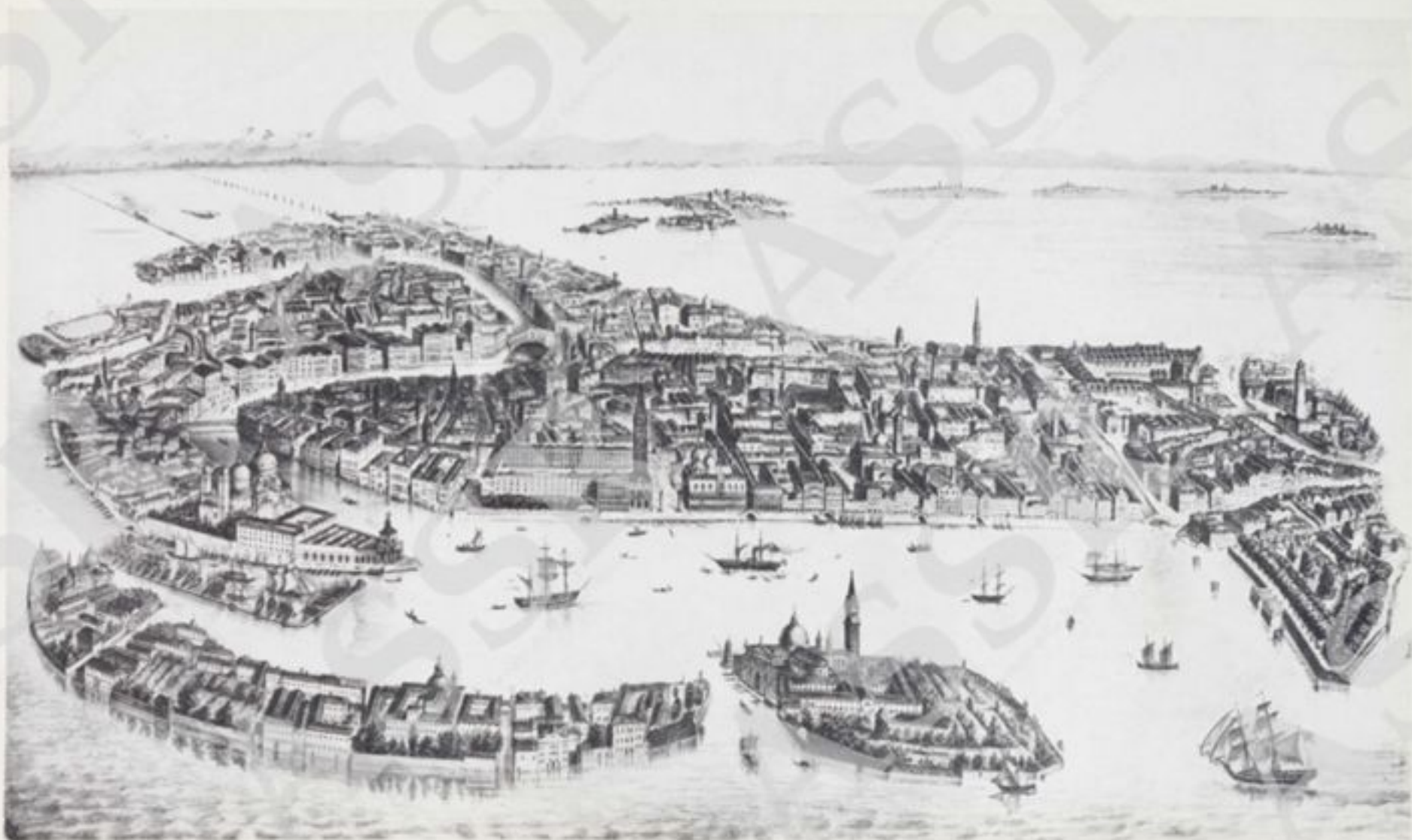
Città di Venezia descritta dal P. Coronelli, cosmografo della Serenissima Repubblica e progettista dei murazzi. La pianta è del 1693. In essa si possono notare: ad occidente l'interimento della palude di S. Maria Maggiore e a nord l'interrimento dei Birri e le Fondamente Nuove, a sud la definitiva sistemazione delle Zattere. Devono ancora essere bonificate le sacche di S. Chiara e S. Lucia. Il Paludo S. Antonio è stato bonificato ed edificato, ma l'isola di S. Elena è ancora separata da un braccio di laguna; nella laguna nord le isole di S. Michele e di S. Cristoforo, sulle quali verrà poi il Cimitero, sono ancora divise.



Venezia in una pianta degli ultimi anni del XVIII secolo, quella di Ludovico Ughi. In essa sono indicati « con pontini li traghetti che attraversano il Canal Grande, come quello della Giudecca ».



Pianta di Venezia a metà del secolo scorso. In essa è presente il ponte ferroviario translagunare, da poco costruito (1842-46). Si notano: le demolizioni effettuate a S. Lucia e l'interrimento della zona omonima per la creazione della stazione ferroviaria; nella punta occidentale l'interrimento della zona di S. Marta operata circa nel 1830; sul Canal Grande il ponte in ferro dell'Accademia; accanto alla Salute la grande darsena.



La laguna di Venezia a metà del secolo scorso. La carta topografica, dedicata a Pietro Paleocapa, Direttore Generale delle Pubbliche Costruzioni per le Province Venete, tratta dalla grande carta del Regno Lombardo Veneto dell'Istituto Topografico Militare, è del 1843.

Tra Venezia e la Terraferma c'è la linea del ponte ferroviario; in corrispondenza del porto di Malamocco si nota la diga nord; il porto del Lido è ancora sprovvisto di dighe, costruite più tardi.



Carta Topografica
DELLA
LAGUNA VENETA

*Del Porto di Chioggia a quello di Lido Venezia con ponte
di Venezia e adiacenze*
Tratta dalla grande Carta del Regno d'Italia 1858 e dalla Topografia Militare
ed è aggiunta a tutti le carte nautiche e topografiche di questa città e di tutta la Laguna
ed è stata compilata da
1861

Al Chiarissimo Signore
PIETRO FALDOCAPI
Ingegnere e Direttore Generale delle Pubbliche Opere per la Provincia di Venezia
Venezia, 1861

Con approvazione del
Ministero dell'Interno
Venezia, 1861

Con approvazione
del
Ministero dell'Interno
Venezia, 1861

SPERIMENTAZIONE DEI SEGNI

1	Linea di confine
2	Linea di confine
3	Linea di confine
4	Linea di confine
5	Linea di confine
6	Linea di confine
7	Linea di confine
8	Linea di confine
9	Linea di confine
10	Linea di confine
11	Linea di confine
12	Linea di confine
13	Linea di confine
14	Linea di confine
15	Linea di confine
16	Linea di confine
17	Linea di confine
18	Linea di confine
19	Linea di confine
20	Linea di confine
21	Linea di confine
22	Linea di confine
23	Linea di confine
24	Linea di confine
25	Linea di confine
26	Linea di confine
27	Linea di confine
28	Linea di confine
29	Linea di confine
30	Linea di confine
31	Linea di confine
32	Linea di confine
33	Linea di confine
34	Linea di confine
35	Linea di confine
36	Linea di confine
37	Linea di confine
38	Linea di confine
39	Linea di confine
40	Linea di confine
41	Linea di confine
42	Linea di confine
43	Linea di confine
44	Linea di confine
45	Linea di confine
46	Linea di confine
47	Linea di confine
48	Linea di confine
49	Linea di confine
50	Linea di confine
51	Linea di confine
52	Linea di confine
53	Linea di confine
54	Linea di confine
55	Linea di confine
56	Linea di confine
57	Linea di confine
58	Linea di confine
59	Linea di confine
60	Linea di confine
61	Linea di confine
62	Linea di confine
63	Linea di confine
64	Linea di confine
65	Linea di confine
66	Linea di confine
67	Linea di confine
68	Linea di confine
69	Linea di confine
70	Linea di confine
71	Linea di confine
72	Linea di confine
73	Linea di confine
74	Linea di confine
75	Linea di confine
76	Linea di confine
77	Linea di confine
78	Linea di confine
79	Linea di confine
80	Linea di confine
81	Linea di confine
82	Linea di confine
83	Linea di confine
84	Linea di confine
85	Linea di confine
86	Linea di confine
87	Linea di confine
88	Linea di confine
89	Linea di confine
90	Linea di confine
91	Linea di confine
92	Linea di confine
93	Linea di confine
94	Linea di confine
95	Linea di confine
96	Linea di confine
97	Linea di confine
98	Linea di confine
99	Linea di confine
100	Linea di confine

NOTA

La presente carta topografica della Laguna Veneta è stata compilata da Pietro Faldocapi, Ingegnere e Direttore Generale delle Pubbliche Opere per la Provincia di Venezia, sulla base delle carte nautiche e topografiche di questa città e di tutta la Laguna, ed è stata approvata dal Ministero dell'Interno.

La carta è divisa in fogli, e ogni foglio contiene una parte della Laguna. La scala della carta è di 1:50,000.

La carta è stata compilata nel 1861.

Veduta del porto di Malamocco ai Lidi di Venezia e fortezza di S. Pietro, eretta circa l'anno 1650.

Vi è rappresentato un gran traffico di navi dell'epoca. Una situazione destinata a rinnovarsi con l'apertura del nuovo canale per P. Marghera.

Topografia del porto di Malamocco col tracciato della gran diga che per la regolazione di quel porto è stata ordinata dalla munificenza di Sua Maestà Ferdinando I Imperatore e Re.

La situazione è della prima metà del XIX secolo. Alla estremità dell'isola del Lido vi è il forte degli Alberoni e all'estremità dell'isola di Pellestrina il forte di S. Pietro.

Si noti, sotto la descrizione, il profilo della formazione della diga.

Situazione idraulica della laguna di Venezia nel 1967 con i partiacque che dividono i tre bacini lagunari: Chioggia, Malamocco e Lido.

In alto sono delimitate le tre zone industriali; in scuro, vi è l'andamento dei canali lagunari, con le relative profondità; si può seguire anche il tracciato del nuovo canale di Malamocco attraverso la laguna e lungo la gronda lagunare.

LAGUNA DI VENEZIA
SITUAZIONE IDRAULICA ANNO 1967



Una amplissima e spettacolare veduta aerea della laguna, di Venezia con le isole vicine, e della Terraferma. Si distinguono: sulla sinistra, i ponti translagunari, P. Marghera e Mestre; al centro le piste dell'aeroporto internazionale « M. Polo »; a destra il Lido e, di fronte al porto di S. Nicolò, le isole di S. Erasmo, S. Andrea, Vignole e Certosa.

Sulla salvaguardia di Venezia, così conclude, nella sua relazione, il Sindaco ing. Favaretto Fisca: « In questa opera chiediamo l'aiuto del Parlamento e del Governo; chiediamo l'aiuto delle Società ed Associazioni italiane e straniere — tra le quali la Fondazione Europea di Cultura — che hanno a cuore l'avvenire di Venezia; chiediamo l'aiuto della stampa per un contributo e una collaborazione sincera non tanto alle nostre posizioni, ma agli interessi di Venezia intesi nella complessità dei suoi aspetti; non respingiamo l'apporto di nessuno, e neppure le critiche più aspre purché obiettive; chiediamo soprattutto l'aiuto e lo sprone del Consiglio ed il vostro sostegno.

Venezia deve vivere: senza scalfitture al suo patrimonio artistico, ma integrata con la terraferma e aperta sui mari ».





venezia 70

problemi e prospettive

**il sindaco
al consiglio comunale**

9 gennaio 1970

venezia 70

problemi e prospettive

**il sindaco
al consiglio comunale**

9 gennaio 1970



Il Sindaco di Venezia
ing. Giovanni Favaretto Fisca

**VENEZIA PUO' ANCORA TORNARE A DIVENIRE
GRANDE: A PATTO PERO' CHE VOGLIA ESSERE
VIVA RESTANDO SE STESSA, E RESTI SEMPRE
SE STESSA PUR ESSENDO VIVA.**

Il Sindaco, ing. Giovanni Favaretto Fisca, ha puntualizzato con questo suo discorso in Consiglio Comunale, la sera di lunedì 9 gennaio, la situazione politico-amministrativa del Comune. Nell'occasione egli ha richiamato i problemi di maggior rilievo ed impegno per gli Organi amministrativi cittadini ed indicato sulla scorta delle precedenti esperienze di Giunta, alcune linee programmatiche di grande interesse sulle quali ha invitato i Gruppi consiliari ad un confronto costruttivo, non soltanto al fine di conseguire l'obiettivo immediato della soluzione della crisi comunale, ma, soprattutto, per assicurare alla città chiare e sicure prospettive di progresso civile ed economico.

Signori Consiglieri,

Conscio della situazione creatasi in Giunta dopo le dimissioni degli Assessori socialisti, e del carattere chiaramente consiliare con cui questa crisi è stata voluta e portata avanti, poiché qui, in questa sede, sono convenute e si sono confrontate le tesi dei diversi gruppi, non solo circa il modo migliore di affrontare i problemi della città, ma anche sulle formule politiche più idonee a interpretare l'attuale momento storico; conscio di tutto questo — ripeto — come colui che, attraverso la vostra indicazione, ha avuto finora il mandato di rappresentare l'intera città, ritengo mio dovere proporre che la discussione intorno al programma e alle formule, pur in accordo con i partiti, prosegua in questa sede e qui trovi riscontri, verifiche e conferme.

IL «PROBLEMA DI VENEZIA»

Per quanto mi riguarda, non posso sottrarmi all'obbligo di indicare alcune linee di fondo all'interno delle quali ritengo possibile discutere per trovare un accordo, che possa divenire un programma di azione, in una prospettiva che va chiaramente oltre la normale esistenza di questa amministrazione, ma che può costituire la base per un colloquio anche fra forze politiche contrapposte, per un confronto che non sia meramente elettoralistico. In vista di una prospettiva che riesca a coagulare nuovi impegni intorno al ruolo innovatore degli Enti Locali e ai temi di sviluppo di una città. Sono attualmente in corso discussioni, anche fuori di questo Consiglio, appassionate e controverse intorno al destino di Venezia, mentre si stanno per prendere decisioni di fondamentale importanza.

Il Comune non può restare assente ed estraneo, e, in questa fase così dibattuta, ritengo mio dovere proporre qui alcuni punti che si presentano come uno sforzo di indicazione, fra le diverse tesi, di precise scelte politiche:

Il patrimonio artistico

La III^a zona

La legge di
salvaguardia

Il canale
di Malamocco

- 1) la difesa del patrimonio storico, monumentale e artistico nel suo ambiente deve essere obiettivo prioritario e condizionante di ogni eventuale scelta successiva;
- 2) il processo di industrializzazione in corso, con particolare riferimento alla realizzazione delle ultime 3 fasi della III^a zona industriale, deve essere condizionato alla dimostrazione, scientificamente e matematicamente sperimentata, che tali realizzazioni non comportino un turbamento all'equilibrio idraulico lagunare, che possa concorrere in qualsiasi modo a creare pericoli per la città;
- 3) di conseguenza le scelte future, anche quelle in esecuzione dei piani regolatori approvati, che restano validi, dovranno essere fatti da un nuovo organismo di salvaguardia avente una maggioranza democratica, con strutture e procedure che non ne snaturino il carattere, in modo da realizzare veramente la pienezza vitale di Venezia nel rispetto profondo della sua integrità monumentale ed artistica;
- 4) il canale di Malamocco dovrà essere quanto prima portato alla sezione di progetto anche nell'ultimo tratto, per rendere efficiente una via d'acqua, che già nella sua prefigurazione doveva

conseguire il duplice risultato di eliminare i traffici pericolosi dal Centro Storico e collegare più direttamente i traffici del porto commerciale e industriale col mare aperto;

- 5) la funzione del Centro Storico e insulare di Venezia deve precisare ulteriormente la sua corretta dimensione anzitutto rispetto ai centri residenziali e produttivi della terraferma nell'ambito del territorio comunale, e quindi rispetto all'intero Veneto, poiché il suo centro direzionale e il suo porto commerciale e industriale, oltre che trovare un equilibrio col sistema portuale adriatico, devono porsi in una funzione di integrazione e di servizio rispetto agli altri centri produttivi della regione;

Il problema
del Centro Storico

- 6) pertanto, nell'ambito del territorio comunale, va perseguita e organizzata la tendenza naturale all'espansione e all'integrazione complementare del Centro Storico con la Terraferma.

La Terraferma

Questo fenomeno, d'altra parte, è già in atto:

- a) **sul piano occupazionale**, mentre il Centro Storico accentua progressivamente i caratteri di centro terziario e quaternario, poiché l'offerta di lavoro supera le possibilità occupazionali della popolazione residenziale: ciò che genera il caratteristico fenomeno dei pendolari;
- b) **sul piano dell'organizzazione economica**, poiché la perdita progressiva di ogni funzione industriale del Centro Storico viene compensata da corrispondenti installazioni in terraferma, così come le strutture del Porto commerciale tendono ad acquisire nuovo spazio e ad integrarsi lungo la gronda lagunare;
- c) **sul piano delle strutture turistiche**, poiché le strutture di lusso del Centro Storico vengono progressivamente integrate da quelle a carattere più economico e di campeggio della terraferma.

Ma proprio la verifica del fenomeno di progressiva integrazione del Centro Storico con la Terraferma porta alla necessità impellente di riorganizzare, secondo schemi e strutture cittadine, l'intero tessuto urbano della terraferma attraverso una progressiva distribuzione della popolazione a ovest e a nord di Mestre e la concentrazione delle zone industriali a sud di Marghera.

A tal fine devono essere affrontati prioritariamente i seguenti problemi:

- a) varo definitivo del piano particolareggiato di Mestre e dei terminali di Fusina, S. Giuliano, Tessera e Punta Sabbioni, i cui studi sono già avanzati;
- b) realizzazione del piano particolareggiato del Tronchetto e di Piazzale Roma, che dopo la approvazione del Consiglio, ora purtroppo sta trovando resistenze in sede centrale;
- c) realizzazione della tangenziale dal Piazzale dell'autostrada della Serenissima al Terraglio, la cui convenzione è già stata approvata anche con decreto del Ministro e per cui è imminente l'appalto dei lavori.

La Regione

- 7) Spostando poi il nostro obiettivo sul piano dei rapporti a livello regionale, un'organizzazione territoriale adeguata dovrà essere basata sui seguenti punti:
 - a) un sistema rapido e continuo di comunicazioni pubbliche fra Venezia, Padova e Treviso;
 - b) l'approvazione preliminare all'interno delle aree suddette di un piano regolatore rigido e vincolante che escluda ogni previsione di insediamento superiore alla media dell'incremento demografico naturale, cioè che scoraggi ogni insediamento proveniente da altre aree;
 - c) che appunto per contenere le migrazioni e l'esodo dalle aree marginali e depresse, si preveda in quelle zone delle aree attrezzate per le industrie di seconda trasformazione;
 - d) che nella zona industriale di Venezia si mantengano le industrie attuali e si sviluppino quelle di prima trasformazione, che siano in rapporto di servizio rispetto alle industrie distribuite nelle aree periferiche del Veneto ed esclusivamente quelle che servono per integrare gli attuali cicli produttivi della I^a e II^a zona;
 - e) che ai fini anche di conferire progressiva importanza al settore commerciale e allo sviluppo del sistema dei contenitori del porto di Venezia siano create le infrastrutture necessarie per puntare da Venezia direttamente su Monaco attraverso un valico nelle Alpi Aurine, e che sia realizzata l'Idrovia Ticino - Mincio - Tartaro - Canal Bianco - Canal di Valle - Venezia.

«La difesa del patrimonio storico, monumentale e artistico nel suo ambiente deve essere obiettivo prioritario e condizionante di ogni scelta successiva».



Opere d'arte in edifici religiosi restaurate con il concorso di Enti internazionali.



Il centro per il restauro delle opere d'arte istituito dallo Stato e dal Comune presso l'ex abbazia di S. Gregorio.

- 8) Da queste premesse si ricava la preminenza della funzione terziaria e quaternaria del Centro Storico e la necessità del recupero della sua funzione residenziale.

Funzione terziaria
e residenziale

La funzione terziaria ovviamente dovrà svilupparsi sul piano della direzionalità, dello sviluppo dei centri di ricerca e di studio, del turismo; la funzione residenziale è invece strettamente collegata alle possibilità di un effettivo risanamento della città e delle sue strutture abitative, in modo tale però che il contributo pubblico non si risolva in un arricchimento dei privati e comporti l'eliminazione delle classi meno agiate, ma introduca il principio dell'equo canone e la possibilità di costituire un ente pubblico magari consorziato per la gestione dei fondi e dei beni pubblici con finalità pubbliche.

- 9) La sopravvivenza di Venezia, nel quadro delle funzioni indicate, è strettamente dipendente da un efficiente collegamento tra Centro Storico e Terraferma, attraverso una rete di trasporto pubblico, che si sviluppi lungo le direttrici per Padova e Treviso.

I collegamenti

Una proposta significativa può essere quella di sostituire all'attuale asse Mestre - Ponte della Libertà - Piazzale Roma - Canal Grande come percorso principale fra Terraferma e Centro Storico, il percorso Fusina - Canale della Giudecca - Bacino S. Marco - Rio delle Galeazze - Fondamente Nuove - Murano - Tessera, con prosecuzione rispettivamente per Padova e Treviso, realizzando inoltre un ulteriore collegamento in terraferma da Marghera a Favaro attraverso Mestre.

Il percorso indicato come principale non esaurisce comunque i modi di collegamento tra Centro Storico e Terraferma: l'attuale asse principale può rimanere infatti per i mezzi terrestri, sia pubblici che privati, e l'interscambio terra-acqua deve venire organizzato attraverso i sistemi di S. Giuliano e del Tronchetto - Piazzale Roma.

Si dovranno inoltre individuare altri punti di accesso alla laguna, attraverso cui collegare Centro Storico e Isole con la Terraferma attraverso mezzi acquai, come l'approdo di Campalto per Murano e il collegamento in Ferry-boat fra Punta Sabbioni e il Lido.

- 10) La cantieristica, l'industria vetraria di Murano, alcuni settori specializzati di artigianato vanno difesi e potenziati.

IL PROGRAMMA DELL'ULTIMA GIUNTA DI CENTRO-SINISTRA

In questo quadro, sul piano strettamente operativo, devono trovar posto gli impegni presi, come prioritari e qualificanti, dalla Giunta che si è costituita nel febbraio-marzo 1969.

Essi erano:

- 1) **sul piano urbanistico**, la presentazione di una delibera per la redazione di una variante generale al piano regolatore approvato, indicando insieme i criteri di revisione, oltre che i piani particolareggiati di Tronchetto - Piazzale Roma, di Castello, della penisola del Cavallino, di Pellestrina;
- 2) **sul piano dell'edilizia popolare** un piano triennale di intervento straordinario del Comune, per eliminare la maggior parte dei cosiddetti alloggi impropri, soprattutto a Ca' Emiliani, alla Giudecca, a Murano;
- 3) **sul piano dei servizi**, la presentazione di due delibere, concernenti l'una la municipalizzazione dell'azienda di Nettezza Urbana, l'altra la costituzione di una azienda a partecipazione azionaria del Comune, per la metanizzazione di tutto il territorio comunale e la gestione del servizio;
- 4) **sul piano delle infrastrutture civili**, il reperimento delle aree per la costruzione delle scuole materne e la creazione a Mestre di un Centro Civico Culturale.

Fra gli altri impegni, rilevanti ancora quello dell'appalto del Casinò e la realizzazione della linea lagunare attraverso il Rio delle Galeazze, oltre a quello della sistemazione generale del traffico acqueo nella Città.

Sulla conferma di questi impegni e sulla volontà della loro realizzazione affermata congiuntamente il 3 marzo 1969, e successivamente ribadita nella seduta consiliare del 28 luglio 1969, cioè dopo la scissione socialdemocratica, si sono espressi favorevolmente sia il capogruppo del PSU che quello del PSI.

E' doveroso ricordare che gran parte degli impegni presi sono già stati realizzati, come la delibera per la municipalizzazione del servizio di Nettezza Urbana e quella dell'Azienda per il Gas; l'appalto e l'esecuzione di importanti opere pubbliche sul piano della viabilità, degli acquedotti, delle fognature; l'apertura della linea di

Rio delle Galeazze; l'inizio di una sistemazione organica dei problemi del traffico all'interno della città e di un nuovo ordinamento fra le varie categorie interessate alla circolazione acquea; il reperimento delle aree per le scuole materne; alcuni provvedimenti urgenti per la soluzione di alcuni fra i più drammatici casi di baracati; la realizzazione del secondo Convegno Internazionale su Venezia.

Per quanto riguarda la legge speciale, alla presente relazione è allegato un elenco. Senza parlare dei 12 miliardi già spesi con le imponenti opere dei murazzi, da tale elenco risulta che il Comune ha già in corso lavori per 4 miliardi, e degli altri sono in corso gli appalti.

Fra questi infine, ci sono tutte le centrali di depurazione della terraferma in modo che quanto prima le acque luride saranno depurate e così travasate in laguna, concorrendo in maniera non indifferente alla lotta contro gli attuali inquinamenti.

UN NUOVO RUOLO PER GLI ENTI LOCALI

Per altri aspetti, come quelli dell'urbanistica e della revisione generale del Piano Regolatore (di cui era stato investito l'intero Consiglio), non si è ancora pervenuti a conclusioni positive, pur essendo esso il quadro qualificante entro cui deve svilupparsi la azione di una Giunta, che vuole porsi in maniera nuova rispetto alla realtà che la circonda.

Bisogna dire però che i piani particolareggiati di Piazzale Roma, Tronchetto, Castello, Cavallino, Pellestrina, hanno raggiunto uno stato di avanzamento soddisfacente.

Eppure sono proprio questi atti, così riassuntivi delle tensioni, dell'evoluzione, del rinnovamento culturale del nostro tempo, che hanno bisogno di una profonda meditazione e di un ampio spazio per poter essere concepiti e realizzati, sotto pena di essere altrimenti inadeguati, frammentari o superati.

Perché uno dei problemi più drammatici delle nostre società industriali sta per rivelarsi proprio quello delle città, della loro configurazione, delle funzioni e degli scopi, cui debbono servire. E' un problema conosciuto sotto tutte le latitudini, ma particolar-

Le città nella realtà contemporanea

mente acuto in Italia per la rapidità del recente processo di trasformazione.

Non è solo una giustificazione, è altresì un invito alle forze politiche tutte a rinnovarsi e a portare su questi temi lo sforzo di nuove e più penetranti intuizioni rispetto a quel fenomeno di cambiamento dei valori e delle forme tradizionali, che è in atto nella nostra realtà contemporanea.

Non si tratta solo del generico fenomeno della contestazione nei suoi aspetti di rifiuto radicale e pregiudiziale; si tratta di qualcosa di più, che, forse implicito nel rifiuto globale, ora però si sta trasferendo in forme positive e in proposte più elaborate, nella coscienza e nella cultura contemporanea fino a diventare patrimonio e spinta ideale dei grandi movimenti di popolo, di cui anche in questi giorni siamo stati testimoni.

I problemi della condizione operaia

Proprio da questo autunno caldo, da alcuni atteso e da altri paventato, sta forse per uscire un Paese diverso: diverso non solo perché l'unità dei lavoratori ha superato prove decisive e oramai incontrovertibili; diverso non solo perché è cambiata la condizione operaia all'interno delle fabbriche e nei posti di lavoro; ma diverso soprattutto perché i nuovi canali di comunicazione e di confronto sono stati instaurati fra società civile e società politica; diverso perché più concreti si sono fatti, a numerosi livelli, il riconoscimento dei diritti e più evidenti le forme di partecipazione alla gestione del potere, allargandone la base e investendo nuovi ceti; diverso infine perché i poteri pubblici, e in particolare i Comuni, hanno riconosciuto, pur sperimentando anche alcuni errori, che bisogna tentare nuove strade, che c'è uno spazio nuovo, un ruolo nuovo, che gli Enti Locali sono chiamati a svolgere in forza della loro attitudine a rappresentare immediatamente gli interessi democratici e popolari.

Perché qualcosa cambi veramente è necessario che, nel profondo rispetto della legge e nell'ambito delle funzioni costituzionalmente previste, gli Enti Locali costituiscano veramente, non più e non solo degli Enti finanziariamente autonomi, ma anche la fonte immediata e diretta della volontà popolare, di cui si devono rendere costantemente interpreti per testimoniare di fronte agli organi supremi dello Stato; non più soltanto dei gestori di pubblici servizi — seconda la vecchia concezione storica — ma lo strumento di partecipazione diretta alla vita globale della comunità



La Marittima ed il Tronchetto.

Il terminal stradale di Piazzale Roma e quello ferroviario di S. Lucia.

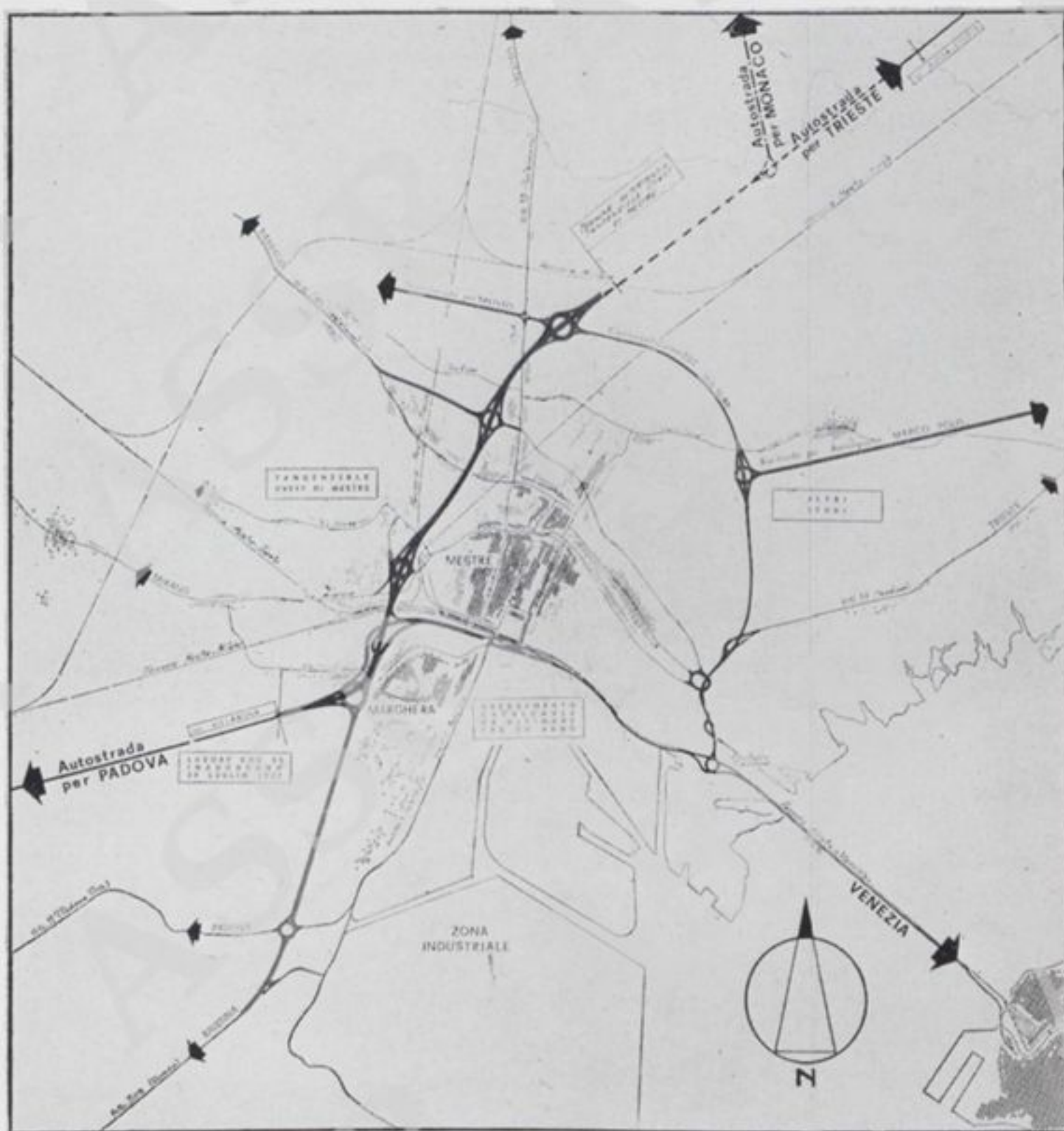


Raccordi autostradali in Terraferma.



Collegamenti migliorati e rapidi sono essenziali al Centro Storico per divenire agevolmente accessibile e penetrabile in ogni sua parte, a cominciare dai terminals modernamente strutturati.

La nuova grande viabilità di Terraferma permetterà un traffico di raccordo intercittadino e interurbano comodo e veloce.



Nuova viabilità in Terraferma. Studi, progetti e lavori della Società delle autostrade di Venezia e Padova. L'opera fondamentale, di prossima realizzazione, è la «tangenziale ovest» di Mestre, che raccorderà i terminals delle grandi autostrade che fanno capo a Venezia. I lavori sono di prossimo appalto. L'importo di progetto è di circa otto miliardi e mezzo di lire.



«La verifica del fenomeno di progressiva integrazione del Centro Storico con la Terraferma porta alla necessità di riorganizzare, secondo schemi e strutture cittadine, l'intero tessuto urbano della Terraferma, attraverso una progressiva distribuzione della popolazione a ovest e a nord di Mestre e la concentrazione delle zone industriali a sud di Marghera».

L'Ufficio comunale per l'Urbanistica ha già provveduto alla elaborazione del piano particolareggiato del Centro di Mestre, qui ripreso in una foto aerea che evidenzia il grande sviluppo edilizio.



locale; non solo gli spettatori dei conflitti sociali interni, ma membri attivi delle sofferenze e delle tensioni di un mondo che aspira a maggior giustizia ed eguaglianza.

Si tratta di un processo, che è in fase di maturazione all'interno della società civile, ma che non è ancora compiuto a livello istituzionale. Eppure esso prorompe già con forza dentro le maglie legislative dei nostri strumenti di azione. E' nostro dovere recepirlo nei termini tuttora possibili, anche se è pari dovere tener presente in ogni momento che la nostra è una funzione globale e non corporativa, e che la nostra linea deve tendere sempre alla tutela vigorosa contro ogni violazione dei diritti dei lavoratori, che è altresì tutela del bene generale della città, nel rispetto dell'autonomia dei sindacati per la conduzione delle loro vertenze.

E' stato con commozione che in questi giorni ho ricevuto dal Presidente della Commissione Interna della Chatillon un telegramma con cui a nome dei lavoratori della Chatillon e degli organismi sindacali di fabbrica il Presidente della Commissione ha porto a me come Sindaco e all'Amministrazione Comunale un vivo grazie per l'opera svolta.

Dopo la difficile soluzione della tormentata questione delle Conterie di Murano, che sono un nucleo così importante nella vita economica e produttiva del Centro Storico; dopo la conclusione della vertenza della Abital, che aveva avuto dei precedenti non facili anche durante il precedente passaggio di gestione; ora la positiva definizione della vertenza della Chatillon testimonia come, seppur su un piano ancora non sistematico e puntuale, tuttavia il Comune si è già mosso, proprio ci troviamo ad agire in una società, dove il solidarismo come valore di prospettiva globale per la comunità può avere un senso solo attraverso l'elevazione delle classi più deboli e la progressiva eliminazione delle sperequazioni sociali ed economiche, non attraverso la conservazione inerte e passiva di quegli equilibri di potere, che da tempo oramai stanno per essere posti in crisi.

E se gli Enti Locali vogliono muoversi in questa direzione bisogna avere attenzione non solo alla tutela e alle garanzie di dignità e di partecipazione del lavoratore nel proprio posto di lavoro, — il cui compito spetta al Parlamento — ma alla dignità e alle forme di partecipazione del cittadino nella vita collettiva della propria comunità e alle condizioni generali del suo modo di abitazione e di vita all'interno della comunità stessa.

I Consigli di Quartiere

Noi siamo stati fra i primi comuni d'Italia a realizzare quelle forme di decentramento, che rispondono ai Consigli di Quartiere.

Ma purtroppo la riforma non è ancora arrivata alla sua seconda fase, da quella cioè di indicazione di volontà e di tendenza, a quella di strumento reale di spostamento del potere decisionale dal vertice alla base periferica.

Vi sono delle giustificazioni fin troppo ovvie ed evidenti: dalla mancanza di una concreta previsione legislativa all'obiettivo difficile di stabilire un reale collegamento fra la volontà periferica, il momento di elaborazione delle idee e quello pratico delle scelte e del coordinamento delle priorità.

Ma è evidente che il tema di una riforma dell'Ente locale deve passare attraverso il canale della partecipazione comunitaria e attraverso l'elaborazione, seppure ancora in via sperimentale, di nuove forme di collaborazione tra l'Amministrazione centrale e i singoli Consigli di Quartiere col trasferimento di alcuni precisi poteri delegati su materie attinenti alla singola competenza territoriale e con la previsione di forme di consultazione sui problemi generali.

Così la comunità diventa un fatto vitale poiché deriva i suoi titoli di rappresentanza collettiva dalla pluralità composita delle manifestazioni di base e dal loro organico coordinamento in uno strumento democratico e unitario. Così la comunità intera può prepararsi ad aggredire i problemi della condizione di vita della grande massa dei cittadini in città come le attuali, che, da una parte non hanno ancora completato la trasformazione del loro tessuto costruito sulla base di un'economia agricola in quello di un'economia di tipo industriale, e dall'altra parte si trovano talora già proiettata nell'era tecnologica, e perciò alla soglia di nuove e radicali trasformazioni.

I problemi sociali

In questo quadro balzano in primo piano il problema della casa, di una casa decente per tutti, della casa come servizio sociale; il problema dell'inquinamento e quello della sanità individuale e pubblica; il problema del verde, delle attrezzature sportive e culturali; il problema delle condizioni generali di trasporto e di movimento all'interno della città, tenendo presente il costo enorme dello spreco di tempo e di denaro quando siano adottate soluzioni inadeguate.

Non più perciò il Comune soltanto come centro di erogazione di servizi, ma il Comune come punto di riferimento delle volontà

e delle iniziative per costruire insieme un diverso modello di vita collettiva. E' a questo livello più avanzato che può e deve avvenire il confronto fra le diverse forze politiche, perché il confronto stesso sia reale, produttore, corrispondente alla nuova problematica che si è aperta sul piano culturale e civile.

Si tratta di un nuovo salto di qualità, sono i problemi di una nuova città, che nella realtà sociale già maturano a livello intuitivo, ma che a livello politico non sono ancora compiutamente risolti attraverso risposte scientificamente elaborate e culturalmente adeguate.

La nuova Città

Per questo la revisione del Piano Regolatore deve essere compiuta in questa prospettiva, come il risultato di una meditazione e di un incontro, che deve abbracciare tutte le forze, che vogliono avanzare all'altezza delle responsabilità, che ci pongono i tempi e le generazioni che stanno per venire.

Spetta a noi non abbandonarci a soluzioni demagogiche o non sufficientemente ponderate, ma che possano tuttavia realmente incidere sulle strutture preesistenti cambiando i rapporti di potere, con quella costanza e gradualità che concili un progressivo avanzamento dei lavoratori e di tutte le classi marginali e meno organizzate, senza intaccare né il regime parlamentare, né i fondamentali valori della libertà, dell'indipendenza, della proprietà privata, le garanzie di pubblico controllo; senza compromettere infine l'espansione complessiva dell'economia, incidendo cioè sulla distribuzione dei redditi ma non intaccando le capacità di investimento e di produttività del sistema nel suo complesso.

E' un confronto cui sono chiamate tutte le forze che vogliono realmente andare avanti. Su questo terreno dobbiamo misuraci, trovare i punti di contatto o di dissenso, formare la piattaforma per eventuali maggioranze, o la distinzione e la contrapposizione con le opposizioni.

Il compito delle
forze politiche

E' chiaro però, oggi più che mai, che non basta un discorso sui programmi, ma ogni programma per essere credibile e divenire incisivo deve muoversi sulle spalle di forze politiche, che ne garantiscano insieme l'attendibilità e la fedeltà costituzionale.

L'omogeneità degli orientamenti politici generali è una condizione indispensabile perché il lavoro possa essere utile e fecondo, nella direzione lungo la quale intendiamo muoverci; ma ciò non esclude che contatti e collegamenti possano essere cercati e tro-

vati con tutte quelle forze che hanno in comune alcuni obiettivi di sviluppo della società, anche se ci sono fra di loro divisioni così significative e determinanti sulla concezione dello Stato e del suo ruolo internazionale, che le pongono in posizioni contrapposte sui temi di un'alleanza generale.

La crisi di questo Comune non è che il riflesso di una crisi più vasta, che investe l'intero Paese, nel momento in cui la sua realtà culturale e la sua coscienza critica, parallelamente anche ad alcuni grandi fatti che hanno interessato il mondo cattolico, vanno indicando alle forze politiche nuovi e più avanzati traguardi.

CRISI DI GIUNTA E PROSPETTIVE DI SOLUZIONE

Noi riteniamo che questa crisi della Giunta, reale e configurabile, non sia un episodio, ma l'occasione per aprire una fase interlocutoria più ampia, un momento di pausa e di meditazione, che sia in grado di offrire alle forze politiche interessate la possibilità per un discorso più pieno e completo sulla situazione attuale e sulle prospettive future.

E' un discorso da cominciare qui, questa sera in questo Consiglio, impegnando la responsabilità di tutti i gruppi.

Noi — almeno la parte democristiana — siamo pronti a rimettere il nostro mandato in qualsiasi momento, se il Consiglio riterrà che ciò possa favorire il colloquio e il dibattito.

Per parte mia ho ritenuto di compiere il mio ultimo dovere, offrendo al Consiglio una piattaforma di discussione, perché ritengo che ogni soluzione debba comunque trarre le mosse dai problemi e dalla tematica che ho indicato, naturalmente con i necessari accordi e le necessarie garanzie.

E' chiaro infatti che la Democrazia Cristiana è e vuole essere una forza di progresso, non di conservazione.

Non ci nascondiamo che davanti a noi sta il muro delle elezioni amministrative.

Ma io credo che sia nostro dovere porre in essere fin d'ora tutte le condizioni per un dialogo e per un confronto che possa durare nel tempo e costituire una tappa significativa nella storia della nostra città.

Vedute aeree del bacino di S. Marco e della bocca di porto di Malamocco.



«Il canale di Malamocco dovrà essere quanto prima portato alla sezione di progetto anche nell'ultimo tratto, per rendere efficiente una via d'acqua, che già nella sua prefigurazione doveva conseguire il duplice risultato di eliminare i traffici pericolosi dal Centro Storico e collegare più direttamente i traffici del porto commerciale e industriale col mare aperto».



Il canale di Malamocco presso P. Marghera.

Veduta parziale delle zone industriali.



«Il processo di industrializzazione in corso con particolare riferimento alla realizzazione delle ultime tre fasi della III^a zona industriale, deve essere condizionato alla dimostrazione, scientificamente e matematicamente sperimentata, che tali realizzazioni non comportano un turbamento all'equilibrio idraulico lagunare, che possa concorrere in qualsiasi modo a creare pericoli per la città».

«Nella zona industriale di Venezia si mantengano le industrie attuali e si sviluppino quelle di prima trasformazione, che siano in rapporto di servizio rispetto alle industrie distribuite nelle aree periferiche del Veneto ed esclusivamente quelle che servono per integrare gli attuali cicli produttivi della I^a e II^a zona».

Se si tratta non tanto e non solo di evitare il Commissario, ma invece di svolgere un colloquio ad un più alto grado di responsabilità, la Democrazia Cristiana è disponibile ad assumersi tutte le sue responsabilità e a presentarsi come tale di fronte al Consiglio.

Ma è il Consiglio che deve dirlo; ed anzitutto quelle forze che si sentono coinvolte ed anzi corresponsabili dei giudizi e dei problemi, che col mio discorso ho tentato di sollevare.

Abbiamo già detto che anche noi siamo partecipi di una crisi che ci supera investendo l'intero Paese; tentiamo di esservi parte, e non ultima, anche nel prospettare le possibili soluzioni.

LEGGE SPECIALE PER VENEZIA 5 LUGLIO 1966 N. 526

PROGRAMMA DELLO STATO

(situazione al 7 gennaio 1970)

A) SISTEMAZIONE MARGINAMENTI DI ISOLE, LITORALI E CENTRO STORICO AFFERENTI LA LAGUNA

a) Lavori in corso:

Riviera S.M. Elisabetta (Litorale del Lido) L. 197.000.000

Lavori consegnati di imminente inizio:

Riviera di Corinto (Litorale del Lido) L. 932.000.000

Sacca Fisola I tratto L. 238.000.000

Mazzorbo L. 434.000.000

in totale L. 1.604.000.000

b) Lavori appaltati:

Sacca Fisola II tratto L. 100.000.000

Isola S. Erasmo L. 99.750.000

in totale L. 199.750.000

c) Lavori in corso di appalto:

Isola di Murano L. 200.000.000

d) Progetti in corso di elaborazione:

Isola di S. Elena L. 500.000.000

Isola di Burano L. 440.000.000

Isola delle Vignole L. 200.000.000

Litorale del Lido-Riv. Malamocco-Alberoni L. 200.000.000

in totale L. 1.340.000.000

totale complessivo L. 3.143.750.000

B) ESCAVI E SISTEMAZIONI CANALI LAGUNARI

a) Lavori in corso:

Escavo e sistemazione sponde rio di Quintavalle a Castello L. 60.025.000

Escavo e sistemazione canale della Lavanderia al Lido di Venezia	L.	88.090.000
b) Lavori consegnati di imminente inizio:		
Escavo in asciutto e sistemazioni rii Avogaria, S. Barnaba, Ognissanti e Malpaga a Dorsoduro	L.	99.900.000
c) Lavori appaltati:		
Escavo e sistemazione canali di Via Lepanto al Lido di Venezia	L.	99.994.000
Escavo e sistemazione Rio Cavanella a Burano	L.	80.000.000
Escavo e sistemazione rii Pontinello, Assassini e S. Mauro a Burano	L.	85.000.000
Escavo e sistemazione rii Mandracchio e Terranova a Burano	L.	97.000.000
Escavo e sistemazione rio di S. Nicolò a Dorsoduro	L.	99.000.000
d) Lavori in corso di appalto:		
Escavo e sistemazione rii S. Margherita e Carmini a Dorsoduro	L.	89.000.000
e) Progetti in corso di elaborazione:		
Escavo e sistemazione rii di S. Basegio e S. Sebastian a Dorsoduro	L.	80.000.000
Escavo e sistemazione rio Marin a S. Croce	L.	50.000.000
Escavo e sistemazione rio S. Giovanni Decollato a S. Croce	L.	65.000.000
Escavo e sistemazione rio SS. Apostoli a Cannaregio	L.	65.000.000
in totale		<u><u>L. 1.058.009.000</u></u>

C) RESTAURO EDIFICI DEMANIALI ED ESPROPRIO FABBRICATI PRIVATI DESTINATI A SEDE DI UFFICI PUBBLICI NEL CENTRO STORICO DI VENEZIA

a) Lavori approvati e imminente consegna:		
Archivio di Stato	L.	70.000.000
Palazzo Pisani	L.	140.000.000
b) Lavori in corso di appalto:		
Caserma Carabinieri S. Zaccaria	L.	50.000.000
Archivio di Stato	L.	130.000.000
c) Progetti in corso di elaborazione:		
Acquisto immobile per conto Ministero Lavori Pubblici	L.	500.000.000
Palazzo Reale	L.	140.000.000
Ala Napoleonica	L.	30.000.000
Caserma P.S. S. Chiara	L.	50.000.000
Caserma P.S. Manin	L.	30.000.000
Carcere Femminile	L.	90.000.000
in totale		<u><u>L. 1.230.000.000</u></u>

RIEPILOGO

A) Sistemazione marginamenti di Isole, litorali e Centro Storico, afferenti la laguna;	L. 3.143.750.000
B) Escavi e sistemazione canali lagunari;	L. 1.058.009.000
C) Restauro edifici demaniali ed esproprio fabbricati privati destinati a sede di Uffici Pubblici nel Centro Storico di Venezia;	L. 1.230.000.000
totale generale	L. 5.431.759.000

PROGRAMMA DELLA AMMINISTRAZIONE COMUNALE

LAVORI IN FASE DI CONSEGNA

OGGETTO DELLO STANZIAMENTO	IMPORTO STANZIAMENTO	OGGETTO PROVVEDIMENTO	IMPORTO IMPEGNATO
Impianto fognatura Cavallino	500.000.000	n. 3398 del 22-11-1968 Impianto fognatura Cavallino - III° lotto	160.000.000
		n. 16171 del 12-12-1966 Impianto fognatura Cavallino - IV° lotto	180.000.000
Costruzione acquedotto Cavallino	400.000.000	n. 3337 del 15-11-1968 Progetto gen. sistemaz. acquedotto - III° lotto - ampliamento rete Estuario Nord	400.000.000
Totale			L. 740.000.000

LAVORI IN CORSO DI APPALTO

OGGETTO DELLO STANZIAMENTO	IMPORTO IMPEGNATO	OGGETTO PROVVEDIMENTO	IMPORTO STANZIAMENTO
Completamento progetto fognatura Mestre	2.000.000.000	n. 723 del 2-4-1968 lotto 17° - collettori bacino di Campalto	230.000.000
		n. 478 del 27-5-1968 lotto 18° - completamento bacino Piccole Industrie	170.000.000
		n. 479 del 27-5-1968 lotto 19° - impianto depur. bacino di Campalto	187.000.000
		n. 480 del 27-5-1968 lotto 20° - completamento impianto depuraz. Carpenedo-Zelarino-Favaro	200.000.000
		n. 2974 del 23-10-1968 lotto 21° - impianto depur. Mestre-Marghera (1° p.) S. Giuliano (1° parte)	500.000.000
		n. 481 del 27-5-1968 lotto 22° - collet. terminale bacino S. Giuliano	165.000.000
		n. 978 del 4-9-1968 lotto 23° - impianto depur. S. Giuliano (II° parte) e V. delle Industrie	160.000.000
Costruzione e sistemazione edifici scolastici	1.000.000.000	n. 2973 del 23-10-1968 lotto 24° - impianto depur. Mestre-Marghera (II° p.)	388.000.000
		n. 351 del 31-3-1969 Costruzione edificio per scuola media a Campalto	300.000.000
		n. 2617 del 15-9-1969 Sc. media Bandiera e M. - Mestre - lavori di restauro ali laterali e sistemazione esterna	30.000.000
Impianto potabilizzazione acque fiume Sile	1.000.000.000	n. 3395 del 22-11-1968 progetto sistemaz. gen. acquedotto - I° lotto	1.000.000.000
Totale			L. 3.330.000.000

LAVORI IN CORSO DI APPROVAZIONE

OGGETTO DELLO STANZIAMENTO	IMPORTO IMPEGNATO	OGGETTO PROVVEDIMENTO	IMPORTO STANZIAMENTO
Costruzione feeder acquedotto potabile a Castello	500.000.000	n. 622 del 20-6-1969 progetto sistemaz. gen. acquedotto - 2° lotto	500.000.000
Costruzione piscina ai Saloni	750.000.000	n. 929 del 7-11-1969 Saloni alle Zattere - realizzazione complesso piscine natatorie, sez. sportive e varie e centro medico sportivo	750.000.000
Costruzione e sistemazione edifici scolastici		Proposta n. 48796 Costruzione edificio per scuola elem. a Campalto	138.800.000
		Prop. n. 2893 del 24-10-69 Ampliamento sc. element. in Via Passo S. Boldo a Favaro V.to - con ricavo di 12 aule e palestra	97.500.000
		Proposta n. 74998 Lavori di straord. manut. al p.t. della Sc. prefabbr. S.M. Goretti	5.800.000
		Ampliamento sc. element. di Bissuola «L. da Vinci» per ulteriori n. 6 aule	34.500.000
		n. 2734 del 22-9-1969 edifici scol. - sc. prefabbr. Grimani di Marghera rest. del pavimento interno e costruzione del sottost. solettone - inizio immed. dei lavori	19.000.000
		n. 2735 del 22-9-1969 lavori di rest. scuola element. prefabbr. di Ca' Bianca al Lido di Venezia	15.000.000
		Proposta n. 53534 scuola prefabbricata di V. Casona	15.000.000
		Proposta n. 6638 scuola prefabbr. Grimani - restauro manto copert.	13.500.000
		Proposta n. 52066 restauro e risanamento sc. element. De Amicis - perizia suppl.	21.000.000

OGGETTO DELLO STANZIAMENTO	IMPORTO IMPEGNATO	OGGETTO PROVVEDIMENTO	IMPORTO STANZIAMENTO
		Proposta n. 33349 Ca' Foscari - pal. di propr. comun. - op. di consolid. causa dissesto statico della facciata sul Canal Grande e op. complement. di restauro	5.000.000
		Proposta n. 66045 opere pubbliche - restauro sc. element. F. Grimani di Marghera - lavori di straord. manut.	19.000.000
		Proposta n. 71137 ampliam. sc. elementare «Parolari» a Zelarino - II° lotto - modifica imput. spesa	24.125.815
Impianto di fognatura Cavallino	500.000.000	Proposta n. 49855 Impianto fognatura Cavallino - 5° lotto	160.000.000
Impianti turistico sportivi	350.000.000	Proposta n. 72116 palestra al Lido-Ca' Bianca	75.000.000
		Proposta n. 2479 costruzione prefabbr. ad uso spogliatoio per l'impianto sportivo in loc. terre perse al Lido	13.000.000
		Totale	L. 1.906.225.815

LAVORI IN CORSO DI PROGETTAZIONE

Sistemaz. Teatro Goldoni	700.000.000	—	—
Sistemazione Luna Park Lido	250.000.000	—	—
Interv. e risanamento zona camp. di Castello	2.250.000.000	—	—
Sistemazione «terminals»	300.000.000	—	—
Totale generale	L. 10.000.000.000	—	L. 5.976.225.815

EDIZIONE DEL COMUNE DI VENEZIA
A cura dell'Ufficio Stampa