

## Comune di Venezia

07/08 giu. 1970 - Elezioni del Comune di Venezia



COMUNE DI VENEZIA

IL SINDACO

Venezia, 15 Giugno 1970  
Prot. n. 226 Segr. Gen.

Ill. mo Signor  
RIGO MARIO  
Piazza Calvi, 3

( VENEZIA ) NOALE

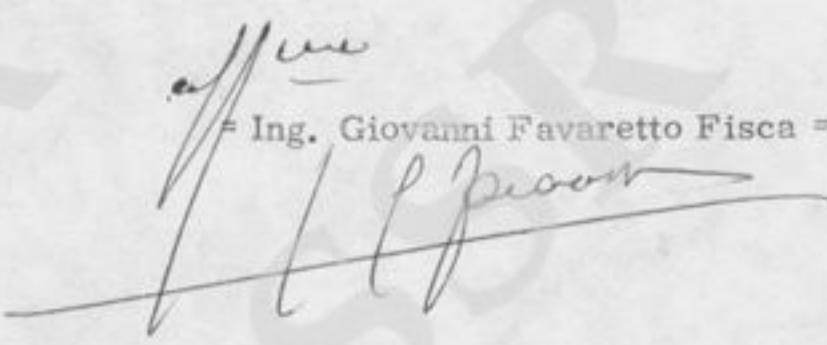
OGGETTO: Esito elezioni amministrative.

Ai sensi e per gli effetti delle norme contenute nell'art. 61 del T.U. 16 maggio 1960 n. 570, mi è gradito comunicarLe che, in sede di accertamento definitivo dei risultati della competizione elettorale del 7 - 8 giugno u. s., il competente Ufficio Centrale ha proclamato la S. V. eletta a Consigliere Comunale di Venezia.

Nell'esprimere alla S. V. il mio personale compiacimento ed i migliori auguri di buon lavoro, La prego di favorire, entro e non oltre dieci giorni dalla data di notifica della presente, presso il mio Ufficio o quello del Segretario Generale del Comune, per produrre il titolo di studio del quale è in possesso ovvero per rendere la prova dell'alfabetismo prescritta dall'art. 14 del predetto T. U.

Allego il riassunto dei dati elettorali per voti di lista e per cifre individuali, nonchè l'elenco dei Consiglieri Comunali proclamati eletti.

Distinti saluti.

  
= Ing. Giovanni Favaretto Fisca =



# Comune di Venezia

SEGRETERIA GENERALE

ELEZIONI AMMINISTRATIVE 7 - 8 GIUGNO 1970

CONSIGLIO COMUNALE

=====

Lista		Voti	Seggi
1	P. C. I.	62.274	17
2	Socialdemocrazia	2.206	-
3	Terra Ferma	7.023	1
4	P. L. I.	13.114	3
5	P. S. U.	18.745	5
6	P. S. I.	27.324	7
7	P.S.I.U.P.	10.212	2
8	M. S. I.	9.715	2
9	Stella e Corona	1.130	-
10	P. R. I.	8.114	2
11	D. C.	74.061	21
		<hr/>	<hr/>
		233.318	60
		=====	==



# Comune di Venexia

SEGRETERIA GENERALE

ELEZIONI AMMINISTRATIVE 7 - 8 GIUGNO 1970

CONSIGLIERI COMUNALI proclamati eletti dall'Ufficio Centrale Elettorale

N.	Cognome e nome	Luogo e data di nascita	Lista	cfr. ind. elettorale
1	Longo Giorgio	Venezia, 11. 1.1924	11 D.C.	79.456
2	Baldo Mariano	Venezia, 21.11.1927	11 D.C.	76.253
3	Zanini Alfeo	La Valle A., 17. 6.1923	11 D.C.	76.136
4	Scaramuzza Luigino	Favaro, 2. 5.1936	11 D.C.	75.842
5	Zampirolo Gino	Cavarzere, 10. 9.1928	11 D.C.	75.824
6	Bassotto Camillo	Veronella, 1. 1.1917	11 D.C.	75.796
7	Bianchini Giovanni Battista	Venezia, 12.11.1927	11 D.C.	75.787
8	De Biasi Mario	Murano, 19. 7.1923	11 D.C.	75.515
9	Pancino Giangiacomo	Venezia, 9. 6.1917	11 D.C.	75.512
10	Campolonghi Giuseppe	Pellestrina, 25. 1.1923	11 D.C.	75.487
11	Rivi Gianni	Baiso, 27. 3.1936	11 D.C.	75.376
12	Farina Ermenegildo	Pianezze, 24. 8.1920	11 D.C.	75.291
13	Coppola Pietro	Venezia, 24.11.1936	11 D.C.	75.283
14	Vianello Mario	Venezia, 25. 6.1928	11 D.C.	75.238
15	Stefani Vittorina	Venezia, 15. 9.1934	11 D.C.	75.228
16	Benedetti Luigi	Livorno, 28. 9.1923	11 D.C.	75.211

17 Baessato	Giancarlo	Venezia, 9.6.1925	11 D.C.	75.170
18 Castelli	Liliana	Venezia, 9.11.1915	11 D.C.	75.121
19 Fezzi	Giacomo	Monselice, 7.1.1922	11 D.C.	75.101
20 Ballarin	Mario	Burano, 21.8.1922	11 D.C.	75.090
21 Vian	Carlo	Mogliano, 7.10.1930	11 D.C.	75.018
22 Federici	Girolamo	Roverchiara, 2.8.1926	1 P.C.I.	63.398
23 Pellicani	Giovanni	Ruvo Puglia, 12.9.1932	1 P.C.I.	63.272
24 Angelin	Gastone	Venezia, 29.1.1930	1 P.C.I.	63.188
25 Golinelli	Giuseppe	Bagnara R., 14.12.1920	1 P.C.I.	63.098
26 Altieri	Ettore	Venezia, 9.6.1904	1 P.C.I.	62.999
27 Finco	Giancarlo	Venezia, 18.6.1928	1 P.C.I.	62.984
28 Longobardi	Giovanna	Venezia, 21.1.1947	1 P.C.I.	62.976
29 Rizzo	Renato	Venezia, 1.6.1926	1 P.C.I.	62.946
30 Serena	Giovanni	Murano, 25.9.1926	1 P.C.I.	62.929
31 Bon	Erminio	Burano, 21.12.1927	1 P.C.I.	62.919
32 Biasioli	Leonida	Venezia, 20.9.1921	1 P.C.I.	62.915
33 Borgato	Rino	Venezia, 29.3.1924	1 P.C.I.	62.808
34 Bosello	Luigi	Fiesso A., 8.9.1919	1 P.C.I.	62.786
35 Pagnin	Fioravante	Venezia, 4.11.1921	1 P.C.I.	62.766
36 Gattinoni	Camillo	S. Vito T., 22.6.1919	1 P.C.I.	62.764
37 Bison	Romeo	Mogliano, 13.7.1926	1 P.C.I.	62.743
38 Perini	Ivano	Chioggia, 7.10.1931	1 P.C.I.	62.739
39 Servello	Manfredi	Pizzo, 17.7.1924	6 P.S.I.	28.248
40 De Michelis	Gianni	Venezia, 26.11.1940	6 P.S.I.	28.168
41 Rigo	Mario	Noale, 4.10.1929	6 P.S.I.	28.022
42 Nardi	Renato	Padova, 9.6.1936	6 P.S.I.	28.019
43 Bolgan	Orlando	Mestre, 29.6.1927	6 P.S.I.	27.988
44 Bortoluzzi	Vincenzo	Burano, 14.6.1906	6 P.S.I.	27.927

45 Bressan	Lino	Venezia, 20.6.1915	6 P.S.I.	27.916
46 Franchini	Carlo	Venezia, 21.1.1915	5 P.S.U.	19.811
47 Canilli	Giovenni	Venezia, 14.11.1921	5 P.S.U.	19.108
48 Bendoricchio	Domenico	Dignano, 19.10.1925	5 P.S.U.	19.079
49 Mongiello	Gerardo	Taurasi, 6.11.1930	5 P.S.U.	19.057
50 Zanella	Amedeo	Venezia, 22.12.1908	5 P.S.U.	19.021
51 Alesi	Massimo	Civitavecchia, 26.7.1907	4 P.L.I.	14.266
52 Bettini	Lorenzo	Venezia, 2.4.1929	4 P.L.I.	13.589
53 Della Toffola	Leomberto	Venezia, 28.7.1919	4 P.L.I.	13.567
54 Zecchi	Giorgio	Venezia, 11.1.1919	7 PSIUP.	10.591
55 Zanata	Mario	Venezia, 27.3.1926	7 PSIUP.	10.468
56 Omarini	Antonio	Pallanza, 3.12.1911	8 M.S.I.	10.410
57 Parisi	Antonino	Mestre, 16.6.1939	8 M.S.I.	10.089
58 Casellati	Antonio	Venezia, 22.5.1928	10 P.R.I.	8.850
59 Zorzetto	Gaetano	Mestre, 26.4.1940	10 P.R.I.	8.486
60 Bergamo	Piero	Venezia, 17.10.1928	3 Terraf.	7.751



# Comune di Venexia

## SEGRETERIA GENERALE

### Elenco dei Consiglieri Comunali proclamati eletti

=====

1 = ALESI MASSIMO	Dorsoduro, 725 - tel. 23.754
2 = ALTIERI ETTORE	Giudecca, 873 - tel. 33.459
3 = ANGELIN GASTONE	Mestre - Viale San Marco, 61 - tel. 956520
4 = BAESSATO GIANCARLO	Mestre - Via Spalti, 10 - tel. 59611
5 = BALDO MARIANO	Castello, 5064/A - tel. 29968
6 = BALLARIN MARIO	Treporti - Via Fausta, 93
7 = BASSOTTO CAMILLO	San Polo, 2283 - tel. 35674
8 = BENDORICCHIO DOMENICO	Mestre - Via Cappuccina, 19/B - tel. 56880
9 = BENEDETTI LUIGI	Marghera - Via Stefani 8 - tel. 58025
10 = BERGAMO PIERO	Mestre - Viale Garibaldi, 127 - tel. 50999
11 = BETTINI LORENZO	San Marco, 4526 - tel. 20501
12 = BIANCHINI GIO BATTISTA	Dorsoduro, 325 - tel. 89075
13 = EIASIOLI LEONIDA	Lido - Via Dandolo, 54 - tel. 64441
14 = BISON ROMEO	Zelarino - Via Visinoni, 2
15 = BOLGAN ORLANDO	Mestre - Asseggiano, 1/5 - tel. 962282
16 = BON ERMINIO	Burano - Terranova, 137 - tel. 730297
17 = BORGATO RINO	Castello, 2966 - tel. 84218
18 = BORTOLUZZI VINCENZO	Cavallino - Pordelio, 156 - tel. 968015
19 = BOSELLO LUIGI	Chirignago - S. Elena, 26/7 - tel. 973995
20 = BRESSAN LINO	Castello, 3512/A - tel. 30513

- 21 = CAMPOLONGHI GIUSEPPE Lido Ca' Bianca - Via d'Asola, 11 - t. 65952  
22 = CANILLI GIOVANNI Lido - Via dei Giolito, 4 - tel. 61803  
23 = CASELLATI ANTONIO Dorsoduro, 378 - tel. 34317  
24 = CASTELLI LILIANA Dorsoduro, 2414 - tel. 36685  
25 = COPPOLA PIETRO Lido - Via Lepanto, 8/1 - tel. 64975  
26 = DE BIASI MARIO Murano - Fond. Navagerro 9 - tel. 739339  
27 = DELLA TOFFOLA LEOMBERTO Dorsoduro, 3485 - tel. 703780  
28 = DE MICHELIS GIANNI San Marco, 3200  
29 = FARINA ERMENEGILDO Mestre - Via Massaia, 37 - tel. 54545  
30 = FEDERICI GIROLAMO Dorsoduro, 3904 - tel. 958791  
31 = FEZZI GIACOMO Mestre - Via Carducci, 45 - tel. 56366  
32 = FINCO GIANCARLO Marghera - Via Zambelli, 27 - tel. 970017  
33 = FRANCHINI CARLO Lido - Via Pezzana, 3 - tel. 65778  
34 = GATTINONI CAMILLO Cannaregio, 2290 - tel. 38575  
35 = GOLINELLI GIUSEPPE Mestre - Via Varrone, 21 - tel. 56486  
36 = LONGO GIORGIO Cannaregio, 5153 - tel. 30358  
37 = LONGOBARDI GIOVANNA San Polo, 1464 - tel. 702305  
38 = MONGIELLO GERARDO Lido - Piazza La Fontaine, 1 - tel. 63144  
39 = NARDI RENATO Cannaregio, 5326/A - tel. 700217  
40 = OMARINI ANTONIO Dorsoduro, 1011 - tel. 042285120  
41 = PAGNIN FIORAVANTE Mestre - Viale Garibaldi, 87 - tel. 951677  
42 = PANCINO GIANGIACOMO San Marco, 3560 - tel. 24606  
43 = PARISI ANTONINO Mestre - Piazzetta Battisti, 8 - tel. 53028  
44 = PELLICANI GIOVANNI Mestre - Riviera 20<sup>^</sup> Sett. 30 - tel. 958161  
45 = PERINI IVANO Spinea - Via Roma, 69  
46 = RIGO MARIO Noale - Piazza Calvi, 3  
47 = RIVI GIANNI Mestre - Via Montenero, 127 - tel. 977440

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| 48 = RIZZO RENATO       | Giudecca, 67 - tel. 25416                 |
| 49 = SCARAMUZZA LUIGINO | Favaro - Via Essicatoio, 5 - tel. 56808   |
| 50 = SERENA GIOVANNI    | Murano - Calle Luna, 24/A - tel. 739197   |
| 51 = SERVELLO MANFREDI  | Mestre - Via Mestrina, 62 - tel. 959476   |
| 52 = STEFANI VITTORINA  | S. Elena, Calle Asilo, 2 - tel. 36270     |
| 53 = VIAN CARLO         | Cannaregio, 5507 - tel. 24686             |
| 54 = VIANELLO MARIO     | Dorsoduro, 906/A - tel. 39112             |
| 55 = ZAMPIROLLO GINO    | Zelarino - Via Zanovelli, 5 - tel. 957586 |
| 56 = ZANATA MARIO       | Santa Croce, 704 - tel. 32942             |
| 57 = ZANELLA AMEDEO     | Castello, 2493 - tel. 33545               |
| 58 = ZANINI ALFEO       | San Polo, 1133 - tel. 35649               |
| 59 = ZECCHI GIORGIO     | Dorsoduro, 1089 - tel. 87942              |
| 60 = ZORZETTO GAETANO   | Mestre - Via Dante, 92 - tel. 58879       |



**P**artito **S**ocialista **I**taliano

*Sissignori, pensiamo al dopo!*

---

Nelle preparazione di queste

elezioni,

intrallazzatori, opportunisti

e camorristi,

compongono e scompongono, in tutti i Partiti,

indicazioni preferenziali.

Fedeli alla linea politica e morale del

vecchio PSI,

noi vi indichiamo le candidature

di uomini non compromessi con la socialdemocrazia

e con la legge truffa del 1953,

e vi lasciamo liberi di scegliere!

## Per il Comune di Venezia

4	<b>Bassi Roberto</b>	Medico primario
6	<b>Bertoli Alfredo</b>	Ex garibaldino di Spagna
7	<b>Bettari Giuliano</b>	Architetto
8	<b>Bolgan Orlando</b>	Ferroviere ex assessore
10	<b>Borghi Giuliana</b>	Insegnante subnormali
X13	<b>Brunello Vincenzo</b>	Pubblicista
16	<b>Carbone Antonino</b>	Dipendente del Porto
19	<b>Carrer Franco</b>	Architetto
21	<b>Danesin Vincenzo</b>	Esercente
X28	<b>Fioretto Silvano</b>	Libraio ambulante
X33	<b>Gasparini Arturo</b>	Capo operaio
34	<b>Giommoni Ermanno</b>	Dirigente d'azienda - ex assessore
41	<b>Mingardi Mario</b>	Dipendente ospedaliero
50	<b>Perinato Benito</b>	Architetto
52	<b>Rosada Bruno</b>	Assistente universitario
59	<b>Silvestri Attilio</b>	Sindacalista

## Per la Provincia di Venezia

### COLLEGIO DI CASTELLO :

**Borghi Ugo** Agente di Commercio

### COLLEGIO DI S. POLO :

**Donaglio Franco** Impiegato

### COLLEGIO DELLA GIUDECCA :

**Giordani Luigi** Dipendente del Porto

### COLLEGIO DI S. MARCO :

**Brunello Vincenzo** Pubblicista

### COLLEGIO DI MARGHERA :

**Regini Angelo Silvano** Impiegato

## Per la Regione Veneta

2	<b>Bassi Roberto</b>	Medico primario
6	<b>Maffione Vito</b>	Avvocato
8	<b>Marcato Bruno</b>	Commercialista
10	<b>Tomat De Monte Bruno</b>	Impiegato

R A P P O R T O S U V E N E Z I A 1970

Appunti per una strategia di intervento  
(Edizione provvisoria non corretta)

Redatto da GIANNI DE MICHELIS

Venezia, settembre 1970

## 1- Premessa

Il presente Rapporto ha lo scopo di fornire la traccia, il canovaccio per la redazione di un più organico e approfondito documento da predisporre - entro il 1970 al fine di descrivere e motivare dettagliatamente un organico piano di interventi volti ad affrontare e risolvere in modo globale il cosiddetto "problema di Venezia".

Tale documento dovrebbe rispondere all'esigenza sempre più sentita e a nostro parere ormai non ulteriormente trascurabile di passare finalmente dal tempo dell'analisi e della indagine a quello delle scelte e delle proposte, quale promessa all'effettiva messa in atto di concrete misure di intervento organicamente inquadrare in un disegno strategico preciso e non più riconducibili alla prassi sino ad oggi seguita delle iniziative saltuarie e tra loro sconnesse. Bisogna infatti riconoscere che, anche se tale esigenza viene ormai riconosciuta quasi da ogni parte, non si è avuta in questi ultimi tempi la sensazione che si voglia o si sappia - da parte delle forze politiche, culturali, sociali per qualche verso o per qualche motivo interessate al problema della città lagunare - muoversi concretamente nella direzione di soddisfarla.

Infatti ciò presuppone innanzitutto la volontà e la capacità di compiere delle scelte, di dire cioè con chiarezza quali obiettivi si vogliono raggiungere con l'operazione "salvataggio di Venezia": Venezia infatti può essere "salvata" in molti modi, ma essi non sono tutti equivalenti e rispondono tutti alle medesime esigenze. Anzi l'eventuale ricorso a misure pure positive se considerate ciascuna a se stante, ma tra di loro contraddittorie alla fine rischierebbe di aggravare l'attuale situazione di crisi. E' dunque tempo di scelte e non ci deve né ci può più bastare quindi semplicemente l'efficientismo tecnocratico - giunti al punto in cui siamo - l'appello all'ulteriore approfondimento degli studi per meglio conoscere il fenomeno (il che non significa evidentemente che non si debba continuare a studiare e ad arricchire le nostre conoscenze in materia). Dobbiamo dire con chiarezza che non crediamo che per "salvare Venezia" sia necessaria una specie di "union sacrée" che accantoni le divergenze di giudizio (anche se ovviamente avremo bisogno, una volta definiti gli obiettivi dell'aiuto e della collaborazione, di quante più forze disponibili), ma che anzi riteniamo che ormai Venezia abbia bisogno che ogni intervento, ogni atto politico e amministrativo che la riguardi, sia chiaramente collocato in una precisa prospettiva strategica circa il tipo di sviluppo culturale, civile, sociale ed economico che si voglia assicurare alla città e alla comunità che vi vive. Viceversa - invece - proprio in questi ultimi tempi al progressivo proliferare dei comitati e dei livelli di competenza è andato accompagnandosi il caotico divampare di discussioni e di polemiche sempre più mistificate e mistificanti, caratterizzate dalla crescente pretesa di individuare le cause del male in specifici fattori "pseudo oggettivi" e dalla mal dissimulata volontà di evitare di dover fornire - attraverso delle scelte - i criteri di giudizio (soggettivi questa volta in quanto responsabilmente assunti come validi da chi li propone) con cui misurare

la bontà o la congruenza delle soluzioni proposte. Così la situazione invece che chiarirsi è andata progressivamente intorbidendosi e ciò ha provocato il progressivo allontanarsi nel tempo del momento ormai troppo atteso del passaggio "dalle parole ai fatti" (basti per tutti l'esempio del progressivo deterioramento dell'azione del cosiddetto Comitato): e a più di un anno di distanza non vi è nemmeno la traccia di quell'organico piano invocato - giustamente - dall'UNESCO come premessa indispensabile per un produttivo coordinamento degli sforzi.

A questo punto noi crediamo che sia necessario rifiutare ulteriormente la propria complicità a tale logica e sollecitare invece ciascuno a porre le carte in tavola: per questo ci siamo prefissi di redigere questo rapporto nella convinzione non già che esso possa rappresentare il presuntuoso tentativo di dare la corretta risposta a tutte le domande sul tappeto, ma che - attraverso la sua impostazione metodologica e per il fatto di voler il più possibile evitare (anche a costo di sbagliare) ogni ambiguità circa le possibili scelte - esso potrà forse servire a riportare il dibattito in corso di fronte a quella che è la reale scadenza che ci attende e che non dobbiamo più oltre eludere: quella cioè delle scelte, della formulazione degli obiettivi. Naturalmente vogliamo a questo punto ribadire la nostra convinzione più volte espressa circa la necessità che tale scadenza venga affrontata in quella che è la sede naturale per decisioni di questo tipo e cioè al livello degli organismi democratici istituzionalmente interessati alla questione (forze politiche e sindacali prima e poi Consiglio Comunale, Consiglio Regionale e Parlamento). Nessuna velleità tecnocratica o illuministica quindi, ma solo un contributo per riportare il dibattito su binari più corretti, dichiarando sin d'ora che noi per primi intendiamo usare tale contributo nelle sedi prima ricordate. Lo schema logico che intendiamo seguire è il seguente:

- a) analisi della situazione e delle cause che l'hanno provocata.
- b) definizione degli obiettivi che si vogliono perseguire.
- c) individuazione di un organico piano di interventi, coerenti con gli obiettivi prescelti (su questa base quindi valutazione del costo economico dell'operazione)
- d) specificazione del ruolo di ciascuno dei livelli di competenza (privati, Comune, Regione, Stato, Organismi internazionali) distinguendo il momento decisionale da quello della attuazione degli interventi.
- e) predisposizione degli strumenti legislativi, finanziari e organizzativi necessari per assicurare la realizzazione degli interventi.
- f) valutazione dei tempi necessari per completare ciascuna delle fasi precedenti.

E' bene ribadire che la nostra vuol essere un'ipotesi di lavoro e che in particolare questo Rapporto rappresenta un primo tentativo di approssimazione in tale direzione al fine di permettere da un lato una prima verifica della organicità del discorso e dell'intercompatibilità delle varie scelte proposte, dall'altro l'acquisizione di più

precise conoscenze allo scopo di meglio definire quegli aspetti rispetto ai quali non ci sentiamo ancora in grado di formulare proposte di soluzione.

Siamo i primi quindi a conoscere -e a riconoscere- le lacune e le imprecisioni del nostro lavoro, ma vogliamo auspicare che il lettore saprà porsi sul terreno della critica costruttiva fornendo elementi per arricchire e completare il discorso o contribuendo a individuare la via per superare le eventuali contraddizioni metodologiche o logiche in cui fossimo incorsi. Se ciò infatti davvero avvenisse allora il successivo documento che intendiamo predisporre potrebbe effettivamente rappresentare un importante contributo alla soluzione del "problema di Venezia".

Comunque nella consapevolezza che molte parti del nostro discorso potrebbero non risultare sufficientemente chiare o motivate, pregheremo il lettore di tener presente quanto su questo argomento siamo venuti pubblicando negli anni passati e cioè i due numeri speciali de "LA RIVISTA VENETA" del febbraio 1968 e dell'ottobre 1969. In particolare vorremmo richiamare l'attenzione sui seguenti contributi:

- a) Giuseppe Lisi "Il risanamento conservativo dei centri storici: Venezia. (Rivista Veneta, N°6, pg. 36-44)
- b) - "Una Strategia per Venezia" (Rivista Veneta, n°11/13 pg. 3-13)
- c) Mario Rinaldo, "La situazione demografica del Centro Storico" (Rivista Veneta, n° 11/13, pg. 49-52)
- d) Vittorio Emiliani, "Che futuro per il Porto di Venezia?" (Rivista Veneta, n° 11/13, pg. 57-60).
- e) Valeriano Pastor, "Le comunicazioni tra Venezia e la Terraferma" (Rivista Veneta, n° 11/13, pg. 83-87).
- f) Franco Mancuso, "Il Centro Storico: stato di fatto e potenzialità" (Rivista Veneta, n° 11/13, pg. 88-97).

Per lo scopo che si prefigge questo rapporto riteniamo possibile dare per noti ed acquisiti i risultati dei numerosissimi studi condotti soprattutto nel corso degli ultimi dieci anni sui mali che affliggevano o affliggono Venezia e sulle cause di tali mali (il lettore potrebbe comunque consultare a tal fine l'apposito rapporto predisposto dall'UNESCO).

Ci limiteremo perciò a una schematica elencazione per memoria degli aspetti più salienti ed evidenti di quello che passa sotto il nome di "problema di Venezia"

- a) mali fisici :
- la subsidenza del suolo
  - il pericolo delle mareggiate
  - l'erosione delle coste e dei margini lagunari
  - il fenomeno delle "acque alte"
  - l'inquinamento dell'aria e dell'acqua
  - il degrado fisico di edifici, sculture, affreschi, dipinti ecc..
- b) mali economici :-
- la crisi delle attività industriali tradizionali del centro storico
  - l'andamento stagionale dell'economia cittadina conseguente all'eccessivo aumento proporzionale di peso del turismo e delle attività ad esso collegate
  - la diminuita importanza della funzione di intermediazione commerciale del porto
  - la crescente subordinazione dell'economia dell'intero territorio veneziano alle scelte compiute nel così detto "triangolo industriale"
  - l'insufficiente integrazione tra la economia del centro storico e delle isole lagunari a quella del territorio di terraferma
- c) mali sociali :
- il progressivo e crescente spopolamento del centro storico, conseguente soprattutto al degrado della edilizia residenziale
  - il conseguente invecchiamento crescente della media della popolazione del centro storico
  - la composizione anormale dal punto di vista sociale della popolazione del centro storico, che consegue alla prevalente espulsione per le cause sopra indicate di appartenenti alle classi a reddito più basso
  - il progressivo consolidarsi nel centro storico e nelle isole lagunari di sacche di sotto sviluppo economico sociale

- d) mali urbanistici :
- la crisi del collegamento città lagunare-terraferma inadeguatamente soddisfatto dal ponte tra Piazzale Roma e S. Giuliano
  - lo squilibrio nella struttura urbanistica del centro storico che dà origine alla distinzione del territorio urbano in un centro e una periferia
  - l'incapacità sino ad oggi dimostrata di perseguire l'obiettivo di un risanamento conservativo del patrimonio edilizio, come alternativa alle demolizioni, agli sventramenti e alle sopraelevazioni, ma al fine di adeguare tale patrimonio alle nuove necessità della vita moderna
  - la crescita incontrollata del fenomeno urbano di Mestre che ha accentratato la contraddizione tra parte di terraferma e parte insulare del comprensorio lagunare.

Ora non è detto che tali aspetti siano stati tutti indagati in modo soddisfacente: molto resta da fare specie in materia socioeconomica. La nostra convinzione però che le nostre attuali conoscenze siano sufficienti per avanzare una prima ipotesi di soluzione, anche perchè ciò permetterà di proseguire indagini e studi con l'ausilio del filo conduttore di un'ipotesi (o di un complesso di ipotesi da verificare.

### 3 - Gli obiettivi "politici" di un'azione a favore di Venezia

L'elemento caratterizzante dell'impostazione dell'ipotesi di strategia d'intervento, che è schematizzata nelle pagine che seguono, è rappresentato dal rifiuto di una pretesa neutralità "politica" delle possibili soluzioni al problema della tutela e del rilancio di Venezia.

Se è vero infatti - come ormai quasi da ogni parte si ammette - che l'azione volta a preservare all'umanità il patrimonio di bellezza naturale ed artistico rappresentato da Venezia non avrà significato né probabilità di successo se contemporaneamente non si riuscirà a garantirne la rinascita sociale ed economica invertendo quel processo di degradazione di cui abbiamo parlato, sarebbe illusorio - se non addirittura mistificatorio - pensare che possano esistere soluzioni "oggettive" (da preferirsi in quanto tecnicamente e scientificamente migliori) e quindi "politicamente neutrali" ai problemi a cui abbiamo rapidamente accennato.

Premessa quindi indispensabile per poter giudicare la bontà e le effettive possibilità di successo di qualsivoglia sistema organico di proposte di intervento è dunque la chiara ed esplicita enunciazione degli obiettivi "politici" (in senso lato) con i quali si intende sostanziare l'altrimenti vuoto e rettorico proposito della "salvezza di Venezia".

Per parte nostra intendiamo così specificarli:

- a) rigorosa tutela e salvaguardia dell'equilibrio naturale (idraulico, geologico, ecologico) dell'ambiente e del territorio a cui Venezia appartiene, nella convinzione che si tratti della tutela di un bene non solo in senso culturale, ma anche sociale ed economico.
- b) rifiuto quindi dell'uso indiscriminato del territorio e delle sue vocazioni naturali, che ha sempre conseguito al prevalere degli interessi privati e settoriali nella determinazione del processo di sviluppo economico e sociale.
- c) perseguimento quindi di un'azione che garantisca sì in particolare il rilancio economico del centro storico lagunare, ma in forme non contraddittorie con i due obiettivi precedenti e dunque in un contesto che assicuri il controllo pubblico e democratico sia al momento della formulazione delle scelte, sia nel processo di attuazione e di gestione delle scelte stesse.
- d) rifiuto di ogni soluzione che - pur tale da garantire un progresso economico - comportasse un ulteriore, consistente, spopolamento del centro storico e o un deterioramento della stratificazione sociale della popolazione ivi residente.

Oltre a rifiutare una organizzazione su basi classiste del territorio metropolitano che vedrebbe nel centro storico la classe dirigente e gli addetti ai servizi e nei ghetti urbani i ceti operai, il criterio sopra esposto è teso a conservare a Venezia la parte socialmente più dinamica della popolazione (classe

operaia e giovani). Condizione questa imprescindibile per assegnare un ruolo determinante al centro storico nel quadro del sistema metropolitano e per arrestare il progressivo invecchiamento della popolazione della città.

Oggi (ed è insieme conseguenza e causa della decadenza di Venezia) la tendenza è quella dell'espulsione dal centro storico delle classi a reddito più basso. Domani non ci sarebbe rinascita di Venezia se non ci ponessimo l'obiettivo di invertire o perlomeno di arrestare tale tendenza.

- e) esplicita riaffermazione del fatto che - anche se agli occhi dell'opinione pubblica mondiale e nazionale è Venezia con il suo patrimonio di cultura e d'arte l'oggetto principale dell'azione da intraprendere - nel "problema di Venezia" vanno esplicitamente ricompresi e contestualmente affrontati i problemi urbanistici, sociali ed economici non solo delle isole abitate della Laguna ma anche del restante territorio comunale di terraferma. Deve essere chiaro cioè che sono inaccettabili misure le quali - pur apparendo utili ai fini della tutela o della rinascita del centro storico - possano essere dannose ai fini di garantire un più equo e meno squilibrato progresso civile per le popolazioni di terraferma.
- f) identificazione nella regione veneta (o meglio ancora nel così detto "sistema nord orientale italiano") del corretto ambito territoriale in cui va collocata la soluzione dei problemi di Venezia. Quindi rifiuto sia di ogni "neo insularismo", sia di ogni tendenza a considerare in modo distinto ed autonomo (vedi piano di sviluppo economico regionale del Veneto 1966/70) il problema di Venezia rispetto a quello del Veneto. Tale sistema di obiettivi o di "scelte politiche", anche se non motivati qui esplicitamente (più che altro per motivi di economia del discorso), pare a noi essere sufficiente a individuare la prospettiva in cui intendiamo collocare le nostre proposte. Essi inoltre vengono in un certo senso a rappresentare i "vincoli" (soggettivi e non oggettivi), tenendo conto dei quali vanno giudicate e selezionate le diverse possibili soluzioni a proposte di intervento, le quali dunque non possono più apparire dotate di una loro maggiore o minore "intrinseca" (oggettiva) bontà, ma devono invece apparire funzionali al conseguimento degli obiettivi prefissati. Quindi gli appunti che seguono vanno giudicati innanzi tutto dal punto di vista della coerenza delle proposte avanzate con gli obiettivi suindicati e quindi dalla verifica della intercompatibilità delle varie scelte. Che se poi qualcuno non condividesse il sistema di obiettivi, sarebbe pregato non già di criticare o respingere le proposte di intervento, ma di indicare la diversa prospettiva in cui collocare il proprio contributo positivo di critica e di proposta.

#### 4 - La soluzione - Gli interventi per la difesa dell'ambiente

Si tratta degli interventi più importanti e più urgenti, sia per l'ovvia impossibilità di garantire uno sviluppo socio-economico in un ambiente sempre più esposto alle offese della natura e sempre più deteriorato dal punto di vista ecologico, sia perché si tratta di interventi rispetto ai quali la latitudine di scelta è fortemente condizionata da fattori tecnici, oggettivi, difficilmente modificabili.

Certo, pur tenendo rigorosamente presente la priorità dell'obiettivo a cui tali interventi sono destinati (quello della tutela e della salvaguardia) e pur tendo per scontata la necessità di accettare alcuni costi in termini socio-economici che il perseguimento di tale obiettivo comporta, è necessario tener presente, nell'individuare specificamente e concretamente le soluzioni, l'esigenza di non rendere impossibile lo sviluppo civile, sociale ed economico della popolazione del territorio veneziano.

Si tratta quindi di concepire un piano di interventi protettivi e difensivi strettamente collegato a un piano di riassetto e di sviluppo territoriale (Si pensi ad esempio all'esempio olandese della stretta correlazione tra Delta Plan e piano di sviluppo economico e di sistemazione urbanistica del Randstad).

Il complesso di misure che viene quindi schematicamente proposto è stato concepito come compatibile (o comunque deve essere verificato compatibile) con le proposte di intervento in campo urbanistico, sociale ed economico che più oltre seguiranno.

Tali misure possono essere suddivise in due gruppi:

a) Misure contro le alterazioni ecologiche provocate dagli insediamenti umani

1 - Eliminazione degli inquinamenti dell'aria e dell'acqua da parte degli impianti industriali mediante l'adozione obbligatoria di sistemi di trattazione degli scarichi liquidi o gassosi.

2 - Allontanamento di quegli insediamenti industriali per cui risultasse impossibile garantire la completa eliminazione di agenti inquinanti nocivi.

3 - Metanizzazione degli impianti di riscaldamento nel centro storico onde evitare sia i pericoli connessi all'uso del gasolio, sia la pur ridotta emissione di  $SO_2$  che l'uso di combustibili liquidi comunque comporta. Eventuale adozione di un prezzo politico del gas metano ad uso riscaldamento domestico, onde facilitare la trasformazione degli impianti.

4 - Realizzazione di un sistema di fognature nel centro storico onde eliminare l'inquinamento crescente delle acque lagunari a causa dell'immissione diretta in laguna dei rifiuti di un insediamento umano di circa 130 000 unità.

5 - Realizzazione di una serie di impianti di incenerimento per i rifiuti solidi urbani, concepiti modernamente e tali da evitare ogni inquinamento.

b) Misure per regolamentare il rapporto mare - laguna

(protezione contro le mareggiate e contro le alte maree)

1 - Chiusura dei pozzi artesiani in tutto il territorio circostante Venezia, onde eliminare una concausa ormai certa dello sprofondamento del suolo e quindi dell'aumento della frequenza delle acque alte

2 - Sollecita realizzazione dell'acquedotto industriale che deriverà le sue acque dal Sile, come condizione necessaria per l'effettiva adozione della misura precedente. Progettazione e realizzazione di un nuovo, ulteriore, acquedotto a fini sia industriali che urbani, onde evitare che il prevedibile aumento del fabbisogno idrico nei prossimi anni non provochi una riapertura dei pozzi artesiani.

3 - Realizzazione di un efficace e tempestivo sistema di pre allarme delle alte maree (Gli studi condotti fanno prevedere che si potrà presto predisporre una rete di punti di osservazione oceanografica e meteorologica sufficienti a garantire un preavviso di 12 ore)

4 - Chiusura con manufatti mobili di tutte e tre le bocche di porto che separano il mare dalla laguna. A questo proposito va osservato come il concorso di idee promosso dal CNR permetta di optare definitivamente per questa soluzione, rispetto ad altre proposte nel passato (divisione con dighe dei bacini lagunari, immissione sotto pressione di acque nel sottosuolo onde contrastare lo sprofondamento etc), avendo dimostrato sia la sua fattibilità tecnica, sia la ragionevolezza della spesa (non più di 50 miliardi), sia la relativa rapidità d'esecuzione (da due a quattro anni)

Da respingere è invece la proposta di intercludere solo le due bocche di porto di S. Nicolò di Lido e di S. Felice di Chioggia, lasciando comunque sempre aperto quello di Malamocco. Tale soluzione infatti finirebbe per comportare prima o poi l'arginatura completa del Canale di Malamocco con la conseguente rottura dell'unità ambientale e territoriale della laguna e l'ulteriore isolamento insulare di Venezia. Nè valgono gli argomenti - adottati a favore di tale ultima soluzione - delle necessità di garantire possibilità di rifugio in ogni occasione al naviglio minore (chè le soluzioni presentate al concorso del CNR dimostrano essere possibile fornire tale garanzia predisponendo apposite chiuse in ciascuna delle bocche di porto) o della penalizzazione inflitta al traffico marittimo diretto al porto (chè i dati in nostro possesso indicano che per evitare alla città alte maree di 1 metro basterebbe chiudere le bocche di porto una trentina di volte all'anno, provocando così alla navigazione un disagio certo non maggiore a quello che oggi ad esempio provoca la nebbia).

5 - Rafforzamento delle difese a mare lungo i litorali di Cavallino, di Lido e di Pellestrina sia direttamente sia indirettamente attraverso misure volte a favorire il ripascimento dei litorali. A quest'ultimo proposito si potrebbe considerare la proposta di ultrasferimento meccanico verso i litorali di S. Nicolò di Lido, di S. Pietro in Volta e di Sottomarina della sabbia che va progressivamente accumulandosi a Punta Sabbioni, agli Alleroni e a Ca' Roman.

Ormai - a nostro parere - siamo (o saremo tra breve) in possesso di tutti gli elementi conoscitivi per poter fare una scelta a favore di queste (o eventualmente di altre) misure: ogni ulteriore ritardo risulta perciò immotivato ed è perciò indispensabile che si cessino discussioni e polemiche ormai chiaramente oziose e dilatorie. E nelle sedi opportune chi ha il compito e la responsabilità faccia le sue scelte, affinché si possa affrontare l'ulteriore (e non breve né facile) fase degli studi necessari per definire concretamente le caratteristiche tecniche delle opere da realizzare e della successiva progettazione esecutiva.

Naturalmente l'intervento sarebbe insufficiente e monco se a tali misure non si accompagnasse:

a) L'emanazione di un complesso di norme legislative (in buona parte già elaborate) sia in materia di inquinamenti che in materia di tutela idraulica della laguna, tali da garantire che per il futuro abbiano a riprodursi situazioni in qualche modo nocive o pericolose.

b) La ristrutturazione del Magistrato alle Acque e la ridefinizione dei suoi compiti e dei suoi poteri, onde mettere tale organo in grado di poter efficacemente assolvere al compito sia di curare la realizzazione delle opere di tutela sopra enumerate sia di garantire per il futuro il controllo della situazione.

c) La predisposizione di strutture efficienti d'indagine e di ricerca scientifica adatte non solo a proseguire e approfondire le indagini fino ad oggi eseguite in materia di sprofondamento del suolo, dinamica lagunare, dinamica del mare Adriatico, inquinamenti etc., ma anche a rappresentare il momento di permanente controllo dell'azione della natura (così come il Magistrato rappresenterà il momento di permanente controllo dell'azione dell'uomo) e capaci quindi di individuare tempestivamente i nuovi pericoli e le nuove minacce. A tale proposito pare a noi che un grosso passo avanti sia stato compiuto con la istituzione a Venezia del Laboratorio di dinamica delle Grandi Masse del C.N.R. che pur in pochi mesi di vita ha dato invidiabili prove delle sue efficienze e vitalità. Sarebbe quindi logico affidare a tale istituzione i compiti sopraindicati, concentrando in quella sede mezzi finanziari e competenze scientifiche. Da questo punto di vista non può non sorprendere la recente decisione del Comitato di affidare all'Osservatorio Geofisico Sperimentale di Trieste un incarico triennale per una spesa di ben un miliardo per predisporre una rete di punti di osservazione nell'Adriatico per raccogliere i dati necessari per il preavviso delle alte maree. Questo quando era noto che già da tempo - autonomamente e con mezzi propri - il Laboratorio del C.N.R. (che tra l'altro ha sede a Venezia e non a Trieste) stava muovendosi nella medesima direzione.

Sempre a questo proposito una parola va spesa a proposito del tanto discusso "modello fisico" della laguna: a meno infatti che non lo si ritenga assolutamente necessario per la progettazione definitiva degli sbarramenti mobili delle bocche di porto, sembrerebbe opportuno risparmiare l'ingente spesa che la sua predisposizione comporta (e soprattutto la

spese per la sua copertura e la successiva rimodellazione sulla base dei dati della nuova carta idrografica della laguna) e utilizzare invece lo strumento assai più flessibile, più rigoroso nelle risposte e assai meno costoso del modello matematico.

In conclusione ci sembra opportuno ricordare anche come da più parti si avanzi l'ipotesi che, essendo in presenza di uno sprofondamento progressivo di tutte le coste dell'Alto Adriatico provocato da modificazioni irreversibili nella struttura della crosta terrestre, in realtà il problema dei rapporti mare-laguna si ripresenterà tra alcune decine d'anni nonostante la temporanea soluzione della chiusura delle bocche di porto.

Ora, ove gli studi in corso confermassero tale ipotesi, ci sembrerebbe opportuno che si cominciasse sin d'ora a prendere seriamente in considerazione la possibilità di sbarrare con una grande diga (dalle coste italiane all'altezza del delta del Po alle coste istriane) la parte superiore del Mare Adriatico.

Tale intervento infatti non solo garantirebbe una radicale soluzione del problema dello sprofondamento costiero, ma aprirebbe affascinanti prospettive sotto il profilo economico e dell'assetto territoriale dell'intero sistema nord-orientale italiano, offrendo una concreta occasione di sfruttamento su grande scala delle risorse del mare sia sotto quello della produzione d'energia idroelettrica sia da ultimo dal punto di vista di una nuova, ma sempre efficiente, possibilità di organizzazione dell'attività portuale del sistema dell'Alto Adriatico.

Certo per ora si tratta ancora di un "futuribile" e molti grossi problemi (inquinamenti, insabbiamenti etc.) non paiono di facile soluzione, ma ci pare giusto che nel momento in cui sosteniamo la necessità di porsi senza indugio sul terreno delle realizzazioni, abbandonando quello delle discussioni, non ci si dimentichi di dedicare parte della propria attenzione a quello che ci aspetterà al di là dell'angolo.

## 5 - La soluzione. Gli interventi per la difesa del patrimonio artistico

E' questo senz'altro uno dei settori in cui minori sono le controversie sia circa gli obiettivi che circa gli strumenti. L'esigenza di difendere e conservare all'umanità il patrimonio artistico e culturale che è andato progressivamente accumulandosi a Venezia nel corso di molti secoli non è contestata da alcuno ed è per converso l'esigenza a cui più è sensibile l'opinione pubblica nazionale e internazionale.

Disgraziatamente però concordanza di opinioni non ha però sino ad oggi significato accelerazione degli interventi e ciò è tanto più deplorabile in quanto in questo settore la situazione è particolarmente grave e la necessità di un intervento urgente particolarmente sentita, in quanto un'opera d'arte una volta che si deteriora oltre un certo limite diventa irrecuperabile e le indagini più recenti dimostrano che tale deterioramento per effetto degli agenti più disparati (umidità ascendente e di condensazione, sali marini, inquinamenti atmosferici, guano dei piccioni etc.) si aggrava in progressione geometrica (Cfr. rapporto UNESCO pag. 162).

Notostante la buona volontà degli organismi istituzionalmente preposti al settore (Le Sovrintendenze) e alcune sovvenzioni specifiche da parte di enti pubblici o privati italiani e stranieri fino ad oggi non si è riusciti ad andare al di là della messa in opera di alcuni interventi di restauro relativi ad alcuni dei casi più urgenti, della rilevazione dello stato di fatto in materia di edifici monumentali, sculture, affreschi, pitture e altre opere d'arte mobili, e della predisposizione delle prime strutture permanenti per i servizi di restauro (Laboratori di restauro alle Gallerie dell'Accademia e alla Ca' d'Oro, Centro di restauro di San Gregorio).

Urge pertanto arrivare a mettere a punto un organico programma pluriennale (almeno decennale) d'intervento che abbia il duplice obiettivo di assicurare il restauro prima e la conservazione poi del patrimonio artistico e culturale della città lagunare.

Sotto il profilo del restauro tale programma dovrà soddisfare le seguenti esigenze:

- a) Garantire l'acquisizione della competenza scientifica e tecnica necessaria per un'azione di tale complessità e delicatezza. Quindi istituzione di un Centro di ricerca scientifica (eventualmente in collaborazione con il C.N.R. e gli istituti universitari cittadini) per lo studio dei problemi della conservazione delle architetture e delle opere d'arte. Inoltre completamente delle strutture per i servizi di restauro per affreschi e sculture da ubicarsi a S. Lorenzo e S. Maria Maggiore.
- b) Garantire i mezzi finanziari, gli strumenti tecnici e il personale necessario a realizzare un graduale restauro di tutti i beni culturali. Definire quindi il piano di interventi stabilendo precisi criteri di importanza sulla base del valore dell'opera d'arte e della gravità del deterioramento in atto.

Sotto il profilo della conservazione le esigenze da soddisfare sono invece:

a) Creazione all'interno degli edifici monumentali e negli altri edifici contenenti opere d'arte di un microclima adatto alla conservazione sia delle opere d'arte che degli stessi edifici (misure contro l'umidità ascendente, condizionamento dell'aria etc.)

b) Riorganizzazione e sistemazione secondo moderni criteri museografici dei complessi museali della città

Naturalmente non bisogna dimenticare che anche in questo settore non si potrebbe comunque prescindere dall'esigenza di un intervento globale: basti pensare ad esempio all'importanza ai fini della conservazione delle opere d'arte dell'adozione di misure contro l'inquinamento atmosferico o all'impossibilità di attuare un'efficace azione di restauro in campo architettonico in assenza di una politica urbanistica che si fondi sull'esigenza di promuovere il risanamento conservativo dell'intera città storica.

Anche a questo livello quindi non basterà lo specifico programma pluriennale, non basterà la riorganizzazione degli organismi che dovranno essere preposti all'operazione (e cioè le Sovrintendenze), non basterà la collaborazione internazionale, ma occorrerà realizzare uno stretto coordinamento con gli altri momenti di iniziative e con gli organismi che se ne occuperanno

## 6 - La soluzione. La giusta scala territoriale in cui collocare il problema di Venezia

Venezia è un'isola solo dal punto di vista strettamente fisico e della terminologia geografica, non lo è invece da un punto di vista storico, sociale ed economico. Essa è parte integrante di un sistema territoriale assai più ampio dello stesso comprensorio lagunare e che a nostro parere è corretto identificare con l'intero sistema nord-orientale italiano (Le Tre Venezie)

Non è possibile quindi definire una razionale strategia di interventi per il suo rilancio sociale ed economico se non si tiene ben presente la situazione complessiva di tale sistema e non si danno per acquisite le linee lungo le quali esso dovrà svilupparsi dal punto di vista civile, urbanistico, sociale ed economico

Le scelte che devono essere compiute a questo livello rapresentano quindi un sistema di vincoli a cui dovranno adeguarsi le specifiche ipotesi di intervento da elaborarsi per i diversi aspetti del problema di Venezia. Naturalmente si tratta di un rapporto binivoco in quanto nel definire le linee di sviluppo del sistema nord-orientale bisognerà tenere ben conto delle necessità di garantire un futuro a Venezia. A nostro parere molto sommariamente gli obiettivi a cui deve essere finalizzato lo sviluppo del sistema nord-orientale sono i seguenti:

- a) Riequilibrio territoriale su scala nazionale attraverso il potenziamento di autonome funzioni sociali ed economiche all'interno del sistema nord-orientale in modo da costituire un correttivo all'eccessivo peso che è oggi attribuito di fatto al sistema nord-occidentale (il cosiddetto "triangolo industriale").
- b) Superamento degli squilibri settoriali (tra settore agricolo e settori extraagricoli) e territoriali (tra area centrale sviluppata e aree periferiche depresse) che oggi caratterizzano la situazione di tutte e tre le regioni nord-orientali
- c) Realizzazione di un processo di ordinato sviluppo non solo sul piano economico, ma anche su quello sociale e civile
- d) Garanzia di successo dell'azione volta al rilancio di Venezia, attraverso l'esatta individuazione del ruolo che la città lagunare dovrà svolgere in tale più vasto contesto territoriale. Rifiuto quindi di ogni assurda contrapposizione campanilistica o concorrenza tra Venezia e il resto del Veneto (e le altre regioni nord-orientali)

Il perseguimento di tale obiettivi presuppone ovviamente la definizione di un organico complesso di scelte e di interventi. Ai nostri fini ci basta però richiamare l'attenzione su uno degli elementi fondamentali di tale complesso di scelte: la scelta cioè dell'assetto territoriale che bisognerà tendere a realizzare nel sistema nord-orientale.

Ebbene - a nostro parere - a tale proposito la scelta fondamentale da compiere è quella del rifiuto dell'attuale struttura apparentemente policentrica e della sua sostituzione con il progressivo consolidamento di un sistema metropolitano paricentricamente unitario e capace di resistere alla concorrenza delle metropoli del triangolo, in particolare di Milano.

Badate bene che abbiamo parlato di "sistema metropolitano" e non già di "conurbazione metropolitana" o di "area metropolitana" (intesa come porzione di territorio in cui spontaneamente vanno concentrandosi popolazione, attività economiche e funzioni urbane pregiate): quindi una scelta in direzione di uno sviluppo pianificato e controllato del territorio, e vitando ogni eccessiva concentrazione residenziale, e un rifiuto invece dell'ipotesi di una crescita urbana caotica e incontrollata, che porterebbe alla radicalizzazione degli squilibri anziché al loro superamento. Tale sistema metropolitano va a nostro parere realizzato nella porzione di territorio compresa tra Venezia, Padova e Treviso. Ciò non solo per la naturale baricentricità geografica rispetto al sistema nord-orientale, ma anche per l'esistenza, da oggi, in tale area di alcuni degli elementi che contribuiscono a caratterizzare un sistema urbano superiore o "metropolitano". In particolare va sottolineata la particolare importanza che può assumere ai fini dello sviluppo metropolitano la funzione portuale commerciale che già oggi è ubicata in tale porzione di territorio.

In questo contesto appare subito chiaro che per Venezia il problema è ora quello di precisare le funzioni che essa (e in particolare il suo centro storico lagunare) può svolgere in tale sistema. D'altra parte è anche evidente che l'inserimento di Venezia in un sistema di tale natura renderà possibile la localizzazione di funzioni che non potrebbero mai essere giustificate o sostenute dal punto di vista economico se considerate nell'ambito più limitato del territorio comunale o addirittura del centro storico.

In questa prospettiva si giustifica la proposta ormai accettata quasi da ogni parte di arrivare rapidamente alla redazione di un piano urbanistico comprensoriale, il quale però non potrà essere limitato al solo comprensorio lagunare (così come può essere concepito in termini geografici) ma dovrà riguardare l'intero territorio interessato dal sistema metropolitano. Tale piano comprensoriale rappresenterà l'elemento di connessione tra la pianificazione a scala regionale e quello a scala urbana relativa ai problemi di Venezia.

Naturalmente l'assoluta necessità di impedire ogni ulteriore intervento che provochi o acuisca fratture tra Venezia e il resto del territorio giustifica pienamente la proposta di sottoporre per legge il comprensorio lagunare a un regime di tutela (di "salvaguardia") in attesa della redazione del piano e quindi della concreta specificazione degli interventi ammessi e di quelli proibiti.

7 - La soluzione. Il problema dei collegamenti e delle comunicazioni.

A questo livello il problema essenziale è quello di garantire un efficace e moderno collegamento tra il centro storico lagunare e gli altri nodi del sistema metropolitano in terraferma (in particolare Mestre, Padova e Treviso). Senza un collegamento siffatto viene a cadere infatti l'intero assunto di una Venezia inserita nel sistema metropolitano e insieme vengono comunque gravemente pregiudicate le possibilità di insediamento in Venezia di nuove attività economiche. Il problema che si pone al proposito è quello della definizione dei percorsi lungo i quali preferibilmente tale collegamento va realizzato: ebbene la nostra risposta a tale problema, che ovviamente va esaminato nel quadro della organizzazione urbanistica dell'intera area metropolitana, è quella di sostituire all'attuale asse Mestre-Ponte della Libertà-Piazzale Roma-Canal Grande come principale percorso di collegamento tra terraferma e centro storico, il percorso Fusina-Canale della Giudecca-Bacino San Marco-Rio della Gallezze-Fondamenta Nuove-Urano-Tessera con un'estensione di tale percorso verso Padova e Treviso e un collegamento in terraferma attraverso Mestre da Marghera a Favaro. Tale percorso è a nostro parere preferibile per i seguenti motivi:

- a) toglie dalla perifericità le zone attualmente più depresse come Giudecca, Castello, Cannaregio, nord e Urano.
- b) ha un effetto riequilibrante per il tessuto cittadino nei confronti del polo di Piazzale Roma che nel corso degli ultimi trent'anni ha determinato un'anormale concentrazione di funzioni economiche nel suo intorno impoverendo il resto della città.
- c) permette di evitare l'attraversamento diretto del centro mestrino del flusso di traffico proveniente dal resto del sistema metropolitano con destinazione Venezia e viceversa moltiplica i punti di relazione tra il sistema insediativo sulla gronda e sistema insediativo della laguna (criterio questo già accettato a suo tempo nella stesura definitiva del BRG attualmente vigente).
- d) permette di dislocare lungo l'arco di tangenziale una serie di servizi e di attività terziarie e quaternarie di portata intercomunale e territoriale più vasta, riservando sia a Venezia che a Mestre le aree di centro a servizi cittadini, articolando la struttura urbana in una dimensione ed in un sistema di relazioni non più gerarchizzate in una scala di valori d'uso da centro a periferia.
- e) in particolare l'asta di Fusina, prevedendo ivi lo sviluppo del porto commerciale, consente il collegamento di attività ad esso complementari e di attività direzionali a vario livello da Mira alla Giudecca, realizzando nel contempo uno stretto collegamento con le attività portuali commerciali che continueranno ad essere ubicate nella zona della marittima.

- f) L'asta di Tesserà invece, pensando allo sviluppo turistico e commerciale della funzione aeroportuale, inserirà in un contesto più ampio gli interessi commerciali e produttivi di Lurano e consentirà la rivalutazione delle aree settentrionali di Castello e Cannaregio, permettendo l'insediamento di nuovi poli di attività.
- g) permette un facile collegamento sussidiario con il Lido e la penisola del Cavallino

Una volta definito il percorso resta tuttavia da definire il mezzo di comunicazione con cui servirlo : a queste proposte occorrono a nostro parere ulteriori dati per giungere a una soluzione definitiva, ma alcune indicazioni possono già essere avanzate:

a) è indubbia la preferibilità della ferrovia metropolitana, una volta constatate le sue possibilità tecniche di realizzazione senza pericoli per la città e valutati esattamente i termini economici (sia per quel che riguarda la realizzazione che per quel che riguarda la gestione). Infatti un sistema di comunicazioni di tal genere sarebbe incentivo decisivo per lo sviluppo del sistema metropolitano, sarebbe garanzia di organizzazione territoriale di tale sistema secondo le scelte pubbliche, eviterebbe ogni rottura di carico al passaggio dalla terraferma alla Laguna, eviterebbe discutibili alterazioni dell'ambiente naturale, sarebbe un sistema di comunicazioni usabile solo da mezzi pubblici, corrispondendo così all'esigenza sempre più sentita a livello urbano della preminenza del mezzo pubblico di trasporto su quello privato. Quanto al problema della realizzabilità va sottolineato che il percorso proposto elimina in gran parte le preoccupazioni legate alle non ben conosciute caratteristiche geologiche del sottosuolo lagunare: infatti la metropolitana passerebbe sotto la città solo nel tratto corrispondente al rio delle Galeazzo e per il resto del percorso potrebbe correre in un tubo semplicemente affondato in Laguna.

b) Comunque il percorso proposto si presta benissimo anche ad essere servito con mezzi pubblici acquei, anche se ciò ridurrebbe le caratteristiche di celerità e di portata del servizio. Infatti per la maggior parte del percorso i mezzi acquei potrebbero andare a velocità molto elevata senza grossi problemi di moto ondoso. Il percorso proposto escluderebbe invece la possibilità di una strada translagunare che costituirebbe un attentato all'ambiente e un assurdo avvicinarsi dell'automobile al centro storico.

c) In ogni modo non può a priori essere esclusa altra più moderna soluzione che la tecnologia dei trasporti, in continuo sviluppo, potesse domani suggerirci.

Naturalmente tale percorso, che chiameremo "asse metropolitano trasversale", non esaurirà i modi di collegamento tra centro storico e terraferma, anche se porta ad escludere alcune delle ipotesi sine ad oggi avanzate, quale ad esempio quella di una seconda testa di ponte automobilistica all'isola della Certosa, soluzione che-

oltre alle inevitabili alterazioni paesaggistiche - determinerebbe un insopportabile carico di traffico sulla via Fausta (da Jesolo a Punta Sabbioni) nei mesi estivi, senza arrecare alcun apprezzabile vantaggio nei mesi invernali, quando la maggior parte del traffico diretto a Venezia proviene da Treviso e da Padova e quindi non troverebbe comunque la convenienza a surrogare Piazzale Roma con l'isola della Certosa (perchè ciò comporterebbe un allungamento di percorso di almeno cinquanta Km).

Rimarrà invece anche se ridimensionato nella sua importanza l'attuale asse Mestre-San Giuliano-Piazzale Roma, non solo per il traffico ferroviario e per quello relativo al porto commerciale della marittima, ma come percorso di comunicazione per mezzi terrestri a carattere urbano al servizio di una parte del flusso turistico, una parte dei residenti nel centro storico e del flusso di pendolari giornalieri tra Venezia ed il centro di Mestre.

Lungo tale percorso l'interscambio terra-acqua verrà organizzato attraverso i tre terminals posti in serie di San Giuliano - isola nuova del Tronchetto - Piazzale Roma secondo i seguenti criteri:

a) Piazzale Roma dovrebbe diventare il punto di interscambio relativamente a quella parte della città servita pedonalmente (S. Croce, S. Polo; Dorso Duro=trentamila abitanti) e pertanto dovrebbero esservi mantenute le attuali strutture ricettive fisse (in due garages) mentre per tutto il resto del terminal dovrebbe esserci il divieto di sosta (ad eccezione di ristretti spazi riservati per particolari categorie di pendolari: avvocati, medici ecc.). Inoltre verrebbe servito, come stazione di transito, dai mezzi di servizio pubblico dell'ACNII ed eventualmente da altre autolinee frequentate dai pendolari.

b) l'isola Nuova diventerebbe il punto di interscambio principale per il traffico di merci da e per la città lagunare nonché il terminal per tutti i mezzi di servizio pubblico su ruote (ACNII, SVET, FAP, SIAMIC, Brusutti, SAD ecc.). Inoltre dovrebbero esservi ubicate strutture ricettive fisse sufficienti almeno per parte della richiesta di posti macchina dei residenti nella città lagunare non soddisfatta dai garages di Piazzale Roma. Infatti con l'incremento previsto che porterà ad un totale di circa 16.000 le autovetture possedute dai residenti nel centro storico, parte della domanda dovrà essere assorbita dai terminals di Fusina e Tesserà. Da ultimo sulla punta SE dell'isola verrebbe ubicata la stazione dei ferry-boats per il Lido e Punta Sabbioni attualmente situata nel molo del Tronchetto in posizione assolutamente inadatta e ingombrante anche ai fini delle operazioni portuali. L'isola nuova verrebbe collegata con mezzi acquei con il resto della città, sia attraverso il Canal Grande che attraverso il Canale della Giudecca. Inoltre dovranno trovarvi localizzazione alcuni servizi tecnologici (accudotto ecc.) non ubicabili nel centro storico.

c) San Giuliano dovrebbe ricevere principalmente il flusso di traffico di persone (sia pendolare che turistico) attratto dalla città lagunare che si serve di autovetture o di autopolman non di linea. Tale traffico verrebbe poi incanalato verso Venezia con mezzi pubblici di linea sia acquei che terrestri. A proposito dei mezzi terrestri va però notato che il loro uso significherebbe un'ulteriore rottura di carico rispetto alla situazione attuale (dalla auto all'autobus di linea e quindi - a Piazzale Roma - al mezzo pubblico acqueo). Risulta perciò evidente che San Giuliano assolverebbe soprattutto alla funzione di terminal per il traffico turistico. Tale sistema di collegamento risulterà realizzabile ed efficiente nella misura in cui gli interventi verranno attuati seguendo una programmata gradualità che consenta, nelle fasi operative di sistemazione dei vari terminals, di garantire comunque la possibilità di accedere a Venezia. Per rendere ciò possibile il primo atto operativo è quello della sistemazione del terminal di San Giuliano, con la relativa istituzione della linea acquea di collegamento con il centro storico, in modo da consentire il trasferimento della capacità ricettiva di parcheggio attualmente localizzata all'isola nuova e permettere quindi la sistemazione dell'isola secondo le indicazioni che l'apposito piano particolareggiato fornirà. Sistemata l'isola del Tronchetto sarà possibile iniziare la sistemazione di Piazzale Roma e far entrare in funzione il sistema di collegamento trasversale con la relativa sistemazione dei terminals di Fusina o di Tesserà.

Il sistema dovrà comunque essere completato dall'attrezzatura di una serie di altri percorsi di collegamento tra terraferma e isole lagunari :

- a) un collegamento acqueo tra il terminal terrestre da predisporre a Punta Sabbioni o la città lagunare con funzioni prevalentemente stagionali e turistiche.
- b) un collegamento acqueo (via ferry-boat) tra il terminal di Punta Sabbioni e la Punta di San Nicolò di Lido al servizio soprattutto del traffico delle merci (in particolare per gli approvvigionamenti alimentari) che attualmente è servito solo dalla linea di ferry-boats che parte dal Tronchetto e con grave dispendio di tempo e di denaro.
- c) un collegamento acqueo sempre al servizio del traffico delle merci tra Murano e Campalto come elemento sussidiario del percorso metropolitano trasversale, al fine di sostituire l'attuale percorso che - per le merci - è solo del Tronchetto - circumnavigazione di Venezia - Murano (almeno per tutti i carichi che non sono in grado di passare sotto il ponte della Ferrovia).
- d) una soluzione più efficiente e più rapida per il collegamento tra Pellestrina e Venezia che preveda o l'adozione di mezzi acquei tecnologicamente più avanzati o la realizzazione di un collegamento subacqueo tra Santa Maria del Faro e gli Alberoni.

Va invece mantenuto il giudizio negativo sulla realizzazione della Remea traslagunare da Sottomarina al Cavallino attraverso le isole di Pellestrina e di Lido per le gravi alterazioni urbanistiche che ciò provocherebbe senza in realtà rappresentare un decisivo fattore di sviluppo socioeconomico.

- e) da ultimo si deve prevedere di migliorare l'accessibilità dell'intero comprensorio della Laguna nord attraverso la realizzazione di alcuni punti di interscambio terra-acqua lungo la gronda lagunare. Uno di questi punti di interscambio sembra possa essere sin d'ora individuato alla foce del Dese a Ca' Neghera in una posizione assai conveniente per raggiungere Burano e Torcello (che oggi sono raggiungibili dalla terraferma solo attraverso i passaggi obbligati di Piazzale Roma e delle Fondamenta Nuove). Per ora non sembra possibile servizio con mezzi pubblici tali punti di interscambio, ma si può invece opportunamente prevedere di ubicarvi le così dette "marine" (attrezzatura di stazionamento e servizio per mezzi acquei privati) di cui vi è crescente domanda.

In tema di collegamenti e comunicazioni bisogna spendere ancora alcune parole per accennare rispettivamente ai problemi delle comunicazioni all'interno del centro storico lagunare e all'interno della struttura urbana di Mestre e Marghera.

Per quel che riguarda le comunicazioni all'interno del centro storico lagunare devono essere tenute presenti le seguenti proposte:

- a) va riorganizzato o razionalizzato il traffico acqueo attraverso la rete dei canali interni non tanto attraverso l'apertura di nuove vie d'acqua (come si è fatto o proposto nel passato), quanto attraverso l'adozione di un sistema di sensi unici, divieti di stazio e percorsi preferenziali per particolari classi di veicoli acquei che eviti gli intasamenti e permetta l'accessibilità in ogni parte del territorio cittadino al traffico delle merci. Non sembra invece che esistano particolari problemi per quel che riguarda il traffico pedonale e se mai le individuazioni di nuovi percorsi (necessaria soprattutto nelle zone periferiche) verrà esaminata in sede di redazione dei piani particolareggiati.
- b) importante è invece la realizzazione di quegli interventi necessari per garantire la libera circumnavigabilità del centro storico e cioè la realizzazione del canale previsto dal PRG attraverso la zona di Santa Marta e del nuovo canale di separazione tra l'Arsenale storico e la nuova zona "dei bacini". Ciò tra l'altro renderebbe possibili l'adozione di un nuovo percorso per l'attuale linea circolare riservando il rio delle Galeazzo ai mezzi adibiti al collegamento metropolitano e migliorando le comunicazioni con zone attualmente mal servite come l'isola di San Pietro di Castello.

- c) in tale quadro va accuratamente studiata una profonda ristrutturazione dell'intero sistema di linee lagunari gestite dall'ACNI, tenendo conto da un lato dello spostamento di funzioni da Piazzale Roma all'isola nuova del Tronchetto e dall'altro il ruolo predominante che andrà assumendo il nuovo percorso metropolitano. È probabile che tale ristrutturazione porti a considerare in modo diverso dall'attuale l'importanza del rio Nuovo per i servizi di trasporto pubblico con la conseguente possibilità di destinare al traffico delle gondole evitando la costosa realizzazione del così detto "Rio Nuovissimo" previsto dal PRG.
- d) una razionale soluzione di tali problemi non può comunque prescindere da una riorganizzazione dell'intero settore dei servizi pubblici acquei non di linea (gondole; motoscafi di linea, sandali ecc..) che tenga conto sia degli interessi dell'utenza sia delle legittime aspirazioni delle categorie di lavoratori interessate.

Per quel che riguarda invece le comunicazioni all'interno del centro mestrino ci sentiamo di mettere in rilievo le seguenti indicazioni:

- a) la viabilità esistente va ristrutturata istituendo di fatto (soprattutto attraverso l'adozione di un sistema di sensi unici) degli anelli fondamentali di circuitazione atti a servire come elementi di distribuzione per la viabilità interna ad assi, per la quale sarà esaltata al massimo la pedonalità.
- b) ciò naturalmente presuppone una razionale e coordinata soluzione dei problemi di parcheggio che verrà ottenuta predisponendo un sistema di autosilos (di tipologia unificata e collegati attraverso un sistema di controllo elettronico) lungo gli anelli di circuitazione più importanti, che rappresenteranno la attrezzatura di arredo per il traffico pedonale interno al centro urbano.
- c) comunque la viabilità esistente andrà in parte ristrutturata e in parte integrata con nuovi interventi. Al proposito si rinvia agli studi già predisposti dall'Amministrazione Comunale, limitandoci ad evidenziare l'importanza prioritaria della realizzazione di un asse di collegamento urbano in direzione nord sud dal calvalcavia fino alla SS 14 bis attraverso il Canale Salso, Villaggio San Marco e le aree ancora rurali della Biscuola secondo un percorso leggermente modificato, rispetto a quello previsto dall'attuale PRG.
- d) la prevista espansione dell'area urbana nella direzione di Favaro e di Campalto comporterà una modificazione del ruolo dell'attuale SS 14 bis e del tratto della Triestina da Campalto a San Giubiano da strada di attraversamento per il traffico extra urbano a assi di collegamento con funzioni prevalentemente urbane.

Ciò comporterà la realizzazione di un nuovo percorso da Tossera verso l'asse attrezzato nord est con il compito di incanalare il traffico di attraversamento da e per la Triestina.

Resta ora da accennare al problema dei collegamenti extra urbani via mare e via aria. Quanto ai primi ci torneremo più oltre affrontando il problema della funzione portuale; per quel che riguarda i secondi invece deve essere sin d'ora previsto il potenziamento dell'aeroporto di Tossera - quale aeroporto principale dell'intero sistema nord orientale italiano - migliorandone le attrezzature ricettive a terra e modificando le piste d'atterraggio in modo da rendere possibile l'arrivo dei così detti jumbo-jets (elemento questo essenziale per la difesa della posizione di Venezia nel quadro dei flussi turistici internazionali).

8 La soluzione-Ruolo e funzioni delle diverse parti del territorio Comunale.

Nel quadro dell'ipotesi di assetto territoriale del sistema metropolitano precedentemente illustrato o ovviamente assumendo per certa la realizzazione di quel sistema di collegamenti e comunicazioni che abbiamo proposto, è possibile ora fornire alcune indicazioni schematiche, ma non generiche, circa le funzioni sociali ed economiche che dovranno essere svolte dalle diverse parti del territorio comunale di Venezia e dalla sua laguna.

Naturalmente nel formulare tali indicazioni si è tenuto rigorosamente conto dei particolari vincoli posti dall'inderogabile impegno di evitare ogni intervento capace di alterare l'ambiente lagunare o tale da risultare incompatibile con l'esigenza di conservare quel patrimonio d'arte e civiltà che Venezia rappresenta.

8-1 Il Centro Storico lagunare e la Giudecca

E' questa ovviamente la parte più importante e delicata del territorio comunale e risulta evidente che in questo caso le scelte sono particolarmente impegnative nella misura in cui si tratta di individuare nuove funzioni sociali ed economiche da un lato compatibili con la particolare struttura urbana che dovrebbe accoglierle, dall'altro effettivamente capaci di arrestare il sempre più accelerato degrado socio-economico che, almeno per noi, rappresenta la più grave minaccia alla sopravvivenza della città lagunare.

A questo proposito più che mai va quindi ribadita l'esigenza di una inversione di tendenza rispetto alle scelte prevalse nel recente passato, in quanto è ormai chiaro a tutti che tali scelte non solo non hanno risolto, ma anzi hanno aggravato "il problema di Venezia".

Quindi bisogna innanzitutto ribadire con fermezza il proprio no a uno sfruttamento meramente turistico di Venezia e della sua laguna (il che ovviamente non deve significare non riconoscere un giusto peso all'attività turistica nel quadro dell'economia cittadina), ma anche, e contemporaneamente, rifiutare l'ipotesi di un "neo-insularismo"

(che nasconde, al fondo, la tentazione di sfruttare in senso turistico e paraturistico il patrimonio immobiliare del Centro Storico) che preveda a Venezia solo l'ubicazione di funzioni di servizio ai residenti, assieme ad alcune funzioni (prevalentemente di tipo culturale) a scala planetaria. Infatti deve essere chiaro che il livello di popolazione a cui Venezia è scesa (circa 100.000 abitanti) è ormai assolutamente insufficiente, se è isolato da un contesto territoriale più ampio, a giustificare quel flusso di attività necessario per mantenere vitale un complesso urbano così imponente (non bisogna dimenticare che nel 1500 con i suoi 150.000 abitanti era la seconda città europea per popolazione) e che quindi l'ipotesi "neo-insulare" di fat-

to porterebbe più o meno rapidamente Venezia al livello di Disneyland (città-museo abitata solo da turisti e addetti al turismo) o di Tangeri (nell'ipotesi che l'idea di una Venezia città-franca venisse, per disperazione realizzata).

Anche da questo punto di vista dunque risulta confermata la validità dell'ipotesi di un sistema metropolitano in cui Venezia sia organicamente inserita, pur mantenendo la sua originalità e continuando a svolgere quelle specifiche funzioni che la fanno unica al mondo.

La domanda a cui rispondere è dunque: quali delle funzioni sociali ed economiche del sistema metropolitano dovranno avere sede a Venezia?

Nel rispondere a tale domanda va tenuto presente che il Centro Storico lagunare non soffre tanto di una carenza in assoluto di posti di lavoro (è ormai ampiamente noto che il saldo giornaliero dei flussi dei lavoratori pendolari tra Venezia e la Terraferma è di circa 12.000 unità nel senso Mestre-Venezia), quanto di una disorganica, ed anormale, distribuzione di tali posti di lavoro tra i vari settori produttivi (con una prevalenza nettissima degli addetti ad attività di tipo turistico e paraturistico, quelle attività cioè che hanno maggior carattere stagionale). Va inoltre tenuto presente che Venezia è strutturalmente inadatta ad accogliere attività non solo, ovviamente, nel settore primario (l'agricoltura), ma anche in quello secondario (l'industria) e ciò sia per le difficoltà dei collegamenti e degli approvvigionamenti, sia per l'alto valore (e non solo in senso economico) del suolo.

Uniche eccezioni devono essere considerate, a nostro parere, quelle particolari (e assai poco numerose) industrie manifatturiere che già esistono (specie alla Giudecca); l'industria vetraria; l'industria cantieristica e, specialmente, l'artigianato specializzato di produzione.

Queste particolari attività industriali o per la loro natura legate all'acqua o per l'esistenza di una tradizione che rappresenta anche un valore sotto il profilo commerciale, vanno difese e potenziate garantendone non solo la permanenza nel Centro Storico, ma anche lo sviluppo per il futuro. Per quel che riguarda l'industria cantieristica, preso atto delle modificazioni intervenute nel settore delle costruzioni navali, bisogna puntare sull'attività di riparazioni e di addebbio per il naviglio di piccolo e medio tonnello (sviluppando sul piano civile la SAVEB-CNOMV - unica industria IRI del Centro Storico, e sul piano militare i cantieri dell'Arsenale) e poi, soprattutto, sulla cosiddetta cantieristica minore, che potrebbe rappresentare la soluzione per i problemi che travagliano molti dei cantieri minori della città. Premessa indispensabile per tale ristrutturazione del settore è la creazione di una vera e propria "area attrezzata" per l'industria cantieristica che potrebbe essere ubicata (come previsto dal piano particolareggiato di Castello) nella cosiddetta zona dei bacini dell'Arsenale.

Per quel che riguarda l'artigianato il discorso va soprattutto focalizzato sull'artigianato specializzato di produzione, in quanto per quel che riguarda le attività artigiane al servizio della residenza ovviamente il loro destino è strettamente connesso al futuro della funzione residenziale (anche se alcune delle misure di cui parleremo più oltre dovranno essere ovviamente estese a tutte le attività artigiane).

Per l'artigianato di produzione vi sono sostanzialmente due ordini di problemi da prendere in considerazione:

- a) gli alti costi produttivi a conseguenza delle particolari caratteristiche della città lagunare;
- b) la necessità di conquistare più vasti mercati a una produzione che, sia per la sua qualità sia per il richiamo esercitato da una tradizione ormai secolare, trova la sua giustificazione economica solo se riesce davvero a formarsi una clientela a livello internazionale.

A proposito del primo ordinato di problemi andrebbero verificate le seguenti possibilità:

- a) Includere le botteghe artigiane tra i destinatari delle facilitazioni che verranno concesse per promuovere e aiutare il risanamento edilizio, favorendo in particolare la possibilità che l'artigiano diventi proprietario della sua bottega.
- b) Ridurre i costi di approvvigionamento realizzando un servizio di trasporto merci gestito dal potere pubblico (che già oggi gestisce il servizio di trasporto-persone) che assicuri l'inoltro delle merci dall'isola del Tronchetto alle varie zone del Centro Storico seguendo itinerari prestabiliti.
- c) Attuare una specifica politica creditizia da parte della Cassa di Risparmio che tenga conto dell'importanza per l'economia cittadina dello sviluppo di questo settore produttivo.

Va invece rifiutata la facile tentazione di ricorrere solo a strumenti come le agevolazioni fiscali o le sovvenzioni a fondo perduto, palliativi che non modificando la situazione strutturale del settore, non ne possono effettivamente risolvere i problemi.

A proposito del secondo ordine dei problemi va predisposta un'organica azione da parte degli organi pubblici competenti (in primis la Camera di Commercio) in stretta collaborazione con i produttori interessati i quali a tal fine dovrebbero raggrupparsi in Consorzi (suddividendosi a seconda del tipo di produzione) per la promozione e la razionalizzazione delle vendite e in particolare delle esportazioni.

Tale azione dovrebbe essere inquadrata nel contesto delle iniziative volte a pubblicizzare nel mondo il nome e l'immagine di Venezia (connessione artigianato-turismo).

Naturalmente tutto ciò sarà possibile nella misura in cui si saprà preservare le caratteristiche qualitative della produzione artigianale, evitando che vadano disperse o si estinguano patrimoni conoscitivi e competenze accumulate nei secoli e tramandatesi di famiglia in famiglia.

Accanto quindi alle misure di natura più prettamente economica vanno prese iniziative sul piano della istruzione e della preparazione (si potrebbe al proposito rivalutare la funzione del benemerito Istituto Veneto del Lavoro) e su quello più specificamente culturale (connessione artigianato-funzione quaternaria).

Per quel che riguarda l'industria vetraria ci torneremo sopra quando parleremo di Murano.

Comunque, proprio alla luce delle considerazioni suesposte, appare chiaro che per un rilancio della vita economica del Centro Storico si deve puntare soprattutto sulle funzioni di tipo terziario e quaternario e in particolare (per evitare quel pericolo di turisticizzazione dell'economia cittadina a cui abbiamo accennato) sulle funzioni di tipo commerciale e direzionale.

Naturalmente con l'ulteriore specificazione che, essendo impensabile ed errato il voler concentrare a Venezia la maggior parte delle funzioni di tal genere che dovranno essere presenti nel sistema metropolitano, bisognerà puntare ad ubicare nel Centro Storico quelle attività il cui raggio di influenza trascende l'ambito non solo metropolitano, ma anche regionale e cioè, ad esempio, le attività creditizie e commerciali connesse con la funzione portuale oppure gli uffici direzionali (specie quelli commerciali) di aziende operanti a livello nazionale ed internazionale. Tutte le attività cioè che portebbero godere i vantaggi di due dei fattori preferenziali propri di Venezia: la vicinanza a uno scalo aereo internazionale ed il prestigio mondiale della città.

Inoltre il Centro Storico, nell'ambito del sistema metropolitano, dovrà continuare ad essere (come già era in buona parte) il naturale destinatario delle principali funzioni pubbliche a livello regionale (in particolare gli uffici del futuro Ente Regione).

Quanto al cosiddetto settore quaternario (istruzione e ricerca scientifica) destinato senz'altro a grande sviluppo, il problema maggiore sarà quello di studiarne il coordinamento su scala metropolitana con le attività già esistenti a Padova per evitare doppioni o inutili concorrenze.

Comunque su questo tema torneremo più oltre. Certo è però che l'ubicazione nel Centro Storico delle nuove funzioni sopraindicate o la permanenza e lo sviluppo di quelle già esistenti dipende in modo determinante, non solo dalla risoluzione dei problemi già esaminati dell'inserimento del Centro Storico nel sistema metropolitano e della realizzazione di un efficiente sistema di collegamenti, ma anche dalla verifica delle effettive possibilità che ha la struttura urbana di Venezia Storica di accogliere tali funzioni, senza che ciò induca effetti dannosi e tenendo conto della esigenza di conservare il più possibile aree e strutture edilizie per la funzione residenziale (onde evitare che all'insediamento di nuove funzioni economiche si accompagni un'accelerazione dell'esodo e quindi un aggravamento dello squilibrio esistente nel Centro Storico tra posti di lavoro e addetti ivi residenti).

Ora, sicuramente, nella situazione attuale Venezia non è preparata ad accogliere funzioni di questo tipo nè sarebbe conveniente una loro collocazione casuale nel tessuto della città; vi sono infatti problemi che riguardano la disponibilità stessa delle strutture edilizie e problemi che riguardano il sistema dei rapporti fra localizzazioni e resto della città che vanno accuratamente valutati per arrivare a scelte sicure e definitive.

A questo fine scarse indicazioni sono fornite dal vigente PRG il quale si limita ad individuare alcuni vincoli di carattere monumentale nonché le parti del tessuto edilizio in cui sono consentite operazioni di ristrutturazione (in contrapposizione alle parti in cui sono concessi solo interventi di risanamento conservativo).

Ecco perchè momento pregiudiziale e essenziale per garantire la rinascita del Centro Storico è la definizione di un preciso disegno di riassetto urbanistico che si basi su una approfondita indagine della situazione e delle potenzialità attuali e che costituisca il quadro di riferimento a cui ancorare quei piani urbanistici particolareggiati di cui tanto si sente la mancanza e che dovranno rappresentare la guida rigorosa per ogni intervento sia pubblico che privato.

A questo proposito particolarmente importanti sono da ritenere gli studi recentemente condotti dall'Amministrazione Comunale sullo stato di fatto e le potenzialità a livello urbano del Centro Storico (vedi Rivista Veneta n° 11/13 pg. 88-97), i quali, assumendo come valido un quadro di riferimento territoriale e un sistema di comunicazioni con la Terraferma analoghi a quelli da noi più sopra delineati, hanno permesso di individuare da un lato le caratteristiche e le cause della modificazione e della rottura di quell'equilibrio urbano che aveva caratterizzato Venezia sino alla caduta della Repubblica, dall'altro la concreta possibilità di collegare l'azione rivolta a recuperare tale equilibrio a quella destinata a rendere possibile l'ubicazione nel Centro Storico delle nuove funzioni economiche e sociali di cui abbiamo parlato.

Tale studio individua infatti come il dato più grave e macroscopico dell'alterazione dell'equilibrio urbano della città lagunare susseguita alla profonda modificazione dei rapporti tra la città e il mare da un lato e la città e la Terraferma dall'altro avvenuta dopo la caduta della Serenissima quello dell'insorgere di una periferia in Venezia insulare, alterandone la caratteristica urbanistica più originale che consisteva nella assenza di gerarchizzazione tra le varie parti del territorio e nella diffusione su tutto il tessuto delle funzioni preminenti per la collettività.

Tale fenomeno di periferizzazione di una parte del territorio dipende da un lato dal progressivo emergere di un centro urbano a seguito della sovrapposizione di quattro distinti fenomeni tra di loro connessi (la concentrazione delle attività direzionali e ad utilizzazione collettiva in alcune aree particolari, la contrazione dei punti del Centro Storico detati ai livelli di accessibili-

tà pedonale e acquea soddisfacenti, la gerarchizzazione dei collegamenti pedonali attraverso l'individuazione di percorsi principali, il degrado edilizio e la diminuzione di efficienza residenziale nelle zone non interessate dai fenomeni precedentemente indicati), dall'altro è una conseguenza diretta di alcuni non sufficientemente meditati interventi ottocenteschi e anche novecenteschi (l'industrializzazione del Centro Storico e della Giudecca in particolare, l'imbonimento della laguna per aumentare la superficie urbana, gli interventi nel settore dell'edilizia popolare), i quali non raggiungendo i fini per cui erano stati pensati hanno contribuito a squalificare e a degradare quelle parti della città in cui erano ubicati. L'individuazione di tali cause e un'esame anche sommario della realtà urbana attuale permette di delimitare con sufficiente precisione l'estensione di tale periferia e di constatare come le aree interessate si distribuiscono in modo anulare, in contrapposizione alla formazione di un "Centro" tra Piazzale Roma, Rialto e S. Marco, lungo i bordi lagunari. Naturalmente in tali aree urbanisticamente dequalificate si manifestano con particolare intensità tutti quei fenomeni che sono indice del degrado socio-economico (crisi delle attività produttive, spopolamento, invecchiamento della popolazione, peggioramento delle condizioni abitative etc.)

Appare chiaro allora come vi sia una stretta connessione tra azione per la rinascita socio-economica e azione per il riequilibrio urbanistico. La possibilità di attuare in concreto tale connessione è offerta da un ulteriore elemento messo in luce dall'indagine della Amministrazione Comunale: la rilevazione cioè della potenziale disponibilità di parti del Centro insulare, intendendo per disponibilità la possibile utilizzazione del suolo a fini diversi da quelli attuali. Ebbene tale rilevazione nostra, smentendo quella che potrebbe essere la prima superficiale impressione, una sorprendente disponibilità di suolo urbano e ciò dice che tale disponibilità è concentrata sia in termini di aree libere o sottoutilizzate (Sacca S. Biagio, Mulino Stucky, zona dei bacini all'Arsenale etc.) sia in termini di contenitori pregiati sotto il profilo della qualità edilizia, ma ormai non più utilizzati per i fini originari (l'Arsenale, gli edifici di culto trasformati in case di Pena etc.) proprio nelle aree periferiche. Ecco allora che non vi è contraddizione tra l'esigenza di ubicare nel Centro Storico nuove funzioni economiche pregiate che richiedono una particolare disponibilità di suolo urbano e quella del riequilibrio urbanistico che richiede evidentemente la localizzazione di attività pregiate nell'area di degrado. Ciò naturalmente a patto che si accetti (e si realizzi) l'ipotesi (da noi più sopra avanzata) di istituire un nuovo sistema di collegamenti tra Centro Storico e Terraferma che migliori proprio l'accessibilità delle aree periferiche (Giudecca, Castello, Cannaregio Nord). In tal modo l'azione per il rilancio socio-economico permetterebbe di conseguire i seguenti obiettivi sul piano urbanistico:

- a) Rendere più articolato e diffuso il sistema dei percorsi pedonali
- b) Rendere massima l'accessibilità in più parti possibile del Centro Storico
- c) Ottenere effetti di riqualificazione nelle aree di degrado presenti nel Centro Storico.

Accettando questa impostazione lo studio va allora rivolto in concreto alla individuazione specifica delle parti di territorio disponibili per l'ubicazione delle nuove attività ("poli") e alla correlativa indicazione delle attività che dovranno esservi ubicate. Naturalmente va tenuto presente che ciò non dovrà avvenire solo attraverso la realizzazione di strutture edilizie completamente nuove, anche se va rifiutata la tendenza spesso affermata nel passato di escludere tale possibilità per paura di possibili scempi estetici, ma anche attraverso la utilizzazione e il recupero a nuove funzioni di edifici preesistenti (possibilità questa da tenere particolarmente presente nel caso dei palazzi, per i quali non sempre è possibile o auspicabile un'utilizzazione a fini residenziali).

Anche se il lavoro in questa direzione è solo agli inizi, già fin d'ora si possono avanzare alcune prime indicazioni. Appare infatti sinora evidente la disponibilità e l'importanza strategica delle seguenti zone:

a) L'area prospiciente al Canal Grande compresa tra S. Zan Degolà e S. Stae.

b) La parte Nord del Sestiere di Cannaregio, compresa tra il Canale di Cannaregio, la laguna, il rio di Noale e la Strada Nuova con particolare riguardo alle aree lungo il margine lagunare e con l'aggiunta dell'area dell'Ex-macello.

c) L'area dei giardini della Biennale e quella dove attualmente si trovano i cantieri dell'ACNIL a S. Elena.

e) L'isola della Giudecca con particolare riguardo alle zone di edilizia popolare, agli edifici attualmente occupati dalle Case di Pena, all'area dei cantieri CNOMV e degli ex-cantieri Trevisan, al Malino Stucky e alla Sacca S. Biagio.

f) La parte del Sestiere di Dorsoduro compresa tra il rio della Scemenza e il canale della Giudecca e il sistema di rii che collega Piazzale Roma e S. Basilio, con particolare riguardo alla area dove attualmente risiede la Manifattura Tabacchi, alla area delle officine del gas, alla zona portuale commerciale di S. Basilio, al complesso di edilizia popolare di S. Marta e alla parte di edilizia storica attorno a S. Sebastiano e S. Nicolò dei Mendicanti.

Dall'altro conto possono sin d'ora ritenersi definite alcune delle nuove funzioni che tali aree dovranno accogliere:

a) il nuovo ospedale civile sull'area attualmente occupata dal macello a S. Gombbe. A tale proposito va ribadito il nostro consenso alla soluzione proposta da LE CORBUSIER sia sotto il profilo tecnico-funzionale, sia per l'utilità di riproporre in termini contemporanei il rapporto formale e strutturale città-laguna.

b) La distribuzione della funzione universitaria (e di quelle ad essa connesso della residenza studentesca e delle attività di ricerca scientifica) nelle due zone di Dorsoduro (attorno alle attuali sedi dell'Università di Venezia e dell'Istituto Superiore di Architettura) e dell'Arsenale. In tal senso vanno positivamente accolte le intenzioni di realizzare una residenza studentesca in un ex-convento accanto a S. Sebastiano, la sede della nuova Facoltà di Lettere in un'area prospiciente Calle dei Guardiani all'Angelo Raffaele e quella della nuova Facoltà di Chimica nell'ex Convento della Celestia (Arsenale) in quanto tutte e tre queste ubicazioni ricadono nelle aree che abbiamo più sopra indicato.

c) La necessità di aprire permanentemente al pubblico i giardini della Biennale e quella di utilizzare gli attuali padiglioni dell'esposizione d'arte a nuovi fini nel quadro di una riorganizzazione dell'Ente Biennale e della sua trasformazione in un Istituto Internazionale per la ricerca, la documentazione e l'informazione nel settore artistico.

d) L'opportunità di creare un'area attrezzata per l'industria cantieristica nella zona dei bacini all'Arsenale.

e) Lo spostamento in Terraferma delle Case di Pena, nonché dell'Ospedale Geriatrico "G.B. Giustinian di S. Trovaso con la conseguente disponibilità per nuove funzioni di alcuni importanti complessi edilizi.

f) La creazione a Sacca S. Biagio di un complesso sportivo dotato di impianti coperti e scoperti al servizio non solo della popolazione della Giudecca e di Sacca Fisola ma anche di una parte degli abitanti di Dorsoduro.

g) L'allontanamento delle attività portuali della zona di S. Basilio (ex Punto Franco) ormai inadeguato per le moderne esigenze dell'azienda portuale e la disponibilità per nuove utilizzazioni delle aree occupate attualmente dalle officine del Gas a S. Marta e a S. Francesco della Vigna a seguito della metanizzazione della rete. Questi comunque sono solo alcuni degli elementi da tener presenti per mettere a punto un organico piano di interventi che dovrà trovare la sua concreta verifica attraverso la elaborazione dei Piani Particolareggiati.

Sin d'ora però richiamandoci alle conclusioni a cui è giunta l'Amministrazione Comunale nella redazione dei due primi piani particolareggiati relativi al Centro Storico lagunare, desideriamo sottolineare l'importanza strategica degli interventi relativi a due tra le zone sopra indicate: quelli dell'Arsenale a Castello e l'isola della Giudecca.

Nel caso dell'Arsenale l'operazione di ubicazione di nuove attività si presenta particolarmente importante e delicato ma solo perchè si tratta di individuare una funzione in qualche modo sostitutiva di quella cantieristica (ormai necessariamente da ridimensionarsi) che nel passato per le sue dimensioni ha rappresentato il punto di forza della economia di un intero settore per non dire dell'intera città, ma anche perchè l'Arsenale rappresenta oggi (almeno

nella sua parte non usata dalla Marina Militare) sia qualitativamente che quantitativamente l'episodio più cospicuo di area cittadina totalmente priva di funzioni e quindi di bene pubblico non utilizzato (per non parlare del degrado sempre più pauroso a cui le sue strutture edilizie, alcune delle quali di alto valore artistico, sono soggette).

Ebbene, fatte salve le necessità della Marina Militare (ormai note con sufficiente precisione a seguito di studi eseguiti dagli uffici militari competenti) e ribadita la necessità di un parziale ricupero dell'attività cantieristica (nella zona dei Bacini), resta pur sempre disponibile un'ampia area (e le sovrastanti strutture edilizie) ai due lati del rio delle Galeazze. In una zona cioè che, alla luce della nuova proposta di collegamenti a livello metropolitano e quindi tra le più adatte per l'ubicazione per funzioni pregiate a carattere collettivo e a largo raggio di influenza (si noti per di più che si tratta di aree di proprietà demaniale).

Va quindi accettata, e ulteriormente specificata, l'indicazione avanzata degli studi per il piano particolareggiato di una destinazione parte ad area di sviluppo per le istituzioni universitarie e di ricerca scientifica, parte ad area destinata alla realizzazione di quelle strutture collettive di cui Venezia darà, in quanto capitale regionale, assolutamente dotarsi (ad esempio quel Palazzo dei Congressi di cui tanto si parla e di cui è assurda la realizzazione come fatto episodico per di più su una delle poche aree libere a verde del Centro Storico prevista dal progetto Kahn e che invece potrebbe rappresentare l'occasione ideale per il recupero delle monumentali strutture edilizie oggi in totale rovina presenti sul lato Est del rio delle Galeazze).

Più complesso è il discorso per quel che riguarda la Giudecca perchè in questo caso si tratta da un lato di soddisfare le esigenze di migliorare le condizioni di vita della popolazione che vi abita arrestando il processo di progressiva "ghettizzazione" a cui l'isola da quasi un secolo sembra destinata, dall'altro di sfruttare pienamente l'occasione offerta da quella che è la porzione di territorio comunale più ricca di potenzialità e meglio collocata per approfittare appieno delle nuove condizioni che verranno a determinarsi se si realizzerà il nuovo sistema di collegamenti metropolitani.

Ebbene a tale scopo pare opportuno favorire in particolare lo sviluppo della funzione residenziale dando quindi la priorità sia agli interventi di risanamento conservativo delle porzioni di tessuto edilizio di maggior valore architettonico e a quelli di ristrutturazione degli episodi di edilizia sovvenzionata, sia agli interventi destinati a dotare l'isola di un organico sistema di attrezzature collettive al servizio della residenza (scuole, servizi sociali e assistenziali, impianti sportivi, verde pubblico etc). Particolarmente importante deve essere considerata l'azione volta a bloccare il fenomeno ormai cronico

del progressivo depauperamento dell'importante patrimonio di aree a verde. Inoltre si dovrà prevedere (come già detto) lo spostamento in Terraferma dei servizi carcerari nonché la tempestiva eliminazione di tutti i cosiddetti "alloggi impropri" (in particolare del cosiddetto "caserone di S. Cosma e Damiano").

Ciò facendo sarà possibile sia destinare alla residenza parte delle aree disponibili evitando però di ripetere le squallide esperienze del passato, sia creare l'ambiente atto a favorire nell'isola (ad esempio nella zona dell'attuale Mulino Stucky) insediamento di attività direzionali e terziarie a scala metropolitana (specialmente quelle connesse alla funzione portuale) che potrebbero essere attratte dalle possibilità potenziali di insediamento e dalla notevole accessibilità garantita dal nuovo sistema di comunicazione. Per quel che riguarda l'assetto urbanistico da perseguire, va recepita la struttura organizzativa storica dell'isola impostata sull'asse lineare nord rappresentato dalla fondamenta lungo il canale (asse che va continuato fino a Sacca Fisola attraverso il Mulino Stucky) e su un sistema di derivazioni a pettine verso sud (fronte laguna), attestando nei punti in cui tali deviazioni raggiungono il fronte lagunare tutta una serie di funzioni collettive (parchi, attrezzature sociali, negozi, scuole etc.) in modo da far sì che tali spine di comunicazione non si riducano, come spesso ora, a generiche possibilità di passaggio o di affaccio sulla laguna sud, ma diventino percorsi vitali, densi di flussi e di relazioni.

Anche a questo proposito comunque si rinvia agli studi in corso presso l'Amministrazione Comunale per la predisposizione del Piano Particolareggiato dell'isola.

Qui, per ora, ci fermiamo, anche se il discorso resta ancora aperto in molti punti (il più grosso dei quali è rappresentato dalla verifica alla luce delle considerazioni più sopra svolte della validità dell'indicazione contenuta nel P.G.R. della ubicazione nella zona di S. Basilio, S. Marta del centro direzionale portuale, commerciale).

Resterebbe inoltre da prendere in specifica considerazione il problema del peso da attribuire e del come favorire la funzione residenziale, ma su questo torneremo più oltre affrontando il delicato problema del risanamento conservativo.

Uno dei più gravi errori in cui frequentemente incorrono coloro che dall'estero (e talora anche dall'interno) si occupano del "problema di Venezia" è quello di ritenere che i guai della Serenissima cessino colla gronda lagunare e uno dei pericoli maggiori che minacciano il futuro della comunità veneziana è proprio quello dell'accentuarsi - del distacco, prima ancora psicologico che motivato dai pur esistenti contrasti di interessi tra terraferma e centro storico

In realtà, nella misura in cui si è convinti che il futuro di Venezia sia inescindibilmente legato a quello del suo retroterra regionale e del sistema metropolitano del Veneto centrale in particolare, bisogna rendersi conto in modo inequivoco che non vi è soluzione possibile per i problemi di Venezia (della Venezia "lagunare" per intendersi) se essa non è concepita come compatibile e interrelata colla soluzione dei problemi di Mestre (della Venezia cioè "di terraferma"). Naturalmente ciò significa per converso essere convinti (con buona pace delle associazioni e dei movimenti "terrafermieri" che non vi può essere soluzione per i problemi di Mestre in un contesto che non tenga conto dell'esistenza e delle esigenze di Venezia e della laguna.

E Mestre di problemi ne ha, e molti: anche se negli ultimi 25 anni il ritmo del suo sviluppo è stato intenso e continuo anche se continua annualmente ad assorbire l'incessante e costante esodo dei cittadini espulsi dal centro storico: anche se - coi suoi 200 000 e passa abitanti - non sfigura rispetto a Padova e supera largamente Treviso tra i centri urbani della nascente area metropolitana anche se l'apparenza esteriore è quella di una città ricca e anzi caratterizzata da una ricchezza e da un benessere crescenti in realtà a un esame più attento il fenomeno Mestre comincia a rivelare in modo sempre più preciso i segni di una crisi che potrebbe esplodere in modo insanabile nei prossimi anni. E i segni più preoccupanti non sono tanto l'ormai proverbiale disordine urbanistico che ha caratterizzato (e in parte ancora caratterizza) il suo passaggio da borgo a città, e neppure la patologica carenza di attrezzature collettive (le carenze di Mestre in fatto di scuole, verde pubblico, attrezzature sportive, attrezzature culturali sono tali da porla agli ultimi posti tra le città italiane e da rendere sempre più problematico l'effettivo superamento del divario tra ritmo dell'intervento pubblico e crescita delle esigenze della collettività), e neppure la sua insufficiente ed irrazionale organizzazione di aria che da un lato riduce ogni giorno di più l'accessibilità delle zone centrali e dall'altro fa di Mestre un insuperabile edannosissimo diaframma tra Veneto occidentale ed orientale.

I segni più preoccupanti sono le avvisaglie di declino del settore edilizio, principale motore del boom economico mestrino del dopoguerra (anche Mestre come Venezia infatti ha un'economia basata prevalentemente su un'attività a carattere congiunturale e stagionale) gli ultimi dati demografici

ci dicono che MESTRE (a soli 25 anni dalla sua nascita come città) sta diventando area di fuga ( comincia a perdere cioè abitanti che si spostano - alla ricerca di condizioni residenziali migliori - verso i comuni circostanti), dato questo solo apparentemente mascherato dalla crescita in assoluto della popolazione dovuta all'incessante esodo da Venezia i recenti - anche se approssimativi - dati di indagine SVIMEZ che ci dicono che a Mestre gli addetti ad attività classificabili come " direzionali" rappresentano - sul totale - una percentuale assai minore di quella che si riscontra non solo a Milano, ma anche a PAdOva e Treviso

In assenza dunque di una inversione di tendenza, Mestre corre dunque il rischio di soccombere alla concorrenza degli altri centri della circostante area metropolitana e di essere progressivamente, ma irrimediabilmente, degradata a ghetto residenziale di periferia (la città-dormitorio di cui già oggi dà - a tratti - l'impressione) nonostante la sua favorevolissima posizione geografica e nonostante (anzi si potrebbe dire in un certo senso a causa) la vicinanza del grande centro industriale di Porto Marghera.

Anche Mestre ha bisogno quindi che le venga assegnato un ruolo diverso, che si creino le condizioni perchè nuove funzioni economiche possano trovarvi sede. E, come per Venezia, la soluzione può essere trovata solo nel quadro di un corretto assetto del sistema metropolitano.

Un assetto cioè che preveda una effettiva ed organica redistribuzione delle funzioni economiche e sociali tra i vari centri del sistema e in particolare tra Mestre, Padova e Treviso (nell'ipotesi che Venezia accolga, come sopra proposto, quelle funzioni che non possono essere distribuite nel territorio e che comunque siano attratte dall'ambiente particolare che la città lagunare può offrire) un assetto che preveda inoltre una nuova e razionale politica degli insediamenti residenziali volta a bloccare la crescita demografica delle zone già congestionate (come Mestre appunto è).

In questo quadro per Mestre appare importante non tanto un ulteriore sviluppo del settore secondario (si può cioè affermare che Mestre in quanto tale trarrebbe assai scarso vantaggio da un ulteriore rafforzamento della concentrazione industriale di Porto Marghera), eccezion fatta per i settori industriali più direttamente collegati alla funzione residenziale (industrie di servizi e artigianato), quanto e soprattutto un deciso potenziamento delle attività terziarie e in particolare di quelle commerciali.

Tale potenziamento può, a nostro parere, trovare motivo di essere sia nella direzione delle attività commerciali dirette a soddisfare le esigenze dei residenti in una parte dei centri minori del sistema metropolitano (una funzione questa analoga a quella che Padova e Treviso svolgono e svolgeranno per le restanti parti del sistema), sia nella direzione delle attività commerciali connesse con la funzione industriale e portuale ubicata a Porto Marghera (ricordando qui ancora una volta che, nell'ipotesi di un deciso sviluppo dell'attività portuale commerciale, il centro storico potrà accogliere solo una parte delle attività terziarie indotte da tale sviluppo).

Naturalmente la possibilità di attuazione di tali nuove ipotesi di sviluppo dipende in buona parte dal garantire uno sviluppo urbano che permetta nel prossimo futuro il superamento di tutti quegli elementi negativi che oggi non permettono a Mestre di sostenere la concorrenza di Padova e Treviso. Come per Venezia dunque, e più ancora che per Venezia forse, il futuro di Mestre dipende da una nuova politica urbanistica: nuova sia nel senso di una verifica e di un aggiornamento delle indicazioni del P R G (soprattutto al fine di una più organica connessione tra Mestre e il resto del sistema metropolitano), sia nel senso dell'affermarsi di una reale volontà di gestire secondo precisi programmi l'attuazione del piano al fine di garantire il rispetto delle priorità (specie nel campo della maglia delle infrastrutture varie) e di mettere in moto (attraverso l'adozione di piani particolareggiati) quel processo di rinnovamento urbano ormai indifferibile in buona parte del centro di Mestre a pena di una assoluta inecuperabilità del tessuto edilizio. Alcuni dei principali obiettivi di tale politica possono già essere qui schematicamente indicati:

- a) Una riorganizzazione del sistema di comunicazioni viarie volta a perseguire il duplice obiettivo di separare il traffico urbano da quello di attraversamento e di rendere efficienti i collegamenti tra la zona occidentale (Malcontenta, Marghera) e quella orientale (Favaro, Bissuola) del territorio mestrino, permettendo così il collegamento tra Mestre e Venezia attraverso le teste di ponte di Fusina e Tesserà.
- b) Una riqualificazione delle zone meno compromesse del centro (soprattutto la zona a Est di Corso del Popolo e Carpenedo) da perseguire attraverso l'inserimento nel compatto, anodino e indifferenziato tessuto edilizio residenziale di alcune destinazioni emergenti a carattere collettivo. Tale obiettivo può essere in particolare conseguito promuovendo la realizzazione di una organica macrostruttura comprendente diverse funzioni a carattere direzionale ed estendentesi dall'area dell'attuale ospedale fino alla porta terminale del canal Salso (sulla parte interna del quale dovrebbe trovare posto la nuova sede comunale) attraverso Piazza Ferretto e la zona commerciale delle Barche (dove dovrebbe essere ubicato il nuovo mercato comunale). Tale macrostruttura avrebbe in particolare il compito di dotare finalmente Mestre di un vero e proprio centro situato in posizione baricentrica (si pensi che ancora oggi Carpenedo e Bissuola, pur essendo a pochi minuti a piedi da Piazza Ferretto, sono di fatto dei quartieri di periferia) e di decongestionare quella porzione di territorio tra via Olivi e la stazione ferroviaria che oggi accoglie in modo assolutamente inadeguato la maggior parte delle attività di tipo direzionale.
- c) La realizzazione dell'isola pedonale di Piazza Ferretto, la cui importanza ci evince dalle considerazioni precedenti e di cui sosteniamo la priorità sia per il costo modesto dell'operazione, sia per l'esigenza di tutelare e conservare un importante monumento della storia urbana di Mestre. In tal modo, con poca spesa e senza forzare la situazione (basta andare in piazza Ferretto di domenica mattina per rendersi conto che i mestrini la concepiscono già istintivamente come isola pedonale), si doterebbe Mestre di una importante infrastruttura pubblica di uso collettivo, che avrebbe una funzio-

ne assai importante sia sotto il profilo sociale che sotto quello commerciale.

d) Una diversa concezione del ruolo dei quartieri periferici (i vecchi comuni autonomi della cintura mestrina): Malcon-  
tenta, Marghera, Catene, Chirignago, Gazzera, Trevignano, Ze-  
larino, Marocco, Favaro, Campalto e Tessera. Nell'ambito del-  
l'organizzazione del sistema metropolitano molti di questi  
quartieri oggi, declassati al livello appunto di periferia,  
possono e devono ritrovare quel ruolo di autonomi centri ur-  
bani con funzioni prevalentemente residenziale a cui in fon-  
do sono stancamente predisposti. Si pensi a questo proposito  
che dopo tutto alcuni di questi quartieri (Marghera, Chiri-  
gnago, Zelarino, Favaro ad esempio) sono paragonabili come  
consistenza demografica ai maggiori comuni della circostan-  
te area metropolitana (Mira o Spinea o Mirano o Mogliano),  
mentre sono nettamente sfavoriti rispetto a questi sotto il  
profilo della autosufficienza dal punto di vista dei servizi  
collettivi connessi alla funzione residenziale.

IL LIDO DEGLI EUROPEI (CAVALLINO, CA' BALLARIN, CA' SAVIO  
TRE PORTI E PUNTA SABBIONI)

E' questa una porzione particolarmente importante del territorio comunale, per il crescente significato economico che le deriva dal boom incessante del suo sviluppo turistico. Inoltre i 14 Km. di litorale dalla foce del Fiume Vecchio a Punta Sabbioni rappresentano in tutto il litorale nord-adriatico per l'azione di freno apposta dalle norme di P.R.G. all'indiscriminato sviluppo edilizio, uno dei pochi tratti di spiaggia ancora, non compromessi dalla speculazione e dal cemento.

Bisogna però riconoscere che gli effetti del P.R.G. si sono fatti soprattutto sentire sotto il profilo dell'impedire insediamenti particolarmente caotici e compromettenti, mentre esso non si è dimostrato adatto a permettere un'ordinato sviluppo urbanistico della zona che, impedendo ogni manomissione del territorio, tenesse però conto delle mutate esigenze di una zona che nel giro di dieci anni ha visto la sua economia trasformarsi radicalmente da agricola a turistica.

A questo punto dunque il P.R.G. nella sua attuale versione rischia di divenire o assurda remora alle legittime possibilità di sviluppo della zona o, peggio ancora, insufficiente difesa, destinata a essere travolta dalle pressioni della realtà in movimento. Diventa quindi efficace per guidare e promuovere lo sviluppo e la riorganizzazione territoriale dell'intera area.

I punti essenziali da tener presente in tale aggiornamento possono essere così schematizzati:

- a) assunzione di un asse di scorrimento longitudinale (individuabile in gran parte del tracciato dell'attuale Via Fausta) come struttura portante e distributiva della intera viabilità della penisola. Da tale asse, che scorrerà in zona agricola dove non sono previsti insediamenti residenziali, attraverso opportuni nodi di distribuzione si dipartirà un sistema di viabilità trasversale in modo da relazionare i diversi poli di interesse, situati per la maggior parte lungo i bordi del territorio a nord e a sud della Via Fausta;
- b) concentrazione dell'edilizia turistico-balneare in 5 o 6 nuclei da collocarsi in una fascia verde di circa 350 mt. di profondità situata alle spalle dell'attuale zona forestale con pineta che viene ad essere considerata parco naturale ;
- c) liberazione dell'arenile da qualsiasi struttura a carattere fisso e conseguente possibilità di utilizzazione della spiaggia e della pineta da parte dell'intera comunità, contrariamente a quanto avviene nella situazione attuale;
- d) concentrazione dello sviluppo dell'edilizia residenziale a potenziamento degli attuali centri residenziali permanenti che dovranno collegarsi a livello delle attrezzature e delle infrastrutture con i nuclei turistico residenziali a sud della Via Fausta;

e) rivalutazione del bordo lagunare in riferimento alla nuova utilizzazione della laguna nord per attività di tempo libero.

f) potenziamento delle attività agricole e vallive.

Naturalmente bisognerà anche garantire un graduale sviluppo dei nuclei urbani permanenti coerentemente al fatto che la popolazione della zona va progressivamente aumentando.

8-4 LE ISOLE DELLA LAGUNA NORD (MURANO, BURANO, S. ERASMO, MAZZORBO etc.)

Un discorso particolare merita Murano in quanto sarà l'unica di queste isole che verrà ad essere servito dal nuovo percorso metropolitano. Ciò permette di ritenere che Murano verrà a trovarsi in una situazione analoga a quella della Giudecca (anche se meno favorita dalla ubicazione geografica), in condizioni cioè di invertire il processo di periferizzazione crescente che sta ancor oggi subendo e di sfruttare appieno le disponibilità di aree e di contenitori edilizi di cui è dotata.

A differenza della Giudecca però sembra che qui sia opportuno puntare soprattutto sulla funzione industriale e più precisamente sullo sviluppo dell'industria vetraria, per la quale vanno predisposte facilitazioni analoghe a quelle più sopra descritte nel caso dell'artigianato artistico e va verificata l'opportunità di attrezzare una vera e propria area industriale nelle aree disponibili a Sacca Serenella o a Sacca S. Mattia. Comunque anche a Murano vanno prese tutte quelle misure (in termini di risanamento edilizio e di predisposizione di attrezzature a carattere collettivo) atte a migliorare il livello della residenzialità, onde ridurre il fenomeno dello spopolamento.

Un certo ulteriore spopolamento sarà invece difficile evitare nel caso delle altre isole della Laguna Nord anche in presenza di opportune misure volte a migliorare il livello residenziale.

In questo caso pare infatti difficile ovviare al montaggio della marginalità geografica e l'unico fattore di sviluppo economico pare essere quello turistico.

Ove però sembra opportuno puntare più sul turismo del tempo libero (che determina flussi d'interessi meno soggetti a variazioni stagionali) che su quello legato al periodo delle ferie annuali. Tale obiettivo è raggiungibile prevedendo di attrezzare l'intera laguna nord come area disponibile alle attività del tempo libero a livello regionale (si immagini alla funzione che oggi assolve la zona dell'Asolano o quella dei Colli Euganei). Naturalmente per evitare irrimediabili manomissioni dell'ambiente ciò dovrebbe avvenire attraverso la creazione di un parco naturale nella laguna nord che permette di impedire ogni intervento non giustificato e sulla base di un rigoroso piano urbanistico e paesistico.

Altra condizione indispensabile è quella già menzionata della realizzazione di nuovi punti di accesso alla laguna lungo la grande lagunare.

Il Lido per certi versi è la zona più favorita dell'intero territorio comunale e certo non soffre dei mali che affliggono le altre isole della laguna. Il suo problema principale è quello delle comunicazioni ma ne abbiamo già parlato più sopra. Vi è poi il problema di conciliare le diverse esigenze che sono proprie delle due funzioni a cui il Lido assolve: quella residenziale e quella turistica.

Ciò richiede da un lato la realizzazione di particolari infrastrutture che permettono al Lido di conservare la sua caratteristica di stazione turistica di alto rango (infrastrutture sportive, ripascimento della spiaggia etc.) dall'altro misure volte a risolvere una volta per tutte alcuni annosi problemi della comunità residente (il nuovo mercato, la zona per le attività artigianali, alcuni nuovi insediamenti scolastici etc.).

Nel complesso comunque non pare che per il Lido esistano problemi particolarmente gravi o di difficile soluzione. Ben diverso è invece il discorso per l'isola di Pellestrina in quanto per essa vale lo stesso discorso già fatto per Burano circa la difficoltà a inserirla in modo diretto nel sistema urbano metropolitano e d'altra parte è sempre più evidente la crisi delle sue attività economiche tradizionali, (pesca lagunare ed agricola in particolare); d'altra parte la sua comunità umana appare ancora vitale nè appare accettabile la soluzione di un progressivo abbandono dell'insediamento urbano tradizionale.

Il problema è quindi quello di dotare l'isola di quel tanto di autonoma vitalità economica che garantisca non solo la sopravvivenza dell'attuale comunità insulare bensì il suo deciso potenziamento. Ciò può essere possibile mediante la razionalizzazione e il potenziamento delle tradizionali attività primarie da concentrare nella vasta area ineditificata tra Porto secco e Pellestrina, ma soprattutto attraverso lo sviluppo di una vera e propria industria turistica balneare a carattere qualificato, basata sulla attrazione esercitata dagli straordinari attributi geografici, paesaggistici ambientali dell'isola. Naturalmente ciò presuppone la realizzazione di una specifica attrezzatura ricettiva oggi esistente e delle connesse infrastrutture (stabilimenti balneari, campi da gioco, piscine, etc.) Allo sviluppo della funzione turistica si deve accompagnare il miglioramento di quella residenziale sia attraverso il risanamento conservativo dell'edilizia esistente, sia attraverso un'espansione edilizia di entità tale da soddisfare all'incremento demografico naturale e all'esigenza di eliminare le abitazioni a piano terra.

Inoltre opportunamente arricchita la dotazione di infrastrutture a carattere collettivo tenedo presente le esigenze di servire adeguatamente i due nuclei urbani distinti di S. Pietro in Volta e Pellestrina.

Comunque per maggiori particolari si rinvia al progetto di Piano Particolareggiato predisposto dall'Amministrazione Comunale.

In effetti Chioggia non fa parte del territorio comunale di Venezia, ma appartiene però a pieno diritto al comprensorio lagunare, nè pare possibile in qualche modo distinguere dalle altre isole lagunari.

Quindi la ricordiamo a questo punto per sottolineare l'esigenza che le provvidenze a favore di Venezia e delle altre isole lagunari vengano estese anche a Chioggia e l'opportunità che l'individuazione delle funzioni da assegnare a Chioggia sia fatta tenendo conto delle scelte che sono state proposte per le varie parti del territorio veneziano (si pensi ad esempio alla funzione portuale per la quale pare assurdo ragionare di un porto di Venezia e di un porto di Chioggia come entità distinte).

Il discorso propositivo è ancor tutto da fare, ma quello che ci preme è sottolineare il contesto in cui va collocato.

9) - La soluzione: Il risanamento conservativo etc.

E' evidente che il carattere prioritario degli interventi volti a garantire il risanamento conservativo del tessuto edilizio del centro storico e delle isoli lagunari minori, operazione tra l'altro indifferibile per bloccare un fenomeno di degradazione fisica di un patrimonio edilizio il cui valore non deriva solo dalla funzione residenziale che puo', ma dal valore culturale ed artistico che l'intero complesso rappresenta. Obiettivo quest'ultimo ovvio e generico. Mentre meno ovvio e scontato e il fatto che l'operazione di risanamento conservativo deve essere coerente ai fini di carattere sociale che si vogliono perseguire.

A nostro parere per ottenere tali risultati non e sufficiente una semplice incentivazione economica da parte dello Stato dell'azione di risanamento.

Anzi vanno chiaramente denunciati i gravissimi pericoli insiti in una operazione di risanamento affidata prevalentemente all'iniziativa privata e stimolata dalla concessione di un incentivo economico con azione prolungata nel tempo per 5-0 10 anni: un'operazione di tal genere infatti non solo provocherebbe un notevole, e giustificato, guadagno d'aparte di proprietari di immobili in Venezia (e in particolare degli operatori più dinamici che non sarebbero certo i proprietari che usano l'immobile come propria residenza), ma anche e soprattutto si risolvrebbe in un ulteriore e tragico incentivo allo spopolamento della città ed in particolare all'espulsione forzata ed accelerata delle classi a reddito più basso. Provocherebbe un aumento dei livelli dei fitti (soprattutto nei primi, decisivi, anni, con conseguente accentuazione della caratterizzazione sociale, verso livelli più elevati, della popolazione. Stimolerebbe la tendenza già in atto a trasformare le abitazioni da residenze permanenti a residenze turistiche (abitazioni per residenti fuori Venezia, residences, apartment houses, pensioni) per il maggior reddito che queste ultime garantiscono.

Certamente e necessario allora assicurare l'incentivo economico per mettere in moto l'operazione di risanamento, ma nel contempo assicurare il controllo e la gestione pubblica dell'operazione medesima.

Va quindi respinta l'impostazione su cui e basato il progetto di legge predisposto lo scorso anno dal Ministero dei Lavori Pubblici (Documentazione Veneta n. 11/13, pag. 15-17) e va invece studiato un meccanismo di intervento che permette di evitare i pericoli più sopra accennati.

A questo proposito vale la pena di richiamare alcuni dati quantitativi che possano servire a definire le dimensioni dell'operazione che deve essere realizzata. Si badi che si tratta di dati larghissimamente approssimati ricavati per estrapolazione sommaria dai risultati di una recente indagine campionaria sulle caratteristiche del patrimonio edilizio di Venezia insulare condotto dall'Osservatorio Economico: essi vengono qui ripartiti solo per fornire gli ordini di grandezza dei vari aspetti del problema ed e sottinteso quindi che successivamente andrà condotta un'indagine più accurata che permette di arrivare a una quantificazione più precisa.

Dall'indagine si rileva che il 30% delle abitazioni esistenti nel centro storico, alla Giudecca, a Murano e a Burano (=12.000 unità) presenta condizioni di degrado o di notevole logorio e che circa il 40-45% delle abitazioni (=18.000 unità) mancano di servizi adeguati e di un sistema adeguato e di un sistema funzionale di riscaldamento. Ecco dunque grossolanamente definito il campo di intervento di una azione di risanamento conservativo che si prefigge contemporaneamente i due obiettivi del restauro degli edifici dal punto di vista architettonico e dell'adeguamento a uno standard minimo comune dell'efficienza degli stessi a fini residenziali. Altro dato essenziale è il numero dei piani terra abitati (=4.000) e in prima approssimazione si può supporre che essi ricadano tutti nella categoria delle abitazioni degradate.

Quindi se si pone tra gli obiettivi dell'operazione di risanamento conservativo quello della eliminazione dei piani terra abitati, si può concludere che sono circa 8.000 le abitazioni degradate da restaurare, mentre circa 3.000 sono le nuove abitazioni da ubicare nel centro storico per evitare un ulteriore sgregolamento (considerando di poter recuperare circa 1000 abitazioni attualmente vuote).

Quanto all'aspetto patrimoniale della questione, facendo l'ipotesi (certo assai grossolana) che il complesso delle abitazioni degradate presenti la medesima composizione percentuale tra abitazioni di proprietà dell'inquilizio e abitazioni in affitto che si rileva sul totale delle abitazioni occupate, risulterebbe che delle 8.000 abitazioni degradate da restaurare circa 2.500 sono di proprietà dell'inquilizio e circa 5.500 sono in affitto (e di queste circa 1000 sono di proprietà di enti pubblici).

Ora potrebbe essere lasciata all'iniziativa privata l'esecuzione degli interventi volti ai seguenti fini: a) consolidamento di strutture statiche e restauro di muri esterni e dei tetti; -b) restauro dell'aspetto esterno ed interno, senza trasformazioni delle disposizioni interne; -c) installazione e miglioramento degli impianti igienici, termici, elettrici e di fognature.

Gli interventi invece di vero e proprio restauro conservativo che comporti trasformazioni o modificazioni dell'aspetto esterno dell'edificio e della disposizione interna dell'abitazione dovrebbero avvenire sotto un rigoroso controllo pubblico (garantire una rigorosa aderenza alle prescrizioni degli appositi strumenti urbanistici) e anzi essere addirittura eseguiti nella maggior parte dei casi (un'eccezione potrebbe essere il caso del proprietario che intende restaurare l'appartamento dove egli stesso abita) direttamente da un operatore pubblico. A tal fine va predisposto un disegno di legge che tenga conto delle seguenti considerazioni:

A) E' assolutamente necessario che gli interventi di risanamento avvengano in modo rigidamente conforme alle prescrizioni dei piani particolareggiati di risanamento previsti dalla legge urbanistica. Richiamandosi ai criteri adottati dal Comune di Venezia nella redazione di tali piani (criteri che prevedono due stadi successivi di prescrizione: 1-piani particolareggiati ai sensi di legge -scale 1/1000) con la individuazione delle insulae

dove interviene mediante il risanamento; 2- i piani esecutivi dei settori di intervento (o insulae di risanamento) (scala 1/1000) con l'esatta specificazione delle modalità del risanamento e l'individuazione dei campi edificatori attraverso cui il risanamento dovrà essere effettuato) si propone di vincolare la concessione del contributo statale a opere da eseguirsi in conformità ai piani di settore già approvati dal Consiglio Comunale subordinando inoltre la concessione del contributo medesimo all'adozione del meccanismo del comparto in tutti quei casi in cui le opere di sovvenzionare prevedano modificazioni esterne o interne dell'edificio da risanare oppure notevoli trasformazioni d'uso.

Va sottolineato con forza che se gli interventi di risanamento obbedissero a tali criteri, si otterrebbe il risultato di promuovere il risanamento in modo caotico all'intera all'intera città (addirittura per singole parti di edifici) sulla base dell'unico criterio delle convenienze del privato, con il sicuro risultato di alterare in modo irrimediabile l'assetto urbanistico ed architettonico della città.

Quanto al nesso tra contributo pubblico ed obbligatorietà del comparto va sottolineato il fatto che in tal modo si renderebbe possibile, forse per la prima volta (proprio per la presenza di un forte finanziamento pubblico), l'adozione sistematica di un istituto giuridico (il comparto appunto) previsti dalla legge da trent'anni ma praticamente mai usato proprio per la mancanza di un incentivo economico che convincesse i proprietari degli immobili a coordinare le loro intenzioni di interventi.

Da ultimo va notato che la connessione tra contributi e piani particolareggiati permetterebbe al comune di indirizzare almeno le prime aliquote di denaro verso le zone più depresse e quindi più degradate, mentre l'assenza di tale connessione porterebbe certamente ad una concentrazione degli interventi nelle zone più centrali con il risultato negativo di accentuare quel fenomeno di squilibrio tra le varie parti della città storica che è una delle più gravi conseguenze della modificazione del ruolo della città dalla caduta della repubblica ad oggi.

b) L'operazione di risanamento (sostenuta dal finanziamento pubblico) potrà permettere il conseguimento di opportuni obiettivi a livello socio-economico oltre che a livello puramente architettonico - edilizio (la conservazione sotto il profilo fisico degli edifici) solo se essa vedrà come suo protagonista il potere pubblico. Solo un ente pubblico infatti potrà, non solo limitare gli effetti di una operazione speculativa fatta con i denari di tutti, ma anche evitare che l'operazione di risanamento provochi un'accelerazione dell'esodo dalla città.

Solo un ente pubblico infatti potrà e dovrà sobbarcarsi l'onere aggiuntivo di subordinare l'operazione di risanamento a una complicata e delicata rotazione della popolazione residente negli edifici da risanare, usando all'uopo una certa quantità di alloggi appositamente reperiti ed evitando ogni trasferimento al di fuori della città.

c) Si propone allora che almeno in 60% dei contributi statali siano riservati ad un consorzio di enti pubblici (nel quale abbia parte preminente il comune di Venezia) il cui compito istituzionale sarà quello di provvedere al risanamento conservativo della città. A tale consorzio dovrà essere trasferito (secondo modalità da definirsi) l'ingente patrimonio immobiliare degli enti pubblici (comune, provincia, ECA, IRE, Opera pia Giustinian, IACP, demanio dello stato etc) il quale rappresenta ben il 15% del numero totale di abitazioni della città. Inoltre la legge dovrà dotare il consorzio di un congruo capitale iniziale (almeno 20 miliardi) onde permettervi a) di acquisire nuove proprietà immobiliari soprattutto al fine di incentivare la formazione dei comparti, b) di finanziare la quota a suo carico dell'operazione di risanamento.

Naturalmente il consorzio potrà poi ricorrere al mercato finanziario. Al consorzio sarà poi per legge conferito il diritto di esproprio secondo le medesime modalità (oppure altre più adeguate) previste dalla legge per i comuni in sede di formazione dei comparti.

d) Inoltre tale consorzio dovrebbe per legge essere impegnato a destinare un'aliquota nettamente maggioritaria delle abitazioni risanate, non alla vendita, ma alla locazione a condizione di equo canone.

In tal modo non solo si garantirebbe sostanzialmente il conseguimento dei fini sociali sopra enunciati, ma anche si attuerebbe il trasferimento di una parte del contributo pubblico a fondo perduto non nelle tasche di pochi privati presumibilmente benestanti, ma di vasti strati di popolazione effettivamente bisognosa. Va inoltre messa in luce un'ulteriore positiva conseguenza indiretta di un meccanismo del tipo di quello più sopra elencato: cioè l'indiretto effetto calmieratore che un'azione del genere di quella proposta eserciterà sullo sviluppo edilizio di Mestre togliendo il principale supporto dell'azione speculativa nel settore edilizio avutosi in questi ultimi anni e cioè l'esistenza di una forte e anormale domanda di abitazione dal centro storico.

e) Quanto ai contributi dello Stato essi potrebbero essere concessi alternativamente nelle due forme del contributo in conto capitale o del mutuo fondiario a tasso agevolato. Particolari agevolazioni andrebbero previste a favore di coloro che intendono acquistare l'appartamento da loro abitato e restaurarlo, semprechè naturalmente si tratti di persone di particolare condizione economica e sociale.

f) Va inoltre presa in seria considerazione la possibilità di favorire una partecipazione della cooperazione alle operazioni di risanamento per comparti edilizi nonché la predisposizione di alloggi temporanei per le famiglie la cui abitazione debba essere restaurata.

Certo anche adeguando le norme legislative alle considerazioni su esposte rimarranno molte difficoltà da superare: le principali saranno quelle a) del meccanismo di rotazione delle famiglie durante il periodo di esecuzione dei lavori, rotazione che dovrà avvenire con criteri tali da impedire il più possibile il definitivo allontanamento della famiglia dalla primitiva abitazione (a meno che non si tratti di piani terra abitati) e b) della realizzazione nel centro storico di un numero di nuove abitazioni al più possibile vicino al numero di famiglie che dovranno abbandonare la loro primitiva abitazio-

ne o perchè ubicata al piano terra o in conseguenza del ridimensionamento della capacità insediativa conseguente all'operazione di risanamento. Si tratta in questo secondo caso da un lato di individuare le aree disponibili per una destinazione residenziale (ad esempio l'arco dei cantieri ACNIL, certe aree alla Giudecca, una parte della zona di San Basilio etc.) dall'altro di progettare degli interventi edilizi che non ripetano gli errori che hanno caratterizzato tutti i nuovi insediamenti residenziali realizzati negli ultimi cento anni. Tutto ciò presuppone una particolare efficienza e snellezza operativa dell'ente pubblico di cui abbiamo postulato la creazione.

Un discorso a parte merita il problema dello sviluppo della funzione residenziale in terraferma e l'esame delle cause che hanno provocato il pratico fallimento della legge n° 167. Ma si tratta di un problema di dimensioni più nazionali che mestrine e quindi si tratterà più che altro di affrontarlo sotto il profilo urbanistico, rivedendo i piani di zona per l'edilizia economica e popolare e preparandosi a non sprecare le eventuali nuove disponibilità finanziarie che potranno essere dedicate a tale settore.

Non occorre scomodare la storia di Venezia per rendersi conto dell'importanza che la funzione portuale riveste per l'economia non solo di Venezia, ma anche dell'intero territorio circostante, anzi addirittura dell'intera regione.

Basta infatti un esame anche superficiale della situazione delle coste venete per rendersi conto che Venezia rappresenta l'unica ubicazione possibile nel Veneto (né Porto Levante al di là di ogni altra considerazione nel merito può essere considerata un'alternativa) in termini di naturale predisposizione, collegamenti con la retroterra, ricchezza di valori e servizi a scale urbane e metropolitane, etc. per una moderna ed efficiente struttura pratica, una struttura cioè che è destinata a rimanere essenziale per lo sviluppo economico di qualsivoglia territorio.

Però una struttura portuale può essere organizzato in modi diversi, può servire a funzioni diverse, certo anche a questo proposito (anzi soprattutto a questo proposito) vale il vincolo inderogabile delle necessità di garantire la tutela e la salvaguardia dell'ambiente, certo è ormai opinione comune che lo sviluppo portuale debba essere concepito come visione organica su scala territoriale assai ampia attraverso l'individuazione dei cosiddetti "sistemi portuali" (il che in un'accesa misura comporta una ripartizione di compiti e funzioni tra i diversi porti di ogni sistema).

Ecco allora che è legittimo chiedersi proprio nel momento in cui si riafferma l'importanza della funzione portuale. - se i modi in cui tale funzione è stata sino ad oggi assolta non sono in qualche modo incompatibili con le esigenze sopraenunciate, se l'uso che di tale funzione si è fatto (e non si dimentichi che la portualità è un tipico bene collettivo che va usato sotto controllo pubblico nell'interesse generale) abbia davvero corrisposto reali interessi della collettività e di Venezia in particolare, se altri modi non siano dati per sviluppare tale funzione in modo più adeguato e consono alle nuove esigenze sia in termini di sviluppo economico che in termini di progresso civile.

Ora una volta che a tali domande si siano date quelle risposte che ormai vengono condivise dalla maggioranza dell'opinione pubblica circa i costi sociali connessi al continuo sviluppo della funzione portuale industriale e petrolifera gestita dal privato (e in contrapposizione allo scarso sviluppo della funzione portuale "di transito" gestita dall'ente pubblico), in termini di inquinamenti di squilibri urbanistici, di scarsi vantaggi per il centro storico, di alterazioni dell'equilibrio e dell'ambiente lagunare per il progressivo interrimento delle barene, di sfruttamento di un bene pubblico più a vantaggio del profitto privato che dell'interesse produttivo; a noi pare che la conclusione corretta non sia e non possa essere: basta con la funzione portuale, basta sviluppo del porto di Venezia, etc.

Tale conclusione infatti non terrebbe conto innanzi tutto delle esigenze della regione veneta (che ha bisogno di un porto), dell'esistenza ormai consolidata di un agglomerato industriale che

dà lavoro a 35.000 - 40.000 addetti e una cui crisi avrebbe con  
sequenze difficilmente immaginabili sull'economia della intera  
regione ed infine dell'esigenze dello stesso centro storico la  
cui possibilità di svolgere un ruolo nel quadro di quel sistema  
metropolitano di cui abbiamo parlato in buona parte  
proprio dall'esistenza e dello sviluppo della funzione portuale.  
La conclusione corretta è invece quella di chiedersi se esistono  
delle possibilità di sviluppo della funzione portuale che evitano  
il ripetersi degli errori del passato e permettono di tener conto  
delle esigenze più sopra enunciate.

A nostro parere tali possibilità esistono, anche se richiedono  
un radicale mutamento di prospettive rispetto al passato nel con  
siderare il problema "porto". Anzi tale mutamento di prospettive  
non solo è auspicabile per quanto sopradetto, ma è addirittura  
necessario in quanto alcune delle premesse che erano alla base dei  
programmi di sviluppo sino ad oggi seguiti (basti per tutti fare  
riferimento al PRG della III° zona Industriale) sono venute e stan  
no venendo meno.

Schematicamente:

a) le possibilità di sviluppo industriale della III° zona si sono  
dimostrate minori del previsto non solo per le note polemiche,  
ma anche per fattori esterni alle influenze di Venezia: la spinta  
a concentrare nel meridione gli investimenti per insediamenti in  
dustriali di base (è sfumata così la prospettiva del centro side  
rurgico), la sotto valutazione delle capacità insediative della  
seconda zona per cui le installazioni petrolchimiche e per la me  
tallurgia dell'alluminio prevista per la III° zona, sono finite  
in realtà nella II°, l'ostilità delle altre province venete nei  
confronti di un'ipotesi di crescita industriale di Marghera nel  
mentre in ritardo socio-economico delle aree depresse va aumentan  
do anziché diminuendo (ecco il prendere piede dell'ipotesi di Por  
to Levante), le politiche governative a favore di Trieste (e così  
l'oleodotto transalpino ormai è fuori discussione), pratica con  
centrazione in un unico gruppo di tutta l'industria chimica ita  
liano (con tale gruppo, Eni-Montedison è già presente in tale mi  
sura a Marghera che risulta estremamente improbabile una ulteriore  
espansione almeno nel prossimo futuro).

b) In realtà - oggi come oggi - gli unici insediamenti industriali  
di un certo rilievo di cui può apparire certo l'insediamento in  
III° zona sono una nuova raffineria e una nuova centra  
le termoelettrica. Ma a questo punto vale la pena di chiedersi  
se il giro (in termini del notevole inquinamento dell'aria e del  
l'acqua che tale tipo di insediamento comportano).

c) Come se ciò non bastasse il progresso tecnologico nel campo  
dei trasporti marittimi per rinfuse liquide (aumento sempre cre  
scente della stazza media delle petroliere) ha reso obsoleto e  
superato il canale Malamosso-Marghera (dal punto di vista di tale  
tipo di traffico) prima ancora che fosse ultimato, potendo così il  
problema per rendere il porto petrolifero competitivo, di un mag  
gior approfondimento dei fondali del canale. Ma questa è un'ip  
tesi ormai da tutti scartata. A parte le crescenti preoccupazioni  
circa gli effetti inquinanti di un crescente traffico petrolifero  
in un ambiente così delicato dal punto di vista ecologico come  
quello della Laguna.

d) Correlativamente invece - proprio negli ultimi tre anni - è andato enormemente crescendo il peso del traffico petrolifero nel porto di Trieste (che già oggi può accogliere petroliere di 160.000 TSM),

Il che fa pensare che assai presunibilmente (e ragionevolmente) nel quadro del sistema portuale dell'alto Adriatico la funzione principale del traffico petrolifero sarà affidata appunto a Trieste e non già a Venezia.

E) viceversa l'evoluzione tecnologica nel campo dei trasporti marittimi delle merci secche (e in particolare delle merci cosiddette "varie" o "incolli") ha giocato a favore di Venezia che oggi si trova in una situazione potenziale assai migliore di qualsiasi porto italiano (e quindi a maggior ragione di qualsiasi altro porto del sistema nord-adriatico) in quanto :

1) i fondali permessi dal nuovo canale (meno 12,50) se sono insufficienti per il traffico petrolifero, sono più che sufficienti (e lo resteranno almeno nel medio periodo) anche per le maggiori navi oggi usate per merci varie.

Anzi con il nuovo canale in termini di fondali Venezia si trova oggi all'avanguardia a tutti gli altri porti italiani.

2) La tendenza alla specializzazione delle navi, ALL'UNITIZZAZIONE del carico, alla necessità di accelerare sempre di più le operazioni di carico e scarico, rende sempre più pressante l'esigenza dei porti di predisporre aree di servizio sempre più ampie, con un rapporto mq. di area di servizio/metro lineare di banchina sempre maggiore. Ebbene Venezia è (con Livorno) praticamente l'unico porto (tra i maggiori ovviamente) dell'Italia continentale in grado di soddisfare rapidamente, con una spesa relativamente modesta (si pensi alle centinaia di miliardi necessari per ampliare a Voltri e nell'entroterra il porto di Genova e in modo praticamente illimitato tale esigenza

3) il progressivo arricchimento dei suoi collegamenti infrastrutturali (autostrada con Bologna, autostrada con Trieste, autostrada con Vittorio Veneto idrovia Venezia-Padova, idrovia Tartaro-Fissero-Canal Bianco, Traforo delle Valli Aurine etc.) in parte già realizzate e in parte di realizzazione, va progressivamente aumentando il potenziale interland del porto commerciale (naturalmente nella misura in cui vengono interamente predisposte le strutture ricettive per il traffico marittimo; altrimenti tali infrastrutture potrebbero addirittura avere effetti di segno diametralmente opposto cioè aprire all'influenza di altri porti - quali quelli nordici - anche il tradizionale Hinterland del porto di Venezia).

Tenendo presente queste considerazioni e la necessità di soddisfare le esigenze ricordate più sopra, appare opportuno:

A) Puntare immediatamente sulle predisposizioni di nuove strutture fisiche per il traffico commerciale, realizzando con assoluta priorità la zona commerciale di Fusina prevista dal PRG della III° Zona. Circa le dichiarazioni relative alle effettive possibilità di acquisire traffico commerciale sufficiente a giustificare gli investimenti (d'altronde relativamente modesti) necessari, si tenga presente

1) che è comunque risaputo che le possibilità di sviluppo del traffico portuale commerciale dipendono in buona misura dalla

predisposizione ex-ante di strutture ricettive superiori alle esigenze del momento.

2) che - attrezzando completamente tutti i 250 ha previsti a Fusina dal piano della III° zona - il porto commerciale disporrebbe complessivamente (Marittima, Molo A e B, III° Zona) di 437 ha, cioè di un'area sufficiente ad accogliere (ammettendo il rapporto già alto di 2 t/a al metro quadro) un traffico di 8,5 milioni t/a, quando lo stesso piano della III° zona avanzava una previsione minima di 10 milioni di t/a al 1980.

B) attrezzarsi immediatamente (provvisoriamente al molo B) e successivamente a Fusina) per accogliere razionalmente il traffico mediante containers, avanzando la candidatura di Venezia quale uno dei due o al massimo tre terminals per traffico transoceanico che potranno essere realizzati in Italia. Naturalmente va esclusa radicalmente l'ipotesi di concedere a privati la gestione di tale importante struttura.

C) Senza escludere aprioristicamente lo sviluppo della funzione portuale industriale prendere realisticamente atto delle situazioni e predisponendo quindi innanzitutto le aree necessarie per i trasferimenti e gli ampliamenti di quegli impianti della I° Zona che risultano obsoleti o bisognosi di espandersi. Nel contempo riconsiderare attentamente le possibilità di sviluppo sia dal punto di vista dell'assenza di pericoli sotto il profilo sociale (inquinamenti etc.) sia alla luce delle scelte che verranno compiute a livello di pianificazione economica nazionale e regionale.

D) Dichiarare sin d'ora (anche allo scopo di tranquillizzare l'opinione pubblica e rendere possibile il superamento di ostacoli assurdi quale quello frapposto all'approfondimento degli ultimi 1800 m. del canale litoraneo), che non si ritiene necessario sviluppare ulteriormente la funzione portuale petrolifera.

E) Riaffermare solennemente il carattere pubblico delle funzioni portuali con l'istituzione di un nuovo, unico Ente portuale, e con poteri di controllo anche sul porto industriale, che unifici il Provveditorato e il Consorzio della III° Zona.

Tale ente dovrebbe avere una struttura fortemente democratica e vedere al suo interno le rappresentanze degli Enti locali da un lato (Regione e Comune di Venezia in primis) e delle rappresentanze del lavoratore dall'altro.

## II - La soluzione : Lo sviluppo della funzione quaternaria

L'idea di lanciare una "Venezia isola degli studi", è stata forse uno dei temi più pubblicizzati negli ultimi anni (fin dal Convegno 1962) come sicuro rimedio per la decadenza di Venezia. Certo la proposta è basata su alcuni dati di fatto obiettivamente incontrovertibili quali la naturale predisposizione del centro lagunare ad accogliere funzioni di tipo quaternario (rispetto ad esempio a quelle di tipo secondario) o il forte richiamo internazionale che Venezia ha sempre esercitato nel campo della cultura e dell'arte.

Altrettanto esplicitamente va detto però che lo sviluppo della funzione di Venezia nel campo dell'istruzione superiore, della ricerca scientifica e più in generale delle attività culturali non ha di fronte a sé un unico binario lungo il quale svolgersi e che quindi anche in questo campo la scelta tra gli interventi da promuovere e quelli da respingere va fatta su base di precise strategie ovviamente coerenti al più generale complesso degli obiettivi civili, sociali ed economici che vogliono essere perseguiti.

Tali indirizzi, finora, non sono apparsi molto chiari anche se da un esame del coacervo, al limite caotico, delle iniziative che abbiamo visto proporre e portare avanti nel corso degli ultimi anni e in particolare degli ultimi mesi ci sembra di poter cogliere, anche se solo sottintesa, una spiccata tendenza a puntare soprattutto nel turismo culturale.

Tali iniziative rischiano di risultare totalmente avulse dalla realtà circostante. Mentre a nostro parere le scelte devono rispondere ad una esigenza radicalmente diversa. Devono cioè contribuire a fare di Venezia una realtà calata nel suo territorio e parte integrante di un sistema metropolitano concepito come elemento essenziale per la riorganizzazione di tutto il sistema nord-orientale italiano, quindi si deve innanzitutto puntare su quelle iniziative che rappresentano dei servizi necessari per lo sviluppo socio-economico della regione nord-orientale e il cui raggio d'azione sia tale da rendere conveniente l'ubicazione all'interno del sistema metropolitano.

Prima di tutto dunque lo sviluppo dell'istruzione superiore attraverso interventi valutati su scala regionale (tenendo soprattutto conto dell'esistenza della realtà universitaria di Padova) e puntanti soprattutto a rafforzare e sviluppare la neonata Università di Venezia (all'interno della quale vedremo anche volentieri collocato l'Istituto Superiore d'Architettura).

Tale rafforzamento non può essere semplicemente attuato attraverso una pedissequa duplicazione dell'Ateneo padovano (la quale dal punto di vista quantitativo potrebbe provare giustamente giustificazione da un lato nel fatto che Padova ha largamente superato ormai il numero massimo di studenti compatibile con un efficiente funzionamento, dall'altro nella convinzione che va combattuta la dispersione territoriale degli istituti universitari e che si deve pertanto puntare su due soli raggruppamenti: Padova e Venezia), ma si deve cogliere

l'occasione che viene offerta da un Ateneo che in un certo senso nasce nel 1970 per puntare su forme organizzative nuove (i dipartimenti al posto delle Facoltà) e su una caratterizzazione sia a livello didattico che di ricerca strettamente collegata alle esigenze del territorio.

Subito dopo va potenziata l'attività di ricerca scientifico extra universitaria che nel Veneto è praticamente inesistente. Anche per tale settore le scelte devono rispondere a due fondamentali esigenze del territorio: da un lato assicurare le conoscenze necessarie per una corretta gestione e tutela del territorio, dall'altro offrire il necessario supporto per uno studio dello sviluppo economico regionale con un'attività di ricerca specificamente indirizzata in quei campi corrispondenti ai settori fondamentali lungo i quali tale sviluppo si orienta?

Da ultimo va chiaramente affermato che le infrastrutture che dovranno essere realizzate per garantire la nascita delle iniziative di cui sopra (biblioteche, aule, etc.) non potranno essere destinate solo a tali attività, ma dovranno il più possibile essere fruibili anche al resto della popolazione, garantendo così sia un più diffuso esercizio delle attività culturali (dotando l'intera comunità di infrastrutture essenziali e oggi totalmente carenti), sia la necessaria e continua osmosi tra istituzioni didattiche e di ricerca e collettività.

Sempre in questo quadro va detto subito che lo sviluppo più sopra auspicato avrà senso solo se procederà pari passo con la realizzazione di tutti quei servizi (mense, case dello studente etc.) necessari a garantire un'effettiva possibilità di partecipazione attiva degli studenti all'attività didattica e di ricerca.

In questa prospettiva possono collocarsi (perdendo la qualificazione prevalente di turismo culturale) quelle iniziative volte a stabilire un più diretto contatto tra l'attività culturale a Venezia, e l'attività culturale nel resto del mondo, oppure quelle iniziative il cui raggio di servizio va visto su scala nazionale o internazionale.

## 12 - La soluzione: Le attrezzature a carattere collettivo.

Tra gli interventi atti a riqualificare l'uso di Venezia a fini residenziali hanno senz'altro posto preminente quelli volte a dotare le città di tutte quelle attrezzature di uso collettivo di cui essa è così corrente. Il quadro completo delle necessità potrà essere solo dall'indagine dettagliata zona per zona che verrà compiuta in occasione della elaborazione dei piani parziali colareggiati, ma già sin d'ora si possono sottolineare le carenze più macroscopiche. Va da sé che il discorso non può essere limitato al centro storico in quanto anche se per ragioni assai diverse la situazione nel territorio di terraferma è se possibile ancora peggiore di quello di Venezia.

Schematicamente osserveremo:

- A) In fatto di strutture per l'istruzione la situazione è gravissima in terraferma dove alla crescita impetuosa della popolazione non ha fatto seguito un adeguato intervento in termini di investimenti pubblici in sensi sociali. In molte zone siamo ancora ai doppi e tripli turni. La situazione è particolarmente grave in alcune zone di recentissima urbanizzazione (Campalto, Quartiere CITA a Marghera etc.). Nel settore dell'istruzione media superiore andrebbe realizzato un vero e proprio "campus" completo di tutti i servizi nella zona della Bissuola. A Venezia la situazione è notevolmente migliore sul piano della disponibilità di aule, ma si tratta quasi sempre di edifici vecchi e inadeguati.
- B) In fatto di strutture per il tempo libero siamo all'anno 0: a Venezia manca ancora una vera piscina (che dovrebbe essere realizzata ai saloni alle Zattere), un palazzetto dello sport (che dovrebbe trovar posto all'interno dell'Arsenale), scarseggiano le palestre, non esistono spazi scoperti attrezzati per lo sport (carenze a cui si potrebbe in parte supplire attrezzando isola di Sacca S. Biagio); quanto al verde pubblico ve ne è molto poco (e non sembra che si possa fare molto di più oltre a qualche intervento alla Giudecca e all'apertura permanente al pubblico dei giardini della Biennale). A Mestre la situazione è un po' migliore in fatto di impianti sportivi (ma rispetto ai 200.000 abitanti siamo sempre a livelli di grave insufficienza), ma è addirittura drammatica in fatto di verde pubblico (siamo agli indici più bassi d'Italia in fatto di mq. di verde per abitante). Urge perciò la realizzazione degli interventi da tempo previsti a Marghera, nella zona di S. Giuliano, al parco della Bissuola, nella zona di Via Dei Gobbi e alla Gazzera.
- C) In fatto di strutture per le attività sociali e culturali la situazione non è cattiva a Venezia (dove però è ancora di là da venire il recupero del teatro Goldoni), ma è addirittura incredibile a Mestre dove per 200.000 abitanti non vi è un teatro degno di questo nome, non una sala per concerti, non una sala pubblica a disposizione per dibattiti, dove la biblioteca è una sede assolutamente insufficiente etc. (urge perciò la realizzazione del progetto da tempo predisposto della Casa delle Culture che dovrebbe essere ubicata alle spalle di Piazza Ferretto). Tutto da fare ancora nel campo dei centri civici e delle attrezzature sociali di quartiere.
- D) In fatto di strutture igienico-sanitarie il problema

è quello di unificare in un unico ente i 3 ospedali generali cittadini (L'Ospedale Civile di Mestre, gli Ospedali riuniti di Venezia e l'Ospedale al Mare del Lido) articolandone l'attività e distribuendone le funzioni in tre sedi le quali dovrebbero essere tutte e tre nuove rispetto alla attuale sistemazione. Prioritaria comunque deve essere considerata la realizzazione della nuova sede ospedaliera nel centro storico a S. Giobbe sulla base del progetto di Le Corbusier. A parte va poi considerata la possibilità del trasferimento dell'Ospedale Giustinian in terraferma nelle zone di Favero allo scopo di realizzare un no deeno gerontocomio.

A conclusione del nostro discorso vale la pena di tentare di abbozzare un programma operativo che permetta di definire le varie tappe che andranno percorse per passare dalle scelte alle realizzazioni.

Una volta che nelle sedi opportune (Consiglio Comunale e Parlamento) sarà stato discusso, definito e approvato un documento analogo almeno nell'impostazione metodologica a questo da noi predisposto (e cioè definente gli obiettivi da perseguire e le grandi linee del programma di interventi), si dovrà procedere a un approfondimento ulteriore attraverso due fasi successive:

- a) la predisposizione degli strumenti di piano
- b) la predisposizione degli strumenti legislativi

Naturalmente ove necessario - in una fase precedente - si approfondiranno e si completeranno quegli studi e quelle indagini che risulteranno indispensabili per chiarire gli eventuali punti scuri o meglio definire le specifiche proposte di intervento. Inoltre sempre in una fase precedente va approvata la legge per il piano comprensoriale e il regime di salvaguardia, che costituisce ovviamente lo strumento essenziale per garantirsi nella fase transitoria. Ad ogni modo nelle due fasi sopraindicate dovranno essere predisposti i sottoelencati strumenti.

#### A) Strumenti di piano

(vengono prima delle leggi, speciali o meno, la cui efficacia, come le esperienze del passato dimostrano, è direttamente proporzionale alla chiarezza da cui sono definiti gli obiettivi che vogliono essere perseguiti e gli interventi da finanziare).

1) Piano per la salvaguardia fisica: dovrà essere redatto da parte del Comitato e dovrà fornire precise condizioni per ciascuno degli obiettivi indicati sub. I. Il Comitato si varrà della collaborazione dell'UNESCO e del C.N.R.

2) Piano per il restauro e la protezione delle opere d'arte: dovrà essere redatto dal ministero della P.I. - Direzione Generale B.B.AA. con la collaborazione particolare dell'UNESCO.

3) Piano per il rilancio socio-economico: dovrà inquadrarsi da un lato nel piano di sviluppo economico nazionale e regionale 1971-75, dall'altro nel piano comprensoriale di assetto territoriale del comprensorio lagunare; si tradurrà in vari atti amministrativi che verranno adottati dal Consiglio Comunale di Venezia o dal Consiglio Regionale.

I La variante generale del P.R.G. che verrà studiata tenendo conto delle indicazioni del piano comprensoriale, non che delle esigenze del piano per la salvaguardia fisica.

II Un Piano decennale per lo sviluppo socio-economico di Venezia seguito da un piano quadriennale e operativo, che prevederà gli interventi straordinari da eseguirsi da parte dell'amministrazione comunale tra il 1972 e il 1975.

III I Piani particolareggiati di attuazione del P.R.G.

IV - Un piano settoriale per la riorganizzazione dei trasporti pubblici al fine di assicurare un celere collegamento tra V Venezia e i vari punti del sistema metropolitano.

N.B. Sulla base di tali piani sarà possibile dimensionare esattamente l'entità dell'impegno finanziario.

B) Strumenti legislativi (dovranno assicurare sia un finanziamento e sia le premesse giuridiche per l'attuazione dei piani di cui sopra)

1) Leggi per la salvaguardia fisica

- Legge per la protezione dagli inquinamenti
- legge per la regolazione dell'estrazione delle acque sotterranee
- legge per l'esecuzione delle opere di salvaguardia a mare e di regolamentazione del regime lagunare

2) Leggi per il restauro e la protezione per le opere d'arte

Un'unica legge che prevede la disponibilità finanziaria necessaria suddivisa nell'arco di un decennio o di un quindicennio, nonché la predisposizione degli appositi laboratori di restauro.

3) Legge per il rilancio - socio economico

- Grande legge speciale per il rilancio - socio-economico di Venezia di durata decennale che dovrà mettere in grado lo stato il Comune e gli altri enti pubblici all'uopo preposti di realizzare tutti gli interventi previsti nel piano comprensoriale e quindi nella variante al P.R.G., nonché dal piano decennale comunale per il rilancio socio-economico.

In particolare tale legge dovrà finanziare gli interventi relativi al risanamento conservativo, nuovi acquedotti, fognature, servizio di riscaldamento a gas, comunicazioni e trasporti pubblici, infrastrutture di uso collettivo, trasformazioni di grandi complessi del centro storico previste dal P.R.G. e dai piani particolareggiati, sviluppo dell'attività portuale, attuazione nel territorio lagunare della legge 167 - legge per l'istituzione di un parco naturale nella laguna nord.

Successivamente si passerà alla fase attuativa vera e propria domandando a pochi organismi, questi si snelli ed efficienti e al limite ~~tecnicamente~~ - il compito della realizzazione delle scelte (magistrato alle acque, Sovrintendenze ai monumenti e alle belle arti specifici enti ed agenzie dipendenti dall'Amministrazione comunale).

Tenendo per buono questo schema operativo e tenendo conto delle scadenze dei piani economico-nazionali- regionali si possono fare le seguenti previsioni circa i tempi, naturalmente si tratta di tempi minimi):

a) Entro il 1970 La Legge per la salvaguardia e il piano comprensoriale.

La legge per la protezione degli inquinamenti  
La legge per la regolamentazione dell'estrazione delle acque sotterranee.

Il piano per il restauro e la protezione delle opere d'arte.

Alcuni piani particolareggiati del centro storico.

L'aria degli studi per la variante generale al P.R.G.

- B) Entro il 1971 Il piano per la salvaguardia fisica  
Il piano decennale per lo sviluppo socio-economico  
Il piano di assetto territoriale del comprensorio lagunare  
La variante generale al P.R.G.  
I restanti piani particolareggiati  
Il piano settoriale dei trasporti  
La legge per il restauro e la protezione delle opere d'arte.  
La legge per il parco naturale della laguna nord.
- C) Entro il 1972 La legge per l'esecuzione delle opere di salvaguardia fisica  
La grande legge speciale per il rilancio socio-economico (1972-1981)





**COMUNE DI VENEZIA**

# **BILANCIO DI PREVISIONE**

**PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO**

**1971**

**RELAZIONE DELLA GIUNTA MUNICIPALE  
PRESENTATA DALL'ASSESSORE AL BILANCIO**



## SOMMARIO

Premessa . . . . .	pag.	5
La situazione economico-finanziaria del Comune . . . . .	»	9
Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1971 . . . . .	»	16
Elencazione delle spese di parte corrente . . . . .	»	25
Spese in conto capitale - Interventi programmati per il 1971 . . . . .	»	26
Valutazione degli interventi straordinari . . . . .	»	33
Considerazioni finali . . . . .	»	35



## PREMESSA

La Giunta Municipale, nominata dal Consiglio Comunale nella seduta del 19 ottobre 1970, si è insediata ufficialmente due giorni dopo e, cioè, il 21 ottobre.

Questo assessorato ha avvertito fin dall'inizio la necessità di rilevare, fra i suoi primissimi atti, in stretta aderenza alla realtà, la esatta situazione economico-finanziaria del Comune ed i più immediati problemi di ordine generale che attendono sollecita soluzione e che vanno inquadrati al lume di concrete possibilità di realizzazione.

L'esame, naturalmente, ha comportato, da una parte, la analisi minuta dei mezzi di cui il Comune dispone, ed ha imposto, dall'altra, lo studio delle ragioni che attengono alle organiche deficienze di esercizio della gestione comunale, le quali, da più anni ed analogamente a quanto si verifica in tutti i Comuni di grande importanza, si manifestano in relazione all'aggravio di oneri che incidono sensibilmente sui bilanci ed a cui non è possibile assolutamente sottrarsi.

Il brevissimo tempo a disposizione della Giunta, però, non ha consentito, in questa sede, di poter sottoporre all'esame del Consiglio uno studio analitico, per il quale sono già in corso i relativi accertamenti. Conseguentemente, si indicano qui soltanto le prime meditate riflessioni su una situazione che si presenta, nei suoi complessi aspetti, grave, ma non certo irreversibile, in quanto sussistono alcune possibilità di attuare, sia pure a gradi, sostanziali miglioramenti.

Come si sa, da tempo, si parla della necessità di emanare un complesso organico di norme miranti alla radicale riforma della finanza locale: in pratica, però, finora, si sono avute soltanto frammentarie e lacunose disposizioni che sono valse a dare sporadici e temporanei sollievi alla finanza civica.

Di recente, è stato fatto un ulteriore tentativo in tal senso, ma i provvedimenti emanati, dopo un anno dalla entrata in vigore, sono, per la maggior parte, inoperanti e la vita dei Comuni e, in ispecie, quella dei centri maggiori, continua a subire limitazioni ed intralci, senza possibilità alcuna di sopperire alle conclamate indifferibili necessità.

Le Amministrazioni, quindi, anche oggi, per corrispondere alle spinte sociali, sono costrette a ricorrere ai più anacronistici espedienti, che, se pure allargano temporaneamente il respiro della civica funzione, in sostanza non fanno che aggravare il disagio delle strutture amministrative e finanziarie, approfondendo il solco dell'indebitamento.

Le popolazioni, partecipi dei fermenti di rinnovamento sociale tali da consentire nuovi rapporti di convivenza ed una diversa distribuzione di beni, reclamano, conseguentemente, giorno per giorno e sempre con maggiore insistenza, nuove strutture e nuovi impianti e servizi pubblici, ma nessuno, nelle responsabili sedi di decisione e di controllo, è disposto a riconoscere ai Comuni che l'accoglimento delle giuste istanze degli amministrati comporta sempre una serie di sforzi, i quali superano ogni limite di sopportabilità.

La finanza locale, per la maggior parte, salvo lievi ritocchi, è tuttora ancorata, per i Comuni, al T.U. del 14 settembre 1931 n. 1175. Fra i ritocchi più importanti avvenuti, è quello della legge 2 luglio 1952 n. 703, che fu adottata come un banco di prova sperimentale, senza seguito, però, di altre leggi di più larga portata.

La iniziativa assunta dal Ministero delle Finanze, oltre dieci anni fa, per pervenire, attraverso una serie di studi affidati ad una Commissione a larga base, alla elaborazione di un nuovo testo di legge, non sortì gli attesi risultati.

Si dovette ricorrere, invece, per assicurare provvisoria sistemazione ai bilanci comunali, ad una serie di norme che culminarono nelle leggi 18 dicembre 1959 n. 1079 e 16 settembre e 21 ottobre 1960 nn. 1014 e 1371, le quali, però, si limitavano ad attuare soltanto alcune modificazioni a talune disposizioni in materia di tributi locali e ad assegnare maggiori proventi su compartecipazioni erariali.

La portata dei provvedimenti si rivelò subito insufficiente e nessun Comune poté sottrarsi più alla dilagante piaga dell'indebitamento per la copertura dei disavanzi di gestione che continuavano ad aumentare paurosamente.

Con legge 1 marzo 1964 n. 62 e con i relativi decreti di applicazione del Presidente della Repubblica 8 marzo e 28 novembre 1965 nn. 670 e 1422, furono emanate, poi, norme intese a ristrutturare radicalmente i bilanci dei Comuni. Sembrava, in quella sede, che, attraverso i mutati criteri contabili, potessero i Comuni raggiungere più significativi traguardi, quanto meno nella valutazione esatta ed analitica delle proprie necessità di funzionamento in rapporto alle esigenze della collettività amministrata e, quindi, ai fini dell'assegnazione di integrazioni in misura adeguata e sufficiente per soddisfare le esigenze medesime.

Purtroppo, le norme emanate, che hanno comportato, nei confronti della contabilità, un aggravio di lavoro per i Comuni, si sono manifestate unicamente un utile mezzo di coordinamento tabellare dei bilanci locali con quello dello Stato, in funzione puramente statistica e ricognitiva.

Precedentemente a detta legge, era stata emanata quella del 5 marzo 1963 n. 246, istitutiva dell'imposta sugli incrementi di valore delle aree fabbricabili. Le sue norme, però, nel tempo, hanno subito sostanziali falcidie per effetto di ripetute pronuncie di incostituzionalità emesse dalla competente Corte. L'applicazione dell'imposta, peraltro, si è sempre appalesata difficoltosa, per cui vana è risultata ogni possibilità di perseguire gli scopi insiti nella legge stessa, emessa nell'intento di assicurare ai Comuni fonti di reperimento idonee a pareggiare i bilanci.

Per compensare, inoltre, la perdita dei Comuni su alcune quote di imposta sulle industrie, i commerci, le arti e le professioni, è stata, con legge 9 ottobre 1967 n. 973, istituita e posta a carico dell'ENEL l'addizionale all'imposta erariale di consumo per l'energia elettrica ed il gettito che ne è derivato colma sostanzialmente le perdite stesse.

I provvedimenti di cui innanzi, comunque, non sono valsi minimamente a risolvere o quanto meno ad avviare a soluzione i problemi dei Comuni, a favore dei quali è stata emanata, nei primi mesi del 1970, la legge 22 dicembre 1969 n. 964.

Sembrava che, con la emanazione della nuova legge, che era passata attraverso un tormentato iter parlamentare, nel corso del quale erano stati dibattuti ed approfonditi i problemi che travagliano le finanze locali, si volesse finalmente dare il via a provvidenze tali da consentire ai Comuni un più snello andamento della propria attività, a sollievo delle inceptive situazioni economiche. La legge si limita, invece, a sancire, in via preliminare, una più rigida disciplina sui tempi entro i quali, perentoriamente, devono essere approvati i bilanci, pena l'intervento sostitutivo degli organi di controllo ed il contemporaneo scioglimento dei Consigli Comunali inadempienti.

Con la stessa legge, è stato anche affrontato il difficile problema relativo alla perdite di gestione delle aziende municipalizzate di trasporto, consentendo ai Comuni di ripianarle, sia pure nella ridotta misura del 50% dell'intero, attraverso l'assunzione di mutui da autorizzarsi con lo stesso decreto ministeriale che provvede alla integrazione del disavanzo economico di competenza. La nuova disciplina, però, dà al Ministero dei Trasporti ampie facoltà di indagine sull'andamento e sui costi dei servizi, al fine del conseguente adeguamento delle tariffe,

con attribuzione di responsabilità, in un primo momento, al Consiglio Comunale e, successivamente, in caso, cioè, di mancata applicazione, allo stesso Ministero dei Trasporti, in via sostitutiva.

La legge, infine, per quanto concerne l'aspetto finanziario, entra nel merito delle entrate di bilancio e, a far tempo dal 1° gennaio 1971, dispone, per i Comuni:

a) la devoluzione del gettito dell'addizionale speciale sulla benzina;

b) la concessione di un contributo annuale in capitale, a parziale ripiano dello spareggio economico di bilancio, non coperto attraverso l'applicazione dei tributi con eccedenza sulle aliquote massime in misura non inferiore a quella prevista dall'art. 306 della Legge Comunale e Provinciale;

c) l'aumento al 9,40% delle quote di compartecipazione all'imposta generale sull'entrata;

d) l'applicazione di nuovi criteri e modalità per la determinazione dei valori medi dei generi soggetti ad imposta di consumo;

e) la cessazione dell'obbligo di versamento allo Stato degli oneri relativi alla spesa, prima a carico dei bilanci dei Comuni, degli assegni al personale non insegnante delle cessate scuole di avviamento professionale.

Le provvidenze disposte, com'è facile desumere da quanto è stato detto, rappresentano soltanto una minima parte del reale fabbisogno dei Comuni e la circostanza non può non essere stata avvertita dallo stesso legislatore, il quale, emanando la legge, ha ritenuto di corredarla anche di una serie di norme per facilitare il ricorso all'indebitamento da parte dei Comuni, introducendo un nuovo istituto: quello delle anticipazioni temporanee, in attesa del perfezionamento delle operazioni di mutuo.

Nella legge, infatti, risultano incluse due particolari disposizioni che riguardano, una, la ammissione di nuovi cespiti tributari fra quelli vincolabili a garanzia di mutui e, l'altra, una diffusa e precisa disciplina in materia creditizia ai Comuni, con possibilità immediate di ottenere fondi in anticipazione ed alle migliori condizioni, dalla Cassa Depositi e Prestiti.

Dopo un anno, però, come si è detto in precedenza, le norme, per queste ultime facilitazioni, non sono state ancora rese operanti.

Il Comune di Venezia, creditore dalla Cassa Depositi e Prestiti della somma di complessive L. 11.042.000.000, per mutui autorizzati e richiesti ad integrazione dei bilanci 1967 (L. 2.769.000.000), 1968 (L. 3.881.000.000), e 1969 (L. 4.392.000.000), ha immediatamente, con lettera dell'aprile 1970, sollecitato alla stessa Cassa Depositi e Prestiti la somministrazione integrale, in anticipazione, delle somme. Alla domanda del Comune non è stata data, però, risposta alcuna! Soltanto nel mese di ottobre 1970, a seguito di nuove pressioni fatte, attesa la impossibilità di attingere ulteriori fondi allo scoperto presso il Tesoriere, sono state somministrate soltanto L. 1.461.000.000, a titolo di ulteriore concessione di mutuo, in conto degli importi globali da finanziarsi. Giorni fa, inoltre, è stata preannunziata la somministrazione di altri 20 milioni!

Il caso non è soltanto di Venezia. Molte voci analoghe si elevano, specialmente da parte dei Comuni capoluoghi, la cui grave condizione deficitaria non è affatto tenuta nella meritata considerazione.

Le norme di legge fin qui emanate, infatti, si riflettono favorevolmente sulla economia dei piccoli Comuni e favoriscono, in minima parte, i Comuni di media importanza. I grandi Comuni, come quello di Venezia, invece, restano trascurati e, per l'assoluta mancanza di qualsiasi altra provvidenza, ordinaria o speciale, sono costretti a dibattersi nell'ambito della

frammentaria ed inadeguata legislazione vigente, sperimentando, il più delle volte, la inutilità degli sforzi intrapresi. A ciò, si aggiunge l'ormai superato sistema di controllo sui bilanci approvati dai Consigli Comunali che, dopo la revisione da parte della Commissione Centrale per la Finanza Locale, presentano sempre una vistosa serie di riduzioni negli stanziamenti, per cui bisogni insopprimibili e indilazionabili finiscono per rimanere trascurati o addirittura negletti. I Comuni, di conseguenza, si ritrovano di fronte un bilancio del tutto trasformato da parte dell'Organo tutorio e sono costretti a ricorrere a nuovi espedienti per colmare i vuoti prodottisi limitandosi a fronteggiare, fin che è possibile, le necessità minori.

E' evidente che tali forme di controllo negano il conclamato principio delle autonomie locali, alle quali si può pervenire solo attraverso la sistemazione finanziaria degli enti locali.

Alla base di tale sistemazione, quindi, non può trovare collocazione il diniego di ammissione di determinati fondi in bilancio, che è disconoscimento di imperiose ed attuali necessità sociali. Né, quando sporadicamente il riconoscimento interviene, è possibile ammettere a valutazione le necessità stesse, subordinando o rinviando la soluzione dei relativi problemi alla provvista dei mezzi straordinari per il finanziamento degli oneri che ne derivano, con una ricerca lunga, onerosissima e spesso volte vana!

La recente costituzione della Regione, che, indubbiamente, saprà recepire e facilitare l'importante processo di tendenza, sensibilizzerà ancora di più le istanze di rinnovamento, le quali non dovranno trovare impreparato il Comune, i cui compiti di avanzata esplorazione presuppongono rapidità di assimilazione e cicli continui ed incessanti di elaborazione, ove si vogliano raggiungere, con tempestività ed oculatezza, le soluzioni più adatte e concrete di ciascuno e di tutti gli innumerevoli problemi che inaspettatamente insorgono, si accavallano e si sovrastano.

La democratizzazione dei controlli, conseguentemente, in luogo di limitarsi alle verifiche che fin qui hanno reso sterile ogni iniziativa connessa ad arditezza di azione, dovrà tendere alla ricerca della vera essenza dei programmati indirizzi di intervento per coglierne la originalità diretta ad avvicinarli più rapidamente allo scopo e, quindi, per incoraggiarli e aiutarli, nell'ambito di lungimiranti visioni di sintesi e di particolari responsabili applicazioni.

Un discorso di fondo, pertanto, va subito fatto sull'attuale impostazione del documento contabile che attiene alla gestione finanziaria del Comune e che, bisogna dirlo esplicitamente, da un decennio a questa parte, non fa che contenere, al di sotto delle reali necessità, gli oneri per la quasi totalità dei servizi di istituto del Comune, in quanto, per la inadeguatezza delle fonti di entrata, quelle a disposizione sono state sempre destinate a finanziare quasi esclusivamente gli oneri per il personale e le rate di ammortamento, in costante e continuo aumento, dei mutui contratti per esigenze ordinarie e straordinarie dei servizi.

La legge 22 dicembre 1969 n. 964, pur non rilevando esplicitamente questa realtà, l'ha, però, sottintesa ed ha, perciò, senza eliminarla minimamente, ammesso a vincolo, per l'ammortamento dei mutui, nuovi cespiti tributari.

La situazione, quindi, pone di fronte a precise responsabilità l'Amministrazione, la quale è decisamente orientata a non ripetere gli schemi del passato. Intende, invece, addentrarsi, con particolare impegno e responsabilità, nell'esame analitico delle condizioni contingenti, per cui, sottopone, oggi, all'approvazione del Consiglio un documento contabile che rileva, sia pure in parte soltanto, attesi i tempi brevi di azione che non hanno consentito di poter fare di più, le necessarie rettifiche che rappresentano la prima spinta alla ristrutturazione e all'adeguamento del documento stesso, ad un preciso programma, che pure oggi si anticipa, in via di massima, ponendosi in evidenza, se pure per grandi linee, la entità dei bisogni da soddisfare e dei mezzi dei quali è possibile disporre, in relazione alla capacità con-

tributiva dei cittadini ed alle altre varie fonti da cui sarà consentito attingere ai mezzi medesimi.

Prima di passare all'esame degli altri argomenti è opportuno ribadire relativamente alla nuova «riforma» tributaria, che dovrebbe sostituire l'attuale normativa interessante i principali cespiti degli enti locali, la precisa volontà di questa Amministrazione di rifiutare qualsiasi formulazione che emargini la partecipazione dei Comuni alla formazione dei gettiti già di loro competenza.

Tale procedura, oltre che sminuire ulteriormente le autonomie locali, comporterebbe «de facto» un ulteriore aggravio fiscale nei confronti di quei contribuenti a reddito fisso, in definitiva, dei lavoratori dipendenti.

### LA SITUAZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DEL COMUNE

Come è stato detto, numerosi sono i problemi da risolvere e il Comune, più intensamente che per il passato, dovrà provvedere nell'immediato futuro alla costituzione di nuovi pubblici servizi ed alla costruzione di altre opere ed impianti.

La Giunta, al riguardo, sottoporrà, di volta in volta, al Consiglio organiche proposte di realizzazioni, ma ritiene di dover ricapitolare, in questa sede, sia pure fuggacemente, lo stato di fatto esistente e di mettere in evidenza il costante indice di aumento e di sviluppo di alcuni fattori.

Il Comune deve corrispondere, con la propria azione, allo sviluppo sociale dei suoi amministrati, ma gli interventi, per le ragioni già dette, presuppongono il superamento delle innumerevoli difficoltà che si frappongono, soprattutto per la frammentarietà delle disposizioni in vigore, che, in luogo di rendere un compiuto ed organico assetto della finanza locale ed un preordinato piano di interventi, ha soltanto mirato a colmare saltuariamente lacune. L'andamento della gestione si presenta, al momento, addirittura asfittico, connesso com'è alla soluzione del problema del risanamento del disavanzo e all'acquisizione di nuove e più consistenti fonti di approvvigionamento, in luogo delle insufficienti compartecipazioni erariali, attualmente stabilite dalla legge.

E' noto, infatti, che le gestioni finanziarie annuali non sono avulse l'una dall'altra: sono, invece, collegate fra di loro senza soluzione di continuità e rispecchiano cicli di azione, nei quali, particolarmente, trova il suo contenuto la politica economico-finanziaria del Comune. Questa, com'è noto, soggiace alle leggi in vigore, le quali pongono precisi limiti alle possibilità di acquisizione dei mezzi necessari, da una parte, mentre, dall'altra, indicano i numerosi compiti cui si deve adempiere per corrispondere ai bisogni della collettività amministrata. Tali necessità non possono essere circoscritte o comprese entro i confini della disponibilità dei mezzi, la provvista dei quali, d'altronde, non può superare un determinato grado di incidenza sull'economia cittadina. In verità — e non è il caso di nascondere — il Comune si è sempre mantenuto al di sotto dei detti limiti per tutto ciò che si è riferito alla incidenza dei prelievi diretti e si è orientato, invece, verso situazioni di ripiego, attuando la diluizione nel tempo degli oneri sostenuti, con l'assorbimento, quindi, dei normali incrementi del futuro, destinabili, invece, ad impieghi straordinari. Di guisa che, la situazione debitoria è divenuta, anno per anno, sempre più cospicua, aggravando il disavanzo di gestione, più propriamente detto disavanzo economico di competenza.

La situazione economica di gestione, sotto il profilo puramente contabile, è data dalle spese che devono essere, anno per anno, erogate e delle quali non può assolutamente essere fatto a meno. Trattasi, più precisamente, delle spese che investono la esistenza stessa delle gestioni e le finalità basilari da perseguirsi. Se queste spese sono integralmente coperte dalla disponibilità dei mezzi, legati alla normale esistenza delle gestioni, l'equilibrio economico può essere assicurato. Diversamente, occorrerà indebitarsi. E il Comune, che non è nella situazione di conseguire il pareggio economico, deve reperire nuove entrate o contrarre mutui.

Per non riandare molto lontano con una esposizione di cifre che diventerebbe eccessivamente pesante, si indicano i dati percentuali della composizione organica del bilancio del Comune di Venezia, con la dimostrazione della insufficienza delle normali risorse a soddisfare compiutamente le spese occorrenti e con la indicazione del grado del fabbisogno ad integrazione, al quale si è sempre dovuto necessariamente far ricorso per colmare il disavanzo economico risultante. I dati medesimi, riferiti all'ultimo bilancio approvato che è poi quello del 1969, sono quelli elencati nel seguente prospetto e danno la contemporanea indicazione degli effetti che conseguono alle variazioni che la Commissione Centrale per la Finanza Locale apporta con i criteri dei quali prima si è diffusamente parlato:

	Bilancio 1969	
	deliberato dal Consiglio	approvato dalla C.C.F.L.
— Entrate tributarie . . . . .	31.01	42.64
— Entrate per compartecipazioni a tributi erariali . . . . .	5.50	7.37
— Entrate extratributarie . . . . .	15.28	20.53
Totale fonti dirette	51.79	70.54
— Disavanzo economico . . . . .	48.21	29.46
	100.—	100.—

La deficienza organica del bilancio, secondo le valutazioni autentiche del Consiglio, è, dunque, pari quasi alla metà del fabbisogno ordinario, mentre lo Stato, che ha ridotto tale esigenza del 20%, si limita ad un irrisorio apporto, tramite le compartecipazioni erariali, del 5,50%.

Per il 1971, la situazione viene portata ad un livello di spesa, per quanto riguarda la parte comunale, che corrisponde alle reali esigenze dei servizi già posti in atto e, per quanto riguarda la loro insufficienza, viene avviato, nella parte straordinaria, un primo deciso impegno risolutorio.

Qui di seguito viene presentata, nei suoi aspetti essenziali, la situazione debitoria del Comune al 1° gennaio 1971.

I mutui in corso di ammortamento, alla stessa data, comprendono n. 160 operazioni effettuate per una sorta capitale residua di L. 97.109.466.795 destinata ai seguenti finanziamenti:

- |   |                  |
|---|------------------|
| 1) restauro di immobili e manutenzione di impianti e attrezzature diverse . . . . . | L. 1.539.408.485 |
| 2) acquisto di beni immobili . . . . .  | » 2.367.905.033  |

3) interventi per sedi scolastiche:	
— scuole materne . . . . .	» 122.560.709
— elementari . . . . .	» 2.204.573.739
— medie . . . . .	» 2.594.604.966
4) interventi per le sedi dei:	
— musei, biblioteche e pinacoteche . . . . .	» 384.416.425
— teatri e mostre diverse, ivi compresa la Biennale . . . . .	» 735.056.360
5) impianti sportivi . . . . .	» 960.407.960
6) edilizia popolare . . . . .	» 3.438.071.768
7) costruzione macello civico . . . . .	» 1.714.882.742
8) impianti di illuminazione . . . . .	» 724.241.296
9) acquedotti civici . . . . .	» 6.487.588.932
10) strade e fognature . . . . .	» 17.475.692.104
11) marginamenti ed escavi . . . . .	» 13.585.761.080
12) nettezza urbana . . . . .	» 1.298.091.310
13) cimiteri . . . . .	» 643.955.641
14) opere igieniche . . . . .	» 474.156.656
15) mercati . . . . .	» 923.747.117
16) dimissione passività onerose . . . . .	» 845.543.320
17) interventi a favore dell'ACNIL . . . . .	» 10.701.784.583
18) ripiano disavanzi economici . . . . .	» 27.887.016.569
	<u>in totale L. 97.109.466.795</u>

Nella somma, è compresa quella di L. 144.669.166 che si riferisce a tre prestiti assunti per il finanziamento di altrettanti lotti di lavoro di costruzione di case per i dipendenti comunali, che mensilmente, con le rate di versamento a scomputo, rimborsano le annualità di ammortamento pagate dal Comune agli Istituti mutuanti.

Si hanno, inoltre:

a) n. 2 mutui per sorta capitale residua di L. 21.810.096.096, assunti per il finanziamento dei lavori previsti dalla legge speciale per Venezia. L'ammortamento dei mutui stessi è attualmente a carico dello Stato, obbligato a provvedere al riguardo per un decennio.

b) n. 53 partite di debito verso lo Stato per complessive L. 2.870.749.757, relative a lavori per opere marittime; a recuperi di quote di pensione per insegnanti elementari ed a rimborsi per interventi a favore della disoccupazione.

c) n. 7 mutui di originarie L. 410.442.576, contratti per conto dell'Istituto Autonomo delle Case Popolari, oltre a n. 6 mutui per L. 864.570.000, garantiti ai locali Ospedali, e a n. 5 mutui di L. 962.500.000, di interesse dell'Ente Comunale di Assistenza.

Gli Enti suddetti rimborsano, però, i versamenti delle rate dovute agli Istituti mutuanti, per cui le operazioni si trasformano in definitiva in una partita di giro.

Ricapitolando, i mutui in corso di ammortamento risultano finanziati dai seguenti Istituti di credito per un importo originario come di seguito elencato:

1) Cassa Depositi e Prestiti, per 98 mutui . . . . .	L.	42.733.715.562
2) Consorzio Credito OO.PP., per 20 mutui . . . . .	»	15.271.735.000
3) Istituti di Previdenza EE.LL., per 6 mutui . . . . .	»	2.360.259.347
4) I.N.P.S., per 1 mutuo . . . . .	»	15.000.000
5) I.N.A., per 8 mutui . . . . .	»	6.500.709.834
6) Istituto Italiano Credito Fondiario, per 1 mutuo . . . . .	»	1.650.000
7) Credito Fondiario delle Venezie, per 17 mutui . . . . .	»	23.577.573.053
8) Amministrazione Aiuti Internazionali, per 4 mutui . . . . .	»	2.757.263.032
9) I.M.I., per 1 mutuo . . . . .	»	2.000.000.000
10) Cassa Risparmio di Venezia, per 3 mutui . . . . .	»	3.290.000.000
11) Obbligazionisti diversi per il prestito Città di Venezia, per 1 mutuo . . . . .	»	11.702.000.000
12) Diversi a garanzia . . . . .	»	2.237.512.576
13) Erario Statale . . . . .	»	2.870.749.757
		<hr/>
	in totale	<u><u>L. 115.318.168.161</u></u>

Per l'ammortamento delle somme, il Comune paga l'annualità complessiva di Lire 9.349.759.457, di cui, ai sensi della legge su Venezia, vengono rimborsate dallo Stato, Lire 2.384.835.040 (L. 1.471.743.552 per interessi e L. 913.091.488 per quota capitale). Restano Lire 6.964.924.417, che, per il 1971, comprendono Lire 4.675.405.638 per rateo di interesse e Lire 2.289.518.779 di sorta capitale, ivi incluse complessive L. 153.865.344, afferenti alle rate dei mutui garantiti all'I.A.C.P., agli Ospedali e all'E.C.A.

Le annualità vincolano i seguenti tributi:

a) sovrimposta fondiaria . . . . .	L.	397.799.769
b) imposte di consumo . . . . .	»	3.267.540.850
c) imposta sulle industrie . . . . .	»	931.249.718
d) imposta di famiglia . . . . .	»	1.692.957.569
e) tassa sulle insegne . . . . .	»	70.000.000
f) imposta valore locativo . . . . .	»	12.663.896
g) compartecipazione I.G.E. . . . .	»	202.093.956
h) compartecipazioni erariali in genere a fronte di garanzie sussidiarie dello Stato . . . . .	»	390.521.682
i) diversi a fronte di garanzie ipotecarie . . . . .	»	96.977
		<hr/>
	in totale	<u><u>L. 6.964.924.417</u></u>

Il pagamento delle rate come innanzi garantite interviene, con puntualità alle convenute scadenze bimestrali del 22 dei mesi di febbraio, aprile, giugno, agosto, ottobre e dicembre di ciascun anno e, per quanto si riferisce ai cespiti vincolati ai sensi di legge, la qui esposta situazione mette in evidenza le ulteriori se pur scarse disponibilità delegabili a garanzia di nuovi mutui:

a) *sovrimposta fondiaria:*

1) ammontare del cespite delegabile per l'anno 1971 . . . . .	L.	407.177.008
2) vincoli costituiti:		
— Cassa DD.PP. . . . .	L.	271.780.890
— Consorzio Credito OO.PP. . . . .	»	4.515.630
— I.N.P.S. . . . .	»	1.063.154
— Credito Fondiario delle Venezie . . . . .	»	95.335.594
— Erario dello Stato . . . . .	»	25.104.501
Totale vincoli costituiti		L. 397.799.769
3) impegni in corso per nuovi vincoli:		
— mutuo di L. 20.000.000 con la Cassa DD.PP. per ulteriore acconto sul disavanzo 1968 . . . . .	»	1.270.386
Totale generale vincoli		L. 399.070.155
4) ulteriore disponibilità delegabile . . . . .	L.	8.106.853

b) *imposte di consumo:*

1) proventi netti e supercontribuzioni 1967 . . . . .	L.	4.529.356.975
2) proventi netti e supercontribuzioni 1968 . . . . .	»	4.739.623.583
3) proventi netti e supercontribuzioni 1969 . . . . .	»	4.772.771.619
Totale		L. 14.041.752.177
4) media delle riscossioni utili . . . . .	L.	4.680.584.059
5) 4/5 delegabili ai sensi di legge . . . . .	L.	3.744.467.247
6) vincoli costituiti:		
— Cassa DD.PP. . . . .	L.	1.765.302.103
— Consorzio Credito OO.PP. . . . .	»	479.729.877
— Istituti di Previdenza EE.LL. . . . .	»	250.311.846
— I.N.A. . . . .	»	216.956.292
— Credito Fondiario delle Venezie . . . . .	»	365.459.142
— Amministrazione Aiuti Internazionali . . . . .	»	73.887.912
— Cassa Risparmio Venezia . . . . .	»	115.893.678
Totale vincoli costituiti		L. 3.267.540.850
7) impegni in corso per nuovi vincoli:		
— mutuo di L. 78.800.000, con la Cassa DD.PP. per i lavori di costruzione di una scuola a Sacca Fisola . . . . .	»	940.086
— mutuo di L. 161.000.000 con l'Istituto di Credito Sportivo per costruzione di impianti sportivi . . . . .	»	14.565.710
Totale generale vincoli		L. 3.283.046.646
8) ulteriore disponibilità delegabile . . . . .	L.	461.420.601

c) *imposta industrie, commerci, arti e professioni:*

1) ammontare del cespite delegabile secondo i ruoli del 1970	L. 1.023.737.257
2) vincoli costituiti:	
— Cassa DD.PP.	» 279.238.332
— Consorzio Credito OO.PP.	» 229.911.654
— Credito Fondiario delle Venezie	» 350.433.746
— Amministrazione Aiuti Internazionali	» 67.740.150
— Banco di Sicilia	» 3.925.836
Totale vincoli costituiti	L. 931.249.718
3) ulteriore disponibilità delegabile	L. 92.487.539

d) *imposta di famiglia:*

1) importi ruoli esecutivi nel 1968	L. 1.830.996.744
2) importi ruoli esecutivi nel 1969	» 2.068.761.462
3) importi ruoli esecutivi nel 1970	» 2.197.347.293
Totale	L. 6.097.105.499
4) media triennale delegabile	L. 2.032.368.499
5) vincoli costituiti:	
— Cassa DD.PP.	L. 95.278.914
— Consorzio Credito OO.PP.	» 585.005.136
— I.N.A.	» 353.666.400
— Credito Fondiario delle Venezie	» 164.631.518
— Amministrazione Aiuti Internazionali	» 233.230.314
— Cassa di Risparmio Venezia	» 204.724.440
— Istituti Previdenza EE.LL.	» 34.681.740
— Erario dello Stato	» 21.739.107
Totale vincoli costituiti	L. 1.692.957.569
6) impegni in corso per nuovi vincoli:	
— mutuo di L. 1 miliardo con l'I.N.A.	» 96.234.840
— mutuo di L. 1 miliardo con l'AA.AA.I.	» 142.377.504
Totale generale vincoli	L. 1.931.569.913
7) ulteriore disponibilità delegabile	L. 100.798.586

e) *compartecipazione all'imposta generale entrata:*

1) cespite delegabile secondo le riscossioni effettuate nel 1970	L. 674.382.821
2) vincolo costituito a favore dell'IMI	L. 202.093.956
3) impegno in corso per nuovo vincolo a favore dell'IMI sul contraendo — mutuo di L. 2.000.000.000	» 237.115.920
Totale generale vincoli	L. 439.209.876
4) ulteriore disponibilità delegabile	L. 235.172.945

In sostanza, tralasciandosi i tributi a carattere minore, peraltro di scarsissima rilevanza, che difficilmente sarebbero accettati in garanzia e tenuto conto delle disponibilità residue delegabili, come innanzi risultanti in complessive L. 897.986.524, il Comune, in questo momento, ha la possibilità di spingere il suo ulteriore indebitamento per somme non superiori ai dieci miliardi di lire. Su tale cifra si aggira, però, l'importo globale dei mutui ancora da realizzarsi a totale ripiano dei disavanzi a tutto il 1969, per cui ogni altra possibilità resta vanificata.

E' stato accennato che la legge 22 dicembre 1969 n. 964 ammette a vincolo per ammortamento di mutui altri cespiti prima non consentiti che sono i seguenti e che offrono le disponibilità che, in via presunta, ma con sostanziale approssimazione, risultano segnate a fianco di ciascuna voce:

a) compartecipazione all'addizionale sull'imposta erariale al consumo dell'energia elettrica . . . . .	L.	90.000.000
b) contributi permanenti a copertura delle spese per i servizi di pertinenza dello Stato . . . . .	»	320.000.000
c) compartecipazione ai diritti sugli spettacoli e per i pronostici . . . . .	»	395.000.000
d) compartecipazione all'addizionale speciale sulla benzina . . . . .	»	690.000.000

Si tratta, all'incirca, di una ulteriore disponibilità di un miliardo e mezzo di lire, utile indubbiamente, ma non certo sufficiente per affrontare compiutamente la soluzione dei più assillanti problemi che premono e che, per la loro importanza, non possono in modo assoluto essere ulteriormente procrastinati.

∴

I rapidi accenni che sono stati fatti dovrebbero dimostrarsi utili per dare soprattutto un preciso orientamento sulla effettiva situazione e per fugare molte perplessità, alle quali deve necessariamente essere sostituito un serio impegno di lavoro in un clima di assoluta serenità e di fiducia.

L'attuale Amministrazione, assunta al potere del Comune con la consultazione popolare del 7 e 8 giugno 1970, si è insediata, come è stato già detto, soltanto verso la fine dell'ottobre successivo, ed ha trovato, quindi, già esaurita la gestione 1970, che va a chiudersi fra qualche giorno. Non si è mancato di fare, immediatamente ed in brevissimo tempo, il punto esatto della situazione. Allo stesso Consiglio saranno, poi, sottoposti, a chiusura definitiva dell'esercizio e nella sede più appropriata di esame del Conto Consuntivo, gli atti della gestione 1970, con l'analitica esposizione dei dati interessanti le risultanze di cassa, nonché lo sviluppo, al 31 dicembre 1970, della situazione dei residui attivi e passivi, che configurano rispettivamente le posizioni di credito e di debito del Comune, trattandosi, nel primo caso, di somme accertate e non ancora rimosse a fine gestione e, nel secondo, di impegni assunti e non ancora pagati. Contemporaneamente saranno esposti tutti gli elementi che costituiscono la consistenza patrimoniale del Comune, con la dimostrazione dello stato di conservazione e di efficienza di ogni singolo bene, in rapporto al valore ed alla dislocazione, nonché alla posizione di carico nei confronti dei consegnatari responsabili.

∴

Le fatte premesse devono rasserenare tutti e fugare ogni dubbio sulla impostazione dell'azione che si intende svolgere per la riorganizzazione dei diversi settori della Civica Amministrazione, la quale, come si rileva, da una parte, espone, con chiarezza di analisi e di dati, la situazione qual'è ed appresta, dall'altra, un rigido ed oculato sistema di controlli, che devono dare la più ampia garanzia della funzione.

A questo punto, però, non è superfluo aggiungere alcune considerazioni sulle facili critiche che si avanzano circa la impossibilità del Comune di fronteggiare gli impegni assunti. In proposito, va subito detto che, se pure è vero che la finanza del Comune è notevolmente inceppata in dipendenza dell'attuale stato debitorio, non può non considerarsi che le remore che si avvertono sono soprattutto determinate dal modo con cui è congegnata l'economia degli Enti Locali, i quali, nella quasi totalità, vivono in parte di finanza propria ed in parte di finanza riflessa.

I cespiti della prima parte possono, pure con eccezioni, realizzarsi puntualmente, ma gli altri, invece, si realizzano costantemente con notevolissimi ritardi che generano uno squilibrio di cassa ed impongono dannose richieste di anticipazione di fondi per assicurare il funzionamento dei servizi di tesoreria. Non possono, infatti, essere opposte remore alla erogazione delle spese fisse del personale e dei servizi pubblici, nonché di quelle dipendenti da altre necessità indifferibili, come non può attendersi, per finanziare detti impegni, la realizzazione dei cespiti della finanza riflessa, la cui disponibilità si ha sempre a distanza di anni, come va succedendo per la realizzazione dei mutui ad integrazione dei bilanci dal 1967 al '69, dovendosi oggi ancora riscuotere somme a saldo per complessive L. 9.629.000.000 come è stato detto in precedenza.

Quando poi, come per Venezia, cespiti della finanza propria risultano vincolati a garanzia di mutui, le possibilità si restringono sempre più. In conseguenza, l'andamento della tesoreria si presenta irregolare, e ciò comporta serie preoccupazioni, anche se si deve tener conto che, man mano che vanno a realizzarsi i crediti, si provvede subito alla dimissione dei debiti scaturenti da impegni validamente assunti. Attualmente lo scoperto di tesoreria si aggira soltanto sui 5 miliardi di lire.

La esposizione fatta è la fedele riproduzione della situazione economico-finanziaria del Comune e, in essa, per la sua chiarezza, tutti possono leggere ed attingere elementi di giudizio, ai fini di quelle determinazioni che sono indispensabili per avviare il Comune ad un sano ed organico piano di assetto della sua finanza, in rispondenza alle necessità di carattere ordinario e straordinario da soddisfare.

## **BILANCIO DI PREVISIONE PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1971**

Il bilancio di previsione per l'esercizio 1971 è stato compilato in base allo schema prescritto dalla Legge, con l'aggiunta di note illustrative ed allegati analitici che servono a rendere, quanto più è possibile, chiara ed evidente la impostazione delle cifre che costituiscono le dotazioni e gli stanziamenti di ogni singola voce.

Le cifre scaturiscono tutte da una precisa elaborazione e, pur partendo da una responsabile valutazione delle risorse economico-finanziarie del Comune, corrispondono seriamente a quelli che sono, per la parte corrente, i servizi di istituto già istituiti ivi compresi i servizi pubblici municipalizzati. Esamineremo più avanti le spese in conto capitale.

La impostazione data al bilancio 1971 rappresenta, quindi, il primo passo per l'esatta corrispondenza ai compiti di base, dovendo il bilancio assolvere pienamente alla sua funzione di regolatore della gestione. Anche sotto il profilo tecnico il bilancio si presenta nella sua completezza cioè valido per l'agevole condotta a termine degli adempimenti tutti, nell'arco del ciclo finanziario che andrà ad iniziarsi col prossimo 1° gennaio.

Il bilancio, che pareggia nel contingente numerico di L. 83.640.000.000, si presenta con i seguenti risultati riassuntivi finali:

#### ENTRATE

Titolo I - Entrate tributarie . . . . .	L. 17.480.750.000
Titolo II - Entrate per partecipazioni a tributi erariali . . . . .	» 2.491.160.000
Titolo III - Entrate extra-tributarie . . . . .	» 6.579.090.000
Titolo IV - Entrate provenienti da alienazione e ammortamento di beni patrimoniali, da trasferimento di capitale e da rimborso di crediti . . . . .	» 389.300.000
Titolo V - Entrate provenienti dall'assunzione di prestiti . . . . .	» 37.197.700.000
	<u>L. 64.138.000.000</u>
Titolo VI - Contabilità speciali . . . . .	» 19.502.000.000
	<u>» 19.502.000.000</u>
Totale complessivo entrate	<u><u>L. 83.640.000.000</u></u>

#### SPESE

Titolo I - Spese correnti . . . . .	L. 44.903.700.000
Titolo II - Spese in conto capitale . . . . .	» 6.088.300.000
Titolo III - Spese per rimborso prestiti . . . . .	» 13.146.000.000
	<u>L. 64.138.000.000</u>
Titolo IV - Contabilità speciali . . . . .	» 19.502.000.000
	<u>» 19.502.000.000</u>
Totale complessivo spese	<u><u>L. 83.640.000.000</u></u>

Esaminato dal lato economico, il bilancio presenta un disavanzo di L. 20.809.272.992 per la parte corrente, e, cioè:

Entrate tributarie . . . . .	L. 15.200.977.008
Compartecipazioni erariali . . . . .	» 2.491.160.000
Entrate extratributarie . . . . .	» 5.679.090.000
	<u>Totale L. 23.371.227.008</u>
Spese correnti . . . . .	L. 41.034.500.000
Quote capitali per mutui . . . . .	» 3.146.000.000
	<u>Totale L. 44.180.500.000</u>
Disavanzo economico . . . . .	<u><u>L. 20.809.272.992</u></u>

Il bilancio corrente 1971, pur presentando maggiori spese per L. 3.148.500.000 rispetto a quello dell'esercizio 1970, apporta un complesso di maggiori risorse pari a L. 2 miliardi 729.916.723 che favoriscono l'equilibrio generale e, di conseguenza, contengono lo stesso disavanzo economico, al quale si contrappongono anche le seguenti supercontribuzioni di legge, da applicarsi ai tributi indicati nell'elenco che segue:

a) sovrimposta comunale sui terreni - L. 15 per ogni cento lire di reddito dominicale rivalutato . . . . .	L.	14.434.903
b) 100% dell'imposta sul valore locativo . . . . .	»	19.000.000
c) 50% dell'imposta di patente . . . . .	»	900.000
d) 100% dell'imposta sui cani . . . . .	»	10.500.000
e) 50% sulle tariffe massime delle imposte di consumo su tutte le voci, ivi incluse quelle del gas dell'energia elettrica e con esclusione di quelle del solo pollame e delle relative carni . . . . .	»	1.750.000.000
f) 100% sulla tassa sulle insegne . . . . .	»	37.000.000
	<u>L.</u>	<u>1.831.834.903</u>
g) importo del 50% del provento dell'imposta sugli incrementi di valore delle aree fabbricabili (art. 46 legge 5 marzo 1963 n. 246, 3° comma) . . . . .	»	60.000.000
h) partite arretrate di imposte, sovrimposte e tasse . . . . .	»	327.938.089
i) contributo integrativo dello Stato . . . . .	»	500.000.000
l) contributo integrativo dello Stato a pareggio dei bilanci degli esercizi precedenti - saldo . . . . .	»	100.000.000
	<u>L.</u>	<u>2.819.772.992</u>
	<b>Totale</b>	<b>L. 2.819.772.992</b>
m) mutuo a ripiano . . . . .	»	17.989.500.000
	<u>L.</u>	<u>20.809.272.992</u>
	<b>Totale generale</b>	<b>L. 20.809.272.992</b>

Le previsioni proposte, sulla base di dati che rendono l'analitico sviluppo dell'entità di ogni singola voce, indicano, per l'attivo, l'effettiva possibilità di realizzo e, per il passivo, tutte le necessità scaturenti da impegni efficaci e continuativi già assunti ovvero da assumersi in rapporto alla indispensabilità ed alla indifferibilità di oneri occorrenti per il regolare svolgimento dei servizi. Né è possibile raggiungere un equilibrio diverso, atteso che le imposte e tasse, le quali costituiscono il cespite fondamentale di entrata del Comune, raggiungono, quanto ad applicazione di tariffe nel massimo consentito, il limite esatto di saturazione e, quindi, non si può contare, per questa parte, su ulteriori inasprimenti, e le spese, già sufficientemente discriminate, sono tutte destinate al finanziamento di servizi che non possono essere limitati senza grave danno per le già inadeguate attività da svolgersi o causare un grave depauperamento del patrimonio comunale già avviato, per quanto riguarda i fabbricati destinati ad uso privato, ad un pauroso degrado.



Il bilancio, come è stato detto, presenta un disavanzo e le statistiche riportate in precedenza dimostrano come, anno per anno, i mezzi ad integrazione delle necessità più elementari di gestione abbiano raggiunto indici sempre più alti, con ripercussioni negative sulle ulteriori possibilità di copertura.

L'attuale Amministrazione, in conseguenza, si orienta verso un programma di attività e, soprattutto, verso criteri di gestione, che consentano l'avvio del Comune verso una migliore stabilità della propria finanza con acquisizione di concreti apporti nelle rendite patrimoniali e nei proventi in genere e con l'applicazione di imposte dirette o reali, entro i limiti voluti dalla legge, ma con più esatti criteri perequativi, tali da consentire una più civile partecipazione delle classi abbienti e da impedire evasioni di sorta od occultamenti deleteri.

Un intervento produttivo, relativamente alla esiguità della voce nel complesso delle entrate, si potrà ottenere rivedendo le concessioni.

Per tale servizio, è stato già avviato lo studio di una regolamentazione aderente alle esigenze civiche, anche in rapporto al miglioramento dei sistemi di concessione da armonizzarsi alle caratteristiche ambientali, che richiedono il più rigoroso ed oculato controllo, tenuto conto dei flussi turistici che periodicamente si orientano su Venezia.

La regolamentazione per il servizio di occupazione degli spazi e delle aree pubbliche, non esiste, vigendo soltanto una tariffa che rispecchia l'astratta applicazione della speciale legge che ne regola la determinazione. La regolamentazione stessa, non appena pronta, sarà sottoposta al Consiglio per i provvedimenti di competenza.

Analogo obbligo e, quindi, analoga procedura sarà necessario seguire per ciò che riguarda l'applicazione della tassa sulle insegne, adottando uno speciale disciplinare ed un tariffario differenziato soprattutto per il Centro storico e per quelle esposizioni che vanno al di là della semplice indicazione di un esercizio o di una industria.

Quanto ai servizi pubblici, l'Amministrazione si sente impegnata sul duplice piano del graduale adeguamento delle funzioni agli obiettivi di settore e della ristrutturazione delle gestioni per quelle aziende che dimostrino carenze funzionali.

Senza entrare nel merito, in questa sede, sulle possibilità di intervento nei confronti dell'ACNIL, il cui problema dovrà formare oggetto di particolare disamina da parte del Consiglio in sede appropriata ed in apposita seduta, va qui subito detto che l'Amministrazione intende avviare — ed il Consiglio sarà presto chiamato a pronunciarsi sugli atti — una riforma generale dell'attuale sistema di conduzione dell'acquedotto civico che, come si sa, è gestito in appalto, a Venezia, dalla Compagnia Generale delle Acque e, in Terraferma, dalla Società CREA.

I contratti in corso scadono contemporaneamente nel 1973 e, per quell'epoca, dovranno essere approntati gli strumenti necessari per la unificazione delle gestioni e per un intervento diretto del Comune, il quale anche per l'oggetto potrebbe fare fin da ora opportuni sondaggi per stabilire se sia possibile attuare la formula già sperimentata felicemente per il servizio di distribuzione del gas.

Le norme regolamentari, da sottoporsi all'esame del Consiglio, dovranno perciò contenere concrete ed utili innovazioni per assicurare perfetta regolarità al ciclo gestionale, attraverso l'immediato potenziamento degli impianti e la graduale rinnovazione di quelle strutture ormai superate o insufficienti.

Il servizio delle pubbliche affissioni, dopo il primo esperimento di gestione diretta, deve essere migliorato e l'Amministrazione, perché il servizio possa rispondere ai voluti requisiti di ordine e di decoro e rendere adeguatamente, intende migliorarne la organizzazione, ampliando e disciplinando il sistema in atto. Lo studio per la nuova organizzazione è completo da tempo e le proposte formulate contengono tutti i presupposti per eliminare le lacune e colmare le deficienze che si avvertono. L'argomento, però, per la parte relativa al personale, con proposte avulse dalla visione globale del problema, venne trattato dal passato Consiglio in una delle sue ultime sedute, e risultano anche adottati taluni provvedimenti che sono tuttora all'esame degli organi di tutela.

Con la realizzazione dei nuovi impianti del pubblico macello, l'Amministrazione intende migliorare anche i servizi di trasporto delle carni macellate fresche, regolamentando la nuova gestione, al fine di offrire ai cittadini le massime garanzie di carattere sanitario, con lo smantellamento completo delle sovrastrutture in atto e la sostituzione delle stesse con mezzi più idonei ed igienicamente rispondenti, in base a tariffe adeguate.

Altra lacuna, opportunamente colmata dal passato Consiglio, era quella relativa alla regolamentazione della tassa per la raccolta ed il trasporto dei rifiuti solidi urbani, ai sensi della legge 20 marzo 1941 n. 366, modificata con il D.P.R. 19 agosto 1954 n. 968. Le relative deliberazioni in data 24 luglio 1967 n. 971, regolarmente approvata nella seduta del 10 novembre successivo al n. 11595 e in data 6 ottobre 1969 n. 837, pure approvata dalla G.P.A. il 12 febbraio 1970 al n. 17777, sono attualmente alla omologazione del competente Ministero delle Finanze. E' in corso la revisione delle imposizioni e degli sgravi che ne conseguiranno ed il lavoro richiede costante applicazione anche al fine di eliminare ogni possibilità di evasione ed assicurare, così, alla nascente azienda municipalizzata dei servizi, adeguati mezzi per la completa riorganizzazione delle strutture, che devono rispondere perfettamente a tutte le esigenze della gestione che, di recente, è stata dotata di impianti di smaltimento tecnicamente moderni ed avanzati.

Per i servizi dei cimiteri e per quello dei trasporti funebri, occorrerà intervenire in forma definitiva, perché siano comprese e soddisfatte integralmente tutte le aspettative della cittadinanza. Con sollecitudine, dovranno essere disposti ed eseguiti urgenti lavori di riassetto nei più luoghi e rielaborati i capitolati per la illuminazione dei viali e delle tombe. Per il servizio dei trasporti funebri è già in corso di redazione il nuovo regolamento. Tutti sanno che il servizio si svolge oggi in modo non rispondente ed inadeguato, laddove le norme da adottarsi dovranno apportare sensibilissimi miglioramenti ed assicurare ampie garanzie di resa alla delicatissima funzione.

La rapida sintesi fin qui fatta, mette in evidenza l'azione che si intende svolgere e che, se confortata dall'approvazione del Consiglio, dovrà essere rapidamente perseguita dalla Giunta. L'azione stessa tende, come è evidente, a migliorare i servizi evitando al Comune nuovi aggravii di spesa che non siano conseguenti di effettivi miglioramenti.

Ma, anche per le imposte e tasse, occorre provvedere adeguatamente in applicazione delle prescrizioni di legge ed attraverso un più razionale sistema di ricerca e di controllo, il quale, se oculatamente attuato, potrà dare presto risultati soddisfacenti, consentendo la individuazione di tutte le evasioni in atto, che sono le più deleterie e deprecabili.

L'azione dell'Amministrazione si già orientata su questo piano e non tarderà a mettere in evidenza notevoli risultati di vantaggio.

L'Amministrazione avverte la delicatezza del problema, che richiede un ben preciso senso di responsabilità sia nella sua impostazione che nella risoluzione, ma non intende sottrarsi all'esame analitico di una situazione che non può essere ulteriormente procrastinata senza danni evidenti per la finanza civica, afflitta da un disavanzo di gestione di sensibile entità. Rende, pertanto, partecipe il Consiglio dell'azione che andrà a svolgere e che, si ripete, resta comunque contenuta nei limiti voluti dalla legge, la quale, peraltro, espressamente sancisce tale preciso obbligo del Comune:

a) *Imposte di consumo* - L'andamento del gettito delle imposte di consumo, nell'ultimo decennio, è quello che si desume dal prospetto che segue:

1960	.	.	.	.	.	L. 3.212.016.920
1961	.	.	.	.	.	L. 3.458.596.711
1962	.	.	.	.	.	L. 3.430.889.694

1963	. . . . .	L. 3.794.493.809
1964	. . . . .	L. 4.314.807.191
1965	. . . . .	L. 4.540.106.763
1966	. . . . .	L. 4.646.840.884
1967	. . . . .	L. 5.026.349.376
1968	. . . . .	L. 5.204.707.259
1969	. . . . .	L. 5.533.319.684

Sembra utile raffrontare i dati su esposti con i risultati conseguiti nei Comuni di Firenze e di Bologna.

Le statistiche ufficiali, pubblicate, di recente, dal Ministero delle Finanze, espongono i dati dell'anno 1968, per cui l'analisi deve essere necessariamente riferita all'anno suddetto.

Un primo raffronto per accumulo di riscossioni trova Venezia all'ultimo posto, risultando i proventi 1968 così ripartiti:

Firenze	. . . . .	L. 7.962.366.000
Bologna	. . . . .	L. 6.948.262.000
Venezia	. . . . .	L. 5.204.707.000

Naturalmente, i dati devono essere perequati e messi in relazione al numero degli abitanti di ciascun Comune, sempre riferito al 1968, ma anche in questo caso la graduatoria non cambia. Firenze, infatti, con 457.659 abitanti, grava per L. 17.396 pro capite; Bologna, con 488.510 abitanti, grava per L. 14.223 pro capite, mentre Venezia, con 367.832 abitanti, preleva L. 14.149 pro capite.

L'incidenza unitaria non deve peraltro impressionare, ove si pensi che, nel 1968, il prelievo pro capite era pari a circa L. 18.000 a Milano, mentre sfiorava a Genova le 17.000 e superava a Torino le 15.500.

Non è il caso di soffermarsi, in questa sede, sulle cause degli accennati divari.

L'attenzione della Giunta va, però, soffermandosi su ogni possibile stridente sperequazione che può sussistere fra le diverse categorie di contribuenti, allo scopo di indirizzare i metodi e le formalità connessi al sistema di riscossione verso più perfezionate tecniche di accertamento e di rilievo, anche per adeguare i canoni di abbonamento ai carichi dove l'imposta si riscuote a tariffa.

Ciò non può significare, però, che si intende recare turbamento ai costi dei generi di consumo, ma che si vuole pervenire alle necessarie perequazioni, evitando l'eccessivo fiscalismo, da un lato, e perseguendo le indebite evasioni dall'altro. Né può essere ulteriormente disatteso l'obbligo che incombe al Comune circa l'applicazione delle supercontribuzioni nei limiti già disposti negli esercizi decorsi, con la inclusione delle voci per la energia elettrica ed il gas. Questo non solo per le norme che sono perentorie con la conseguente assunzione di responsabilità da parte degli Amministratori ma soprattutto per consentire la formazione di nuovi cespiti delegabili senza dei quali nessuna volontà politica può conseguire concreti obiettivi.

b) *Imposta di famiglia* - L'imposta di famiglia colpisce, come è noto, la agiatezza dei nuclei familiari costituiti, desumendola dai redditi e da proventi di qualsiasi natura e da ogni altro indice apparente. L'art. 18 della legge 16 settembre 1960 n. 1014, detta nuove norme per l'accertamento e la determinazione della citata base imponibile, stabilendo, nel contempo, i coefficienti di riduzione che il Comune di Venezia applica già nel massimo consentito. Per Venezia, infatti, l'applicazione dell'imposta interviene previa detrazione, a ciascun contribuente, dalla base imponibile, della quota fissa di L. 480.000 e di L. 50.000 di reddito pro ca-

pite per carichi di famiglia. Per la tassazione dei redditi fissi degli impiegati, dei salariati e degli operai, non si provvede, però, come avviene in tanti altri Comuni, con la decurtazione del 50% delle entrate, ma gli abbattimenti risultano limitati al 40% per il primo milione e al 20% sul secondo.

Per il 1970 risultano tassate 52.234 famiglie e la formazione del ruolo ha assicurato al bilancio un accertamento di L. 2.197.347.293.

Devono essere esaminati dalla Commissione dei tributi locali poco più di cento ricorsi e sono in corso altri accertamenti per la formazione di ruoli suppletivi, per cui il gettito accertato è suscettibile di ulteriore incremento. Ma l'Amministrazione ha in corso provvedimenti intesi ad incrementare adeguatamente il gettito del tributo. Il lavoro che, all'uopo, va svolgendosi, anche se è appena all'inizio, tende a reperire, nella loro totalità, gli evasori che, sebbene non iscritti nel registro di popolazione, hanno in Venezia la loro abituale dimora. Per il 1971 l'Amministrazione si pone l'obiettivo di raggiungere un maggiore introito complessivo di L. 500.000.000 la qual cosa comporterà un gravissimo impegno di lavoro. Se tale risultato sarà raggiunto operando in questa prima fase, come già è stato detto, sugli evasori totali e sulle fasce di contribuenti a reddito più elevato, sarà stato fatto veramente un grande passo avanti nello sviluppo di questo settore tributario oltre che esprimere un qualificante impegno politico. Sarà dato corso, poi, alla revisione generale della matricola dell'imposta di famiglia ed ogni singola partita sarà istruita con nuovi rapporti informativi sullo stato di agiatezza di ciascun contribuente. E ciò, al fine di reperire cespiti finora occultati o comunque sfuggiti alla tassazione ovvero inadeguatamente tassati. Più propriamente, con il lavoro, dovrà effettuarsi una nuova rilevazione tributaria generale di tutte le famiglie residenti ovvero abitanti nel territorio del Comune ed i risultati che si conseguiranno non potranno non offrire sufficienti vantaggi e ridurre, nello stesso tempo, la stridente sproporzione, sempre lamentata nel rapporto del gettito delle imposte dirette e di quello delle imposte indirette.

Allo scopo, infine, di rendere il lavoro compiutamente aderente alla realtà, si provvederà perché i dati che risulteranno dalla revisione siano scrupolosamente rielaborati e completati con successive indagini ed accertamenti presso altri uffici locali, che possono dare idonee informazioni ai fini di una correzione perequativa delle risultanze. In conseguenza, è possibile affermare fin d'ora che il gettito dell'imposta di famiglia potrà essere accertato con sensibile incremento degli importi fin qui realizzati e con la registrazione automatica di una migliore e più razionale distribuzione del tributo in rapporto alle posizioni economico-finanziarie o familiari dei singoli contribuenti.

c) *Imposta sul valore locativo* - L'imposta sul valore locativo è dovuta da coloro che, pur non avendo l'abituale dimora in Venezia, hanno, nel Comune, a propria disposizione, un appartamento. Non tutti gli immigrati, però, rendono fedelmente la denuncia al Comune o provvedono alla loro iscrizione nel registro della popolazione e nel ruolo dei tributi, per cui si ha fondato motivo di ritenere che numerosi siano ancora oggi gli evasori. Trattasi, per la maggior parte, di elementi provenienti da Comuni della Provincia, che acquistano appartamenti in edifici di nuova costruzione, per avere nel capoluogo la sede dei propri affari o un conveniente alloggio.

Allo scopo di individuare con immediatezza ed esattezza le circostanze, sarà presto effettuato idoneo reperimento degli evasori, anche sulla scorta dei certificati di abitabilità rilasciati dal Comune.

d) *Imposta sulle industrie, i commerci, le arti e le professioni* - Tale imposta, come è noto, colpisce chiunque eserciti una industria, un commercio, un'arte o una professione da cui tragga un reddito soggetto ad imposta di ricchezza mobile e si riscuote sotto forma di addizionale alla detta imposta, con ruoli erariali, per i redditi prodotti nel territorio del

Comune e, con ruoli comunali, per i redditi di ditte che, pur svolgendo attività in Venezia, hanno la sede centrale dei propri affari in altro Comune.

Anche per questa imposta, che offre larghissime possibilità di evasione, è stato avviato e si spera che sarà presto portato a termine un serrato lavoro di recuperi e di accertamenti, presso gli uffici finanziari del luogo ove ha sede l'attività del contribuente evasore o infedele. Per l'applicazione dell'imposta si provvede con le aliquote massime consentite dalle vigenti disposizioni di legge.

Altri tributi locali in riscossione, di minore importanza, saranno opportunamente revisionati in armonia alle disposizioni di legge.



Di fronte alle entrate su riportate, si contrappone il complesso delle spese correnti, la cui allocazione in bilancio è in relazione, come è stato detto, ai risultati di una analisi minuta dei vincoli precostituiti e dei bisogni da soddisfare, secondo le naturali particolari esigenze della vita cittadina.

Fra le spese di maggiore consistenza, è quella per gli assegni al personale dipendente e la spesa è pari a complessive L. 11.567.309.488, in esse compresi gli oneri riflessi per contributi previdenziali ed assistenziali, nonché quelli per l'attuazione del riassetto degli stipendi e delle carriere.

L'onere non è assolutamente suscettibile di riduzione e l'Amministrazione non si nasconde che, per il personale, è necessario ed urgente dar corso a completi e particolari provvedimenti, che consentano la formazione di nuovi quadri, qualitativamente e quantitativamente idonei alle esigenze ed adeguati a fronteggiare la mole di lavoro e di attività che, col tempo, diventa sempre più imponente e delicata.

Il personale in servizio è, attualmente, così composto:

- n. 43 funzionari direttivi;
- n. 29 funzionari tecnici direttivi;
- n. 42 funzionari sanitari direttivi;
- n. 181 funzionari di concetto;
- n. 927 impiegati d'ordine;
- n. 1090 subalterni;
- n. 428 vigili urbani;
- n. 272 impiegati ed agenti delle imposte di consumo;
- n. 497 salariati addetti alle scuole;
- n. 91 salariati supplenti addetti alle scuole;
- n. 195 salariati ed operai addetti ai giardini, all'acquedotto, alle strade, ecc.;
- n. 108 salariati stagionali addetti alla spiaggia;
- n. 113 addetti all'autorimessa comunale;
- n. 4016
- n. 182 incaricati (insegnanti di scuola materna, medici scolastici, insegnanti di doposcuola, giardinieri stagionali, ecc.)
- n. 4198

I dipendenti fuori ruolo (esclusi dal computo gli stagionali, gli incaricati ed i supplenti), comprendono le seguenti aliquote:

impiegati	n.	375
subalterni	n.	1290
operai	n.	266
		<hr/>
		n. 1931 in totale
		<hr/>

I provvedimenti assunti in passato non hanno mancato di assicurare, alla maggioranza dei dipendenti non compresi nella pianta organica, idonea stabilità nel posto, con apposite norme di garanzia. Inoltre, risultano disposte alcune modifiche ed integrazioni dell'organico in vigore, ma dei provvedimenti deliberati soltanto pochissimi sono stati approvati dalla Autorità tutoria. Sono in corso di espletamento alcuni concorsi interni per la copertura di posti vacanti di organico con i dipendenti fuori ruolo, così come va attuandosi l'assorbimento in soprannumero dei dipendenti avventizi, ai sensi delle disposizioni all'uopo emanate dal Ministero dell'Interno. In questi giorni, infine, dovrà affrontarsi il problema del riassetto economico dei dipendenti, per la determinazione di più adeguati stipendi, nell'ambito delle disposizioni previste dall'art. 228 della legge Comunale e Provinciale e delle circolari ministeriali del 27 maggio e 22 luglio 1970 nn. 15700.IX.1.4338.

Ma, proposito dell'Amministrazione e del Consiglio dovrà essere quello di attuare sollecitamente una politica di snellimento della compagine burocratica, dando agli organi dipendenti una fisionomia nuova ed aderente alle esigenze della vita moderna, tenuto conto degli sviluppi della Città e dell'Amministrazione Comunale. All'uopo, è assolutamente necessaria la riforma del regolamento organico del personale, che risale al lontano 1935 e che è stato, nel tempo, disorganicamente adeguato alle maggiori necessità del Comune, con una serie di provvedimenti che culminano in quello del 1960, con il quale si è stabilita soltanto l'attuale pianta organica del personale.

Per lo scopo, quindi, il Consiglio dovrebbe subito nominare una ristretta Commissione di studio, alla quale affidare, con la Presidenza dell'Assessore competente, l'espletamento dei lavori che dovrebbero essere portati a termine nel massimo di due o tre mesi.

Lo studio di riforma dovrebbe attuare contemporaneamente una serie di idonee provvidenze per il personale, prevedendo il miglioramento dello stato giuridico, con facilitazioni nelle progressioni di carriera e con il consolidamento di alcune situazioni che hanno necessità di essere potenziate e sviluppate. Allo scopo, la Commissione potrebbe avviare i provvedimenti anche a gruppi separati, contemperando esigenze ed aspettative delle diverse categorie di impiegati e salariati, senza turbare, peraltro, l'equilibrio dell'intera compagine, la quale, nei primi e negli ultimi gradi, non è suscettibile di variazioni sostanziali. Lo studio dovrà, altresì, prevedere adeguate norme per il miglioramento e l'aggiornamento dei funzionari, nonché precise disposizioni per l'attuazione di un'opera di assistenza, diligente e razionale, della quale si avverte imperiosa la necessità per rasserenare l'animo dei dipendenti e l'ambiente nel quale si svolge il quotidiano lavoro. Ed a ciò potrà pervenirsi potenziando e migliorando, nelle finalità e nei compiti, la esistente Cassa Alverà, che si limita ora ad erogare piccoli prestiti a favore di un ristretto numero di dipendenti ed a soddisfare, con un fondo, anno per anno messo a disposizione dal Comune, esigenze contingenti od urgenti, attraverso sovvenzioni o sussidi. Il che, come si evince, riflette forme di assistenza superate e paternalistiche, alle quali il personale deve essere assolutamente sottratto.

Nel campo dell'assistenza sociale, l'Amministrazione dovrà addentrarsi con più responsabile senso di consapevolezza delle angustie di ogni genere che affliggono larghi strati della popolazione.

E' questo un compito che la legge non pone a carico dell'Amministrazione Comunale, ma esso è imposto dalle odierne esigenze e non è meno imprescindibile di ogni altro compito comunque codificato. Va dato atto, in proposito, agli efficienti interventi della passata Amministrazione in occasione dei danni provocati dalla tromba d'aria dell'11 settembre 1970. Sensibile all'angoscia dei cittadini di Ca' Savio e di Sant'Elena, il Comune non ha esitato a porsi a fianco di quanti erano stati colpiti dalla sciagura e, anticipando qualsiasi altra forma di intervento, è venuto incontro a tutte le esigenze, anche se ora deve attendere che lo Stato rimborsi quanto è stato erogato per suo conto.

Nel campo della pubblica assistenza, quindi, nulla dovrà essere trascurato, per sorreggere, con la massima celerità possibile e con la maggiore entità consentita dalle disponibilità finanziarie, le più impellenti necessità dei meno provveduti. Dovrà, inoltre, essere viva preoccupazione dell'Amministrazione il far sì che tali forme di assistenza siano sempre più sostituite da occasioni di lavoro e di occupazione per elevare la dignità di chi ha bisogno e riconquistare alle possibilità produttive elementi che, appunto per il bisogno in cui versano, si umiliano spesso perché non riescono da soli a trovare utili vie di uscita e quindi perdono ogni speranza.

Imponente ed imprescindibile diventa altresì la soluzione del problema dell'assistenza all'infanzia sia in rapporto alle famiglie che, pur disponendo dei mezzi materiali per l'allevamento della prole, non hanno la capacità morale e sociale di provvedere adeguatamente alla educazione della stessa e sia in rapporto alle famiglie, le quali, risultando i propri membri impediti in occasioni di lavoro, ricercano istituzioni o scuole materne che curino la vigilanza dei figli minori, periodicamente o per le ore di impedimento. Occorre, perciò, istituire più scuole materne ed il relativo capitolo di bilancio è stato all'uopo opportunamente potenziato. Occorrerà, contemporaneamente, censire gli attuali ricoveri di vecchi e bambini, presso istituti di riposo o di cura o educativi per accertare la sussistenza delle originarie necessità che dettero luogo al ricovero e per procedere ad ogni possibile operazione di ricambio, secondo i casi e le esigenze verificate.

#### ELENCAZIONE DELLE SPESE DI PARTE CORRENTE

Le ristrettezze di tempo non consentono di fare un esame analitico delle spese di parte corrente.

Di conseguenza vengono qui di seguito esposte le principali voci di questo settore onde consentire ai Consiglieri di averne, almeno, un quadro sommario.

1) Spese di personale in attività di servizio — parte corrente — escluso personale in quiescenza (≈ 600 milioni) . . . . .	L. 11.567.309.488
2) Ammortamento mutui (interessi + quota capitale allegato 2 del bilancio) . . . . .	» 9.061.723.871*
3) Interessi di preammortamento e spese contrattuali per mutui da assumere o in corso di contrattazione . . . . .	» 2.749.139.062
4) Manutenzione degli immobili - scuole, musei, edifici adibiti ai servizi centrali e periferici, patrimonio immobiliare disponibile (ivi compresi 2800 appartamenti) . . . . .	» 601.400.000

\* N.B. - In questa voce è compresa la quota di ammortamento dei mutui per la Legge speciale per Venezia

5) Spese per il funzionamento delle scuole - fitti, manutenzione dei mobili, rinnovamento arredi, riscaldamento, illuminazione, acqua e gas, cancelleria, stampati, telefoni, imposte e tasse, ecc.	» 887.220.000
6) Spese di funzionamento dei musei	» 55.800.000
7) Spese per il funzionamento e mantenimento dei campi sportivi	» 59.500.000
8) Assistenza igienico-sanitaria	» 257.700.000
9) Assistenza sociale (spedalità, mantenimento vecchi, indigenti, minori, ecc.)	» 3.736.055.677
10) Illuminazione pubblica	» 316.500.000
11) Servizio idrico	» 241.191.000
12) Servizio delle fognature	» 405.800.000
13) Nettezza urbana	» 3.865.000.000
14) Servizio strade	» 917.300.000
15) Servizio parchi e giardini	» 46.000.000
16) Urbanistica	» 93.500.000
17) Spese per il funzionamento dei servizi generali	» 2.170.197.181

Come si è detto in precedenza le spese correnti sono state calcolate in modo da corrispondere, sia pure in modo approssimativo, alle necessità dei servizi che attualmente sono in funzionamento.

Questo significa che l'impegno finanziario iscritto a bilancio, nel mentre dà tranquillità al funzionamento dei servizi esistenti, lascia completamente aperto il problema del loro completamento.

#### **SPESE IN CONTO CAPITALE - Interventi programmati per il 1971**

Una corretta impostazione degli interventi amministrativi di carattere straordinario presuppone una precisa conoscenza degli elementi di base del Comune e dei fattori che intervengono a modificazione degli stessi.

Tale corredo va inquadrato in una metodologia che abbandoni visioni settoriali e non coordinate onde consentire agli organismi operativi di definire il modello dinamico di sviluppo.

Questa esigenza non è mai stata recepita dall'Amministrazione Comunale e gli interventi sono stati realizzati senza la visione di un quadro metropolitano, regionale, extra-regionale che abbracciasse, in modo completo, gli aspetti sociali, urbanistici ed economici.

Sono mancati cioè i criteri programmatori ed un loro riferimento culturale al processo di sviluppo, riferimento quanto mai essenziale per una destinazione civile del processo stesso.

Limiti territoriali, limiti finanziari, insufficienza legislativa, interferenze di altri operatori pubblici e privati, impreparazione ad usare le nuove tecniche della pianificazione rendono obiettivamente difficile l'attuazione di una politica di piano. Questo non deve, peraltro,

consentire a nessuno di sottrarsi all'impegno di affrontare e risolvere gradualmente il problema.

Per l'esercizio '71, come si era del resto anticipato in sede di discussione del bilancio '70, viene presentata una serie di provvedimenti che, pur non inseriti in una politica di piano, rappresentano una prima estrapolazione di opere cui si riconosce una sicura collocazione nell'ambito delle scelte più generali che l'Amministrazione Comunale andrà a darsi.

Per consentire una più esatta valutazione amministrativa si è ritenuto di dividere le spese in conto capitale in quattro categorie:

- 1) Spese che trovano contropartita in entrate di carattere straordinario e che, quindi, non hanno alcun riferimento ad una contrazione di mutuo.
- 2) Spese di carattere ricorrente che si riferiscono ad opere di manutenzione straordinaria o a completamento di opere iniziate.
- 3) Spese di tipo programmatico a totale carico dell'Amministrazione Comunale.
- 4) Spese garantite o a carico dello Stato o che fanno parte della legge speciale per Venezia.

Riguardo alla descrizione della spesa viene ricorso alla stessa dizione indicata nelle sezioni di bilancio.

#### **SPESE CHE TROVANO CONTROPARTITA IN ENTRATE DI CARATTERE STRAORDINARIO**

##### **Amministrazione generale**

— Cap. 521 - Fondo per l'acquisto di aree e di edifici in zone aventi carattere storico ambientale, ecc.: 50% dei proventi legge 246 . . . . .	L.	60.000.000
— Cap. 522 - Investimento delle somme ricavate dalla alienazione di aree, di beni stabili, ecc. . . . .	»	40.300.000

##### **Interventi in campo sociale**

— Cap. 558 - Costruzione di nuovi colombari ed ossari nei cimiteri di S. Michele e delle frazioni . . . . .	»	300.000.000
	<b>Totale</b>	<b>L. 400.300.000</b>

Si tratta di spese che, come abbiamo indicato, trovano contropartita in entrate di carattere straordinario. La loro realizzazione, quindi, non è subordinata alla accensione di mutui.

#### **SPESE DI CARATTERE RICORRENTE**

##### **Amministrazione generale**

— Cap. 526 - Opere e manutenzioni straordinarie a fabbricati comunali adibiti ai servizi generali . . . . .	L.	100.000.000
---	----	-------------

##### **Istruzione e cultura**

— Cap. 541 - Attrezzature e impianti sportivi . . . . .	»	10.000.000
---	---	------------

— *Cap. 547* - Opere di straordinaria manutenzione e di allestimento dei civici musei . . . . . » 168.000.000

**Interventi in campo sociale**

— *Cap. 550* - Macelli pubblici - impianti, manutenzioni e opere straordinarie

— Nuovo Macello Comunale: agibilità e attrezzature . . . . . » 100.000.000

— *Cap. 551* - Opere straordinarie per l'estensione e la sistemazione dell'impianto di pubblica illuminazione . . . . . » 30.000.000

— *Cap. 552* - Opere e spese straordinarie per gli acquedotti comunali - estensione ordinaria della rete ai centri periferici . . . . . » 50.000.000

— *Cap. 555* - Opere straordinarie di fognature: collegamenti ai centri periferici . . . . . » 300.000.000

Totale L. 758.000.000

Anche queste spese non hanno bisogno di particolare spiegazione. Si tratterà, per quanto riguarda gli impegni di cui ai capitoli 552-555, di seguire i programmi dei lavori purché siano fatti secondo esigenze prioritarie.

**SPESE DI TIPO PROGRAMMATICO  
A TOTALE CARICO DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE**

**Amministrazione generale**

— *Cap. 524* - Acquisto aree demaniali dello Stato . . . . . L. 300.000.000

— *Cap. 526* - Acquisto aree per uffici municipali in Terraferma . . . . . » 100.000.000

**Istruzione e cultura**

— *Cap. 531* - Scuole materne - ampliamento, adattamenti, ammodernamenti . . . . . » 50.000.000

— *Cap. 532* - Scuole materne - piano acquisizione aree . . . . . » 200.000.000

— *Cap. 533* - Scuole elementari - ampliamenti, adattamenti, ammodernamenti . . . . . » 30.000.000

— *Cap. 534* - Scuole elementari - piano acquisizione aree . . . . . » 40.000.000

— *Cap. 537* - Scuole medie - ampliamenti, adattamenti, ammodernamenti » 30.000.000

— *Cap. 538* - Scuole medie - piano acquisizioni aree . . . . . » 40.000.000

— *Cap. 541* - Impianti sportivi: acquisto aree per campi sportivi in zone periferiche . . . . . » 190.000.000

— *Cap. 546* - Casa della cultura di Mestre - acquisto area e progettazione » 150.000.000

**Interventi nel campo delle abitazioni**

— *Cap. 549* - Eliminazione delle abitazioni collettive ed improprie occupate da sinistrati o sfrattati: acquisto aree ed immobili . . . . . » 400.000.000

### Interventi in campo sociale

— Cap. 556 - Nettezza urbana - opere e spese straordinarie - discariche pubbliche: trasferimento dalla zona «Seno della seppia» . . . . . »	20.000.000
— Cap. 560 - Nettezza urbana - conferimenti di capitale - inceneritore Malcontenta . . . . . »	350.000.000
— Cap. 561 - Mercato cittadino di Mestre: acquisizione area . . . . . »	100.000.000
— Cap. 559 - Ospedale Civile di Mestre - acquisizione area . . . . . »	150.000.000
— Cap. 562 - Investimenti per strade, piazze, ponti, ecc. . . . . »	1.000.000.000
— Cap. 564 - Giudecca: verde pubblico . . . . . »	50.000.000
— Cap. 565 - Opere straordinarie di segnaletica stradale . . . . . »	30.000.000

### Interventi in campo economico

— Cap. 567 - Interventi di risanamento alla Giudecca: completamento di una bonifica igienico e viaria . . . . . »	100.000.000
Totale	<u>L. 3.330.000.000</u>

a) *Amministrazione generale* - La spesa di 300 milioni è indirizzata all'acquisto delle aree demaniali che, in base alle disposizioni normative attuali (legge 206) ed anche di prossima emanazione, vengono e verranno offerte dallo Stato ai Comuni. In particolare detta cifra è rivolta all'acquisto delle aree demaniali al Cavallino in base alla variante al piano regolatore generale. Tale iniziativa oltre che porre sotto il legittimo controllo del Comune dette aree demaniali onde consentire uno sviluppo urbanistico consono al piano regolatore generale potrà dare degli utili sugli eventuali successivi trasferimenti ai privati.

b) *Istruzione e cultura* - L'impegno relativo alla scuola materna, nel mentre trova riscontro per il Centro storico e le isole soprattutto nel Cap. 531, costituisce l'avvio di una graduale soluzione del problema.

La cifra di 200.000.000 viene riferita alla sola acquisizione delle aree, dal momento che le opere edilizie sono a carico dello Stato.

La cifra è indicativa e comunque può essere aumentata anche dopo l'approvazione del bilancio dipendendo questo fatto dalla esclusiva possibilità dell'Ente a contrarre mutui.

L'Amministrazione intende dare all'impegno l'assoluta garanzia che, comunque, entro i limiti posti dal Consiglio verrà soddisfatto. Inoltre, per quanto concerne la dislocazione delle aree da reperire, verrà fatto uno studio apposito in collaborazione con la competente Commissione Consiliare.

— In questa sezione di spesa, sempre per il settore Istruzione e cultura, è stata inserita la voce: «casa della cultura di Mestre». Si tratta di un impegno di L. 150.000.000 che deve soddisfare alla prima fase del reperimento dell'area (in parte di proprietà comunale) e della progettazione.

— Sempre nelle forme sopra indicate per la individuazione delle zone di insediamento, con la cifra di 190 milioni di cui al Cap. 541 si intende dare inizio al reperimento delle aree nelle zone periferiche della Città e cioè: Marghera, Zelarino, Favaro, Pellestrina, Cavallino, Treporti, S. Erasmo, Mestre Est, Mestre Ovest, Mestre Nord.

c) *Interventi nel campo delle abitazioni* - L'importo di L. 400.000.000 da destinarsi alla costruzione o all'acquisto di abitazioni per eliminare le «baracche» è riferita, come intervento parziale, alle situazioni note a tutto il Consiglio. I casi più gravi sui quali bisogna intervenire nel futuro quinquennio sono: le Terese, l'Istituto S. Marco, la Celestia, l'ex Montecatini Murano, bunker al Lido, Punta Sabbioni - Litorale nord, baracche in legno a Ca' Emiliani, Lazzaretto Vecchio a Zelarino, baracche di Campalto.

d) *Interventi in campo sociale* - I capitoli 556-560 sono istituiti per consentire alla nettezza urbana la eliminazione dei rifiuti nel Mestrino. E questo viene previsto allontanando la attuale discarica da una zona di recente popolamento e provvedendo poi alla bonifica. Inoltre la dotazione di un impianto di incenerimento a Malcontenta consentirà, accanto all'impianto di trasformazione esistente, di completare il ciclo di incenerimento e trasformazione.

— L'acquisizione dell'area per il mercato cittadino e per la casa della cultura (già menzionata) di Mestre fanno parte, anche con la spesa prevista al *Cap. 565* per l'attuazione dell'isola pedonale di Piazza Ferretto, di un primo intervento organico già previsto dal P.P. di imminente esame da parte del Consiglio.

— La drammaticità del problema ospedaliero di Mestre deve trovare rapida soluzione. Anche questo è un impegno assolutamente prioritario che l'Amministrazione è impegnata ad osservare.

— *Cap. 562* - L'attuale stato delle strade cittadine, con il contemporaneo impianto di idonea rete sotterranea di fognature per le immissioni ed i collegamenti con i collettori principali, deve essere rapidamente migliorato, attraverso lavori radicali e definitivi, soprattutto nelle zone periferiche, in quelle delle isole e nei nuovi quartieri di espansione della Terraferma. L'Ufficio Tecnico è stato all'uopo sollecitato e dovrà provvedere subito alla redazione dei necessari progetti, al cui finanziamento deve provvedere, in via straordinaria, direttamente il Comune.

In proposito, la Civica Amministrazione intende suddividere in più gruppi il comprensorio stradale, dando corso ad appalti separati e distinti per ciascuno dei lotti da eseguirsi, attraverso l'espletamento di regolari gare fra più idonee ditte.

Il pagamento dei lavori potrebbe essere effettuato in un congruo numero di anni, senza diritto ad interessi. All'impresa esecutrice dei lavori resterebbe, però, per lo stesso numero di anni, l'onere della manutenzione ordinaria, verso pagamento di idoneo canone fisso da parte del Comune.

In questo modo sarebbe possibile, nel corso di due esercizi, dare sistemazione a tutta la rete stradale della terraferma e delle isole interessate.

— Il *Cap. 564* è legato al *Cap. 567*. Si tratta di previsioni di spesa per il risanamento della Giudecca. La spesa relativa al completamento di una bonifica igienico e viaria e all'acquisizione di aree da destinarsi a verde pubblico per L. 150.000.000. Va integrata con un ulteriore apporto di L. 200.000.000 recuperabili sui fondi della legge speciale e dei bilanci precedenti.

## **SPESE GARANTITE DALLO STATO**

### **Interventi nel campo delle abitazioni**

— *Cap. 548* - Attuazione della legge 167 . . . . . L. 1.600.000.000

Si tratta di un mutuo che è garantito dallo Stato. Tale possibilità è prevista all'art. 65 del Decreto che, malgrado (sotto questo profilo) non ancora approvato, si è ritenuto di anticipare in bilancio. Tale articolo fa riferimento alla legge 847 che è la legge di finanziamento della 167.

Questi interventi previsti per l'edilizia economica popolare consentono di acquistare aree (previste dal PRG) e attrezzarle come prevede «obbligatoriamente» la legge con opere di urbanizzazione primaria e secondaria. Detti fonti sono utilizzabili anche per contributi in conto interessi agli Enti di cui all'art. 10 della 167.

E' opportuno inoltre tener presente che detta legge permette, tra l'altro, l'acquisto di terreni (anche l'esproprio) fino al 50% degli stessi e, dopo urbanizzati, la rivendita ai privati.

Detta cifra non deve consentire soverchie illusioni quando si pensi che i costi, desunti da ricerche reali per Milano, relativi all'acquisto delle aree e alle opere di urbanizzazione primaria e secondaria (comprese le opere secondarie di tipo superiore: centri sanitari, strade attrezzate comunali, servizi municipalizzati...) sono di 2.000.000 per nuovo abitante inurbato. Per la Terraferma del Comune di Venezia detti costi possono scendere notevolmente ma comporteranno sempre una forte incidenza.

Per quanto riguarda l'applicazione della legge bisognerà avere immediatamente un quadro completo di tutte le aree previste dal Piano 167 per procedere alla loro urbanizzazione secondo i criteri che il Consiglio riterrà più opportuni.

#### ALTRE SPESE A CARICO DELLO STATO - SCUOLE

— Legge 641 - Programma biennio 1967-68

Scuola elementare «B. Canal» - restauro e sistemazione . . . . .	L.	16.550.000
Scuola elementare «S. Girolamo Emiliani» - restauro e sistemazione . . . . .	»	18.350.000
Scuola elementare «Ugo Foscolo» - restauro e sistemazione . . . . .	»	13.800.000
Scuola elementare «Diedo» - restauro e sistemazione . . . . .	»	46.000.000
Scuola elementare S. Pietro in Volta - restauro e sistemazione . . . . .	»	18.349.000
Scuola professionale «L. Sanudo» - restauro e sistemazione . . . . .	»	30.300.000
Istituto Magistrale «N. Tommaseo» - restauro e sistemazione . . . . .	»	50.600.000
Scuola media «S. Caboto» - restauro e sistemazione . . . . .	»	41.400.000
Scuola media «R. Carriera» - restauro e sistemazione . . . . .	»	36.800.000
Scuola media in via S. Trentin, Mestre - opere di completamento . . . . .	»	55.556.000
Scuola media Carpenendo - Vicolo della Pineta - 1° lotto . . . . .	»	187.000.000
Liceo classico «M. Foscarini» - Opere di restauro . . . . .	»	20.200.000
	<u>L.</u>	<u>534.905.000</u>

— Legge 641 - Proramma triennio 1969-70-71

Scuola elementare di Marghera, via Catene - 16 aule . . . . .	L.	230.010.000
Scuola elementare di Campalto, Quartiere CEP - 12 aule . . . . .	»	124.270.000
Scuola elementare di Mestre, via Querini - 12 aule . . . . .	»	95.000.000
Scuola elementare di Punta Sabbioni - 5 aule . . . . .	»	57.319.000
Scuola media a Mestre-Gazzera - 15 aule . . . . .	»	274.208.000
Scuola media Lido Ca' Bianca - 15 aule . . . . .	»	270.000.000
Scuola media a Mestre, S. Barbara - 15 aule . . . . .	»	264.800.000
Scuola media a Murano - 12 aule . . . . .	»	290.000.000
Scuola media a Campalto, via Cavana - 15 aule . . . . .	»	240.090.000
Scuola media Castello (Vivaldi) - sistemazione e palestra . . . . .	»	46.080.000
Scuola media Giudecca (Duca d'Aosta) - riattamento . . . . .	»	100.000.000
Scuola magistrale di Mestre - 7 aule speciali, palestra . . . . .	»	97.000.000
Scuola I.P.I.A. di Marghera, via Ortolani - 18 aule, 6 officine, 5 laboratori, palestra . . . . .	»	395.000.000
	<u>L.</u>	<u>2.483.777.000</u>

**SPESE INSERITE NELLA LEGGE SPECIALE**

Legge speciale per Venezia — opere di competenza — assegnate al Comune per un importo di L. 10.600.000.000 di cui L. 8.450.000.000 già finanziate con appositi mutui.

a) *Restauro di edifici demaniali ed esproprio di fabbricati da destinare a sede di uffici pubblici nel centro storico di Venezia (art. 4 della legge 526):*

1) esproprio Palazzo Cavalli per ampliamento Corte d'Appello . . . . .	L.	200.000.000
2) restauro Palazzo Calle Cavalli per sistemazione di alcuni uffici comunali . . . . .	»	150.000.000
3) esproprio e sistemazione ex Istituto Suore Canossiane da adibirsi a sede dell'ACNIL . . . . .	»	250.000.000*

b) *Costruzione di case popolari, di scuole, di fognature, di impianti igienico-sanitari e di illuminazione, per la sistemazione della viabilità; per la estensione dei servizi pubblici inerenti in particolare allo sviluppo delle comunicazioni, ecc.*

1) impianto di potabilizzazione acque fiume Sile per integrazione disponibilità idrica dell'acquedotto comunale . . . . .	L.	1.000.000.000
2) sistemazione teatro Goldoni . . . . .	»	700.000.000
3) costruzione «feeder» a Castello e completamento rete acquedotto comunale . . . . .	»	500.000.000
4) sistemazione «Luna Park» al Lido . . . . .	»	250.000.000

\* Con anticipazione di cassa del Comune di L. 150.000.000

5) costruzione piscina ai «saloni» . . . . .	»	750.000.000
6) interventi di risanamento zona campione a Castello compreso il quartiere di S. Trovaso . . . . .	»	2.250.000.000
7) costruzione e sistemazione edifici scolastici (Campalto, Marghera, Ca' Bianca, Carpenendo, Favaro Veneto, Mestre, Zelarino, Venezia) . . . . .	»	1.000.000.000
8) sistemazione «terminals» . . . . .	»	300.000.000
9) impianti turistici e sportivi (Ca' Bianca, Terre Perse, Ca' Savio, Burano, Venezia) . . . . .	»	350.000.000
10) impianto di fognatura al Cavallino . . . . .	»	500.000.000
11) costruzione acquedotto al Cavallino . . . . .	»	400.000.000
12) completamento realizzazione progetto generale di fognatura di Mestre . . . . .	»	2.000.000.000
		<u>L. 10.600.000.000</u>

### VALUTAZIONE DEGLI INTERVENTI STRAORDINARI

Come è stato indicato in precedenza non era possibile, per la brevità dei tempi a disposizione, darsi un modello dinamico di sviluppo e, quindi, iniziare sin d'ora una politica di piano.

Si è dovuto ripiegare in una attenta valutazione dei problemi gravi e indilazionabili che investono la Città per anticipare la soluzione di alcuni di questi che rientreranno, con certezza, nel disegno globale futuro.

Inoltre detti problemi sono stati predisposti tenendo presenti le destinazioni dei fondi che lo Stato, con leggi diverse, ha stanziato a favore del Comune di Venezia e che sono stati riportati in precedenza.

Le spese in conto capitale trovano, relativamente alla loro destinazione, quattro settori di interventi:

- 1) *Casa* - gli investimenti previsti a favore dell'edilizia economica e popolare superano i 2 miliardi. Sono tutti a carico dell'Amministrazione Comunale e, parzialmente, garantiti dallo Stato.
- 2) *Sanità* - bisogna tener conto, per questo settore, del grosso impegno che l'Amministrazione riesce ad assolvere per quanto riguarda la parte ordinaria e che è costituito da una spesa per l'assistenza di 4.000.000.000. Nella parte della spesa in conto capitale vi sono degli impegni rilevanti in ordine all'acquisizione dell'area per il nuovo Ospedale civile di Mestre e agli interventi di risanamento nelle aree più depresse della Città. Vale la pena di ricordare che è all'esame del Consiglio l'approvazione della variante che consentirà la cessione dell'area comunale al nuovo Ospedale regionale, opera quest'ultima che, da sola, qualifica un'intera Amministrazione.
- 3) *Scuola* - gli interventi, per questo settore, sono orientati prevalentemente alla acquisizione delle aree. Le costruzioni edilizie sono, d'altro canto, a carico dello Stato (vedi spese a carico dello Stato).

E' stato dato maggior peso, come d'altronde chiesto dal Consiglio in passato, agli impegni per l'acquisizione delle aree per la scuola materna.

Anche per questo settore è necessario darsi, al più presto possibile, un piano definitivo per gli insediamenti scolastici.

- 4) *Viabilità* - si tratta della viabilità minore ed in particolare di quella della terraferma. Lo stato di assoluto abbandono in cui sono stati lasciati interi quartieri rende acuta la soluzione di questo problema che investe aspetti sociali di grande rilevanza. Se il Consiglio riterrà opportuno lasciare la cifra indicata e di autorizzare la Giunta a procedere nei modi innanzi indicati (cioè realizzare tutti i lavori subito con pagamento dilazionato in cinque esercizi) è possibile dare soluzione al problema nel corso di due esercizi.

**Altri settori di intervento** - Si tratta di impegni limitati, eccezion fatta per l'acquisto di aree demaniali dello Stato e dei conferimenti alla nettezza urbana.

La elencazione settoriale della spesa, che comporta di per sé la individuazione di scelte politiche, non deve far pensare che manchino le indicazioni di natura programmatica. Anzi, queste sono state fatte sulla base di presupposti territoriali che, pur mancando del conforto di una politica di piano, consentono la continuazione o l'avvio a soluzione dei grossi problemi sociali particolarmente presenti in talune zone.

In questo senso sono state individuate tre aree nel centro storico e nelle isole ed una quarta area nella Terraferma.

Per il Centro storico e le isole le aree che presentano condizioni socio-economiche particolarmente arretrate sono Castello, Pellestrina e Giudecca. Naturalmente ogni intervento deve basarsi sul P.R.G. e sui piani particolareggiati esistenti anche se non ancora approvati.

*Castello:* in questo sestiere interviene la legge speciale per Venezia con una azione di risanamento dell'ammontare di L. 2.250.000.000. Inoltre con la stessa legge è prevista la costruzione del «feeder» e il completamento della rete dell'acquedotto comunale per L. 500 milioni. In quest'area il Comune è impegnato all'adattamento di un fabbricato per destinarlo alla scuola materna.

E' da tener presente inoltre che all'Arsenale sorgerà il Palazzetto dello sport per un importo di L. 300.000.000 che viene offerto dalla Cassa di Risparmio ed il Comune dovrà dare sistemazione all'area circostante.

*Pellestrina:* il problema immediato per Pellestrina è quello della casa. L'Amministrazione si propone, oltre che approvare celermente il P.P. per procedere allo sblocco dei vincoli esistenti e ad una azione di completo risanamento, di apportarvi un notevole contributo, destinando, nell'ambito della 167, quota parte dello stanziamento in bilancio che il Consiglio riterrà adeguata. Questo per fare le opere di urbanizzazione primaria e secondaria onde favorire nuovi insediamenti.

Saranno inoltre compiuti quegli investimenti viari, soprattutto nella viabilità minore, necessari all'isola.

A S. Pietro in Volta la Giunta ha già deliberato le spese di adattamento della locale «casermetta» a scuola materna.

*Giudecca:* per quanto riguarda la casa il problema della Giudecca è grave quanto quello di Pellestrina. Anche in quest'isola va indirizzata l'applicazione della 167. In particolare l'Amministrazione, accogliendo l'invito dei Sindacati, si impegna ad acquisire le aree che si renderanno libere con l'eventuale trasferimento dei cantieri navali. Inoltre a Sacca Fisola devono trovar posto nuovi insediamenti dell'I.A.C.P.

Uno stanziamento di bilancio è destinato alla Giudecca per il completamento di una bonifica igienica e viaria oltre che il reperimento di aree da destinarsi a verde pubblico. L'importo complessivo per questa spesa è previsto in L. 350.000.000.

E' possibile, inoltre, la realizzazione di un regolare campo sportivo in Sacca S. Biagio. I relativi impianti, completi di palestra, sono fattibili in quanto il C.U.S. di Ca' Foscari mette a disposizione una somma di L. 80.000.000 circa, chiedendo, naturalmente, la cogestione degli impianti stessi.

*Terraferma:* la condizione caotica nella quale si trova Mestre e il circostante territorio comunale è nota a tutti.

L'assenza dei piani particolareggiati contribuisce a compromettere ulteriormente la situazione. Istruzione, sanità, casa, viabilità, sport ecc. sono paurosamente in ritardo rispetto ai livelli di vita associata richiesti da una comunità civile.

Impegno preciso di questa Amministrazione è quello di dare a Mestre e a tutta la Terraferma il riconoscimento che essa merita sia per il ruolo che svolge nell'economia della città come per il fatto che vi trovano insediamento i due terzi della popolazione.

Per corrispondere a questo impegno si vedrà che la maggior parte degli interventi a carico del Comune previsti in bilancio vengono destinati alla Terraferma. Questo è stato possibile anche perché la legge speciale opera prevalentemente sul Centro storico. Si ritiene di soprassedere ad un nuovo riferimento delle opere previste per la terraferma limitandosi a ricordare gli interventi, previsti dal piano particolareggiato di Piazza Ferretto, relativi alla casa della cultura, al mercato cittadino e all'isola pedonale.

## CONSIDERAZIONI FINALI

Il giudizio complessivo sul bilancio è quello di essere, soprattutto per la parte straordinaria, inferiore alle necessità e alle attese della comunità veneziana e, d'altra parte, superiore a quelle che sono le possibilità finanziarie del Comune, per cui, si ritiene che solo un forte e deciso impegno politico-amministrativo, solo uno scontro con i competenti organi di controllo e, soprattutto, con i Ministeri finanziari, consentano di raggiungere gli obiettivi previsionali.

Anche questa, peraltro, sarà una strada insufficiente.

Il problema, al fondo, è quello di rimuovere una vecchia e antidemocratica legislazione comunale che impedisce di svolgere, con rapidità ed efficienza, la funzione degli Amministratori locali.

La riforma dello Stato deve procedere pari passo con la riforma degli Enti Locali onde consentire loro una reale autonomia. In tale senso va intesa la protesta dell'A.N.C.I. che fa appello al Governo perché la riforma tributaria, contraddittoria rispetto alla stessa istituzione delle Regioni e contraria alla Costituzione, non sia attuata, in quanto toglie l'autonomia finanziaria ai Comuni riducendoli a degli Enti erogatori di fondi.

Il passo immediato deve essere quello di rendere operante l'Istituto Regionale che, sotto questo aspetto, dovrà rappresentare veramente un grande salto di qualità assegnando ai Comuni, autonomia e responsabilità per l'esercizio delle quali le forze politiche sono mature e preparate.

E' compito, però, delle forze politiche di rimuovere gli ostacoli, e di creare nuove condizioni politiche, tali da consentire una reale partecipazione democratica alla vita comunale.

E' compito delle forze politiche popolari ispirarsi ai grandi temi delle lotte operaie: dalla casa ai trasporti, dalla sanità alla scuola che non sono certamente avulsi dalla vita amministrativa locale.

Solo per questa strada sarà possibile superare i grossi limiti che oggi si frappongono ad un autonomo e responsabile esercizio del potere locale attraverso la programmazione pubblica e democratica imperniata sulla Regione. Ed il Comune non deve rimanere in una posizione di inerzia o di neutralità ma proporre una sua iniziativa per sviluppare le energie popolari che esso rappresenta.

In tale spirito viene presentato il bilancio preventivo del 1971 nell'attesa che il Consiglio stesso, pur nei limiti di tempo in cui è costretto, attraverso opportune osservazioni, ci consenta di migliorarlo.

Venezia, li 14 dicembre 1970

**L'Assessore al Bilancio**  
dott. Mario Rigo



Il Gruppo Consiliare del P.S.I. al Comune di Venezia, riunitosi per prendere in esame la situazione venutasi a determinare in seno all'Amministrazione Comunale dopo la riunione consiliare del 28 dicembre 1970, intende innanzitutto ribadire con forza quanto già fatto rilevare da molti componenti del gruppo nel momento in cui veniva presa la decisione di votare a favore del documento presentato dal capogruppo D.C. e cioè che tale voto non poteva e non può in alcun modo essere considerato come una accettazione da parte socialista di quanto affermato nel documento stesso (e cioè la validità complessiva delle dichiarazioni e della replica del sindaco, nonché la loro integrale rispondenza agli accordi sottoscritti da D.C., P.S.I. e P.S.U.), bensì esso è dipeso solamente dalla ferma volontà di evitare la nomina di un commissario prefettivo e il conseguente scioglimento del Consiglio Comunale.

Va infatti reso noto che, nel corso dei contatti svoltisi tra le delegazioni dei partiti di maggioranza, di fronte alla dichiarata volontà di tutto il P.S.I. di confermare le posizioni assunte nel corso del dibattito il Sindaco, dopo aver invano preteso che almeno i due assessori socialisti in carica esprimessero una approvazione formale alla sua relazione introduttiva, annunciò formalmente le dimissioni sue e della Giunta, rivelando senza più paventi il reale disegno di quello che anche a Venezia si è rivelato "il partito della crisi e dell'avventura" (P.S.U. e componenti moderate della D.C.) e cioè o ottenere una precisa delimitazione a sinistra della maggioranza o colpire direttamente le istituzioni democratiche provocandone la crisi (a Roma si punta allo scioglimento del parlamento, a livello locale allo scioglimento delle assemblee elettive).

A questo punto, pur conscio della gravità dell'imposizione, il gruppo socialista ha deciso di subire un documento che non condivide e non condivide per coerenza con l'atteggiamento generale del partito che nel corso di questi mesi - assieme alle altre forze democratiche (vedi ad esempio l'atteggiamento del P.C.I. che ha permesso a Milano l'approvazione di un bilancio che pure non condivideva nell'impostazione e a Pisa ha approvato il bilancio di una Giunta quadripartito minoritaria e quella pure della D.C. che quasi ovunque ha assunto atteggiamenti ben diversi da quello di Venezia) - ha scelto come obiettivo prioritario della sua azione politica quello della difesa degli istituti democratici.

Scelta questa che pur a malincuore hanno accettato anche tutti quei componenti del gruppo che da tempo avevano espresso il loro dissenso dalle soluzioni amministrative realizzate al Comune e alla Provincia di Venezia per volontà della maggioranza del Direttivo provinciale. Non si è ritenuto di dover prestare attenzione a quanti (pochi in verità) pur militando nel P.S.I. hanno finito per riecheggiare quella notte le tesi come al partito della crisi.

CARE

Naturalmente questo sacrificio è servito a scagionare il pericolo più grave (e cioè la minaccia agli istituti democratici), ma nel contempo ha messo con chiarezza in luce quale tendenza ha ormai prevalso all'interno della maggioranza di centro sinistra al Comune di Venezia: tanto che al compatto voto negativo dell'opposizione di sinistra e del P.R.I. (e cioè proprio di quelle forze con cui tutto il P.S.I. intendeva realizzare un positivo e aperto confronto attraverso la discussione degli ordini del Giorno programmatici) corrispondeva l'astensione del P.L.I. (per la prima volta negli ultimi 10 anni) che rimarcava con tale atteggiamento la propria soddisfazione per il netto prevalere all'interno della maggioranza della sua componente conservatrice e moderata.

E tutto ciò, si badi bene, dopo che:

- a) Lo stesso sindaco aveva dichiarato nella sua introduzione una completa apertura a un libero confronto con le altre forze e la propria disponibilità ad accettare arricchimenti e modificazioni della piattaforma programmatica presentata al Consiglio.
- b) D.C. e P.S.U. avevano ripetutamente avuto garanzie che il gruppo del P.S.I. avrebbe espresso voto favorevole sul bilancio.
- c) Si fosse a un certo punto raggiunto tra il P.S.I. e la segreteria provinciale e comunale della D.C. un compromesso che avrebbe permesso di non radicalizzare la situazione in Consiglio. Compromesso questo reso impossibile da un preciso veto del PSU a cui subito si accodava la maggioranza del gruppo consiliare D.C.
- d) Il P.S.I. si fosse dichiarato disponibile a rivedere quei punti degli ordini del giorno ritenuti inaccettabili da D.C. e P.S.U.

Tutti questi elementi contribuiscono a mettere a fuoco il reale nocciolo della situazione che a parere del Gruppo è il seguente: la maggioranza del gruppo consiliare e della delegazione di giunta della D.C. ha sposato le posizioni del P.S.U. compiendo una chiara scelta discriminatoria nei confronti dell'intero P.S.I. (si pensi all'atteggiamento gravissimo tenuto nei riguardi dei due assessori socialisti) e rifiutando drasticamente non solo ipotesi di schiarimento più avanzate, ma perfino ogni possibilità di confronto e di rapporto con le altre forze popolari e democratiche presenti in Consiglio.

Di fronte a tale gravissima scelta, di fronte alla dichiarata chiusura della D.C. e del P.S.U. a qualsiasi concessione sia pur minima alle istanze sostenute dal P.S.I., il Gruppo Consiliare ritiene che il partito debba fare senza indugi una scelta precisa: o accettare supinamente di farsi coinvolgere in una linea politica che non condivide (e che finisce per portarlo accanto ai liberali) o denunciare con forza l'involuzione politica delle altre due forze e aprire quindi la crisi di Giunta, allo scopo di verificare se l'atteggiamento della maggioranza del gruppo D.C. è davvero quella del partito DC.

Il gruppo pertanto invita il Comitato Direttivo provinciale a riunirsi tempestivamente per prendere una rapida decisione e intende comunque fin d'ora dichiarare:

- a) che resta ovviamente più che mai ferma l'indisponibilità dei componenti del gruppo attualmente fuori della Giunta a ricoprire i posti vacanti, in un momento in cui si ritiene opportuno che nessun socialista condivida le responsabilità della attuale gestione conservatrice.
- b) che il Gruppo manterrà la richiesta di un voto del Consiglio negli ordini del giorno a suo tempo, presentati, onde poter verificare se alla fine D.C. e P.S.U. non voteranno contro a quei medesimi contenuti che pure hanno detto di voler accettare come raccomandazione.

Il Gruppo inoltre decide di inviare tale documento a tutti i Comitati Direttivi delle sezioni cittadine sollecitando anche da essi tempestive indicazioni.

# COMUNE DI VENEZIA

Proposta di deliberazione N. \_\_\_\_\_

Ufficio \_\_\_\_\_

Prot. Gen. N. \_\_\_\_\_

di competenza della GIUNTA (art. 139 e 140 T.U. 4-2-1915, art. 25 e 26 D. 30-12-1923 N. 2839)  
del CONSIGLIO (art. 131 T.U. 4-2-1915 N. 148)

da adottare in seduta pubblica (1)  
privata

con voto palese (2)  
segreto

OGGETTO: Amministratori Comunali - Rimborso di spese forzose al Vice  
Sindaco - Assessore delegato.

## LA DELIBERAZIONE È SOGGETTA:

a pubblicazione per \_\_\_\_\_ giorni (3) \_\_\_\_\_

a pareri speciali (4) \_\_\_\_\_

a solo controllo di legittimità ovvero ad approva-  
zione o autorizzazione (5) \_\_\_\_\_

Può divenire esecutiva per decorrenza di termini? (5) \_\_\_\_\_

Può essere dichiarata immediatamente esecutiva per  
l'urgenza con voto espresso della maggioranza? (5) \_\_\_\_\_

Deve essere inoltrata per il tramite del Genio Civile?  
(6) \_\_\_\_\_

Documenti da allegare \_\_\_\_\_

L'ufficio copia appronterà N. \_\_\_\_\_

copie di cui da trasmettere:

Alla Prefettura N. \_\_\_\_\_

alla Div. Ragioneria N. \_\_\_\_\_

N. \_\_\_\_\_

N. \_\_\_\_\_

N. \_\_\_\_\_

N. \_\_\_\_\_

N. \_\_\_\_\_

Il Minutante

Il Capo della Ripartizione (7)

Visto: L'Assessore Delegato Relatore

## OSSERVAZIONI DELLA RAGIONERIA

La spesa in oggetto di L. \_\_\_\_\_

va imputata all'art. \_\_\_\_\_

lett. \_\_\_\_\_ bil. \_\_\_\_\_

ove sono stanziati L. \_\_\_\_\_

già impegnate L. \_\_\_\_\_

e disponibili L. \_\_\_\_\_

La spesa è registrata al

Mastro \_\_\_\_\_ Pag. \_\_\_\_\_ N. \_\_\_\_\_

Venezia, li \_\_\_\_\_

IL RAGIONIERE GENERALE

Visto:

L'Assessore alle Finanze

## OSSERVAZIONI DELLA SEGRETERIA GENERALE

IL SEGRETARIO GENERALE

LA PRESENTE DELIBERAZIONE È STATA ADOTTATA ~~dal CONSIGLIO~~ dalla GIUNTA COMUNALE NELL'ADUNANZA DEL

GIORNO \_\_\_\_\_

ed è stata resa immediatamente esecutiva d'urgenza con voti \_\_\_\_\_

IL SINDACO

IL SEGRETARIO GENERALE

IL CAPO SEZIONE

Emesso mandato N. \_\_\_\_\_ in data \_\_\_\_\_

(Vedi avvertenze a tergo)

## LA GIUNTA

A relazione del Sindaco;

Visto che la carica di Vice-Sindaco, Assessore delegato del Comune, comporta cospicua e complessa applicazione, nonché assidua presenza per tutte le serie di adempimenti che attengono alla carica e che richiedono, fra l'altro, anche spostamenti, sia pure saltuari, ma di costante frequenza, nell'ambito dei diversi uffici comunali centrali e periferici, dislocati, questi ultimi, in punti lontani dell'estuario e delle isole. Lo stesso Vice Sindaco, inoltre, nelle sue funzioni di rappresentanza, sia nella sede comunale che in quelle distaccate, è costretto ad assolvere compiti particolari e sostitutivi di quelli connessi all'attività del Sindaco, sostenendo spese che non trovano riferimento nella indennità di carica corrisposta ai sensi di legge, ma che costituiscono veri e propri oneri forzosi da ammettersi a rimborso dal Comune. Infine, l'attuale Vice Sindaco, dr. Mario Rigo, nell'ambito degli spostamenti in Terraferma, fruisce anche della propria automobile, con conseguente onere a suo carico per gli spostamenti stessi;

Ritenuto che torna opportuno determinare in via forfettaria le somme dovute a rimborso, ~~una esatta possibilità~~ <sup>senza</sup> procedere a precisa individuazione di quelle che il Vice Sindaco va, giorno per giorno, ad anticipare, atteso lo specifico carattere di frammentarietà e imprevedute cause delle stesse, per cui impossibile diventa la cronologica e dettagliata elencazione e documentazione, dovendosi far riferimento alle più eterogenee gamme di oggetti che vanno dalle oblazioni minute alle spese di rappresentanza vere e proprie e dagli oneri per spostamenti rapidi e per vitto a quelle che si ricomettono a manifestazioni, a cerimonie, a necessità di telefonate ed altro;

Visto che tali somme devono essere liquidate, per il 1970, dal 21 ottobre al 31 dicembre, e, successivamente, per il corrente anno 1971;

Ritenuto che la misura delle stesse possa essere stabilita in L. 65.000 mensili che si appalesano appena bastevoli a coprire gli esborsi effettuati e da effettuarsi;

A voti unanimi, espressi per schede segrete, nei modi e forme di legge;

### d e l i b e r a

- disporre, com dispone, il rimborso a favore del Vice Sindaco-Assessore delegato, dr. Mario Rigo, delle spese forzose e di rappresentanza dallo stesso anticipate, in virtù della carica ricoperta, e, per lo effetto, determinare, in via forfettaria, nella misura di L. 65.000.= mensili, le somme dovute dal 21 ottobre al 31 dicembre 1970 e per il 1971, mandando alla Ragioneria per il pagamento.

La spesa di complessive L. 931.670 starà a carico

- 1) - Art. 295 - (T. U. 4-2-1915, n. 148) - Le sedute dei Consigli Comunali e provinciali sono pubbliche, eccettuati i casi in cui, con deliberazione motivata s'è altrimenti stabilito.  
La seduta non può mai esser pubblica quando si tratta di questioni concernenti persone (quando cioè si debba discutere della moralità, dei meriti, dei demeriti delle persone).  
Le nomine del Sindaco, della Giunta Comunale, della deputazione provinciale, dei membri elettivi della Giunta Provinciale Amministrativa, del seggio di presidenza dei consigli provinciali, della Congregazione di Carità, dei revisori del conto e di altre commissioni si fanno in seduta pubblica.  
Si deliberano parimenti in seduta pubblica i ruoli organici del personale delle rispettive amministrazioni.
- 2) - Art. 298 - I Consiglieri votano ad alta voce per appello nominale per alzata e seduta.  
Le sole deliberazioni concernenti persone si prendono a scrutinio segreto.  
Nessuna deliberazione è valida se non ottiene la maggioranza assoluta dei votanti.  
Le schede bianche e le non leggibili si computano per determinare la maggioranza dei votanti.  
Non si può procedere in nessun caso al ballottaggio, salvo che la legge disponga altrimenti.
- 3) - PUBBLICAZIONI:
- a) *per un giorno*: le delibere soggette ad approvazione, a pareri speciali o ad autorizzazioni dell'autorità governativa (art. 21 L. 9-6-1947 n. 530);
  - b) *per otto giorni*: le deliberazioni relative all'applicazione delle sovrimposte fondiarie, unitamente al bilancio di previsione (art. 306 T. U. L.C.P. 1934).  
— Deliberazioni di approvazione conto consuntivo (art. 310 T.U. L.C. e P.).  
— Svincolo cauzioni Esattore - Tesoriere (Art. 36 Reg. 15 sett. 1923 n. 2090).  
— Deliberazioni approv. conto consuntivo (art. 310 T.U. L.C. e P.).  
— Deliberazioni di spese facoltative (art. 316 T. U. 1934).
  - c) *per quindici giorni*: deliberazioni del Consiglio e della Giunta soggette al solo controllo di legittimità:  
— Deliberazioni che approvano il ruolo degli alloggi militari (art. 21 D. 16-1-1927 n. 374).  
— Deliberazioni di accettazione della cauzione dell'appaltatore delle imposte di consumo (art. 319 del Reg. Daziaro 1924).  
— Delibere di approvazione dei regolamenti comunali dopo l'approvazione G. P. A. (art. 62 Legge C. P. 1934).  
— Delibere di approvazione delle strade ed aree pubbliche agli effetti della tassa occupazione spazi ed aree pubbliche (Art. 194 T. U. Finanza Locale).  
— Deliberazioni di adozione di tariffe di imposte comunali dopo l'approvazione della G. P. A.
  - d) *per venti giorni*: le matricole delle imposte comunali (art. 277 T. U. Fin. Loc.).
  - e) *per trenta giorni*: elenco dei poveri.  
— Deliberazioni di approvazione elenco strade e relative variazioni (art. 47 Legge 20-3-1865 n. 2248).
- 4) - *Deliberazioni soggette a pareri speciali*. Genio Civile (art. 285 T. U. 1934) Consiglio Prov. Scolastico D. L. 27-5-1946 n. 556) Consiglio Superiore dei LL. PP. (art. 285 T. U. 1934). La circolare 11-1-1946 n. 399.61 A. I. del Ministero dell'Interno chiarisce che il parere del Consiglio Superiore LL. PP. deve intendersi sostitutivo (in applicazione del D. L. 18-1-1944 n. 16 istitutivo dei Provvedimenti Regionali) dal parere del Comitato Tecnico Amministrativo costituito presso ogni Provveditorato (V. anche D. L. 17-4-1948, n. 777).
- 5) - Le deliberazioni dei Consigli Comunali e delle Giunte Municipali per le quali non si richiedano autorizzazioni, speciali pareri o approvazioni divengono esecutive dopo la pubblicazione per 15 giorni all'albo pretorio e l'invio al Prefetto, che dovrà essere effettuato entro 8 giorni dalla data delle deliberazioni stesse.  
Nel caso di urgenza, le deliberazioni possono essere dichiarate immediatamente eseguibili col voto espresso di metà più uno dei componenti i Consigli o le Giunte.  
Entro venti giorni dal ricevimento, il Prefetto deve pronunciare l'annullamento delle delibere che ritenga illegittime.  
Nel caso di mancato invio delle deliberazioni al Prefetto nel termine stabilito nel primo comma del presente articolo, le medesime si intendono decadute (Art. 3 - Legge 9 giugno 1947 n. 530).
- 6) - Ai sensi della circolare Prefettizia 10-5-1946 n. 12401 debbono essere inoltrate d'urgenza per il tramite del Genio Civile le deliberazioni concernenti lavori durante il periodo di disoccupazione.
- 7) - Si intende Capo ripartizione, agli effetti dell'art. 84 del regol. per l'esecuzione della legge Com., il Direttore del servizio.