

# SENATO DELLA REPUBBLICA

IV LEGISLATURA

## 128<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 19 MAGGIO 1964

(Antimeridiana)

Presidenza del Presidente MERZAGORA,  
indi del Vice Presidente SECCHIA

#### INDICE

##### COMMISSIONE PERMANENTE

Variazione nella composizione . . . . *Pag.* 6945

**CONGEDI** . . . . . 6945

##### DISEGNI DI LEGGE

Presentazione di relazione . . . . . 6945

Trasmissione . . . . . 6945

##### INTERPELLANZE

Svolgimento:

PRESIDENTE . . . . . 6948

BERGAMASCO . . . . . 6971

GATTO Eugenio . . . . . 6964

GIANQUINTO . . . . . 6948

TOLLOY . . . . . 6954



## Presidenza del Presidente MERZAGORA

**P R E S I D E N T E .** La seduta è aperta (ore 10,30).

Si dia lettura del processo verbale.

**G E N C O ,** Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente.

**P R E S I D E N T E .** Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Congedi

**P R E S I D E N T E .** Ha chiesto congedo il senatore Saxl, per giorni 15.

Non essendovi osservazioni, questo congedo è concesso.

### Annunzio di variazione nella composizione di Commissione permanente

**P R E S I D E N T E .** Comunico che, su richiesta del Gruppo del Partito socialista italiano di unità proletaria, il senatore Milillo entra a far parte anche della 8ª Commissione permanente.

### Annunzio di disegni di legge trasmessi dalla Camera dei deputati

**P R E S I D E N T E .** Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

« Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1956-57 » (600);

« Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1957-58 » (601);

« Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1958-59 » (602).

### Annunzio di presentazione di relazione

**P R E S I D E N T E .** Comunico che, a nome della 8ª Commissione permanente

(Agricoltura e foreste), il senatore Militerni ha presentato una relazione unica sui seguenti disegni di legge:

« Norme in materia di contratti agrari » (520-Urgenza) e: CATALDO ed altri. — « Disciplina dei contratti di mezzadria e di colonia parziaria » (545).

### Svolgimento di interpellanze

**P R E S I D E N T E .** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di quattro interpellanze concernenti la conservazione e la difesa della Laguna e della città di Venezia. Se ne dia lettura.

**G E N C O ,** Segretario:

« GIANQUINTO (SCOCIMARRO, GAIANI). - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali provvedimenti il Governo intenda adottare per la conservazione e la difesa della Laguna e della città di Venezia, e ciò in relazione ai risultati del Convegno promosso nel giugno 1960 dall'Istituto veneto di scienze, lettere ed arti.

Il Convegno — ne fanno fede la serietà dell'Istituto promotore e gli insigni relatori tra i quali lo stesso Presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici — ebbe rigoroso carattere storico, scientifico, tecnico e giuridico. I suoi risultati convalidano il preoccupato allarme degli organizzatori, i quali sottolinearono che i temi all'ordine del giorno non riguardavano la rievocazione delle glorie del passato, ma "la vita stessa, l'esistenza stessa di Venezia, il cui splendore, prodigiosamente emerso dall'acqua, corre il pericolo di spegnersi sommerso dall'acqua".

Gli interpellanti rilevano alcune fra le più gravi risultanze:

a) Graduale sprofondamento di Venezia e della sua Laguna.

Esso sarebbe in ragione di centimetri 10 per secolo; il livello stradale dell'antica riva degli Schiavoni è sepolto a 80 centimetri sot-

to la pavimentazione attuale, ed una pavimentazione in ammattonato a spiga si trova ad 80 centimetri sotto la pavimentazione attuale di Piazza San Marco.

Sembra che l'entità dello sprofondamento sia andata aumentando nei tempi più recenti; e bisogna considerare che, all'abbassamento del suolo, si somma il contemporaneo innalzamento del livello marino. Risulta infatti che negli ultimi 60 anni si è avuto uno sprofondamento medio decennale di centimetri 1,7 a Venezia (Santo Stefano) e di centimetri 2 al Lido, ma è da notare che nel decennio 1931-1940 a Venezia (San Marco) il suolo risulta abbassato di centimetri 3. Considerando poi che nello stesso decennio l'aumento generale dello stesso livello marino è salito a centimetri 1,9 a Venezia (San Marco) lo sprofondamento totale è stato pari a centimetri 4,9.

Cause dello sprofondamento: in parte naturali, in parte dovute all'opera dell'uomo.

Il relatore Leonardi ha auspicato che gli Enti pubblici "pensino seriamente e senza rinvii alla difesa attiva della Regina dello Adriatico, contro l'inevitabile sommersione".

*b) Problemi idraulici lagunari.*

Si articolano nella difesa della Laguna dal mare e dai fiumi; nella difesa di Venezia dalle corrosioni delle correnti di marea e dalla graduale invasione di acque nelle alte maree; nella difesa della Laguna e della città di Venezia dagli spandimenti di combustibili liquidi e dagli inquinamenti causati dagli scarichi di stabilimenti industriali e di fognature.

Venezia aspetta da oltre mezzo secolo la fognatura.

"Difendendo la Laguna dalla città, ossia dagli enormi inquinamenti che gli scarichi civici attualmente provocano nei rii ed in una vasta zona lagunare, si attuerà anche una difesa della città di Venezia dalla Laguna ove questa, per detti scarichi, è putrida e infetta ed è veicolo di sporcizia e di molestie esalazioni che talora ammorbano l'aria e paiono offuscare lo splendore della mirabile città" (relazione Ferro-Marzollo).

*c) Problemi igienico-sanitari per la difesa di Venezia.*

In base ai risultati sperimentali il problema delle fognature si impone "come vera e propria necessità improrogabile" e con altrettanta urgenza si pone la difesa dall'inquinamento dell'atmosfera (relazione Dochigi).

*d) Problemi concernenti la conservazione e la difesa dell'edilizia di Venezia.*

"Deficienze delle costruzioni fatte in antico, trascuranze manutentorie di ieri e di oggi, alcuni fattori concomitanti di epoca recente, hanno provocato una condizione di pericolosità reale; è necessaria quindi una maggiore vigilanza, una tempestività di intervento ed una disponibilità di mezzi economici adeguati; senza di che il destino di Venezia è purtroppo definito in poche parole: la città andrà in rovina" (relazione Miozzi).

*e) Provvedimenti legislativi per la difesa e conservazione della città e della Laguna di Venezia e dei litorali dalle erosioni marine e dagli altri pericoli e danni che li minacciano.*

La città e la Laguna di Venezia sono totalmente esposte ai pericoli e ai danni che gravano sui litorali che separano la Laguna dal mare aperto.

Le leggi in vigore potevano corrispondere alle condizioni in cui si trovavano i nostri litorali 60 anni or sono, ma non sono ora più sufficienti a consentire la lotta contro un mare che sta, di anno in anno, raggiungendo livelli sempre più alti, contro mareggiate che sono sempre più impetuose e più frequenti, mentre le difese dei litorali divengono sempre più deboli.

La legislazione è divenuta completamente in contrasto con le attuali condizioni delle spiagge italiane. Occorre anche che il Magistrato alle acque sia reintegrato in tutte le fondamentali attribuzioni della legge del 1907, dalle quali — e in primo luogo dall'autonomia — è stato spogliato (relazione Sullam).

Tali risultanze vennero ribadite dal "Convegno internazionale sulla conservazione e la vita di Venezia" (4-7 ottobre 1962) con la relazione Miozzi che allarga l'indagine sull'erosione dei Lidi e sulla minaccia del loro crollo.

Gli interpellanti infine chiedono di conoscere se sia negli intendimenti del Governo:

a) adottare i provvedimenti necessari a combattere il fenomeno delle erosioni, che di recente ha investito in modo drammatico anche la fiorente spiaggia di Jesolo; e, nell'affermativa, la natura ed i tempi di attuazione dei provvedimenti stessi;

b) promuovere l'adeguamento finanziario e normativo della legge per Venezia alle riconosciute specialissime esigenze della città lagunare e di terraferma;

c) studiare l'opportunità di richiedere — ove occorra — la collaborazione dello UNESCO per la soluzione organica dei complessi problemi di Venezia — patrimonio culturale del mondo civile — posti dai Convegni menzionati nella presente interpellanza » (4);

« TOLLOY (FERRONI). - *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere il pensiero suo e del Governo sul problema della conservazione e del risanamento di Venezia storica che così appassionato interesse solleva nell'opinione pubblica e nella stampa italiana ed internazionale: se non ritenga che esso non possa essere disgiunto da quello del reinserimento di Venezia storica nel ritmo e nello sviluppo propri della nostra epoca; senza di che non solo non potrà essere arrestato il processo di generale decadenza già in atto ma i provvedimenti stessi per la sua conservazione e risanamento, pur indispensabili e di non differibile rinnovo ed incremento, risulterebbero difficilmente operanti e comunque precari; e ancora se non ritenga che la razionale soluzione del problema consista nella pianificazione urbanistica della " città regione " veneziana, di cui Venezia storica rappresenta il naturale ed ideale centro dirigente, soluzione che richiede peraltro di affrontare e risolvere unitariamente il problema delle comunicazioni pubbliche e collettive tra Venezia lagunare, Venezia terraferma e il più vasto comprensorio retrostante, nell'assoluto rispetto e salvaguardia del paesaggio naturale ed artistico » (97);

« GATTO Eugenio. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori*

*pubblici, della marina mercantile, dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere i provvedimenti che si intendono adottare per la conservazione e la difesa della Laguna e della città di Venezia dai gravi pericoli che la minacciano, fra i quali, principale, il graduale sprofondamento di Venezia e della sua laguna.

Per conoscere ancora i provvedimenti che si intendono adottare per preservare la città dalle corrosioni delle correnti di marea e dalla graduale invasione di acqua nelle alte maree, dai pericoli del traffico di combustibili liquidi e dagli inquinamenti delle acque, sia per gli scarichi delle acque luride nei rii (è noto che Venezia non ha fognature), sia per quelli degli stabilimenti industriali, e per l'inquinamento atmosferico.

Si chiede ancora di conoscere i provvedimenti che si intendono adottare per l'edilizia veneziana, in specie quella artistica e monumentale, e per incentivare il risanamento igienico delle abitazioni; quelli per porre il porto di Venezia in condizioni di soddisfare alle aumentanti esigenze del traffico, per dotare Venezia di mezzi di trasporto rispettosi della sua particolare natura paesaggistica e ambientale, che la pongano in condizioni di avere rapide e moderne possibilità di comunicazione con Mestre e con le altre zone della terraferma, nonché con il Lido e le altre isole dell'estuario.

Si chiede infine di conoscere il pensiero del Governo in ordine:

a) alla necessità di un adeguamento sia normativo che finanziario della legge speciale per Venezia;

b) all'opportunità di chiedere il concorso dell'UNESCO per la soluzione organica dei problemi di Venezia;

c) alla necessità, ai fini dello sviluppo economico e del traffico turistico, di costruire l'autostrada Venezia-Monaco » (98);

« PASQUATO. - *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere gli orientamenti del Governo per la indifferibile soluzione dei gravi problemi di Venezia onde arrestarne la progressiva preoccupante decadenza, tenuto conto:

a) della grave minaccia che proviene dal mare per la stessa esistenza di Venezia, per

cui si rende indispensabile una difesa idraulica che la preservi dalle frequenti inondazioni per le alte maree, dalle costanti erosioni del litorale, dal bradisismo con conseguente costante abbassamento del livello del terreno che raggiunge i mm. 3 all'anno;

b) della necessità di conservare e ripristinare il dovizioso patrimonio artistico e l'edilizia di Venezia che versano veramente in stato precario con più della metà delle costruzioni esistenti che necessitano di restauri, con oltre 22 mila vani in cattive condizioni e 4.200 da abbattere con urgenza, con mancanza di fognature e scarsità di servizi igienici e sanitari, con oltre 14 mila vani inabitabili che sono abitati, onde si rende necessario lo stanziamento di adeguati fondi per una legge speciale per la conservazione edilizia di Venezia;

c) dell'urgenza di realizzare il diretto collegamento dal mare con la terraferma attraverso il porto di Malamocco e il progettato canale navigabile atto ai trasporti petroliferi con grandi petroliere;

d) della necessità di potenziare le strutture ed attrezzature del porto commerciale di Venezia in relazione alle esigenze fortemente accresciute del traffico marittimo; dell'opportunità di riequilibrare la ripartizione delle linee marittime sovvenzionate nazionali fra il settore tirrenico e quello adriatico, attuando l'equità nelle assegnazioni delle linee stesse in relazione alle naturali esigenze dettate dalla posizione geografica e commerciale, mentre attualmente tale ripartizione è attuata con criteri gravemente pregiudizievoli per il versante adriatico;

e) della necessità di realizzare le comunicazioni autostradali con Brennero e Tarvisio e la nuova autostrada Venezia-Monaco per collegare rapidamente ed economicamente la regione adriatica col medio-centro Europa ciò che consentirebbe un grande incremento dei traffici e del turismo;

f) della necessità di dare impulso alla vita turistica, economica e culturale di Venezia promuovendo altresì lo sviluppo dell'artigianato e l'istituzione a Venezia di centri culturali e di ricerca, da inserire nel piano scolastico di spesa dello Stato italia-

no, enti che troverebbero nell'ambiente locale le più favorevoli condizioni per la loro affermazione e sviluppo, con grande richiamo internazionale;

g) della necessità di promuovere un sistema di comunicazioni rapide ed economiche, per via acqua o sublagunare, per collegare il centro urbano con le zone periferiche abbandonate e con le zone litoranee, e ciò col pieno rispetto e l'osservanza delle superiori esigenze artistiche e panoramiche, comunicazioni che sono indispensabili per evitare il progressivo decadimento ed abbandono già in atto del centro storico » (104).

P R E S I D E N T E . Avverto che il senatore Bergamasco ha aggiunto la sua firma all'interpellanza n. 104.

Sono dolente che un argomento così importante come quello all'ordine del giorno sia discusso, per forza di cose, in un Senato poco affollato a causa delle assenze dei senatori impegnati nei lavori della Commissione speciale per il bilancio. Mi dispiace soprattutto per la delegazione di Venezia che è venuta così numerosa ad assistere alla seduta; ma, ripeto, si tratta di un caso di forza maggiore.

Il senatore Gianquinto ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

G I A N Q U I N T O . Onorevole Presidente, noi certamente siamo molto grati a lei che ha voluto impegnare il Senato nel dibattito dei gravi problemi che riguardano la difesa e la conservazione di Venezia. Ad esprimere meglio di me questo sentimento di riconoscenza profonda ed insieme la viva preoccupazione per la situazione della città lagunare è qui presente in tribuna il Sindaco di Venezia, accompagnato dal Vice Sindaco, da una rappresentanza del Consiglio comunale, della Giunta e dal Segretario generale del Comune.

Non siamo qui per tessere lodi od elevare inni a Venezia che non ha bisogno di retorica, ma di provvedimenti concreti e urgenti che la difendano dalla minacciata rovina. Considero questa riunione, signor Presidente, onorevoli colleghi, come una riu-

nione soprattutto di lavoro dalla quale deve essere bandita ogni tentazione retorica.

Noi vorremmo ardentemente che con oggi la Nazione, il Parlamento ed il Governo, insieme con il Comune di Venezia, prendessero definitivamente nelle loro mani le sorti e l'avvenire dell'illustre città. Venezia, onorevoli colleghi, sprofonda; discende lentamente nella laguna che l'ha generata. Chi percorra il Canal Grande può osservare che le soglie delle porte d'acqua sono costantemente sommerse al di sotto della linea media della marea; e tuttavia quando questi famosi e illustri palazzi vennero costruiti, le soglie, che servivano d'approdo alle gondole e alle imbarcazioni, stavano costantemente emerse, al di sopra del livello medio della marea. Dietro il teatro « La Fenice » si può osservare il piano stradale del sottoportico di San Cristoforo sul quale poggia il colonnato; questo piano pedonale era costantemente al di sopra del livello dell'acqua; ma ora è costantemente al di sotto, tant'è che il Comune ha dovuto costruire una sopraelevazione di 87 centimetri; e tuttavia il nuovo piano stradale, quando l'acqua è più alta, rimane esso stesso sommerso. All'imboccatura del Porto del Lido un bastione del Forte di S. Andrea è già sprofondato nel mare. Il livello delle maree si innalza costantemente e le difese a mare sono sottoposte esse stesse ad una incessante erosione delle acque.

Questo è il quadro generale; ma Venezia, signor Ministro, sta sprofondando anche nella decadenza economica. Il rapporto della popolazione tra il centro storico e la città di terraferma rivela questa decadenza preoccupante e grave. Nel 1911 la popolazione del centro storico era di 156.517 unità e saliva nel 1951 a 174.705. Oggi è discesa a 134.808 unità, mentre la popolazione dell'intero Comune è di 342.219 abitanti; cosicchè il centro storico ha un peso demografico pari al 39 per cento. Vi è un esodo continuo, nella terraferma della stessa Venezia di circa 4 mila unità per anno.

E la popolazione scolastica? Onorevoli colleghi, la popolazione scolastica delle elementari del centro storico è ridotta a 5.533 fanciulli, mentre in terraferma i bambini che

frequentano le scuole elementari sono 14 mila 097.

Venezia quindi si invecchia, anzi è già diventata una città vecchia; si inaridisce la sua linfa vitale e si impoveriscono le sue stesse fonti di lavoro. La città, è chiaro, non può vivere di solo turismo, che del resto dura soltanto tre mesi all'anno; senza contare poi che lo stesso movimento turistico, pur essendo di rilevante entità, sta segnando una curva discendente.

Il Porto è fermo, onorevole Ministro, tristemente fermo al piano regolatore del 1925 che tuttavia è rimasto incompiuto. Ecco perchè la gente lascia Venezia e si trasferisce in terraferma: perchè le fonti di lavoro se ne vanno nella nuova Venezia di terraferma.

Chi mi conosce sa, onorevoli colleghi, che io ho combattuto sempre ogni tendenza che cercasse di porre in contrasto la terraferma di Venezia con il centro storico; chi mi conosce sa che mi sono costantemente battuto, io e il mio partito, perchè terraferma e centro storico costituiscano un'unica, armonica e grande unità.

Tuttavia vi è una esigenza dominante: se non vogliamo fare di Venezia la città dei morti o un museo, bisogna pure adottare provvedimenti che frenino questa emorragia di persone e di fonti di lavoro, e che reinseriscano pienamente la città nel ciclo produttivo dell'economia moderna. La gente lascia Venezia perchè le fonti di lavoro si trasferiscono in terraferma e perchè rimane gravemente insoluto il problema dei trasporti da e per la terraferma; la gente lascia Venezia per le gravi condizioni igienico-sanitarie dell'edilizia cittadina (il 10 per cento delle abitazioni è inabitabile, e le abitazioni di piano terra inabitabili raggiungono l'incredibile percentuale del 70 per cento).

Il sovraffollamento è spaventoso: del 30-40 per cento. Se il Senato desidera conoscere le cifre assolute, può prendere visione dell'interpellanza del collega Pasquato (che purtroppo non è in Aula perchè malato, e al quale invio un fervido saluto di ristabilimento, formulando l'auspicio che egli possa presto venire a riprendere la sua attività nella nostra Assemblea) interpellanza che,

nella lettera *b*), denuncia che più della metà delle costruzioni esistenti oggi a Venezia ha bisogno di restauro, oltre 22.000 vani sono in cattive condizioni, 4.200 da abbattere con urgenza perchè mancanti di fognature e carenti di servizi igienico-sanitari, mentre oltre 14 mila vani sono dichiarati inabitabili.

Si va quindi in terraferma per trovare la casa confortevole e moderna. Non però perchè Venezia non sia in grado di offrire questo bene, ma perchè gravi sono le responsabilità dell'aver trascurato le opere necessarie per il risanamento cittadino.

La stessa legge speciale, da noi strappata a fatica, si è rivelata insufficiente a risolvere anche i pur minimi bisogni dell'edilizia veneziana. Come ho detto, noi ci battiamo qui e nel Paese, non per conservare un museo, sia pure illustre, ma per fare di Venezia una città viva, pulsante di lavoro, capace di contribuire con tutte le sue forze al progresso economico del Paese. Dobbiamo quindi unirvi tutti per rovesciare la tendenza alla decadenza e alla involuzione.

Nel lontano giugno 1960, onorevoli colleghi, l'Istituto veneto di scienze, lettere ed arti, convocando un Convegno ad altissimo livello, volle determinare una svolta nella presa di coscienza, da parte della Nazione, dei gravi problemi della conservazione e della difesa della Laguna e della città di Venezia. Il Convegno ebbe rigoroso carattere scientifico, e venne seguito nel 1962 da un altro Convegno internazionale per la conservazione e la vita di Venezia. Quest'ultimo Convegno non soltanto confermò le conclusioni del Convegno di studio del giugno 1960, ma rivelò altri dati che rendono ancora più grave e, direi, sotto un certo aspetto, più angoscioso il problema.

Certo, onorevoli colleghi, nessuno qui sostiene che Venezia possa essere sommersa da un decennio all'altro; ma è altrettanto certo che la città sprofonda. E noi abbiamo la tremenda responsabilità storica, davanti al nostro Paese e davanti al mondo intero, di prendere tempestivamente tutte le misure atte ad impedire che l'evento, anche fra secoli, possa compiersi.

Io scongiuro il Senato di reagire ad una certa corrente di opinione pubblica che può

prendere alla leggera o anche trascurare i problemi che noi qui trattiamo. Ieri sera — è triste dirlo — un casuale incontro con alcuni intellettuali e artisti di Venezia mi ha sconcertato. Mi hanno detto: domani voi andrete a battere la grancassa per avere soldi, per pompare finanziamenti dalla grande diligenza dello Stato (testuali parole). Queste sono opinioni irresponsabili.

Dovrò ricordare allora, signor Presidente, che Spina sprofondata testimonia dell'evento che noi vogliamo scongiurare; che Meta-mauco, l'antica Malamocco, sommersa anch'essa, conferma che lo sprofondamento è una cosa terribilmente vera. E sono eventi che bisogna saper prevedere a distanza di secoli, se si vuole scongiurare il peggio.

Non siamo perciò qui a domandare soldi, non siamo qui a chiedere la carità, ma siamo a porre un problema che interessa già, onorevoli senatori, l'Assemblea consultiva del Consiglio d'Europa. Dobbiamo andare avanti sino ad interessare la stessa UNESCO perchè ciò che denunciavamo, lo ripeto ancora una volta, è tremendamente vero.

Il chiarissimo professor Leonardi nel Convegno del 1960 rivelò alcuni fatti che è bene che il Senato ed il Paese conoscano, e che il mondo culturale sappia.

Nel 1885 venne compiuto uno scavo di assaggio presso la base del campanile di San Marco e si constatò che la base stessa non era costituita soltanto dai due gradoni e mezzo visibili sopra la pavimentazione dell'epoca ma da cinque gradoni, i quali, evidentemente, quando il campanile venne costruito — probabilmente a partire dal ducato di Pietro Tribuno (888-912) — dovevano emergere tutti dal suolo. Inoltre, appena sotto la base del gradone inferiore, venne alla luce un tratto di un'antica pavimentazione in ammattonato a spiga, la quale individuata più recentemente anche in altri punti della piazza dovrebbe essere quella fatta eseguire nel 1262 dal Doge Zeno, e raffigurata nel famoso quadro di Gentile Bellini sulla piazza con la processione della Santa Croce.

Questa pavimentazione, onorevole Presidente, esiste; ma esiste a 80 centimetri sotto la pavimentazione attuale della piazza. An-



che il livello stradale dell'antica Riva degli Schiavoni sepolta sotto l'attuale è assai più stretta di questa e si trova a 80 centimetri di profondità sotto la pavimentazione attuale. Un altro pavimento venne pure rinvenuto, alla profondità di circa 80 centimetri, presso il sottoportico di San Silvestro in Canal Grande.

A giudizio di vari autori, risulta che, sulla base della differenza di quota tra quella attuale di vari monumenti antichi e quella che essi ebbero all'epoca in cui vennero costruiti, lo sprofondamento della zona urbana e lagunare di Venezia sarebbe in ragione di 10 centimetri per ogni secolo ossia di un millimetro per anno.

Sembra poi che l'entità dello sprofondamento sia andata aumentando nei tempi più recenti e bisogna tener presente che all'abbassamento del suolo si somma il contemporaneo innalzamento del livello marino che negli ultimi decenni è in preoccupante aumento. Risulta che negli ultimi sessanta anni si è avuto uno sprofondamento medio decennale di centimetri 1,7 a Venezia Santo Stefano, di centimetri 2 al Lido, ma è da notare anche che nel decennio 1931-40 a Venezia San Marco il suolo risulta abbassato di ben 3 centimetri.

Sarebbe certamente utile, onorevoli colleghi, che queste relazioni di alto valore scientifico venissero a conoscenza di tutto il Paese.

È detto nell'interpellanza quali sono le cause di questi fenomeni: in parte sono naturali, in parte sono dovuti alle azioni e alle omissioni degli uomini. Tra l'altro il chiarissimo professor Sullan, nella relazione pregevole al convegno del 1960, mise in rilievo che i più gravi danni vennero causati dagli sbarramenti fatti sul Piave per costruire i vari impianti idroelettrici della zona.

Signor Presidente, non credo di dovermi indugiare ad illustrare i vari aspetti dell'interpellanza, posto che ella ha avuto l'amicizia di farla leggere al Senato ed io non potrei dire di più di quello che nell'interpellanza medesima è stato scritto.

Vorrei aggiungere alcune osservazioni.

Nel 1948, il Presidente del Magistrato alle acque di Venezia nominò una Commissio-

ne tecnica per lo studio dei problemi delle erosioni dei lidi del mare, e per fare delle proposte. La Commissione, presieduta dal compianto ingegner Pancini, dopo un anno, nel 1949, consegnò la relazione. Orbene, il Consiglio superiore dei lavori pubblici prese in esame questa relazione soltanto nell'ottobre del 1954, forse dopo un mio violento intervento alla Camera nel luglio dello stesso anno, che denunciava lo scandalo al compianto Ministro dei lavori pubblici, onorevole Romita.

Quanta differenza di sollecitudine, signor Ministro, al confronto dell'approvazione precipitosa dei progetti della maledetta diga della morte del Vajont! Una seduta di due ore nel settembre del 1943, con ventidue argomenti all'ordine del giorno, bastò ad approvare il progetto dell'impianto della morte!

Invece la relazione Pancini giaceva da molti anni. Ciò è stato rilevato da una giusta denuncia del professor Sullan il quale da lungo tempo si occupa con sapienza e saggezza di questi problemi. Ma poi, onorevole Ministro, le cose continuarono a giacere; sino a che, con decreto 4 settembre 1962, venne costituito dal Ministro dei lavori pubblici del tempo un Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa di Venezia e della sua laguna. Il Comitato, di alto valore scientifico, è composto di personalità di indubbia fama. Ha iniziato il suo lavoro e ne ha concluso la prima fase proponendo opere indifferibili ed urgenti, che riguardano soprattutto le difese foranee. Tutto questo problema cui ho soltanto accennato, il problema dello sprofondamento di Venezia, è organicamente legato infatti all'altro terribile problema della erosione delle spiagge. Le spiagge sono in movimento, in particolare le spiagge che dalla Romagna salgono fino al Timavo: spiagge in erosione, spiagge in protendimento. Venezia è al centro di questo movimento. I fiumi deviati non portano più le sabbie al mare. La sabbia non ripasce le spiagge. Sotto i murazzi, che sono la difesa di Venezia, il suolo minaccia di sprofondare. La situazione della penisola del Cavallino, onorevole Ministro, fa paura: l'ho osservata ancora una volta domenica scorsa, vo-

lando su di essa. Dall'alto si prende ancora maggiore coscienza della delicata situazione nella quale si trova Venezia. La penisola del Cavallino è attaccata dall'erosione. Ebbene, tutti gli autori, tutti gli scienziati, tutti i tecnici dell'idraulica lagunare confermano che il cedimento del Cavallino implicherebbe la sommersione di Venezia: il mare arriverebbe in terraferma, sino alla stessa zona industriale. I colleghi veneziani presenti possono confermare se io attesto il vero o se esagero.

F E R R O N I . Cinquanta anni fa, in Consiglio comunale di Venezia, si affermavano le stesse cose!

G I A N Q U I N T O . Signor Ministro, verso Jesolo, vi era un cordone di dune alte nove metri, che costituivano una difesa naturale contro l'erosione del mare. Ella oggi, signor Ministro, quelle dune non le trova più, perchè il mare le ha inghiottite ed ha ridotto la spiaggia. Io ho qui negli atti una richiesta del Comune di Jesolo, che domanda che la situazione di Venezia sia esaminata con quella di Jesolo. I lavori proposti

dal Comitato riguardano, per la più gran parte, opere indifferibili e urgenti di difesa foranea, e tra le altre quelle per fare un primo esperimento di fognatura a Venezia.

Venezia è senza fognature e questa situazione concorre ad aggravare la situazione della città sotto due aspetti, signor Ministro. Il moto ondoso provoca la immissione dell'acqua dei canali nei fognoli, che sono i condotti di sbocco delle fogne private nei canali; l'acqua risale, ma i condotti interni non sono a tenuta stagna, ma lasciano che l'acqua penetri e si infiltri per le fondamenta delle case. Questo fenomeno aggravava la situazione statica della città. Ma c'è ancora di più: bisogna che prevediamo che ad un certo momento la difesa di Venezia dall'alta marea debba consistere, come avviene nei Paesi Bassi, nella chiusura degli accessi esterni del porto.

Immagini lei, signor Ministro, cosa accadrebbe di Venezia senza le fognature, in una situazione simile. Ebbene, uno dei rimedi urgentemente richiesti per riparare a questa situazione e per contribuire al risanamento sanitario del centro storico è la fognatura.

## Presidenza del Vice Presidente SECCHIA

(Segue G I A N Q U I N T O ) . Il Comitato propone che si faccia un primo esperimento di fognatura; una specie di primo tratto di fognatura pilota. Ella conoscerà indubbiamente questa proposta ed il progetto; e conoscerà anche l'entità della spesa, 14 miliardi per tutte le opere progettate dal Comitato a conclusione della prima fase dei suoi lavori. Tuttavia dobbiamo constatare e denunciare che il Comitato ministeriale, nominato con il decreto del settembre 1962, ha sospeso i suoi lavori per mancanza di mezzi finanziari. Il Comitato vuol procedere a studi accurati e profondi, per colmare le molte lacune esistenti; tra l'altro, intende costruire presso l'Università di Padova un

modello della laguna per studiare i gravi e complessi fenomeni che ci preoccupano.

Ebbene, dicevo che il Comitato ha cessato la sua attività per mancanza di fondi, che si fanno ammontare a 800 milioni.

Onorevole Ministro, io ho lasciato da parte gli appunti che mi ero preparati per illustrare i vari aspetti del problema del bradisismo negativo di Venezia. Li ho messi da parte perchè voglio concentrare il mio intervento su questo fondamentale aspetto della questione.

La malattia ormai è un fatto pacifico, la terapia è scoperta: si tratta di adottare i mezzi di applicazione della terapia. Il Governo che cosa intende fare? Ella saprà in-

dubbiamente, signor Ministro — lo accennavo poc'anzi — che la legge speciale è addirittura insufficiente per il risanamento igienico-sanitario del complesso urbano di Venezia. Quali sono gli intendimenti del Governo stante la necessità di adeguare questa legge alle esigenze reali della città?

Il Consiglio comunale di Venezia, nella seduta del 27 aprile, ha votato all'unanimità l'ordine del giorno che mi onoro di portare all'attenzione del Senato della Repubblica e che è del seguente tenore: « Il Consiglio comunale di Venezia, considerato: *a*) che la legge 31 marzo 1956, n. 294, concernente "provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico", verrà a scadenza con il bilancio dello Stato 1965-1966; *b*) che il Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia e la salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali, costituito con decreto ministeriale 4 settembre 1962 ha iniziato i suoi lavori e li ha interrotti, con la richiesta di uno stanziamento di lire 840.000.000, necessari per portare a compimento gli studi intrapresi; preoccupato del gravissimo stato di degrado della città storica e dei suoi insigni monumenti, il cui risanamento non è quasi iniziato, delle gravi insidie che provengono alla città dal mare, dallo sgretolamento delle difese e dei litorali, dal bradisismo (di circa 15 centimetri negli ultimi 50 anni), dal mancato rafforzamento delle fondazioni, dall'intasamento dei canali interni e lagunari, dall'eustatismo glaciale (aumento del livello medio marino); denuncia la preoccupante situazione venutasi a determinare per la carenza dell'iniziativa dello Stato nella difesa della città; preso atto, d'altra parte, che il problema della sopravvivenza di Venezia non può essere affrontato in via definitiva se non dopo che siano state esperite tutte le ricerche e gli studi promossi dal Comitato sopra indicato; chiede al Parlamento ed al Governo che, almeno, nel frattempo sia varato un provvedimento "ponte" che faccia fronte alle opere più urgenti ed indifferibili, ritenute indispensabili per conservare all'Italia ed al mondo Venezia ».

Signor Ministro, io vorrei sentire da lei quali sono gli intendimenti del Governo in ordine a questa richiesta del Consiglio comunale di Venezia, intendimenti però che siano di carattere impegnativo: non ci contentiamo più — me lo lasci dire — di assicurazioni vaghe che rinviino al futuro la soluzione di questi problemi. Io sottolineo qui, davanti alla solennità del Senato della Repubblica, il fatto che all'unanimità il Consiglio comunale di Venezia ha votato quest'ordine del giorno il quale reca fra l'altro la denuncia che la preoccupante situazione venutasi a determinare è dovuta alla carenza dell'iniziativa dello Stato nella difesa della città.

Ebbene, è ora che si arrivi a una svolta e che, a questa carenza dello Stato, subentrino un intervento attivo e una difesa attiva.

Mi si consenta poi, onorevoli colleghi, un accenno al problema della sublagunare. Premetto che sarebbe intollerabile, in linea di principio, un intervento del Governo lesivo della responsabile autonomia di Venezia. Noi abbiamo coscienza del compito storico che grava sul consiglio comunale: lasciate che studiamo, lasciate che sperimentiamo, lasciate che liberamente deliberiamo! Non è ammissibile che gli organi dell'Esecutivo impongano dei divieti, come è accaduto, per esempio, per la sopraelevata. Signor Ministro, lasciate che queste cose ce le vediamo da noi!

Ma debbo anche aggiungere, nel merito, che nessuna iniziativa potrà essere presa per la sublagunare se prima il Comitato tecnico di studio non accerterà i riflessi, le conseguenze della costruzione di questa opera sulla stabilità della città. Personalmente ho delle perplessità; ritengo che ogni studio debba essere fatto, che ogni sperimentazione debba essere portata avanti; ma ritengo anche che i tempi non debbano essere precipitati. Venezia, onorevoli colleghi, sorge su uno zatterone che galleggia su un enorme bolla di metano e di acqua. La sublagunare, in queste condizioni? Quale rapporto c'è, fra tale opera e la conservazione di Venezia? Questi sono i problemi che debbono essere risolti innanzitutto.

La questione delle comunicazioni c'è, ed è grave; ma può essere avviata a soluzione intanto con teste di ponte e rapide linee lagunari, che potrebbero assicurare trasporti veloci nel rispetto dell'ambiente della laguna. Si vedrà dopo se potrà essere realizzato il progetto della sublagunare o della sopraelevata.

Onorevoli colleghi, mi ero ripromesso di dare il bando alla retorica, e mi sembra di aver mantenuto l'impegno.

Però ritengo che costituisca un solenne monito per tutti ricordare qui i versi del Byron, che suggellano il Convegno del 1960. Essi dicono: « Oh Venezia, Venezia, quando le marmoree mura saranno coperte dalle acque s'alzerà un pianto delle Nazioni sulle tue aule sommerse, un alto lamento lungo il distruggente mare. Se io, un nordico errante, piango su di te, che cosa dovrebbero fare i tuoi figli? Tutto fuor che piangere. Eppure essi soltanto mormorano nel loro sonno, ben diversi dai loro padri ».

Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, noi auspichiamo che ciò non accada, noi auspichiamo che la giornata di oggi costituisca veramente una svolta storica per la conservazione e per l'avvenire di Venezia. Questo è il dovere che noi intendiamo compiere; e, al di sopra di ogni differenza di parte, noi vogliamo sperare che a questo dovere che intendiamo compiere corrisponda l'azione del Governo nella difesa necessaria, non più differibile, della vita e della conservazione della Serenissima città lagunare. (*Vivi applausi*).

**PRESIDENTE.** Il senatore Tolloy ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

**TOLLOY.** Collega Gianquinto, il tuo timore è infondato perchè la poesia non è retorica. E se tu hai terminato citando un poeta inglese innamorato di Venezia, io inizierò ricordando come, a metà del secolo scorso, un altro scrittore inglese dall'ingegno originale e possente, il Ruskin, abbia intitolato un suo libro, divenuto poi celebre, « Le pietre di Venezia ».

Venezia in quel periodo era una periferica, disamata e precaria provincia austriaca

che viveva davvero solo per le sue pietre testimonianti un passato glorioso, con un presente di umiliazione e privo di speranza.

Senza speranza ed anzi con la certezza della fine incombente, essa apparve al Ruskin, indotto a presagire, pur con nell'animo un infinito amore, la stessa fine della regina dei mari dei tempi biblici, la fenicia Tiro. « Quella che le succedette (scrive il Ruskin, s'intenda Venezia a Tiro) simile a lei in perfezione di bellezza sebbene fu minore la durata del suo dominio, è ancora lasciata alla nostra contemplazione nell'ultimo periodo del suo declinare, uno spettro sulle sabbie del mare; così debole, così quieta, così spoglia di tutto tranne che della sua grazia, che si potrebbe dubitare, nel riguardare il suo pallido riflesso nello specchio della laguna quale è la città e quale è l'ombra. Io vorrei tentare di tracciare le linee di questa immagine prima che vada per sempre perduta e ricordare, per quanto io sappia, l'esortazione che mi sembra sia formulata da ognuna delle onde che salgono veloci, e picchiano come campane a morto, contro le pietre di Venezia ».

Ho iniziato con questo riferimento senza timore di concedere alla retorica perchè nessuno più dei poeti sa esprimere le profonde verità della vita: come Tiro, anche Venezia può dunque morire se la volontà dell'uomo non interviene. E la doppia sensazione del letterato inglese della cessazione della ragione di vita di Venezia insulare e del contemporaneo sprofondamento di essa nelle acque della sua laguna è provata ancora da chi approdi a Venezia nei lunghi mesi autunnali ed invernali fuori dell'ambiente festoso ed entusiastico delle folle turistiche, quando la struttura sociale ed economica della città si mostra nella sua realtà e l'acqua alta, raggiungendo un livello superiore ogni anno a quello degli anni precedenti, sembra confermare la triste ed appassionata profezia ruskiniana.

Sui pericoli che insidiano la sopravvivenza delle pietre di Venezia ha testè parlato il collega Gianquinto, ed io, sapendo come con la dovuta preparazione e competenza questo tema sarebbe stato da lui trattato, l'ho in gran parte stralciato dal mio inter-

vento. Anche perchè sono convinto che il Parlamento ed il Governo sono i primi ad essere convinti della necessità di affrontare questo problema nella sua interezza sia in riferimento alle soluzioni sia ai mezzi per attuarle, e sono certo che la richiesta di milioni necessari perchè il Comitato di studio possa ultimare al più presto la sua opera sarà accolta con la maggiore sollecitudine. Dirò di più, che lo stesso tema che io mi accingo a sviluppare, della funzione e dell'avvenire di Venezia storica parte dal presupposto che la sopravvivenza fisica sarà con assoluta certezza assicurata: senza di ciò ogni discorso o progetto si farebbe vago e malsicuro. Parimenti dicasi per il risanamento che è l'altro obiettivo perseguito dalla legge speciale per Venezia della quale questa discussione è in un certo senso preparatoria.

Ciò posto, non è chi non veda che il problema di Venezia non è peraltro e non può essere un problema esclusivamente tecnico, di conservazione e di risanamento, ma è un problema di rigenerazione sociale ed economica della città lagunare perseguibile con il suo reinserimento nel ritmo e nello sviluppo propri della nostra epoca, nel ritmo e nello sviluppo propri del nostro Paese e della regione veneta.

In effetti è sempre alla vita dell'uomo che occorre riportarsi, se si vuole che anche le pietre vivano; alla volontà e alla capacità dell'uomo di risolvere i problemi della vita contro ogni pigrizia, contro ogni stanca abitudine immobilistica.

In nessun luogo come a Venezia ciò non potrebbe essere dimenticato perchè le sue pietre costituiscono una testimonianza del favoloso eroismo degli uomini che le fondarono.

Diego Valeri, il poeta veneziano illustre così ammonisce:

« Pensate: non si trattava soltanto di trasformare in abitabile contrada un pantano vago, tagliuzzato e slabbrato per ogni verso da errabondi canali, ma di piantarvi sopra tante case e tante chiese, quante bastassero ai bisogni materiali e spirituali di tutto un popolo chiamato a raccolta dalle rive del mare e dalle sparse isole della laguna: di

fare, insomma, di una desolata palude una vera e propria città.

Quei vecchi s'erano affezionati alle velme, alle barene, alle acque lutolente tra cui i loro vecchi, profughi dalla terraferma, avevano cercato e trovato scampo dal furore dei barbari. Alle antiche città abbandonate non ci pensavano più: erano ormai veneziani, già prima che Venezia nascesse.

Ed eccoli all'opera, palafitticoli in grande e novissimo stile. Prima si costruiscono il terreno, conficcando nel molle limo intere foreste tirate giù a forza dalle Valli del Cadorè; poi, squadrandolo la pietra trasportata per mare dalle cave dell'Istria, innalzano gli edifici. La città si delinea, si forma, cresce, con le sue calli, i suoi campi, le sue fondamenta, i suoi ponti, il suo palazzo dogale, il suo San Marco, la sua piazza. Appare Venezia "in acqua, senza mura", come dirà Franco Sacchetti; comincia la sua storia grande...».

Oggi si tratta appunto di vedere, nella condizione in cui siamo di uomini che vivono nell'età spaziale, se quella « storia grande », così eroicamente iniziata, possa e debba avere un suo nuovo capitolo, quello di una Venezia centro di direzione e polo di sviluppo di tutta l'Italia nord orientale.

Non credo di concedere nulla, con questa proposizione, io, triestino di nascita e senatore di San Donà di Piave, ad un particolarismo veneziano. Sono convinto che per i veneziani, più che un diritto, sia un dovere rivendicare tale ruolo che comporta, peraltro, nuove assunzioni di responsabilità; e sono convinto che, senza l'abilitazione di Venezia ad un'azione di direzione adeguata, il Veneto è destinato a svilupparsi precariamente e disordinatamente, come è avvenuto fino a qui: al riguardo, di recente, un giornalista, il Cavallari, notava acutamente che il Veneto è una regione acefala e che è essenziale ridare una testa ad un corpo potenzialmente vigoroso.

Nè si tratta solo del Veneto, poichè non potrà esserci rinascita di Trieste portuale ed emporiale senza il contemporaneo incremento dei traffici marittimi del porto di Venezia, e questo è d'altronde il porto più atto a servire l'Emilia in corso di industrializzazione.

Giustamente il rapporto Saraceno consolida un nuovo criterio di ripartizione dell'Italia, dal punto di vista economico, il quale sottrae il Veneto alle illusorie statistiche dell'Italia settentrionale che lo facevano partecipe dello sviluppo e delle fortune del triangolo industriale per inserirlo in una classificazione statistica più omogenea, quella dell'Italia centro-nord orientale. Il Veneto, in effetti, è una regione semidepressa, fortemente squilibrata, financo all'interno delle provincie dove pur esistono centri di forte sviluppo industriale, come è il caso della stessa provincia di Venezia, dove, accanto a Marghera, sono ai lati le zone di perdurante incremento depressivo di Cavarzere e di Portogruaro.

Analogamente nelle altre provincie: basti dire che esse tutte, Verona e Vicenza, Padova e Venezia, Treviso e Belluno, e Rovigo sopra ogni altra hanno un saldo migratorio negativo. Questa è la conseguenza di una assenza di capacità propulsiva autonoma e dell'acquisizione di una attitudine subalterna. Come il Mezzogiorno anche il Veneto ha risentito del carattere monopolistico e monocentrico dello sviluppo industriale, concentrato nel cosiddetto « triangolo »; e ne ha risentito più del dovuto, a seguito di una carenza direzionale regionale. L'agricoltura è arretrata, nonostante la fertilità dei terreni e la celebrata attitudine della gente veneta ai lavori dei campi. Lo sviluppo industriale è spontaneo e disordinato: basti dire che esso è maggiormente in funzione del polo di sviluppo di Milano che non di quello di Venezia, a dimostrare il suo carattere precario e congiunturale.

I dati di previsione di sviluppo, che sono stati seriamente esaminati da uno studio disposto dalla Provincia di Venezia, portano alle seguenti constatazioni: « Quello che può interessare in modo particolare Venezia è che la sua distanza rispetto alle altre provincie più industrializzate tenderebbe a crescere. Per esempio, mentre nel 1961 la differenza tra Venezia e Padova era molto piccola, 132 contro 139 posti di lavoro industriale su mille abitanti residenti, nel 1975, se questa proiezione fosse valida, se

ne avrebbero 164 contro 196. Questa osservazione può essere una specie di campanello d'allarme. In sostanza, benchè l'evoluzione del decennio passato sia stata interessante, come abbiamo messo in evidenza, la pura e semplice continuazione del *trend* naturale significherebbe una sensibile perdita di velocità di Venezia nei riguardi degli altri centri veneti ».

E si conclude con quest'altra considerazione, greve di conseguenze, fatta da studiosi esterni ed obiettivi: « Inoltre non c'è da dimenticare che la particolare posizione di Venezia ne ha sempre favorito l'orientamento piuttosto verso il mare che verso l'entroterra, con una visione rivolta quindi ai traffici verso l'oriente, che oggi sono relativamente ridotti. Il citato rallentamento relativo evidentemente potrebbe far perdere la posizione di direzione regionale a cui Venezia aspira ».

Come già dissi, non tanto a mio parere, si tratta di un'aspirazione, del resto legittima di Venezia, ma è nell'interesse generale che essa assolva questo ruolo. Non si tratta, evidentemente, recando queste considerazioni, di rimpiangere che Verona, Vicenza e Padova si stiano sviluppando industrialmente più di Venezia, nè di auspicare che non vi siano più influssi positivi nel Veneto provenienti dal polo nord-occidentale. Non di sottrazione, ma di addizione dovrà essere portatore un piano che dia al Veneto, ed anzi all'Italia nord-orientale, un suo proprio polo di sviluppo industriale; ciò che potrà aversi solo quando sia ovviata la carenza fondamentale dell'industria siderurgica, la quale non è in grado di dar vita ad un ciclo di produzione integrale che sia propulsivo di una industrializzazione equilibrata della intera regione e, come abbiamo visto, neppure della stessa provincia di Venezia.

Non insisterò su questo tema delle strutture industriali del Veneto e dell'Italia centro-orientale, ma dovevo accennarvi per affrontare propriamente il tema delle infrastrutture viarie regionali e dei trasporti interni della grande Venezia, per quel che riguarda le prime apparendo essenziale di rimuovere la strozzatura Padova-Venezia con

un prolungamento della Padana inferiore che serva il depresso basso Veneto e conduca a Chioggia, nel mentre la progettazione dell'autostrada Venezia-Monaco corrisponde certamente ad una razionale utilizzazione del porto di Venezia ai fini nazionali.

Questi i muscoli e i legami che debbono unire la testa, oggi reclinata, di Venezia, al suo corpo. Ma occorre che la testa stessa sia perfettamente funzionale e oggi non lo è. Per dare unità alla regione occorre dare unità a Venezia e Venezia oggi non è una città unitaria; nè basta dire che si desidera, si vuole che essa lo sia, bisogna operare e programmare perchè essa lo diventi.

Venezia è oggi un coacervo occasionale di tre città che convivono amministrativamente, la pressochè perfetta struttura di Venezia insulare con quella disordinata di Mestre e di Marghera. Ciò è tanto vero che questa distinzione tra le città è persino entrata nella nomenclatura ufficiale. Non è come a Roma dove arrivando in ferrovia si incontra la stazione di Roma-Trastevere e poi quella di Roma-Termini; a Venezia si incontra la stazione di Mestre, poi quella Venezia-Santa Lucia. Non è come a Roma dove si trovano cartelli indicatori che dicono: « centro città », « San Giovanni », a Venezia si trovano cartelli indicatori che dicono: « Venezia », « Mestre ». « Il Gazzettino » giornale di grande diffusione locale reca due pagine: cronaca di Venezia e cronaca di Mestre e terra ferma.

Al di là di questi aspetti formali vi è la realtà sostanziale di una separazione di fatto economica, sociale, strutturale, psicologica, grave e dannosa per tutti. Il fatto è che quando i veneziani insulari si trasferiscono in terra ferma non è come i milanesi che vanno ad abitare a Lambrate, non è come i romani che vanno ad abitare a Monte Mario, essi si trasferiscono di città.

Venezia centro non è e non può più essere neppure centro culturale. « La Fenice » deve raccogliere i suoi spettatori solo nelle isole; se un partito vuol fare una manifestazione politica deve tenerne due, una a Venezia insulare un'altra a Mestre. Credo che l'aspetto che può sembrare paradossa-

le addirittura di questa divisione, di questo stato d'animo che è ormai patologico sia rappresentato dal fatto che in questi giorni, nonostante che a Venezia esista la Galleria dell'Accademia e la Querini-Stampalia, la scuola di San Rocco e altre ancora tra le più famose del mondo, Mestre abbia rivendicato una pinacoteca per sè, considerando dunque le prime come estranee.

Questa, si badi, non è che una reazione di Mestre ad altre azioni in opposta direzione di Venezia insulare, quando è stata costruita per esempio sulla laguna a Sacca Fisola un quartiere tipico di terraferma, o quando si cerca in ogni modo, occorrendo con isole artificiali, di sottrarre il traffico motorizzato alla terraferma. Occorre, dunque, portare armonia e ordine in ogni parte di questa città che pure ha in sè una stupenda, potenziale configurazione di moderna città policentrica. Per questo non è assolutamente necessario premere, come alcuni urbanisti stranamente premono, perchè Venezia insulare si sfoltisca ulteriormente. Se questo avvenisse, al punto in cui si è, ciò significherebbe che le residue attività artigianali, le piccole industrie, le attività terziarie in genere, saranno state costrette ad andarsene per mancanza di una vita sufficiente. In realtà hanno già abbandonato Venezia lagunare molti enti, imprese, botteghe; molti uffici, banche, per esempio, se ancora presenti diminuiscono però il numero degli impiegati, perchè le stesse attività terziarie in Venezia insulare ormai diminuiscono.

La lettera di un artigiano di una frazione del comune di Venezia, però di terraferma, apparsa qualche tempo fa su « Il Gazzettino », è illuminante circa il motivo di questa decadenza. Scriveva questo artigiano: « Signor direttore, io perdo un sacco di clienti perchè la gente crede che io sia nelle isole e quindi non viene da me; chiedo, pertanto, che venga specificato nell'indirizzo postale che la mia frazione è in terraferma, perchè allora il cliente sa che non dovrà perdere tanto tempo per venire da me ». Ed ancora — altra notizia estemporanea, direi, ma che serve più di tante statistiche — ecco qui una notizia data dal presidente della Federazione degli albergatori in una recente

assemblea; anche se con altra intenzione, di dimostrare la recessione turistica in atto, egli ha ricordato, come fatto sintomatico, che nella stagione invernale 1963-1964, Venezia-centro ha registrato la chiusura di 16 esercizi alberghieri su 32, cioè esattamente il 50 per cento delle attrezzature. Una situazione questa mai verificatasi, egli aggiungeva, in passato. Una recessione, peraltro, possiamo aggiungere per sua tranquillità, che non ha nulla a che fare con il turismo, perchè a Venezia il turismo invernale non c'è mai stato. Il fatto è che ormai Venezia centro ha perduto gran parte delle attività economiche che aveva in passato e le è rimasta solo l'attrazione turistica stagionale.

È quindi inderogabile ed indifferibile trarre Venezia insulare dal suo isolamento, che non costituisce soltanto, come dicevo — mi sia consentito insistere su questo concetto — il suo proprio declassamento, ma è remora allo sviluppo ordinato del suo comprensorio territoriale e dell'intera regione. Nè per questo occorre del resto un eccessivo sforzo di immaginazione, poichè se è vero, come dice il poeta, che « Venezia è sorta tra un sogno d'acqua e un sogno di cielo », è anche vero che la storia della Serenissima e della estensione dei suoi domini continentali dimostra la necessità dei suoi legami territoriali, è anche vero che sull'alto della chiesa di San Marco, ricca di testimonianze del suo impero sui mari, essa ha voluto, con ricchezza di fantasia quanto di significato, che fossero i quattro cavalli portati da Bisanzio a ricordare la pienezza della propria vocazione contro ogni unilateralità.

Ma Venezia, abbiamo detto, è oggetto di sconfinati amori da parte dell'umanità civile, e dunque ogni cosa che ad essa si riferisce desta gelosie, sospetti, equivoci, dispute. Il fatto è che spesso gli amori per Venezia sono amori delicatissimi, talvolta ambigui (ricordiamo « La morte a Venezia » di Thomas Mann) e concedono al decadentismo « La città diventa ai loro occhi » — scrive Valeri — « una gran tomba sospesa sulle acque, custodita da neri cherubini e da lunatiche larve »; ma poichè — aggiungo io — i veneziani cherubini neri e lunatiche larve non sono, capita talvolta che essi replichi-

no con violenza polemica e con insofferenza anche alle richieste che torbide e decadenti non sono, ma anzi limpide e sane — come il rispetto dei giovani verso gli avi — che Venezia storica non sia deformata nel suo aspetto naturale ed artistico.

Mi giunge qui acconcio esprimere il riconoscimento all'azione al riguardo spiegata da « Italia Nostra » auspice l'indimenticabile collega Zanotti Bianco, poichè essa ha compiuto e compie il suo nobile ufficio di difendere e di vigilare sull'integrità di Venezia. Ad essa, direi per naturali limiti costituzionali, non spetta ovviamente l'altro compito di far sì che la salvaguardia di Venezia storica non significhi la sua emarginazione dal ritmo e dallo sviluppo della vita moderna. Quanto auspichiamo — e lo orientamento dell'architetto Astengo, presidente dell'Associazione « Italia Nostra » veneziana ci conforta in ciò — è che essa respinga la tesi decadente che la salvaguardia di Venezia si risolva con posizioni puramente negative.

Ho parlato prima di equivoci e sospetti insorti a Venezia intorno alla soluzione del suo problema. Il più grande di questi equivoci è appunto quello incrementato dai decadenti esterni e sfruttato dagli speculatori e dagli incolti interni, che non mancano mai, di una ritenuta inconciliabilità fra la salvaguardia di Venezia storica nel rispetto del suo paesaggio artistico e lagunare, e il suo inserimento nel mondo moderno. È una tesi che ha origini polemiche e che nella polemica trova alimento, ed è invece del tutto irrazionale.

Il rispetto della bellezza gloriosa di Venezia non solo non contrasta ma corrisponde evidentemente all'interesse anche pratico di Venezia. D'altronde non si conserva la bellezza e la freschezza dei colori di Carpaccio e del Veronese, di Tiziano e del Tintoretto, del Canaletto e del Guardi su una spoglia morta. Infine non può essere che la tecnologia moderna, perfezionata com'è, non sia in grado di offrire la soluzione dei problemi che il suo stesso sviluppo generale ha posto a Venezia e alla sua vita.

Sembra a me che al punto grave, assai grave, cui sono giunte le cose non è più possibile ad alcuno di rimanere al livello



dell'affermazione generica della necessità di fare qualche cosa pur che sia senza poi specificare ciò che bisogna fare. Non può essere questo solo il momento della denuncia, è anche il momento della responsabilità da parte dei politici, degli amministratori, dei cittadini, degli urbanisti, dei tecnici.

Per rimuovere le condizioni negative esistenti a Venezia per prima cosa è necessario risolvere il problema infrastrutturale di una rete primaria di trasporti interni della grande Venezia, e fra questa e il più vasto comprensorio retrostante, nell'assoluto rispetto per la salvaguardia del suo paesaggio naturale ed artistico. La soluzione, o almeno la prospezione della soluzione, non può essere differita. È in corso di applicazione il piano regolatore di Venezia; sono in corso gli studi sui piani intercomunali; la legge urbanistica darà vita ai comitati regionali urbanistici; vi sono istituti che stanno elaborando i piani economici provinciali e regionali; è necessaria dunque una scelta responsabile perchè tempo ed energie preziose non vengano sciupate ed avviate su strade errate.

Ciò non avvenendo la spirale degli errori e dei contrasti continuerà a svilupparsi. Giustamente furono, a suo tempo, dichiarate improponibili le strade sublagunari; ecco avanzarsi la ferrovia sopraelevata...

Collega Gianquinto, tu hai ritenuto di fare una larvata critica al Ministro Pieraccini per il suo intervento a proposito di questo problema. Si tratta in effetti di una assai importante questione di principio ed è da questo punto di vista che mi permetto di ritenere non esatta la posizione che tu ed altri avete assunto sulla questione.

La Svizzera, credo che ognuno ne converrà, se ha una caratteristica è quella della assoluta e gelosa autonomia dei suoi Cantoni. Si sa che per qualsiasi cosa che possa in qualche modo, anche il più insignificante, limitare l'autonomia dei Cantoni occorrono dei referendum; ebbene in Svizzera, per referendum, è stata votata una legge la quale recita che, quando si tratta di salvaguardia artistica, il potere locale chiede il concorso e si rimette al potere centrale. Saggia decisione, collega Gianquinto. (*Interru-*

*zione del senatore Gianquinto*). Lascia stare il caso particolare; oggi sia la tua parte che la mia parte, e del resto tutta la parte ragionevole d'Italia, impreca per i disastri che sono stati arrecati in Italia a paesaggi naturali, a centri storici. C'è poco da fare, la vita ha le sue esigenze pratiche, e i pur eccellenti amministratori del tal posto non sempre sono in grado di resistere alle pressioni locali di imprenditori e di sindacati. Hanno dunque, il dovere e l'interesse — e se sono saggi saranno i primi a farlo — di chiedere che sia l'autorità centrale a decidere.

Questo vale diecimila volte per Venezia, dove i problemi conservativi sono più delicati e impegnativi che mai e dove esiste una situazione di esasperazione e di disorientamento.

Oggi come oggi, in una città come Venezia, ridotta ai limiti che tu stesso hai denunciati, collega Gianquinto, è chiaro che qualsiasi occasione di lavoro, come di miglioramento della condizione d'isolamento del centro storico difficilmente può essere respinta dalle autorità locali anche se errata o fittizia.

In una situazione di questo genere, ripeto, non già respinto ma richiesto deve essere il concorso dell'autorità centrale.

G I A N Q U I N T O . .. a Venezia sono state autorizzate opere dal potere centrale contro le autorità comunali.

T O L L O Y . A maggior ragione allora mi sembra che sia da apprezzare il fatto che questa volta un Ministro italiano, contro una deteriore consuetudine, si sia responsabilizzato personalmente, come ha fatto l'onorevole Pieraccini nella circostanza.

Ho parlato delle strade sopralagunari, della ferrovia sopralagunare, che sono risultate improponibili. Non è possibile peraltro, ripeto, ed è naturale che sia così, respingere come negative tutte le soluzioni senza proporre di positive: l'unico risultato è di veder continuare all'infinito la spirale degli errori e degli equivoci.

Si ritarda a collegare Venezia insulare alla terraferma, ed ecco, per esempio, farsi

avanti, nello stesso momento in cui si vuole e si deve affrontare il problema del risanamento della città storica, l'insinuazione soave di costruire moderni quartieri non sulla terraferma, ma su isole disabitate, dopo aver degradato il Lido a un quartiere residenziale intensivo (neppure il centro di Londra si trova ad essere deformato come questa stupenda isola, fatta per la gioia delle vacanze) e aver commesso la cattiva azione di Sacca Fisola. Anche soluzioni come quella dei collegamenti acquei con la terraferma, collega Gianquinto, corrispondono sempre a una mentalità meramente insulare, perchè essi comportano sempre cambio di mezzi, e interruzione di ritmo, e gravi inconvenienti la notte e quando c'è la nebbia o l'acqua alta; perchè essi non possono condurre al cuore del centro storico; perchè essi avviano sulla sponda terrafermiera della laguna le speculazioni e le indegnità urbanistiche che sono state arrestate sul bordo interno di essa; perchè significa praticare un'altra frattura tra Venezia insulare e Venezia terrafermiera, e inoltre fare di Mestre una città di attraversamento con l'abituale trattamento di considerarla non parte integrante di Venezia ma un'accidentale appendice.

I *terminals* di Fusine e di San Giuliano (peraltro spostato più a nord) possono bensì riuscire utili soprattutto per il trasporto merci, e in una certa misura per i turisti, soltanto però se sono visti come complementari e non sostitutivi dell'unica soluzione valida per qualsiasi grande città moderna: quella di una rete unitaria di trasporti pubblici, collettivi, rapidi.

Una rete metropolitana dunque — e per metropolitana non intendo questa o quella soluzione tecnica che ai politici ovviamente non può competere di decidere — che non può significare il collegamento tra la stazione di Mestre ed il Lido, come si insiste a prospettare, e ancor meno il collegamento, che scopertamente propone nella sua interpellanza il collega Pasquato — al quale peraltro faccio anch'io i miei cordiali auguri di guarigione — del centro autonomo con le zone periferiche abbandonate e con le zone litoranee — accentuando dunque le condizio-

ni negative che si vogliono rimuovere. Una rete metropolitana tra il centro storico ed i centri della terraferma, oltre Marghera ed oltre Mestre, verso Padova e Treviso, anzi fino a Padova e Treviso, dove già oggi conducono stanchi, lenti e ingombranti i filobus. Una rete metropolitana la cui soluzione tecnica, dicevo, se su rotaia, se sospesa, non è compito nostro di decidere e neppure di proporre ma che certamente, per garantire, com'è doveroso e necessario, la conservazione dei valori intangibili di Venezia, in corrispondenza della città storica, e dunque per un chilometro e mezzo, due chilometri, non di più, deve essere sotterranea.

Certo, collega Gianquinto, lo ripeterò alla fine, certo sono d'accordo con te che occorrono degli accertamenti pubblici a confermare gli affidamenti positivi che sulla possibilità di tale tracciato sono stati da tecnici privati già dati, perchè grande è la responsabilità. Guai peraltro, guai se non potesse adottarsi questa soluzione, perchè, qualora non si metta un cordone ombelicale tra il centro e i centri periferici terrafermieri, Venezia storica non può sopravvivere come non sopravviverebbe il centro di alcun'altra città!

Anche dell'andamento del tracciato dirò che non spetta a noi di stabilire; soltanto può dirsi che ovviamente per motivi di spesa quello sotterraneo dovrà essere il più breve possibile, e altrettanto ovviamente esso dovrà tener conto del fatto che Venezia storica ha una struttura formatasi storicamente e che non vi è nessun motivo di creare fenomeni speculativi. Per Venezia lagunare la soluzione è dunque semplice; per la terraferma, è assai più complessa: sono più libere le scelte; affascinoso sarà il compito di coloro che saranno chiamati ad effettuare perchè essi disporranno di uno strumento fondamentale per riordinare la confusa terraferma, per orientare secondo un concetto di urbanistica moderna, la dislocazione degli insediamenti residenziali e di quelli industriali, dei centri direzionali periferici e per collegarli fra di loro.

Ovviamente le comunicazioni secondarie comprensoriali saranno sempre per via di

acqua a Venezia lagunare, e con mezzi di trasporto motorizzati in terraferma.

Questa soluzione è essenziale per determinare una pianificazione comunale, provinciale e regionale, ed è essenziale altresì, collega Gianquinto, per la salvaguardia e il risanamento di Venezia storica, dei suoi palazzi e delle sue chiese, delle sue case.

E ti dimostrerò che è così riferendomi ai fenomeni contraddittori e aberranti che caratterizzano oggi Venezia insulare. Tutti hanno convenuto sulla giustezza della decisione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, secondo la quale non aveva senso creare *ex-novo* un centro direzionale nei pressi di piazzale Roma e del Tronchetto al contrario dovendosi valorizzare un centro storico in corso di abbandono. Coerentemente con ciò, tutti siamo d'accordo e tutti chiediamo allo Stato di intervenire e di stanziare miliardi, quanti ne occorran, per la salvaguardia e il risanamento di Venezia storica.

Ma, nello stesso momento in cui questo chiediamo, questo chiede Venezia e ogni uomo civile, ecco i nominativi di otto istituti parastatali che hanno, negli ultimi anni, abbandonato le vecchie sedi che occupavano nel centro storico per costruire nuove sedi di cemento armato nei pressi di piazzale Roma e del Tronchetto.

Il primo dell'elenco ha un suono ironico perchè è l'Istituto di architettura. Poi vi sono l'Ente delle Tre Venezie, l'Istituto nazionale della previdenza sociale, la SADE ora Enel, l'INAIL, l'ANAS, la SIAE, l'Istituto autonomo per le case popolari; l'INAM ha già approntato un'area.

Questo dimostra che, allo stato delle cose, se non si programmano coraggiosamente le infrastrutture unitarie dei trasporti, se non si dà assicurazione che il centro storico di Venezia sarà servito, sarà collegato, vivrà, vi è una spinta naturale all'abbandono del centro storico; tant'è che, se si rappresenta la gravità dell'accaduto agli interessati, la risposta è che solo con tale soluzione, che avvicina le sedi alla strada e ai *garages*, è stato possibile evitare il trasferimento in terraferma.

Come non rendersi conto in presenza di questi fatti della contraddizione palese che c'è tra lo sforzo che dobbiamo fare per salvare Venezia e risanarla e l'incoraggiamento obiettivo che viene ad un abbandono del centro storico da una mancanza di programmazione?

Una rete unitaria di trasporti darà a Venezia il carattere che già si intravede di grande città policentrica, nella quale il ruolo di Venezia storica è in primo luogo quello di centro politico e amministrativo. Sai bene, collega Gianquinto, che anche nel tuo partito si discute se trasferirsi a Mestre o no. Venezia insulare deve essere centro politico, amministrativo, commerciale, culturale, artigianale ed anche un centro residenziale. Si tratta infatti di un centro storico di grandi dimensioni che vive nella misura di cui è anche abitato. Dev'essere una *city* ma che non abbia la sera a svuotarsi, come la City di Londra. È chiaro che Venezia storica deve avere anche un insediamento residenziale, che non può essere solo quello, del tutto illusorio, di pensionati di lusso, ma popolare, proprio per essere Venezia, altrimenti non lo sarebbe più.

Per la rigenerazione della centralità di Venezia la costituzione della Regione rappresenta una felice occasione. Purchè si abbia peraltro chiara la idea che i palazzi della Regione, i suoi uffici, i suoi assessorati, tutti debbono insediarsi nel centro di Venezia storica, e che non si soggiaccia, quasi a riparazione dei torti fin qui fattile, alla infantile tentazione di trasferire in terraferma l'assessorato dell'agricoltura o dei trasporti. No, no, tutto concentrato ed efficiente dev'essere il centro dirigente in una Venezia storica collegata in modo rapido e moderno con la terraferma.

Io credo che una rete di trasporti unitaria consentirebbe anche di risolvere, in termini moderni, in termini sociali, i grossi problemi del turismo di massa, con l'abilitazione di zone esterne a Mestre nel verde, a recepire parcheggi, campeggi, motels, villaggi turistici su terreni acquisibili a prezzo agricolo; con il doppio vantaggio di qualificare il turismo di Venezia storica e di sbloccare i limiti di quantità e i tempi di per-

manenza ormai toccati dal turismo di massa. I quali sono così oppressivi da far dire al conte Cini, peraltro persona quanto mai avvertita, che i turisti che vengono a Venezia sono troppi, e occorrerebbe fissarne il numero, in modo che più di tanti non ne possano entrare nel centro, ciò che non può essere una soluzione corrispondente agli interessi di Venezia nè ad una concezione sociale.

Alla soluzione qui delineata del turismo di massa « pendolare » si collega, detto di passata, il problema giustamente sollevato da « Italia Nostra », di spazi e giardini da creare in Venezia insulare, perchè possa essere sfogata la presenza di grandi masse turistiche.

Alla soluzione della metropolitana con tracciato sotterraneo nel settore lagunare possono opporsi due riserve, di cui io stesso appassionato sostenitore di questa soluzione, riconosco la validità. La prima riserva riguarda la possibilità tecnica. Al riguardo va bandito l'equivoco che si tratti di una metropolitana subacquea: le acque a Venezia hanno pochi metri di fondale. Si tratta dunque di un tratto sotterraneo, e si rifletta che a Londra si è scesi fino a novanta metri. I tecnici che hanno studiato il problema dicono che a Venezia basterebbe scendere a venticinque metri di profondità e che il terreno è solido e adatto.

GIANQUINTO. Ma nessuno ne sa niente ancora.

TOLLOY. Questo è vero, se ci si riferisce alla metropolitana subacquea, come ritengo faccia il collega Gianquinto, la quale creerebbe problemi di equilibrio delle acque con il rischio di peggiorare la situazione. Comunque siamo tutti d'accordo che anche la possibilità della metropolitana sotterranea, da praticarsi con il metodo dello scudo, va controllata pubblicamente e per questo studio principalmente ebbi a proporre lo stanziamento nella legge speciale di quei cento milioni del cui accoglimento rinnovo il ringraziamento al Sindaco e alla Giunta di Venezia e agli altri parlamentari.

Una posizione equilibrata al riguardo è quella di procedere all'accertamento precauzionale, ma di non perdere tempo nel pianificare ciò che non vi è motivo di credere che non possa essere fatto.

La seconda riserva riguarda la spesa: quello della spesa, onorevole Ministro, è un discorso che interessa sempre anche il Governo, per delle implicanze, se non presenti, future. Non si tratta qui di una questione locale, non si tratta della spesa per un tram che colleghi una parte all'altra di una qualsiasi città: è un problema, come all'inizio ho voluto sottolineare, che rientra nella politica di piano, nell'interesse regionale e nazionale.

Tuttavia i calcoli fatti consentono di ritenere che non si tratterà di una gestione passiva, perchè la grande Venezia va verso i 400 mila abitanti e la città regione, che si vuole collegare assialmente, è già sul milione di abitanti. Bisogna tenere presente il concorso alle spese di gestione che darà il turismo di massa per il trasferimento tra le zone di pernottamento periferico e la città. Ma non basta: dicevamo prima del passivo de « La Fenice », e del passivo di qualsiasi istituzione di Venezia storica; è chiaro che questi passivi verranno ridotti, perchè alle rappresentazioni de « La Felice » e alle altre manifestazioni veneziane si verrà non solo da Mestre, ma da Treviso, da Padova. Anche l'alleggerimento delle vie d'acqua rappresenta un'economia, non solo per la riduzione della passività di esercizio che è notevole, ma soprattutto per il logorio determinato dal moto ondoso sulle fondamenta. Miliardi è costato il rafforzamento delle fondamenta di Rio Novo: è fatale che, qualora non si realizzi un mezzo assiale rapido di comunicazione, la tendenza è di aumentare il numero e la velocità dei mezzi d'acqua, con la compromissione, questa sì del tutto certa, della stabilità delle fondamenta di Venezia. A riprova di questo evento ricorderò che l'altr'anno ci fu una quanto mai sintomatica manifestazione a Venezia: i gondolieri organizzarono una manifestazione bloccando il Canal Grande per protestare contro i motoscafi sempre più numerosi e veloci che impediscono la tran-

quilla navigazione delle gondole. Mossi dal crescente disagio del loro mestiere, essi testimoniavano al tempo stesso le contraddizioni dell'artificiosa attuale condizione di Venezia.

Alleggerimento delle vie d'acqua e alleggerimento delle strade radiali: poco tempo fa « Il Gazzettino » ha pubblicato un articolo del Presidente della Provincia di Treviso, il quale chiedeva che un collegamento rapido di tipo metropolitano fosse posto in essere tra Treviso e Venezia, perchè sempre più insufficienti e strozzati risultano i collegamenti stradali. È evidente che, quando si avesse questo asse rapido ferroviario, esso significherebbe un'altra grande economia per lo Stato e per gli enti locali.

Esso significherebbe una riduzione dei tempi per tutti, per i lavoratori pendolari e per coloro che devono recarsi all'Amministrazione comunale e domani a quella regionale, agli istituti scolastici e culturali, ai negozi e alle botteghe del centro. Oggi costoro, se arrivano d'estate, devono fermarsi ancora sul ponte, lasciarvi la macchina e poi prendere un vaporetto affollato di turisti per giungere storditi a destinazione. Come stupirsi se, arrivando, la prima domanda che fanno è: ma quand'è che vi trasferite in terraferma?

Signor Ministro, onorevoli colleghi, nel corso di tre anni circa, da quando ebbi ad iniziare, non inventandola ma riesumandola, l'azione per evidenziare l'essenzialità alla vita di Venezia di tale soluzione, confesso di aver avuto momenti di scoraggiamento. Soprattutto ebbi in qualche momento l'impressione dell'impossibilità della mediazione tra il mondo esterno, particolarmente quello della cultura, teso unicamente a posizioni difensive, e la pressione interna di una collettività esasperata dalla constatazione giornaliera della degradazione economica e sociale della propria città.

Mi sia consentito in questa occasione leggere la lettera di incoraggiamento che allora ebbi — 29 marzo 1962 — da Diego Valeri: « Caro Tolloy, tu non sai che da quasi un anno ho gli occhi ammalati e debbo ridurre ai minimi termini le mie letture e scritture. Dei giornali leggo soltanto i gran-

di titoli e dei libri mi faccio leggere qualche pagina dalla mia figliola. Non avevo dunque letto il tuo articolo su *l'Avanti!* e ora ti ringrazio di avermelo fatto conoscere. Credo di essere pienamente d'accordo con te: conservazione e ripristino della Venezia storica e comunicazioni frequenti e rapide con la terraferma. Io accetto senz'altro anche la proposta di una metropolitana sublagunare, ma ti confesserò che, dopo tanto scrivere e parlare, sono un po' stanco. Raccomando a te di non transigere, di insistere nella propaganda delle tue, delle nostre idee ».

È invece accaduto che, giorno dopo giorno, comprensione e consensi sono venuti a questa idea, e di recente pressochè tutta la stampa, con un mutamento sostanziale rispetto alle posizioni precedenti, da « Il Corriere della Sera » a « l'Unità », ha riconosciuto che il problema delle comunicazioni interne, metropolitane, di Venezia era essenziale alla vita e alla salvaguardia della città.

Un profondo riconoscimento va in primo luogo ai giornalisti professionisti i quali, in questo come in tanti altri casi, hanno dimostrato una vivissima sensibilità: in molte redazioni di giornali essi hanno rovesciato la posizione mantenuta da vecchi collaboratori specialisti, tesi unicamente alla difesa della forma e disancorati dalla sostanza economica e sociale del problema di Venezia. Un riconoscimento profondo va a quegli uomini di cultura che, come Diego Valeri, hanno assunto posizioni di responsabilità sulla questione.

Ha scritto Ragghianti: « Una Venezia turistica di circa centomila abitanti significa un'area estremamente depressa, una città artificiale, che non avrebbe le risorse nemmeno per tutelare il patrimonio monumentale e artistico, a meno di massicci interventi statali ». Egli prosegue: « È chiaro che le comunicazioni col retroterra, se fossero attuate con l'aerovia, sarebbero una lesione artistica, e perciò questo progetto deve essere avversato, come altri affini di autostrade. Non vedo però la ragione di opporsi ad un collegamento subacqueo ». E ancora: « Bisogna riconoscere che Venezia da tempo è in una crisi grave che coinvolge

molti fattori: solo operando in una visione globale del problema si potrà assicurare veramente l'integrità artistica di Venezia e trasmetterla alle generazioni avvenire ».

Ecco Bruno Zevi, il quale, parlando del progetto di Le Corbusier per l'ospedale di Venezia, scrive: « L'espansione industriale di Padova suona come un *ultimatum*: il riconoscimento di capoluogo della regione a Venezia è condizionato dalla soluzione dei suoi problemi urbanistici e soprattutto dalle comunicazioni lagunari. Il nuovo ospedale può costituire un rilancio delle attrezzature veneziane; per configurarne il funzionamento bisogna prendere posizione sulle comunicazioni lagunari, sulle assurde proposte di ampliamento della stazione ferroviaria, di raddoppiare il ponte automobilistico, di costruire la monorotaia. Invece, la idea della metropolitana subacquea merita di essere studiata, specie se si innesta in una rete regionale. Tutti comprendono ormai che la salvezza di Venezia va garantita ben oltre Mestre, nell'ambito di una ristrutturazione regionale che includa Padova e Treviso ».

A questa valutazione si è collegato anche il pensiero di tutt'altro settore: quello dei tecnici intervenuti autonomamente, con la presentazione di accurati e costosi progetti. Buon segno, questo, perchè, quando gli interessi si muovono, ciò significa che si entra nella fase della realizzazione. Meritano riconoscimento i tecnici della metropolitana milanese, che hanno affermato la possibilità della soluzione sotterranea, e il Rotary che ha loro commissionato tale indagine, e quelli della ferrovia sospesa, che con grande lealtà, di fronte al giudizio dell'assemblea dell'Università popolare veneziana, hanno dichiarato che non insistevano per l'adozione della ferrovia sopraelevata, esprimendo peraltro il parere che il metodo della sospensione può conciliarsi con l'irrinunciabile tracciato sotterraneo in corrispondenza della città storica.

In quell'assemblea — variamente rappresentativa e assai numerosa, durata tre giorni — la cui convocazione è merito dell'avvocato Vighy, presidente dell'Università popolare di Venezia — si è infine avuto modo

di controllare la difficile opinione pubblica veneziana, e si è avuta la felice sorpresa di una concordanza sulla soluzione.

Concludendo, vorrei infine osservare che, se ci si è messi sulla via di risolvere un problema annoso e quasi incancrenito, ciò accade solo per le prospettive aperte dal nuovo corso della vita del nostro Paese. Sono convinto altresì che si potrà recarlo a realizzazione solo se tale corso si consoliderà e avrà lo sviluppo sul terreno programmatico che gli è proprio.

In definitiva oggi si tratta, per gli enti locali, per il Parlamento e per il Governo, di essere all'altezza delle attese generali per la soluzione dei problemi di Venezia globalmente intesi: la salvaguardia, il risanamento e la rigenerazione di Venezia. Ed è forse emblematico che, anticipando sulle discussioni generali che certamente avremo modo di fare sulla politica di piano, sia proprio Venezia e il tema di Venezia che abbiano offerto l'occasione di anticiparle. Perchè Venezia è una delle più grandi glorie del nostro passato e, con tutta la regione veneta, è una delle grandi speranze del nostro avvenire. Se si riuscirà in questo compito, ne sarà confermato il vaticinio del poeta che ho citato più volte: « Non si dà forse, sotto il cielo, una città più città di questa: si vuol dire improntata di energia costruttiva, più coerente in se stessa, più rigorosamente condizionata al viver civile » (*Vivi applausi*).

P R E S I D E N T E . Il senatore Eugenio Gatto ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

G A T T O E U G E N I O . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, sotto i colpi delle invasioni barbariche le genti venete cercarono rifugio nei pressi della laguna, e racconta la leggenda che a un certo momento ad esse si fece udire una voce che disse: *In turrem ascendite et ad astra videte*. Salirono sulla torre — che era una piccola torre, una torricella, tanto che il luogo fu chiamato Torcello — e guardarono avanti a sè, guardarono verso l'orizzonte, e videro delle terre, le isole di Rivo Al-

to, dove la tenacia, la pazienza e l'amore delle genti venete costruirono la città di Rivo Alto che poi fu chiamata Venezia, la città delle genti venete, e quando noi guardiamo Venezia la vediamo sempre come è nel nostro cuore e nel nostro ricordo, come la città potente sui mari, come la Serenissima.

I miei colleghi, con dovizia di dati — dati purtroppo esattissimi — vi hanno detto che questa città sprofonda per un complesso di fenomeni che vanno dal bradisismo all'opera degli uomini, che vuole togliere troppa acqua dalle viscere della terra, dal fatto che i mari artici sono in fase di disgelo, e quindi alzano il livello delle acque marine, all'intasamento dei fiumi e dei canali. Per questo complesso di fatti Venezia sta sprofondando.

I dati citati sono, come ho detto, esattissimi, ed io non so che aggiungere ad essi un altro dato che può darvi l'impressione della gravità che è andato assumendo questo fenomeno specialmente negli ultimi anni. Nel 1908 una marea alta metri 1,10 sommergeva il trentasei per cento del centro storico. nel 1964 una marea di metri 1,10 sommergeva il trentasei per cento del centro storico. Questa percentuale nella sua tragicità vi dà la misura della gravità e dell'urgenza del problema.

Il senatore Gianquinto si è chiesto: dovremo lasciar scomparire Venezia? Dovremo cioè (o meglio, dovranno i nostri lontanissimi nipoti perchè non sono cose di domani o di dopodomani) fare — come oggi facciamo per Melidissa e per Centranica, per Costanziaca e Matamauro — lunghe erudite discussioni, per vedere se esse erano in un posto o se invece erano in un posto diverso? Si dovrà fare questo? Dovranno i nostri lontanissimi nipoti fare questo anche per quella Venezia che ha in tutto il mondo tanti uomini che la amano, vorrei dire ha in tutto il mondo l'amore di tutti coloro che amano le cose belle? Io non credo che questo accadrà; non vi sono ragioni di difficoltà tecniche perchè questo debba accadere. I nostri vecchi padri seppero conservare la città e seppero conservarla con opere meravigliose, spostando fiumi, creando barriere, seppero far questo in momenti di fortuna ed anche

in momenti di decadenza, perchè quei murazzi, costruiti *auso romano aere veneto*, furono fatti da una Venezia che era ormai stretta nella sua economia e ridotta al lumicino nella sua potenza e nel suo prestigio.

Non vi sono quindi ragioni tecniche perchè, oggi, noi che sappiamo conquistare gli spazi, non possiamo saper fare quello che secoli fa, con mezzi e possibilità tecniche indubbiamente molto minori di quelle che oggi noi abbiamo, hanno fatto i nostri padri. Noi abbiamo una Commissione che sta studiando questo problema; è un problema grave, e, come ha detto il senatore Gianquinto, è un problema che pone un impegno storico perchè non si può lasciare evidentemente che le cose si deteriorino ancora, ma è giunto il momento in cui bisogna guardare la situazione come è ed affrontarla. Noi attenderemo l'esito degli studi di questa Commissione e a seconda dell'esito ci regoleremo.

Ma questa Commissione, il signor Ministro lo sa, ha bisogno di denaro per continuare studi seri che possano veramente dare le direttive sulle quali si dovrà poi con il tempo ed un po' alla volta agire e rimediare.

Per questo noi invochiamo l'aiuto dello Stato e lo invochiamo perchè sappiamo che sarebbe leggerezza e sarebbe mancanza di senso di responsabilità, voler agire al di fuori di questa Commissione che è costituita veramente da ciò che oggi nel nostro Paese di meglio vi è nei settori che possono interessare la città di Venezia ed i problemi che essa comporta. Ma non basta conservare il luogo dove sorge la città di Venezia. Non bisogna dimenticare che noi fummo un grande impero mercantile e che oggi siamo dei dignitosi nobili decaduti; fummo, attraverso i secoli, rapinatori e rapinati, ma pur tuttavia resta a noi un patrimonio tale di bellezze e di monumenti che la Venezia di oggi, pur con tutto l'amore dei suoi cittadini, pur con tutto lo sforzo che essa possa fare, non è nella possibilità di custodire da sola. Eppure, bisogna non solo custodire questi monumenti, queste bellezze, ma bisogna fare qualche cosa di più, bisogna conservare e potenziare la vita dentro di Venezia, perchè è il canto o il pianto dei

nostri figli che ci fa amare le case e ce le fa fare belle e, là dove non vi è vita, là non vi può essere neppure conservazione delle cose.

Nessuno riuscirà a custodire una città che fosse una città di pietre morte, una città senza vita: solo con la vita si può custodire una città.

Del resto noi veneti abbiamo già un esempio che ci deve far meditare su questo argomento, ed è l'esempio delle Ville Venete. Un po' alla volta disabitate, hanno visto i muri scrostarsi, hanno visto i topi andare nei solai, le ragnatele infiltrarsi ovunque: un po' alla volta è stato il decadimento e, col decadimento, la rovina. Se è difficile custodire una villa dove non vi è vita, nessuno riuscirà a custodire una città deserta.

Non ripeterò qui i dati statistici sull'esodo della popolazione da Venezia. Dirò solo che attualmente la popolazione residente è di 129.212 persone e dirò che, solo dopo la grande peste del 1633 — quella peste che portò i veneziani ad innalzare la Chiesa bellissima del Longhena — solo allora noi avemmo una popolazione di sole 98.244 anime, e fu il momento in cui la popolazione veneziana fu più scarsa.

Noi, e lo abbiamo già sentito dall'amico Gianquinto, abbiamo il problema della senescenza della popolazione, della diminuzione degli scolari, abbiamo cioè tutti i problemi di una città che, se dovesse continuare l'esodo di questi ultimi anni (circa 4.000 anime all'anno), diventerebbe prima una città stagionale, e, poi una città morta. È evidente infatti che il fenomeno, sotto certi aspetti, assume proporzioni sempre più gravi. Vi è tutta un'attrezzatura commerciale che è in relazione ad una città con una determinata popolazione. Ma, se questa popolazione manca, e se questa attrezzatura commerciale non ha quanto è necessario per vivere durante tutto l'anno, allora cominciano quegli spettacoli che stringono il cuore e che abbiamo cominciato a vedere questo inverno; i molti, i troppi negozi chiusi per restauro; ed i restauri spesso consistono nel solo fatto che non vi è interesse a tenere aperto il negozio.

Abbiamo quindi gravi problemi per la vita di Venezia: primo fra tutti la perma-

nenza dei cittadini nella città. Non ripeterò i dati riportati dal senatore Pasquato (al quale anche io, come gli altri colleghi, rivolgo un affettuoso augurio perchè abbia presto ad essere tra di noi) sulla situazione dell'edilizia privata veneziana.

Non mi dilungherò sul problema dei servizi igienico-sanitari (Venezia è una città in cui ancora talvolta il gabinetto è nella cucina) nè sul problema delle fognature, già ampiamente trattato. Dirò che è evidente una cosa, cioè che, se vogliamo tenere i cittadini a Venezia, dobbiamo dar loro case dignitose e igieniche perchè oggi la gente non si adatta più a vivere in condizioni scomode ed antigiene, come forse si adattava a vivere fino ad un certo numero di anni fa.

E che dire, accanto alla situazione del patrimonio edilizio privato, della situazione del patrimonio storico e artistico della nostra città? Noi non abbiamo la possibilità di mantenere tutto quel complesso di monumenti; e bene ha fatto il senatore Tolloy a notare, con un senso di rammarico, come i vecchi palazzi, quei palazzi che solo gli enti pubblici potrebbero conservare, spesso vengano da questi disertati. E chi, allora, può abitarli? E come si possono conservare? È doloroso, ma ogni tanto noi a Venezia, nel nostro patrimonio storico, artistico, monumentale, constatiamo delle ferite: qualche pezzo cade, rovina. È un processo che non riusciamo ad arrestare, e non vi riusciremo se non saremo aiutati. Chi penserà a questo? Io non dubito che per il patrimonio storico, artistico e monumentale ci aiuterà lo Stato; ma non basta. Abbiamo una situazione particolare per cui anche i cittadini debbono essere aiutati per far sì che quella situazione edilizia che è stata riportata, con dati purtroppo veri, nella interpellanza del senatore Pasquato, abbia ad essere modificata e portata al livello di un popolo e di una città civile. Se noi non riusciremo a far questo, allora ci troveremo in una situazione di estrema difficoltà, perchè non basterà custodire i monumenti, se attorno ai monumenti non vi sarà la vita.

Non basta custodire la casa, se nella casa non vi è la famiglia. Noi vogliamo proporvi



di metterci in condizioni di custodire una città viva, non una città morta. Evidentemente, per custodire una città viva, a Venezia abbiamo dei limiti sui quali noi conveniamo, ma abbiamo anche delle grandi possibilità, delle grandi risorse. Noi sappiamo che gli insediamenti industriali a Venezia sono difficili, e quindi non veniamo a chiedere di fare grandi industrie nel centro storico, ma una qualche domanda dobbiamo porre con senso di angoscia. Gli uffici significano persone, stipendi guadagnati, sono vita. Perchè gli uffici vanno via da Venezia? È di non molti giorni fa la decisione dell'INAIL, presa nella seduta del Consiglio di amministrazione del 26 febbraio scorso, di andare via da Venezia. Questa decisione è stata presa in assenza dell'unico Consigliere veneziano che faceva parte di quel Consiglio di amministrazione: il senatore Pasquato. Debbo dargli atto che, appena ha avuto quella notizia, egli ha minacciato le dimissioni se la situazione non fosse cambiata. Poi non ne abbiamo più sentito parlare. Speriamo che questo sia un pericolo ormai scongiurato. Ma vorremmo anche sapere cosa c'è di vero nella notizia che, dopo che gli uffici dell'Ispettorato provinciale dell'agricoltura sono stati trasferiti in terraferma, anche gli uffici del Genio civile generale ed idrografico vogliono andare nella terraferma. Io spero che il Ministro mi possa dire che questa è una voce inesatta. E lo spero veramente. Lasciatemi dire, che tutti, quando si parla di Venezia, sono pronti a dire la loro parola e talvolta proporre la loro ricetta. E' Venezia una bella signora ammalata che, ogni volta che prospetta un problema, ha molti, troppi medici attorno al suo capezzale: ma quando si tratta di fare qualche piccolo sacrificio allora tutto cambia. Si sente sempre dire: Venezia è scomoda per i trasporti, non è vero che a Venezia si impieghi molto tempo per andare da una parte all'altra della città. Forse i sistemi di trasporto sono un po' più lenti che in altre città, ma è anche vero che Venezia ha una modesta superficie con grande densità di popolazione per chilometro quadrato e quindi non vi sono grandi distanze da percorrere.

Se si tratta di fare un piccolo sacrificio, di fare qualche passo in più, di perdere qualche minuto di più, allora si sente protestare e dire: gli uffici debbono essere trasferiti in altra parte, gli uffici non debbono essere a Venezia perchè non sono comodi. Dove va a finire tutto quello sviscerato amore per la nostra città, per cui ogni volta che noi ci accingiamo a far qualcosa, abbiamo sempre avuto e giornali, e stampa, e critica che si occupano degli affari nostri, e spesso paralizzando la volontà di azione della Pubblica amministrazione e dei cittadini?

Quale sacrificio si è pronti a sopportare perchè Venezia possa vivere, perchè Venezia possa rimanere così com'è, se non si vuole neppure — talvolta — perdere qualche minuto per poter conservare al mondo questa città unica?

Solo noi veneziani dobbiamo fare sacrifici, e siamo pronti a farli anche se, talvolta, quando leggiamo i giornali, non ci sentiamo cittadini di una città, ma quasi trattati come parte di un paesaggio. Tutto questo siamo pronti a tollerare per la nostra città, ma siamo anche qui a dire: e voi, sempre pronti a criticare, cosa fate per la nostra città? E voi pubblici uffici perchè ogni secondo minacciate di andarvene dalla nostra città? Perchè non comprendete che può essere alto senso di civismo rimanere a Venezia, perchè non comprendete che noi non chiediamo grandi industrie, perchè sappiamo di non poterle avere, ma chiediamo ciò che è giusto che abbiamo?

**F E R R O N I .** Non affermiamo questo: non tutte le industrie sono alti forni, ci sono industrie che possono vivere a Venezia.

**G A T T O E U G E N I O .** D'accordo, le piccole industrie possono benissimo venire a Venezia.

Tutto il mondo si preoccupa della città di Venezia: perchè allora noi non possiamo avere degli uffici europei, uffici culturali ed uffici politici europei? Il sindaco di Venezia sarebbe veramente lieto di poter offrire ospitalità dignitosa in nobili palazzi se il Governo europeo venisse nella nostra città. E que-

sto sarebbe un contributo effettivo alla città di Venezia.

Abbiamo anche l'artigianato, e abbiamo una grande tradizione in alcuni tipi di artigianato, ma evidentemente non si può pensare di sostenere con esso l'economia di una città, così come non si può pensare di sostenere l'economia di una città con il solo turismo, anche se il turismo è una voce notevole nelle entrate veneziane.

Abbiamo attività culturali e artistiche, e ne abbiamo di notevoli; ma anche qui abbiamo spesso grossi dispiaceri. Ogni tanto ci sentiamo dire che iniziative che sono state pensate, attuate, create a Venezia debbono essere portate via. E chiediamo; perchè, queste voci ricorrenti? Perchè, starei per dire, queste minacce che ogni tanto si fanno a noi? Che ragione c'è? Noi abbiamo già una vita difficile: perchè volete rendercela ancora più difficile? In questi settori, invece, dovrete aiutarci, perchè se programmazione significa, nell'ambito di possibilità nazionali, dare ad ogni luogo ciò che esso può avere e ciò che in esso può prosperare, per molte manifestazioni artistiche e culturali Venezia è una città particolarmente adatta. E Venezia questo chiede.

Ma badate, signori del Governo, che noi non vi chiediamo la conservazione di una città isolata e continuamente bisognosa di ossigeno, non stendiamo la mano, come ha detto il senatore Gianquinto, non veniamo a chiedere aiuto come nobili decaduti con la lisa « velada » di velluto rosso. Noi chiediamo sapendo di poter parlare un altro linguaggio, il linguaggio cioè di chi domanda oggi perchè sa di poter restituire domani, il linguaggio che non è quello della sola conservazione, ma che può essere anche quello del potenziamento e dello sviluppo dell'economia della città e della regione. E tutto questo noi non abbiamo il diritto di chiederlo soltanto in base alle vecchie glorie, ai nostri vecchi mercanti, ma possiamo e dobbiamo chiederlo anche in base alla storia recente, a quella storia che ha creato Marghera, a quella storia che sta per allargare la zona industriale; ve lo chiediamo in base ad un turismo che per la sola Venezia dà all'Italia 33.550 milioni all'anno e che con la pro-

vincia dà 55.500 milioni all'anno; ve lo chiediamo in forza di ruoli esattoriali che stanno a dimostrare come Venezia è una delle città più tassate d'Italia, perchè nel 1963 i veneziani sono stati iscritti nei ruoli esattoriali, esclusa la SADE, per 20 miliardi e 100 milioni, contro i 5 miliardi e 100 milioni di Vicenza, i 10 miliardi e 120 milioni di Trieste, i 10 miliardi e 900 milioni di Verona, i 9 miliardi e 100 milioni di Padova, quasi alla pari con i 21 miliardi e 870 milioni di Bologna, poco al di sotto dei 27 miliardi e 800 milioni di Firenze; ve lo chiediamo cioè provandovi che la gente veneziana ha ancora una vitalità ed una forza economica, ha la possibilità di chiedere per dare, e non di chiedere soltanto per ricevere.

Aiutateci dunque a risolvere alcuni problemi che non sono soltanto della nostra città, ma che sono anche e soprattutto i problemi dello sviluppo dell'intera regione; e vedrete che quanto ci darete per questi scopi, noi sapremo largamente restituirvelo.

Si è parlato delle comunicazioni, della necessità di renderle celeri. Al di là della polemica se sopraelevate o subacquee, il mio pensiero è questo: innanzitutto dobbiamo essere certi che la città non verrà menomata da eventuali trasporti subacquei o comunque poggianti sul fondo delle lagune o dei canali. Una volta che questo sia chiaro — e ce lo dirà la Commissione che dovrà portare a termine i suoi studi — è certo che, nel rispetto dell'estetica, ed attenendoci al responso dei tecnici, noi dobbiamo dare a Venezia dei trasporti rapidi, che non siano semplicemente di raccordo fra Venezia e Mestre e le isole, ma che, non rinchiudendo Venezia entro un cerchio limitato, tengano conto della funzione che la città deve avere nell'ambito dell'economia regionale tutta.

Noi abbiamo bisogno di trasporti celeri per il nostro turismo e per il nostro commercio. Un tempo, quando le carovane e i prodotti veneziani arrivavano dovunque, Venezia aveva aperto i suoi fondachi al di là delle Alpi e al di là dei mari; oggi, mentre le Alpi vengono forate in più parti, i trafori che interessano Venezia sono ancora soltanto due. Questa limitazione, nel passa-

to era giustificata dalle necessità della sicurezza nazionale: al di là delle nostre Alpi una volta era il nemico, e non bisognava aprirgli le nostre porte. Noi abbiamo pagato volentieri questo prezzo. Ma oggi i tempi sono mutati, il nemico non c'è più; dobbiamo ancora pagare questo prezzo a necessità superate della difesa nazionale?

Noi chiediamo la Venezia-Monaco, certi dello sviluppo dei traffici e del turismo che essa provocherà. Noi possiamo parlare di quella arteria non in termini di spesa, ma in termini di investimento, non in termini di conservazione, di campanile, ma in termini di interessi regionali e nazionali. E così per il porto: pensate che Venezia è il secondo porto d'Italia con enormi possibilità di sviluppo. Se la pianificazione terrà conto, come dovrebbe, delle possibilità di sviluppo, del criterio della minore spesa e del reddito maggiore, il porto di Venezia dovrà avere in tale quadro ampie possibilità di sviluppo.

È con avvilito che noi dobbiamo riconoscere di non essere riusciti, fino ad oggi, ad attuare neppure il piano regolatore per il porto di Venezia del 1925; non abbiamo costruito neppure i moli previsti da quel piano! Come mai Venezia, nonostante le sue numerose possibilità in fatto di attività portuale, non è riuscita a divenire quel grande porto europeo che potrebbe essere? La ragione è probabilmente che Venezia non ha una rappresentanza politica forte quanto ne hanno avuta altre zone; non siamo quindi riusciti a far pesare i giusti diritti, e a far comprendere le grandi possibilità di sviluppo che, anche nell'interesse nazionale, ha il nostro porto.

Quando fra noi veneziani parliamo del problema del porto, non abbiamo neppure bisogno di illustrare i vari argomenti, perchè li conosciamo a menadito dalla a alla zeta.

Da anni diciamo le nostre ragioni, ma non siamo riusciti a far valere quello che riteniamo non tanto essere l'interesse della sola Venezia, quanto di tutto il Paese.

La questione poi del canale navigabile, che speriamo giunga alla sua attuazione, è per noi estremamente angosciata. Il sindaco di Venezia giorni fa pubblicamente disse che non poteva più assumere la responsabilità

per le navi petroliere che passavano attraverso la città. Il sindaco di Venezia sa che giorni fa la città ha corso un rischio tremendo, ed ha fatto questa dichiarazione da uomo leale e responsabile.

Noi diciamo: è possibile che ad un porto che è il secondo d'Italia, ad un porto che ha delle possibilità enormi, non si riesca a dare quel tanto che permetta di potenziarlo e a far fare quei lavori che diano sicurezza alla città?

Abbiamo il problema dell'oleodotto, che noi non abbiamo posto in termini di concorrenza, bensì in termini di interesse nazionale. Infatti non abbiamo detto che lo vogliamo in partenza da Venezia per ragioni nostre, ma abbiamo detto: giudicate voi se risponda all'interesse nazionale fare l'oleodotto con partenza da Venezia o farlo con partenza da altri luoghi. Ci sembra che i problemi debbano essere impostati responsabilmente, ma ci sembra anche che, quando vengono così responsabilmente impostati, debbano ricevere una risposta seria. La programmazione o si fa o non si fa; ma non si può fare una programmazione che non risponda a obiettivi criteri di interesse nazionale. Si guardi all'interesse nazionale, e se si stabilirà che, per tale interesse, l'oleodotto non deve essere fatto in partenza da Venezia, i veneziani non protesteranno, non diranno una parola, non presenteranno interrogazioni in Parlamento. Ma se non ci verrà data una seria e vera risposta che ci dica che noi abbiamo torto, che noi non difendiamo l'interesse nazionale chiedendo che l'oleodotto parta da Venezia, comprenderete che sarà nostro dovere, prima ancora che nostro diritto, protestare.

E cosa pensare della questione delle linee di navigazione? Fra Genova e Venezia ci siamo battuti nei secoli ed abbiamo scritto pagine gloriose di sangue e di potere. Però tutto questo abbiamo sempre fatto col sangue nostro e con i denari nostri. Noi veneziani con i nostri figlioli, con i nostri ducati e con i nostri zecchini, i genovesi con i loro figlioli, con i loro ducati e con i loro zecchini. Oggi con rinnovato dolore noi vediamo che una società di Stato, la Finmare, sta da anni, con denaro dello Stato, facendo

il possibile per dare una sempre aumentante preminenza al Tirreno sull'Adriatico. E questo in tempi di programmazione ed equilibri economici! Io vi leggo l'ultimo bilancio della Finmare dal quale risulta che su un totale netto di immissioni in linea di navi per 174.985 tonnellate, 141.088 sono destinate ad esclusiva pertinenza del Tirreno, 4.680 ad esclusiva pertinenza dell'Adriatico ed il resto è diviso tra ambedue i versanti. Io mi chiedo se questa è una programmazione, se questo è un piano o se questo non sia purtroppo un neppure coperto tentativo di gettare della polvere negli occhi a noi adriatici! Noi per il passato abbiamo mandato il leone di San Marco e le nostre galee in tutto il Mediterraneo e quello che era chiamato il *Mare Nostrum* fu soprattutto mare veneziano, fu golfo dei veneziani; e noi abbiamo posto nobilissimi segni della nostra attività e della nostra bandiera ovunque. Questi segni sono ancora nelle sponde non nostre dell'Adriatico. Oggi noi vediamo con vero struggimento che la bandiera italiana nel mare Adriatico va di giorno in giorno diminuendo; e dobbiamo amaramente dire che questo lo si fa con i denari dello Stato! Voi comprendete che di fronte a questo noi abbiamo il diritto di protestare: abbiamo protestato per il passato — voci inascoltate — continueremo a protestare per l'avvenire; continueremo a protestare con voce sempre più forte sino a che qualcuno prima o poi vorrà sentire.

Abbiamo i problemi del nostro sviluppo: abbiamo però, nell'attesa, i problemi per il sopravvivere e questi problemi si chiamano la legge speciale-ponte che, su istruzioni del Consiglio comunale, è stata predisposta apportando le opportune modifiche alla esistente legge speciale.

L'altra volta avemmo, dopo tanti sforzi, somme assolutamente insufficienti. Che cosa ci dirà il Ministro? Il Ministro conosce la situazione; i relativi dati statistici sono stati esposti in tutte le forme, in tutti i particolari. Che cosa ci dirà il Ministro fino a che la Commissione farà i suoi studi e si cominceranno ad attuare i progetti e le direttrici che la Commissione stabilirà? Noi abbiamo bisogno di so-

pravvivere e con questa legge-ponte vi chiediamo quanto è necessario per sopravvivere. Ma dopo il sopravvivere noi dobbiamo vivere e svilupparci nell'ambito e nell'interesse della comunità italiana. Ecco il perchè vi diciamo chiaramente che la legge ponte è la prima nostra richiesta, ma non è in relazione ai grandi problemi di Venezia che vi abbiamo esposto: quelli si dovranno risolvere un po' alla volta, con metodo e costanza, con la volontà di salvare e potenziare Venezia. Per quelli vi parleremo quando conosceremo i risultati della commissione di studio.

Per i problemi di Venezia noi ricorriamo a tutte le solidarietà. Ricorriamo alla solidarietà europea. Tutti dicono che Venezia non è patrimonio solo di noi veneziani, che non è neppure patrimonio d'Italia, ma del mondo. Questo ci dà titolo per ricorrere alla solidarietà europea e chiedere che, così come si è trovata la possibilità di aiutare l'Egitto per salvare i templi faraonici, si veda di inquadrare nell'UNESCO anche i nostri problemi. Si giudichi se lo splendore dei templi faraonici sia maggiore o minore delle fasciose bellezze della nostra città.

Ricorriamo alla solidarietà nazionale, e vi ricorriamo non solo e non tanto in nome della nostra storia e del nostro passato, di ciò che possiamo dare agli uomini per soddisfare il loro desiderio di bellezza e di spiritualità, ma anche in nome di un argomento più brutale, ma piuttosto convincente, in nome delle possibilità che noi abbiamo, sviluppando la nostra città, il nostro porto, risolvendo il problema dei trafori e gli altri problemi che abbiamo esposti, di dare uno sviluppo, non solo alla città di Venezia, ma a tutta la regione veneta ed un contributo all'economia nazionale.

Ricorriamo alla solidarietà degli enti pubblici e privati e diciamo loro che abbiano la compiacenza di non metterci ogni giorno di fronte alla minaccia di trasferire i loro uffici da Venezia. Chiediamo che essi abbiano senso di amore per Venezia e che comprendano che la vita di Venezia può valere qualche piccolo sacrificio.

Ricorriamo alla solidarietà di tutti perchè vogliano conservare questa nostra città, si-

cura dal mare, protesa con i suoi commerci, con le sue attività, con le sue industrie verso il suo Veneto, vogliano conservare questa città come è sempre stata nella sua storia: di sogno, per le sue bellezze, di vita per la sua fervente attività. (*Applausi*).

**P R E S I D E N T E .** Ha facoltà di parlare il senatore Bergamasco per svolgere l'interpellanza di cui è primo firmatario il senatore Pasquato.

Al senatore Pasquato, assente per malattia, va il nostro augurio di rapida guarigione.

**B E R G A M A S C O .** Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il collega Pasquato avrebbe svolto questa interpellanza con ben maggiore conoscenza di causa e soprattutto, come è naturale, con ben altra passione. Cercherò di sostituirlo come meglio posso. Altri colleghi hanno già illustrato i fatti, per cui mi limiterò a qualche accenno. I fatti oggetto dell'interpellanza, in parte dipendono dalla natura, in parte si riferiscono all'opera dell'uomo, sono legati all'attività od all'inattività dell'uomo. Ma tali fatti mettono in pericolo la città e la laguna, impediscono o almeno rallentano l'inserimento di Venezia nel moto del progresso moderno, alterano la sua incomparabile fisionomia e minacciano la sua stessa vita.

Come dice la risoluzione del Congresso dell'Istituto veneto di scienze, lettere ed arti: « La vita stessa, l'esistenza stessa di Venezia, il cui splendore prodigiosamente è emerso dall'acqua, corre il pericolo di spegnersi sommerso dall'acqua ».

I fenomeni di abbassamento del suolo e di contemporaneo innalzamento del livello marino, le inondazioni dovute alle alte maree, l'erosione dovuta ai fiumi che sfociano nella Laguna, compromettono ogni giorno di più la situazione, che in progresso di tempo, e forse più rapidamente di quanto si possa pensare, potrebbe divenire fatale.

Il Consiglio comunale di Venezia, in un suo ordine del giorno del 27 aprile 1964, ha invitato i parlamentari veneziani a proporre una legge che preveda adeguati stanziamenti per l'esecuzione dei lavori necessari alla conservazione di Venezia, della laguna, dei

litorali posti a difesa della città, come pure altri stanziamenti per gli edifici monumentali, per il porto, per gli studi e le ricerche all'uopo necessari, per il riordino della rete di comunicazioni lagunari.

Però non è sufficiente salvare la vita della città. Bisogna anche darle la possibilità di vivere; vi è, cioè, la necessità di creare tutte quelle strutture che possono permettere alla città di proseguire nel suo glorioso cammino.

Vi è il problema del porto. Si tratta di vivificare il porto, sia dal punto di vista delle strutture e delle attrezzature, sia dal punto di vista dell'incremento della navigazione attraverso la ripartizione delle linee sovvenzionate nazionali. Per il porto si può osservare che Venezia è rimasta particolarmente arretrata anche rispetto agli altri porti italiani: ingressi, dighe foranee, vecchi di 60-70 anni, versano in condizioni di non buona stabilità. Il Piano regolatore di Marghera risale al 1925. A quella data risalgono i fondali di navigazione. La ricostruzione dei danni di guerra non è stata ancora ultimata e neppure finanziata. È stata fatta una previsione di spesa, sulla quale ritornerò, che assomma a circa 95 miliardi e che è apparsa ad alcuni incredibile; ma dipende dal fatto che il porto di Venezia è stato molto trascurato negli ultimi trenta anni e che quindi è necessario provvedere a tutte quelle attrezzature che lo rendano un porto moderno, ivi compreso anche quella del *radar* portuale, come avviene per i porti del Nord.

I parlamentari veneziani, il 26 settembre 1963, raccomandavano al Governo di inserire il problema del porto, nella sua interezza, nel piano generale dei porti italiani in corso di redazione, disponendo nel contempo interventi immediati al fine di porre rimedio alle più gravi carenze delle attrezzature del porto commerciale e industriale, e ciò anche a difesa dell'integrità della città lagunare. Sembra tuttavia che il 4 maggio di quest'anno, in una riunione tenutasi a Venezia alla presenza del Ministro della marina mercantile, il provveditore abbia dovuto rilevare come Venezia, a seguito dell'invito ricevuto, si sia bensì messa all'opera, ed abbia fatto un programma che prevedeva appunto questa spesa di 92-95 miliardi; come

però, l'unico porto fra quelli italiani che non vide accolto nella sua intrezza il proprio programma, dichiarato aprioristicamente esagerato, fu Venezia, mentre non vennero fatte discussioni per gli altri porti italiani. E Venezia fu invitata a presentare un programma più contenuto. Circa i servizi marittimi, devo ricordare il promemoria che il collega Pasquato indirizzava al Ministro della marina mercantile e ad altri Ministri, nel quale si concludeva: « Le soluzioni di fatto createsi nel dopoguerra, sia per quanto attiene all'attribuzione dei servizi alle varie società, sia per quanto concerne le funzioni direttive delle società stesse, alle quali le città che ne sono sede, non intendono in alcun modo rinunciare, portano a far considerare l'opportunità che, prima che siano firmate le nuove convenzioni con lo Stato, ambedue i problemi siano risolti con animo equo e obiettivo, ciò che si ritiene possa esser fatto anche nel giro di pochi giorni, qualora vi si accingano persone dotate di concretezza e di conoscenza dei problemi operativi. Debbono essere al più presto livellate, e senza continuare ad eludere i problemi, sia le spequazioni dei servizi, sia le consistenze direzionali delle società, che non sono frutto del caso, ma sono state a suo tempo stabilite con meditato ragionamento, e inquadrando servizi che erano frutto di secolari attività e sacrifici. I sacrifici che per questi servizi vengono ora sopportati non possono servire a soluzioni di comodo secondo arbitrarie propensioni di enti di gestione, ma devono rispondere a precisi scopi politici dello Stato, secondo le non equivocate direttive che ha dato o che darà il Parlamento ».

Oltre a ciò, e in relazione a ciò, vi è la necessità di dare impulso alla vita turistica, economica e culturale di Venezia, alla piccola industria e all'artigianato, alla scuola, e vi è l'altra necessità di promuovere un siste-

ma di comunicazioni rapide ed economiche per collegare il centro urbano con le zone periferiche e con le zone litoranee.

Della tutela del patrimonio artistico non parlerò, avendo già avuto occasione di parlarne recentemente durante la discussione del disegno di legge sulla costituenda Commissione per la tutela del paesaggio e dei monumenti; però debbo dire che questi problemi, ai quali sono particolarmente sensibile, penso che debbano essere affrontati in modo tutto particolare, specialmente trattandosi di Venezia.

Ci troviamo, onorevoli colleghi, in presenza di un problema singolare, gravissimo, che presenta molteplici aspetti, alcuni dei quali di soluzione relativamente facile, altri di carattere strettamente tecnico e di estrema difficoltà. Credo però che non si tratti di difficoltà insuperabili, come diceva poco fa il senatore Gatto, in quanto la tecnica moderna è certamente in grado di affrontarle e di superarle.

Comunque è un problema dinanzi al quale non possiamo rimanere passivi, e alla soluzione del quale, Parlamento e Governo debbono dedicare tutte le loro cure, in concorso, ove occorra, con gli organi internazionali, poichè veramente Venezia appartiene a tutto il mondo civile. (*Applausi*).

**P R E S I D E N T E .** Rinvio il seguito dello svolgimento delle interpellanze alla prossima seduta.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 17, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 13,35*).

---

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari