

**COMMISSIONE SPECIALE**  
**PER L'ESAME DI PROVVEDIMENTI PER LA CITTÀ DI VENEZIA**

II.

**SEDUTA DI MARTEDÌ 27 LUGLIO 1954**

**PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GARLATO**

**INDICE**

	PAG.
<b>Proposta di legge (Discussione e rinvio):</b>	
GATTO ed altri: Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico. (910) . . . . .	3
PRESIDENTE . . . . .	3, 5
GATTO . . . . .	3

**La seduta comincia alle 18.**

D'ESTE IDA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Gatto ed altri: Provvedimenti per la salvaguardia del carattere lagunare e monumentale di Venezia attraverso opere di risanamento civico e di interesse turistico. (910).**

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, sento nuovamente il dovere di ringraziarvi per la fiducia che mi avete dimostrata nell'eleggermi alla carica di Presidente della Commissione, con piena unanimità di votazione. Circonstanza questa che, più che un riguardo per la mia modesta persona, voglio riferirla alla posizione che rappresento, a nome di tutti i settori politici e di tutte le Regioni d'Italia, di ferma solidarietà verso la città di Venezia.

Mi sia consentito, inoltre, come deputato di un collegio del Veneto e come figlio di un autentico veneziano, di esprimere anche la mia soddisfazione di presiedere questa Com-

missione che, sono certo, darà finalmente a Venezia uno strumento legislativo atto a preservarla nel suo carattere monumentale e lagunare.

Sarà bene, all'inizio del nostro lavoro, accennare ai precedenti del presente provvedimento.

Gli onorevoli colleghi sanno che un'identica proposta di legge venne presentata dallo stesso onorevole Gatto, unitamente a molti deputati veneziani, verso la fine della passata legislatura, (Atto Camera n. 2750, Atto Senato n. 2982) e fu deferita, per l'esame, ad una Commissione speciale, in sede referente.

Tale Commissione, dopo numerose sedute, approvò la modifica del titolo ed un testo coordinato con il Ministero dei lavori pubblici, testo che, sottoposto alla Camera, nella seduta del 25 marzo 1953, venne approvato senza discussione, con una votazione plebiscitaria di 454 voti favorevoli.

Poiché non fu possibile approvare il provvedimento al Senato, nella passata legislatura, l'onorevole Gatto si preoccupò di ripresentare nuovamente la proposta di legge, donde il deferimento — questa volta, in sede legislativa — alla nostra Commissione, perché la voglia esaminare ed approvare con la necessaria urgenza.

Dò la parola all'onorevole Gatto, come proponente, per illustrare la proposta in esame.

GATTO. Onorevoli colleghi, sento anche io il dovere — certo di interpretare il pensiero di tutti gli amici — di ringraziare gli onorevoli colleghi per avere, eletto alla Presidenza della Commissione, l'onorevole Garlato. Indubbiamente, questo va considerato come riconoscimento alla sua persona e alla sua equanimità a tutti ben nota, attraverso l'opera che egli

LEGISLATURA II - COMMISSIONE SPECIALE (PROVV. CITTÀ VENEZIA) - SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

così degnamente svolge in seno alla Commissione lavori pubblici, ma è anche un atto di omaggio verso la città di Venezia, atto che ci ha particolarmente commosso.

Perché abbiamo presentato questa proposta di legge? Basta dare uno sguardo a tutta la città per accorgersi che la sua situazione edilizia è veramente tragica. Si può dire che non esista complesso monumentale che non sia attorniato e spesso soffocato da un insieme di costruzioni, misero e cadente. Non solo sulle facciate delle umili case, ma anche su quelle maestose ed orgogliose dei palazzi e palazzetti, si nota il segno di un estremo abbandono; murature logore, fondamenta corrose, architravi spezzate, gradinate inclinate, grondaie contorte, tali che si può ben dire che, ormai, solo l'occhio esperto sa cogliere, tra tante rovine, gli aspetti artistici e caratteristici della bellezza veneziana.

È in mio possesso una documentazione fotografica dei palazzi e delle loro fondamenta, veramente impressionante e neppure completa, dato che altra documentazione, sempre fotografica, curata dall'amico onorevole Gianquinto, è stata fatta pervenire direttamente al Ministero dei lavori pubblici. Uno dei più bei monumenti dell'arte militare antica, il porto di Sant'Andrea, si trova attualmente in condizioni tali che, se non vi si pone immediato restauro, non potrà più essere conservato.

Altri monumenti sono in condizioni statiche veramente preoccupanti, e il Sottosegretario per i lavori pubblici, onorevole Colombo, ne è bene a conoscenza. Si tratta di situazione reale ed obiettiva; non si pensi che la città di Venezia voglia andare all'assalto della diligenza dello Stato o del pubblico erario. Ciò che si chiede deriva, piuttosto, da quel senso di responsabilità che anima cittadini che sanno di essere custodi di una bellezza inimitabile, e che sentono la responsabilità di conservare, all'Italia e al mondo, questa città meravigliosa. E Venezia, bella per opera della natura — come altre città ugualmente mirabili possiede il nostro Paese — nella cornice di un paesaggio sotto certi aspetti monotono, come quello lagunare, è meravigliosa, soprattutto, perché creazione della fatica e dell'arte dell'uomo, senza eguali nel mondo.

L'origine della proposta di legge, oggi al nostro esame, è lontana. Era sindaco l'amico Gianquinto, quando si impose all'attenzione degli amministratori della città, e a quella di tutti i cittadini, il problema di una manutenzione adeguata a salvaguardare l'esistenza stessa della città. Il Consiglio comunale for-

mulò un ordine del giorno, votato all'unanimità, nel quale si auspicava un consistente intervento dello Stato a difesa dei monumenti cittadini. Nell'ottobre del 1951, in sede di esame di bilancio dei lavori pubblici, sia il relatore allo stesso bilancio — allora l'onorevole Terranova — sia il Ministro dei lavori pubblici del tempo, onorevole Aldisio, e sia chi vi parla, con precisi interventi, ebbero a riconoscere e ribadire la necessità di trovare un sistema per concorrere ad aiutare i veneziani a salvaguardare la città dalla inevitabile distruzione. Venne, poi, bandita una specie di pubblica sottoscrizione dall'amministrazione Gianquinto, affinché la stessa popolazione concorresse a rendere sempre più presente al Governo la situazione ormai divenuta insostenibile.

L'attuale Consiglio comunale contribuì a predisporre la proposta di legge che venne presentata, nella passata legislatura, alla Camera, dal sottoscritto e da tutti i colleghi veneziani. La Commissione speciale, allora in sede referente, apportò alcune modifiche sostanziali, in seguito ad osservazioni del Ministero dei lavori pubblici ma, tuttavia, non tali da intaccare la sostanza della proposta, che fu, in seguito, tra quelle che vennero votate in Assemblea con il maggior numero di voti favorevoli. I pochi voti contrari, lo furono soltanto per ragioni di principio nell'individuazione della copertura.

L'attuale proposta di legge ripete sostanzialmente la precedente. Come ben s'intende dalla lettura dei nomi dei proponenti, il provvedimento non riveste colore politico, è comune a tutti i settori, appartiene a tutti i cittadini di Venezia, essendo una proposta di legge che i deputati presentano per mandato della cittadinanza veneziana.

Quali sono, in breve, le cause del decadimento attuale? Esse sono varie: ve ne sono di origine storica, economica, sociale, edilizia e costruttiva. Le cause storico-economiche sono semplici. Venezia, come sapete, è stata uno dei più grandi centri mercantili che la storia ricordi e, fino al 1700, la sua ascesa fu veramente notevole e poté tenere anche un livello di grandezza. Quando parte dell'economia mondiale convergeva su Venezia, la città poté mettere insieme quel complesso di monumenti e di bellezze che oggi minacciano di rovinare. Quando, però, incominciò il decadimento politico ed economico della potenza veneziana, non fu più possibile sostenere l'onere della manutenzione di tutto quell'enorme patrimonio artistico che l'impero veneziano, nel corso dei secoli, era riu-

LEGISLATURA II — COMMISSIONE SPECIALE (PROVV. CITTÀ VENEZIA) — SEDUTA DEL 27 LUGLIO 1954

scito ad accumulare. Il decadimento, purtroppo — come giustamente osservò l'onorevole Pacati in un suo intervento nella passata legislatura — oggi procede con una progressione geometrica, che sempre aumenterà, se non si provvede, in tempo, a porvi riparo.

L'attuale economia veneziana non è assolutamente in grado di far fronte alle necessità della manutenzione e della riparazione di questo patrimonio artistico. Venezia, inoltre, è purtroppo gravata da una massa notevole di disoccupati, che assommano a circa 30 mila unità; il porto ha movimento di molto ridotto; le industrie sono in parte in crisi e le risorse industriali sono limitatissime. Inoltre, è noto come la riparazione di un palazzo veneziano sia molto più costosa di altrove, per la tecnica stessa con la quale ogni edificio è costruito in Venezia, ed ogni opera costituisce difficoltà imprevedute dato che è difficile stabilire quale sia lo stato delle fondazioni. Le cause costruttive, dal punto di vista del decadimento, sono anche esse diverse; innanzi tutto, è da tenere presente il fatto che Venezia è sorta in mezzo alla laguna in un terreno alluvionale emerso dalle acque, quindi, di scarsa resistenza. Gran parte delle case di Venezia vennero costruite intorno al 1200, con materiale di riporto delle città del litorale, distrutte dai barbari. Inoltre, nell'edilizia veneziana soltanto i muri maestri poggiano su palafitte; i muri interni si basano, invece, su fondazioni poco profonde, chiamate « zatteroni » che, a loro volta, poggiano su terreno acquitrinoso. Ciò porta come conseguenza che i fabbricati subiscono cedimenti non uniformi, più sensibili in corrispondenza con i muri interni, e meno, in corrispondenza di quelli perimetrali. Si vengono, così, a creare fenomeni di strapiombi, di inclinazioni dei pavimenti, di distacchi dei piani delle facciate dal resto dell'edificio, fenomeni frequenti e visibilissimi in Venezia, aggravati, inoltre, dal fatto che i solai sono spesso appesantiti in quanto, attraverso gli anni, sono stati riparati o ricostruiti l'uno sopra all'altro, il che facilita ancora più le possibilità di crollo. Vi è, poi, il grave pericolo dell'umidità che sale capillarmente su per i muri, assalta e guasta gli intonaci, come pure la salsedine che intacca le murature e polverizza le malte. Venezia, non ha, inoltre, un sistema vero e proprio di fognature; vi suppliscono i « rii » con il moto di flusso e riflusso delle acque. L'acqua che vi scorre determina erosioni fortissime; durante l'inverno, il ghiaccio, con la forza di dilatazione, rovina qualsiasi

materiale costruttivo, provocando caverne e determinando il cedimento delle fondazioni. Si aggiunga a tutte queste cause di logoramento, l'azione meccanica dell'acqua che, in moltissimi edifici, si trova a contatto delle fondazioni; considerato, inoltre, che la marea nell'alto Adriatico è particolarmente sensibile, raggiungendo normalmente, un dislivello, tra l'alta e la bassa marea, da metri 0,90 a un metro, si comprenderà agevolmente come, venendo le strutture delle fondazioni degli edifici, a trovarsi lungo i canali, di volta in volta, immerse ed emerse per un'altezza variabile, i danni derivanti da tali continui movimenti, possano provocare, a lungo andare, danni rilevantissimi.

Ricordo che, nell'altra legislatura, quando si illustrò tale situazione del tutto particolare, si pose al Ministero dei lavori pubblici — allora rappresentato dall'attuale nostro vicepresidente, onorevole Camangi — questa domanda: ritiene il Ministero che siano urgenti questi lavori di riparazione e di manutenzione per la conservazione del patrimonio edilizio veneziano? La risposta del collegato Camangi fu affermativa, precisa e categorica. Tale opinione coincideva con quella dei tecnici veneziani e di quelli di tutto il mondo, i quali, all'unanimità, ritengono che, se non si pone riparo all'attuale situazione, si arriverà ad un punto tale che sarà impossibile salvare la maggiore parte delle costruzioni veneziane, e l'intera città si ridurrà, ben presto, ad un cumulo di rovine.

L'ultima indagine è quella del 1945, compiuta dal professore Vivante, ed è indagine che fa testo per quel che riguarda la vita di Venezia. Dal 1945 ad oggi, la situazione non è certo migliore, anzi è notevolmente peggiorata.

PRESIDENTE. Avverto gli onorevoli colleghi che, poiché è iniziata in questo momento, in Assemblea, una votazione a scrutinio segreto, è necessario sospendere la nostra seduta.

Può rimanere, quindi, stabilito che il seguito della esposizione del proponente, onorevole Gatto, è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

**La seduta termina alle 18,50.**

---

IL DIRETTORE  
DELL'UFFICIO COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO VERDIROSI

---

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI