

VERBALE DI DELIBERAZIONE

DRI.

CONSIGLIO COMUNALE DI VENEZIA

CONVOCAZIONE STRAORDINARIA

Seduta Pubblica del 18 Luglio 1921

PRESIDENZA del Sindaco Dott. Prof. Comm. DAVIDE GIORDANO

ORDINE DEL GIORNO

1. Interpellanze:
 - a) del Consigliere comunale Ing. Luigi Pagau « circa gli studj relativi al congiungimento, per via ordinaria, di Venezia con la terraferma »;
 - b) del Consigliere comunali comm. Gino Fogolari, avv. Alberto Musatti e cav. Odimiro Umberto Bellotto « per aver modo di pronunciarsi sui progetti del Consiglio provinciale per la costruzione di un nuovo ponte tra Venezia e la terraferma e dell'altro di Burano ».
2. Adesione del Comune al Comitato promotore dell'Ente autonomo Brenta-Piave e proposta di contributo relativo.
3. Proposta di rinnovazione, per anni nove, della affittanza passiva con la ditta Vittorio e Leopoldo Pesenti, del magazzino a Cannaregio, n. 2757, adibito a sottostazione elettrica.
4. Proposta di contribuire alla spesa per il ricovero dei bambini Callegari Giuseppe e Biasini Ettore nell'Istituto frenastenici di Thiene.
5. Domanda dei fratelli Perinotto di Roncade per affranco di livello a favore della Sostanza Correr.
6. Approvazione in seconda lettura:
 - a) della proposta di concessione di una nuova indennità per caro viveri al personale dipendente dal Comune;
 - b) della proposta di aumento nella pianta organica dell'ufficio d'igiene di due posti di vigile sanitario;
 - c) della proposta di affittanza passiva, per anni nove con la ditta Serafin Luigia, del magazzino a San Polo n. 1949 adibito a sottostazione elettrica;
 - d) della proposta di affittanza passiva per anni nove, con la ditta Ettore Cristofoli fu Carlo del magazzino a S. Polo, n. 1104, adibito a sottostazione elettrica;
 - e) della proposta di contributo a favore del Consorzio regionale veneto per materiale scientifico della R. Università di Padova;
 - f) della proposta di contributo del Comune per l'impianto della Scuola nazionale del vetro;
 - g) della proposta di aumentare il numero del personale insegnante di pianta delle scuole elementari;
 - h) della proposta di istituzione di nuove piazze di fondazione comunale sulla Nave asilo « Sella »;
 - i) della deliberazione presa d'urgenza dalla Giunta comunale nella seduta 27 dicembre 1920 relativa al ricovero del bambino Danesin Giovanni nell'Istituto frenastenici di Thiene;
 - j) della deliberazione presa d'urgenza dalla Giunta comunale nella seduta 1 febbraio 1921 relativa al ricovero della bambina Tonani Wanda nell'Istituto per l'infanzia abbandonata;
 - kk) della proposta di assunzione a carico comunale di un terzo della spesa per il ricovero dei fanciulli Zago Luigi, Rulotti Edoardo, Lizza Leandro nell'Istituto frenastenici di Thiene.
 - ll) della deliberazione Consigliere 11 luglio 1921, con cui fu aumentata la sovrimposta terreni e fabbricati;

Seduta pubblica del 12 luglio 1921

- o) dello stesso peño facoltative iscritte nel bilancio 1921;
- p) della proposta di contrarre con la Cassa di Risparmio di Venezia un prestito cambiario di L. 3.000.000 per il finanziamento dell'Azienda di navigazione interna, da garantirsi mediante costituzione di pegno navale sul materiale dato in uso all'Azienda stessa e ratifica delle deliberazioni prese d'urgenza dalla Giunta nelle adunanze 22 aprile e 3 giugno 1921, relativi all'anticipazione di L. 800.000 sul prestito stesso.
7. Nomina di un membro della Commissione per le decisioni in primo grado dei ricorsi contro le tasse comunali, in sostituzione del rinunciatario avv. Alberto Muffatti.
 8. Rinnovazione del Consiglio di amministrazione dell'O. P. Giacomo d'Isola.
 9. Rinnovazione del Consiglio di amministrazione dell'O. P. Abate Leandro Tallandini.
 10. Rinnovazione del Consiglio di amministrazione dell'O. P. Ghlotto Molon.
 11. Rinnovazione del Consiglio di amministrazione dell'O. P. Principe Amedeo.
 12. Nomina del rappresentante del Comune nel Consiglio d'amministrazione dell'O. P. F.lli Pietriboni in seguito alla rinuncia del sig. Ing. Antonio Spandri.
 13. Nomina di un membro del Consiglio d'amministrazione del Monte di Pietà in seguito alla rinuncia del sig. rag. Paolo Toma.
 14. Nomina del Presidente e di due membri del Consiglio d'amministrazione dell'O. P. Carlo Combi in seguito alla morte del Barone Alberto Treves de' Bonfilii ed alla rinuncia dei signori Giulio Salvagno ed Erminia Vitali.
 15. Nomina di un membro del Consiglio d'amministrazione dell'O. P. Gio. Batta Giustinian per il ricovero dei cronici in sostituzione del rinunciatario comm. Gioachino Wiel.
 16. Nomina del rappresentante del Comune nel Consiglio provinciale del Tiro a segno nazionale.
 17. Nomina di un membro della Commissione all'ornato in seguito alla rinuncia data dall'ingegnere comm. Luigi Marangoni.
 18. Nomina di un secondo delegato del Comune nel Consiglio d'amministrazione del R. Istituto artistico industriale.
 19. Comunicazione e ratifica delle deliberazioni prese d'urgenza dalla Giunta municipale, a' termini dell'art. 140 della legge comunale e provinciale, nelle sedute:
 - a) 22 aprile 1921, con cui venne autorizzato il Sindaco a presentare al Commissariato per le riparazioni dei danni di guerra nelle regioni venete e limitime, la denuncia generale di tutti i beni di proprietà del Comune distrutti o deteriorati per fatto di guerra;
 - b) 10 maggio a. c., colla quale fu disposta la esecuzione dei lavori di robustamento del ponte in ferro sul Canal Grande all'Accademia;
 - c) 27 maggio 1921, relativa alla proposta di modificazione dell'art. 21 del Regolamento per la detenzione e custodia dei cani;
 - d) 7 giugno 1921, colla quale si autorizzò la esecuzione dei lavori di sistemazione stradale fra Malamocco ed Alberoni.
 - e) 14 giugno 1921, con la quale fu provveduto all'appalto, per trattativa diretta, del lavoro di costruzione di un tratto di muro di sponda e di una riva d'approdo all'estremità del canale di via Cipro al Lido.
 20. Proposta di regolamento per i bacchini di stazio.

Presenti i sigg. Consiglieri: 1. Baldin rag. comm. Mario — 2. Barro dott. Silvio — 3. Battistella rag. Domenico — 4. Belli prof. Adriano — 5. Bellotto cav. prof. Odimiro Umberto — 6. Benzoni dott. prof. cav. Andrea — 7. Biraghi rag. cav. Ezzelino — 8. Bonob. avv. Piero — 9. Bortoluzzi Giovanni — 10. Brunetti cav. dott. prof. Federico — 11. Calandri Giovanni — 12. Cavalieri comm. Aurelio — 13. Cavizago ing. Giovanni — 14. Citran Lorenzo — 15. Colussi Erminio ch. Emilio — 16. Corinaldi comm. Ettore — 17. Dalla Zorza rag. dott. Alessandro — 18. De Cecco Giovanni Mario — 19. Del Bono Osvaldo — 20. dei Fogolari prof. comm. Gino — 21. Franceschinis avv. Guido — 22. Franco avv. comm. Leone — 23. Fusina rag. Andrea — 24. Giordano comm. dott. prof. Davide — 25. Gherizza Ferdinando — 26. Grubissich avv. cav. Gastone — 27. Guatti Zuliani Giuseppe — 28. Jogna ing. Ettore — 29. Lamponi Guido — 30. Li Causi prof. Girolamo

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

— 31. Magrini avv. cav. Iginio Maria — 32. Merlo cav. Germano — 33. Musatti avv. Alberto — 34. Nicoletti cav. uff. Giovanni Battista — 35. Orsi co. prof. comm. Pietro — 36. Pagan ing. Luigi — 37. Passoni Antonio — 38. Pavanini cav. prof. Giulio — 39. Perez Attilio — 40. Ponti prof. Giovanni — 41. Radaelli avv. cav. Pietro — 42. Rupil Giuseppe — 43. Santuzzo Giuseppe — 44. Scattola Giacomo — 45. Serra Eugenio — 46. Sorteni Ambrogio — 47. Spanio dott. Antonio — 48. Valsecchi dott. Luigi — 49. Vianello Giovanni Alberto. — 50. Voltolina Domenico.

Assenti i sigg. Consiglieri: 1. Battistella dott. Carlo — 2. Bernau avv. Arrigo — 3. Carburlotto Aurelio — 4. Cossan cav. Domenico — 5. Dall'Era prof. Romeo — 6. Ferroni Remo — 7. Florian avv. prof. Eugenio, deputato — 8. Francese Oscar — 9. Giuriati avv. cav. Giovanni, deputato — 10. Musatti avv. Elia, deputato.

Alle ore 17 il *Presidente*, essendo legale il numero dei Consiglieri presenti, dichiara aperta la seduta; giustifica l'assenza dei Consiglieri on. Florian, Giuriati e Elia Musatti i quali come deputati, assistono oggi alla seduta della Camera.

Prega i Consiglieri Calandri, Del Bono e Serra a fungere da scrutatori.

Indi pronuncia le seguenti parole:

A nome e certo di interpretare il pensiero di tutto il Consiglio esprimo condoglianze al Consigliere Oscar Francese per la perdita di un bambino, disgrazia che lo ha colpito nel suo cuore di padre.

I Consiglieri fanno segni di assentimento.

Siccome la discussione sull'argomento al n. 1 dell'ordine del giorno potrà prolungarsi, il Presidente propone la inversione dell'ordine del giorno, in guisa da procedere intanto alle deliberazioni di maggiore urgenza, e alle nomine dal N. 7 al N. 18.

Il Consiglio acconsente.

6 n. — Approvazione in seconda lettura della deliberazione 11 luglio 1921 del Consiglio comunale, con cui fu aumentata la sovrimposta dei terreni e fabbricati.

L'Assessore *Baldin* legge la seguente relazione:

N. 45750 IV.

Signori Consiglieri,

Nell'adunanza 11 corrente avete approvata, in prima lettura, la proposta di applicare la sovrimposta sui terreni e fabbricati per l'anno in corso nella misura di centesimi 300 per ogni lira di imposta erariale principale.

Tale deliberazione deve, a sensi di legge, essere confermata in seconda lettura.

Ottenuta dal R. Prefetto con decreto 14 corr. N. 15969, la abbreviazione del termine prescritto dall'art. 190 della legge comunale e provinciale, vi preghiamo, signori Consiglieri, di approvare la seguente

PARTE:

« Il Consiglio comunale delibera in seconda lettura di applicare la sovrimposta sui terreni e fabbricati per l'anno 1921 nella misura di centesimi 300 per ogni lira di imposta erariale principale ».

schede, il *Presidente*, d'accordo cogli scrutatori, proclama eletto a membro della Commissione comunale all'ornato il sig. ing. Fantino Bon, con voti 30, essendo 48 i Consiglieri presenti e 41 i votanti; maggioranza 25; astenuti 4; schede bianche 5.

N. 42164 III 16. — Nomina di un secondo delegato del Comune nel Consiglio di amministrazione del R. Istituto Artistico Industriale.

Il *Sindaco* legge la seguente relazione:

Signori Consiglieri.

Con R. D. 20 febbraio 1921 all'art. 4 del D. L. 10 giugno 1917 n. 1900 fu sostituito il seguente:

« Il Consiglio d'Amministrazione del R. Istituto Artistico Industriale di Venezia è composto di due delegati per ciascuno degli Enti indicati al precedente art. 2 ». Tali enti sono: il Ministero per l'Industria, Commercio e Lavoro, il Comune di Venezia, la Provincia di Venezia e la Camera di Commercio.

Nella seduta Consiliare del 5 gennaio u. s. fu nominato a delegato del Comune nel Consiglio suddetto il cav. prof. Umberto Odimiro Bellotto.

Si rende, quindi, ora necessario di procedere alla nomina del secondo delegato, e perciò Vi preghiamo di approntare una scheda con un nome per tale nomina, con avvertenza che le norme regolamentari in vigore sull'istruzione professionale stabiliscono che i componenti i Consigli d'amministrazione delle scuole industriali debbano appartenere o per professione o per ufficio al ceto industriale.

L'eletto durerà in carica a tutto l'anno 1923.

Senza discussione, il Consiglio procede alla votazione segreta. Compiutosi lo spoglio delle schede, il *Presidente*, d'accordo cogli scrutatori, proclama eletto a secondo delegato del Comune nel Consiglio di amministrazione del Regio Istituto artistico industriale il sig. Tivan Vittorio con voti 38, essendo 48 i Consiglieri presenti e 44 i votanti; maggioranza 25; astenuti 4; schede bianche 5.

I. — Interpellanze del Consigliere comunale Ing. Luigi Pagan "circa gli studi relativi al congiungimento, per via ordinaria, di Venezia con la terraferma", e del Consigliere comunale comm. Gino Fogolari, avv. Alberto Musatti e cav. Odimiro Umberto Bellotto "per aver modo di pronunciarsi sui progetti del Consiglio provinciale e per la costruzione di un nuovo ponte tra Venezia e la terraferma e dell'altro di Burano".

Il *Sindaco* invita il Cons. Pagan a svolgere la sua interpellanza.

Pagan. Il problema del collegamento per via ordinaria di Venezia con la terraferma, il quale si trascina fra studi o polemiche giornalistiche da alcune dieci di anni, pareva avviato a soluzione nel 1917. Infatti nella discussione avvenuta nella seduta del 16 agosto 1917 in questo Consiglio Comunale, per l'approvazione della Convenzione stipulata fra lo Stato, il Comune e la Società « Porto Industriale di Venezia » per la costruzione del porto di Marghera, i pareri di quasi tutti i Consiglieri comunali furono concordi nella necessità che venisse creata una diretta comunicazione per via ordinaria fra le due sezioni del porto e fra la città di Venezia ed il suo nuovo quartiere urbano di Marghera.

Chi sollevò la questione e la impostò molto felicemente fu il Consigliere onor. Elio Musatti, il quale ebbe a dire: « è poi necessario che il Comune di Venezia non ritardi lo studio

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

« della congiunzione di Venezia coi Bottenighi, congiunzione che ormai appare una imminente, inevitabile necessità. È necessario ciò per la vita del porto e per la vita industriale. « per la comodità dei cittadini veneziani, per avvicinare il Porto e la zona industriale a Venezia, e per impedire, quello che tanti temono, che il Porto dei Bottenighi e la nuova « zona industriale servano più i centri della terraferma, anziché la città di Venezia nel cui « ambito porto e zona industriale hanno sede. »

Questo concetto fu poi ripreso da altri Consiglieri comunali e infine fu rivolta richiesta formale alla Giunta Grimani di assumere impegni tassativi di presentare in breve lasso di tempo, e precisamente entro il 31 dicembre 1917, un progetto concreto.

La Giunta prese impegno, ma non poté mantenerlo, perchè tre mesi dopo, in seguito alla invasione delle provincie venete, l'attività del Comune cessò e tutto rimase in sospenso. Però i criteri fondamentali affermati dal Consiglio comunale, e l'impegno preso dalla Giunta Grimani non andarono per questo estinti. Infatti nel 28 aprile 1919 il Consiglio comunale deliberò, su proposta della Giunta, di indire un concorso per un progetto di congiungimento di Venezia con la terraferma, e nel bando relativo fu stabilito che una delle condizioni principali fosse di tener conto delle necessità di stabilire rapide e dirette comunicazioni fra la stazione Marittima e il nuovo Porto di Marghera.

Il concorso fu dichiarato di nessun risultato, poichè nessuno dei progetti presentati parve meritevole di essere prescelto, ma fu tuttavia riaffermata la necessità di stabilire agevoli comunicazioni fra le due sezioni del porto, fra la città e il suo porto di terraferma.

Oggi ci troviamo di fronte ad un fatto nuovo: abbiamo un progetto votato dal Consiglio provinciale, che si ispira a criteri diversi da quelli accennati, e che non sono accettabili dal punto di vista dell'interesse cittadino.

Nel progetto provinciale non è infatti contemplata alcuna comunicazione diretta fra la città di Venezia e la frazione di Marghera, nè, quello che è peggio, alcuna comunicazione tra la stazione marittima ed il nuovo Porto e la terraferma. Tale criterio non sembra accettabile; il Comune di Venezia sta creando con gravi sacrifici un'ampia zona industriale e commerciale, e un quartiere urbano nel quale potranno risiedere 30 mila abitanti; ora mi sembra ben evidente la necessità che questo suo nuovo braccio sia collegato alla città con comunicazione rapida e diretta.

Non più tardi di cinque giorni fa abbiamo votato otto milioni di spesa per sistemazioni stradali e di servizi pubblici nel porto e nel quartiere urbano di Marghera: spendere da una parte somme così rilevanti e poi non fare in modo che questi sacrifici possano dare tutto il frutto, è un controsenso.

Il progetto della Provincia presenta ancora il difetto di non offrire accesso alla stazione marittima per via ordinaria. Chi ha avuto occasione di visitare grandi porti italiani ed esteri, nei quali i trasporti avvengono nelle migliori condizioni, avrà constatato quanta parte del traffico viene assorbito dai trasporti per via ordinaria o con carri a cavalli, o con quell'altro mezzo rapido e moderno assunto oggi a grandissimo sviluppo, degli autocarri. Grave condizione di inferiorità è per la nostra stazione marittima il non avere accessi per via ordinaria, e quindi il non poter usufruire di alcuno di quei mezzi di trasporto.

Anche per questa ragione il progetto della Provincia non può avere l'assenso del Comune, il quale ha pieno diritto di intervenire in discussione in quanto si tratta di un problema che ha carattere precipuamente comunale, e in secondo luogo in via subordinata provinciale. Ma non solo per il carattere prevalentemente civico della questione il Comune ha diritto di far sentire la sua voce: il R. Magistrato alle acque, supremo arbitro in materia di

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

regime lagunare, ha dichiarato che converrà che tutti gli enti interessati al congiungimento di Venezia con la terraferma, abbiano a mettersi d'accordo su di un'unica soluzione poichè, se il Magistrato è disposto a concedere la autorizzazione per la costruzione di un ponte, non è però disposto a concedere l'autorizzazione per più di uno. Se quindi la Provincia avvenisse all'attuazione del suo progetto, lesivo degli interessi di Venezia, il Comune non potrebbe più dare esecuzione ad alcun suo progetto, perchè questo sarebbe *ipso facto* ineseguibile dall'esistenza del ponte della Provincia; e il Comune troverebbe così la strada preclusa a stabilire in un modo qualsiasi la comunicazione per via ordinaria col suo porto di Marghera.

La mia interpellanza ha avuto lo scopo che il Comune di Venezia si investisse della questione ed esprimesse chiaramente il suo pensiero in proposito.

Noi non ci troviamo oggi a dover deliberare su un progetto concreto; di progetti ve ne sono parecchi; ma io prescindendo da tutti, e credo invece che debba discutersi l'argomento solo nelle sue linee fondamentali. Si tratti di un ponte nuovo, ovvero si tratti di allargare il ponte ferroviario, è una questione particolare dalla quale oggi possiamo prescindere. Oggi invece dobbiamo fissare i criteri generali ai quali deve informarsi l'azione dell'Amministrazione Comunale; collegamento diretto di Venezia col porto di Marghera e col nuovo quartiere urbano e accesso per via ordinaria alla stazione marittima; ciò per un complesso di cause che interessano l'industria, il commercio e lo sviluppo demografico cittadino.

Deve essere lecito ai nostri operai di recarsi al lavoro e di tornare da esso con quel mezzo rapido, economico e veramente democratico che è la bicicletta, di cui a Venezia, per la ubicazione e la configurazione della città non si può fare uso, ma di cui l'adozione deve essere ammessa e incoraggiata nei limiti del nuovo quartiere e della stazione marittima.

Certamente questo piano dovrà essere attuato *cum grano salis*. Senza essere un feticista dell'arte e della storia, e pur dichiarandomi incompetente in argomento, ritengo che debbano rispettarsi le esigenze della città, ed essere garantita la sua integrità artistica e storica; il suo patrimonio deve essere rispettato in modo assoluto; e ciò si potrà fare studiando le particolarità della costruzione e dall'arrivo.

Particolare riguardo dovrà pure averci al delicatissimo regime idraulico lagunare. Ogni occupazione di specchi d'acqua, come afferma la vecchia massima « palo fa paluo », produce inevitabilmente un danno; bisogna far sì che, con la soluzione da adottarsi, tale danno si riduca al minimo.

Si è da taluno prospettato anche il problema igienico, in quanto col regime lagunare si identifica il pericolo della invasione della malaria.

Gli igienisti affermano che le zanzare malarigene non possono svilupparsi che nelle acque stagnanti dolci o insufficientemente salate. Se non vi saranno quindi interramenti tali che il fondo non possa essere normalmente sommerso dalle alte maree, non vi sarà pericolo.

Un problema igienico vero e proprio quindi non esiste, o si compenetra col problema idraulico.

Nella trattazione della questione del ponte il Comune non può né deve astrarre dagli interessi comunali; pur tenendo nel debito conto quelli della Provincia, che hanno il loro peso, e non sono trascurabili; ed anche tutti quegli interessi di enti pubblici o privati che risultino degni di considerazione.

Noi dobbiamo pertanto fin da oggi affermare che, nello studiare e risolvere il ponderoso problema, noi non intendiamo di abdicare ad alcuna minima parte di quella autorità e re-

Setola pubblica del 18 luglio 1921

sponsabilità che ci derivano dall'essere i soli legittimi rappresentanti della città di Venezia, che abbiano il dovere o il diritto di tutelare.

Ho esposto sommariamente, ma, spero, chiaramente quelle che secondo me sono le linee fondamentali della questione. Mi riservo, ove ve ne sia bisogno, di riprendere la parola nel corso della discussione, per meglio chiarire il mio pensiero. (*Approvazioni*).

Il *Sindaco* invita il Cons. Fogolari a svolgere l'interpellanza da lui presentata unitamente ai Consiglieri Alberto Musatti e Umberto Bellotto.

Fogolari. La nostra Interpellanza ha uno scopo speciale: in tanta rifioritura periodica di progetti di ponti, questione veneziana per eccellenza che si fa acuta ogni vent'anni (si affermò nel 1880, culminò nel 1900, ora nel 1921 ritorna viva) abbiamo questa volta un elemento nuovo, il quale ha riepito di sdegno e di meraviglia quanti amano Venezia nella sua vita e nella sua peculiarità. Si tratta del progetto della Provincia, per il congiungimento di Burano alla terraferma, mercè una serie di ponti e di viadotti.

Tale progetto, già approvato, merita tutta la nostra attenzione, perchè esso è lesivo degli interessi della laguna di Venezia. Noi non abbiamo forse, a rigore, diritto di protestare ufficialmente, ma ci troviamo lesi nel nostro diritto di veneziani, dall'impensato progetto della Provincia, e se usciamo dalla cerchia del Comune, si è perchè noi Veneziani ci sentiamo i tutori della laguna, elemento per noi vitale, della conservazione della quale noi avremo sempre bisogno. Si vorrebbero spendere parecchi milioni per congiungere Burano alla terraferma. Noi amiamo l'isola, cara a tutti, tutta remi, tutta vele, tutta canali; amiamo l'isola che anche nella sua industria dei merletti, è leggera ed alata, come i sogni dei suoi pittori, che sembra in tutto un'impronta di arte squisita. Quei pescatori vivono nel mare e per il mare; ora di quell'isola si vorrebbe fare un villaggio di terraferma e di contadini. Non si comprende la necessità di congiungere con la terraferma questo nido di pescatori e di navigatori; a meno che non si pensi che la Provincia si proponga per iscopo, di proposito, di fare affluire le energie di Burano, anzichè al capoluogo, alla terraferma fuori della Provincia di Venezia.

Burano sulle strade di terraferma sarà a poco più di 20 chilometri da Treviso, a poco più di 12 da Mogliano, dove, col ponte, necessariamente svolgerà tutta la sua attività; cioè fuori della Provincia.

Noi dobbiamo uscire dal Comune per difendere nella provincia la laguna e la sua gente che è il nostro necessario elemento di vita.

A spogliazione di questo progetto, altrimenti inconcepibile, siamo venuti a conoscenza, che non è questo che il primo passo di tutta una serie di viadotti e di ponti che si vorrebbero costruire per congiungere tutte le isole, e condurre a Venezia la strada trevigiana.

Il ponte a nord e quello di Burano, verrebbero ad essere come le branche di un immenso scorpione di pietra e di fango che soffocherebbe Venezia. Dopo il ponte a nord la strada da san Giobbe, proseguirebbe per tutte le fondamenta nuove probabilmente ad una certa altezza per il passaggio dei canali e andrebbe a Sant' Elena, dove incontrerebbe la strada di Burano, attraverso le isole, e passerebbe al Lido.

Progetto ciclopico, mostruoso, caotico che sconvolgerebbe tutto il sistema vitale veneziano; e perciò la Provincia invece di delinearlo e presentarlo in tutta la sua importanza e gravità, cerca di iniziare a spizzico questo suo primo tentativo del congiungimento di Burano con la terraferma, e con quello del ponte a nord.

Setola pubblica del 15 luglio 1921

Convien anzitutto che il Consiglio comunale protesti subito contro questo speciale progetto di Burano, perchè è dannoso alla salute nostra, favorendo con gli interrimenti lagunari la malaria, perchè è esiziale alla vita di Venezia.

Bisogna poi considerare la vecchia questione del ponte in tutto il suo vero significato in quanto essa debilita tutta la nostra attività, togliendoci la fede nella vita marinara che è veramente la vita di Venezia.

I progetti di codeste costruzioni di ponti non muovono nè dalla necessità nè da una grande utilità popolare.

Infatti progetti di tal fatta si trascinano da anni e non hanno altro effetto che quello di ipnotizzare i veneziani, di distrarli dalle altre possibilità che essi hanno di rendere più attiva, più vigorosa la loro vera vita che è sul mare e nella laguna, e che dalla navigazione interna deve trovare il suo massimo alimento.

Non è una idea popolare da far trionfare; se tale fosse, avrebbe trionfato già da un secolo.

Fino dal 1825 la questione fu sollevata col progetto Casarini, per il congiungimento di Venezia con un ponte per pedoni e carreggi. La riprese il Ricotti nel 1830 che voleva portare lo sbocco del ponte a Sant'Alvise, e interrando il rio mettere la porta alla Misericordia. Tutti i progetti caddero da sé: nessuno è stato preso sul serio, è stato voluto come utile o necessario in tutto il secolo. Anche questo fatto ha un valore: perchè i progetti che si trascinano senza aver mai esecuzione, dimostrano per ciò solo che non hanno fondamento nella realtà.

Non sono che utopie nebulose che si lanciano senza risultato.

Invece vediamo che tutti i progetti seri hanno rapida esecuzione: come è stato quello oggi del grandioso porto di Marghera.

Quando, circa un secolo fa, un elemento nuovo è entrato nella vita del mondo, cioè la strada a guide di ferro, Venezia ha compreso subito la grandiosità del nuovo problema, e la rivoluzione benefica che la ferrovia stava per portare nei traffici e nei trasporti. Fin dal 1841, con capitali veneziani dei Papadopoli, dei Treves, e di altri si è subito posto mano a quella che per allora fu un'opera veramente magnifica e grandiosa.

Ma, anche allora, i progetti di strada pedonale e carreggiabile sono stati scartati.

Nessuno volle e ottenne, mentre pure il ponte era molto largo per i bisogni del traffico ferroviario, che vi si insinuasse una strada libera per i pedoni e per i carri.

Invece le osservazioni e i lamenti che si fecero allora erano mossi dalla considerazione e dalla preoccupazione del disagio in cui il fatto di tagliare in due la laguna avrebbe messo le barche e le navi, che, provenienti dal nord della stessa, non potevano più imboccare il Canal grande; e si fecero vari progetti per ovviare a tali inconvenienti; si progettò perfino di buttar giù tutti i ponti del Canale di Cannaregio perchè esse navi potessero arrivare a Rialto.

Queste preoccupazioni tenevano conto veramente della realtà della vita veneziana, perchè la vita veneziana nel suo sviluppo e nei suoi rifornimenti è alimentata, per mezzo della navigazione, dalle sue isole.

Ma allora, costruito il ponte della ferrovia, si stabilì un magnifico equilibrio dei traffici, che riportò Venezia a un grado notevole di floridezza. Il ponte della ferrovia giovò ai forestieri e allo sviluppo delle industrie, mentre con vantaggio ed economia i rifornimenti cittadini continuarono ad esser fatti dalla piccola navigazione dalle isole e dalla terraferma.

Ora è nato qualche cosa di grande e di diverso da potersi paragonare alla ferrovia?

Se si tratta di facilitare le comunicazioni con la terraferma, allarghiamo il ponte attuale, o facciamo pure arrivare il tram sin dove arriva a Venezia la ferrovia: questo è adatto, e possibile; l'vetture legata a un itinerario non è pericolosa per il carattere di Venezia. Ma è pericoloso l'afflusso dei carri, automobili, biciclette, le quali si dovranno fermare in un piazzale per intoppo senza poter svolgere più oltre la loro attività, mentre non potrebbero formarsi. Una strada non può fermarsi. Risultato e prova di questa necessità è il disegno dell'Amministrazione che vorrebbe far girare la strada per le isole attraverso tutta la laguna tanto per farla arrivare dove ne trovi un'altra cui potersi congiungere.

Noi dobbiamo constatare che Venezia per il suo carattere marittimo ha una vita speciale, la quale è in aperto contrasto con tutti i trasporti della Provincia; o Venezia riesce a imporsi per lo svolgimento della propria vita, o è soffocata; mentre dove la strada ci vorrebbe condurre, potremmo andare sempre molto meglio con le navi per le vie d'acqua. Sol che vogliamo, noi possiamo svolgere un magnifico programma vitale di rinnovamento di mezzi di navigazione che sono stati trascurati perchè i progetti dei ponti ci hanno impedito di pensarci seriamente. Tutte le perfezioni, tutte le novità dei trasporti terrestri noi possiamo applicarle ai trasporti marittimi, sol che vogliamo svolgere il nostro programma.

Codesti sogni di ponti e di congiunzioni hanno anche questo di deleterio, che ci tolgono ogni forza per rinnovare i nostri vaporetto, i nostri mezzi di locomozione. Bisognerebbe pensare a poter con vaporetto più piccoli attraversar la città sino alle Fondamenta nuove, e da Bacino San Marco andar direttamente a Murano e a Burano.

Questa è la vera vita di Venezia, questa è la vera estetica: mantenerla e renderla più viva nel suo elemento!

Noi dobbiamo conservare la città unica al mondo e che ha elementi di bellezza e di forza infiniti.

Il porto di Marghera merita tutta l'attenzione nostra, perchè possa esplicare l'attività commerciale e industriale di Venezia; però l'ing. Pagan ha parlato della necessità di portare i carri e le automobili nella stazione Marittima, ma perchè? Il porto di terra deve essere a Marghera, il porto d'acqua alla Marittima: è la solita figura di Venezia simboleggiata nel Leone andante, come lo dipinse il Carpaccio con le due zampe di dietro in acqua e le due davanti in terra, dove egli va e domina.

Ed era veramente così; i Veneziani erano così: non signori solo delle piccole terre circostanti, essi ci hanno dato l'esempio delle grandi bonifiche polesane e delle basse valli veronesi.

Noi dovremmo fare, come loro, che hanno seguito il loro capitale e lo hanno riportato a Venezia mediante lo stesso loro elemento delle vie acque.

Non lasciamoci illudere da piccole questioni, non lasciamoci fuorviare da piccole cose; lasciamo che altre città di campagna godano i mercati, e le fiere, mentre Venezia non può diventare città di campagna. Chi verrà a Venezia alla fiera? domando io. Il contadino non viene, perchè egli va dove può trasferire e vendere il suo bestiame. Ma vi sono città e città; città che vivono unicamente lavorando la seta, o i metalli o cavando miniere di carbone, città che vivono solo squartando e salando porci. Ebbene, vi sia una città, Venezia, che viva del mare, che viva dell'arte e della bellezza, dei suoi commerci, della forza e della ricchezza del mare fortemente, felicemente, riccamente.

Meglio vendere retro e prodotti di industrie artistiche a Zara e a Fiume, a tutta Italia, e a tutto il mondo, che trafficar solo un poco di grano con gente che venga faticosamente da Gambarare o da Mira, per questo ponte, e che ci rovini la vita e la bellezza del nostro ambiente, della laguna e della sua gente marinara.

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

E se interroghiamo l'anima popolare dei veneziani, vediamo che anche il popolo sente la dignità e la forza delle sue tradizioni navigatorie: esso vi dirà che la salute di Venezia è nel mare e sulle vele, la sua forza, le sue strade sono la navigazione. La bellezza di Venezia ci deve stare grandemente a cuore, e per questo ricordo con soddisfazione e con compiacimento vivissimo che il Sindaco già ci disse di essere orgoglioso di sentirsi chiamare all'estero: « Giordano di Venezia », sentendo quanto valeva quel nome nel mondo per tutto quello che ricorda di unico e di bello.

Avrei quasi preferito che la nostra interpellanza precedesse il voto e l'opportunistissimo ordine del giorno dell'Accademia di Belle Arti. Non si tratta di un dettaglio accademico, non si tratta di difendere Venezia come un museo. Non noi facciamo dell'archeologia; anzi in un tempo in cui tutto si tramuta, in cui vediamo flovie, mezzi di trasporto e di comunicazione tanto meravigliosi e rapidi, questo dono di una strada pedonale, sarebbe proprio un dono archeologico che col fango di terraferma ci porterà asini, muli, mosche e zanzare, brutture e malattie.

Un artista ha detto, nel 1900, quando si discusse ancora del ponte questa insigne sciocchezza: « purchè si faccia bello, si faccia pure il ponte ». E che importa che sia bella la corda che ci impicca, e la catena che ci lega? Il ponte è una bruttura in sè. Un muraglione che mi venga elevato alle Fondamenta nuove soffocherà, e sarà sempre impossibile e brutto, anche se disegnato da Michelangelo.

Non vogliamo il museo, ma nel suo elemento il rinnovarsi della città. Si estendano pure le Fondamenta nuove fino a Sant'Alvise; si getti pure una nuova riva come quella degli Schiavoni, che circondi di un anello tutta Venezia; e, partendo da pertutto, i nuovi vaporette e gli autoscafi portino nelle isole e nella terraferma la nuova nostra vita. Abbiamo un esempio felice nel nuovo autoscafo per Cortina d'Ampezzo, che ci conduce dal Giardinetto Reale alle Barche di Mestre in una ventina di minuti. Oggi è un mezzo di lusso, domani sarà popolare. Gli operai sulle calate del porto abbiano imbarcazioni agili e veloci che li riconducano a Venezia. Questo si deve inserire nel programma per il rinnovamento di Venezia e cioè che le vele e le barche sono i nostri ponti e le nostre strade.

Se proprio è indispensabile, si può allargare il ponte ferroviario per avvicinare le due sezioni del porto, e cercare di portare il tram dal nuovo porto di Marghera al porto della Marittima. Conclusione di quanto ho detto sia il seguente ordine del giorno che presento anche a nome dei colleghi Alberto Musatti e Umberto Bellotto:

Il Consiglio Comunale di Venezia, di fronte alla deliberazione del Consiglio provinciale di Venezia per la costruzione di una strada su terrapieni e ponti, fra Burano e la terraferma (primo passo di un più lungo e olttraggiato itinerario terrestre con meta a Venezia); protesta contro tale inconsulta minaccia all'integrità e al carattere dell'estuario, al regime lagunare, già ormai così compromesso e di cui non è lecito deliberare senza Venezia, che ha nella laguna il suo elemento natale e vitale;

quantò al progetto di un nuovo ponte fra Venezia e la terraferma, dichiara con la autorità e responsabilità del suo mandato di amministratore illudersi di opporsi a qualunque immatura soluzione della questione, che, prevenendo un profondo e competente esame dei suoi diversi aspetti fondamentali, minacci oltretutto di manomettere irrimediabilmente il patrimonio secolare, il costume caratteristico, la perenne eredità di forme e di spriti che ha nome Venezia;

manda alla Giunta municipale di comunicare questa sua ferma volontà tutrice agli

altri consigli e corpi amministrativi della città e della provincia, affermando il principio che in ogni modo debba anzitutto portarsi al suo massimo rendimento il ponte della ferrovia, eventualmente ampliato, e attolarsi con mezzi e ritmi moderni quelle comunicazioni per via d'acqua che saranno sempre le più conformi alla natura della città, le più spedite ai suoi bisogni, le più consuete all'abito della sua gente, specie di quella che vive nel movimento delle merci e delle derrate.

Bellotto. Dopo quanto ha detto il cons. Pagan, competentissimo in materia, o l'amico Fogolari, non avrei niente da dire, altro che associarmi a loro. Vorrei però fare un'osservazione: non sono competente, ma sono stato sempre antipontista e lo sarò ancora, ma se ragioni impellenti consigliano l'allacciamento di Venezia verso la terraferma e ciò possa venire in maniera da non ledere le ragioni artistiche della nostra città, io mi sentirei disposto a dare il mio voto, o secondo me il congiungimento di Venezia alla terraferma che potrebbe servire allo scopo sarebbe l'allargamento del ponte attuale dalla parte sud. Accenno al pericolo della malaria che è giunta già al quinto casello della ferrovia. Se un allargamento del ponte deve avvenire, esso non può essere che dalla parte sud. Parlando come artista vorrei che fosse portata la stazione ferroviaria di Venezia a Mestre usando l'attuale ponte come strada carrozzabile o tramviaria e che Venezia rimanga quale la hanno creata i nostri padri e abbiamo perciò il dovere di conservarla integra. Quanto al progetto di congiungimento con Burano ed isole votato dalla Provincia, esso è semplicemente buffo. Mi associo all'ordine del giorno proposto dai Cons. Fogolari e Musatti, disposto però a votare l'allargamento del ponte attuale dal lato sud.

Caflaogo. Premetto che sono antipontista come deve esserlo qualunque veneziano che si senta tale, per cui non posso concepire il ponte se non come opera indispensabile per il servizio del porto di Marghera e quindi a sud di quello della ferrovia o ridotto ad un allargamento del ponte stesso. Se si deve sopportare il ponte, si deve pensare poi alla ripartizione delle spese fra gli enti ed i Comuni interessati. Si deve pensare al suo punto di partenza ed al suo punto di arrivo, questioni queste che sono legate fra di loro. Se noi ammetteremo che altri Comuni della Provincia debbano contribuire alla spesa, avremo anche l'obbligo di subordinare il concorso dei Comuni all'utile che trarranno dal ponte rispetto alla sua posizione.

Ricorderò che sono stati presentati dettagliati progetti in seguito a concorso e che fu fatta per essi anche una relazione dal prof. Bordiga, che poi ora ha finito col rimangiarsi completamente perchè ha firmato un voto che uega il ponte. Abbiamo un progetto Setti-Emmer ed altri ve ne sono; ma questo prende la paternità dalle volontà, dalle opinioni, dalle idee che man mano vengono a succedersi; tutti però pare concludano che la costruzione del ponte non viene ad avvantaggiare Venezia nelle sue caratteristiche. Il Comune, ad ogni modo, non ha un progetto proprio. Quanto al punto di partenza da Venezia sarei propenso di accettare quello che è illustrato in un articolo di Gino Damerini nella « Gazzetta di Venezia ». Per concludere, vorrei proporre questo ordine del giorno:

Il Consiglio comunale di Venezia,

ritenuto che il congiungimento della terraferma a Venezia non debba avvenire se non a mezzo dell'allargamento a sud del ponte ferroviario esistente;

ha mandato all'on. Giunta perchè nomini una terna di tecnici competenti che, in un determinato tempo, presentino un progetto completo nei riguardi costruttivi ed economici;

indicando pure la proporzione nella quale deve essere ripartita la spesa fra i vari enti interessati;

e giustificando la ripartizione con una chiara esposizione dei concetti determinanti.

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

Jogna. Le obiezioni e le ragioni che hanno reso in passato gran parte dei veneziani contrari al congiungimento di Venezia alla terraferma si riducono a tre:

- I. La scarsa utilità del congiungimento in rapporto alla spesa elevata che esso richiede.
- II. Il dubbio di un danneggiamento del regime idraulico.
- III. Il pericolo di un deturpamento estetico delle caratteristiche della città.

Dobbiamo constatare che quello che una volta poteva sembrare un semplice comodità per i turisti, oggi rappresenta una necessità commerciale e industriale. Non è più la terraferma che arriva a Venezia, ma è Venezia che ha iniziata la sua espansione, che ha creato l'*interland* necessario alla sua vita industriale nella terraferma. E perchè Venezia tragga da questo nuovo fatto tutti i vantaggi che colui può e deve consentirle, è condizione essenziale che tutti gli organi fattivi o direttivi sieno strettamente collegati senza soluzioni di continuità che non sono consentite dall'affrettato battere della vita industriale moderna. Da ciò la necessità del collegamento materiale più semplice e diretto di Venezia alla sua nuova appendice; da ciò la necessità che anche materialmente il nuovo e il vecchio porto sieno una cosa sola, una sola entità.

Quali possono essere i giudizi sulla grande impresa dei veneziani, il nuovo porto dei Rottenighi sta per essere un fatto compiuto e sarebbe errore gravissimo che Venezia non dovesse approfittarne per ritrarre da esso tutto il possibile vantaggio. Senza il congiungimento di Venezia, il porto nuovo avrebbe di Venezia il solo nome, mentre di fatto sarebbe Mestre o sarebbe Padova o sarebbe Treviso poichè le correnti commerciali e industriali non seguono il loro nome di nascita, ma seguono la via più semplice o più facile che loro si presenta. Dobbiamo attrarlo anche materialmente nella nostra orbita se non vogliamo che ciò che deve essere per noi l'ossigeno di una vita stentata, sia invece il gaz venefico che uccida anche quel poco che ci è rimasto della vita portuale.

Ho accennato alle obiezioni. Quella di carattere idraulico. Non affermiamoci in discussioni su un tema che fra gli stessi competenti porta alle conclusioni più opposte; solo ho il piacere di constatare che il massimo organo tutore del nostro regime idraulico, il Magistrato alle acque, che ad un tempo espresso i suoi dubbi, oggi, salve alcune cautele, dichiara esplicitamente che ritiene che il nuovo congiungimento non apporterà danni al regime lagunare sia nei rapporti di movimento idraulico, sia in quello sanitario. Non spetta a noi, più o meno competenti, di entrare in merito, se fra le discrepanti obiezioni l'ufficio delegato alla massima tutela accorda la sua approvazione. Le obiezioni di carattere estetico sono le più gravi e non lo si deve disconoscere; dobbiamo superarle, non sacrificarle all'interesse preponderante economico industriale. Concorreranno a superarle:

I. La ubicazione, la struttura del ponte che non deturpi il panorama della città, tanto meglio se esso potrà ridursi ad un allargamento di quello ferroviario attuale.

II. Il fatto che la sua testata sia posta in posizione tale da rendere materialmente impossibile l'accesso dei veicoli a trazione meccanica (o animale) oltre la testata stessa, cosicchè scelta tale testata nel limite industriale della città, la città artistica non abbia nemmeno sentore di quanto avviene alla sua estremità. Cosa facilmente attuabile se pensiamo che la città verso la Marittima attuale, non appartiene certo al patrimonio artistico di Venezia, e se pensiamo che oltre tale testata canali e ponti impediscono materialmente ogni accesso non desiderato nel cuore della città.

La passata Amministrazione ha bandito un concorso senza limite ed indirizzo pensando che idee nuove e geniali potessero superare tutte le difficoltà affrontate. Fu errore, perchè problemi così chiari non si prestano a soluzioni poetiche. Siamo pratici, perchè il problema è

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

piano, semplice e pratico. Riasumiamo idee e concetti e affidiamo alla Giunta un tema ed un compito da svolgere semplice, chiaro e definito, così che a lei non rimanga che approntare un progetto tecnico su tema semplice, criteri prefissati. Solo così dopo tanti tontonnamenti ci avvieremo alla pratica soluzione. Un problema che da tanti e tanti anni si discute, dicono alcuni, non si può risolvere in breve discussione. Io vorrei affermare quasi il contrario: un problema che da tanti anni si discute è perciò stesso così sviscorato, così ontrato nel convincimento di tutti in tutti i suoi lati e indirizzi che infine si può anche tracciarlo in una sola seduta del Consiglio comunale. Per quanto ho esposto darò il mio voto all'ordine del giorno che più corrisponda ai miei convincimenti.

Grubisich. Ecco, illustrissimo signor Sindaco; io non ho la pretesa di dire cose nuove, io non sono nemmeno un competente, anzi la mia attitudine professionale, non essendo io un igienista, né uno specialista idraulico, né un esteta, mi ha consentito di esaminare il problema dal punto di vista più distante, con minori preconcetti di quelli che possono avere delle persone altrettanto degne, ma che abbiano questi preconcetti o igienici, o estetici o tecnici. Nelle lunghissime discussioni che si sono avute in questa sede, durante la passata Amministrazione ricordo quale era il concetto informatore della Giunta all'ora allorché aveva bandito un concorso con un premio notevolmente vistoso perché si studiasse un modo qualunque di congiungimento di Venezia con la terraferma. E ricordo che in una discussione amplissima fatta allorché si trattava di fissare i termini precisi del bando di concorso, uno degli Assessori diceva: noi vogliamo mettere ai progettisti il minor limite che sia possibile, perché egli sperava ed ora nella sua intenzione, che da questa libertà di trattazione che era concessa ai progettisti potesse uscire un'idea nuova, una di quelle idee che non fossero state maturate o discusse per tanti anni. Disgraziatamente il concorso, se ha avuto un esito brillante per numero di concorrenti, se può essere stato commendevole perché ha dato o doveva dare a tutta la città la sensazione dell'importanza del problema e delle difficoltà di risolverlo, pure l'idea nuova non è uscita, perché ci siamo trovati da una parte di fronte a progetti che potevano anche essere buonissimi, ma che avevano un po' del mastodontico, che avevano un po' uno stile americano, e quindi non si prestavano o non si confacevano all'estetica della città, e abbiamo avuto allora le solite discussioni sul ponte a destra, sul ponte a sinistra, ecc. In sostanza però l'unico progetto che ha trovato un po' di grazia presso la Commissione esaminatrice è stato un ponte che doveva sovrarchiare il ponte della laguna o trasportare, diremo dal punto di vista estetico, in piena laguna un qualcosa come gli acquedotti che si vedono nella campagna romana. Ora però in quell'epoca e al concorso chiuso, io ricordo di aver scritto su un giornale che pochissimi leggevano *Il Lavoro* che comunque il concorso non fosse riuscito, il problema della congiunzione di Venezia colla terraferma era posto in equazione, e ciò voleva dire la necessità assoluta di risolverlo.

La soluzione ci viene offerta oggi da un duplice ordine di interpellanze presentate al Consiglio comunale, perché noi trattiamo di due argomenti differenti, per quanto tutti e due congiungano Venezia con la terraferma: l'interpellanza dell'ing. Pagni e quella dei Consiglieri Fogolari, Musatti e Belotto.

Debbo dichiarare nettamente e non in contraddizione, perché non vi è contraddizione in quello che dico, che sono perfettamente d'accordo con quanto ha detto il comm. Fogolari per quanto riflette il progetto della congiunzione di Burano con la terraferma, e in sostanza non vi è nessuna ragione, né commerciale, né di interesse economico o cittadino che possa consentire quello che è veramente un progetto che non tornerebbe di vantaggio né a Ve-

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

nezia nè alle popolazioni che si vorrebbero beneficiare, perchè in sostanza credo che un buranello troverà preferibile venire a Venezia col suo sandolino che non pigliare un somarello e una carretta e andare sino a Cavazuccherina e a San Donà dove egli si reca per via di acqua, via d'acqua che è molto più comoda e facile che non le vie terrestri.

Vicaversa la questione del congiungimento di Venezia col suo porto è questione urgente che deve essere risolta; deve essere risolta nel più breve tempo possibile appunto perchè non ne venga danno economico a Venezia in quanto il porto, come accennava l'Assessore Joga, non sia nominalmente il porto di Venezia e sia invece il porto di Mestre.

E allora, signori, è conveniente che noi fissiamo il progettista che voglia risolvere la questione, essenziali ai quali deve ispirarsi il progettista che voglia risolvere la questione.

In realtà, quando noi parliamo di un ponte staccato o separato dal ponte della Ferrovia, che noi lo collochiamo a nord o a sud, noi ci troveremo in un caso e nell'altro, come è stato accennato dall'ing. Pagan, ad avere fra il ponte della ferrovia e il nuovo ponte una zona di impedimento, la quale in un lungo avvenire darà la malaria più di quel che non si creda e non si senta ora a Venezia, e sia pure a lunga scadenza fra l'uno e l'altro ponte verrà a formarsi una strada. Ora questo, senza essere feticisti della bellezza di Venezia, non possiamo assolutamente volere; noi possiamo volere che l'avvenire di Venezia sia comunque pregiudicato, e irreparabilmente pregiudicato, da una soluzione come questa che recherebbe un danno immenso alla città.

Certamente non mi nascondo che difficoltà d'ordine gravissime possono esservi, anche per quella tesi sostenuta da un altro collega, quella dell'allargamento del ponte della Ferrovia. Però io dico: il Consiglio comunale dovrebbe affermare in modo da far capire a colui che dovrà essere il progettista, che la soluzione che noi vagheggiamo e crediamo la più consona alle necessità della città e più rispondente alle esigenze tecniche, estetiche e sanitarie è quella che il ponte che c'è venga allargato e adibito ai nuovi usi e alle nuove necessità. Pertanto io credo che la discussione che si è svolta in questa seduta del Consiglio comunale possa utilmente conchiudersi: accettando l'ordine del giorno dell'amico Fogolari nella prima parte, in quanto deprecia e stabilisce le ragioni dell'intervento del Comune di Venezia, sane e giuste ragioni, contro il progetto della Provincia per la congiunzione di Burano alla terraferma. Stabilito questo, che nessuno debba disporre non dico solo di Venezia, ma delle isole che le fanno corona, senza che Venezia abbia detto la sua parola, noi possiamo utilmente, e senza che nessuno ci faccia rimprovero, esaminare quella che è questione tutta nostra, perchè è questione essenzialmente comunale, essenzialmente cittadina: il congiungimento di Venezia col suo porto.

Nè si dica, come da una scorsa rapida che ho dato oggi ad un articolo del *Giornale della Sera*, che la preoccupazione di congiungere Venezia con la sua nuova propaggine che è a Marghera, non è una questione tanto urgente, perchè non abbiamo, ad esempio, risolta la questione di una congiunzione stabile fra Venezia e il Lido, giacchè questo indubbiamente verrà e diventerà anch'esso, un problema urgentissimo, come quello di un miglioramento delle comunicazioni interne, altrimenti, come ha detto il collega Fogolari, se noi non attueremo a Venezia un sistema di comunicazioni interne che risponda alle nuove esigenze della vita, nemmeno il congiungimento che faremo fra la Marittima e il porto di Marghera potrà rispondere al suo scopo.

Ma anche questo problema delle comunicazioni interne che per ragioni di logica, di tecnica è direttamente annesso e connesso al problema della congiunzione di Venezia col porto di Marghera, dovrà essere risolto con quel rispetto delle caratteristiche veneziane, ri-

Setola pubblica del 18 luglio 1921

spetto ch'è può avere, poichè non credo che tecnicamente sia più difficile fare a Venezia quello che si è fatto in altre città, che non sia cioè più difficile attraversare il letto del nostro Canal Grande che non l'attraversare la Senna o il Tamigi.

Concludendo, io proporrei al Consiglio comunale un ordine del giorno nel quale sia riaffermata la necessità di questo congiungimento, nel quale sia detto che questo congiungimento non deve danneggiare in nessun modo nè l'estetica, nè la salute, nè l'incolumità lagunare, nè altre ragioni e che preferibilmente esso possa attuarsi con quell'allargamento del ponte ferroviario che evidentemente è la soluzione sulla quale concordano i miei colleghi:

Il Consiglio comunale di Venesta: riafferma il proposito che si debba quanto prima dar corso alla realizzazione di un congiungimento della città con la terraferma mediante una via di ordinata comunicazione, che risolva anche il problema di allacciare nel miglior modo possibile la città stessa alla sua nuova frazione di Marghera, e la vecchia Marittima al Nuovo Porto Industriale; esprime la sua preferenza per un progetto che realizzi questa asprazione col minor danno per il regime lagunare e per l'estetica speciale dell'ambiente e possibilmente si limiti ad un sufficiente allargamento del Ponte ferroviario.

Spanto. Non presenterò alcun ordine del giorno, non ripeterò cose già dette, perohè mi pare si sia abbastanza discusso sulla questione del ponte che, secondo me, ha ormai tanto di barba.

Le ragioni che si contrapporrebbero alla costruzione di questo, secondo quanto è risultato, sarebbero quelle della minaccia all'integrità artistica di Venezia. Ora, secondo me, questa integrità di Venezia verrebbe rigorosamente rispettata con un allargamento del ponte ferroviario per cui io sento di potermi associare all'ordine del giorno presentato dal cons. Grubissich.

Io vorrei invece portare l'attenzione dei colleghi sopra un punto che credo importante e cioè circa quel probabile accordo che deve esser possibile promuovere fra l'opera della Provincia e quella del Comune. Mi è noto infatti che il progetto attuale della Provincia non è opera dell'Amministrazione presente, ma di quella passata. Ora può darsi che la nuova Amministrazione possa anche avere un sentimento di respicenza su questo progetto e che possa ritornare su quanto ha solo in parte deciso. In ogni modo io orederei di proporre un emendamento all'ordine del giorno del cons. Grubissich per dar mandato alla Giunta in modo che essa, d'accordo coi rappresentanti della Provincia, potesse studiare un progetto che rispettasse quelle ragioni che sono state sufficientemente esposte ed illustrate dai precedenti oratori.

Siccome finora non è stata mai ufficialmente interpellata la Provincia, io insisto perchè sia ufficialmente consultata e si prendano accordi nel senso suesposto.

Brunelli. Toccherò brevemente le questioni igieniche che si connettono alla congiunzione di Venezia con la terraferma e anche in rapporto alla congiunzione di Burano con la terraferma. Mi riferisco, per quanto riguarda il ponte con Venezia, ad una pubblicazione che è stata fatta dal prof. Vivante, direttore dell'Ufficio di igiene, per incarico della Giunta di allora. Il collega Vivante ha potuto concludere, dopo lunghe, accurate e minuziose ricerche, riconoscendo l'utilità della costruzione del ponte purchè questo non pregiudichi il regime idraulico della laguna. Percchè noi sappiamo che le larve non trovano il loro sviluppo se la salsedine che lo circonda è sufficiente ad impedirlo. Ora se la costruzione del nuovo ponte non altererà il regime idraulico lagunare in modo che non venga diminuito il contingente di salsedine, gli igienisti non avranno alcuna opposizione da fare.

Si è fatta anche l'obiezione che con la nuova via di comunicazione fra Venezia e la

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

terraferma si potrebbe avere una intensificazione nel trasporto delle zanzare malarigene dalla terraferma alla città. Ma anche a questa obiezione si può rispondere che l'esperienza nega valore a questo pericolo, e che questo pericolo è di tanto minima importanza da non costituire impedimento alla costruzione del ponte. Noi sappiamo che le zanzare vengono portate per lo più dalle barche contenenti grolli, mentre invece il trasporto delle zanzare mediante i veicoli ordinari costituiscono una vera eccezione. D'altra parte l'esperienza del ponte attuale, col traffico attualmente esistente, sta a provare che non esiste appunto un vero pericolo del genere di quello di cui si è parlato.

Un pericolo forse potrebbe avervi se la testata del ponte venisse a nord, e cioè se venisse bonificata la sacca a nord vicino al Macello. Allora sarebbe possibile che in quella zona dove già il movimento dell'acqua è molto lento e l'acqua stessa è scarsa, si formasse non già un focolaio di malaria, ma un focolaio di inquinamento dell'acqua stessa.

Per quanto riguarda quindi la costruzione del ponte con Venezia l'igiene non ha nulla da obiettare.

Non è così invece per quanto si riferisce alla costruzione del ponte fra Burano o la terraferma. Ora, per quanto la questione esuli dalla nostra competenza amministrativa, pure io credo che noi non possiamo far a meno di far sentire il nostro voto di biamio e di opposizione per tale costruzione del ponte fra Burano e la terraferma, perchè le ragioni igieniche ostano nettamente a questa unione. Io sento proprio il dovere di fare mie le conclusioni alle quali è giunto il prof. Picchini al Consiglio Provinciale. Il prof. Picchini ha fatto una dotta dissertazione riguardo a questo congiungimento e ha dimostrato che se noi andiamo a costruire un ponte nella zona della laguna più pericolosa per la malaria, noi peggioreremo in modo sensibilissimo le condizioni locali. Il Picchini ha dimostrato che infatti si impaluderebbe tutto il territorio dove attualmente sfociano l'Osello e il Dese ed inoltre che la regione di Coma vorrebbe ad essere assai più malarica che non lo sia oggi giorno. Ora noi dobbiamo preoccuparci di questa diffusione della malaria che c'è intorno a Venezia. Io posso citarvi alcuni dati importanti e dirvi p. es. che Burano offre la malaria più accentuata nell'estuario. Da 292 casi che si ebbero a Burano nel 1914 e 162 nel 1915, siamo arrivati nel 1919 a 7200 casi, e nel 1920 a 7500 casi, avendo una popolazione, secondo il censimento del 1911, di 8671 abitanti. Abbiamo cioè una proporzione di malarici a Burano dell'85 0/0.

Se noi peggioreremo le condizioni igieniche di Burano noi aumenteremo il danno che la malaria dall'estuario porta a Venezia stessa. Quindi, per queste ragioni igieniche, io credo che il Consiglio comunale di Venezia debba formulare il suo voto contrario assolutamente a questo progetto della congiunzione di Venezia con la terraferma.

Cavaliere. Io parlerò telegraficamente, perchè l'ora è tarda e la pazienza del Consiglio è già stata sperimentata.

Vorrei chiedere al nostro valoroso collega Fogolari se, essendo egli abitante di Burano, avrebbe manifestato la stessa opinione circa la congiunzione di Burano con la terraferma. Io, senza dilungarmi, dirò che la congiunzione di Burano con la terraferma non mi urta, ma invece mi augurerei che essa presto avvenisse.

Ritengo che sia diritto di Burano di avere una comunicazione che faccia vivere e rinascere quel paese. Ritengo che una delle ragioni per le quali Burano soffre di così grande quantità di malaria sia quella della sua condizione di paese perduto, che non ha alcun benessere, nessuna cura, nessuna forma di igiene. Se Burano fosse in una via di grandi comunicazioni, probabilmente rinascerrebbe. D'altra parte osservo, e quindi sono contrario alla tendenza del prof. Fogolari, che non noi dobbiamo opporci al voto del Consiglio Provin-

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

ziale di Venezia, che non noi, Consiglio comunale, dobbiamo opporci alle aspirazioni di un paese che non ha niente a che fare colla città di Venezia. E al consigliere Fogolari che ha scagliato le sue lance contro il ponte o la congiunzione di Burano con la terraferma, io osservo ancora che quando alle vie d'acqua si possono sostituire le vie di terra, è certo che se ne ottengono grandissimi vantaggi di economia e di rapidità.

Io credo che non occorra ribadire ciò che è stato detto da molti di coloro che hanno parlato prima di me, e cioè non occorra ribadire l'opportunità che la congiunzione di Venezia con la terraferma venga fatta coll'allargamento del ponte ferroviario. Naturalmente l'allargamento di questo ponte costerà meno che non un nuovo ponte o le ragioni dell'arte se ne gioveranno. Quindi è più opportuno, dal lato artistico, di allargare il ponte attuale o non creare una sua sovrapposizione, che non porterebbe nessuna soddisfazione estetica, quella soddisfazione visiva che viceversa non sarebbe menomata coll'allargamento del ponte.

Ora io vi dico però subito che sono favorevole all'allargamento del ponte così come lo ha progettato la Direzione delle ferrovie, e cioè allargamento del ponte a nord. Accetterò qualsiasi soluzione quando essa sia basata sul congiungimento di Venezia colla terraferma, ma io formulo il voto che il ponte sia allungato a nord. Per questa ragione semplicissima: il congiungimento di Venezia col nuovo ponte che in qualsiasi modo io voglio sia concretato, se fosse a sud porterebbe per conseguenza che il ponte sopravviverebbe agli interessi del porto, e gli altri interessi cittadini, che indubbiamente debbono avere anch'essi la loro considerazione, sarebbero, sia pur parzialmente, danneggiati.

Io penso che la congiunzione a nord con un opportuno raccordo col porto industriale assolverebbe a tutti i propositi, a tutte le necessità che l'avvenire potrà determinare. Il ponte a nord potrebbe portare alla rinascita di tutte quelle terre che sono fra San Giuliano o Marghera che potrebbero rappresentare domani il sobborgo popolare di Venezia. Senza contare che il ponte a nord porterebbe a Venezia quel contro tramviario che noi dobbiamo tenere nella dovuta considerazione, nel mentre se noi prolunghiamo il percorso passando attraverso il porto, il contro tramviario rimarrà a Mestre, perchè il percorso Treviso-Mestre-Portogruaro-S. Donà-Venezia se fatto direttamente a nord durerà poco, se fatto invece attraverso il ponte durerà certamente di più.

Concludo le mie povere osservazioni, dichiarando che sono favorevole alla congiunzione dal lato nord, e che non vedo la ragione di opporsi alla manifestazione fatta dal Consiglio Provinciale, in quanto che con questa opposizione noi veniamo a danneggiare i grandi interessi di popolazioni sia pur piccole; dichiarando inoltre che accetterò qualunque soluzione, la quale valga a stabilire nettamente che del problema del ponte noi facciamo una questione essenziale ed inderogabile e che il Comune intende occuparsene al più presto, col proposito che la prima pietra venga messa quanto prima, inquantochè ritengo che oggidì noi ci troviamo nei riguardi delle opere pubbliche in condizioni più favorevoli del passato. Noi abbiamo una grave crisi di disoccupazione; ora, se il Comune di Venezia, d'accordo cogli altri enti, intende risolvere il problema del ponte, io credo che il Governo non opporrà un rifiuto a un proposito come questo, che verrà ad allovare in una misura larga e positiva alla disoccupazione che altrimenti darà alla città gravissimi danni e forti preoccupazioni.

E all'egregio prof. Fogolari che ha detto in una forma poetica il suo inno contrario al ponte, io debbo dire una sola parola: i paesi oggidì non vivono solo di belle parole che ricordano il passato glorioso, ma di opere alatri, di opere civili. Ora io credo che il congiungimento di Venezia colla terraferma rappresenti per noi la manifestazione di una volontà ferma e positiva per l'avvenire del nostro paese.

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

Del Bono. Tutti gli oratori che mi hanno preceduto sono stati concordi nell'affermare la necessità di congiungere il porto di Marghera col porto di Venezia e giacchè l'Amministrazione ferroviaria ha gettato il ramoicello d'ulivo fra i pontisti ed antipontisti accordando l'allargamento del ponte, debbo presentare un ordine del giorno:

Il Consiglio comunale ritenuto che la soluzione preferibile per il congiungimento di Venezia colla terraferma sia l'allargamento del ponte ferroviario, dà incarico alla Giunta di far preparare nel più breve termine possibile il relativo progetto tenendo in evidenza gli interessi della città e dei due porti.

La Caust. Mi duole che non siano presenti i Consiglieri e compagni onorevoli Florian e Mutatti che, in altra occasione, si sono occupati dell'importantissimo problema che conosco molto meglio di me, anzitutto perchè veneziani e poi perchè molto più vecchi di me nella vita pubblica.

In sostanza, pontisti e antipontisti sono d'accordo. Tutti hanno mollato un punto perchè sono persuasi che la necessità del congiungimento di Venezia con la terraferma interessa principalmente, per non dire esclusivamente, la vita portuale, la vita marittima, e quindi tutto ciò che può essere minacciato alla singolarità di Venezia è completamente esclusa, esula, perchè Venezia si difende da sé per la stessa sua ubicazione. Il ponte deve servire, dunque, esclusivamente per l'allacciamento dei due porti, appunto perchè la vecchia Marittima, il porto commerciale di Venezia, non deve avere nessuno scapito dal porto industriale dei Bottenighi, anzi a questo proposito il Consiglio dovrebbe augurarsi, dovrebbe adoperarsi affinché la vecchia Marittima sia messa, per quanto è possibile, in efficienza, perchè se pur è vero che oggi, per molteplici ragioni il traffico langue, non dobbiamo dimenticare che prima della guerra il traffico era di tale entità che la Marittima non era sufficiente coi suoi mezzi ad espletare tutti i lavori di transito per Venezia; ma poi perchè la vecchia Marittima non subisca scapito, bisogna che vi sia un rapporto diretto fra i due porti, che ci sia una divisione del lavoro fra i due porti medesimi. E però questo ordine del giorno del Cons. Grubisich manca appunto di quello che si dice la parte più sostanziale. Là dove si dice: «... Il Consiglio comunale, riaffermato il proposito ecc.» bisogna dire: « di effettuare l'allargamento del ponte attuale o un nuovo ponte... » Esso deve essere fatto comunque a sud perchè appunto il ponte servendo di raccordo fra i due porti deve avere il suo massimo sviluppo nella parte sud della città. I mestri potrebbero obiettare « Venezia ci vuole inghiottire ». Difatti poc'anzi un cittadino, un consigliere di Mestre, certo Pettinò che era spaventato di questo voto del ponte a sud mi ha detto: « Come? Venezia ci vuol proprio inghiottire? » Questo diceva il consigliere di Mestre, e io l'ho rassicurato dicendo che Mestre non deve avere nessuna paura di essere inghiottita da Venezia, in quanto si trova nella invidiabile condizione di essere centro di irradiazione delle linee ferroviarie tutte importantissime e di avere la naturale espansione verso il porto industriale, mentre tutto ciò che si riferisce a Campalto, è un problema avvenire di urbanamento che avverrà quando si sarà sviluppato tutto l'urbanamento dei Bottenighi e di Marghera.

Dunque io desidererei che nell'ordine del giorno Grubisich fosse detto, anzichè « quanto prima » « al più presto possibile » una cosa insonima che desse maggior forza a quanto detto dall'assessore Cavallieri sulla disoccupazione, e quindi si possa dar agio a tutte le cooperative, fiorentissime in Venezia e nella Provincia, di trovare uno sbocco per la crisi di disoccupazione e che si affermasse il concetto che il ponte o l'allargamento debba essere a sud.

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

Questi i criteri della minoranza,

Barro. Avevo domandato la parola per una breve dichiarazione, o questa sarà più breve dopo la difesa che, dell'opera del Consiglio provinciale, ha fatto l'assessore Cavalieri.

Io mi trovo qui dentro nella non invidiabile condizione di imputato per avere, assieme agli onorevoli Florian e Musatti, votato quel congiungimento di Burano colla terraferma, del quale sosterrò ancora la necessità perchè noi, consiglieri provinciali, non ci dobbiamo soltanto occupare delle sorti di Venezia, ma anche di quelle di tutta la Provincia. Ora lasciare abbandonate completamente le popolazioni della Provincia è un vero delitto ed è per queste ragioni che noi, in Consiglio provinciale, sosterrò ancora quei progetti che tenderanno a unire la città con la terraferma, perchè in tal modo si arriverà a debellare tutti i pregiudizi, e l'ignoranza che sono tuttora nella provincia di Venezia ad effetto del suo isolamento e del suo vero abbandono.

Franco. Comprendo benissimo che il Consigliere Barro abbia sostenuto nel Consiglio provinciale e sostenga oggi per coerenza quei progetti nell'interesse del piccolo comune di Burano, e comprendo che, intelligente com'è, egli, per usare una sua espressione, si consideri qui come un *imputato*. Ma qui noi dobbiamo preoccuparci principalmente dell'interesse del Comune di Venezia, e io sono convinto che questo interesse non sia tutelato ed anzi sia disconosciuto dall'ordine del giorno approvato dal Consiglio provinciale.

L' Ill.^{mo} signor Sindaco non espresse ancora il suo avviso e non vi è una proposta da parte della Giunta. Abbiamo però inteso l'egregio Assessore Brunetti biasimare aspramente detto ordine del giorno, mentre altro egregio assessore, il Commendatore Cavalieri, ne tessè grande elogio. Le due opinioni, in assoluto contrasto furono manifestate tuttavia con una considerazione identica, quella che, pur biasimando o elogiando, il Consiglio comunale non abbia competenza a pronunciarsi nel merito.

Mi perdonino gli onorevoli Assessori, ma io penso che l'uno e l'altro abbiano torto su questo rilievo. Quando si tratta di una questione che riflette la laguna e interessa il regime lagunare, Venezia, e per essa il suo Consiglio comunale, ha il dovere, non soltanto il diritto, di far sentir alta la propria voce, si tratti della laguna viva o della morta, della laguna di oriente o di occidente, del sud o del nord. Venezia ha necessità della sua laguna e non può rimanere silente, perchè qualunque disposizione rifletta il regime lagunare interessa direttamente ed essenzialmente la nostra città.

Non è esatta, lo creda l'egregio collega Barro, la visione del piccolo comune che si avvicina alla grande città, sì che il piccolo comune ne tragga vantaggio dal lato morale, dal lato economico, dal lato intellettuale, perocchè al contrario, il famoso ponte varrebbe a distrarre dal capoluogo un'altra parte della Provincia.

Venezia è in una condizione eccezionalissima: essa non è soltanto l'unica città del mondo per la sua posizione, per la storia, per l'arte, per la sovrana bellezza, per i grandi palazzi e le modeste catapecchie che in mirabile contrasto conquistano e commuovono. Non vi è Provincia in Italia nella quale il capoluogo si trovi in condizioni tanto difficili quanto Venezia rispetto agli altri comuni: ciò in conseguenza dei dipartimenti creati sotto il Regno Italico colla denominazione dal mare, dai monti e dai fiumi. Per Venezia città io penso, che gioverebbe estendere di molto i confini della Provincia o restringerli di assai: nelle condizioni attuali Venezia, a mio avviso, risente danni non lievi. Se voi consultate una statistica, vedrete che Venezia città sopporta gli oneri della Provincia per oltre una metà, assai più che non le spetti. A questo riguardo tra le Provincie d'Italia quella di Livorno forse ha

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

qualche analogia colla Provincia di Venezia, ma senza far torto a Livorno, Livorno non è Venezia.

Guardate un po' come la nostra Provincia sia costituita. Prima che si facesse la ferrovia di S. Donà-Cervignano, per andare da Venezia a Portogruaro conveniva attraversare la Provincia di Treviso e parte di quella di Udine per arrivare col treno a Casarsa e da qua scendere in vettura a Portogruaro. Attualmente, senza che vi sia mal volere da parte di chicchessia, Portogruaro è attratto a Udine, Dolo a Padova, Ovarzore a Chioggia o, per quanto è possibile, a Padova stessa. — Il ponte progettato dalla Provincia aggraverebbe la posizione della nostra città.

Per tali considerazioni io mi confermo recisamente contrario a qualsiasi ordine del giorno che approvi o comunque sorregga la deliberazione del Consiglio provinciale.

E vengo brevemente a dir poche cose intorno al congiungimento di Venezia colla terraferma.

Niuno più di me si sente orgoglioso della cittadinanza veneziana o desideroso che non si alteri la caratteristica della nostra città, ma conviene vivere nel mondo o preoccuparsi delle situazioni che vanno man mano creandosi. Se gli antipontisti fossero vissuti sotto il dogado di Pasquale Cicogna, avrobbero gridato contro la costruzione per loro abominevole del ponte di Rialto. Più ancora, all'epoca dei tribuni si sarebbero opposti alla costruzione di qualsiasi ponte, per quanto modesto, volendo, siccome i padri di allora, che per il passaggio da isola a isola si dovesse traghettare per barca!

Provate a distruggere i due bruttissimi ponti in ferro, che doturpano il Canal grande alla Ferrovia od alla Carità. Insorgerebbe unanime la cittadinanza per dirvi: costruiteci, sì, ponti più belli, ma in ogni caso consentite che possiamo attraversare il Canal grande dall'una all'altra parte della città, senza scendere in barca, senza costrungerci a passare il ponte di Rialto.

Si vuole il *fatto nuovo*, e non pare esista un fatto nuovo di grande importanza nella creazione del porto industriale ai Bottenighi? I Bottenighi formano parte del Comune di Venezia, o io credo non solo possibile ma necessario il congiungimento del porto marittimo col Porto industriale, nella speranza, vorrei dire nella fiducia, che entrambi abbiano a svilupparsi e a prosperare a vantaggio della nostra adorata città.

Tale congiungimento avverrebbe esclusivamente in casa nostra senza ledere gli interessi degli altri comuni, senza andar contro i diritti della Provincia.

Palo fa paluo, dicevano i nostri antichi, e, per quanto la scienza delle costruzioni abbia fatto enormi progressi, un nuovo ponte non potrebbe certo giovare al regimo lagunare. Pertanto io credo, che alla nuova costruzione si dovrebbe ricorrere soltanto nel caso che si rendesse impossibile, qual che ne fosse la causa, l'allargamento dell'attuale ponte della ferrovia.

Infine, ove un ponte nuovo dovesse costruirsi, sarebbe preferibile che ciò avvenisse a sud o a nord del ponte ferroviario? — Senza esitanza io mi dichiaro favorevole per il ponte a sud, e ciò per un motivo positivo o per uno negativo: il positivo, perchè rappresenterebbe la più semplice e più rapida congiunzione fra il Porto marittimo e il Porto industriale; — il negativo, perchè il Ponte a nord, non sarebbe fine a sè stesso, ma lascierebbe supporre che, in un avvenire più o meno prossimo, di là si volessero far sorgere altri marufatti e partire diramazioni che snaturerebbero Venezia, cui sarebbe tolto il carattere suo sano e intangibile. (*Approvazioni*).

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

Sindaco. Premetto questo, che non vi è unanimità nel Consiglio comunale e comprendo che non vi possa essere. Fu predetto che questa mancanza di accordo significasse uno sgretolamento della compagine comunale: lo credo voglia semplicemente dire che tutti cercano di ragionare colla propria testa, testa che però ragiona in diverse maniere, secondo la mentalità della professione che si esercita, secondo la mentalità della tradizione, secondo la mentalità, qualche volta, dei conversari da caffè.

Ora io rispondo al consigliere Fogolari e gli dico che mi sento altamente onorato di preoccuparmi del futuro, perchè ho anche l'orgoglio di vivere più per il futuro che per il presente e quindi ambisco assai più l'approvazione del mio operato nel futuro che non nel presente, perchè è mia preoccupazione che non si abba a dire in avvenire: sotto l'amministrazione Giordano si è fatta una corbelleria.

Io nego che si possa oggi prendere una deliberazione per la costruzione del ponte a nord o a sud, perchè sono convinto che ancora nessuno di noi abbia la coscienza di dove sia meglio costruirlo. Noi abbiamo dei progetti che non mancano certamente di meriti, ma io ho avuto da dire un giorno ad uno che me li sottoponeva: li bruci tutti, e studiamo bene la questione.

Abbiamo poi dei progetti passati, fatti per il Comune da nostri impiegati sui quali io ho la massima opinione.

Ora io credo che l'ordine del giorno che si debba votare oggi sia un ordine del giorno che permetta alla Giunta di ordinare ai suoi uffici tecnici di approntare progetti a nord e a sud, paragonandoli poi per vedere quali sono i migliori, per portarli allora in Consiglio comunale. E aggiungo questo: io credo che non solo a questi elementi tecnici del Consiglio comunale noi dobbiamo rivolgerci, ma siccome del problema se ne è occupata anche la Provincia, come pure il Magistrato alle acque, ed anche la Ferrovia se ne è interessata, noi dobbiamo invitare questi vari enti a fare un progetto che possibilmente non venga a gravare in modo irreparabile sulle decisioni che saremo per prendere.

Diceva qualcuno dei colleghi della minoranza: noi abbiamo il quartiere ai Bottenighi e finchè non sarà urbanizzato noi non dobbiamo pensare al quartiere urbano di S. Giuliano. Ma sapete che il quartiere urbano dei Bottenighi fu buttato giù in 15 giorni perchè urgeva avere questo progetto, e non mi consta che fosse stato studiato e vagliato se era più conveniente fare il quartiere urbano a Mestre in territorio che ancora dipende dal Vescovo di Treviso, o sul margine della nostra Laguna.

Oggi ho sentito dirmi che noi chirurghi non dobbiamo occuparci della malaria. Lo sapevo già di questa mia incompetenza e siccome in una delle sedute precedenti c'è stato qualche competente che ha parlato peggio di quello che parlerebbe un corrispondente di qualche albergo svizzero o londinese perchè ha detto che la malaria si precipita lungo i ponti e viene a passo di galoppo verso Venezia, ho scritto al direttore dell'Ufficio sanitario delle Ferrovie per chiedergli se la malaria era in aumento o in diminuzione, e ne ebbi questa precisa risposta: « sul ponte della ferrovia non esistono caselli ferroviari, nè si sono verificati, « casi di malaria nel personale, che ivi presta servizio.

« Esistono caselli ferroviari (*non abitati*, all'insuori di uno vicino a Mestre) nel tratto fra « il ponte della ferrovia e Mestre: anche in detto tratto non si sono fino ad ora verificati casi « di malaria. La malaria quindi è in diminuzione ».

Poi mi sono rivolto al Magistrato alle Acque e così mi rispose:

« Il Magistrato alle Acque, non appena si è accesa la nota polemica fra i sostenitori della « opportunità di creare un ponte d'accesso alla terra ferma a nord o a sud dell'attuale ponte

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

« ferroviario, poichè e dagli uni e dagli altri si adducevano come preminenti le ragioni idrauliche a sostegno della propria tesi, con affermazioni di dati di fatto che allora riuscivano incontrollabili, ha disposto un accurato rilievo planimetrico ed altimetrico della zona latitante al ponte ferroviario, nonché studi e accertamenti sulle correnti lagunari e sulla alimentazione dei canali cittadini interessati da quel settore lagunare.

« Da questi è risultato:

« a) Che nessun interrimento esiste in prossimità o in aderenza al ponte ferroviario a nord piuttosto che a sud, essendosi riscontrata una profondità quasi uguale nei due settori e con una inapprezzabile maggiore profondità a nord

« b) Che il partiacque in quel punto segue il lato nord del ponte.

« Le osservazioni hanno quindi dimostrato che il ponte ferroviario non ha portato alcun danno alla laguna.

« Hanno dimostrato inoltre essere irrilevante che la costruzione del progettato secondo ponte sia fatta immediatamente a nord o a sud dell'attuale, chè non recherebbe, come il primo non ha arrecato, intralcio alla espansione laterale della marea, la quale verrebbe solo diminuita dell'area effettivamente occupata dalle opere permanenti.

« Tale danno però sarebbe facilmente e vantaggiosamente riparato con scavi di compenso diretti a ripristinare l'area sottratta e ad allacciare i ghebbi esistenti.

« Da quanto precede può quindi dedursi che nella discussione non hanno peso le ragioni idrauliche e che, scelta la via che i complessi interessi cittadini da salvaguardare additeranno come migliore, solo allora il Magistrato si riserva di intervenire per dettare i pratici provvedimenti che dall'obbiettivo esame del progetto adottato risulteranno opportuni a salvaguardia della incolumità lagunare ».

Poi l'ing. Sottili delle Ferrovie dello Stato mi ha mandato un memoriale abbastanza lungo e che credo non sia il caso di leggere tutto, in cui però concludeva che l'allargamento opportuno del ponte per Venezia sarebbe dal lato nord per permettere tutte quelle altre espansioni che si rendessero necessarie, per poter dare una vita attiva ed efficace al transito che dovrebbe essere portato a Venezia da questo ponte.

Quantunque io creda che il ponte a nord sia il migliore, tuttavia so togliermi, dirò così, fuori dalla mia convinzione personale ed ho insistito allora con l'ing. Sottili e gli ho detto: faccia il piacere di fare completamente astrazione degli interessi di Venezia e mi dica se per le Ferrovie importerebbe di più o ci fossero difficoltà maggiori a fare il ponte verso nord o verso sud.

Questa mattina l'ing. Sottili mi ha detto che un allargamento a sud sarebbe molto più costoso perchè il Comune dovrebbe essere pronto a retrocedere alle Ferrovie lo spazio per un secondo binario merci. Il ponte a nord invece, servendo solo ai servizi extra ferroviari costerebbe meno.

Quindi questa sarebbe anche la risposta della Ferrovia.

Ora io ripeto che oggi non si deve concludere per il ponte a nord o a sud, ma, poichè si è voluto parlarne, io dico che il ponte a nord sarebbe da scegliere per la ragione che noi non abbiamo nessun diritto di precludere a quelli che verranno dopo il diritto di congiungere Venezia con questa linea mediante, sia pure non con un muraglione, come dice con molta immaginazione, od almeno con molta abilità oratoria ma, mi permetta di dirlo, non sempre con troppo succo di voridicità, l'egregio prof. Fogolari, ma col mezzo più semplice di un tram elettrico per la cui costruzione rispettosa dell'arte hanno mezzi sufficienti gli ingegneri. Venezia deve essere il centro della Provincia, è tempo che essa riprenda la vita che ha perduto

Scduta pubblica del 18 luglio 1921

e la riprenda a seconda dei bisogni dei tempi e non secondo la copia stupida delle tradizioni passate le quali furono sorpassate dai nostri antenati. Noi non dobbiamo andare indietro, dobbiamo andare avanti rispettando tutta la parte artistica, la parte intoccabile di Venezia, ma facendo in modo che precisamente questa bellezza non abbia da morire di inedia. Ora perchè non abbia a morire di inedia guardate un po' Burano e Torcello. Torcello aveva un tempo ben 40 mila abitanti, e voi volete dire, per amore alle tradizioni, a Burano: « tu devi morire nella tua malaria, perchè noi vogliamo portare i forestieri a vedere i begli occhi e le agili dita delle buranelle destinate a diventare tubercolotiche sul loro tombolo? ».

Noi vogliamo che Burano viva, viva, che non abbia l'85 Ojo di malarici: ed io mi meraviglio che dei miei colleghi si scagliano contro il ponte di Burano, solo perchè non vogliono che Burano sia unita alla terraferma. Noi dobbiamo opporvi: perchè occorre anzitutto non lasciare staccare, ma invece congiungere Burano con Venezia; io credo anche che bisognerà aggregare Burano a Venezia. Ed aggregata Burano a Venezia, bisognerà bonificarla.

Il collega Brunetti dovrebbe ricordare che nel 1570 un mio collega chirurgo, Leonardo Fioravanti, disse che per rendere abitabile un posto, bisogna abitarlo. Quello che voi dite oggi per Burano, si diceva allora per Pola. Pola era deserta, abbandonata, perchè si diceva che aveva l'aria cattiva; e se Pola è oggi quello che è, è per il suggerimento di quel vecchio chirurgo che ha detto: « andate là ad abitare ».

E se volete andare ad abitare Burano fate correre anche il tram su quel litorale.

Ora tutto questo ricupero di laguna voi lo perderete fatalmente se abbandonate questo terreno alla sua povertà e farete in modo che, per disperazione, Burano vi dirà: noi siamo infine padroni di noi, noi andiamo a collegarci a Cavazzecherina, Caorle o Portogruaro. E questi andranno a Udine e non a Venezia, come Chioggia tende verso Padova.

Un assessore di Mestre ebbe ad inorridirsi perchè disse: voi finirete col pompare Mestre se fate la linea a sud. Ma ritengo che proprio all'opposto, con la strada a sud, sarà Mestre invece che assorbirà il nostro porto.

Se si aggiunge poi al ponte a nord, secondo il piano ideato dall'ing. Sottili, la costruzione di due cavalcavia, o di due sottopassaggi, uno a S. Giobbe e l'altro a S. Giuliano che congiungano la strada di Venezia colla terraferma, coi suoi due porti, noi avremo questi due porti congiunti con Venezia senza che la strada diretta da Venezia alla terraferma abbia a passare in mezzo all'ingombro dei porti.

Basta andare in qualunque città dove ci sia un porto per vedere che le strade che lo attraversano non sono facili per percorso indipendente da ragioni portuali, essendo esse sempre ingombre, spesso poco pulite.

Non dite che noi abbiamo dimenticato l'interesse del porto marittimo. Una delle nostre preoccupazioni è stata quella di andare a Roma perchè l'autorità ferroviaria concedesse che il porto della marittima fosse considerato distante da Mestre 4 chilometri e mezzo allo stesso modo che quello industriale. E ci fu promesso di applicare ai due porti tale parità di trattamento, appena comincerà a lavorare quello dei Bottenighi.

Questo quindi è perfettamente assicurato, ma non è lecito dire che noi siamo ipnotizzati da questo ponte e che dimentichiamo tutti gli altri interessi di Venezia. Voi gridate tanto contro i ponti, ma 50 anni fa gridavano altrettanto contro i vaporetto, e si continua da tutti a gridare, mentre altri vorrebbero moltiplicarli.

Quindi se c'è qualche mezzo più rapido che, senza arrivare ad offendere i nervi di nessuno, e specialmente l'estetica, perchè state sicuri che il mondo veglierà su quello che starà a fare Venezia, è certo che, se ciò si renderà utile noi lo faremo, ma bisogna fare le cose

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

utili che possano durare. Quindi più moltiplicheremo i mezzi di comunicazione, sempre senza offendere il carattere di Venezia, e tanto meglio avremo fatto progredire Venezia, senza ipnotizzarci sopra un punto solo.

Nella sua foga ha detto il prof. Fogolari che ci sono delle città che vivono soltanto di maiali squartati. Ora egli ha inteso certamente parlare di Chicago. Chicago, malgrado l'enorme macello ove si porta lo straniero a vedere squartare i maiali, è sempre una città di intensa vita molteplice ove si può anche ignorare l'esistenza del famoso macello, ed ammirare invece dalla ferrovia elevata il quartiere napoletano colle sue tagliatelle e pomodoro che si asciugano al sole delle terrazze, od anche lo splendore del lago che non si risente affatto della vicina vita febbrile.

E mi permetta, a questo punto, anche il collega Brunetti, di dirgli che egli ha detto una piccola eresia igienica quando ha detto che facendo un piazzale avremmo l'acqua stagnante ove pullulerebbe la malaria. Ora siccome ci sarebbe tra il piazzale o la città un ponte alla veneziana, ci sarebbe anche un canale che permetterebbe la circolazione delle acque e non si toccherebbe quel 20 0/0 di salsedine.

Le zanzare noi dobbiamo farle scomparire o per farle scomparire è questione di buon senso. Ogni volta che mi avvicino a Roma, io mi domando: è proprio necessario che la nostra capitale si trovi in mezzo a terreni che ammazzano gli abitanti, a terreni eminentemente malarici? Finalmente si comincia a capire che bisogna dissodare l'Agro romano. Ed ogni volta che io passo sul nostro ponte della ferrovia io mi domando: è proprio necessario che noi passiamo in mezzo a questa orribile zona di barene, che non ha niente di bello, dove pullulano le zanzare? Ora se li volete un sobborgo di Venezia o un ampio giardino pubblico, in quello spazio dietro S. Giuliano, non vi sembrerebbe tutto più bello, più elegante?

Ora se noi vogliamo le zanzare da una parte della linea ferroviaria, è infantile, assurdo il credere che queste zanzare non siano capaci di passare la linea ferroviaria per andare a pungere i lavoratori dall'altra parte.

Ecco una ragione di più per mettere questo ponte a nord, se no i posteri diranno che non abbiamo capito niente.

Valsecchi (interrompendo): Ci divideremo in ignoranti e sapienti!

Sindaco. Io raccomando perchè non sono d'accordo colla Giunta, e lo conferma l'amico Valsecchi con la sua interruzione, non come popolare, ma come giornalista, che per ora, al fine di essere tutti d'accordo, sia da votare un ordine del giorno che permetta di studiare la cosa ponderatamente, giacchè io vedo che vi sono *noritisti* e *sultisti*. Io mi dichiaro assolutamente per il ponte a nord, ma se non mi si toglierà da questo convincimento, io, col massimo rispetto per i miei colleghi, voterei anche isolatamente per il ponte a nord. Perciò vi dico, accettato, come quello che non conduce a nessuna soluzione non studiata e forse irreparabile, l'ordine del giorno del consigliere Del Bono.

Musatti Alberto. Crederei di far torto al Consiglio se in una questione così grave potessi dubitare che non gli paresse bene speso il tempo occupato nella discussione del problema; quindi non ho bisogno di domandare indulgenza ai colleghi. Siamo d'accordo per quanto riguarda il ponte di Burano, il quale è fuori di ogni discussione — perchè secondo i principi di diritto abbiamo ogni ragione di opporci perchè quando si pregiudica l'integrità lagunare, Venezia ha per prima il diritto di parlare. — Nessuna giustificazione pratica è stata data dalla Provincia per questo lavoro perchè nessuna nuova salute nè progresso alcuno può venire a quelle popolazioni, che nessuno disprezza o neglige, dal mandarle verso la terraferma; certo è che nel passato Torcello e Burano sono state prospere, senza che a questa

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

prosperità si opponesse il fatto che esse erano isole lontane dalla terraferma, non legate ad essa da tradizioni storiche. Esse trovarono sempre nella navigazione tutta la loro attività industriale e commerciale nei traffici.

E vengo al ponte di congiungimento di Venezia alla terraferma.

Dopo il discorso del sig. Sindaco nessun argomento maggiore può raccomandare i motivi, le ragioni e le conclusioni dell'ordine del giorno del Cons. Fogolari. È risultato infatti dalla discussione che nessuno di noi si sente maturo per una decisione che ci faccia tranquilli per il bene e per l'avvenire della nostra città. Pare a me che tutto consiglia di sospendere qualsiasi decisione in merito al grave problema.

Non ripeterò tutto quello che ha detto il Cons. Fogolari, dirò però che è un mal vezzo, in questo grave problema, quello di isolare la questione estetica, — e poi, nella questione estetica, isolare, per così dire, il lato visivo, per sapere se risulterà bella o brutta la linea del ponte. Si tratta di ben altro; si tratta della trasformazione di tutta la vita cittadina.

Si parla nella relazione della Provincia di togliere Venezia dal suo isolamento per farne il centro effettivo della Provincia.

Ora, onorevoli colleghi, noi non ci preoccupiamo soltanto dal punto di vista dell'estetica cioè, ripeto, se la linea del ponte sarà bella o brutta; ci preoccupiamo di quanto si viene a dichiarare nella relazione della Provincia, cioè di voler trasformare la città per farla il centro della vita provinciale. Noi diciamo che Venezia è qualche cosa di più anche se non è il centro della Provincia; la Provincia ha i suoi capoluoghi in terraferma: noi non dobbiamo snaturare Venezia per adibirla ad un ufficio cui essa è naturalmente negata.

Noi dobbiamo essere preoccupati di questo patrimonio che abbiamo in mano, patrimonio indistruttibile che non possiamo con una deliberazione improvvisata ferire in modo da ferire anche l'anima di Venezia nella sua espressione fondamentale. Non è retorica, o signori, è senso di realtà, che ha carattere indefettibile, che non può essere distrutto. Dico, quindi, rimandiamo la nostra deliberazione; è un problema grave e non vi è ragione assoluta per risolverlo *ex abrupto*.

Se oggi avrete deliberato di fare il ponte, salvo il carattere di Venezia, salve le ragioni idrauliche, voi non avrete salvato niente, perchè quando avrete incominciato a ferire quello che è il nostro splendido isolamento, avrete ferito l'anima di Venezia. Noi dobbiamo ben ponderare la deliberazione che si vuol prendere, e non dobbiamo dimenticare che la questione viene davanti a noi pregiudicata dalle ragioni per le quali è stata messa avanti dalla Provincia. Noi abbiamo il dovere di preoccuparci del punto di vista cittadino. Non ho sentito dire niente che concili quanto è stato detto dai competenti circa i pericoli igienico-idraulici su questa, qualunque sia, comunicazione di Venezia alla terraferma. Credo che Venezia meriti maggior rispetto e questo rispetto noi dobbiamo dimostrarlo col non prendere precipitosamente una deliberazione se non dopo una lunga e ben ponderata discussione.

Ha detto bene Fogolari: non si tratta di accademismo, di orrore del nuovo. Alla ferrovia, che si capiva una necessità inderogabile, Venezia aprì le porte senza esitare. Ma qui non c'è davvero una tale evidente necessità: tanto più che si sono arrestate a forme antiquate, per non dire grottesche, quelle comunicazioni nautiche con la terraferma che sono le sole omogenee al genio della nostra città, e di cui trascuriamo l'intenso e necessario rinnovamento, baloccandoci ogni tanto con questa cronica minaccia del ponte sulla laguna.

Per cui io non sono d'accordo né colla Giunta né con tutti coloro che sono favorevoli al ponte, anche per questa incertezza che è nel corpo esecutivo della nostra Amministrazione.

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

Con l'animo non di esteta, ma di veneziano, e credo che per essere veneziani dobbiamo essere esteti per necessità, propongo la sospensione perchè l'argomento non è maturo.

Colussi. Non ho più bisogno di dimostrare la necessità assoluta di unire più rapidamente che sia possibile i nostri porti a Venezia. Con trasporti con battelli il tragitto è sempre lungo e non sempre certo, specialmente nei giorni di pioggia o di nebbia. Questo rapido congiungimento è assolutamente necessario, anche perchè le distanze non si misurano a metri, ma secondo il tempo che si impiega a percorrerle.

Il porto ai Bottenighi è pertanto oggi più vicino a Padova che a Venezia. Sarebbe quindi più facile che l'attività commerciale del nostro porto si svolgesse più verso Padova che a Venezia.

Questo congiungimento è tanto più necessario per gli operai che, abitando a Venezia, vanno a lavorare nel porto suddetto.

Grubisich. È stata affermata dal signor Sindaco una grande verità che su tale questione noi tutti ragioniamo colla nostra propria testa. Io non trovo però che sia esatto quanto ha detto il Cons. Musatti che il problema esiga ancora una lunga ponderazione. Dalla discussione avvenuta in questa seduta è dimostrato che nel Consiglio la visione del problema è ormai chiara, tanto che si è potuto sviscerarlo non soltanto nella sua base essenziale, ma anche nei suoi dettagli, e ne fa fede la discussione dianzi accennata. Non dimentichiamo perchè è bene non sia perso di vista in questo momento, che votando l'ordine del giorno da me proposto noi non prendiamo una deliberazione assoluta. Noi con quell'ordine del giorno diamo mandato alla Giunta di studiare il problema con qualche criterio ma può darsi anche che gli studi non riescano in seguito a difficoltà tecnica.

Non esageriamo quindi l'importanza della parte che dobbiamo votare: con essa poniamo nei veri termini il problema che ci sta davanti e diamo incarico agli organi competenti di studiare l'argomento che vogliamo risoluto — noi tracciamo le grandi linee nelle quali questo problema deve essere contenuto — ma per non cadere in quel difetto di eccessiva ristrettezza accennata dianzi, sono disposto di togliere la parola sud al mio ordine del giorno restando però ben fermo il concetto che il nuovo mezzo di congiungere Venezia al suo nuovo porto debba essere la costruzione di un ponte che unisca direttamente i due grandi scali del commercio veneziano.

A me sembra che il problema sia posto con grande lucidità ed in modo punto compromettente perchè niente esclude che domani i tecnici possano ritenere impossibile il risolvere il problema così come fu proposto.

Pregherei il signor Sindaco di mettere in votazione il mio ordine del giorno togliendo la parola sud, tenendo fermo invece l'emendamento del Cons. Pagan sul congiungimento diretto della vecchia marittima col nuovo porto.

Bellotto. Ho afferrato una frase del sig. Sindaco, quella che è nostro dovere di lasciar libera l'espansione ai nostri nepoti di spingersi oltre. Noi abbiamo il dovere di precludere ai posteri la via a nuove diramazioni stradali e non vogliamo la costruzione di quel ponte che sarebbe possibile con quel pazzesco progetto della Provincia. Darò il mio voto all'ordine del giorno Grubisich colla proposta del ponte a sud e non voterò per il ponte a nord.

Pagan. Senza dilungarmi a discutere tutti gli argomenti portati dal signor Sindaco a sostegno della sua tesi, debbo osservare che — contrariamente a quanto opina attualmente il Magistrato alle acque — è stato affermato in pubblicazioni ufficiali che la zona a nord del ponte ferroviario si è, nello spazio di mezzo secolo, interrita di 35 centimetri. La questione non può quindi ritenersi risolta senz'altro nel senso desiderato dal Sindaco.

Scelta pubblica del 18 luglio 1921

Al Cons. Musatti rispondo che, senza essere un feticista dell'arte e della storia, intendo garantire le esigenze del patrimonio artistico e storico di Venezia — ma Venezia ha bisogno di sviluppo industriale e commerciale e quindi la necessità di collegarsi alla terraferma. — E ricordo che si affermò da taluni storici che il ponte ferroviario nella laguna fu voluto e attuato dall'Austria per i suoi scopi di oppressione militare e che solo dopo la sua costruzione poterono i veneziani rendersi persuasi dell'utilità che esso rappresentava per Venezia.

Avevo preparato un'ordine del giorno, ma poichè è stato preceduto dall'ordine del giorno Grubisich che con gli emendamenti proposti dal Cons. Jugna e La Causi corrisponde ai miei criteri, mi associo all'ordine del giorno del Cons. Grubisich.

Magrini. Compreso della eccezionale importanza dell'argomento, desidero esprimere la mia preoccupazione in ordine alla mancanza di sufficienti elementi tecnici che offrano tranquilla materia di giudizio.

Ho sentito leggere dal signor Sindaco una lettera del Magistrato alle acque. Ho sentito affermare che il Magistrato alle acque è l'organo più competente in materia di regime lagunare. Io rispetto la competenza e le funzioni tecniche del Magistrato alle acque che è organo anche burocratico dello Stato. Ma affermo che noi siamo i veri tutori; noi abbiamo il compito e la responsabilità di salvaguardare l'incolumità lagunare, per l'alta funzione che incombe ai pubblici amministratori cittadini.

Abbiamo però, naturalmente, l'obbligo di muoverci dei pareri tecnici dei competenti.

Orbene, a dir vero, mi ha stupito il carattere alquanto sbrigativo della lettera del Magistrato alle acque.

Sarà il frutto di precedenti studi; ma anche questi studi noi abbiamo obbligo di esaminare e valutare, prima di prendere una decisione purchessia.

E non dobbiamo acquietarci al parere degli uffici burocratici, senza che con ciò io intenda mancare affatto di riguardo alla competenza dei funzionari, che può essere perfetta. Invero è di sì alta importanza e gravità il problema, per le sue ripercussioni avvenire, che noi dobbiamo invocare il giudizio ponderato dei più illustri idraulici che esistano in Italia. Io ricordo di aver udito pareri gravemente contrastanti in ordine al regime lagunare, alle conseguenze della costruzione del ponte della ferrovia, ecc., e da persona di nota perizia ho udito esprimere giudizio assai severo sulla disinvoltura con cui apparisce trattato l'argomento in contrasto con la cautela e la saggezza usata a tal riguardo dalla Veneta Repubblica e dalla stessa Austria.

Noi che siamo il collegio chiamato a decidere, non siamo tecnici competenti: ricorriamo adunque anzitutto alla perizia e alla severità di giudizio di eminenti idraulici: da essi dobbiamo trarne la base delle nostre discussioni e decisioni.

Che non possa mai, dai nostri figli e nepoti, esserci rivolta l'accusa di aver deliberato in leggerezza.

Quanto poi al progetto per il congiungimento con Burano, desidero ricordare quanto fu riferito in quest'aula, e cioè che la costruzione di due ponti sulla laguna veneta, sarebbe assolutamente impossibile nei riguardi della conservazione della laguna stessa.

Ecco adunque che ragioni tecniche veggono a render vana ogni discussione in proposito. Ed io ne traggio argomento per dar la riprova della fondatezza della mia preoccupazione: invero la Provincia di Venezia ha già presa una deliberazione in ordine al ponte di Burano, e potrà trovarsi di fronte all'impossibilità d'attuazione per ragioni tecniche. Onde la necessità assoluta di prendere deliberazioni soltanto quando si possa disporre di studi profondi ed organici di tecnici competenti.

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

Sindaco. Sono stato il primo a dire che Venezia deve essere intangibile, ma facendone il centro della Provincia non occorre che diventi omogenea ad essa. Venezia si interrà sempre come centro della Provincia. Vi sono dati tecnici i quali provano che il ponte della Ferrovia non ha fatto interrare affatto la laguna.

Franco. Dico poche parole. La discussione svolta dimostra tutta la gravità ed importanza del problema del congiungimento di Venezia alla terraferma. Non si tratta di una città di terraferma che debba congiungersi ad un'altra città; qui si tratta dell'avvenire di Venezia. L'argomento che oggi si discute non oggi viene per la prima volta davanti al Consiglio ma vi ricorre da anni ed anni e quale sia la sua importanza lo dimostra la calorosa discussione di questa sera. Abbiamo inteso lo stesso nostro Sindaco che noi tutti ammiriamo per l'ingegno e per il sapere e l'amore che lo lega alla nostra città, andare un po' troppo oltre nella discussione, trasportato appunto del suo amore per Venezia. Proporrei perciò che venisse fissato un termine alla presentazione di un progetto per un ponte a sud di quello ferroviario, un termine preciso....

Musatti A.... Non occorre un termine; non si tratta di pagare una cambiale...

Franco... Sì, è una cambiale perchè si tratta dell'interesse della città....

Musatti A.... Dimostratelo....

Franco... Anche pel fatto della disoccupazione....

Musatti A.... Occorreranno vent'anni (*ilarità*).

La Causa. Propongo che sia stabilito un termine di tre mesi. Data la discussione avvenuta in Consiglio, si presenta la necessità che non si prolunghi lo studio perchè sono quarant'anni, o signori, che si discute. Comprendo che l'argomento è della più alta importanza, ma oggi il Consiglio ha elementi sufficienti per prendere una decisione definitiva. Io non ho potuto rilevare nella discussione se il ponte debba esser fatto a sud od a nord perchè lo stesso Cons. Pagan che ha parlato così bene e che ha svolto il problema dal punto tecnico ed economico non ha espresso chiaramente il suo convincimento se il ponte debba essere a nord o a sud. Accetto l'ordine del giorno Grubissich con l'emendamento proposto.

Magrini. Torno a ripetere che non ravviso possibile prendere una deliberazione specifica per l'una o l'altra soluzione prima che sia sentito il parere di eminenti tecnici.

Assessore Franceschini. Sarò breve per un duplice ordine di considerazioni; la prima perchè la vostra pazienza fu messa a dura prova, la seconda che l'ultimo oratore dopo una lunga discussione non può raccogliere che scarsa benevolenza.

Ai Consiglieri Alberto Musatti e Fogolari risponderò con le parole di Pompeo Molmenti il quale nel 1898 durante un vivo dibattito sulla questione del ponte diceva che nei Consigli comunali è una *amabilis insania* parlare di arte e di poesia.

In altro luogo ho combattuto recisamente il progetto del ponte a nord approvato dalla Provincia e lo ho combattuto poichè non congiunge i due porti, perchè rende difficile l'accesso a Venezia, sia per via di terra come per via di mare; non lo ho combattuto perchè potesse ferire il regime lagunare; poichè mi sono convinto dopo un esame della storia del ponte, storia che si è svolta in 40 anni, che l'interrimento sarebbe lievissimo, trascurabile.

Al quesito proposto nel 1901 la Commissione nominata dal Consiglio Comunale e composta dai Signori: Alessandro prof. Betocchi, Presidente — Ildebrando Nazzari — Giulio Coen — Francesco Paolo Boubée — Luigi Rosso — rispondeva testualmente così: « tutti i componenti la Commissione sono concordi nel riconoscere la grande utilità di una nuova comunicazione fra Venezia e la terraferma, per il commercio locale e per il movimento delle persone. Ma un

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

« nuovo ponte, sebbene facilmente costruibile, senza danno della laguna e della igiene, non « sarebbe però consigliabile dal lato rigorosamente artistico.

« Tutti consentono invece di proporre, che nello studiare le gravi questioni inerenti alla « trasformazione necessaria ed urgentissima del servizio ferroviario e marittimo, per mettere « Venezia all'altezza del suo grande avvenire commerciale, si trovi modo di aggiungere al ponte « stesso che dovrà soddisfare largamente a questo duplice, reale e veramente importantissimo « bisogno, anche una sezione, non via, che permetta il transito facile e comodo dei passeggeri « e dei rotabili.

« Finalmente tutti pure sono d'accordo nel chiedere che, per non alterare il prezioso carat- « tare singolarmente artistico di Venezia, tale via carrozzabile, si debba, con validi presidi e « durature garanzie, arrestare, appena toccata la Città ».

Il progetto delle Ferrovie al quale ha accennato il signor Sindaco e che consente l'allargamento esaudisce il voto di quella Commissione e acqueta i dubbiosi sulla sorte della nostra laguna.

Il fatto dunque che l'Amministrazione delle Ferrovie consente l'allargamento del ponte agevola la soluzione del problema. Ma da quale parte si deve fare l'allargamento? Non mi sento oggi di risolvere il quesito, di sostenere cioè l'allargamento a nord o a sud. Necessita avere sott'occhio un progetto completo, bene elaborato che permetta lo studio del problema, problema che deve risolvere le questioni molte e varie che un prossimo come un lontano avvenire presenteranno. Non si deve quindi pregiudicare quella soluzione deliberando oggi l'allargamento a sud.

Di fronte ad una pratica che non è istruita, propongo quindi che venga fatto studiare il progetto dall'Ufficio tecnico e che nel termine di tre mesi il Consiglio comunale sia chiamato nuovamente a discutere le proposte e le conclusioni prendendo per ora atto dell'assenso dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. (*approvazioni*).

Sindaco. Sono perfettamente d'accordo con l'Assessore ai lavori pubblici: accetto l'ordine del giorno Del Bono, che dà modo di studiare la soluzione tanto a nord quanto a sud; esso ammette il principio del ponte, senza pregiudicare l'ubicazione.

Dopo ciò il *Presidente* mette ai voti per alzata e seduta l'ordine del giorno Del Bono, includendo in esso con consenso del proponente il termine: « entro tre mesi ».

L'ordine del giorno non risulta approvato.

Grubisitch. Avevo modificato lievemente il mio ordine del giorno in due punti; su uno dei quali però insisto: mentre non insisto sull'altro che rifletteva la limitazione di tempo.

L'avverbo « direttamente » è molto chiaro e designa la ubicazione a sud.

Li Causi. È un ordine del giorno equivoco, assurdo, per cui noi manteniamo la nostra proposta.

Musatti Alberto. Domanda che l'ordine del giorno Fogolari sia votato per divisione, perchè in esso si fa anche questione di Burano.

Sindaco rilegge l'ordine del giorno Fogolari, e soggiunge: io non voto quest'ordine del giorno, anzi voto contro, perchè io non vedo chiaro, vedo l'opposto di quello che avete detto.

Radaelli. Domanda la sospensiva perchè non vi sono elementi per giudicare.

La proposta sospensiva messa ai voti dal *Presidente* per alzata e seduta non viene approvata.

Il *Presidente* mette ai voti la seguente prima parte dell'ordine del giorno Fogolari dal quale è stato tolto l'inciso: « primo passo... ecc. ». *Il Consiglio Comunale di Venezia, di fronte alla deliberazione del Consiglio provinciale di Venezia per la costruzione di una*

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

strada su terrapieni e ponti, fra Burano e la terraferma protesta contro tale inconsulta minaccia all'integrità e al carattere dell'estuario, al regime lagunare, già ormai così compromesso e di cui non è lecito deliberare senza Venezia, che ha nella laguna il suo elemento natale e vitale.

Essa risulta approvata a maggioranza. Dieclero voto contrario i Consiglieri della minoranza, il Sindaco e il Consigliere Radaelli.

Il *Presidente* legge la seconda parte dell'ordine del giorno l'ogolari del seguente tenore:

Quanto al progetto di un nuovo ponte fra Venezia e la terraferma, dichiara con l'autorità e responsabilità del suo mandato di amministratore cittadino di opporsi a qualunque immatura soluzione della questione, che, prevenendo un profondo e competente esame dei suoi diversi aspetti fondamentali, minacci oltretutto di manomettere irrimediabilmente il patrimonio secolare, il costume caratteristico, la perenne eredità di forme e di spiriti che ha nome Venezia:

manda alla Giunta municipale di comunicare questa sua ferma volontà tutrice agli altri consiglieri e corpi amministrativi della città e della provincia, affermando il principio che in ogni modo debba anzitutto portarsi al suo massimo rendimento il ponte della ferrovia, eventualmente ampliato, e attuarvi con mezzi e ritmi moderni quelle comunicazioni per via d'acqua che saranno sempre le più conformi alla natura della città, le più spedienti ai suoi bisogni, le più consuete all'abito della sua gente, specie di quella che vive nel movimento delle merci e delle derrate.

Bellotto. Non mi associo a questa seconda parte perchè non vorrei che gli artisti fossero tacciati di retrogradi.

Il *Presidente* la dichiara non approvata.

Grubissich legge il suo ordine del giorno così modificato:

Il Consiglio comunale di Venezia riaffermato il proposito che si debba quanto prima dar corso alla realizzazione di un congiungimento della città con la terraferma mediante una via di ordinaria comunicazione che risolva anche il problema di allacciare direttamente la città stessa alla sua nuova frazione di Marghera e la vecchia Martellina al nuovo porto industriale, esprime la sua preferenza per un progetto da presentarsi entro l'anno 1921 che realizzi questa aspirazione col minor danno per il regime lagunare, e per l'estetica della città e possibilmente si limiti ad un sufficiente allargamento del ponte ferroviario.

Li Gasti. Non vedo la ragione di questo stiracchiamento dell'ordine del giorno: in sostanza il Consiglio dia la sensazione che una buona volta ci avviamo a risolvere il problema sul serio. Noi non siamo intransigenti sui limiti di tempo: invece di tre mesi, se ne diano quattro, cinque, o sei, si stabilisca la presentazione dei progetti al 31 dicembre, cioè entro l'anno: è sempre un termine: poi rimane impregiudicata la questione, pur essendo stabilito il lato sud. Mi pare che accettando il nostro emendamento l'ordine del giorno riesca più chiaro, e tenga calcolo di tutti questi concetti.

Cavizago. Volevo dire che ritiro il mio ordine del giorno, e che voterò l'ordine del giorno Grubissich se vi sarà incluso in esso un limite di tempo sufficiente.

Sindaco. Io voterò contro l'ordine del giorno Grubissich; trovo che la decisione è immatura; e non so che cosa diranno le ferrovie. Quanto all'estetica, avverto che i sudisti, i quali gridano contro il ponte a nord, vorrebbero far arrivare le automobili entro il giardino Papadopoli.

Grubissich. Per togliere ogni possibilità di equivoco aggiungo la parola sud, sarà una

Seduta pubblica del 18 luglio 1921

Spiegazione ancor più chiara del mio concetto. Rileggo quindi l'ordine del giorno nel suo testo definitivo:

Il Consiglio comunale di Venezia riaffermato il proposito che si debba quanto prima dar corso alla realizzazione di un congiungimento della città con la terraferma mediante una via di ordinaria comunicazione che risolva anche il problema di allacciare direttamente a sud la città stessa alla nuova frazione di Marghera e la vecchia Marittima al nuovo porto industriale; esprime la sua preferenza per un progetto da presentarsi entro l'anno 1921 che realizzi questa aspirazione col minor danno per il regime lagunare, e per l'estetica della città e possibilmente si limiti ad un sufficiente allargamento del ponte ferroviario.

Li Causi. Accettati gli emendamenti, noi votiamo l'ordine del giorno Grubissich.

Sindaco. Per la responsabilità verso i posteri, domando al Consiglio che si voti per appello nominale.

Non opponendosi il Consiglio, viene eseguito l'appello nominale. Rispondono *si* e quindi danno voto favorevole all'ordine del giorno Grubissich i Cons.: Baldin, Barro, Battistella D., Belli, Bellotto, Benzoni, Biraghi, Bon, Bortoluzzi, Brunetti, Calandri, Cavizzago, Citran, Dalla Zorza, De Cecco, Franco, Ghorizza, Grubissich, Jogna, Li Causi, Nicoletti, Pagan, Passoni, Pavanini, Perez, Santuzzo, Serra, Sorteni, Spanio, Valsecchi, Voltolina.

Rispondono *no* e quindi danno voto contrario i Consiglieri: Colussi, Del Bono, Franceschini, Fusina, Giordano, Magrini, Merlo, Orsi, Ponti, Radaelli, Scattola, Vianello. Dichiarano di astenersi i Cons. Fogolari, Guatti Zuliani e Musatti Alberto.

L'ordine del giorno Grubissich risulta pertanto approvato con 31 voti favorevoli, 12 contrari, 3 astenuti.

Dopo ciò, stante l'ora tarda, il *Presidente* rinvia la trattazione degli altri oggetti posti all'ordine del giorno ad altra adunanza, e leva la seduta.

Il Presidente

D. GIORDANO

Il Consigliere anziano

P. ORSI

Il Segretario

G. DONATELLI