

I TRE FUTURI DI VENEZIA

**MARGHERA, MESTRE E CITTÀ STORICA
PENSIERI SULLE TRASFORMAZIONI**

a cura di Laura Facchinelli
Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini



Questo libro, pubblicato come supplemento della rivista *Trasporti & Cultura*, è stato realizzato in collaborazione con:



**ROTARY CLUB
VENEZIA MESTRE**



ATENEIO VENETO

Hanno concesso il patrocinio:

I
- - -
U
- - -
A
- - -
V
**Università luav
di Venezia**



**Università
Ca' Foscari
Venezia**



Ha contribuito:



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA**

Questo libro trae origine dalle tre giornate di studio organizzate da Laura Facchinelli, direttrice della rivista *Trasporti & Cultura* e presidente del Rotary Club Venezia Mestre per l'anno 2016-2017, con Oriana Giovanazzi e Viviana Martini, con le quali ha curato anche la presente raccolta di contributi

Marghera. Riconversione, progetto, paesaggio
(30 settembre 2016, Marghera, Vega)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Tommaso Santini, Oriana Giovanazzi

Mestre. La ferrovia e la città
(27 gennaio 2017, Marghera, Vega)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Giovanni Seno, Oriana Giovanazzi

Venezia. Paesaggio urbano nel contemporaneo
(21 aprile 2017, Venezia, Ateneo Veneto)



Comitato Scientifico: Laura Facchinelli, Nicola Torricella, Viviana Martini, Oriana Giovanazzi

In copertina:

sullo sfondo di una veduta aerea del ponte translagunare stradale in costruzione (1933), le immagini delle tre "anime" di Venezia: Marghera, Mestre e la città storica.

I TRE FUTURI DI VENEZIA

**MARGHERA, MESTRE E CITTÀ STORICA
PENSIERI SULLE TRASFORMAZIONI**

a cura di Laura Facchinelli
Oriana Giovinazzi e Viviana Martini

© Copyright 2017
Supplemento della rivista *Trasporti & Cultura*
quadrimestrale di architettura delle infrastrutture nel paesaggio

Proprietario e direttore responsabile:
Laura Facchinelli

Direzione e redazione: Cannaregio 1980 - 30121 Venezia
email: info@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è pubblicata anche on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443 dell'11.5.2001

ISSN 2280-3998

Responsabili del progetto editoriale:
Laura Facchinelli, Oriana Giovinazzi e Viviana Martini

Traduzioni in lingua inglese:
Olga Barmine ed Helen Tamara Matthews

Stampa: Grafiche Veneziane, Venezia

Gli autori sono responsabili dei contenuti dei loro elaborati ed attribuiscono, a titolo gratuito, alla rivista *Trasporti & Cultura* il diritto di pubblicarli e distribuirli, anche tramite i suoi supplementi.

Non è consentita l'utilizzazione degli elaborati da parte di terzi, per fini commerciali o comunque non autorizzati: qualsiasi riutilizzo, modifica o copia anche parziale dei contenuti senza preavviso è considerata violazione di copyright e perseguibile secondo i termini di legge. Sono consentite le citazioni, purché siano accompagnate dalle corrette indicazioni della fonte e della paternità originale del documento e riportino fedelmente le opinioni espresse dall'autore nel testo originario.

Tutto il materiale iconografico presente su *Trasporti & Cultura* e sui suoi supplementi ha il solo scopo di valorizzare, sul piano didattico-scientifico i contributi pubblicati.

INDICE

PRESENTAZIONI

- 8 Anna Buzzacchi, Presidente dell'Ordine degli Architetti P. P. C. della Provincia di Venezia
9 Gustavo Rui, Presidente della Fondazione Ingegneri della Provincia di Venezia

INTRODUZIONE

- 11 *Perchè i tre futuri di Venezia*
Le curatrici Laura Facchinelli, Oriana Giovinnazzi e Viviana Martini

Prima sezione

MARGHERA. RICONVERSIONE, PROGETTO, PAESAGGIO

Coordinamento di Oriana Giovinnazzi

- 19 *Marghera: cento anni guardando al futuro*
Introduzione di Gianfranco Bettin
23 *I cento anni di Marghera: l'utopia della Grande Venezia, i primi insediamenti, la città giardino*
Sergio Barizza

UNO SGUARDO ALLE ESPERIENZE

- 33 *Il caso Bagnoli*
Massimo Pica Ciamarra
41 *Dal Porto Antico alla Fiera del Mare: idee e proposte progettuali per il waterfront di Genova*
Oriana Giovinnazzi
49 *Rigenerazione urbana, qualità insediativa e sostenibilità sociale delle trasformazioni:
l'insegnamento di Amburgo*
Chiara Mazzoleni
57 *Lands of opportunities: rigenerazione urbana a Londra*
Michelangelo Savino e Martina Concordia
65 *Lyon Confluence, riqualificazione urbana dell'ex area industriale di Lione alla confluenza tra
il Rodano e la Saona*
Paolo Alberti e Gabriele Scicolone

MARGHERA, VISIONI FUTURE E PROTAGONISTI

- 73 *Marghera, idee per il futuro*
Andreas Kipar
81 *Porto Marghera, lo sviluppo possibile. Riconversione e waterfront*
Tommaso Santini
87 *Scenari per Marghera, fra sfide e paradossi*
Maria Chiara Tosi
93 *Venezia, il futuro del Porto*
Intervista a Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico
Settentrionale a cura di Laura Facchinelli e Oriana Giovinnazzi

Seconda sezione

MESTRE. LA FERROVIA E LA CITTÀ

Coordinamento di Laura Facchinelli

- 103 *Il nodo ferroviario e la stazione di Mestre*
Introduzione di Agostino Cappelli
- 107 *Breve storia della ferrovia a Mestre. Dalla stazione ottocentesca al grande nodo del traffico ferroviario e della vita urbana*
Laura Facchinelli

CONFRONTI E ANALISI DEL PROBLEMA

- 115 *Torino: la trasformazione lungo la ferrovia*
Matteo Tabasso e Michela Barosio
- 123 *L'infrastruttura scomparsa. Il nuovo suolo della stazione Sagrera Alta Velocità a Barcellona*
Zeila Tesoriere
- 131 *La nuova stazione centrale di Berlino, nodo strategico della città riunificata*
Giulia Melilli
- 139 *Processi di rigenerazione urbana, gli scali di Milano*
Carlo De Vito, Sara Iacoella e Marina Marcuz

MESTRE, LE PROSPETTIVE FUTURE

- 147 *Il nodo ferroviario di Venezia Mestre alla luce del nuovo codice degli appalti e della pianificazione nazionale dei trasporti*
Andrea Sardena
- 155 *Ferrovie, il nodo di Venezia Mestre e l'Alta Capacità*
Carmelo Abbadessa
- 161 *Servizi per la mobilità dei viaggiatori*
Giovanni Seno

Terza sezione

VENEZIA. PAESAGGIO URBANO NEL CONTEMPORANEO

Coordinamento di Viviana Martini

- 169 *Conflitti e convergenze fra il nuovo e l'antico*
Introduzione di Guido Vittorio Zucconi

NOVECENTO. SPINTE AL RINNOVAMENTO, RICHIAMI ALLA CONSERVAZIONE

- 173 *La Venezia di Eugenio Miozzi*
Riccardo Domenichini
- 181 *Un discorso interpretativo e poetico su Venezia: Carlo Scarpa alla Fondazione Querini Stampalia*
Orietta Lanzarini

189 *La ricostruzione del Teatro La Fenice: l'occasione perduta*
Sergio Pratali Maffei

197 *L'evoluzione delle aree portuali del centro storico*
Nicola Torricella e Federica Bosello

205 *Il Campus di San Giobbe, nel cuore di Cannaregio*
Vittorio Spigai

RESPONSABILITÀ DELLE SCELTE

213 *Santiago Calatrava a Venezia: un ponte tra armonia, realtà e sogno*
Enzo Siviero

219 *La conservazione dell'edilizia storica veneziana*
Mario Piana

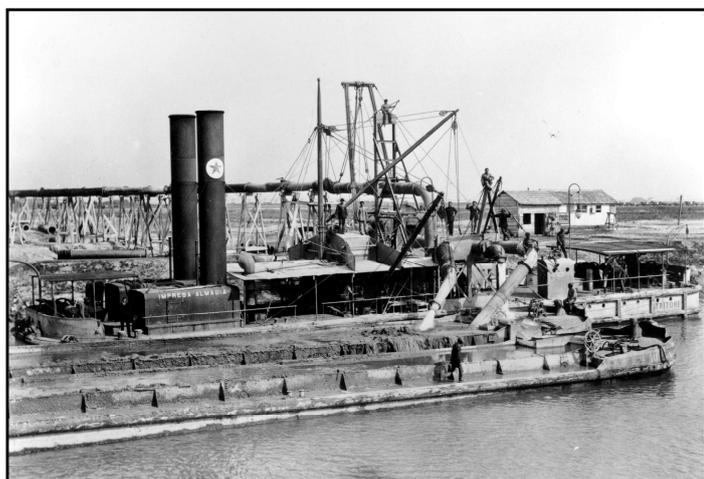
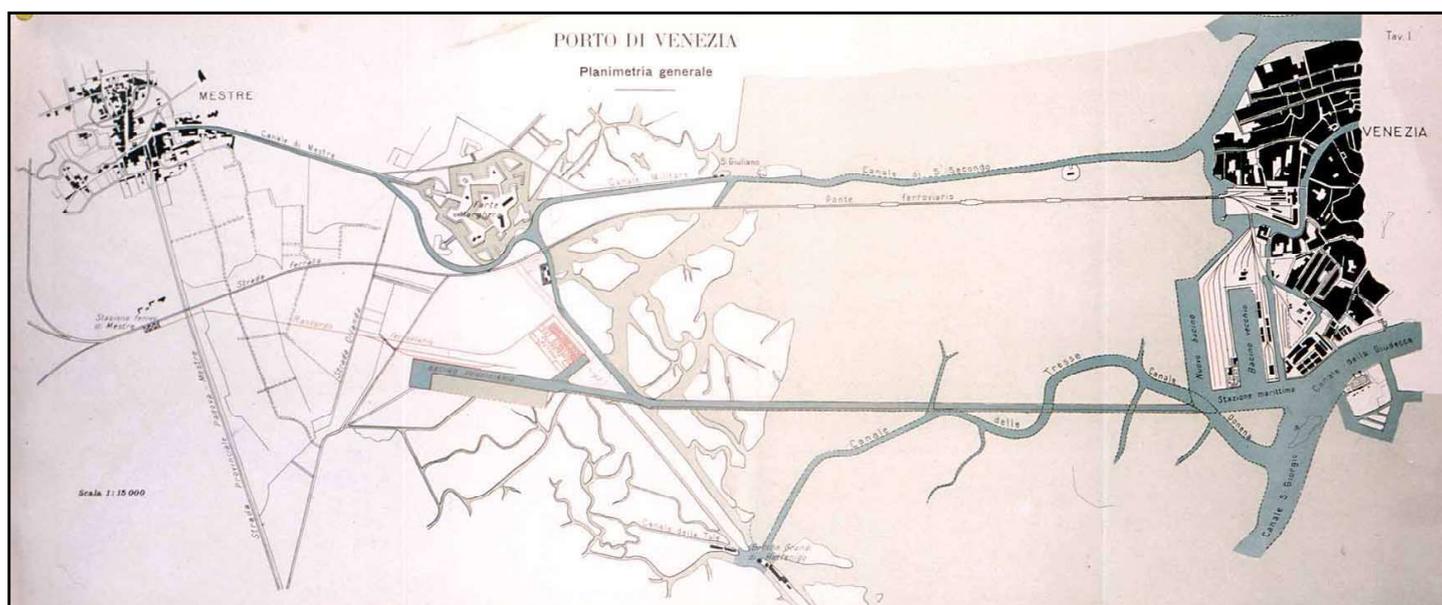
225 *L'inserimento del nuovo nel patrimonio storico*
Viviana Martini

231 *L'Unesco per Venezia, Venezia per l'Unesco*
Paolo Costa

237 *L'architettura moderna a Venezia*
Clemens Kusch

243 *Variante al Piano Regolatore Generale per la Città Antica di Venezia: e la conservazione?*
Giorgio Nubar Gianighian

251 LE CURATRICI, GLI AUTORI



The centennial of Marghera: the utopia of a Great Venice, the early industries and the garden city

by Sergio Barizza

At the end of the nineteenth century, the port of Venice proved to be inadequate. Various proposals were advanced to reinforce port structures, but the idea that prevailed looked to the nearby mainland. The Bottenighi section of the township of Mestre was chosen as the site. The project involved building a port area on the mainland to handle the more 'humble cargo'. The area then caught the attention of Giuseppe Volpi, the president of Sade (Società Adriatica di Elettricità) who, together with Piero Foscari, Vittorio Cini, Achille Gaggia and other entrepreneurs, perceived the immense potential for economic development offered by the vast greenfield areas available for the construction of major industries. The operation was launched in July 1917. The initial concession included the construction of a port-industrial area with an adjacent residential area located in the Bottenigo district, which was separated from the township of Mestre and associated to the City of Venice. Construction began after the war ended in the spring of 1919. While facilities for a "small petrol port" were rising up along the edge of the lagoon, in the internal areas, industries began to settle along the edges of the newly-dug canals, and multiply rapidly.

It was natural to build an "Urban District" beside the factories, to provide housing for the workers of these industries, as well as for Venetians who lived in dank and unsanitary ground-floor accommodations. The master plan was approved in 1922. But public intervention was slow and the dream of building a "garden city" beside the factories soon faltered in the face of poverty. The proletarians came in large numbers when, in the early 1930s, the first "social housing" was built along with the first settlements of single-family houses in various suburban areas.

I cento anni di Marghera: l'utopia della Grande Venezia, i primi insediamenti, la città giardino

di Sergio Barizza

Alla fine dell'ottocento il porto di Venezia, previsto da Pietro Paleocapa nel 1867 sulla sacca di Santa Marta, si rivelava già troppo angusto.

Bisognava trovare presto nuovi spazi.

E del resto, nel 1908, a fronte della minaccia degli industriali cotonieri di trasferire altrove lo scarico delle balle di cotone necessarie all'industria tessile del nord Italia, sarebbe stato attrezzato il 'porto di Mestre' con una darsena e numerosi magazzini sul Canal Salso in zona Altobello, le cui strutture si possono ancora oggi ammirare in viale Ancona. Questo primo insediamento avrebbe indicato la strada.

Inizia lo 'sbarco' in terraferma: tutti ai Bottenighi

Nei primi anni del novecento si era assistito a un fiorire di proposte per l'ampliamento del porto all'interno della laguna (raddoppio della Marittima, costruzione di nuovi moli alla Giudecca, a Cannaregio a ridosso della ferrovia o addirittura in tutta l'area della bocca di porto del Lido tra Sant'Erasmus, le Vignole e Murano...), finché grazie all'intervento del capitano di marina Luciano Pétit, l'attenzione si sarebbe spostata verso la gronda lagunare.

Egli infatti propose di allargare il porto 'sbarcando' in terraferma dove di spazio libero ce n'era a iosa, prima nella zona di San Giuliano (1902) poi nella frazione di Bottenigo (1904) del Comune di Mestre.

In un lungo articolo su *La Gazzetta di Venezia* del 5 luglio 1904 cercava di tranquillizzare i molti veneziani dubbiosi sull'idea di trasportare il porto fuori della città con il rischio di perderne i benefici: "Non si tratta di trasportare il porto da Venezia in altra località; ma soltanto di togliere quella parte di traffico che ingombra, che inceppa ogni movimento e impedisce nell'attuale bacino quella logica sistemazione necessaria per la specializzazione delle banchine. [...]"

Temete che al confine della laguna, ove ora regna la malaria e la desolazione, sorga un borgo? Un villaggio? Una città? Vi spaventa la idea che laggiù sorga un centro industriale e che Venezia anziché essere contornata da un semicerchio di barene abbia nelle sue vicinanze altri centri prosperosi? Credete proprio sul serio che questo nuovo centro sarebbe popolato a detrimento di Venezia? Per voi, o signori, è sventura ciò che per tutte le città del mondo intiero sarebbe ritenuto come beneficio incalcolabile".

Il beneficio ci sarebbe stato, una nuova città sarebbe sorta nell'immediata gronda lagunare. I molti, conseguenti, problemi irrisolti sono purtroppo ancora sul tavolo.

Si articola il progetto, arriva il decreto, l'unificazione amministrativa, i primi lavori

Dibattiti, convegni e commissioni si accavallarono in quei primi anni del novecento finché il Governo, con la legge sui porti del 1907, non decise di stanziare circa cinque milioni e mezzo di lire per il completamento del molo di ponente della Marittima e otto e mezzo per la creazione del "bacino sussidiario ai Bottenighi".

Era aperta la strada verso lo sbarco definitivo in terraferma.

Si decise subito di avviare lo scavo di un lungo canale diritto tra la Marittima e un nuovo, iniziale, bacino che si sarebbe attrezzato nella terraferma mestrina (grosso modo dove

1 - L. Alzona, E. Coen Cagli, G. Fantoli, Sistemazione e ampliamento del bacino sussidiario del Porto di Venezia a Marghera, Venezia 1915.

2 - Porto Marghera, una draga per lo scavo dei canali industriali, 1920 (Archivio Storico del Comune di Venezia, Fondo Giacomelli).

3 - Porto Marghera, zona ovest, costruzione di strade, 1922 (Archivio Storico del Comune di Venezia, Fondo Giacomelli).

oggi c'è la Fincantieri) per dirottarvi le 'merci povere', in primo luogo carbone, petrolio e fosfati (si tratta del 'Vittorio Emanuele', tornato oggi di stretta attualità, dopo essere stato praticamente abbandonato all'indomani dell'apertura del Canale dei Petroli nel 1969, perché individuato come alternativa al canale della Giudecca per far approdare in Marittima le grandi navi da crociera e non farle più transitare di fronte all'area marciata). Canale e bacino per le merci povere che inizialmente sembravano come un lungo e ossuto dito che penetrava nelle barene per terminare in territorio agricolo si tramutano, nell'arco di qualche anno, in una mano con dita carnose dove progetti sempre più complessi alternano nuovi canali navigabili e banchine ad aree riservate a insediamenti industriali e a un quartiere residenziale.

I progetti, dal 1911 al 1916, sono via via elaborati dall'Ufficio del Genio Civile, sotto la guida dell'ingegnere idraulico Erminio Cucchini.

Ma non sarà lui a firmare il progetto definitivo bensì Enrico Coen Cagli, ingegnere del gruppo economico/industriale che faceva capo a Giuseppe Volpi.

Giuseppe Volpi (1877-1947), presidente della Sade dal 1905, era a capo di un gruppo di imprenditori (che passerà alla storia come 'gruppo veneziano') che annoverava in prima fila Piero Foscarelli (1865-1923) con cui, grazie all'appoggio della Banca Commerciale Italiana (Comit), aveva intrapreso una serie di imprese commerciali e industriali nei Balcani e nel vicino oriente.

Avevano colto subito l'opportunità insita nella costruzione, sugli ampi spazi ricavati dalle barene e dalle campagne dei Bottenighi, di una zona portuale cui si potevano affiancare degli stabilimenti per la lavorazione delle materie prime che potevano affluire direttamente sulle banchine, attivando sistemi di lavorazione moderni basati sullo sfruttamento intensivo dell'energia elettrica che il loro stesso gruppo poteva fornire direttamente. E le vicine campagne abbondavano di manodopera.

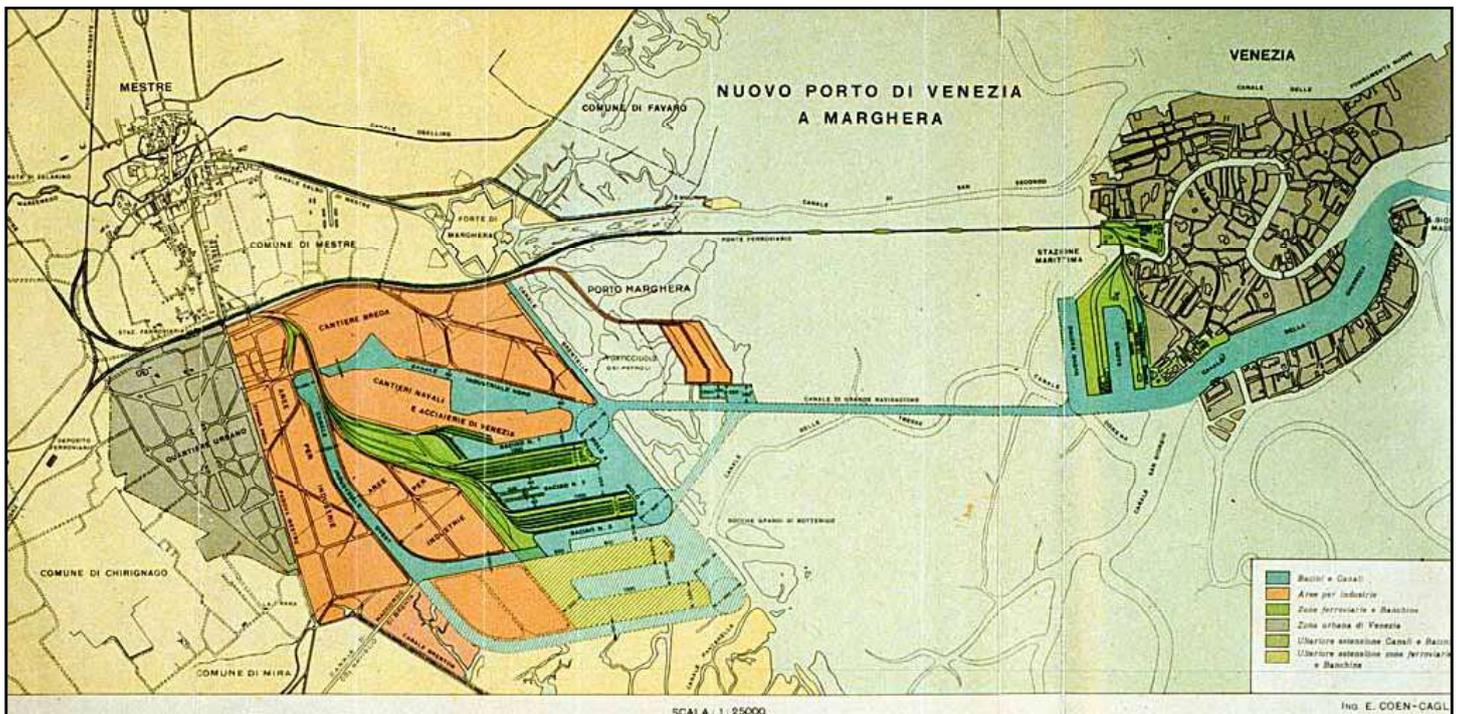
Avevano l'appoggio incondizionato del sindaco Filippo Grimani (1850-1921), che si può ben definire il regista politico dell'operazione, poiché fin da quando si era cominciato a parlare di 'porto sussidiario' in terraferma non aveva mai voluto sentir parlare di 'porto di Mestre' (anche se il termine era stato usato, nel 1908, per lo scalo riservato al cotone lungo il Canal Salso) e in ogni occasione, in ogni incontro, ripeteva fino alla nausea: "Dove è il porto di Venezia lì è territorio di Venezia".

Il via all'operazione Marghera avvenne nell'estate del 1917, tre mesi prima di Caporetto. Ecco la secca successione degli eventi tra febbraio e luglio 1917, mentre nelle trincee dei vicini Carso e Cadore si continuava a morire sotto la neve, nel fango.

- 1 febbraio: viene costituito il Sindacato Studi per Imprese Elettro-Metallurgiche e Navali nel porto di Venezia (erano 16 società, dalla Sade di Volpi a numerose società di navigazione, che facevano per lo più capo a Vittorio Cini).
- 10 maggio: viene presentato il progetto per il nuovo porto in terraferma con annesso industrie elaborato dall'ingegner Enrico Coen Cagli.
- 15 maggio: il progetto viene approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici.
- 9 giugno: riunione a Roma tra Ministero, Comune di Venezia, Camera di Commercio e Sindacato delle Imprese per definire l'operazione e relative competenze.
- 12 giugno: viene sciolto il Sindacato e costituita la Società Porto Industriale.
- 23 luglio: viene firmata la Convenzione tra Stato, Comune di Venezia e Società Porto Industriale (presieduta da Giuseppe Volpi).
- 26 luglio: viene emanato il decreto che approva la Convenzione tesa a realizzare una zona portuale-industriale e un quartiere urbano.

Alle società industriali che volevano insediarsi a Porto Marghera vennero garantiti degli sgravi fiscali mentre attraverso una progressiva sequela di convenzioni la Società di Volpi e, dal 1931, del suo successore Vittorio Cini (1885-1977), riuscì a garantirsi la gestione delle aree lasciando allo Stato l'onere di espropri, lavori di bonifica, scavo dei canali e banchinamento e al Comune le spese dei servizi (strade, fognature, elettricità, verde...). Ha scritto Wladimiro Dorigo: "Volpi ottenne di costruire tutte le opere portuali di Marghera, sia industriali sia commerciali, a spese dello Stato, di ricevere in cessione gratuita dallo Stato le aree di proprietà demaniale, di acquisire mediante espropriazioni le residue aree di proprietà privata, di ricevere la concessione di costruzione e di esercizio della rete ferroviaria della zona".

Nel 1926 Giuseppe Volpi sarebbe stato, in qualità di ministro delle finanze, cofirmatario



di un decreto legge che trasferiva la proprietà dei terreni demaniali – circa 700 ettari – alla Società Porto Industriale di cui era, nel contempo, l'esponente più importante. Corollario necessario dell'intera operazione fu l'aggregazione a Venezia dei comuni contermini.

Il decreto del 26 luglio stabiliva, all'art. 2, che tutto il territorio a sud della ferrovia, conosciuto come la frazione di Bottenigo del Comune di Mestre, passasse immediatamente sotto la giurisdizione del Comune di Venezia, avvallando pienamente l'impostazione del sindaco veneziano Filippo Grimani.

Dopo l'approvazione del progetto di allargamento della prima zona industriale (quella che poi sarebbe appunto stata chiamata seconda zona, la cui costruzione inizierà solo dopo la fine della seconda guerra mondiale, nel 1949), elaborato sempre da Enrico Coen Cagli alla fine 1925, altri Comuni vennero inglobati per permettere una facile e omogenea gestione del territorio.

Furono aggregati a Venezia, a fine agosto del 1926, i comuni di Mestre, Favaro, Zelarino e Chirignago, e la frazione di Malcontenta del comune di Mira.

Si riteneva potesse essere il passo definitivo verso la 'Grande Venezia': nella relazione che accompagnava il progetto, dove si prevedeva l'espansione dell'area industriale fino a Fusina, si ipotizzava di arrivare a una città di 300.000 abitanti all'interno di un'area con caratteristiche ben definite: a Venezia l'arte, la storia e il turismo; al Lido i bagni, il divertimento, il gioco; a Mestre e Marghera l'industria e la residenza delle maestranze. Nella primavera del 1919 si cominciò a lavorare con vanga e carriola.

Numerose imprese installarono baracche provvisorie per dar ricovero a operai che lavoravano tutto il giorno a scavare canali, erigere moli, posare binari ferroviari spesso affondati nel fango delle barene.

Una statistica del 2 giugno 1920 ne rivelava la presenza di 11 per un totale di 1.523 operai. Fra esse le imprese mestrine di Carlo Casarin (con 243 operai) e Giuseppe Franchin (con 105) e la Cooperativa Sterratori di Venezia (con 300).

Anche se è presumibile che più di qualcuno si recasse al lavoro direttamente dalla propria abitazione (era stato raccomandato di munirsi preventivamente di stivali e vanga) l'impatto con la popolazione residente (poco meno di 900 persone) non deve essere stato molto facile.

Non c'erano negozi in zona e i primi che aprirono (il macellaio Fedalto, il salumiere Da Pian, il fornaio Martina) cominciarono subito a far affari.

Gli impresari, su direttiva dell'ufficiale sanitario dr. Alessio Pannone, erano obbligati a fornire ai loro dipendenti delle consistenti dosi di chinino per prevenire la malaria ancora presente in zona.

Lino Pesce, qualche tempo prima di morire, mi raccontò come la sua storica trattoria di

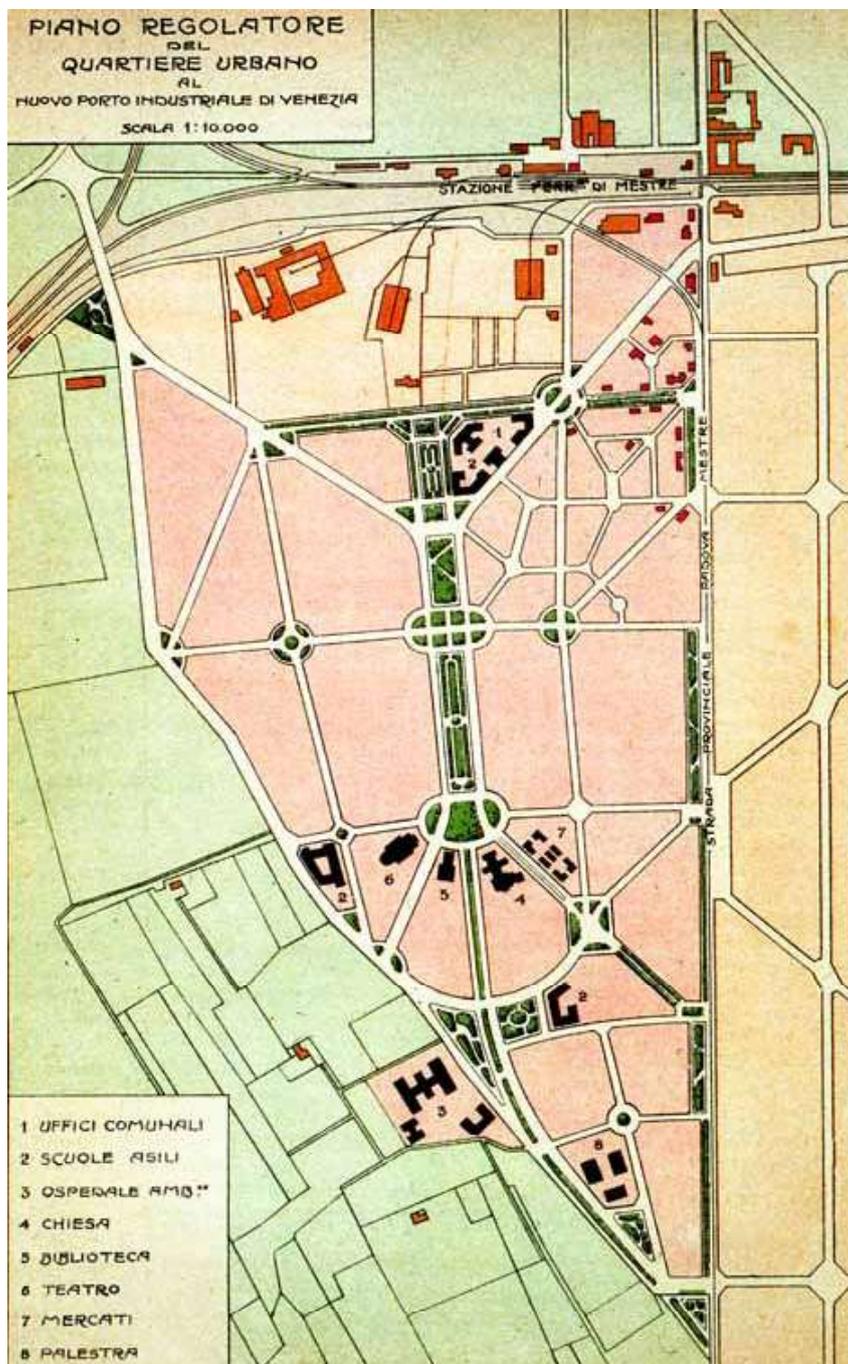
4 - Enrico Coen Cagli, Porto di Venezia a Marghera, Rivista Città di Venezia, 1922.

famiglia alla Rana fosse, nei primi anni dei grandi lavori, il punto di riferimento di parecchi di questi impresari che, ogni settimana, unitamente al salario, mettevano nelle mani callose di quegli operai una manciata di pastiglie di chinino.

Fra le intenzioni del 'gruppo veneziano', spesso sbandierata da Foscari e Grimani, c'era quella di creare con il nuovo porto industriale in terraferma la possibilità di lavoro per gli stessi veneziani: ciò si verificò in minima parte.

Se alcune aziende si orientarono ad assumere manovalanza veneziana specializzata in settori in cui già operavano (in particolare la Breda per la cantieristica e la Vetrococle per la lavorazione del vetro: per loro venne addirittura attivata una corsa di vaporetto dal monumento sulla Riva degli Schiavoni al molo della Breda), la gran parte dei lavoratori sarebbe invece stata reclutata nelle vicine campagne dell'entroterra. Gli operai-contadini erano più forti, più abituati a lavorare con ogni clima, ma soprattutto, mantenendo anche il lavoro dei campi, erano disponibili a lavori interinali e saltuari e meno portati alla protesta di coloro che potevano godere unicamente del salario. Negli anni trenta giungevano alle fabbriche (la Montecatini, la Sava, l'Ilva, la Sirma...), per lo più in bicicletta, da un arco che si estendeva fino a trenta chilometri (da Chioggia fino oltre San Donà di Piave), comportando un tragitto massimo di 60 chilometri corrispondente a

5 - Pietro Emilio Emmer, Piano regolatore del Quartiere Urbano nel nuovo porto industriale di Venezia, Rivista Città di Venezia, 1922.



circa 4 ore di pedale. Per essere al lavoro alle 8 si doveva partire da casa tra le 5,30 e le 6 per ritornarvi non prima delle 18,30. Alla fine degli anni trenta, secondo una statistica elaborata dalla stessa direzione della fabbrica, il 94 per cento dei manovali della Montecatini veniva reclutato nel bacino che si estendeva dal Brenta al Dese, mentre nel 1932, su più di 5.000 operai, quelli stabilitisi a Marghera risultavano essere solo 435. Per questi operai la bicicletta costituiva un patrimonio: nel 1930 una nuova costava 400 lire, più di un mese di salario di un operaio comune, equivaleva al reddito netto di 16 quintali di granturco.

Si comprende bene come una delle immagini più impresse nella memoria dei vecchi mestrini rimanga ancora oggi la lunga coda di biciclette che da ogni parte convergevano su Marghera, facendo felici i titolari di bettole e osterie che si trovavano lungo il percorso.

Uno di quegli operai in bicicletta era mio padre. Contadino di Zelarino, alla metà degli anni trenta fu assunto alla Sava e, dopo la distruzione dello stabilimento con i bombardamenti del '44, passò all'Ilva dove rimase fino alla pensione. Per conoscere qualche ragazza, al sabato e alla domenica, andava a ballare alla Favorita a Marocco ma, mi raccontava con uno sguardo malinconico: "Le ragazze non venivano a ballare con noi perché puzzavamo di stalla". La promozione sociale passava attraverso l'abbandono della campagna e l'impiego in uno stabilimento che ti permetteva di avvicinarti alla città, di mantenere stabilmente una famiglia, di far studiare i figli, di costruirti una casa.

Almeno sul piano numerico la 'Grande Venezia' raggiunse gli obiettivi.

Scriva Giuliano Zanon: "A Porto Marghera

l'occupazione, che nel 1932 è già pari a 6.200 persone, arriva a 16.500 nel 1938, risentendo poco della crisi del 1929. Dopo il secondo conflitto mondiale (1948) si ritorna circa allo stesso numero di addetti (16.000). Questi ultimi arriveranno al loro massimo nel 1975, con 35.000 dipendenti direttamente dalle attività insediate all'interno della zona industriale, più una quota dei lavoratori delle 'imprese' dedite alla costruzione e manutenzione degli impianti. Proprio in quegli anni, anche i residenti nell'intero ambito della terraferma (compreso quindi anche il quartiere urbano di Marghera) arrivano alla loro massima espansione con 210.674 abitanti".

Apriamo ora una finestra sulle fabbriche che si insediarono a Porto Marghera nel periodo compreso fra le due guerre, su cosa producevano, a quanti davano lavoro.

Enumerarle tutte sarebbe lunghissimo e, per certi versi, quasi impossibile perché attorno alle grandi fabbriche fiorirono un numero impressionante di aziende medio-piccole, con le produzioni più svariate, erogatrici di servizi (trasporti, manutenzione, carpenteria, falegnameria...) che talora resistevano per qualche mese per poi sparire.

Chi volesse approfondire l'argomento non può che affidarsi al volume *Porto Marghera, il novecento industriale a Venezia* da me curato con Daniele Resini, Treviso 2004, dove è stata fatta una puntuale ricognizione di tutte le fabbriche che si sono insediate e succedute area per area dal 1919 all'inizio del terzo millennio.

Il porticciolo dei petroli e la prima zona industriale

L'area riservata ai *petroli*, della superficie di 127.000 metri quadrati, era stata inizialmente individuata "sulla punta estrema del terreno lungo il canale Brentella".

Ma ci si accorse subito che era pericolosamente troppo vicina agli stabilimenti industriali che sarebbero sorti nella zona contigua.

Il primo novembre 1919 venne così elaborato, ovviamente da Coen Cagli, un nuovo progetto che prevedeva la "costruzione sulle barene ad est del canale Brentella, a destra del grande canale di accesso al nuovo porto, di una sacca con apposito bacino di accosto per le navi che trasportano i petroli". Per la sacca si prevedeva un'estensione massima di mq. 400.000 sufficienti per accogliere le società che avrebbero chiesto di insediarsi.

Fu costruito un argine stradale che permettesse il raccordo con la ferrovia. Di conseguenza fu demolito il fortino Rizzardi che, con l'omologo Manin (oggi ai bordi del parco di San Giuliano), costituiva una struttura complementare del grande forte Marghera.

Il 5 aprile 1923 il primo vapore carico di prodotti petroliferi poteva attraccare al molo del porticciolo dei petroli.

Nel 1928 vi si insediò l'industria petrolifera di stato (*Agip*) che nel 1939 contava 530 addetti.

La zona compresa tra il canale nord (il prolungamento nell'entroterra del canale Vittorio Emanuele) e la strada per Venezia fu dominata da tre grandi gruppi: Breda, Montecatini, Fiat.

Vincenzo Stefano Breda aveva già tentato, con poco successo ed esito fallimentare, di aprire un suo stabilimento per produzione e manutenzione di naviglio leggero e carri ferroviari nella sacca di Sant'Elena. Fu il primo ad approfittare degli spazi che gli venivano offerti in terraferma. L'insediamento iniziò nel 1919 con lavorazioni di carpenteria meccanica, riparazioni e demolizioni, solo in un secondo momento fu avviato un cantiere navale (oggi Fincantieri). I dipendenti erano 330 nel 1928, 600 alla metà degli anni trenta, 3.000 nel 1943 grazie a numerose commesse belliche.

Il gruppo *Montecatini* aprì direttamente tre stabilimenti. Il primo nel 1924: la *Società Veneta Fertilizzanti* (oggi VEGA). Con una occupazione fortemente stagionale, che oscillava tra i 600 e i 900 addetti, produceva acido solforico, concimi perfosfati, ceneri di pirite e criolite.

Poi, nel 1928, fu la volta della *Società Italiana Allumina* che dopo un inizio molto stentato fu assorbita dall'*Ina* (Industria Nazionale Alluminio) e poté decollare definitivamente nel 1937 grazie a un nuovo impianto per la produzione di allumina dotato del sistema Bayer. Durante la guerra dava lavoro a 1.450 persone.

Infine, nel 1935, la *Montevecchio* eresse una fabbrica per lo zinco elettrolitico utilizzan-

do come materia prima la blenda sarda. Durante la guerra vi lavoravano 850 operai. Sull'altro lato del canale si insediò, nel 1928, la *Società Anonima per la Lavorazione delle Leghe Leggere*, figlia di un accordo fra i due principali produttori di alluminio: l'Ina-Montecatini e la Sava. Produceva leghe di alluminio (in primo luogo con il magnesio) in forma di nastri, barre, tubi, lamiere e profilati soprattutto per l'Aeronautica Militare. Non può sorprendere perciò che i 400 addetti del 1935 risultassero 1.300 alla vigilia della guerra.

Il nome *Vetrocoke*, che compare a Marghera dal 1924, comprendeva due società: la *Società Italiana Vetri e Cristalli* per la produzione di vetro in lastre e cristalli e la *Società Italiana Coke* per la produzione del coke metallurgico, cui si aggiunse, nel 1936 una fabbrica di lana di vetro. Erano di proprietà della Fiat. Gli addetti dai 350 del 1925 salirono fino a 2.000 negli anni della guerra. Alla fine del conflitto erano scesi a 770 ma entro il marzo del 1946 le maestranze erano state riassunte. Grazie all'uso chimico dei gas di cokeria, che in precedenza servivano per il riscaldamento o venivano dispersi nell'atmosfera, si aggiunse, costruita a tempo di record fra il 1937 e il 1938, la fabbrica degli *Azotati* ubicata poco distante sulle rive del canale ovest. Produceva fertilizzanti azotati, metano compresso in bombole, etilene, ammoniaca, acido solforico e nitrico. A cavallo tra gli anni trenta e quaranta vi lavoravano 900 persone, scese a 200 dopo i bombardamenti, ma sarebbero già risaliti a 800 nel 1946.

Legata alla Vetrocke, su un terreno confinante, sorse nel 1933 la *Sirma* (Società Italiana Refrattari Marghera), pure proprietà della Fiat, che produceva materiali refrattari speciali per cokerie, officine del gas, acciaierie e industrie chimiche. A cavallo della guerra vi lavoravano più di 300 operai.

Le lavorazioni degli stabilimenti della Montecatini e della Fiat erano basate sul consumo intensivo e continuo di energia elettrica. Per questo la *Sade*, nel 1926, costruì a Porto Marghera una propria *centrale termoelettrica* alimentata a carbone.

La Società disponeva, in quel momento, di una rete di distribuzione di elettricità che si estendeva in quindici province, dal confine orientale del Garda alla Romagna, alimentata da diversi impianti idroelettrici della potenza complessiva di 400.000 hp, i più rilevanti dei quali erano gli impianti di Santa Croce, del Cellina, dell'Adige e del Cison. Con il nuovo insediamento si prefiggeva di "costituire una riserva termica per la fornitura di energia elettrica in caso di guasti alle centrali, per la zona di Marghera e per la città di Venezia e di fornire l'energia necessaria alla integrazione della produzione delle centrali idrauliche, onde sopperire anche nei mesi di grandi magre dei fiumi, alla continuità del servizio elettrico".

L'ubicazione, lungo il canale ovest, era stata prescelta "per i particolari vantaggi offerti coi suoi accessi marittimi, fluviali e ferroviari, per il favorevole collegamento con le linee di trasporto dell'energia, nonché per la facilità di disporre dell'ingente quantitativo d'acqua necessario al raffreddamento dei condensatori delle macchine di produzione". Su un'area di 125.000 metri quadrati venne eretto il fabbricato centrale (per la sua mole, a lungo in quegli anni quasi un simbolo della 'nuova' industria veneziana), unitamente a un insieme di case d'abitazione e portineria.

Confinante con la centrale della Sade si insediò, nel 1926, la *Sava* (Società Alluminio Veneto Anonima) controllata dalla svizzera Alusuisse e da un gruppo di industriali veneti guidati da Marco Barnabò. Come avvenne per l'Ina, fu favorita dalle iniziative governative tese a raggiungere la massima produzione di alluminio come supporto all'industria bellica. Quando fu quasi completamente distrutta dai bombardamenti del 1944 impiegava circa 3.000 addetti tra operai e impiegati.

Al vertice del canale nord, di fronte alla Breda e quasi contemporaneamente (1920) si insediò la *Cnav* (Cantieri Navali e Acciaierie di Venezia) proprietà del 'Gruppo Veneziano' presieduto da Volpi. L'impianto non decollò mai e nel 1929 prese la denominazione di *Ave* (Acciaierie di Venezia) per finire, nel 1931, all'*Ilva* e poi passare definitivamente, nel 1933, sotto il controllo dell'Iri (Istituto per la Ricostruzione Industriale). Produceva ghisa e acciaio in laminati di piccole dimensioni in uso soprattutto nella carpenteria. Nel periodo di massima occupazione, durante la guerra, raggiuse i 1.600 addetti per calare a circa 1.100 nell'immediato dopoguerra.

In mezzo a tanta industria ci fu posto anche per quello che oggi si potrebbe definire un 'distretto del cibo'. Nel 1926 compare la *Cirio*, poco più avanti, alla fine degli anni trenta, la *Gaslini*, società per la spremitura e distillazione di semi oleosi (100 addetti) e poi la *Itma* (torroni e marmellate) e ben tre società per la lavorazione delle droghe e affini: la

Idea, l'Indiana e (dal 1955) *la Paolini e Villani*, trasferitasi da Mestre, dove aveva cominciato l'attività nel 1914.

Lungo il canale ovest, di fronte agli Azotati, si insediarono invece nel 1926 la *Riseria Italiana*, stabilimento per la pilatura e brillatura del riso proveniente dal Polesine, dal Bolognese e dal Mantovano che, nel 1928, dava già lavoro a 48 persone e, nel 1927, la *Chiari e Forti*, che gestiva un silos-granaio per lo smercio del grano via mare, ferrovia e natanti fluviali dove lavoravano, prima della guerra, 110 operai e 25 tra dirigenti e impiegati (entrambi sarebbero poi confluite nella *Società Grandi Molini*). A fare da collegamento tra la prima e la seconda zona industriale fu la *Elettrometallurgica Veneta San Marco*, società di proprietà della Sade, che nel 1930 si era insediata nell'estrema punta della prima zona, al di là della centrale elettrica della Sade stessa. Produceva carburo di calcio, alla fine degli anni trenta dava lavoro a 800 operai e 80 impiegati.

Nel 1949 la *Edison* acquistò dalla Sade il 50% del capitale e il restante nel 1953.

Si aprì così la strada alla realizzazione del *Petrochimico* (nel 1966 la Edison si sarebbe fusa con la Montecatini dando vita alla *Montedison*), attraverso un piano progressivo di acquisizione delle aree sul quale si sarebbero insediati (fino all'inizio degli anni 70) gli impianti chimici, fra loro variamente integrati.

Il quartiere urbano

L'insufficienza di spazi per banchine portuali e insediamenti industriali faceva il paio, all'interno della città lagunare, con la carenza di aree per l'edilizia popolare.

L'aveva ben capito Piero Foscari, che nel 1911 aveva messo un punto fermo all'intera questione affermando in Consiglio Comunale che bisognava dare una risposta all'esigenza di case non solo occupando gli spazi eventualmente liberi nel centro storico (come del resto si stava facendo da tempo), ma allargando la 'cerchia' di Venezia alla sacca di Sant'Elena, al Lido e a Bottenigo.

Si materializzava così l'idea di una 'Grande Venezia' che per rispondere alle esigenze della modernità 'abbatteva le proprie mura'.

Le mura di Venezia erano...le acque della laguna che fu direttamente investita dagli insediamenti industriali e residenziali, con danni difficilmente quantificabili e con estrema difficoltà riparabili, come possiamo constatare oggi nei vari progetti di disinquinamento e recupero.

Se nelle altre città storiche, italiane ed europee, l'abbattimento delle mura, tra otto e novecento, era funzionale al ridisegno dei centri cittadini attraverso la costruzione di



6 - Marghera, Quartiere urbano, costruzione dei primi edifici, via Giovanni Durando, 1921 (Archivio Storico Comune di Venezia, Fondo Giacomelli).

grandi viali e l'allargamento della cintura urbana con l'occupazione dei territori agricoli circostanti, ciò risultava alquanto problematico quando le mura non erano di pietra ma di acqua.

Ci sarà uno sguardo di rilievo solo per l'acqua del mare perché l'isola del Lido costituiva il terzo ramo nel disegno della Grande Venezia destinata, con la sua sabbia d'oro, al turismo di lusso, al divertimento e al gioco sotto la guida del fido collaboratore di Volpi, Achille Gaggia (1875-1953), vicepresidente della Sade e direttore della Ciga.

Nel 'progetto Marghera' era compresa invece la costruzione di un quartiere urbano, diviso dalla zona industriale semplicemente da una strada, via Fratelli Bandiera.

Sui 150 ettari che gli erano stati riservati risiedevano, secondo una rilevazione statistica del 31 dicembre 1916, 869 persone, distribuite in 179 nuclei familiari, che occupavano un totale di 118 numeri civici.

Erano per lo più famiglie patriarcali di contadini che curavano la terra coltivabile a frumento, mais, viti e alberi da frutta, fin dove cominciava la barena. Seguendo un preciso piano di espropri furono costretti ad abbandonare terra e casa.

Il piano regolatore (approvato il 6/2/1922) fu elaborato dall'ingegnere milanese Pietro Emilio Emmer che aveva pensato alla realizzazione di una 'città giardino' grazie a un reticolo di strade che convergevano su un grande viale centrale ricco di alberi e aiuole, dove le case dovevano avere non più di tre piani e un congruo spazio da destinare a orto o giardino recintato da una muretta con cancellata.

Il viale si estendeva dall'attuale via Paolucci fino a piazzale Concordia, dove erano previsti gli insediamenti pubblici (municipio, chiesa, scuola teatro...).

La lentezza con cui procedettero le costruzioni, concentrate, fino alla guerra, nella fascia iniziale di territorio tra via Paolucci e l'attuale piazza Municipio, fecero slittare in giù prima la costruzione della scuola elementare intitolata a Filippo Grimani e poi la Chiesa con annesso patronato e convento per i frati, cui venne concessa la prima parte del viale alberato centrale. Inizialmente vi si insediarono, commercianti, bottegai, impiegati e ferrovieri, pochi gli operai che - per la maggior parte - venivano a lavorare in bicicletta dai vicini centri agricoli.

Dall'inizio degli anni trenta il quartiere divenne invece la valvola di sfogo per quanti a Venezia vivevano in case malsane o ne venivano sfrattati.

Allontanato Emmer, che difendeva con i denti le linee del proprio progetto, poterono così sorgere i primi condomini popolari sull'asse di via Calvi.

Seguendo le indicazioni del Governo, che aveva autorizzato i comuni a sospendere le norme di piano regolatore vigenti per assicurare comunque una casa a chi ne avesse bisogno, il progetto redatto dall'ingegner Paolo Bertanza, per conto dell'Iacp (Istituto Autonomo per le Case Popolari), per le nuove costruzioni previste nella zona di via Calvi, venne addirittura ritoccato riducendo al minimo lo spazio vitale ("al posto di alloggi a tre camere e cucina si sono ricavati alloggi da una camera e cucina in numero doppio"). E lo spazio utile doveva essere ben riscioato se la Commissione igiene-edilizia nel dare la propria approvazione (16/11/1931) imponeva che "nelle abitazioni siano istituiti degli armadi a muro e siano costruiti in località opportuna, fuori dalle abitazioni, dei locali per le docce", mentre qualche giorno prima (2/11/1931) Plinio Donatelli, presidente dell'Iacp, aveva fatto presente al podestà Mario Alverà che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici "non aveva apprezzato il progetto per le nuove costruzioni di Marghera" perché riteneva "che anche le case per i meno abbienti, quando abbiano carattere di stabilità, debbano essere fornite di un certo minimo di confort interno, quale il disobbligo del gabinetto e di qualche stanza, e di un certo grado di estetica esteriore, anche se ciò abbia a comportare un aggravio di spesa".

E invece si andò anche oltre perché tra il 1934 e il 1938 si sarebbero costruiti tre villaggi 'ultraeconomici' con casette a un piano che, per lo più, erano delle semplici baracche a Ca' Emiliani, Ca' Brentelle e Ca' Sabbioni.

Certo ci si riparava almeno dalla pioggia e dal freddo ma si crearono quasi subito condizioni difficili di convivenza se è vero che, a settembre del 1939, il Prefetto scriveva al Podestà: "Viene riferito che la maggior parte delle 351 famiglie concentrate nei villaggi di Ca' Emiliani, Ca' Sabbioni e Ca' Brentelle e composte complessivamente di 2.354 persone è costretta a vivere in assoluta promiscuità a causa principalmente della ristrettezza dei locali. Diversi componenti di dette famiglie inoltre conducono vita scorretta e disonesta, si abbandonano all'ozio e al vagabondaggio e quando i bisogni e gli stimoli si fanno più intensi, ad azioni delittuose".

La popolazione nel quartiere urbano era salita a 1.200 abitanti nel 1924, a 5.376 nel 1927, a 7.599 nel 1935 e a 10.952 nel 1938. Contemporaneamente i poveri registrati dagli uffici comunali erano 527 nel 1931, 1.024 nel 1934, 3.373 nel 1938.

Il sogno della realizzazione di una 'città giardino' si era arenato di fronte alla miseria che continuava ad attanagliare una fetta consistente della popolazione della nuova 'Grande Venezia'.

Gli operai si sarebbero avvicinati alle fabbriche nel secondo dopoguerra, facendo crescere non solo Marghera, dalla chiesa di Sant'Antonio fino alla Rana, ma, smisuratamente, anche Mestre sistemandosi in condomini o costruendo in proprio delle case su stradette 'a pettine' (spesso strettissime e senza marciapiedi) lungo gli storici assi stradali (via Miranese, Castellana, San Donà, Ca' Rossa, Pasqualigo...) eliminando progressivamente i vecchi confini di piccoli paesi e mettendo le basi per la formazione di un'unica, vasta, città.

Sulla quale risulta ancora di estrema attualità il dubbio se debba considerarsi una città autonoma o un tutt'uno con la 'grande madre' Venezia.

Al giro di boa dei cento anni di Marghera, l'ipotesi di costruzione della 'Grande Venezia' ci interroga ancora per la fragilità istituzionale dovuta alle diverse anime presenti nella comunità la cui integrazione si è rivelata troppo lenta e difficile (causa prima la scarsa mobilità fra le parti) e ci coinvolge pesantemente con i problemi dell'inquinamento dovuti a residui di produzioni industriali, spesso fuori controllo, in un territorio delicato e fragile che, in quanto tale, era stato con cura custodito e mantenuto per secoli.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

"Porto Marghera, le origini", Rivista *Le Tre Venezie*, Venezia 1932.

Wladimiro Dorigo, *Una legge contro Venezia. Natura, storia, interessi nella questione della città e della laguna*; Venezia 1973.

Cesco Chinello, *Storia di uno sviluppo capitalistico: Porto Marghera e Venezia, 1951-1973*; Torino 1975.

Cesco Chinello, *Porto Marghera 1902-1946. Alle origini del 'Problema di Venezia'*; Venezia 1979.

Venezia, città industriale: gli insediamenti produttivi del 19° secolo; Venezia 1980.

Rolf Petri, *La zona industriale di Porto Marghera, 1919-1939. Un'analisi quantitativa dello sviluppo tra le due guerre*; Venezia 1985.

Sergio Barizza, "Storia di una fine annunciata. Cronaca dei piccoli passi verso la fine dell'autonomia amministrativa del Comune di Mestre", in *La città invisibile. Storie di Mestre*, a cura dell'Associazione StoriaMestre; Venezia 1990.

Francesco Piva, *Contadini in fabbrica. Il caso Marghera, 1920-1945*; Roma 1991.

Cent'anni a Venezia. La Camera del Lavoro 1892-1992, a cura di Daniele Resini; Venezia 1992.

Marghera. Il quartiere urbano, a cura di Sergio Barizza, circolo Auser di Marghera; Marghera 2000.

La grande Venezia: una metropoli incompiuta tra otto e novecento, a cura di Guido Zucconi; Venezia 2002.

Porto Marghera: il novecento industriale a Venezia, a cura di Sergio Barizza e Daniele Resini; Treviso 2004.

Marghera 1917-2007: voci suoni e luci tra case e fabbriche, a cura di Sergio Barizza e Lorenzo Cesco; Marghera 2007.

Massimo Orlandini, Paolini Villani, *la "Compagnia Veneziana delle Indie". Cento anni di lavorazione delle doghe, delle spezie e dei coloniali tra Venezia, Mestre e Porto Marghera*; Padova 2017.