

I
- -
U
- -
A
- -
V

Università Iuav di Venezia

Venezia - entroterra nel ventennio. Piani, industria e trasporti

Ruben Baiocco

Università Iuav di Venezia

Santa Croce 191 Tolentini, Venezia

www.iuav.it

ISBN 978-88-99243-46-3

© Iuav 2017

sommario

- 05 **1. introduzione**
- 07 **2. Modernizzazione del porto e città moderna industriale. Progetti a confronto (1900-1917).**
- 07 2.1 *La questione dell'ampliamento del "porto nuovo" insulare.*
- 10 2.2 *Verso la terraferma.*
- 15 2.3 *Il nuovo porto di Venezia ai Bottenighi (Marghera).*
- 18 **3. Storie parallele dell'urbanizzazione del porto industriale, del quartiere urbano a Marghera e di Mestre, nei piani e nella realtà, dal 1917 al 1945.**
- 18 3.1 *La costruzione di Porto Marghera come opzione di sviluppo grandindustriale per Venezia. Fra scavi, colmate, strade, canali, approdi, frutto delle "energie" locali, e attività produttive, sostenute da capitali finanziari extra-locali.*
- 21 3.1.1 *"Energie" locali e attività produttive sostenute da capitali finanziari extra-locali.*
- 23 3.2 *Il Quartiere Urbano a Marghera. Un modello di "sobborgo giardino" per Venezia.*
- 27 3.3 *Lo sviluppo pianificato per Mestre come parte della "Gran de Venezia".*

Venezia-entroterra nel ventennio. Piani, industria e trasporti

Ruben Baiocco

1. Introduzione

La vicenda urbana veneziana del ventennio può essere considerata un campo di prova delle modalità e delle prassi di pianificazione, in formazione, per quanto concerne lo sviluppo di aree dedicate alla produzione, al trasporto e agli insediamenti residenziali, come ambiti in cui si esercita la capacità di governo di una nuova "realtà" territoriale che ambisce a costituirsi come "metropolitana", sotto la spinta della modernizzazione novecentesca. In questa prospettiva, tale processo, che trova nel 1926 la sua legittimità istituzionale con l'annessione da parte di Venezia sia dei comuni in ambito lagunare e sia, soprattutto, di quelli collocati nella più prossima terraferma, sancirà la sua condizione di bipolarità – di un unico soggetto territoriale preposto al governo delle relazioni fra laguna e entroterra. Condizione di bipolarità urbana e territoriale, che proprio negli anni, qui posti allo studio, si determina in forme precipue, fra quelle possibili e/o già in atto, come frutto di scelte fortemente orientate; e ancora, forme di bipolarità che da quegli anni sono divenute fortemente condizionanti rispetto al potenziale di relazione fra le due compagini, lagunare e di terraferma, e che ancora oggi sono oggetto di dibattito, se non proprio di scontro.

Per comprendere però i motivi di quelle scelte – o meglio, concatenazioni di scelte – occorre quanto meno ampliare l'arco temporale e spingersi ai primissimi anni del XX secolo. Sono anni in cui matura velocemente, con accesi dibattiti e il susseguirsi di progetti, la prospettiva della più completa partecipazione di Venezia, nonostante l'eccezionalità del contesto ambientale, alla modernità industriale, con al centro un ruolo rinnovato del suo porto, cuore sin dal XIV secolo e "all'origine della [sua] moderna economia urbana capitalistica" - richiamando Fernand Braudel.

Con il Regno d'Italia e il mutare delle geografie funzionali fra città, dovuto principalmente al completamento della rete ferroviaria per il trasporto di merci (e meno all'adeguamento e all'ammodernamento di quella fluviale, pur posta agli studi), Venezia torna a riconsiderare la sua relazione fra le componenti insulari e la più prossima terraferma - nel farsi necessariamente "moderna" e, inevitabilmente, "più grande"; ciò attraverso argomentazioni che implicano una forte esposizione da parte delle forze politico-amministrative, tecniche ed economiche riguardo le differenti prospettive di sviluppo che la modernità novecentesca avrebbe potuto implicare per la struttura della città, sia fisica che economica.

Porti, o più porti, infrastrutture del trasporto ferroviario e stradale, per merci e persone, e industrie sono il movente per l'elaborazione di "piani" e "progetti" dai quali si evincono differenti strategie di sviluppo urbano e che implicheranno interventi di accompagnamento riguardanti

le forme degli insediamenti, della mobilità locale e extra locale, delle centralità urbane e dei servizi, fra le due guerre.

Il percorso seguito corre su binari paralleli – storie parallele, potremmo dire - fra *piani e progetti* a sostegno di precise opzioni di scelta e gli effetti da esse determinati, come elemento di valutazione della effettiva capacità di governo del costituente rinnovato soggetto territoriale e della reale efficacia degli strumenti urbanistici a tal fine sulla carta predisposti. Ne risulta una storia, a più storie, fra *piani e realtà*, che a partire dalla vicenda della costruzione del nuovo porto industriale in terraferma e la conseguente annessione a Venezia dei paesi contermini, si sovrappongono solo in parte, come caratteristica, tutt'ora attuale, di una prassi di governo urbano controverso, in cui al piano si destina un ruolo collaterale rispetto alle soluzioni, parziali, puntuali e *ad hoc*, approntate a fronte di molteplici contingenze finanziarie da parte degli organi amministrativi e tecnici del Comune di Venezia.

2. Modernizzazione del porto e città moderna industriale. Progetti a confronto (1900-1917).

2.1 La questione dell'ampliamento del "porto nuovo" insulare.

È con l'apertura nel 1880 della Stazione Marittima, come testa di ponte rivolta verso la terraferma insieme a quella Ferroviaria, che si può parlare di una vera e propria rinascita della portualità veneziana. Il "porto nuovo di Venezia" ¹, come lo chiama Primo Lanzoni in uno dei primi opuscoli dedicati al porto moderno della città lagunare, considerato come una non più rinviabile necessità tecnica per perseguire l'intermodalità nave-ferrovia, andrà a collocarsi in una struttura urbana già trasformata, in un momento in cui "lo sviluppo economico della città si dispose ad intrecciarsi con lo sviluppo industriale italiano" ². Assumerà il ruolo di volano dello sviluppo industriale di Venezia insulare, ma soprattutto quello di cerniera fra traffico marittimo e terrestre come porto di rifornimento per le materie prime d'oltremare, agricole e industriali, di una regione estesa a tutta la valle padana.

Gli incrementi del traffico diretto verso il nuovo scalo sono tali da far parlare, già sul finire del secolo, prima di grande successo, poi, subito dopo, di crisi della Stazione. È soprattutto l'aumento degli sbarchi di merci povere (in particolare i carboni – che coprono il 50% del movimento dell'intero porto ed il 60% di quello della Marittima –, e poi i cereali ed i concimi chimici) a creare disagi alla *normale* attività portuale ed a mettere alla prova la sua efficienza. Da una parte gli appelli saranno per una più urgente *sistemazione* (adeguamento e completamento delle strutture esistenti), dall'altra, per *ampliamento* ai fini di un più organico sviluppo del porto, sulla cui localizzazione – in gioco, è il futuro della città –, si confronteranno anche aspramente, allo scoccare del 1900, autorità cittadine, istituzioni pubbliche e private, associazioni di categoria e singoli cittadini, in un'intensa attività pubblicistica, promuovendo studi, redigendo proposte, quando non sono veri e propri progetti ³.

Tutta novecentesca è pertanto la vicenda dei progetti per l'ampliamento del porto di Venezia: rispettivamente quello presentato nel dicembre del 1899 dalla Società ferroviaria, esercente della Stazione Marittima, in vista del "rinnovo della sua convenzione con lo stato", e nei primissimi mesi del 1900, dall'Ufficio del Genio Civile di Venezia. Le due proposte, poiché limitate a mere espansioni a partire dalla Stazione stessa (con un imbonimento della laguna per raddoppiare il numero dei moli di quella esistente, la prima, con un progressivo banchinamento della fondamenta delle Zattere da S. Basilio, la seconda), saranno subito oggetto di critiche da parte

1 P. Lanzoni, *Il porto di Venezia*, Venezia, 1895.

2 Cfr. M. Reberschak, *L'industrializzazione di Venezia (1866-1918)*, in *Venezia. Itinerari per la storia della città*, a cura di S. Gasparri, G. Levi e P. Moro, Bologna, 1997.

3 Cfr. R. Baiocco, *Progetti per il porto ai Bottenighi*, in G. Zucconi (a cura di), *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta fra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia 2002.

di chi si aspetta un vero e proprio ampliamento attraverso un piano regolatore che coinvolga interi settori di città. Da una parte la denuncia della limitatezza degli obiettivi avanzata dal conte Piero Foscari ⁴, che, a fronte delle rinnovate condizioni geopolitiche, prospetta per Venezia, "ormai secondo porto del Regno", la funzione di scalo internazionale intermediario fra oriente e occidente, fra nuove aspirazioni coloniali balcaniche di un certo nazionalismo economico del periodo e le aree industrializzate della pianura padana, Venezia compresa. Dall'altra, le considerazioni di carattere tecnico del capitano marittimo Luciano Petit, incentrate su questioni idrauliche (terrapieni fiancheggiati da canali liberi alle correnti) e di navigazione (problemi derivanti da una restrizione in larghezza del canale della Giudecca), contenute all'interno di una *memoria* dell'agosto del 1900 ⁵, in cui presenta, inoltre, una sua proposta d'ampliamento. Un progetto-programma – secondo Chinello, primo accenno organico di sistemazione del porto mediante un piano regolatore ⁶ – di progressiva espansione del porto sull'intero versante settentrionale della Giudecca. Un piano comprensivo di sviluppo di tutta la parte meridionale della città, in cui il potenziamento del porto diventa occasione per il ridisegno delle connessioni tra la città e le sue estensioni più produttive, quali la Giudecca, destinata, per il Petit, a trasformarsi in un florido centro commerciale e industriale, particolarmente adatto all'insediamento di quelle industrie che necessitano di un rapporto assai stretto con l'infrastruttura portuale. Condizioni assai propizie, che inducono a considerarla, almeno in questa fase, scalo naturale di Venezia. Nella proposta del capitano marittimo, il progetto di sistemazione del porto sarebbe dovuto avvenire per fasi, prima con un consistente ampliamento delle banchine attraverso la creazione di tre terrapieni ad ovest della Stazione Marittima, di cui uno, di forma triangolare, a completamento del molo di ponente della stessa e i successivi due, convergenti verso il canale della Giudecca, a formare un nuovo bacino, aperto alla corrente. Successivamente, qualora gli interventi previsti risultassero insufficienti rispetto agli incrementi del traffico, si sarebbero potuto proseguire secondo necessità al banchinamento del versante nord dell'isola della Giudecca, a partire dalla sua estremità occidentale ⁷. L'allacciamento dell'isola sarebbe avvenuto mediante ponte ferroviario gettato all'estremità occidentale del canale, in modo da unirli alla Stazione Marittima. Tutte le parti tenute, organicamente insieme, dall'infrastrutturazione ferroviaria delle banchine - dalla Stazione Marittima sino a S. Giorgio - e da ponti ferroviari che le collegano, senza intralciare eccessivamente la navigazione. Inoltre era prevista la creazione di un bacino isolato, sul canale di Fusina, adibito a deposito delle materie infiammabili ed

4 in questo caso anche come rappresentante della Lega Navale; si consideri, anche a motivo dell'interesse che muove la questione portuale, la sequenza serrata degli articoli del Foscari: P. Foscari, *I lavori portuali d'Italia. I propositi del ministro Branca. I*, in "Gazzetta di Venezia", 28 agosto 1900; P. Foscari, *Per un piano regolatore del porto. Nord o sud della Giudecca*, in "Gazzetta di Venezia", 3 ottobre 1900; P. Foscari, *La questione portuale*, (corsivo di risposta a L. Petit), in "Gazzetta di Venezia", 27 novembre 1900.

5 L. Petit, *Cenni per una sistemazione del porto di Venezia*, Venezia, 1900.

6 C. Chinello, *Porto Marghera 1902-1926. Alle origini del "problema di Venezia"*, Padova-Venezia, 1979, p. 52.

7 L. Petit, *Cenni per una sistemazione del porto di Venezia*, cit.

esplosive. La direzione verso cui si dovranno dirigere i futuri ampliamenti del porto di Venezia, a partire da un nuovo raccordo ferroviario con il ponte lagunare della Stazione Marittima, è l'isola della Giudecca, in tutto il suo versante settentrionale, superando le difficoltà di costruire un ponte di allacciamento, tra le due parti, per attraversare il canale. In netto contrasto con le ipotesi di sviluppo contenute nell'autorevole proposta del Genio Civile di utilizzare, a fronte dei vantaggi economici e di rapidità d'esecuzione, la fondamenta delle Zattere nella sua interezza. Petit afferma che la facilità di realizzazione nasconde apparenti condizioni favorevoli che valutate sul lungo periodo diverranno limiti insuperabili allo sviluppo e al miglioramento delle svolgersi di attività portuali a Venezia, incappando in un errore di valutazione del progresso della navigazione e dei traffici come con il progetto di Marittima, resosi insufficiente a soli dieci anni dell'apertura. Afferma, ancora, il Petit, che qualora si prolungasse la banchina lungo le Zattere, bisogna considerare un allargamento della stessa di almeno 50 metri verso il canale della Giudecca, se si tiene conto degli spazi necessari ai depositi delle merci, alle tettoie e dei binari necessari per gli scambi e le manovre dei treni. Una tale occupazione dello spazio acqueo del canale, limiterebbe allora qualsiasi sistemazione e banchinamento alla Giudecca, non potendo ulteriormente essere ristretto e peggiorando, inoltre, condizioni di navigazione e di approdi. Viene preso in considerazione anche l'alto valore locativo – fondiario – di tutta l'area prospiciente le Zattere dove poche sono le aree libere da destinare al porto e il danno, insostenibile, recato ai proprietari del deprezzamento degli immobili, dovuto ad attività ad elevato impatto ambientale; invece, una Giudecca infrastrutturata e collegata alla Marittima con un ponte ferroviario farebbe sì che i terreni e i fabbricati dell'isola acquisterebbero un valore sempre crescente, offrendo, inoltre, la più comoda tra le soluzioni per l'espansione del porto di Venezia. È sempre verso la Giudecca – ma nella sua fronte meridionale - che si dirigono le aspettative della neonata sezione veneta della Lega Navale italiana, del presidente Domenico Bonamico e del vicepresidente Piero Foscarelli, che si farà promotrice inoltre, in questi primi anni del 1900, di incontri ed adunanze pubbliche per incrementare l'interesse delle autorità locali, non solo veneziane, nei confronti della questione riguardante la sistemazione del porto e la richiesta di un definitivo piano regolatore che ne guidi i successivi sviluppi⁸. Allo scadere dell'anno 1900, la questione dell'ampliamento del porto sembra una partita giocata esclusivamente a favore della Giudecca: *Per un piano regolatore del porto. Nord o sud della Giudecca?*, scriverà Foscarelli sulla Gazzetta di Venezia prima di impegnarsi nella polemica sul fronte più adatto, a suon di articoli, con il capitano Petit.

Tempestiva la risposta, in pieno dibattito, della *Commissione permanente per i servizi al porto di Venezia*, prefettizia e con funzione di coordinamento di tutti i servizi del porto, che nella seduta del 29 novembre del 1900, nomina una "sottocommissione tecnica" per redigere "un progetto di massima per il completamento, la sistemazione ed il graduale ampliamento del porto". La relazione, che la Sottocommissione darà alle stampe nel maggio del 1901, è da considerarsi il

⁸ *La questione portuale e la Lega Navale*, in "Gazzetta di Venezia", 10 dicembre 1900.

primo accenno ufficiale per una sistemazione del porto di Venezia. Da allora, ad essa si farà riferimento in ogni discussione sia sulla stampa che in sede istituzionale, come fonte principale di informazione per l'ampia raccolta di dati statistici sulla navigazione e sul movimento portuale sino all'anno 1900⁹. Il progetto mira ad offrire una soluzione immediata ai problemi più urgenti con una serie di opere da realizzarsi al più presto: da un parte, per il completamento della dotazione di impianti della Stazione al fine di accrescerne il rendimento medio di quelli esistenti e per l'annoso problema dello scarico dei carboni si propone un'innovativa soluzione meccanizzata con un silos ad hoc; dall'altra per il miglioramento della navigazione, con interventi che interessano le due bocche di porto, Lido e Malamocco ed i canali di grande navigazione lagunare. L'obiettivo è quello di soddisfare un traffico doppio di quello esistente con un limitato programma di lavori di ammodernamento incentrati sulla Marittima, facendo fronte così ai bisogni per un periodo di circa 25 anni, secondo le previsioni di graduale crescita annua del movimento delle merci, stimate intorno alle 65.000 tonnellate. Solo nell'eventualità che le previsioni si dimostrino errate e comunque non prima di aver adeguato le strutture della Marittima, si potrà provvedere ad un ingrandimento del porto, per il quale, a parere della *Commissione*, il luogo più indicato risultava essere il lato meridionale della Giudecca.

2.2 Verso la terraferma.

Alla suddetta *relazione* farà, infatti, riferimento il capitano Petit, quando il 3 agosto del 1902, sulla Gazzetta di Venezia, pubblica un articolo dal titolo piuttosto anonimo, *Il porto di Venezia*, nel quale, dopo aver analizzato criticamente quello che era considerato il "progetto in corso"¹⁰ e le soluzioni da questo apportate agli ormai noti problemi, svilupperà quella che Dorigo ha chiamato l' "idea rivoluzionaria, decisiva per l'avvenire della città: un porto nuovo verso la terraferma"¹¹ e che Chinello chiamerà *prima idea di progetto verso la terraferma*¹². Per Petit, occorre guardare i problemi del porto di Venezia dimenticando il principio, che fino a quel momento aveva informato ogni progetto, di mantenere come centro di tutte le operazioni il bacino della Marittima. Ad esso sono state sacrificate perfino ragioni fondamentali di salvaguardia dell'equilibrio idrico lagunare, senza pensare che accrescere di molto l'efficienza delle banchine può causare un "agglomerato di molte navi in uno spazio ristretto", che renderebbe vano ogni sforzo di modernizzazione. Partendo dall'assunto idraulico non nuovo della necessità di "vivificazione" della laguna nord e riprendendo un'idea anch'essa non completamente nuova – già esposta dall'ingegnere Luigi Marangoni nel 1901¹³-, il Petit propone di congiun-

9 A. Torri, L. Correggiari, L. Sugliano, E. Cairo, *Relazione della Sottocommissione per lo studio del complemento della sistemazione e del graduale ampliamento del porto di Venezia*, Bologna, 1901.

10 L. Petit, *Porto di Venezia*, in "Gazzetta di Venezia", 3 agosto 1902.

11 W. Dorigo, *Una legge contro Venezia*, Roma, 1973, p. 61.

12 C. Chinello, *Porto Marghera 1902-1926. Alle origini del "problema di Venezia"*, Padova-Venezia, 1979, p. 7.

13 L. Marangoni, *L'avvenire del Porto di Venezia*, in "Monitore Tecnico", 10 gennaio 1901.

gere con un taglio attraverso le Vignole e il siluripedio, il canale dei Marani con il porto di Lido e di utilizzarlo, adeguandolo, come canale di grande navigazione. Questo sarebbe, quindi, confluito nel canale di San Secondo (che si estende parallelamente e a nord del ponte ferroviario), allargato ed adeguato a sua volta, sino a S. Giuliano, per raggiungere il luogo dove sarebbe dovuto sorgere "il nuovo bacino per lo scarico delle merci povere ed ingombranti, le quali rispetto a Venezia sono tutte di transito"¹⁴. Bacino che il progettista collocava sulla terraferma a nord della ferrovia, nelle vicinanze di una zona che poteva considerarsi la più industrializzata di Mestre e la più innervata da diramazioni ferroviarie. Il progetto mira ad una razionalizzazione tecnica basata sulla distinzione funzionale dei due scali: dirigere carboni e fosfati verso il nuovo bacino di terraferma, destinare la Marittima, ormai liberata dall'ingombro delle rinfuse e dei pericolosi "cisternoni" della Società petrolifera Italo-americana situati sul molo di ponente, interamente al traffico delle merci varie, pregiate e dei passeggeri. Una razionalità incentrata principalmente sulla soluzione del problema ferroviario, con il nuovo bacino nei pressi della stazione di Mestre, che consentiva la costruzione di un parco vagoni senza le limitazioni di spazio che affliggevano quello di Marittima, attraverso il quale si otteneva una sostanziale diminuzione del percorso ferroviario e dei costi di trasporto (particolarmente incidenti sul quello finale delle merci povere ed ingombranti) e che permetteva di sgombrare il ponte traslagunare dal sovraccarico del traffico "pesante", aumentandone la potenzialità di connessione senza la necessità di allargamenti. Petit ripropone la medesima idea in una *memoria* pubblicata nel dicembre del 1903. Questa volta al titolo *Sistemazione del porto di Venezia* (1900) aggiungerà *in relazione a più facili ed economiche comunicazioni colla terraferma*¹⁵. Il titolo suggerisce in parte le nuove questioni e il grado di articolazione: porto, comunicazioni con la terraferma, *sfollamento* della città storica, nuove aree per la costruzione di case *operaje* sono tutti problemi da trattare in modo organico, valutando ogni volta le rispettive interdipendenze; ma in ultima istanza, è alle *comunicazioni* che Petit assegna un ruolo prioritario e ordinatore. Il compito è quello di rendere più facili, economiche e non interrotte dall'insufficienza del ponte ferroviario traslagunare le relazioni di merci e persone, fra Venezia, capoluogo di regione, forte di un porto di mare, e gli altri centri limitrofi delle province di Padova e Treviso, interessate, invece, da un rapido sviluppo industriale, in modo da costituire un'unità organica, capace di avvantaggiarsi di ogni specificità. Nel paragrafo *Sistemazione del porto e indispensabile necessità della sua ampliazione*, dopo aver riconfermato i vantaggi di uno scalo in terraferma elencati ed enumerati come nell'articolo del 1902, indicherà la nuova ubicazione: "Anziché aprire un nuovo grande canale che direttamente dal Lido acceda a S. Giuliano [...] valersi invece del grande canale di navigazione già esistente a partire dal porto di Lido, canali di S. Marco e della Giudecca fino alla congiunzione dei canali di Fusina e Donenna. Da quel punto scavare il nuovo canale quasi

14 L. Petit, *Porto di Venezia*, cit.

15 L. Petit, *Sistemazione del Porto di Venezia in relazione a più facili ed economiche comunicazioni colla terraferma*, Venezia, 1903.

parallelo al ponte ferroviario fino alle vicine barene che all'altezza di S. Giuliano si trovano sul lato opposto." L'area dei Bottenighi risulta più idonea perché in più facile relazione con i canali di grande navigazione. Il 21 gennaio 1904 Petit legge la stessa *memoria* all'Ateneo Veneto ¹⁶- come scrive Chinello - "in presenza di tutte le autorità" ¹⁷.

Anno cruciale il 1904 poiché a soli tre anni dalla pubblicazione del progetto della *Sottocommissione*, le previsioni degli incrementi annui di traffico si dimostrano completamente errate. Contemporaneamente al volume dei traffici crescerà però anche la preoccupazione relativa ai disagi che caratterizzano l'espletamento delle funzioni portuali alla Marittima; ciò, a tal punto da ridestare la assopita *Commissione comunale e permanente per i servizi marittimi e ferroviari*, con sede presso il Municipio di Venezia, risalente al 1900, il cui operato si concentrerà soprattutto nel biennio a seguire (1904-06), con relazioni sulle condizioni e sui provvedimenti d'urgenza da attuarsi alla Stazione Marittima ¹⁸. Intanto maturano anche in campo istituzionale le condizioni per il tanto atteso piano regolatore del porto reclamato da Petit e Foscari. Nei primi mesi del 1904 viene istituita con D. M. datato 26 gennaio 1904, la *Commissione per lo studio del piano regolatore dei principali porti del Regno*, che presto approda a Venezia con la richiesta rivolta al Comune di una relazione sullo stato attuale del porto. Sarà il Genio Civile di Venezia a sorprendere, quando invia, in data 25 aprile 1904, alla suddetta *Commissione* progetto e relazione per un *bacino sussidiario al porto commerciale di Venezia* da ubicarsi in terraferma, precisamente in località Bottenighi - come indicava Petit nella sua *memoria*. Il progetto, a cura degli ingegneri Rossi e Cucchini, prevede un canale di accesso ad un bacino di approdo lungo un chilometro. La veste istituzionale offerta dal Genio Civile all'*idea* di un nuovo porto in terraferma trasformerà le critiche in vere e proprie proteste, causando intensi contrasti d'opinione.

Si delinearanno due fronti distinti e contrapposti: quello rappresentato dalle *elites* commerciali cittadine, in testa la Camera di Commercio, fautori del "perdurante *neoinsularismo* veneziano" - come lo definisce Dorigo-, che vedono, nell'ampliamento in terraferma, pregiudicato il modello di sviluppo fin lì perseguito fondato sulle prerogative commerciali dell'economia cittadina, con un conseguente e progressivo allontanamento dalla città delle sue attività marinare e della ricchezza che da esse riceve; e quello di chi vede, a partire dalla spinta offerta dal *progetto* Petit, l'occasione da non perdere per *uscire dall'isola*, per dialogare con la modernità senza il peso della sua singolare morfologia insulare ¹⁹.

Tra i primi vale ricordare le posizioni del senatore del Regno, ex-presidente della Camera di

¹⁶ L. Petit, *Sistemazione del Porto di Venezia in relazione a più facili ed economiche comunicazioni colla terraferma. Memoria letta all'Ateneo Veneto nell'adunanza accademica del 21 gennaio del 1904*, Venezia, 1904.

¹⁷ C. Chinello, *Porto Marghera 1902-1926. Alle origini del "problema di Venezia"*, Padova-Venezia, 1979, p. 7.

¹⁸ Commissione comunale permanente per i servizi ferroviari e marittimi del porto di Venezia, *Relazione della Sottocommissione sui provvedimenti d'urgenza da adottarsi per l'incremento della stazione marittima attuale e sue adiacenze. 18 agosto 1905*, Venezia, 1905.

¹⁹ G. Ernesti, *Venezia da terra. Venezia da mar. Città e porto nell'età dell'industria*, in AV, Venezia. Guida al porto, Marsilio-Autorità Portuale di Venezia, Venezia 2001, pp. 15- 79.

Commercio di Venezia, Pacifico Ceresa, che invierà un *Memoriale alla commissione per lo studio del Piano regolatore dei principali porti del Regno*, avvertendola del *pericolo in cui incorre Venezia* nel perseguire uno sviluppo del porto in terraferma²⁰; ma soprattutto l'anonimo redattore di un opuscolo, che Foscarì attribuisce al Lanzoni, intitolato *Giudecca o Bottenighi?*²¹, in cui si darà forma alla proposta più avanzata e compiuta di un possibile sviluppo *insulare* di Venezia. Vi si parla della Giudecca, come la piccola Manchester di Venezia, e di un piano organico di sviluppo industriale caratterizzato da un apparato manifatturiero congruo per dimensioni e localizzazione alle aree disponibili in laguna. Vi si delineano i tratti di una Grande Venezia diffusa in laguna con il porto ampliato alla Giudecca, le industrie a Mestre insieme allo sviluppo edilizio e ancora le industrie a Murano per la sua antica vocazione artigianale, S. Erasmo (che alimentava Venezia di derrate alimentari) e Lido (già noto per la sua vocazione turistica e di balneazione), il tutto articolato da un servizio di ferry-boat, alimentato con l'energia del Cellina, impianto idroelettrico, appena messo in opera. Il fragile, ma articolato progetto, mostrava quanto fosse arduo conciliare insularità e moderna industrializzazione. Tra i cosiddetti *neoinsularisti* debbono essere annoverati anche i membri del Collegio Veneto degli Ingegneri, che si sentono chiamati in causa per dare una veste tecnica all'immaginario appena descritto, redigendo un progetto di ampliamento del porto che contrasti quello dei Bottenighi. Dal loro disaccordo si produrrà più di un progetto: da quello della Commissione di Maggioranza – che aumenta di un molo la Marittima – redatto dall'ingegner Minio – a un ampliamento a Giudecca sud, preferito da Ceresa – degli ingegneri Cadel e Lavezzari – a quello che vede il raddoppio della stazione marittima a nord-est della stazione ferroviaria di Venezia – del gruppo Luzzatto, Marangoni, Oreflice²². I secondi saranno ben rappresentati invece da Piero Foscarì, esponente di una nuova classe dirigente veneziana, che trova nella prospettiva di una localizzazione del porto in terraferma, in località Bottenighi–Marghera, di cui il medesimo fornisce delucidazioni toponomastiche – l'occasione per includere ciò che si doveva essere considerare il vero l'elemento qualificante: agganciare a quello della portualità moderna, lo sviluppo della grande industria a Venezia. Ridisegnare, in sostanza, la funzione del porto di Venezia come porto industriale. I Bottenighi diventano, pertanto, il fulcro di una possibile Grande Venezia – estesa nei suoi confini amministrativi a comprendere quelli dei piccoli comuni limitrofi, in cui si estenderanno il nuovo porto, le aree industriali e la zona edilizia. Una Nuova Venezia avviata ad avere “un prossimo grande avvenire industriale” e capace di rispondere agli aumenti di popolazione che questo comporta. Foscarì sarà capace di articolare il suo pensiero in un vero *piano-progetto* nel suo opuscolo

20 P. Ceresa, *Memoriale presentato alla commissione per lo studio del Piano regolatore dei principali porti del Regno. 18 aprile 1904, 7 cartelle dattiloscritte*, Archivio di Stato Venezia, 1904.

21 *Sistemazione del porto di Venezia. Giudecca o Bottenighi?*, Venezia, 1904.

22 “Atti del Collegio Veneto degli Ingegneri”. Anno I, vol. I, fasc. 4, aprile 1905; Luzzatto, Marangoni, Oreflice, *Il porto di Venezia. Studio di nuove opere marittime*, Venezia, 1905; G. Minio, *Sistemazione del porto commerciale di Venezia* (...), Venezia, 1905.

intitolato *Il piano regolatore per l'ampliamento del porto e della città di Venezia. La nuova stazione marittima e la nuova zona edilizia di Marghera* del 1905²³.

L'opposizione da parte del fronte neoinsulare al nuovo porto ai Bottenighi sarà tale da rallentare il corso di approvazione del progetto da parte della Commissione ministeriale, costringendo il Genio Civile di Venezia ad elaborare altri due progetti, uno firmato in data 30 giugno 1906 e l'altro, definitivo, il 1 febbraio 1908. La *Commissione per lo studio del piano regolatore dei principali porti del Regno* in una riunione del 29 gennaio 1906 dà parere favorevole al progetto del Genio Civile di Venezia, in considerazione delle preoccupazioni per l'equilibrio idraulico della laguna che lo ispirano. Approvato dalla *Commissione locale* l'8 settembre 1907, la *Commissione Centrale per i porti* lo approva a sua volta il 12 dicembre dello stesso anno, con un avviso sulla convenienza di ampliare il bacino sino a permettere l'evoluzione delle grandi navi. Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici approva, il 15 maggio 1908, con legge n. 603, il piano regolatore, confermando la necessità di un bacino sufficientemente ampio. Intanto una legge, il 14 luglio 1907, approvava la spesa di lire 5.530.000, per l'ampliamento del molo di ponente della Marittima e l'escavo di un nuovo bacino prospiciente, e quella di lire 8.470.000, per la creazione del bacino sussidiario e relativo canale d'accesso. Come ben ricorda Gianni Toniolo nel suo *Cento anni di economia portuale a Venezia* il principio informatore del progetto del locale Genio Civile è quello di opporsi ad ogni manomissione dell'area lagunare, prossima al centro storico²⁴. La relazione del piano regolatore approvato spiega così il senso del nuovo bacino situato sulle aree barenose della gronda: se la prima parte del piano riguarda l'escavo di un nuovo bacino in Marittima e l'ampliamento del molo di ponente "da provvedere al più presto", è per compensare tale sottrazione di volume d'acqua che "si prevede l'apertura di canali di servizio e d'accesso alla terraferma, i quali oltre a procurare una via di trasporto per natanti carichi di materiali di scavo, hanno lo scopo di assicurare una efficace vivificazione alla zona arenosa"²⁵. Non potendosi scaricare altrove le materie d'escavo "in gran parte argillose", senza pregiudicare il regime idrico della laguna, il luogo prescelto è la zona barenosa più vicina alla ferrovia ed alla stazione di Mestre, dove è possibile disporre di terreni "facilmente rialzabili", particolarmente adatti per "l'impianto di quel parco vagoni tanto necessario al porto commerciale di Venezia" ma anche ad accogliere sia *depositi commerciali*, che nuovi impianti industriali. Altra motivazione, non sottolineata a sufficienza dal documento, è l'estrema prossimità al "parco ferroviario" della stazione di Mestre, che poteva già considerarsi fra i più estesi d'Italia e a cui le Ferrovie dello Stato, appena fondate (1905) e di lì a poco un attore influente nel progetto per un "nuovo porto di Venezia in terraferma", aveva destinato un ruolo strategico di assoluto rilievo come

23 P. Foscari, *Il piano regolatore per l'ampliamento del porto e della città di Venezia. La nuova stazione marittima e la nuova zona edilizia di Marghera*, Venezia, 1905.

24 G. Toniolo, *Cento anni di economia portuale a Venezia*, Co.S.E.S., Informazioni n.3, sett. 1972.

25 F. C. Rossi, *Il piano regolatore del porto di Venezia*, in, Ministero dei LL. PP. (a cura di), *Atti della Commissione per il piano regolatore dei porti del Regno*, Bergamo 1910.

nodo fra i principali collegamenti nazionali.

2.3 Il nuovo porto di Venezia ai Bottenighi (Marghera).

I lavori hanno inizio alla fine del 1909. A seguito del finanziamento accordato, il Regio Magistrato alle acque, succeduto al Genio Civile, appalta la prima parte dei lavori riguardante l'escavo di un canale lungo 3715 metri, largo 14 in cunetta, e di un bacinetto di approdo lungo 500 metri e largo 65 m; la seconda parte prevedeva l'apertura, sulla traccia anzi indicata, del grande canale di navigazione dalla Marittima – stazione insulare - ai Bottenighi – stazione sussidiaria di terraferma - di 4,6 km., con fondali a 10 metri sotto il comune marino, l'estensione del bacino sino a un chilometro di lunghezza e 200 in larghezza con l'approntamento a banchina del suo lato nord e testata, infine, una darsena antistante per l'evoluzione delle navi. Prima dell'inizio dei lavori, il Magistrato alle Acque, accoglierà il suggerimento – *adeguamento e completamento del piano regolatore* - dell'ingegner Cucchini, di rialzare le cinque arcate del ponte ferroviario in corrispondenza del canale Brentella per facilitarne il suo collegamento con la rete dei canali di navigazione mestrini. Inoltre una sua sistemazione avrebbe agevolato la formazione dei terrapieni. Ai lavori provvederanno in parte anche le stesse Ferrovie dello Stato. Nel 1911 sempre Cucchini presenta al "Primo Congresso di Navigazione Nazionale" oltre ad un resoconto sui lavori in corso d'opera del piano per il porto di Venezia, un *Piano d'ingrandimento del porto di terraferma*, di cui traccia le linee evolutive e descrive alcune prerogative. Questa volta sembra più esplicita la stretta relazione fra il nuovo bacino ed il futuro industriale di Venezia. Afferma che il porto moderno è chiamato a svolgere un ruolo complesso, non limitato "alla semplice manipolazione delle merci", ma in relazione alle moderne esigenze d'igiene degli stabilimenti industriali – disponibilità di aree e facile reperibilità di *acqua industriale* - , allo sviluppo di vie di comunicazioni ordinarie e ferrate, e alla costruzione di case sane ed economiche per la classe operaia.

Un porto moderno – afferma Cucchini – con le suddette condizioni "diventa un grande centro di traffico e quasi sempre un centro industriale" e "le industrie attivate servono da richiamo ad altre"; e se Mestre è già un importante centro dei trasporti via terra – "centro di tutte le diramazioni entro terra" -, il porto ai Bottenighi sarà il nodo di quelli via acqua, fluviali e marittimi. Il progetto prevede che al primo bacino, in corso di esecuzione, possa far seguito per fasi, un secondo e un terzo; un ulteriore bacino sarebbe ad utilizzo di un possibile grande cantiere navale – forse già Breda? Il nuovo piano indica, ovviamente, anche la posizione di massima per l'installazione dei depositi di petroli ²⁶.

L'avvio dei lavori per il nuovo porto pongono irrimediabilmente anche il problema dell'allargamento della giurisdizione amministrativa del comune di Venezia. Il problema, già esposto da Foscarì, nel 1905 nel suo opuscolo e ribadito nel 1909 in Consiglio comunale, sarà oggetto di

26 E. Cucchini, *Relazione sui lavori recenti eseguiti nei principali porti italiani, per costruzione, manutenzione, attrezzamento. Il porto di Venezia e lo stato attuale dei lavori*, Milano, 1911.

studio di una *Sottocommissione comunale*, della quale farà parte lo stesso ingegner Cucchini ²⁷. Nel 1913 la primissima parte dei lavori può dirsi ultimata; e se la guerra arresta il proseguo dei lavori, non interrompe invece, da una parte, le resistenze nei confronti del porto di terraferma ²⁸ da parte della Camera di Commercio di Venezia, dall'altra lo studio di progetti che avvalorino le richieste del comune di Venezia nei confronti dei comuni limitrofi a concedere i territori nell'intorno del nuovo porto .

Nel 1914 la Camera di Commercio si accorda con il Comune e Provincia di Venezia per assegnare ad una commissione tecnica "di indiscutibile competenza e obiettività" il compito di eseguire uno studio sui lavori necessari per fronteggiare le esigenze di un lungo periodo di anni del porto, con la speranza che questa sancisca il ruolo di sussidiarietà del bacino di terraferma rispetto alla Marittima. Lo studio della commissione conferma in parte le aspettative, e conclude con due proposte di cui la prima riguarda lievi modifiche del progetto in corso del molo di ponente e la sistemazione totale degli impianti di Marittima, portandoli al loro massimo grado di efficienza, mentre la seconda interessa il porto di Marghera, per ora solo "scalo sussidiario", da utilizzarsi esclusivamente per trasferirvi i depositi dei petroli - urge la scadenza della concessione per liberare il molo di ponente, e soprattutto i carboni delle Ferrovie dello Stato per cui è sufficiente il primo bacinetto di 500 metri. Inoltre, il nuovo bacino avrebbe potuto avere, una volta in funzione, un ruolo sperimentale: la scelta dei piroscafi fra la Marittima e la terraferma per lo scarico delle rinfuse povere avrebbe dimostrato su quale scalo sarebbe stato più conveniente puntare ²⁹.

Di contro nel dicembre del 1916 Cucchini in via al sindaco di Venezia Filippo Grimani una rielaborazione del progetto del 1911, trasformato in un dettagliato piano regolatore per lo sviluppo portuale ed industriale. Il *Piano d'ampliamento del porto di Venezia*, datato 10 novembre 1916, prevede quattro fasi di avanzamento dei lavori per l'apertura di canali e di quattro bacini portuali, di cui tre con funzioni commerciali e uno da destinarsi a cantiere navale, per la dotazione di aree occupate da impianti di carattere ferroviario su 1.749.400 mq. e ad uso degli impianti industriali su 3.002.000 mq . Quasi un piano urbanistico in cui sono evidenziati i trasporti urbani che collegano le nuove espansioni industriali alle città di Mestre e Venezia con una *linea tranviaria elettrica*, a sua volta connessa a quella extraurbana già esistente di Mestre-Padova. Così come sono evidenziate le *linee d'acqua* che mettono in relazione il porto con i canali navigabili di Mestre e Venezia. Si può dire che sulla tavola manchi solo il disegno di un quartiere

27 S. Barizza, *Storia di una fine annunciata. Cronaca dei piccoli passi verso la fine dell'autonomia amministrativa del comune di Mestre*, in AV, *La città invisibile. Storie di Mestre*, Venezia 1990.

28 Sulle proposte del fronte neo-insulare, si veda anche, di poco precedente alla richiesta a parte della Camera di Commercio di una valutazione "ministeriale" sul progetto del nuovo scalo in terraferma, il volume di A. Salvadori, *Per una "Più grande Venezia"*. *Studi e proposte di un veneziano*, Venezia, 1911.

29 L. Alzona, E. Coen Cagli, G. Fantoli, F. Tajani, *Sistemazione e ampliamento del porto di Venezia. Studi e proposte di una Commissione tecnica promossa dal Comune, dalla Provincia e dalla Camera di Commercio di Venezia*, Roma, tip. Genio Civile, 1915.

urbano...Ma Cucchini allegherà oltre ad una relazione dell'ampliamento giurisdizionale ed amministrativo del comune di Venezia in terraferma, un prospetto di previsioni demografiche a cui fare riferimento per far fronte alla necessità di nuove abitazioni originata dagli sviluppi degli impianti industriali, secondo i principi degli studi più recenti sulle case sane ed economiche ³⁰. Seppur a cura di un ente istituzionale, quale l'*Ufficio speciale per opere marittime del Genio Civile* e di un progettista esperto come Cucchini, il progetto verrà troppo presto dimenticato, ma non del tutto superato - nella prospettiva dello sviluppo portuale, industriale e urbano che prospettava - dagli eventi politici ed economici, che andavano maturando durante gli anni di guerra. È infatti nel febbraio del 1917 che si costituisce il *Sindacato per imprese elettrometallurgiche-navali nel porto di Venezia*, da parte di industriali veneziani e veneti, capaci di intraprendere stretti legami con le punte più alte del capitalismo nazionale ed internazionale, i quali guardano ai Bottenighi-Marghera, sulla gronda lagunare, con gli occhi di Foscarini e vi scorgono le potenzialità di un vero e proprio porto industriale, in luogo di un bacino a sussidio del porto commerciale di Venezia. Giuseppe Volpi, industriale veneziano e presidente del *Sindacato*, fa redigere un progetto all'ingegner Coen Cagli - che lui stesso chiama "primo fra i suoi collaboratori" -, trova l'appoggio del sindaco Grimani, interessato a risolvere la questione dei confini amministrativi della città con i comuni vicini, e del Ministro dei Lavori Pubblici Ivanoe Bonomi. Alle commissioni tecniche si sostituirà la volontà politica, capace di concludere in tempi brevissimi due decenni di fittissimo dibattito. Il 10 maggio del 1917 Coen Cagli presenta il suo progetto "Pel nuovo porto di Venezia" ³¹. Criteri fondamentali del progetto, articolato in quattro parti (porto e zona industriale, porto commerciale, porticciolo dei petroli e quartiere urbano), saranno quello di disporre le nuove opere portuali senza nulla mutare di quelle già eseguite, garantire un potenziale sviluppo illimitato dei moli commerciali ed un fronte acqua, il più esteso possibile, alle "maggiori" industrie.

Il 15 maggio il progetto viene approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il 23 luglio, il *Sindacato*, divenuto *Società anonima Porto industriale di Venezia* - presidente Volpi - firma con lo Stato e il Comune di Venezia, una convenzione relativa alla concessione della costruzione del nuovo porto di Venezia, in "regione di Marghera", ed ai provvedimenti per la zona industriale e il quartiere urbano, che il Decreto luogotenenziale 26 luglio 1917, n.1119, approverà e renderà

30 E. Cucchini, *Considerazioni ed appunti sull'ampliamento giurisdizionale ed amministrativo del Comune di Venezia in terraferma*. 10 novembre 1916, Archivio Comunale di Venezia, 1919-1920, II, 5, 428.

31 E. Coen Cagli, *Pel nuovo Porto di Venezia*, Genova, 1918. Una rapidità eccessiva non perseguibile se il progetto non fosse già stato approntato precedentemente, visto che la discussione sul tema avviene in Consiglio Comunale esattamente il giorno prima: Comune di Venezia, *Processo verbale della seduta privata 9 maggio 1917 del Consiglio Comunale*, Oggetto. *Comunicazioni del Sindaco circa pratiche per il porto sussidiario di Venezia e annessa zona industriale*, dattiloscritto, 1917, Archivio Comunale di Venezia; per una ricostruzione dettagliata invece del percorso legislativo e amministrativo che dall'acquisizione delle aree da parte del Comune di Venezia per la costruzione del nuovo porto condurranno all'annessione dei comuni contermini, si veda anche S. Barizza, *Storia di una fine annunciata. Cronaca dei piccoli passi verso la fine dell'autonomia amministrativa del comune di Mestre*, in *Storia di Mestre* (a cura di), *La città invisibile, storie di Mestre*, Venezia, 1990, pp. 71-91.

esecutoria.

3. Storie parallele dell'urbanizzazione del porto industriale, del quartiere urbano a Marghera e di Mestre, nei piani e nella realtà, dal 1917 al 1945.

3.1 La costruzione di Porto Marghera come opzione di sviluppo grandindustriale per Venezia. Fra scavi, colmate, strade, canali, approdi, frutto delle "energie" locali, e attività produttive, sostenute da capitali finanziari extra-locali.

A seguito della convenzione stilata il 23 luglio 1917 fra Stato, Comune di Venezia e Società anonima porto industriale di Venezia, la costruzione dell'approdo del porto di Venezia in terraferma può dirsi compiuto, almeno nelle sue componenti essenziali al suo funzionamento e attivazione, fra 1917 e il 1923³². La costruzione avanza rapidamente secondo il programma messo a punto dal *Sindacato* divenuto ormai *Società* e ben restituito dall'assodata esperienza in materia di progettazione portuale dall'ingegner Coen Cagli - firma autorevole, già coinvolta in piani come quello, fra gli altri, per il porto di Genova e di Antivari³³, e, di lì a poco successivo, polo industriale e possibile porto fluviale di Ferrara. Il progetto per il nuovo porto di Venezia in terraferma si articola però, anche per le particolarmente favorevoli condizioni ambientali e di malleabilità della laguna - porto naturale e con barene che si prestano al facile imbonimento - in un modello innovativo che prevede una "espandibilità quasi infinita" dei moli commerciali, attornati da vaste aree industriali con affaccio diretto sui canali di navigazione interna del porto e con collegamenti diretti ferroviari al nodo di Mestre e accessi stradali sul fronte opposto a quello lagunare.

Sia il progetto-programma, in una serie di versioni aggiornate (fra i quali quella del 1925 in cui compare in dettaglio e come prospettiva realmente perseguibile la seconda zona industriale), quanto l'avanzamento dei lavori sono ben descritti nei volumi a stampa a cura del progettista, fra il 1918 e il 1931³⁴.

Quando Enrico Coen Cagli presenta il suo progetto per "un nuovo porto di Venezia in località

32 Lo attesta il verbale di consegna al Provveditorato al Porto delle aree demaniali, dei bacini e dei canali ultimati per la costruzione del "porto sussidiario di Venezia in regione di Marghera" a opera della Società anonima porto industriale di Venezia.

33 La vicenda del porto di Antivari, progetto riferibile alle strategie del nazionalismo adriatico di rilancio di una centralità veneziana nei processi di modernizzazione novecenteschi, è considerata da Cesco Chinello una sorta di test sull'altra sponda del medesimo mare e in vista di Porto Marghera; è in quell'occasione che si salderanno i legami fra il progettista e il conte Volpi di Misurata (e il conte Cini), successivamente vero e proprio dominus dell'operazione di industrializzazione veneziana, capace di costruire una rete fra capitale finanziario, industriali.

34 E. Coen Cagli, *Pel nuovo Porto di Venezia*, Genova, 1918; E. Coen Cagli, *Il nuovo Porto di Venezia e lo stato dei lavori*, Varese, 1920; E. Coen Cagli, *Il nuovo Porto di Venezia a Marghera*, Venezia, 1922; E. Coen Cagli, *Il porto di Venezia*, Venezia, 1923; E. Coen Cagli, *Il porto di Venezia. Edizione aggiornata*, Venezia, 1925; E. Coen Cagli, *Il nuovo porto di Venezia*, in "L'Ingegnere", II, n. 7-8, 1928; E. Coen Cagli, *Porto di Marghera. Le nouveau port de Venise*, Venezia, 1931.

Bottenighi", esso risulta già articolato in zone: il porto commerciale, il porto industriale (che nel progetto del 1925 arriva ad una superficie di 1.300 ettari) fra Aree Industriali Nord, Ovest e Sud e il Quartiere Urbano.

Il *Porto Commerciale*, progettato per essere "espandibile praticamente all'infinito", e già nei progetti della metà degli anni venti esteso a comprendere un'area di 600 ettari ("pari a più che il doppio dell'area occupata da tutto il porto di Genova"), è costituito da una serie di moli intercalati da bacini. Fin dai primi progetti di Coen Cagli, nel bacino n. 2 sono previste le attrezzature per l'attracco di barche fluviali, ma solo a partire dal 1921 comparirà anche il tracciato del canale di raccordo (lungo 3,5 Km per barche da 300 tonnellate) tra porto Marghera e il Naviglio Brenta. Erano previsti "ricchi e moderni impianti" di carico e scarico e "vasti impianti ferroviari", in modo tale che i treni "caso unico sinora nei porti italiani, [potessero] essere formati nell'ambito dello stesso porto e di qui direttamente spediti". Sarà pronto nel 1927 ma aperto solo nel 1934 nella sua componente del molo A.

La zona Industriale Nord, che occupa 300 ettari, prima ad essere approntata e occupata dalle imprese, è servita dal canale Nord (lungo 2.500 m., profondo 9, e con due darsene a servizio dei Cantieri Navali Breda e dei Cantieri delle Acciaierie di Venezia) e dal canale Brentella. Quest'area, oltre alle reti ferroviarie e stradali, è dotata di una fognatura, di vasche di decantazione sistemate lungo il molo ovest del canale Brentella per non scaricare i reflui in laguna e di un doppio acquedotto civile ed industriale (quest'ultimo rifornito dal fiume Marzenego). Inizialmente, entro la zona Industriale Nord, nella punta tra canale Nord e Brentella, era previsto anche il porto dei petroli che però sarà subito allontanato di un chilometro, verso la laguna, per motivi di sicurezza ma anche (ed è questo che sembra interessare di più Coen Cagli) per permetterne "ulteriori e libere espansioni". Presentato come "appendice" e con il diminutivo di "porticciuolo dei petroli" (anche se fin dagli anni venti se ne esaltano le potenzialità di sviluppo) è costituito da "un bacino esterno... e da un bacino interno di stazionamento delle navi, isolabile dal primo mediante una chiusura galleggiante, destinata ad impedire la propagazione d'eventuali incendi" e dai terrapieni per gli stabilimenti e i depositi.

La zona industriale Ovest, di circa 300 ettari, servita dal canale omonimo (il cui imbocco, al fondo dell'ultimo bacino commerciale, si sarebbe dovuto spostare verso sud mano a mano che si ingrandiva il porto commerciale) è immaginata soprattutto come area per piccole imprese (anche se poi ospiterà la Sava, leader mondiale nella produzione di allumina e la Sade, centrale termoelettrica che alimenta l'intera zona e non solo) servite dalla strada per Padova (via F.lli Bandiera) e dalla rete ferroviaria ma spesso prive di un affaccio privato e diretto sui canali.

La zona industriale Sud, infine, che compare nei progetti di Coen Cagli solo a partire dalla metà degli anni venti, è servita da un prolungamento verso sud del canale Ovest e da altri canali laterali larghi 100 metri "in modo che anche in questa zona, come nelle altre due, la massima parte dei terreni, ed in ogni caso tutti quelli occupati dai maggiori stabilimenti, abbiano sui

canali una diretta fronte”³⁵.

I lavori per il nuovo porto e la rispettiva zona industriale sono avviati nel maggio del 1919, e a metà degli anni venti l'opera appare “già in pieno sviluppo” e “ai confini già vasti previsti nell'originario piano... altri maggiori si sono venuti sostituendo”, arrivando a coprire un'area di 2.000 ettari, pari a “quattro volte Venezia”³⁶.

La costruzione di Porto Marghera, , come verrà appellato il nuovo porto già dal 1928 dallo stesso progettista, nelle descrizioni che ne fa l'ingegner Coen Cagli, è un resoconto di scavi e colmate, canali e scarpate, moli e banchine, strade e ferrovie, acquedotti e fognature; sorta di continue “rendicontazioni” che aggiornano sulle opere già compiute e quelle da compiere in relazione agli sviluppi e alla richieste di localizzazione di imprese e/o nuovi settori produttivi. *Scavi e colmate*: come riferisce Coen Cagli, “primo e fondamentale lavoro da intraprendere era quello delle ingenti escavazioni... impiegando le materie scavate a trasformare barene ed acquitrini in elevati, saldi terreni”³⁷. Nel 1927 erano già stati scavati 10 milioni di metri cubi (canale Vittorio Emanuele III, porticciuolo dei petroli, canale Brentella, canale Nord, il primo Bacino Commerciale, quasi tutto il canale Ovest (anche se a profondità ridotta) costituendo 850 ettari di “saldi terreni”: 100 per il porto commerciale, 600 per la zona industriale, 150 per il quartiere. Le opere continuano con la “sistemazione dei canali” e l'adeguamento delle sponde a 45°. Le sponde del porto commerciale (a differenza di quelle dei canali industriali) sono state invece precisamente infrastrutturate³⁸.

Ancora differente la situazione per le sponde, *approdi*, delle aree dove si andavano collocando i diversi stabilimenti, alle quali era lasciata la libertà di organizzare le banchine in relazione alle loro esigenze e tecnologie di trasbordo, a seconda che si tratti dei Cantieri Breda piuttosto che delle Acciaierie, ecc..

Oltre a ciò, ci sono altre “opere pubbliche” sulle quali si sofferma spesso Coen Cagli. Ad esempio, un'opera considerata allora molto importante, anche se oggi visibile solo in parte, è data dal *canale navigabile* di raccordo con il Naviglio Brenta, costituito di due tronchi e una conca. Oltre alla conca si erano dovuti costruire anche due ponti per la deviazione della strada Mestre-Padova, la casa d'abitazione dei manovratori della conca, un sifone e due ponti per la deviazione di canali che assicurano lo scolo dei terreni retrostanti. Fra queste, le “strade” dovevano essere costruite con “speciali accorgimenti per le difficoltà dovute ai cedimenti e sprofondamenti... nei terreni recenti formati mediante colmata idraulica”³⁹. Le varie sezioni “furono studiate con ampie previsioni per il traffico e per alcune vennero inoltre riservate zone

35 Cfr. E. Coen Cagli, *Il porto di Venezia. Edizione aggiornata*, Venezia, 1925; E. Coen Cagli, *Il nuovo porto di Venezia*, in “L'Ingegnere”, II, n. 7-8, 1928.

36 Cfr. E. Coen Cagli, *Il nuovo Porto di Venezia e lo stato dei lavori*, Varese, 1920.

37 Ibidem.

38 Cfr. E. Coen Cagli, *Il nuovo porto di Venezia*, in “L'Ingegnere”, II, n. 7-8, 1928.

39 Cfr. E. Coen Cagli, *Il nuovo Porto di Venezia a Marghera*, Venezia, 1922.

di rispetto per futuri ampliamenti". Solo per le strade di accesso al porto commerciale era prevista una rete fognaria mentre i pozzi delle strade-banchine dei canali industriali, scaricavano direttamente a mare.

Nell'insieme della zona industriale, "il cui sviluppo è stato grandemente favorito dalle speciali disposizioni legislative... riducendo al minimo il costo dei terreni" nel 1927 c'erano già "non meno di 45 stabilimenti" che si potevano annoverare "fra i maggiori esistenti della loro specie" e che occupavano 265 ettari, mentre altri 35, su 150 ettari, erano "in via di costruzione o progetto". Le reti tecnologiche in totale (Porto Marghera e il Quartiere Urbano) comprendevano 8 Km di canali con 10 Km di fronti d'approdo; 26 Km di rete fognaria con due stazioni di sollevamento; due acquedotti (uno potabile con rete di 30 Km per 22.000 litri giorno, uno industriale con rete di 8 Km per 90.000 mc giorno); 15 Km di binari ferroviari; 32 Km di rete stradale "riccamente alberata ed illuminata con 500 lampade attraverso 27 Km di conduttori". I lavori proseguivano ed anzi, secondo Coen Cagli "il ritmo s'accresce su tutto il vasto territorio ove non meno di 6.000 lavoratori vanno oggi applicando la loro diuturna fatica", così che, se "notevoli furono le provvidenze dallo Stato adottate perché l'opera sorgesse e prosperasse" e se "consentiva ancor nel 1926 ad assegnarle nuovi fondi", "...ben largamente alle provvide misure hanno risposto la stessa Città... e la fervida opera e l'ardire di vaste Imprese e di privati cittadini".

Ma se la costruzione della zona industriale prosegue speditamente grazie anche alle agevolazioni fiscali, al ribasso dei costi delle aree e all'ingente impiego di risorse pubbliche che il Comune di Venezia mette a disposizione per la sua urbanizzazione (nonostante i finanziamenti ministeriali, di cui Coen Cagli fa accenno), tanto da poterne prevedere un suo consistente ampliamento già dal 1925 (conformando la cosiddetta seconda zona industriale che il dopoguerra destina quasi completamente al settore chimico)⁴⁰, l'avanzare della componente del porto commerciale sembra non avere il medesimo destino. Il medesimo attrezzamento dei moli pare subire forti rallentamenti sino alla sua parziale apertura nel 1934.

3.1.1 "Energie" locali e attività produttive sostenute da capitali finanziari extra-locali.

La disparità di *performace* fra le due componenti, industriale e commerciale, va considerato un sintomo piuttosto evidente di come l'interesse per la portualità, movente originario di tutta l'operazione in terraferma, passi in secondo piano rispetto al processo di insediamento industriale. Già agli anni trenta, pertanto, è possibile avanzare alcune considerazioni rispetto agli effetti sul piano delle relazioni fra Venezia e entroterra in conseguenza della costruzione, ancora *in fieri* ma già sufficientemente determinata dal punto di vista delle modalità, di Porto Marghera. In primo luogo sfuma sin dalle prime battute la prospettiva di un porto commerciale "sussidia-

40 Sull'evoluzione della zona industriale di Porto Marghera, sui settori e le imprese e sul quadro legislativo, fiscale ed economico, in dettaglio, si veda R. Petri, *La zona industriale di Marghera 1919-1939. Un'analisi quantitativa dello sviluppo fra le due guerre*, in "Centro Tedesco di Studi Veneziani", quaderno 32, 1985.

rio" in terraferma capace di dare luogo ad un sistema integrato Marittima-Marghera: da una parte, dimensioni e prospettive di sviluppo del nuovo porto di terra annunciano ad un "porto altro", tutt'altro che "gregario" di quello insulare, che già nel 1928 sarà legittimato ad assumere una sua propria denominazione come "Porto Marghera"; dall'altra, la ritardata attivazione della componente commerciale di Porto Marghera, causata anche da un certo prolungato ristagno delle attività commerciali, ma soprattutto da una "significativa propensione all'investimento industriale" del capitale finanziario di quegli anni, sanciscono da subito la sua definitiva alterità rispetto alla componente portuale insulare ⁴¹.

Alterità che si misura prima di tutto nelle forme di industrializzazione, rispetto a quelle che avevano coinvolto Venezia (ma anche Mestre), prima di Porto Marghera. L'ingente disponibilità di aree ben servite da terra e da mare, a basso costo e attrezzate, con ingenti sforzi dall'amministrazione locale, sono il presupposto per un insediamento industriale *pianificato*, fondato, "(come le ricerche storiche sostengono) per sopperire all'assenza o insufficienza dell'accumulazione originaria, su processi accelerati e guidati di trasferimento e concentrazione di ricchezze e capitali in strutture produttive di grandi dimensioni, finalizzate alla produzione di base, nonché di concentrazione settoriale e territoriale, oltre che su privilegiati legami fra Stato, capitale finanziario e imprenditori" ⁴². Un'area pertanto che si prestava ad accogliere imprese ad alta intensità di capitali, alto contenuto tecnologico e che avrebbe permesso di favorire economie di agglomerazione e interdipendenze tecniche e finanziarie fra settori quali la cantieristica, l'elettrometallurgia, la chimica, la raffinazione, e che "comportano un'influente contaminazione del capitale veneto che promuove Marghera con i più importanti centri del capitalismo lombardo e piemontese" ⁴³. Si tratta, in estrema sintesi, di un processo di modernizzazione il cui esito, forse anche inatteso, non può essere considerato come il frutto di indirizzi e gestione da parte del governo urbano veneziano.

Altra dimensione di alterità, lontana sia dalla visione originaria di una Venezia, moderna e integrata, fra laguna e terraferma, di Piero Foscari e sia dalle retoriche a sostegno della "Grande Venezia" di Giuseppe Volpi, fra gli artefici della Porto Marghera che si stava costruendo, si misura nel fatto che la nuova zona industriale industriale non si configurerà mai come un nuovo bacino per l'occupazione per la manodopera veneziana, favorendone il suo trasferimento in terraferma, dando luogo, invece, a due mercati del lavoro separati, fra terraferma e laguna (con bassi indici di professionalità, instabile e stagionale il primo, professionalizzato, stabile, ma interessato dalla crisi delle attività di manifattura in loco, il secondo) ⁴⁴. L'impiego a Porto

41 Si veda su questo argomento la sintesi proposta da G. Ernesti, *Marittima-Marghera. Sponde o fronti del porto?*, in G. Zucconi (a cura di), *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta fra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia 2002.

42 Cito G. Ernesti, *Ibidem*, p. 60, e il suo riferimento sul tema a R. Petri, M. Reberschack, *La SADE di Giuseppe Volpi. La "nuova Venezia industriale"*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia*, a cura di L. De Rosa, Laterza, Roma-Bari, 1992, vol. II.

43 *Ibidem*, p. 60.

44 Cfr. F. Piva, G. Tattara (a cura di), *I primo operai di Marghera. Mercato, reclutamento, occupazione 1917-1940*,

Marghera darà luogo invece a una nuova figura di lavoratore salariato, definito *metalmezzadro*, proveniente da diverse località della regione prossime a Marghera, che si sposta giornalmente per un impiego nelle nuove industrie, piuttosto che per la realizzazione del porto e dell'edilizia del Quartiere Urbano, ma che non abbandona né il luogo di abitazione di provenienza, né, ad essa strettamente legata, la lavorazione di un fondo agricolo, come forma d'integrazione del fragile e non stabilizzato bilancio economico familiare ⁴⁵.

3.2 Il Quartiere Urbano a Marghera. Un modello di "sobborgo giardino" per Venezia.

Il quartiere urbano di Marghera compare da subito nelle planimetrie del piano del porto commerciale e industriale a firma dell'ingegner Coen Cagli, già dal 10 maggio del 1917 con il disegno approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici; è considerato parte del progetto complessivo per il nuovo porto industriale e come una nuova componente della città di Venezia in terraferma, capace di ospitare i lavoratori richiamati principalmente dalle industrie che ivi si sarebbero localizzate, ma anche per rispondere alla necessità generale di residenze operaie la cui domanda dovrebbe pervenire in particolar modo dalla compagine insulare, per alleviarne sovrappopolamento e condizioni igieniche. Ciò detto corrisponde sinteticamente, in buona parte, così come era, sin dai primi anni del secolo, stato espresso dai documenti del capitano Petit e del conte Foscarini prima, dall'ingegner Cucchini successivamente, citati in precedenza. Nella convenzione stipulata il 23 luglio del 1917, e resa esecutoria con decreto il 26 del medesimo mese e anno, oltre ai provvedimenti per la costruzione del nuovo porto, si stabiliva anche quelli occorrenti per la creazione tanto della Zona Industriale quanto del Quartiere Urbano, con riferimento ai confini dell'area ad esso destinata, già proprietà del Comune di Mestre ed ora di quello di Venezia ⁴⁶. Venivano destinati 150 ettari complessivi per la costruzione del nuovo quartiere per trentamila abitanti, i cui costi di progettazione ed esecuzione sarebbero stati interamente a carico del Comune di Venezia (senza nessuna partecipazione da parte della Società Anonima Porto Industriale, che donerà, invece, una fontana in occasione della sua inaugurazione!).

Il "piano regolatore di Marghera" riguardante il nuovo "Quartiere Urbano" (che aveva nei suoi presupposti il compito di sgravare i comuni della terraferma da un'ondata migratoria attesa) come a lungo è stato chiamato (almeno sino agli anni sessanta ⁴⁷) viene per mano dell'ingegner Pietro Emilio Emmer, che in due articoli (considerabili fra i rari documenti a stampa dell'epoca dedicati al progetto), il primo del 1922 (dato alle stampe in occasione dell'inaugurazione ufficiale alla presenza del Re Vittorio Emanuele III) e il secondo del 1925 (come aggiornamento

Marsilio, Padova 1983.

45 Ibidem.

46 Cfr. E. Emmer, *Il quartiere urbano di Porto Marghera (il nuovo sobborgo giardino di Venezia in terraferma)*, in "Rivista di Venezia", I, n.5, 1922, p. 9.

47 Ibidem.

dello stato dei lavori di urbanizzazione e edificazione), lo definisce "sobborgo giardino di Venezia in terraferma".

Emmer afferma che lo studio per il piano regolatore ha inizio non appena fu costituito uno speciale ufficio di competenza del comune di Venezia per lo sviluppo dell'intero programma (porto, zona industriale compresi) e che sarà presentato al Regio Commissario in veste definita nel marzo del 1920; del febbraio 1922 è invece il Decreto di approvazione del documento da parte del Ministero dei LL PP ⁴⁸.

Nell'articolo del 1922, dal titolo evocativo "Il quartiere urbano di Porto Marghera, il nuovo sobborgo giardino di Venezia in terraferma", Emmer definisce alcuni aspetti che dovranno caratterizzare il quartiere, accompagnati da una bella tavola fuori testo de *Il piano regolatore di Marghera* ⁴⁹.

Rifacendosi ad un brano tratto da *The Paecefull Path of Real Reform. The Garden City of Tomorrow* di Ebenezer Howard: "Il sobborgo giardino non è che l'ampliamento di vecchie città esistenti secondo concetti igienici perfetti: esso si impone specialmente di provvedere al normale aumento della popolazione in quartieri sani progettati secondo i criteri della città giardino, con un piano regolatore ben definito, con le limitazioni del numero delle case per ettaro e con la prescrizione di date aree per certi determinati servizi pubblici o edifici di ordine e carattere pubblico..." e richiamando le esperienze italiane di Milano e Roma, espone la particolarità di tale esperienza di piano in cui il fatto che tutte le aree sono di proprietà pubblica del Comune di Venezia possa consentire uno sviluppo aderente ad alcune condizioni ambientali similari al modello precedente indicato.

Tale condizione sembra poter essere garanzia, non discutibile, di determinate condizioni di igiene, di sviluppo equilibrato fra numero di abitanti e servizi locali e persino della forma urbana da perseguire; il gran viale centrale del nuovo quartiere ricorda, infatti, quello di Louis de Soissons per Welwyn Garden City, seconda città giardino, anche nel dimensionamento, in un progetto che può dirsi quasi coevo, anche se il riferimento espressamente citato è quello dell'esperienza francese di Sellier, nei pressi Parigi.

Come si è visto, la superficie complessiva acquisita dal comune di Venezia per il Quartiere Urbano era di 150 ettari, 30 dei quali però restavano esclusi dalla progettazione in quanto occupati da industrie fiorite a ridosso del volgere del XIX secolo, nei pressi della stazione ferroviaria di Mestre; così, la superficie del quartiere si riduceva a 120 ettari, sufficienti per una popolazione di 25.000 abitanti a fronte dei 30.000 previsti. I 120 ettari sarebbero così ripartiti:

- per nuove strade ettari 28,50, pari al 23.7% dell'area totale;
- per piazze, giardini, campi da gioco, ettari 12,50, pari al 10.4% dell'area totale;
- per aree destinate a servizi pubblici (scuole, asili, chiese, ospedale, teatro, biblioteca), ettari 10, pari all'8,4 % dell'area totale;

48 Ibidem, p. 16.

49 Ibidem.

- per aree destinate a villini e case isolate con giardino, ettari 12,5, pari al 10,4% dell'area totale;
- per aree destinate a case operaie, comprese le strade minori di accesso, ettari 56,5, pari al 47% dell'area totale.

All'articolazione della rete stradale interna al quartiere, il piano dedica un ruolo e un'attenzione decisamente rilevante, definendo con essa anche la sua struttura di spazi pubblici e d'interesse collettivo. I principi guida sono la natura gerarchica e funzionale dei tracciati a partire dalle strade a scorrimento che definiscono i confini del quartiere, gli assi di accesso selettivo ad esso e il quasi monumentale "viale giardino", come elemento direttore mediano e sistema di viali, giardini lineari, piazzali, piazze, che si distendevano, variando la sua articolazione di spazi e dimensioni, lungo l'intera estensione longitudinale del nuovo "sobborgo giardino". Dal viale centrale, infatti, dell'ampiezza di 80 metri e poi 32, si dipartono ampie strade di metri 26, come accessi alle radiali esterne percorse in previsione da linee tranviarie, e da queste quelle minori di 15 di distribuzione ai diversi settori residenziali. La generosità dei tracciati va evidenziata non tanto per ciò che concerne la sua componente carrabile quanto per l'ampiezza dei marciapiedi e per le aree a giardino poste di volta in volta a soluzione d'angolo, a spartitraffico, ecc., secondo una volontà precisa, indicata dal suo autore di ridurre lo spazio carrabile, limitando i costi di manutenzione e caratterizzando quanto possibile il quartiere come un luogo "verde", sia nella sua componente pubblica che in quella privata dei lotti.

Particolari attenzioni erano poste alla questione idraulica, sia di approvvigionamento che di smaltimento, viste le condizioni altimetriche dell'area, appena due metri sul livello del mare.

Per le comunicazioni, era già stato predisposto un piano di massima per una rete tranviaria collegata alle linee già esistenti di Mestre per Treviso, Mirano e Padova e a quella allo stato di studio per Venezia, opzione che già il Cucchini nel suo progetto del 1916 aveva ben messo in evidenza come necessaria all'integrazione del nuovo porto e città, di terraferma e insulare.

Con una densità di popolazione compresa fra i 208 abitanti per ettaro riferendosi all'intero quartiere e di 362 se si considerano solo le aree fabbricabili, il quartiere urbano appare come un'occasione, pur senza scomodare troppo il modello della città giardino howardiana, in cui esercitare nuove modalità di produzione della città, secondo principi di igiene, di rapporto equilibrati fra dotazione di servizi e spazi aperti e densità abitativa, basata su l'acquisizione pubblica totale delle aree e su un piano che fornisce un impianto razionale delle localizzazioni e del dimensionamento, anche degli elementi minuti che costruiscono l'ambiente urbano nel suo complesso.

Così non fu. Si può leggere già fra le righe degli articoli precedentemente ricordati di Emmer sulla Rivista di Venezia che l'avvio dell'urbanizzazione coinvolga oltre ai buoni propositi alcune logiche di natura economica, lasciando trasparire una non piena capacità di gestione del processo. Si consideri innanzitutto che le previsioni di spesa indicate dal progettista per l'impianto infrastrutturale del quartiere, dalla bonifica alla realizzazione delle strade, ecc., furono accor-

pate con quelle dell'area industriale da parte del comune, e quindi assorbite, riducendo di molto il finanziamento *ad hoc* necessario. Gli elenchi di Emmer delle urbanizzazioni in corso d'opera, iniziate addirittura nel 1921, relative a residenze private e commercio, prima dell'approvazione ministeriale del piano, e proseguite negli anni a seguire, con una medesima logica della lottizzazione privata, da una parte trasmettono l'ansia di dimostrare che il "Quartiere Urbano" sia un progetto di successo e dall'altra rendono assai chiaro come le varie forme di privatizzazione del suolo siano necessarie, anche per far fronte alla continua emergenza finanziaria del comune, impegnato su più fronti. La costruzione di Marghera come un vero e proprio "sobborgo giardino" risulta presto inficiata in vario modo. La stessa ripartizione percentuale dell'uso del suolo fornita dal "piano", e citata in precedenza, non troverà un riscontro concreto sin dalle prime battute, anche per l'ingresso di attori "pubblici" e/o "istituzionali" in grado di agire come soggetti privati a tutti gli effetti e "potenziati" per la capacità di esercitare pressioni sulle scelte. Così come si è verificato, già nelle prime battute, per le aree destinate dal piano regolatore del 1922 agli uffici comunali ed alle scuole e che invece erano già stati acquistati dallo I.A.C.P. già nel 1921 e dal medesimo ceduti nel 1923 alla *Cooperativa Edile Ferroviaria*, per la costruzione di villette. Con il passare degli anni, fra l'altro, questa tendenza a cedere terreni per l'urbanizzazione privata aumenterà, in particolare nella parte centrale del quartiere, dove anche lo I.A.C.P. si rende protagonista della costruzione di villini, non propriamente destinati alla classe operaia. Negli anni a seguire il 1925, la situazione finanziaria si aggraverà ulteriormente, tanto che il Comune è costretto a comunicare in Consiglio Comunale l'interruzione dei lavori per mancanza di fondi. Vi erano, inoltre, da una parte le pressioni della Società Porto Industriale per il rapido approntamento delle infrastrutture concernenti il porto e la zona industriale come priorità e condizione primaria del successivo sviluppo del "quartiere" e, dall'altra, in una prospettiva del tutto insulare, la momentanea impossibilità a costruire il ponte traslagunare carrabile che avrebbe facilitato le comunicazioni con Marghera, come nuovo sobborgo residenziale "operaio" di questa. Motivazione, fondata sulla previsione già discussa in precedenza, ma infondata, alla luce dei fatti, successivamente indagati, tutta legata all'aspettativa di un trasferimento della forza lavoro da Venezia insulare verso il nuovo polo industriale di Marghera, divenendo, naturali potenziali abitanti del "quartiere".

Inutile ricordare pertanto che la carenza di fondi sarà causa anche della mancata realizzazione dei servizi previsti: dagli uffici comunali, alla biblioteca, al centro sanitario, all'asilo; così come appare scontato che almeno sino al 1945 la costruzione di Marghera stenta, caratterizzandosi sempre, più sino a quel momento, per le residenze-villino borghesi nella parte centro-settentrionale a ridosso della stazione di Mestre, piuttosto che come il quartiere operaio giardino funzionale alla riduzione del sovraffollamento di Venezia e al contenimento della pressione migratoria su Mestre e altri comuni limitrofi. Ciò come si mostra in una foto aerea della RAF (Royal Air Force) scattata nel 1944, dove è ben visibile l'urbanizzato, e i differenti gradi di sviluppo, di Marghera, Mestre e della zona industriale-portuale (ormai a pieno regime), ora

pubblicata nel volume "La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento"⁵⁰.

3.3 Lo sviluppo pianificato per Mestre come parte della "Grande Venezia".

Volgendo verso gli anni trenta si può a ragione affermare che il Quartiere Urbano si stava formando più come un sobborgo di Mestre, anche se non effettivamente integrato, che di Venezia. I motivi rammentati in precedenza relativamente ai ritardi di costruzione del ponte carrabile e del raddoppio di quello ferroviario traslagunare, limitavano in modo drastico la relazione fra la compagine insulare e il nuovo quartiere, compreso il suo decollo. Eppure tutte le opere di natura strategica sul piano infrastrutturale in terraferma e, paradossalmente, in conseguenza di "piano regolatore", risultavano organiche a tale prospettiva.

Fra le più rilevanti, il "cavalcavia di Porto Marghera"⁵¹ può essere considerato invariante e all'origine anche di differenti scenari di sviluppo e forme urbane che i piani elaborati per la terraferma, mettono in gioco per definire le modalità di relazione fra le parti di città nuova e Venezia insulare. I motivi per considerarlo tale sono in buona parte ovvi, meno lo sono le possibili soluzioni tecniche e la natura strategica che esse potevano acquisire. Esso è infatti, da una parte, naturale prosecuzione della nuova direttrice automobilistica da Venezia verso la terraferma garantendo una connessione "più o meno diretta" con il suo nuovo porto, la zona industriale e, nelle ipotesi iniziale, il nuovo quartiere operaio, dall'altra, è opera necessaria per perseguire un'integrazione fra le nuove componenti dello sviluppo urbano, fra Marghera e Mestre, in quanto unico accesso carrabile a scavalcare l'invalidabile cesura che le separa, prodotta dall'ampio fascio di binari della stazione e del parco ferroviario. Pensato come un vero e proprio "nodo", il cavalcavia diverrà motivo per indagare quali forme di integrazione perseguire, lungo quali direttrici, con quali modalità e con quali gerarchie fra parti di città, divenendo elemento condizionante le differenti forme di piano proposte per la terraferma veneziana a partire dagli anni immediatamente successivi l'approvazione e l'inizio dei lavori per il porto e la zona industriale in terraferma e la seconda guerra mondiale.

Su l'opportunità di considerare il cavalcavia occasione per uno sviluppo integrato e in continuità, anche nelle forme del disegno urbano prescelte, fra il nuovo Quartiere Urbano e il possibile sviluppo di Mestre, si orientava la proposta di piano, elaborata già nel 1921, dello stesso Emilio Emmer insieme all'ingegner Fulgenzio Setti.

Proposta che mira, proprio a partire dal cavalcavia, a individuare una direttrice di sviluppo per Mestre, in relazione a quello di Marghera, in modo tale da favorire, inoltre, l'integrazione di una delle centralità più rilevanti della terraferma, quale piazza Barche - luogo in cui per secoli si erano sedimentate le principali relazioni commerciali fra Venezia e la terraferma, come inter-

50 G. Zucconi (a cura di), *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia 2002.

51 A. Rosso, *Il cavalcavia di Porto Marghera*, in "Rivista Mensile di Venezia", dicembre, 1926, pp.531-536.

scambio dei trasporti terrestri e lagunari, fra "carri e barche". Lo stesso schema infrastrutturale e degli insediamenti urbani previsti per Mestre est sono assimilabili nelle forme a quello che di lì a poco sarà il "piano" approvato per Marghera ⁵².

Osservando la tavola di piano infatti, oltre a rilevare una similarità di impianto stradale con quello del Quartiere Urbano, risalta il ruolo del cavalcavia, pensato principalmente come supporto in prospettiva per le continuazioni e interscambi della rete del trasporto collettivo tranviario della terraferma, sviluppatosi con successo fra la fine del XIX secolo sino a tutti gli anni Venti del XX. Il sistema di piazze previsto, potremmo dire, fra Quartiere Urbano di Marghera e lo storico centro di Piazza Barche, avrebbe funzionato come una sequenza di stazioni tranviarie di snodo di una rete capace di innervare in diverse direzioni l'urbanizzazione della terraferma ⁵³, tenendo bel presente l'obiettivo, come è ovvio che sia, del suo proseguimento verso Venezia, una volta che si fosse diramato il contenzioso per il progetto di ampliamento e adeguamento carrabile del ponte traslagunare.

Gli studi sulle prospettive aperte dalle nuove infrastrutture coinvolge anche i rappresentanti dell'ufficio tecnico di Mestre che nel 1925, a ridosso della sua annessione a Venezia, elabora quello che alcuni hanno chiamato "testamento" per uno sviluppo moderno progressivo e organico della città di terraferma. Nel dicembre del 1925, due tavole, consegnate dall'ingegner Caradonna, capo dell'ufficio tecnico del Comune di Mestre, riassumono le ipotesi del nuovo piano regolatore: lottizzazione delle aree prossime e comprese fra il centro cittadino, la stazione ferroviaria e la via Ronchi ad ovest del margine urbano. Sulla scorta delle precedenti indicazioni un x per Mestre verrà ratificato il 23 agosto 1926 (il giorno prima dell'annessione). Il cavalcavia ⁵⁴ arriverà a compimento solo nel 1932 (con un inizio lavori nel 1927), a ridosso dell'apertura del ponte automobilistico traslagunare, il 25 aprile del 1933; ma, come si può ben notare, ciò potrà accadere solo dopo il 1926, quando Venezia ottiene che le siano aggregati i territori dei comuni limitrofi della terraferma: Mestre, che già si conformava per attrezzature e articolazione funzione in una vera e propria città, Chirignago, lungo la direttrice occidentale, e in senso orario, Zelarino, e Favaro, quest'ultimo a ridosso della gronda lagunare a nord-est ⁵⁵. Il progetto di raccordo e smistamento dei flussi locali fra Venezia, Mestre e Marghera si com-

52 E. Emmer, F. Setti, *Progetto di congiungimento di Venezia colla terraferma*, dicembre 1921, tav. 4, Archivio Comunale di Mestre. Cfr. anche A. Marin, *Urbanistica e nuova viabilità in terraferma*, in G. Zucconi, *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta fra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia, 2002, pp. 130-139.

53 Nella proposta Emmer-Setti per Mestre è "stata progettata una vasta piazza nella quale dovranno far capo tutte le linee tranviarie di Padova, di Treviso, di Mirano, di San Donà, in modo che tutto il servizio dei *trams* "provinciali" risulterà concentrato in un solo punto ugualmente comodo al Porto Industriale, alla Stazione Ferroviaria ed alla Città di Mestre", cfr. S. Barizza, *Mestre da propaggine lagunare a città*, in G. Zucconi, *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta fra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia, 2002, pp. 121-129; Sullo sviluppo delle linee tranviarie in terraferma si veda anche: C. Giacomini, *Dal tram alle filovie. Circostanze, motivi e retroscena del cambiamento*, in E. Barbiani, G. Sarto, *Mestre Novecento. Il secolo breve della città di terraferma*, Marsilio, Venezia, 2007, 61-69.

54 A.C.Me, 1926, VII, 2, Cavalcavia alla Bandiera e sovrappasso alla Stazione.

55 L'annessione dei comuni vicini si completa con quelli in laguna di Murano, Burano e Pellestrina.

plererà sempre intorno agli anni trenta con l'apertura del corso Principe di Piemonte, come ingresso nuovo accesso dal nodo verso la città di Mestre, ricalcando in parte il sedime del viale previsto dal progetto Emmer-Setti, in un'area allora quasi priva di urbanizzazioni, a ridosso della parte di città cresciuta fra il centro e la stazione ferroviaria nel corso dei primi decenni del Novecento. Il cavalcavia consentirà, oltre ad accedere a Mestre e al Quartiere Urbano, un raccordo diretto e privilegiato fra Venezia insulare, nella testa di ponte automobilistica di piazzale Roma, con l'autostrada appena arrivata a Marghera da Padova (1933) e il resto delle comunicazioni a grande gettata – si può affermare che la forma definitivamente acquisita tende a privilegiare proprio quest'ultima opzione, piuttosto che le altre descritte in precedenza. Con l'apertura del ponte traslagunare automobilistico, collocato a sud di quello ferroviario, la cui scelta sul versante migliore aveva caratterizzato un'intensa disputa fra Comune di Venezia e Provincia ⁵⁶, si aprirà una nuova fronte del dibattito, questa volta relativamente ai caratteri che lo sviluppo dell'urbanizzazione di Mestre dovrà assumere in ragione delle forme di relazione con Venezia.

Sulla scia dei piani elaborati da Emmer-Setti e da Caradonna, precedentemente all'annessione, sarà proprio il "piano regolatore di ampliamento e risanamento dall'abitato di Mestre" del 1934, elaborato dagli ingegneri Eugenio Miozzi e Antonio Rosso alla guida dell'ufficio tecnico di Venezia, che privilegiava uno sviluppo nella direzione nord-sud, a saturazione dell'urbanizzato fra il sistema stazione ferroviaria-cavalcavia di Marghera (a sud) e il nucleo abitativo di Carpenedo (a nord), ad innescare una decisa reazione da parte della "commissione edilizia" veneziana, che si fa interprete di radicate preoccupazioni, sul fatto che uno sviluppo di Mestre, in autonomia e caratterizzato da una crescita ipoteticamente inarrestabile, possa essere causa del declino di Venezia. È la medesima commissione che in una rapida successione di azioni ⁵⁷, prima destituisce la proposta Miozzi-Rosso, poi istituisce una commissione di studio e successivamente promuove un "Concorso per il piano regolatore della zona di Mestre", bandito nel giugno del 1934. Il bando risulta piuttosto esplicito sulle aspettative del Comune di Venezia: s'intuisce, infatti, già dal "titolo" una certa volontà a indirizzare le risposte dei partecipanti a considerare Mestre come zona, parte o sobborgo della "grande Venezia" e a tenere in forte considerazione il ruolo del collegamento traslagunare automobilistico come un "viadotto interno" e di distribuzione ai diversi "sobborgi". Fra i progetti premiati nel 1935 prevale una nuova direzionalità dello sviluppo che vede ampie espansioni verso est sul margine lagunare di San Giuliano, significando il legame con Venezia nell'affaccio verso di essa (e in un caso con un aggancio diretto da parte dell'urbanizzazione della gronda con il ponte traslagunare). Successivamente l'ingegner Rosso,

56 C. Giacomini, *Dal tram alle filovie. Circostanze, motivi e retroscena del cambiamento*, in E. Barbiana, G. Sarto, *Mestre Novecento. Il secolo breve della città di terraferma*, Marsilio, Venezia, 2007, 61-69.

57 Una dettagliata ricostruzione su fonti dell'archivio del Comune di Venezia della rapida successione degli eventi e delle posizioni degli attori protagonisti è contenuta in A. Marin, *Urbanistica e nuova viabilità in terraferma*, in G. Zucconi, *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta fra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia, 2002, pp. 130-139.

dell'ufficio tecnico del Comune, anche sulla scorta dei risultati del concorso di idee, elabora nel 1937 prima, e nel 1943 nella forma di "Variante", il "Piano regolatore di massima per l'ampliamento e il risanamento dell'abitato di Mestre".

Il cosiddetto "piano Rosso", nelle due versioni, si presenta come un'ordinata e razionale zonizzazione, con una certa sensibilità nella localizzazione di diverse tipologie insediative, in relazione all'articolazione della struttura viabilistica e alla definizione di nuove e vecchie centralità urbane; ciò nonostante può essere considerato una conferma della direzionalità dello sviluppo, emersa dal concorso, confermando, ormai e inevitabilmente come conseguenza delle precedenti scelte infrastrutturali, il ruolo baricentrico e polarizzatore delle relazioni fra Venezia e la terraferma del ponte traslagunare viabilistico, particolarmente evidente (in particolare nel piano del 1937) nella "Planimetria generale del Piano Regolatore..." dove emerge proprio questo aspetto e in cui lo sviluppo di Mestre (qui rappresentato come una macchia indistinta) è incorniciato, ma non direttamente coinvolto, all'interno di un reticolo infrastrutturale, verso il Veneto e oltre, messo in grande evidenza e incentrato sulle relazioni effettive e da potenziare proprio con la direttrice viabilistica d'accesso alla Venezia insulare. Nella "variante" del 1943 del "piano Rosso", la sostanza non cambia, aumentando soltanto l'estensione dello sviluppo verso nord lungo la gronda lagunare a comprendere la località Tessera che dagli anni sessanta ospiterà il nuovo aeroporto.

L'idea che una vera saldatura fra la terraferma e Venezia sarebbe dovuta avvenire con una polarizzazione effettiva dei flussi verso e da l'isola lungo le nuove infrastrutture viabilistiche acquisiva concretezza anche con gli interventi all'interno della città insulare, giunti a compimento fra il 1932 e il 1933. Entro un più generale piano di risanamento per la compagine insulare, per mano dell'ingegner Miozzi si avrà il progetto e realizzazione del cosiddetto Rio Novo, come parte integrante del nuovo sistema di infrastrutture, per connettere celermente Venezia (nel suo cuore, dell'area marciana) e la terraferma composto da "ponte viabilistico" (e sui proseguimenti oltre Mestre e Marghera) e area di approdo sull'isola con piazzale Roma (e autorimessa) come nuova e necessaria centralità urbana e territoriale, da cui esso si diparte⁵⁸. Se da una parte si rileverà, già non troppo in là negli anni, l'insufficienza della ricettività del sistema, confermata nel dopoguerra dalla realizzazione dell'isola del Tronchetto, e se, dall'altra, si dimostrerà che tale progetto di polarizzazione dei flussi, non sarà in grado di garantire a Venezia insulare particolari forme controllate di integrazione dei nuovi territori annessi, con particolare riferimento al polo industriale (e, in modo minoritario, portuale), Quartiere Urbano a Marghera e nuova Mestre, più evidente sarà, negli anni a seguire, percepito come un problema, se non come un vero e proprio errore, l'ancora attuale disgiunzione causata dalla cesura ferroviaria alle componenti della città di terraferma, che i piani e programmi ante 1926 descritti in precedenza, in qualche modo si erano posti come priorità, fra altre.

58 Cfr. G. Ernesti, *Venezia da terra. Venezia da mar. Città e porto nell'età dell'industria*, in AV., *Venezia. Guida al porto*, Marsilio-Autorità Portuale di Venezia, Venezia 2001, p. 58.

Da ultimo, ma non per importanza, vi è da considerare il fatto che neppure i piani elaborati dall'ufficio tecnico del Comune di Venezia, guidato dall'ingegner Rosso troveranno applicazione e approvazione prima della seconda guerra mondiale. Per un piano vero e proprio della terraferma bisognerà aspettare gli anni sessanta inoltrati, oltre quello della ricostruzione, limitatissimo nelle indicazioni. Nel frattempo, come diversi autori mettono in luce, Mestre si caratterizza per una crescita all'interno della "grande Venezia" paragonabile alle tante "periferie" urbane italiane, risolvendosi in modo disordinato, sotto la spinta di impulsi speculativi, erodendo i valori ambientali delle preesistenze a parco e giardino, dei canali che lo lambiscono e della campagna più prossima all'urbanizzato, con un "assimilazione caotica di centri e frazioni un tempo ben connotati"⁵⁹.

Alla luce di ciò che si è detto sinora, si sarà al cospetto di due fronti contrapposti sulle modalità di interpretare il processo di modernizzazione e la revisione delle relazioni fra Venezia e entroterra nel corso dalla prima metà del Novecento, esemplificabile dal punto di vista spaziale in due diverse direzioni di sviluppo: la prima, interpretata dalle proposte che prevedevano una crescita della terraferma incentrata lungo una direzionalità nord-sud, comune ai piani precedenti il 1926, che interpretano la necessità di coniugare le forme di modernizzazione novecentesca industriale con quelle che la precedono (si pensi solo alla valorizzazione della rete tranviaria che in essi emerge sempre con chiarezza, o alla diversa attenzione dedicate alle forme urbane, dove l'articolazione degli spazi pubblici e dei servizi erano parte costitutiva di queste; la seconda, invece, interpretata dai piani degli anni trenta che individuano una direzionalità est-ovest sia dello sviluppo urbano della terraferma che di quello del sistema di relazioni fra Venezia e entroterra, dove gli elementi infrastrutturali di natura di viabilistica costituiscono lo strumento per esercitare una certa idea di – e perché no, ideologia di – controllo delle macro-dinamiche anche alla scala territoriale da parte di un municipio che in realtà sembra essere più eterodiretto più che dirigere l'evoluzione delle sue componenti produttive e, di conseguenza, anche i suoi effetti sul piano dell'urbanizzazione dei suoi centri abitati in una prassi di mediazione continua nella gestione dei micro-investimenti immobiliari che caratterizzano la sua inevitabile crescita, concretizzatasi poi in forme più compiute, e all'oggi facilmente riconoscibili, nei due decenni successivi al secondo dopoguerra – tanto nella compagine di Mestre che in quella di Marghera.

59 S. Barizza, *Mestre. Da propaggine lagunare a città*, in G. Zucconi, *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta fra Otto e Novecento*, Marsilio, Venezia, 2002, p. 128.