

Per la più grande Venezia

Sense

Se vi è qualche esagerazione nell'affermazio-
ne, fatta anche recentemente in un settimanale mol-
to serio, che Mestre abbia già raggiunto i 100.000
ab., non vi ha dubbio però che i progressi compiuti
di nell'ultimo quarantennio dall'ormai unico com-
plesso Mestre - Marghera e le ragioni che
lo hanno determinato sono tali da far presumere
che quella cifra sarà presto raggiunta e supera-
ta.

Lo aumento si era già annunciato in misura
molto promettente già prima del 1931: la popo-
lazione di Mestre, che nel 1901 era di appena
9931 ab., raggiungeva trent'anni dopo i 31.727,
Marghera da soli 515 saliva d'un balzo in meno di un de-
cennio, fra il 1920 e il 1930, a 4670. Dopo soli 24 anni, al
principio del 1955, Mestre ha già superato i 51.000 ab.,
Marghera a 21.000. Sono dunque in tutto più di
82.000, ai quali aggiungendo gli 11.500 di Javarò, che
ben presto sarà una immediata continuazione di Mestre,
si va ben poco lontani dai 100.000 ab., di cui parlava
il collaboratore di "Mondo Economico".

Non tale aumento, per cui in 50 anni la popolazione si è quasi decuplicata, è in parte dovuto alla situazione demografica particolarissima di Teneria, dove il numero degli abitanti, attraverso frequenti alti e bassi, ha oggi raggiunto il livello che esso aveva alla metà del Cinquecento. Anzi che negli ultimi 80 anni, e specialmente dopo il 1900, mentre tutti gli altri capoluoghi di regione dovevano aver un incremento notevolissimo, che per Roma assumeva anzi proporzioni preoccupanti, Teneria si manteneva pressoché stazionario, aumentando soltanto dai 129.000 ab. del 1871 ai 168.000 del 1955.

È naturale quindi che l'eccessiva della popolazione, ~~inevitabile~~ inevitabile in una città che attira un'immigrazione abbastanza rilevante, soprattutto dal Veneto e dal Meridione, non trovando possibilità di residenza nel vecchio centro insulare, si riversasse nelle sue immediate vicinanze. Una parte poté essere assorbita dal Lido, che, da meno di 2000 ab. nel 1883,

raggiunge ^{oggi questi} 14.000, e deve considerarsi ormai
 più che latina, se non si vuol determinare la tota
 la decadenza della popolazione summa di quella
 spiaggia famosa.

Ma elementi sempre più numerosi, non tanto di
 venesiani originali, bensì di recente im-
 migrazione, dovettero decidersi a trasferire la loro
 più residenza in terraferma e specialmente a
 Mestre, contribuendo all'incremento della
 sua popolazione in una misura che è indub-
 biamente superiore a quella determinata dall'e-
 cessiva delle nascite sulle morti.

Di fronte ad un così rapido incremento de-
 mografico sorge naturalmente il quesito se
 ad esso si accompagni, o se anzi possa consi-
 derarsi ~~la~~ causa, un sviluppo corrispon-
 dente dell'attività economica. Il problema
 si presenta forse sotto due facce diverse a secon-
 da che noi lo prendiamo in considerazione nel
 passato recente o se lo prendiamo invece
 nel futuro.

(4)

Dal 1919 in poi noi abbiamo assistito ad un incremento assai promettente del porto e della zona industriale di Marghera, di cui altri vi parlerà con competenza ben maggiore della mia. Io voglio solo osservare - e sarò ben lieto se la mia, che è poco più di un' impressione, potrà essere smentita in questo stesso senso - che sia il porto, sia la zona industriale non hanno finora contribuito, se non in misura modesta, allo sviluppo economico della città di Mestre. In fondo porto e zona industriale formano un tutto solo: la funzione del porto, com'è ben naturale, è principalmente quella di fornire alle industrie della zona le materie prime ad un costo, che per le ragioni di spesa di scarico e di trasporto sia inferiore a quello che devono sostenere le industrie del reboterra. Perciò i maggiori stabilimenti industriali sono stati costruiti lungo i bacini del porto, sui quali ciascuno di essi ha le proprie banchine e i propri mezzi di servizio, che esso effettua col proprio personale. Non vi è dunque, per quel che riguarda Marghera, una netta distinzione fra maestranze portuali e maestranze industriali, ed esse, che hanno oscillato negli

ultimi anni fra le 25.000 e le 30.000 unità, sono reclutate per la massima parte nel centro rurale delle campagne retrostanti alle tre provincie di Venezia, Padova e Treviso.

Chiunque si trattenga fra le 7 e le 8 della mattina sul canal cavo assiste all'afflusso in massa di biciclette e all'arrivo di tram e di filovie affollatissime, da cui migliaia e migliaia di operai si affrettano a raggiungere i loro posti di lavoro. Non mancano - è vero - gli operai e soprattutto gli impiegati che partono quotidianamente da Venezia per Marghera, e quelli, assai più numerosi, che provengono dalle campagne nelle immediate vicinanze di Mestre; ma ben pochi sono quelli che, per lavorare nella zona industriale, abbiano finora preferito la loro residenza in questa città.

Accanto al porto industriale in senso stretto si è creato a ~~lato~~ Marghera - non potremmo trascurarlo - anche un porto commerciale; ma il suo traffico - che io sappia - si è limitato quasi esclusivamente a due soli prodotti: al carbone ed agli oli minerali: destinato il primo ad essere per gran parte inoltrato per ferrovia ~~verso il sud~~, e solo in minima parte recato ad essere oggetto di contrattazioni commerciali ed attività di città che, per lunga tradizione, hanno

6

no la loro sede a Tenorio; impiegati in secondo luogo parte
nella raffinazione, e risentendo perciò nell'attività del
porto industriale, e - in misura assai maggiore - invol-
tati immediatamente verso l'interno.

Quello che manca al porto di Marghera, come del
resto alla maggior parte dei porti italiani, è una vera
ed indena giurisdizione commerciale, del tipo di quella
che ha esercitato fino al 1874 il porto di Trieste, e
che estende tuttora, limitatamente ad alcune cose,
ci, il porto di Genova. Ed è appunto in virtù di que-
sta sufficiente giurisdizione commerciale che il porto di Mar-
ghera potrà essere nella forma più efficace allo svilup-
po economico di Mestre. In questo senso un sensibile au-
gmento si potrà avere anche in breve tempo, se le gran-
di imprese di carattere nazionale, che hanno importanti
stabilimenti nella zona industriale e forti interessi
nel movimento del porto, ricostituiranno la com-
prensione di stabilire a Mestre una loro sede amministrativa
riservativa e commerciale; mentre certo un terreno
non inevitabilmente più lungo un miglioramento del
suo più sostanziale si potrà avere soltanto quando alle ma-
chine prima destinate all'immediata trasformazione indus-
triale o all'invio verso l'interno si aggiungano in
numeroso anche quelle ^{per} che si prestano agli scambi

in loco.

(7)

Sebbene qualcuno possa gridare al paradosso, bisogna essere persuasi che anche in un'epoca di industria piena faude il commercio è quanto ad essere la base fondamentale della vita e della prosperità di un grosso centro urbano: non solo in passato è stato il commercio, assai più dell'industria, che ha attirato per otto secoli la ricchezza e la potenza di Venezia, ma anche negli ultimi 150 anni è soprattutto al commercio che una città, pure eminentemente industriale come Milano, deve il primato industriale di cui essa gode nella vita economica nazionale.

Per fortuna Mestre possiede oggi condizioni assai favorevoli per fare di essa un fiorente centro di scambi. Oltre al porto e alla zona industriale in continuo e permanente incremento, che potrebbe essere anche più rapido ed esteso, se l'Amministrazione della zona e le Concessioni al terreno a nuova utilità non fossero incontrati ostacoli insuperabili ed affermi; essa ha ora alle sue spalle, dal Cavallino a Porto Giussano una vasta zona di terre di recente bonificate, dove si è sviluppata, in una forma che detta l'ammirazione dei tecnici migliori, un'agricoltura intensiva e specializzata in prodotti, per larga parte sono destinati al commercio. Di questo commercio, che otten-

De già la sua azione anche in paesi lontani, 8
Mestre dovrebbe e potrebbe essere il centro naturale, per
chi si creasse, con opportuni e relativamente facili
provvedimenti, le condizioni tecniche più adatte per
favorirne lo sviluppo.

Ma non basta: oltre ad essere un nodo ferroviario
importante con sette linee principali che si diramano e
raggiungono verso Bologna, Milano, Trento, il Canton, il Friuli
e l'Austria, Trieste e la Jugoslavia, e verso Venezia, oltre ad
una linea secondaria verso Carrara ed A. S. M., Mestre si trova
al centro di una fitta ed attiva rete di strade ordina-
rie che, in un'epoca di automobilismo trionfante,
assumono un'importanza di primo ordine anche per il com-
mercio, sempre più esigente nel richiedere il massimo rispar-
mio di tempo.

Se questo nuovo centro sorgesse oggi dal nulla, in
modo del tutto indipendente da ogni elemento estraneo,
si potrebbe lasciare che questi fattori naturali esercita-
sero la loro azione spontanea e ne determinassero
lo sviluppo, come è avvenuto in passato per tanti e tan-
ti centri urbani, che hanno raggiunto un incremento
ed una floridezza meravigliosa, senza che si sia
sentito il bisogno di alcun piano per favorirne e
disciplinarne la crescita. Ma qui siamo di

fronte ad un caso del tutto diverso: il porto e la zona industriale di Marghera sono sorti per l'irriducibile di elementi venetiani come un necessario complemento delle ormai insufficienti stazioni marittime; lo stesso centro urbano è, almeno in parte, una conseguenza necessaria della impossibilità in cui si trova la Venezia insulare di accogliere l'inevitabile accrescimento della sua popolazione.

Ma appunto perché Mestre è una indivisibile appendice di Venezia, questo ha verso di essa dei doveri, a cui - nel proprio interesse - non può venir meno. Il comune di Venezia ha sostenuto indubbiamente per la permanenza delle spese assai considerevoli, specialmente in rapporto alle sue gravi difficoltà finanziarie. Ma si può affacciare la domanda se quelle spese siano state disposte in forma organica, e siano state soprattutto dirette allo scopo essenziale di fare di Mestre un vero centro

urbano, adatto alle funzioni di grande mercato.

Il piano regolatore, che si attende da tanti anni, dorme ancora negli uffici romani, e intanto le nuove costruzioni, che si moltiplicano con ritmo assai rapido, sorgono spesso in forme caotiche senza alcuna considerazione di quella che debba essere la fisionomia della nuova città.

Il quartiere costruito dall'INA Casa nelle immediate vicinanze del forte di Marghera ha opportunamente richiamato l'attenzione su uno dei problemi, che ci sembrano più vitali per l'avvenire della più grande Venezia: quello di ridurre al minimo ~~possibile~~ la distanza fra la città vecchia e la nuova, estendendo, quanto più è possibile le costruzioni verso la laguna. Ma perché questo possa farsi in buone condizioni igieniche, di abitabilità, di comunicazioni, è necessario procedere ad una serie di lavori di prosecuzione, e spesso di elevamento dei terreni più bassi ed acquitrinosi, di fognature, ^{di strade} di condutture d'acqua, di gas, di energia elettrica: lavori inevitabilmente assai costosi, ma largamente ripagati,

(44)

obiezioni dal vantaggio generale, dall' aumento for-
tissimo ^{del valore} delle aree diventate fabbricabili.

Non' altro grave mancanza a cui è necessario di
porre riparo è quella di un mercato, che possa accen-
tare e favorire la furzione commerciale della città.

Mestre possiede qualche piccolo mercato locale per i
rifornimenti giornalieri della popolazione, ma
non ha ancora un mercato che si presti al gran
de commercio, e cominciar da quello di cui è
più sentito il bisogno: un mercato ortofruttiolo.

In una materia così delicata e che è stata
oggetto di tante discussioni, bisogna anzitutto
evitare gli equivoci, e tenere ben distinto il mer-
cato di distribuzione per il consumo locale, dal mer-
cato all'ingrosso per il commercio regionale, interre-
gionale e - in qualche caso - internazionale.

Non v'è dubbio che sarebbe un assurdo antieconomico
obbligare i produttori di frutta e verdura delle isole dell' E-
stuario a trasportare i loro prodotti fino a Mestre, in-
vece che le centinaia di venditori al minuto della città
dovessero fare ogni mattina un percorso di 20 o 25 Km
in barca per riportare gli stessi prodotti alle loro botteghe.

(12)

Ben diverso invece è il caso del commercio all'ingrosso per il quale il rifornimento di un vasto retroterra può essere fatto ben più facilmente da un mercato, a cui si acceda rapidamente coi mezzi di trasporto terrestri.

Ma soprattutto l'evoluzione della più grande Venezia è legata alla scomparsa di certi gravi precetti, di una psicologia collettiva tradizionale, che ha dominato e in parte domina ancora largamente la popolazione, sia a Venezia che a Mestre.

La Venezia riappare oggi, sebbene in forme ad quanto diverse, una situazione, che già altre due volte aveva provocato vivaci manifestazioni di protesta. Dopo il 1806, quando si fece strada l'idea, imposta da una urgente necessità, di riunire gli impianti portuali con la ferrovia, e venne finalmente decisa la costruzione di quella a cui, appunto per questo, fu dato il nome di Stazione Marittima, le vestigia della tradizione, che non potevano concepire

(43)

L'attività commerciale di Tenebra fuori delle
linee, dei metri, delle località in cui si era
affermata nel suo glorioso passato, gridarono al
sacrilegio, alle rovine che si perpetrava coi danni
della loro città, spostando il luogo di approdo all'imboc-
ca del bacino di S. Marco al lembo estremo
di Dorsoduro, in una località cioè che distava dalla
vecchia Dogana non più di 1000 metri, ma presenta-
va il vantaggio inestimabile di permettere lo sca-
ricò diretto delle merci dalla nave al carro ferravia-
rio e viceversa.

Passò d'allora quasi mezzo secolo e non solo non
vi fu alcuno che dovesse lamentare l'avverarsi dei
danni temuti, ma il movimento delle merci nel por-
to si moltiplicò nel rapporto di 1:6. Fu appun-
to l'aumento rapidissimo del movimento por-
tuale, accelerato in misura insperata nel 12 An-
ni che precedettero la prima guerra mondiale,
che mise in evidenza l'insufficienza degli impianti
delle stazioni marittime, specialmente per ciò che si
guardava le merci più voluminose e pesanti, l'attuale

per la massima a riformare il retrotreno.

Si fece strada per ciò, fin dagli anni del conflitto mondiale, il progetto di accrescere la potenzialità del porto e di agevolare le sue comunicazioni con l'interno con lo scavo di canali e bacini e con la costruzione di banchine lungo l'orlo vallivo della laguna, che nello stesso tempo, insieme quegli stessi scavi, sarebbe stato beneficiato in modo da formare una ampia superficie di terreno adatto per la creazione di una zona industriale. Anche questa volta si gridò al tradimento degli interessi vitali di Venezia, si disse che il nuovo porto in terraferma avrebbe tolto ogni possibilità di vita alla vecchia stazione marittima, e sarebbe diventato - non si sa proprio come e perché - il porto di Padova.

In realtà nel ventennio compreso fra le due guerre mondiali non si è manifestata, per la peggiorata situazione dell'economia europea in generale e degli Stati Scandinavi in particolare, quell'incremento del traffico che l'ultimo biennio dell'anteguerra aveva fatto sperare; ovvero, per essere più esatti, esso si è manifestato soltanto per gli olti

minerali, con inevitabile vantaggio per Maghera.

Ma all'infuori dei combustibili solidi e liquidi, non si è dovuto lamentare quel radicale spostamento di equilibrio fra gli impianti portuali della Sardegna e quelli di terraferma di cui si era tanto parlato.

Ma le diffidenze che, dopo il 1917, si erano coti e spronate e ingiustamente manifestate contro il trasporto a Maghera di una parte degli impianti portuali, si incontrano ancora una volta contro l'idea di fare di Mestre un prolungamento in terraferma della Tenaria insulare.

È perfettamente comprensibile, anzi ammirabile, l'attaccamento dei Venetiani alla propria città; è perfettamente giustificato il loro timore di fronte alla minaccia che si arriva a condannare Tenaria alla semplice funzione di grande museo, seriosamente conservato nella sua integrità, non solo per ragioni storiche e artistiche, ma anche nell'interesse pratico di provocare un continuo incremento del movimento turistico.

È invece perfettamente vero il contrario che il

(15)

rispetto dell' arte e delle vecchie memorie dove e
può conciliarsi con la continuità e lo sviluppo della
vita, e che Venezia, anche dal punto di vista
più giuridicamente giuristico, avrebbe tutto da perdere se
diventasse una città moderna, del tipo di Pesto, di Solimna,
di Jela o di quella che le ricerche archeologiche ci rivela-
no nel Medio Oriente o nel Nord-Africa.

Ma in realtà la vita di Venezia insulare non ha
nulla da perdere dalla sua espansione in terraferma.
Per un romano del 1870 la vita sembrava inevitabilmente
ristretta entro la cerchia dei sette colli; oggi la città
si estende fino a 6 o 7 Km. fuori di quella cerchia.
Per un cittadino che abita la sua abitazione a Monte
Sacro o lungo la via Appia in prossimità delle Capannelle
e la sede delle sue attività nel centro della città vecchia,
il trasferimento richiede l'impiego di due o tre mezzi di
trasporto diversi e una perdita di tempo che è difficilmente
inferiore all'ora. Eppure, nonostante quella seconda di-
stanza, un abitante di Monte Sacro si sente cittadino
di Roma non meno di quello che abita nella immensa
vicinanza di Piazza Colonna.

Sarà dunque riservato ai soli veneziani di ~~Monte Sacro~~
spaventati di fronte ai cinque chilometri, che dividono

le ultime case di Cannaregio da quelle di Mestre
più vicine alla laguna?

Si tratta in sostanza di un semplice problema
di comunicazioni: di abbreviare le distanze fra
i punti estremi di una sola città e di rendere più fa-
cile e più rapido l'accesso per via d'acqua da piazza
a Roma al centro di Fiesole.

2

Dal lato opposto non sono del tutto scorporate a
Mestre le sopravvivenze di tempi ormai ~~lontanissimi~~ su-
perati quando essa era ancora un piccolo centro di 8 o
9 mila ab., e Venezia era sempre, nel ricordo ~~di un tempo~~
nella realtà, la vecchia Dominante. Restano di que-
sta mentalità sono le proteste che spesso accade di sentire
contro le spese, ritenute eccessive, che si fanno sostenere
per la conservazione dei monumenti veneziani o per
l'incoraggiamento del movimento turistico, giungendo
spesso ad insistere con insistenza che, almeno per
il secondo scopo, siano stanziati per Mestre somme,
proporzionalmente non inferiori a quelle che si spendo-
no per Venezia.

Si dimentica in tal modo che da un lato si tratta della
salvaguardia di un patrimonio unico al mondo, della
sua vicenda non ^{universale} ~~particolare~~ come i monumenti
e meno giustificati e rispettabili; mentre dall'altro d'inte-

(42)

con più vitalità ed urgenza è quello di completare rapidamente l'attuazione del nuovo centro urbano, in modo da permettergli di raggiungere in pochi anni quella che è la posizione assegnatagli dalla sua posizione di diventare il massimo centro commerciale della regione.

Se a Venezia ed a Mestre si comprendeva che è necessario dall'una e dall'altra parte la piena solidarietà per il raggiungimento di questo fine, l'opera iniziata di Venezia, saldamente ancorata nelle isole, che hanno costituito la base della sua grandissima fattata, non necessariamente poteva nella terraferma, poter essere considerata come definitivamente attuata.

