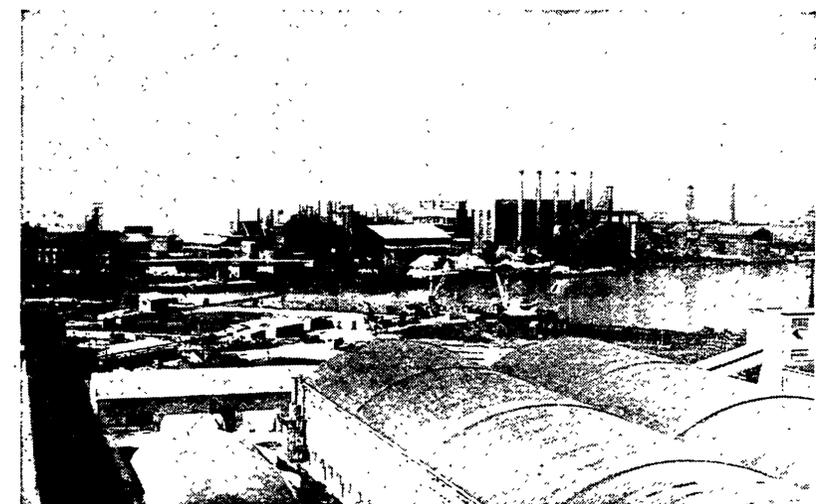


DI FRONTE A VENEZIA

UNA CITTA' DA FANTASCIENZA

Mestre-Porto Marghera, il più importante agglomerato industriale del Veneto, una città che non è una città, un mare di cemento senza un filo di verde — Come giganteschi alambicchi di antichi alchimisti dilagano gli stabilimenti di questo regno della petrolchimica — Si mescolano energia elettrica, acqua, petrolio, metano e quello che succede si vede a... Carosello!



La zona industriale di Porto Marghera: al centro, un canale per l'accesso delle navi.



Una veduta panoramica del centro urbano di Mestre, con in primo piano i nuovi fabbricati di cemento

CON QUESTO articolo su Mestre-Porto Marghera comincia una nuova rubrica del Pioniere dell'Unità, ITALIA 1966, nella quale presenteremo alcuni degli aspetti nuovi e del nostro paese. Molte cose, infatti, sono cambiate negli ultimi anni: delle città si sono trasformate, sono sorte nuove industrie, sono cambiati modi di vita e di pensare. ITALIA 1966 vi aiuterà a conoscere meglio il nostro paese, e sarà molto utile per le vostre ricerche scolastiche. Ogni articolo presenterà un aspetto della vita italiana o una città: Ravenna, Empoli, Roma, Frascati, Napoli, Taranto, Brindisi, Gela.

Il grande ascensore scatta silenzioso non appena la graziosa hostess ha fatto il pieno di passeggeri. Una freccia luminosa segna il passaggio dei piani: 1-2-3-4... Arriviamo al settimo. Una grande sala, illuminata da luci ovattate. Al centro, lo zampillo di una fontana. Tavolini. Un gioco di tramozzi che separano diversi settori. Bar, snack-bar, ristorante. Tutto ha un'aria ultramoderna, efficiente, « americana ». Ai tavolini, molti ragazzi coi libri e quaderni stesi davanti. Siamo all'ultimo piano di un « grande magazzino » di Mestre. Il più grande del Veneto, precisa la pubblicità. È un enorme parallelepipedo di cemento armato piantato proprio nel cuore della città. Il magazzino « europeo », dove si può comprare tutto, da una penna biro al fuoribordo.

All'ultimo piano, il salone-ritrovo che abbiamo descritto è diventato il rifugio degli studenti di Mestre. Vi si crogiolano dentro per ore, soddisfatti, con la sensazione di trovarsi per un poco nel cuore di una metropoli, anziché in una frazione di Venezia. Già, perché Mestre è una città che non è una città. Conta ormai 170.000 abitanti, ma appartiene al Comune di Venezia. Nel suo territorio sorge il più importante agglomerato industriale della Regione: Mestre ha triplicato in meno di vent'anni il numero dei suoi abitanti (alla fine della guerra erano 50.000), perché migliaia di operai che entravano nelle fabbriche vi si sono trasferiti con le loro famiglie, eppure anche la zona industriale non si chiama più Mestre, bensì Porto Marghera, da cui il centro abitato è diviso solo da un grande cavalecchia.

I ragazzi che frequentano il salone-ritrovo del grande magazzino non lo fanno solo per snob. In verità, si tratta dell'unico ambiente vasto e confortevole dove possono studiare in attesa del pullman che li riporta a casa, o negli intervalli fra le lezioni. È una strana città Mestre, cresciuta troppo in fretta. Una volta era l'anticamera di Venezia. I patrizi della Serenissima avevano qui le loro « ville in terraferma », immerse nei parchi ricchi di alberi secolari. Ora i parchi sono scomparsi, inghiottiti da una fangaglia di palazzoni di cemento armato. Uno ne era rimasto, il parco della ex villa Ponci, ma in una notte gli alberi secolari vennero abbattuti. I nuovi proprietari volevano trasformarlo in un'area edificabile, sulla quale costruire altri palazzoni di cemento armato, e con questo sistema, eludendo tutti i possibili divieti, ci riuscirono.

Così Mestre è una città completamente priva di verde, con un ospedale troppo piccolo, con scuole insufficienti, con grandi casamenti costruiti spesso in mezzo a prati, con strade che d'inverno si trasformano in sentieri fangosi. Ciò è avvenuto perché lo sviluppo

della città non è stato ispirato dalle esigenze dell'uomo (che non sono soltanto quelle di avere una casa in cui mangiare e dormire, ma tutto un insieme di attrezzature civili, di servizi, anche di armonia architettonica e paesaggistica che fanno la vera città), ma è l'uomo che ha dovuto adattarsi alle esigenze dello sviluppo.

Si è trattato, come abbiamo detto, di una espansione tumultuosa, legata al potenziamento della zona industriale di Porto Marghera.

Porto Marghera è sorta intorno al 1930. In quegli anni, alcuni industriali avevano già ottenuto dallo Stato le concessioni per utilizzare le acque dei fiumi della vicina montagna veneta allo scopo di ricavarne energia elettrica. Nel Bellunese, nel Friuli, decine di corsi d'acqua erano stati imprigionati dalle dighe e le centrali producevano milioni di chilowattora di energia.

Una parte di questa energia elettrica fu impiegata allora in alcune fabbriche da far sorgere sulla terraferma di Venezia, ai margini della Laguna. L'idea corrispondeva al criterio di collocare le grandi industrie per la lavorazione delle materie prime lungo la costa, dove possano attraccare le

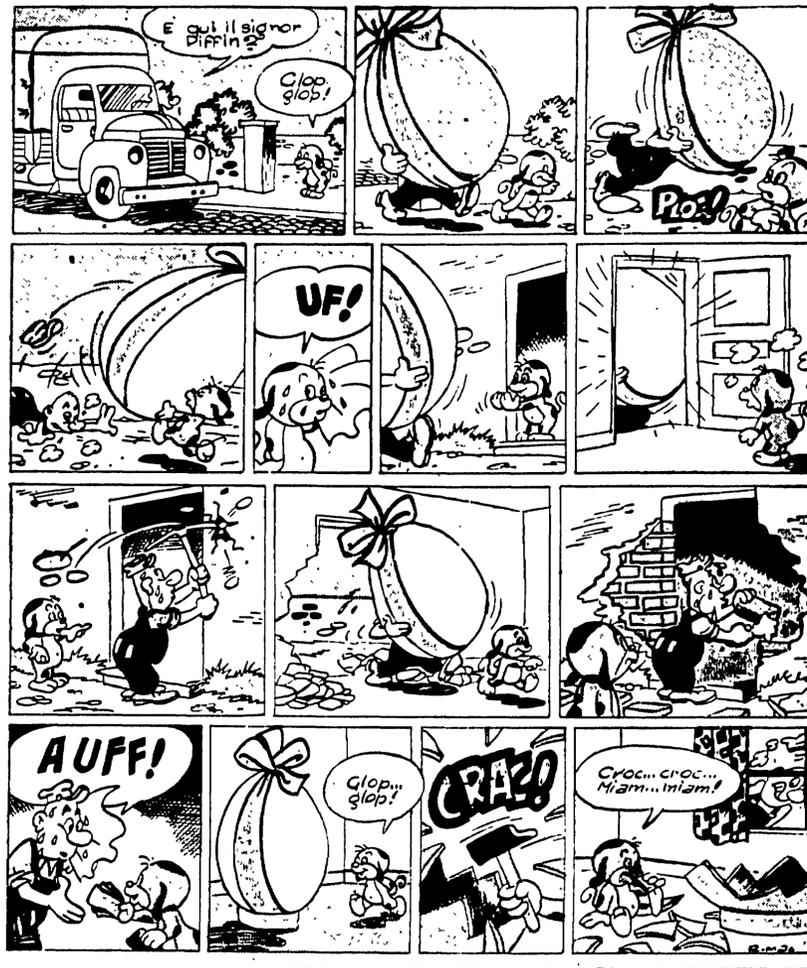
navi che scaricano appunto le materie prime e caricano il prodotto finito e somministrato.

Così, distanziata da un braccio di mare di pochi chilometri regolato dal magico equilibrio idraulico della Laguna, proprio di fronte all'inarrivabile gioiello architettonico di Venezia, venne sorgendo un'altra città: una città non più fatta di marmi e di case di culto allineate lungo il corso capriccioso dei rii o aggruppate attorno ai campelli, ma svettante di ciminiere, di strutture metalliche, distesa sulle obese sagome cilindriche dei depositi di petrolio e di benzina. Le prime industrie di Porto Marghera furono quelle per la trasformazione dell'antrace in carbone coke, con la contemporanea produzione di vetro: per la produzione di fertilizzanti chimici dalla pirite e per quella dell'alluminio dalla bauxite.

Ma è stato in questi ultimi quindici anni, con le straordinarie scoperte ed i grandiosi sviluppi dell'industria chimica, che Porto Marghera si è ingigantita. Accanto alla vecchia prima zona di un migliaio di ettari, ne è sorta una seconda con una estensione doppia. Ed ormai ne è stata progettata una terza, addirittura di quattromila ettari.

Le pigre acque della Laguna veneta vengono scavate, invisibili canali (il più importante è quello che da Malamocco, sull'istmo che chiude la Laguna, porterà a Fusina, in terraferma), permettono il transito di grandi navi da scarico di superpetroliere da 60.000 tonnellate. Sorgono stabilimenti di fantascienza, come alambicchi degli antichi alchimisti ingigantiti alle dimen-

L'UOVO DI PIFFIN



sioni delle grandi industrie moderne. Nei loro forni di distillazione, nelle serpentine d'acciaio avvengono processi straordinari. Energia elettrica, acqua, petrolio e metano sono le materie prime essen-

ziali della petrolchimica. Ecco cosa accade al carico di una grande petroliera. Dalla prima lavorazione dell'olio minerale si ricava olio combustibile, che va ad alimentare la centrale termoelettrica, poi gas olefinici. Questi gas ven-

gono immessi negli impianti petrolchimici veri e propri, insieme al gas naturale (metano) e all'elettricità prodotta dalla centrale termoelettrica. Da impianti petrolchimici escono prodotti importanti (200.000 tonnellate l'anno) che vengono utilizzati nei 25 stabilimenti di fertilizzanti e prodotti organici (100.000 tonnellate), i quali servono per fare materie plastiche, fibre sintetiche, filati, ecc. ad esempio, si fabbrica l'ACSA, gomma sintetica, detersivi e famosi saponi in polvere pubblicizzati da « Carosello » nascono così.

Tutto questo si produce a Porto Marghera, insieme al 60% di tutto l'alluminio che si fabbrica in Italia, a mezzo milione di tonnellate di fertilizzanti agricoli, ad enormi quantitativi di vetro in lastre, alle navi del cantiere Breda, ai laminati dell'acciaieria Italsider, ad una infinità di produzioni minori.

Continue trasformazioni sono in corso. Nello stabilimento della SAVA alluminio situato nella prima zona, la più vecchia, si producono 25.000 tonnellate di alluminio con 300 operai occupati. Nella seconda zona di Porto Marghera, presso Fusina (dove una volta giungeva il tram da Padova e ci si imbarcava in vaporetto per Venezia, prima che fosse costruito il ponte che la unisce alla terraferma), la SAVA sta costruendo un modernissimo stabilimento, dove già ora si producono 22.000 tonnellate di alluminio con solo 250 operai, e dove si arriverà a fare 100.000 tonnellate di alluminio (quattro volte tanto quello che si produce nello stabilimento vecchio), occupando solo 500 operai.

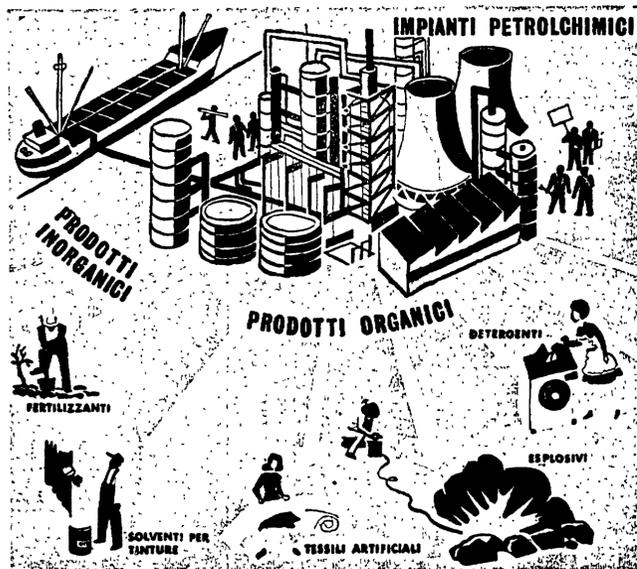
È una corsa al progresso dalla qua-

le si tenta di escludere i lavoratori. Il grande « polo » di Porto Marghera dà lavoro attualmente ad oltre trentacinquemila operai. Molti di loro con le loro famiglie sono venuti a riempire le case alveari di Mestre, la città senza giardini, senza campi da gioco per i ragazzi, con poche scuole e un ospedale troppo piccolo. Molti altri abitano ancora nei paesi della campagna veneta, vengono da Cavazzano, accostato all'Adige, o da S. Donà, da Portogruaro, bas di verso il Friuli. Partono all'alba, ritornano alle loro case a sera tardi.

Un anno fa, un migliaio di quei lavoratori si sono asserragliati nella loro fabbrica, la SIRMA, che produce macchine refrattarie. L'hanno occupata per molti giorni, perché la direzione voleva licenziare 150 loro compagni. Per due volte, tutti i trentacinquemila di Porto Marghera si sono fermati, hanno fatto uno sciopero generale, per appoggiare la lotta di « quelli della SIRMA ». Un giorno, dal centro di Mestre, proprio da sotto il palazzone del grande magazzino « europeo », una interminabile colonna di gente (molti erano i giovani, gli studenti) si è mossa ed ha marciato fino alla fabbrica occupata.

Adesso, proprio in questi giorni, un'altra lotta è in corso al cantiere « Breda », un vecchio cantiere dove si costruiscono grandi moderne navi, contro 90 licenziamenti che si vorrebbero effettuare. Anche tutto ciò fa parte della storia di Mestre e di Porto Marghera, di questa grande concentrazione umana, di questa grossa sola industriale che si specchia nella Laguna ed ha alle proprie spalle il Veneto contadino.

Mario Passi



Schema della tipica produzione di Porto Marghera: lo sbarco del petrolio, la lavorazione negli impianti, alcuni dei prodotti principali. Sotto il nome di prodotti organici si raggruppano i composti del carbonio; sotto il nome di prodotti inorganici, alcuni dei prodotti principali. Sotto il nome di prodotti organici si raggruppano i composti degli altri elementi. I fertilizzanti non si ottengono direttamente dagli idrocarburi che costituiscono il petrolio; gli idrocarburi sono una fonte di idrogeno che, fatto reagire con l'azoto atmosferico, è utilizzato per la produzione dei fertilizzanti.

Nel prossimo numero RAVENNA