

LES MERVEILLES DU MONDE: LA FABBRICA

Carissima Compagnia Gongolante,
 il comma 3 dell'art.15 delle norme di attuazione del piano regolatore di Venezia del 1962 così recitava: *"Nella zona industriale troveranno posto prevalentemente quegli impianti che diffondono nell'aria fumo, polveri o esalazioni dannose alla vita umana, che scaricano nell'acqua sostanze velenose, che producono vibrazioni e rumori"* Nota 1

Questo è l'atto di nascita della seconda zona industriale di Marghera detta dagli amici "Petrochimico" dai nemici "Petrolkiller", dagli operai "Mortedison", per tutti "La Fabbrica".

La seconda zona industriale non assomiglia per niente alla prima zona industriale: mentre la prima zona era fatta di tante aziende grandi e piccole alle volte interdipendenti altre no, la seconda zona industriale è fatta di poche aziende assolutamente interdipendenti l'una dall'altra.

Quando siamo andati a zonzo per la prima zona abbiamo potuto vedere l'estensione e le attrezzature di ogni azienda, mentre la seconda zona industriale è un tutt'uno con solo tre punti d'accesso: i cancelli uno, tre e nove.

Quello che viene usato adesso è il numero nove e per raggiungerlo dovete prendere la strada per Malcontenta che si chiama via Malcontenta.



Alla fine dei container, prima del cavalcavia,



girate a sinistra in via della Chimica e proseguite fino alle guardiole.



Se non avete una buona scusa per entrare è meglio che torniate sui vostri passi prima che loro si interessino a voi.

Se invece avete una buona scusa vi spettano 250 chilometri di strade che collegano i vari impianti fra di loro.

Io che di scuse non ne ho sono tornato sui miei passi



andando a reinnestarmi sulla Strada regionale 11 Padana Superiore che proprio prima del bivio passa davanti allo storico cancello 3.



Il cancello 3 è il cancello da cui entravano gli operai per andare al lavoro e da cui uscivano per andare in manifestazione.

Ho parcheggiato lì davanti la mia macchinetta rossa a pochi metri dalla chiesetta della Rana e a fianco di una casa di piacere ambulante



per poter andare a fotografare delle pensiline oltre la siepe.



Si tratta dei ricoveri delle biciclette e auto degli operai che meglio si possono vedere imboccando da via Bottenigo, il ponticello di accesso a Villaggio Cà Emiliani.



Dal villaggio Cà Emiliani (che non c'è più) vi vedono, oltre il canale di scarico del depuratore, le pensiline che hanno resistito al passaggio del tempo e all'avvento del cancello 9 tre chilometri più a sud.



Risalito in macchina mi sono diretto al cancello 1 ma qui le cose si sono fatte complicate perché fra il cancello 3 ed il cancello 1 c'è un binario su cui passa due volte al giorno un treno composto da circa 250 bisarche che trasportano auto all'imbarco di Fusina.



Il lungo convoglio, che avanza lentamente, crea un lunga coda,



che si scioglie a poco a poco, dopo il passaggio del treno, dando la possibilità di attraversare il binario ed arrivare davanti al cancello uno



detto dei crumiri in quanto veniva utilizzato dai lavoratori che non aderivano alle agitazioni sindacali che si svolgevano sempre davanti al cancello tre.

Se si seguono i camion che curvano ancora più a destra si può arrivare ad un altro cancello



che fra il 1988 ed il 2003 dava accesso al cantiere Tencara dove sono state costruite le cinque versioni del Moro di Venezia.

Lo so che vi sembrerà una romanticheria ma avevo 33 anni e quella notte del 10 maggio 1992, quando alla seconda prova della America's Cup, Paul Cayard, al timone de "Il Moro di Venezia" avendo "America3" vicinissima e parallela a pochi metri dall'arrivo, con un lampo di italico (lui francese) genio, allentò di colpo il tangone dello spinnaker in modo che la vela volasse oltre la prua, tagliando l'arrivo una frazione di secondo prima di America3, mi sentii ITALIANO tutto maiuscolo.

Qualche anno dopo si seppe che la scorribanda di Raul Gardini con la Enimont fra Montedison ed Enichen era costata a noi ITALIANI romanticoni 2.805 miliardi di liquidazione per Raul e 770 miliardi per i suoi amici.

Forse è in suo ricordo che nel 2002, molto dopo che Raul, il 23 luglio 1993, era stato suicidato, il cantiere Tencara, poco prima di chiudere definitivamente nel 2003, realizzò un barca che si sarebbe chiamata "mascalzone latino".

La prossima settimana saremo ancora a Marghera a veder il capannone e la casa del popolo.

Basi grandi

Carletto da Camisan diventato venezian anzi mestrin

Nota 1 "PORTOMARGHERA Il Novecento industriale a Venezia" a cura di Sergio Barizza e Daniele Resini, Vianello libri, 2004 pag. 51.

Vi segnalo che il recente libro di [Piero Brunello, Colpi di scena. La rivoluzione del Quarantotto a Venezia \(Cierre, Sommacampagna 2018\)](#) sarà presentato a **Venezia lunedì 18 marzo** (il giorno dell'insurrezione popolare a Venezia, la prima delle cinque giornate del Quarantotto a Milano e [il primo giorno della Comune di Parigi del 1871](#)), alle ore 19 all'[Avamposto a Rialto](#).

Il libro sarà presentato [anche a Mestre mercoledì 20 marzo](#), presso lo spazio Negozio Piave 67, alle 17,30 (con l'autore, Paola Sartori e Fabio Bortoluzzi).

Vi segnalo anche per **mercoledì 20 marzo alle 20,45** l'ultimo appuntamento a Padova all'auditorium San Gaetano/Altinate per la proiezione del film "North Country" preceduto da un intervento dell'inossidabile professoressa Lorenza Carlassare.

Vi segnalo, infine per **venerdì 22 marzo alle 18,00** la presentazione del libro del nostro geografo prediletto Pietro Casetta "La Riviera del Brenta – Guida in barca e in bici" (Tracciati editore - 12 €) presso la Libreria Minerva in Via del Santo 79 a Padova.