

Mario Squizzato e Paolo Ravazzolo

Sessant'anni fa...



solo una scommessa

La zona industriale di Padova: da ruralità a industrializzazione



il prato

Nel 1956 nasceva il Consorzio ZIP con il compito di *“fungere da volano”* per l'economia padovana, realizzando le infrastrutture per consentire l'insediamento delle imprese in una zona industriale a est della città. Per dar spazio a questa nuova realtà fu compiuta tabula rasa su una superficie di dieci milioni di metri quadrati di territorio, dove era viva, da secoli, una cultura rurale intrisa di valori. Un territorio compreso tra le località di San Lazzaro, San Gregorio, Granze e Camin, fu completamente trasformato per consentire il passaggio alla modernità industriale. Qualcuno, però, dovette sacrificarsi. Fu così che in nome del progresso, centinaia di famiglie dovettero lasciare tutto quello che avevano subendo un danno irreparabile in termini materiali, mentre nulla poté ripagare della perdita sul piano umano. Persone ingiustamente accusate di essere state contrarie al progresso.

Nel gennaio del 2020, a distanza di sessant'anni da allora, il Consorzio ZIP ha terminato il suo mandato e gli Enti Fondatori (Comune, Provincia e Camera di Commercio) hanno avviato le procedure per la sua chiusura.

Alla luce di quanto è avvenuto abbiamo ideato questo libro con l'obiettivo di far conoscere alle nuove generazioni le vicende accadute in questo territorio e per i meno giovani un aiuto per non scordare.

Il testo ha un taglio corale poiché è ricco di testimonianze dirette, raccontate da persone che hanno vissuto l'esperienza dell'esproprio e ora hanno voluto cogliere l'occasione per far sentire, finalmente, la loro voce.

Il libro è, quindi, uno spazio dove dare la parola ai *“vinti”* di questa storia, che nelle celebrazioni decennali è sempre stata festeggiata, da chi realizzò la zona industriale, come una *“scommessa vinta”*.

La narrazione è suddivisa in tre parti: la prima racconta la nascita e lo sviluppo della zona industriale e quanto accaduto alle comunità locali; la seconda descrive il territorio anteriormente alla trasformazione fisica; la terza termina con i motivi che hanno portato alla cessazione del Consorzio ZIP.



MARIO SQUIZZATO (1959), residente a Camin di Padova fin dalla nascita. Espropriato nel 1973 con la famiglia (detta *Tofoi*) dall'abitazione di Strada Olmo Vecchio. Ha trascorso felicemente l'infanzia tra i campi alberati che si vedono nella

foto dove è ritratto con la nonna Antonia. Si è laureato nel 1985 allo IUAV di Venezia con una tesi dal titolo *"Il recupero di un'area periurbana di Padova. Il parco del Roncaiette"*. Svolge la libera professione come architetto e da anni conduce ricerche sulla storia locale e sul territorio dedicando articoli e fascicoli divulgativi. Di recente ha pubblicato un libro dal titolo *"La Parrocchia di Camin, 900 anni di storia"*.



PAOLO RAVAZZOLO (1942), residente a Camin di Padova. Ha abitato a Sant'Orsola di San Gregorio (PD) nella casa del Quarenghi fino al 1948 quando, con la famiglia (detta *Scanco*), si trasferì a Camin. Si diplomò nel 1959 in computistica com-

merciale. Oggi, in pensione, conduce ricerche e raccoglie materiale documentario riguardante la storia del paese. Appassionato di musica è membro del direttivo del gruppo corale *"La Palestrina di Camin"*. Nella foto (il primo a destra) davanti a casa Quarenghi assieme a coloro che un tempo vi hanno abitato.

€ 25,00

www.ilprato.com



Indice

Premessa	7
PARTE PRIMA	
Sessant’anni fa	11
Solo una scommessa	15
Semplicemente un indennizzo	29
Mandati via, come a San Martino	35
Chi riuscì e chi no	39
Depredati	45
L’esproprio dei morti	49
PARTE SECONDA	
Un tempo questo territorio	55
San Lazzaro	65
San Gregorio e Sant’Orsola	71
- Il parco Roncaiette: “di necessità virtù”	80
- La Cooperativa Marte: “non fu occupazione”	84
Granze di Camin	93
- L’idrovía: “la grande incompiuta”	96
Olmo di Camin	105
- Il Luogo della memoria	110
- La strada dei Nardi	112
Gramogne di Camin	117
- Il Presidio	119
- Il molino	120
- Il laghetto	121
Così, com’era il territorio	129
Il patrimonio storico e artistico	173
PARTE TERZA	
Così finisce	183
Bibliografia	187

Premessa

Alcuni giovani pensano che la Zona Industriale di Padova, lì dove la vediamo oggi, sia sempre esistita. Invece fino a sessant'anni fa c'erano solo campi coltivati, vigneti e aree boschive.

Poi però quel giorno, quel giovedì otto gennaio 1959, arrivarono a San Lazzaro i tecnici del Consorzio ZIP. Si presentarono agli abitanti di quella località per fissare le paline delle prime aree che dovevano essere espropriate. Così iniziò per questo territorio tutta un'altra storia.

Senza intenzione alcuna di far insorgere sentimenti nostalgici per un mondo che non c'è più o disquisire sull'utilità della realizzazione della zona industriale padovana in questa località, ma solo con l'obiettivo di portare a conoscenza delle nuove generazioni quanto è accaduto in questo territorio, abbiamo realizzato questo testo, sperando possa essere un aiuto per non dimenticare.

Il libro ha un taglio corale perché è ricco di testimonianze dirette, alcune il risultato di vere e proprie interviste, altre pervenute come memorie scritte quando si sparse la notizia che stavamo conducendo questa ricerca. Memorie scritte da persone che hanno vissuto l'esperienza dell'esproprio e hanno voluto cogliere l'occasione per far sentire la loro voce.

Questo libro vuole anche essere uno spazio dove dare finalmente la parola ai "vinti" di questa vicenda, che nelle varie celebrazioni decennali è sempre stata festeggiata, da parte di chi realizzò l'opera, come *"una scommessa vinta"*.

Uno spazio dedicato a coloro che sono stati vilipesi e accusati ingiustamente di opporsi ottusamente al progresso, mentre furono calpestati, sistematicamente, i loro diritti civili più elementari, tra i quali quello di ricevere un congruo indennizzo.

Tutto questo avvenne nel silenzio più assordante degli organi di stampa e della politica, con la connivenza di chi, allora, rappresentava lo Stato.

I dati raccolti e le elaborazioni prodotte sono organizzati nel libro in tre principali partizioni.

- La prima parte descrive i momenti che hanno portato all'idea di realizzare una zona industriale a est della città, alla costituzione di un Ente Pubblico preposto all'attuazione delle opere e il ruolo da esso svolto in sessant'anni di vita esplicitando cronologicamente le fasi operative riguardanti la nuova urbanizzazione.

- La seconda parte descrive il territorio com'era prima della sua trasformazione fisica, attraverso approfondimenti storici sui luoghi significativi e sugli elementi caratterizzanti il paesaggio. Il testo si avvale dell'ausilio di un ricco repertorio d'immagini d'epoca e di testimonianze. Per meglio comprendere le peculiarità di questi luoghi è stata elaborata una precisa ricostruzione del territorio riprodotta su elaborati grafici.

- La terza parte chiude l'argomento trattato e rende comprensibili le cause che hanno portato alla liquidazione del Consorzio ZIP alle soglie del 2020.

Il testo è strutturato in modo da poter essere letto anche per singoli capitoli d'interesse, senza che ne sia impedita la comprensione. Scorrendo il libro sembrerà di sfogliare un album fotografico. È quanto ci siamo proposti fin dall'inizio come obiettivo, ossia comunicare attraverso le immagini. Lo storico dell'arte Ernst Gombrich scriveva: *"...siamo alle soglie di una nuova epoca storica in cui alla parola scritta succederà l'immagine..."*. Dire che viviamo in una società delle immagini, di questi tempi, è quanto di più vero si possa affermare, a volte appare anche scontato, ormai non ci facciamo caso.

Gli autori

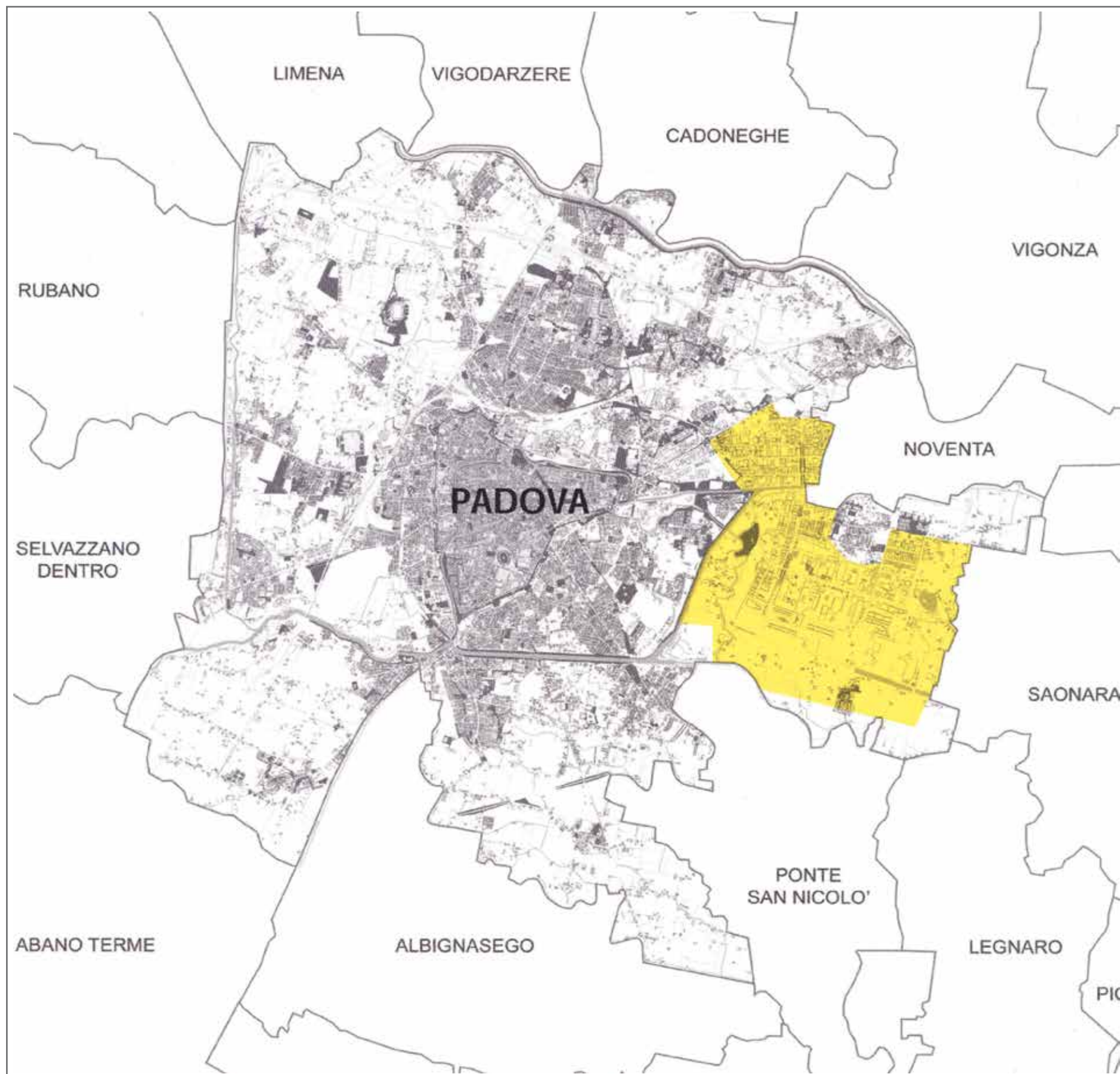


Figura 1 – La Zona Industriale di Padova ad est della città. Anno 2020. (immagine UCCPD elaborata da Studio Squizzato).

Sessant'anni fa...

Nel 1956 nasceva il Consorzio Zona Industriale di Padova con il compito di *fungere da volano* per l'economia del territorio, realizzando tutte le infrastrutture atte a facilitare l'insediamento delle imprese in una zona a est della città. Per far spazio a questa nuova realtà fu fatta tabula rasa di quanto era preesistente su una superficie di circa dieci milioni di metri quadrati di territorio.

Oggi, a sessant'anni da allora, nella zona industriale di Padova sono insediate 1.550 aziende che occupano 27.000 addetti nei vari settori con la presenza di strutture importanti come l'Interporto, i Magazzini Generali, il Mercato Agro Alimentare di Padova, in CNR, la Dogana, il Centro Meccanizzato di Poste Italiane e tanti altri servizi.

Nel corso della sua realizzazione si è dovuto fare i conti con diversi problemi, che in alcuni casi hanno impedito l'attuazione di quanto prospettato in partenza (come l'Idrovia), mentre il territorio ha subito, non senza tensioni e difficoltà, una profonda trasformazione.

Un territorio, dove era viva da secoli una cultura rurale intrisa di valori, che fu sacrificato per il passaggio alla modernità industriale. Passaggio avvenuto in tempi talmente rapidi che gli abitanti di questi luoghi, prevalentemente di estrazione contadina, non sono stati in grado di adattarsi al cambiamento. I criteri di pura razionalità degli interventi prevaricarono rispetto ai vincoli esistenti nella comunità allora legata alla terra. Tali politiche razionali e logiche utilitaristiche ebbero la meglio, perché prevedettero, per perseguire i loro scopi, l'impiego della forza, su una società intimamente legata agli antichi schemi di una vita semplice e solidale, che non voleva abbandonare quello che più caro aveva: la casa e i campi.

Il territorio di San Lazzaro, San Gregorio, Camin e Granze fu così progressivamente smembrato per far posto alle nuove infrastrutture che avrebbero successivamente accolto le future aziende: dapprima la centrale elettrica, poi le autostrade, infine la rete della nuova viabilità di distribuzione con i raccordi autostradali, la ferrovia e non per ultimo lo scavo dell'idrovia.

San Lazzaro perdette completamente la sua identità fisica, talmente catastrofiche furono le trasformazioni subite: per questa località si dovette procedere con la realizzazione di una nuova area insediativa a nordovest in continuità con Mortise.

Camin e San Gregorio si dovettero separare, e quest'ultima località fu costretta a espandersi verso Terranegra, sacrificando la contrada di Sant'Orsola. Granze dovette rinunciare a quasi tutto il suo territorio e trovare uno sviluppo verso Ponte San Nicolò.

Camin perse tutto il territorio a sud con le contrade di Gramogne e Olmo e costretta a svilupparsi verso settentrione legandosi a quella parte di Noventa che stava a meridione del Piovego.

L'azione riguardò l'esproprio dei beni presenti, la demolizione di fabbricati e manufatti, lo sbancamento e il riporto del terreno dove urbanizzare a una medesima quota, cancellando qualsiasi traccia della precedente storia di questo territorio.

Solamente qualche edificio di particolare rilevanza storica, miracolosamente, si salvò anche se oggi vive in una situazione urbana avul-

sa, come un reperto archeologico in una teca museale, testimonianza di una civiltà scomparsa.

Sicuramente le aziende industriali che qui s'insediarono trovarono una zona ideale per lo sviluppo, favorite negli scambi dalla posizione che ne consentì un'intensa operatività sulle maggiori direttrici interregionali.

Ma chi dovette sacrificarsi per ottenere questo benessere? Gli espropriati, le persone che hanno dovuto lasciare tutto in nome del progresso. Queste persone subirono un danno non quantificabile in termini materiali, mentre nulla poté ripagarli della perdita sul piano umano. I più ostinati e riluttanti furono gli anziani, per i quali era impossibile immaginare un'altra realtà, diversa da quella che a loro era stata trasmessa dalle generazioni precedenti.

Un compaesano, scomparso prematuramente qualche anno fa di nome Graziano Zuanti, paragonava questa vicenda a quella subita dai nativi d'America, scacciati dai loro territori e rinchiusi nelle riserve che qui si chiamarono *"lottizzazioni per gli espropriati"*.

Dal dottor Lorenzo Perino, che dal 1950 svolgeva l'attività di medico di base a Camin, mancato anche lui qualche anno fa, giunse la testimonianza del disagio delle persone costrette ad andarsene: *"...la gente ha vissuto in modo tragico questi cambiamenti dal punto di vista fisico-mentale oltre che economico; il disagio si manifestava, in alcuni, con depressioni ed esaurimenti..."*.

Prevalse però la logica del progresso, come ebbe modo di spiegare nel 1994 l'ex sindaco di Padova Ettore Bentsik, presidente del Consorzio ZIP dal 1973 al 1985: *"...se si vuole dar vita ad un grande complesso industriale come questo, è necessario organizzare il territorio in base alle esigenze che tale progetto richiede. Anche se ci sarà chi soffrirà per questa trasformazione, non si può dire che per tale difficoltà non si debba edificare la zona industriale, perché comunque il medesimo disagio sussisterebbe in un'altra zona con centri abitati, già esistenti. Inoltre, nel caso specifico, non si sacrificava all'industria un'area con grandi aziende agricole, perché si trattava di un'agricoltura povera. Gli edifici esistenti non erano agglomerati di tipo urbano, in quanto quelli situati a Granze e a San Gregorio erano per lo più isolati nella campagna..."*. Ossia, poiché la sofferenza fa parte di questo mondo tanto vale sacrificare i più poveri. Un'ideologia, che si commenta da sola, ma che ha sempre guidato l'uomo dalla notte dei tempi.

Come si svolgevano le trattative per convincere gli espropriati ad andarsene? Bentsik spiegò che *"...prima venivano mandati sul posto i tecnici che avevano il compito di persuadere gli abitanti della zona ad andarsene preparando la strada e i metodi erano spesso forti. Poi arrivava, in seconda battuta, chi doveva quantificare l'esproprio..."*.

Secondo l'ex sindaco la bontà del progetto era tale da giustificare le pressioni intimidatorie cui erano sottoposti gli espropriati. Potremmo allora sostenere, in chiave machiavellica, che *"il fine giustifica i mezzi" perché "...se i tecnici non avessero in qualche modo seminato il terrore la gente non avrebbe mai abbandonato la casa e la terra alla quale era così profondamente radicata..."*.

alternative tra l'andarsene o resistere. In precedenti assemblee tenutesi nella sala del cinematografo di Camin, presente l'avv. Emilio Rosini, si erano messi a fuoco i problemi, si era parlato di indennizzo per la perdita dei frutti pendenti, di rivalutazione degli immobili espropriati con il decreto prefettizio del 3 dicembre 1959, delle indennità che avrebbero dovuto essere depositate nella Cassa depositi e prestiti con polizze e di come si sarebbero dovuti trasferire i nuclei familiari e le aziende agrarie prima che l'impresa appaltatrice dell'ing. Luigi Gallo iniziasse i lavori stradali del primo lotto, poi sospesi dal decreto del pretore di Padova Colucci del 17 gennaio 1959. Ci si era accorti che l'indennizzo non era ai valori di mercato. In tutta questa vicenda, la Democrazia Cristiana ha dato la copertura politica all'Amministrazione Comunale... Il discorso potrebbe poi continuare sul ruolo della Coldiretti di De Marzi, sulla resistenza anche ottusa dei proprietari e dei fittavoli, che non badavano agli interessi generali che in quel momento avrebbero dovuto prevalere. Sono in molti a ricordare i metodi sbrigativi dell'avv. Giuseppe Burlini, addetto agli espropri, mentre più accorto era il dott. Dino Gamba. E non escludo l'astuzia e i raggiri pur di ottenere il risultato..."

Le manifestazioni di resistenza degli espropriati furono completamente ignorate dai partiti politici di allora, mentre i principali giornali locali dell'epoca diedero ben poco risalto a quello che stava accadendo.

Lo stesso Partito Comunista tenne un atteggiamento equivoco: i suoi esponenti erano combattuti da una parte dal fatto che ritenevano doveroso doversi porre a sostegno delle nuove fabbriche perché queste avrebbero portato nuovi posti di lavoro arricchendo il mondo

operaio, storicamente legato all'elettorato di sinistra, dall'altra invece sentivano, per principio, di dover difendere gli espropriandi che però facevano parte di un mondo ancora contadino, legato all'elettorato democristiano.

Il 22 gennaio 1959 il Consorzio ZIP nominò un patrocinatore per ottenere la revoca del decreto sospensivo del pretore Colucci, che impediva ogni atto d'immissione in possesso dei terreni che erano stati espropriati.

Il 18 marzo 1959 il Consorzio ZIP, al fine di dirimere rapidamente la controversia, presentò al consorzio degli espropriandi una proposta in cui sarebbe stata riconosciuta una maggiore indennità di esproprio nel rispetto di quanto stabilito all'art. 4 della legge 158/58. La proposta fu però respinta dal consorzio degli espropriandi poiché l'obiettivo di quest'ultimo era proprio la cancellazione dell'art. 4 della stessa legge.

Le sezioni unite civili della Corte di Cassazione con sentenza 25 giugno 1959 annullarono però il decreto del 17 gennaio 1959 del pretore Colucci, che aveva sospeso i lavori di realizzazione delle arterie principali, per difetto di giurisdizione del giudice ordinario, condannando il consorzio espropriandi al pagamento delle spese processuali. La battaglia, combattuta a livello legale, fu persa.

Gli espropri ripresero allora celermente per recuperare il tempo perso. A mano a mano che questi procedevano, più sottile diventava il filo che univa tra loro gli espropriati. La trattativa passò così di livello, da quello di consorzio a quello personale, famiglia per famiglia, secondo la strategia latina del *"divide et impera"*.



Figura 16 – Lavori di raddoppio di Viale dell'Industria, vista da via Venezia. Anno 1960. (immagine ACZIP).



Figura 25 – Veduta aerea di Granze durante i lavori di costruzione dei Magazzini Generali. Anno 1974. (immagine ACZIP).

cautamente ignorata. Evidentemente questo comportava un “costo” non sostenibile per una pubblica amministrazione. Un “costo” che non avrebbe mai portato ritorni utili nella pura logica dei consensi elettorali.

Oggi questo territorio, che un tempo fu usato semplicemente come supporto fisico per attività e funzioni economiche completamente avulse da quelle limitrofe, continua a essere in competizione con quello adiacente, che invece è intriso di qualità storiche, ambientali e culturali.

In occasione dei cinquant’anni dalla fondazione il Consorzio ZIP pubblicò, nel 2006, un libro celebrativo che presentava un’ironica copertina: nella parte inferiore, il territorio come rappresentato in una mappa di fine Seicento e nella parte superiore il territorio attuale, fittamente industrializzato, con un cielo immacolato ritratto dall’alto. All’interno del libro, nella premessa storica, si legge che questo confronto “...tra allora e ora, evidenzia non il contrasto stridente tra il bello e il brutto, ma una progressione nel tempo che documenta l’esemplare passaggio dell’Italia del dopoguerra da un’economia rurale a una industriale. Una crescita **fortunatamente** equilibrata di nuovi insediamenti e di nuove infrastrutture, lontana dal caos delle speculazioni più retrive...”. Questo libro s’intitolava “Una Scommessa Vinta”. Ma questa vittoria, così come celebrata, non ha tenuto conto però delle perdite in termini culturali, ambientali e sociali e del prezzo altissimo pagato da molti cittadini. I risvolti economici poi, non sono stati proprio così floridi... o almeno non lo sono stati per tutti. Agli occhi di chi fu espropriato sessant’anni fa, di chi subì, quella di allora fu e rimarrà “*solo una scommessa*” giocata come sempre, come insegna la storia, sulla pelle dei più deboli.



Figura 26
Il nuovo fascio binari dell’Interporto Merci di Padova, costruito a ridosso del Roncaiette. Anno 2000. (immagine ACZIP).

Mandati via, come a San Martino

L'11 di novembre di ogni anno, giorno dedicato a San Martino, un tempo scadevano i contratti agrari. In questa data il proprietario terriero poteva rinnovare oppure disdire il contratto al mezzadro perché oramai, con l'approssimarsi dell'inverno, i lavori agricoli erano terminati. I raccolti erano stati divisi tra padrone e mezzadro e i campi arati e seminati. Poiché il contratto prevedeva l'obbligo del mezzadro di abitare sul terreno da lavorare, a lui e alla famiglia era assegnata una casa messa appositamente a disposizione dal proprietario. Il mancato rinnovo del contratto implicava l'abbandono della casa e la famiglia del mezzadro era costretta ad andarsene. Al suo posto poteva arrivare un'altra famiglia.

Le cause della disdetta del contratto potevano essere molteplici, dal fatto che un figlio del mezzadro doveva partire militare, e quindi il padrone riteneva che non ci fossero più braccia sufficienti a lavorare la terra, oppure una qualche mancanza commessa dal mezzadro o anche un dissidio sul piano politico e sindacale. Così in questa giornata di San Martino molte famiglie contadine, prima che la neve cadesse e impedisse il trasloco, si spostavano da un podere a un altro, percorrendo anche notevoli distanze per allora, nella speranza di trovare un contratto annuale di lavoro. Le strade carrozzabili, in questo giorno, erano animate dal cigolio dei carretti di legno trainati dagli animali carichi delle poche cose della famiglia, dal vociio di uomini, donne, bambini, belati, muggiti, ragli, e da un canto nostalgico, spesso mischiato a qualche imprecazione.

Quello che impressiona di questa "usanza" è l'asprezza dei rapporti, la noncuranza con cui erano trattate le persone, l'arroganza dei padroni nei confronti degli umili. Famiglie con bambini piccoli, anche appena venuti al mondo, costrette a lasciare improvvisamente il tetto sotto al quale vivevano. Obbligate a mettersi in cammino, alle soglie dell'inverno, alla ricerca di un altro luogo dove vivere, lasciandosi alle spalle relazioni, amicizie, affetti.

Tutto questo, forse con nuove forme e con nuovi modi, si è ripetuto ancora in queste località e a esserne vittime sono state, anche questa volta, le persone umili e le loro famiglie: le stesse che hanno vissuto la situazione di precarietà dei contratti di mezzadria e che ora si trovano espropriate dai loro beni a causa dell'avvento della nuova zona industriale.

Tante sono le vicende raccontate da chi subì la disgrazia di essere mandato via dalla propria casa, ricevendo un compenso assolutamente inadeguato a ripristinare una qualsiasi esistenza. In queste testimonianze ciò che maggiormente colpisce è il modo con cui furono trattate le persone, come se quanto a loro capitato fosse stato un castigo di Dio, per aver osato opporsi, per avere preteso il giusto. Quello che inizialmente si riteneva essere un dovere al "sacrificio", per queste famiglie e per le comunità coinvolte, per un giusto "bene collettivo" (come amavano sciacquarsi la bocca politici e cittadini benpensanti), si trasformò successivamente in infamia per aver voluto "ribellarsi", come soleva evidenziare qualcuno del Consorzio ZIP, al più alto "interesse della società". Società che, allora, stava correndo verso il progresso.

Gli uomini del Consorzio, forti nell'aver dalla loro parte la legge che consentiva l'esproprio per pubblica utilità, agivano con arroganza nei confronti di chi rivendicava un giusto prezzo per la sua terra. L'insensibilità nella trattativa, l'asprezza con cui s'imponeva l'immediato abbandono della casa e la cinica celerità con cui si demoliva l'abitazione, togliendo ai proprietari ogni possibilità di appello, rimangono ancora oggi vivi nei ricordi di molti.

A qualche famiglia non fu neppure lasciato il tempo di portar via tutte le cose di una vita. Capì che le persone ritornate a raccogliere gli ultimi effetti personali, trovassero la ruspa che già stava demolendo la loro abitazione: così i modi divennero incivili e ingiuriosi, irrispettosi davanti a chi, alla vista di quelle macerie, aveva solo le lacrime.

Testimonianza di Agnese Furian (classe 1932) Strada Vigonovese n° 44

Sono andata via da Sant'Orsola nel 1955 con la mia famiglia e ci trasferimmo a Brusegana. Dopo quattro anni mi sono sposata e sono ritornata ad abitare a San Gregorio, in via Vigonovese, nella casa dei genitori di mio marito, Angelo Borgato.

Mi ricordo molto bene quanto ci hanno fatto tribolare quei... del Consorzio, quando ci hanno mandati via senza niente... con cattiveria! L'ultimo di loro, Burlini, deve essere morto poco tempo fa: "requiem aeternam... che el Signor ghe pensa Lu".

Noi Borgato, assieme ai Minarello, nostri vicini, siamo stati i primi di quella località ad essere mandati via nel 1970. Era già stato costruito il cavalcavia per entrare a Camin (Corso Argentina) e anche via Uruguay. Avevano iniziato a dirci che dovevamo andar via qualche anno prima. Un giorno arrivò l'ordinanza di esproprio per pubblica utilità, così non potemmo obiettare nulla, con indicata la cifra che ci riconoscevano. Cominciammo ad andare a trattare sulla cifra perché era veramente una miseria. Noi avevamo una bella casa grande costruita negli anni '30, sul fronte strada, con dietro seimila metri quadrati di terreno e loro ci riconoscevano solamente 9 milioni. Un giorno andai da Fantina, al negozio di generi alimentari all'angolo con via Sant'Orsola, a fare la spesa e mi chiesero come stava andando con la trattativa, perché tutti sapevamo chi doveva essere espropriato. Spiegai che stavamo trattando ma che per ora non avevamo concluso. Allora uno dei due fratelli proprietari del negozio mi disse di riferire a mio marito e a mio cognato di tirare sul prezzo più che potevano, ma poi di concludere, altrimenti quelli del Consorzio avrebbero chiuso loro al prezzo che volevano e ti avrebbero messo i soldi in banca e non saresti più riuscito a prelevarli. E così dicendo estrasse un portafoglio e mi fece vedere tutte le domante in carta bollata che aveva scritto perché non riuscivano a ritirare i soldi dalla banca. "Questi del Consorzio ti mandavano via quando vogliono loro, ti mettono i soldi in banca e tu dopo fai anche fatica a ritirare la miseria che ti danno" disse Fantina. Allora riferii subito di questo a mio marito perché avevo paura di ritrovarmi in mezzo ad una strada senza casa e senza soldi e noi eravamo in sei in famiglia. Arrivammo a concordare 15 milio-

L'esproprio dei morti

Chi di noi non si è mai recato nei cimiteri a visitare amici o parenti defunti? Probabilmente pochi e comunque chi ha avuto modo di visitarne uno avrà constatato come molte sono le persone che lo frequentano, in qualunque momento dell'orario di apertura e non solo nel mese di novembre tradizionalmente dedicato ai defunti. In effetti, come ebbe modo di far capire Ugo Foscolo nel suo carme *"I Sepolcri"*, la civiltà dei popoli si riconosce anche dal culto per i morti. Recarsi a visitare le tombe dei defunti è un rito per non spezzare quel legame che ci stringe, inconsapevolmente, ai cari con i quali non possiamo più spartire la vita terrena. Non si tratta solo di un'abitudine, ma è qualcosa che trova radici da quando l'uomo esiste, ossia da quando esiste la morte.

Nelle guerre atroci, capitate nella storia, l'invasore ha sempre proceduto con la distruzione non solo dei monumenti e dei luoghi di culto, ma anche dei cimiteri, nel tentativo di annientare l'identità dell'avversario, la sua storia, la sua cultura e la sua fede, per eliminare ogni traccia della sua presenza e, di conseguenza, della sua esistenza.

"Cartago delenda est", Cartagine deve essere distrutta, soleva ripetere Catone il Vecchio. E così la città fu distrutta: nessun monumento, tempio e tomba fu risparmiato. Secondo la leggenda anche del sale fu sparso sulle macerie in modo che nemmeno l'erba potesse crescere. Tale è stata anche la sorte di Varsavia alla fine della II Guerra Mondiale, mentre tutti noi ricordiamo le chiese, le moschee, i monasteri e i cimiteri distrutti durante gli ultimi conflitti in ex-Jugoslavia e nel Caucaso. Appare quindi evidente che salvaguardare i monumenti, i luoghi di culto e la memoria delle genti passate, vuol dire conservare la coscienza e l'identità collettiva. Coscienza e identità collettiva che probabilmente, sessant'anni fa, nei luoghi in questione si volevano cancellare.

Così accadde per il cimitero e la chiesa antica di San Clemente di Granze, che non troviamo nell'iniziale Piano di Assegnazione delle Aree perché dovevano essere demoliti. La chiesa cinquecentesca doveva essere abbattuta, mentre i resti dei defunti del cimitero dovevano essere traslati nell'ossario del Camposanto Maggiore o trasportati in altri cimiteri limitrofi se non ancora decomposti. Di fronte però alla resistenza degli indigeni per questo vilipendio, si dovette procedere diversamente. Chiesa e cimitero, allora, si salvarono ma fu realizzata una linea ferroviaria per i Magazzini Generali perfettamente a metà della stradina che collegava i due "ostacoli". Un dispetto "sacrosanto" perché la ferrovia finì col tagliare quel cordone spirituale che univa i due luoghi sacri! Oggi per andare in cimitero dai propri defunti si deve prendere una stradina a sud della ferrovia mentre, nel frattempo, l'antico tempio è stato trasformato in un laboratorio teatrale. E se ciò non bastasse, si è anche badato a realizzare, a ridosso della cinta muraria del cimitero, un parcheggio per i camionisti, che la sera, dopo il panino consumato al chiosco del piazzale, qui si fermano a bivaccare non disturbando certo il sonno dei defunti, ma lasciando il segno del loro passaggio.

A Camin, invece, la zona industriale è arrivata a lambire la parte sud del cimitero dove, radente al muro di cinta, passa Strada dei Ronchi diventata, nel tempo, la circonvallazione dove scorre la viabilità pesante.

A San Gregorio, davanti al cimitero, dalla parte opposta di Strada Vigonovese, sono stati innalzati i capannoni delle varie attività, costruiti all'interno della fascia di rispetto cimiteriale stabilita dal Piano Regolatore, ma in "deroga" al regolamento d'igiene, creando così un effetto scenico suggestivo per chi, tra mille pericoli stradali, riesce a raggiungere incolume il minuscolo parcheggio radente alla curva stradale.

Il cimitero di San Lazzaro fu invece il primo a essere aggredito dall'urbanizzazione industriale. Oggi si trova avvolto da un complicato circuito stradale, e molti si chiedono come ci si arriva a quel solitario luogo sacro. Ma le attuali previsioni urbanistiche fanno ben "sperare". Una nuova strada congiungerà via Quintino Sella con il Raccordo Gandhi tagliando di netto, anche qui, la stradina che collega l'antica chiesa di San Lazzaro con il camposanto. Il Comune ha previsto di realizzare un gran parcheggio e un'area per impianti sportivi. Non c'è che dire, il destino di questo cimitero è stato già scritto.

Ci si chiede allora perché tutto questo. Non è bastato il prezzo che hanno pagato le persone espropriate in nome di quell'alto interesse collettivo? Probabilmente non è sufficiente, anche i morti devono pagare...

Questi metodi poco legali, lo sprezzo nei confronti dei diritti più elementari dei cittadini, la consapevolezza dell'impunità di cui godevano i funzionari della Zona Industriale, furono i motivi per cui ancora oggi il Consorzio ZIP, ha pessima fama tra chi fu espropriato.

Testimonianza di Antonio Ravazzolo (classe 1942) Strada Vigonovese 79

Ho abitato con la mia famiglia sino al 1970 a San Gregorio in via Vigonovese. Nel registro parrocchiale dei battezzati dell'anno 1500 il primo nome iscritto è quello di un nostro antenato Ravazzolo detto "Scanco".

Quando il Consorzio ZIP decise di espropriare i terreni di San Gregorio, un incaricato venne a trattare con mio padre. Era parso chiaro fin da subito che non c'era niente da fare perché si trattava di un esproprio d'urgenza per l'esecuzione di opere pubbliche.

Mio padre possedeva un'azienda agricola con quindici campi da coltivare, macchine agricole e attrezzi, una stalla con una decina di capi, e maiali e pollame.

Ogni volta che gli incaricati venivano per trattare con mio padre, per stabilire il valore economico della proprietà, ai fini dello sfratto, si esprimevano con arroganza e con toni perentori: avevano fretta che i terreni fossero resi liberi al più presto e per questo

Un tempo questo territorio

Negli anni Cinquanta, prima degli interventi che portarono alla realizzazione della zona industriale, in queste località era ancora possibile leggere i segni fisici lasciati nei millenni dai corsi d'acqua che qui scorrendo plasmavano, con le piene, il territorio.

L'uomo, di fronte a questi eventi naturali, seppe in seguito intervenire, con giusto equilibrio, trovando soluzioni che ne potessero garantire la sua sopravvivenza e, quando mutò la sua condizione da nomade a stanziale, imparò a coltivare la terra e ad allevare gli animali per soddisfare i propri bisogni alimentari. Il territorio allora iniziò gradualmente a cambiare forma e assetto.

In questa regione, compresa fra le Alpi, l'Adriatico, il Po e il Garda, l'uomo non ha mai smesso di abitare: tutto sembra iniziare con l'insediamento della civiltà degli antichi Veneti. Sin dal IX secolo a.C. gli abitanti di questi luoghi hanno creato comunità in grado di coltivare, di allevare, di costruire edifici per ripararsi dal freddo e dal buio della notte, di esperire le attività umane legate alla sussistenza o alla cultura lasciando nei secoli segni indelebili nel territorio, segni che fanno parte del patrimonio culturale dei luoghi.

Il concetto di territorio è dato dalla somma degli elementi naturali e

di quelli antropici che nel corso della storia l'hanno contraddistinto. Che cosa intendiamo per territorio? La parola "territorio" evoca non solo idee semplici e intuitive come terra, campi, coltivazioni, piante, animali, uomini e risorse che caratterizzano una determinata area, ma riflette anche concetti legati alla qualità delle attività umane che in esso sono svolte. Questo per dire che non è secondario il ruolo della comunità di persone che vive e "usa" proprio quel territorio, o meglio, lega l'esistenza stessa del territorio alla "comunità territoriale" che lo utilizza e alle interrelazioni sociali che in esso s'intrecciano.

Se prendiamo la cartografia storica riferita a questa parte specifica di territorio, che in questo libro è oggetto di riflessione, possiamo notare come insignificanti siano stati i cambiamenti meramente fisici avvenuti nei secoli più vicini a noi. Consultando il Catastico Veneziano del 1675, esaminando poi le mappe del Rizzi Zannoni del 1790, passando ai catasti Napoleonico (1811), Austriaco (1845), Austro-Italiano (1852) e Italiano dei primi del '900 per arrivare, infine, a consultare il primo foto-piano del 1954, notiamo come il territorio rurale sia rimasto pressoché inalterato.

In effetti, negli anni Cinquanta, l'uso del suolo continuava a essere esclusivamente di tipo agricolo e la stessa agricoltura rimaneva la prin-



Figura 62 – Parte del territorio di Sant'Orsola. Catasto Napoleonico del 1811. (immagine ASVE - 3805 003, Sezione Dipartimento del Brenta, Provincia di Padova 1808-1846, buste 236, registri 1190, Camino e Uniti).

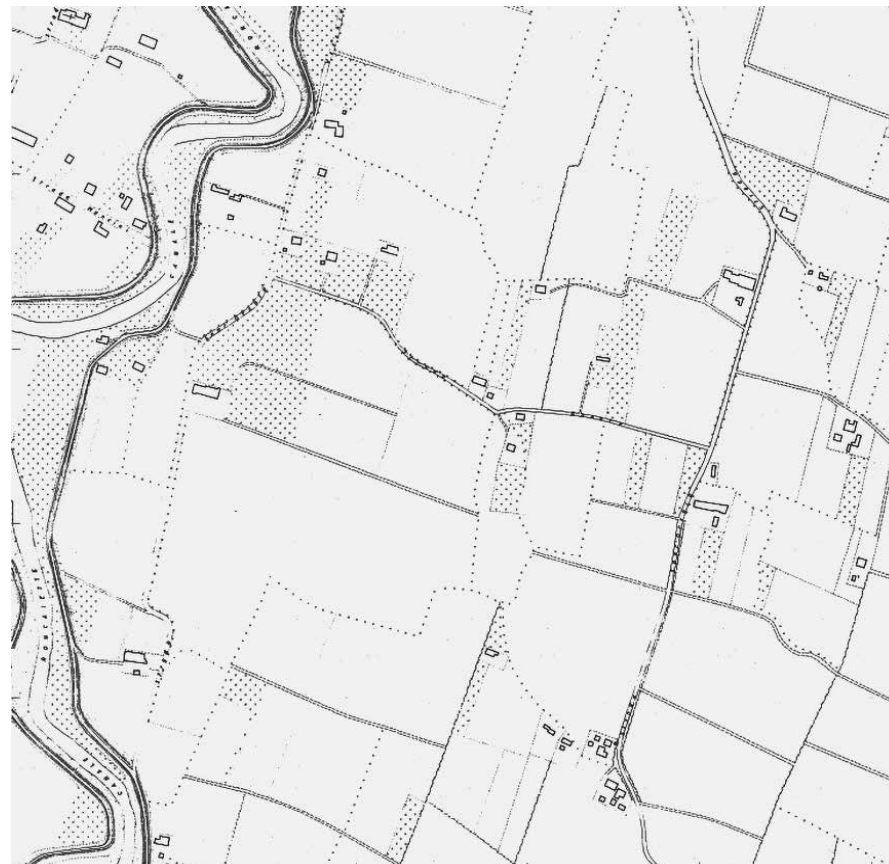


Figura 63 – La stessa parte di territorio di Sant'Orsola nel rilievo aereo del 1953. Come si può riscontrare, ben poco è cambiato nell'arco di un secolo e mezzo. (immagine ACCPD).

L'Oratorio di Santa Maria delle Grazie



Figura 79 – L'Oratorio di Santa Maria delle Grazie demolito nel 1965. Sorgeva nei pressi del Cavalcavia Venezia all'angolo con via Dalla Costa. (immagine ACZIP).

A breve distanza dalla chiesa antica, sorgeva l'Oratorio di Santa Maria delle Grazie, ricostruito nella prima metà del '500 appena fuori dal *"guasto"*. Fin dalle sue origini l'Oratorio fu meta di grande devozione popolare perché conteneva la statuetta della *Madonna degli Specchi* ritenuta miracolosa. L'immobile era di proprietà della Città e le elemosine qui raccolte erano amministrate dal priore di San Lazzaro e utilizzate per il mantenimento di questo luogo di culto. Nel primo Ottocento, l'Oratorio fu ceduto alla fabbrica della parrocchia di San Lazzaro. Per oltre un secolo qui furono celebrati i vesperi, le litanie lauretane e le funzioni per glorificare la Natività di Maria, mentre nell'intervallo delle due guerre, in questa piccola chiesa, era celebrata la prima messa domenicale per i residenti della Stanga.

L'Oratorio fu demolito nel 1965 per fare spazio alla zona industriale. Di esso rimane, negli uffici del Consorzio ZIP, la cuspide della cella campanaria con infissa un'asta cruciforme con una banderuola metallica traforata dalle lettere SGM (*Santa Graziæ Maria*) con l'anno di costruzione.



Figura 80
Trasloco degli
arredi interni
dell'Oratorio di
Santa Maria delle
Grazie prima della
sua demolizione.
Anno 1965.
(immagine ACZIP).



Figura 81 – La cuspide del piccolo campanile dell'Oratorio di Santa Maria delle Grazie, conservata negli uffici del Consorzio ZIP. (immagine di Mario Squizzato).

L'antica Chiesa di San Lazzaro



Figura 82 – L'antica chiesa di San Lazzaro nel 1960. (immagine tratta dalla rivista "Padova e il suo territorio" n° 140, Agosto 2009).

Il tempo passa inesorabile e oggi dell'impianto cinquecentesco dell'antica chiesa parrocchiale rimane la parete di fondo del presbiterio dove, nel 1958, fu rinvenuto un frammento di affresco del XVI secolo raffigurante la Resurrezione di Lazzaro, che è stato recuperato e collocato nella nicchia del battistero della nuova chiesa. Dopo la costruzione del nuovo tempio, anonimo come tutte le chiese costruite in quegli anni, l'antica chiesa di San Lazzaro fu dismessa. Una volta sconsacrata, fu affittata a una piccola ditta di lucidatura di metalli. La ditta ha chiuso l'attività da tempo e l'edificio è in totale abbandono. L'edificio con la sacrestia e il campanile, spogliato dell'orologio e delle campane, sono in condizioni di gravissimo degrado, ignorati da tutti, brandelli di un pezzo di storia che si sta sbriciolando sotto i nostri occhi. Il complesso potrebbe benissimo essere restaurato e l'antica chiesa riconsacrata come cappellina della parrocchiale: un luogo sacro suggestivo, dove celebrare matrimoni oppure funerali... per i vecchi del paese che se ne vanno. A pochi passi c'è il piccolo cimitero, con pochissimi cognomi, quasi tutti uguali: Colombo, Destro, Meneghetti. Qualche nome più frequente di altri, come in ogni comunità rurale e San Lazzaro lo era, ...un tempo.



Figura 83 – L'antica chiesa di San Lazzaro oggi in abbandono. Anno 2019. (immagine di Mario Squizzato).

Il parco Roncaiette: “di necessità virtù”

Può capitare nella vita di dover intraprendere strade che mai ci si sarebbe aspettati di percorrere pur di raggiungere i propri obiettivi. È un po' quello che, alla fine degli anni '80, capitò anche al Consorzio ZIP e all'Interporto Merci quando dovettero affrontare, assieme alle Amministrazioni Comunali di allora, la realizzazione di determinate opere infrastrutturali a ridosso del fiume Roncaiette. Le opere in questione non erano cosa di poco conto; stiamo parlando, infatti, della realizzazione dell'arteria stradale ovest della zona industriale, collegamento importante tra le parti produttive sud (Corso Messico e Corso Stati Uniti) e nord (Corso Friburgo). Inoltre si doveva definire la posizione della conca finale dell'idrovia in relazione al Canale San Gregorio. E infine la realizzazione del nuovo fascio binari della Stazione Merci secondo il progetto predisposto da Ferrovie dello Stato. È da dire che le prime due infrastrutture non furono, alla fine, mai realizzate anche se le opere a esse correlate, come gli espropri, furono portate a termine.

Inizialmente il Piano Regolatore padovano del 1974 prevedeva l'espansione della zona industriale anche nel territorio dell'Isola di Terranegra con l'eliminazione fisica del fiume Roncaiette e la realizzazione, al suo posto, di un'importante arteria di collegamento nord-sud a chiusura, verso la città, dell'area produttiva. Quest'opera, di un impatto a dir poco sconvolgente, non solo avrebbe stravolto fisicamente il paesaggio, ma anche cancellato parte della storia legata alla città antica, cresciuta proprio lungo i suoi corsi d'acqua. Un lavoro di queste proporzioni su un territorio dalle caratteristiche così specifiche si poteva considerare come un oltraggio alle proprie origini, paragonabile al disgraziato tombamento dei canali padovani perpetrato negli anni '50 - '60.

La sensibilità di molti cittadini, organizzati in comitati e associazioni, sui temi storici e ambientali e la consapevolezza, maturata nel frattempo, che i danni idraulici sarebbero stati devastanti nel caso di tombamento del Roncaiette, fecero sì che questa malsana idea fosse abbandonata. Così a seguito della pubblicazione, nel 1985, degli studi sull'ambiente e sul territorio periurbano padovano, l'Assessorato all'Urbanistica predispose una Variante al P.R.G. per la zona industriale e aree limitrofe che prevedeva l'arretramento dei confini della zona produttiva e la salvaguardia del fiume Roncaiette, ai fini anche della realizzazione di un sistema a cintura di parchi urbani lungo i corsi d'acqua cittadini. Purtroppo questo progetto ebbe vita breve. Già in sede di adozione della Variante, il 29 ottobre 1986, il Consiglio Comunale, recependo le forti preoccupazioni del Consorzio ZIP e dell'Interporto Merci, pose in forse il nuovo disegno urbanistico. La nuova Variante al Piano Regolatore comunque stabilì di conservare lo storico corso d'acqua riducendo l'ambito entro il quale realizzare il collegamento tra Corso Stati Uniti e Corso Friburgo limitando, in questo modo, l'impatto sul territorio.

La realizzazione della Stazione Merci rimaneva però un punto dolente. Il progetto iniziale prevedeva la costruzione di soli sette binari, ma poi, nei primi mesi del 1986, l'Interporto Merci e il Consorzio ZIP, senza alcuna consultazione preventiva con l'Amministrazione Comu-



Figura 115 – Il Piano Regolatore del 1974. Era prevista una super-strada sull'Isola di Terranegra e il tombamento del Roncaiette. (immagine UCCPD).



Figura 116 – Il Piano Regolatore approvato il 29 ottobre 1986. Fu deciso di salvare il corso del Roncaiette. (immagine UCCPD).

Testimonianza di Roberto Giacomello uno dei soci fondatori della Cooperativa Marte

Roberto racconta che, nel 1977, si era da poco diplomato al Duca degli Abruzzi e un giorno recatosi in istituto, notò un manifesto dell'AVCA (Associazione Veneta Cooperative Agricole) che invitava alla partecipazione a una riunione pubblica sul tema della disoccupazione giovanile, in relazione alla recente entrata in vigore della legge 285/1977 voluta dal Ministro del Lavoro Tina Anselmi. Alla riunione si ritrovarono a discutere una trentina di ragazzi, i quali poi continuarono a incontrarsi istituendo un gruppo di lavoro, più ridotto, composto di studenti del quarto anno della Facoltà di Agraria, desiderosi di sperimentare "sul campo" quanto appreso nelle aule scolastiche e da giovani disoccupati in cerca di un primo impiego. Alla fine fu elaborato un "progetto" che si rese concreto con l'istituzione di una Cooperativa, formalizzata con atto notarile in data 28.11.1977 dal nome "Società Cooperativa a r.l. Marte". La Cooperativa aveva sede a Padova in via Falloppio 59, presso la sede delle Associazioni Agricole della Lega delle Cooperative e aveva lo scopo di creare uno sbocco occupazionale in agricoltura e recuperare risorse naturali lasciate abbandonate.

La Cooperativa iniziò a individuare nel territorio quei terreni potenzialmente utilizzabili a uso agricolo che erano incolti. L'attenzione si concentrò nella località di Sant'Orsola a San Gregorio, dove erano presenti da qualche tempo dei terreni in abbandono da almeno 5/6 anni, così come risultava da una perizia allora eseguita. Terreni espropriati dal Consorzio ZIP, non urbanizzati a fini industriali, poiché non vi era per il momento nessun progetto di finanziamento in atto.

La Cooperativa presentò domanda alla Regione Veneto ai sensi del D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616 per ottenere l'assegnazione di questi terreni incolti. La Commissione Provinciale, che doveva accertarne il reale inutilizzo, non si esprimeva e la Regione non sapeva cosa rispondere alla richiesta. Il Consorzio ZIP, con cui si era cercato un accordo, aveva espresso chiaramente parere negativo, pur trattandosi di un utilizzo temporaneo con l'impegno di restituire i terreni non appena realmente fossero stati iniziati i lavori di insediamento industriale.

Le domande presentate alle autorità competenti in data 30.05.1978 per l'assegnazione temporanea di queste terre, continuavano a rimanere lettera morta e il rischio era di perdere un'altra annata agraria per l'inadempienza degli apparati pubblici.

A fronte di questi impedimenti, come racconta Roberto, i soci della Cooperativa decisero di occupare i terreni richiesti. Informarono i partiti politici locali (DC, PSI e PCI) e la Federazione Braccianti. Fu fissato il giorno dell'occupazione, il 7 luglio 1978, pubblicizzato attraverso una conferenza stampa e con l'affissione di manifesti, invitando i cittadini a partecipare alla manifestazione pubblica regolarmente autorizzata. Il ritrovo fu in Piazzale Stazione e da qui i partecipanti a piedi, accompagnati da dei trattori, percorsero via Venezia fino alla Stanga per poi arrivare a San Gregorio e infine a Sant'Orsola, dove furono ufficialmente occupati i terreni con l'impegno di restituirli non appena fosse stato realmente presentato un progetto del loro reale utilizzo.

Fu occupata anche Villa Barbieri, che era disabitata perché espropriata nel '76 dal Consorzio ZIP e lasciata in stato di abbandono. A seguito di tutto ciò vi fu l'intervento immediato dei Carabi-



Figura 128 – Il cartello installato dalla Cooperativa Marte nei terreni occupati. Anno 1978. (immagine gentilmente concessa da Roberto Giacomello).

Figura 129 – Articolo del quotidiano "Il Gazzettino" del 08.07.1978. (immagine gentilmente concessa da Roberto Giacomello).





Figura 153 – Veduta dell'idrovia da Strada delle Granze. Anno 1981. (immagine gentilmente concessa da Roberto Giacomello).

LA VIA D'ACQUA CHE DOVREBBE UNIRE PADOVA E VENEZIA

A che punto è l'idrovia

E' mancata una esauriente valutazione dei vantaggi e dei costi dei progetti avanzati - Un percorso di 27 chilometri, con un costo di circa 2 miliardi per Km. - Lo strano tempismo dei finanziamenti

Il percorso della idrovia Padova-Venezia tracciato nel grafico illustrativo del progetto.

Una delle questioni che toccano più da vicino Padova è quella del suo progressivo affermarsi come centro di attività terziarie; attività, cioè, legate al commercio, ai trasporti, al turismo, e in genere alla fornitura di servizi.

Una scelta in tal senso è del resto esplicita nei più rilevanti progetti di intervento urbanistico e infrastrutturale della amministrazione. Tra questi ricordiamo i più importanti: la realizzazione del centro direzionale, previsto dal vigente piano regolatore; il completamento dell'idrovia Padova-Venezia; la realizzazione di una vasta area di movimentazione delle merci nella zona industriale comprendente il porto fluviale, il terminal dell'idrovia e il centro smistamento merci o interporto.

Prendendo spunto da questo, ci sembra interessante esaminare da vicino lo sviluppo e le caratteristiche del progetto relativo alla Idrovia. La sua storia è del resto legata al dibattito sulle vie d'acqua che ha assunto in Italia un rilievo crescente negli anni 70.

Di tale dibattito fa parte tra l'altro il continuo riferimento al caso di altri paesi europei in cui la via fluviale ha senz'altro un rilievo maggiore e la possibilità intravista di inserirsi in tale sistema europeo, per mezzo di una linea di canali che attraversando la pianura padana mirasse a congiungere il sistema idroviario francese a ovest e la linea costituita dall'asse Reno-Meno-Danubio a est.

La stessa idrovia Padova-Venezia fa parte di un progetto iniziale di collegamento tra Venezia e Verona, successivamente accantonato, e poi riproposto come linea direttissima destinata a raggiungere Milano.

Figura 154 – Articolo del quotidiano "Il Mattino" del 10.05.1978. (immagine gentilmente concessa da Roberto Giacomello).

Così, com'era il territorio

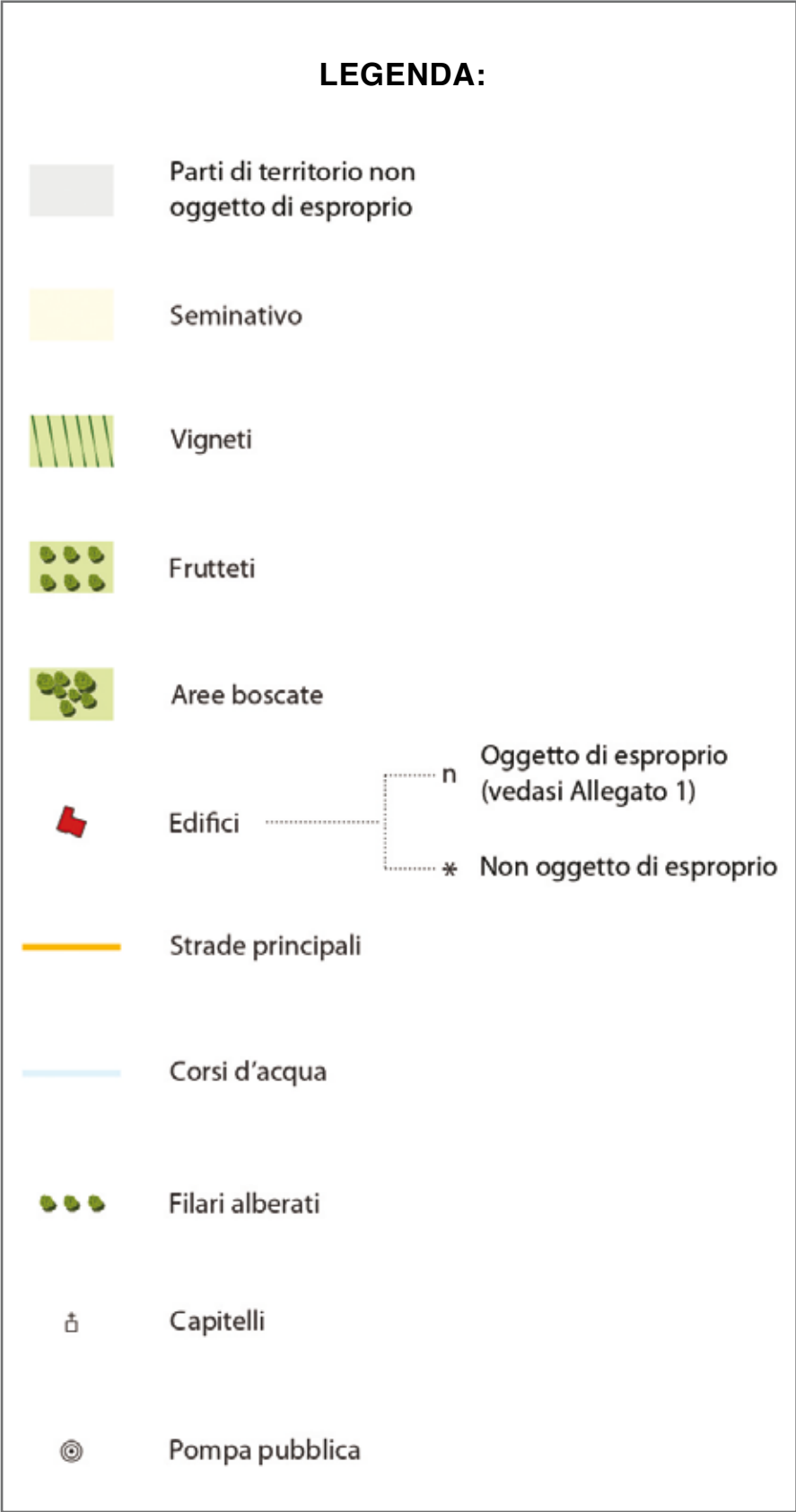
In questa parte del libro si è voluto introdurre degli elaborati grafici allo scopo di illustrare il territorio così com'era prima che gli interventi di urbanizzazione industriale ne cancellassero ogni segno. Esiste, a proposito, un interessante filmato, facilmente visionabile su internet, girato nel 1968 da Gabriele Nardo dal titolo *“L’Olmo: maggio 1968. Gente, mestieri, vita”* che riguarda la realtà di allora in quella località. Come evidenzia il filmato esistevano delle attività che erano svolte in questa contrada ben rappresentative della realtà caminese: la ferratura dei cavalli nella bottega del fabbro, la produzione delle corde, occupazioni lavorative piccole e contestualizzate all’interno del territorio. Il video poi fa un’attenta analisi delle relazioni familiari e dei rapporti interpersonali riguardanti gli spazi abitativi e lavorativi presi in considerazione.

Per rappresentare il territorio su una planimetria è stato utilizzato, come base cartografica, l’aerofotogrammetrico del Comune di Padova del 1954 in scala 1:5.000. Su questo supporto sono stati riportati, con apposita grafia, gli elementi fisici del paesaggio: la rete stradale, i corsi d’acqua, le aree boschive, i filari alberati, le coltivazioni, i vigneti, i frutteti, gli edifici, i luoghi sacri (chiese, capitelli, cimiteri...) e infine i manufatti di valore storico come ville e palazzi. Tutte informazioni ottenute dall’attenta interpretazione delle immagini fotografiche riferite al volo aereo del 1954-55.

Informazioni poi arricchite con quanto riferito da persone che hanno abitato in questi luoghi e con l’aiuto delle descrizioni riportate nelle fonti documentarie e iconografiche (testi, immagini di repertorio, fotografie di famiglia...). Infine sono stati evidenziati tutti gli edifici esistenti nel 1954 all’interno del perimetro della zona industriale e aggiunti quelli costruiti dopo tale data fino al 1967, anno in cui il Comune di Padova vincolò la zona produttiva vietando qualsiasi ampliamento o nuova costruzione che non fosse di tipo industriale/artigianale. Per i fabbricati censiti sono state poi specificate le attività complementari a quella residenziale/agricola come: osterie, negozi, botteghe artigianali...

Ogni edificio è stato numerato in relazione alla strada pubblica di riferimento e per alcuni di essi è stato possibile recuperare un’immagine fotografica riportata nella pagina a seguire. Alcune foto aeree panoramiche, eseguite prima dei lavori di trasformazione, ben evidenziano il rapporto di questi fabbricati con il contesto. È stato inoltre possibile risalire al nome del proprietario o del fittavolo presente in quegli anni (il numeretto indicato accanto all’edificio è di riferimento nell’elenco dei nomi di proprietari e fittavoli indicati nella tabella a lato). Per alcuni nominativi è stato recuperato il relativo soprannome con il quale, più comunemente, l’individuo o la famiglia erano conosciuti.

Ci auguriamo che questa ricostruzione, assieme alle precedenti descrizioni delle località che ivi erano presenti, aiuti i meno giovani a comprendere la particolarità di questo territorio.



FOGLIO 4 - SANT'ORSOLA

STRADA SANT'ORSOLA VECCHIA

- 5 Lazzaro (detto Garofòeo)
- 6 Lazzaro (detto Campanéo)
- 7 Ravazzolo (detto Bizéo)
- 8 Lazzaro (detto Campanéo) - Marini
- 9 Zorzato
- 10 Zambon (detto Bazàgna)
- 11 Sartorello
- 12 Ballotta
- 13 Sterni
- 14 Zambon
- 15 Stocco
- 16 Tognana
- 17 Nardello

STRADA SANT'ORSOLA NUOVA

- 6 Rebellato
- 7 Pasquato (detto Mòdeno)
- 8 Bortoletto (detto Cesira)
- 9 Giora
- 10 Ravazzolo (detto Bizèoni) - Falcara
- 11 Pasquato (detto Nete) - Pasquato (detto Baràba)
- 12 Pasquato (detto Zanini)
- 13 Michieli
- 14 Bilato
- 15 Rampazzo
- 16 Rampazzo
- 17 Norbiato
- 18 Rampazzo (detto Sera)

STRADELLA SANT'ORSOLA NUOVA

- 1 Salmaso
- 2 Bellucco
- 3 Tonello (detto Caràti)
- 4 De Zuani (detto Mostàci)
- 5 Silvestrin
- 6 Lazzaro (detto Moti)
- 7 Masiero
- 8 Tonello
- 9 Borgato (detto Bramo)
- 10 Menegazzo

VICOLO SANT'ORSOLA NUOVA

- 1 Compagnin (detto Varòto)
- 2 Rossetto
- 3 Benetti

STRADA RANARE

- 1 Ravazzolo (detto Ospiaèta)

- 2 Bilato (detto American)
- 3 Bettella (detto Ico)
- 4 Ravazzolo (detto Scanco)
- 5 Rampazzo (detto Gorin)
- 6 Canton (detto Pajàro)
- 7 Giora - Ruffato

STRADA RONCHI

- 1 Salmaso
- 2 Varotto
- 3 Pagnin (detto Obio)
- 4 Alamani (detto Pompilio)
- 5 Salmaso (detto Màcia)
- 6 Baliello
- 7 Parisotto

STRADA OLMO VECCHIO

- 8 Pagnin (detto Vedovèti)
- 9 Bodin
- 10 Zampeoca - Pagnin (detto Bruche)
- 11 Nardo
- 12 Gaburo - Busana
- 13 Bordin (detto Pisseghéo)

STRADA DEI NARDI (via Lazio)

- 1 Bodin (detto Baeòta)
- 2 Moro
- 3 Dalla Via (detto Bagàto)
- 4 Lazzaro
- 5 Rampin
- 6 Daniele (detto Viòla)
- 7 Nardo
- 8 Nardo
- 9 De Zuani (detto Cavòla)
- 10 Breda
- 11 Nardo
- 12 Zambon (detto Bazàgna)
- 13 Salmaso
- 14 Salmaso
- 15 Salmaso
- 16 Salmaso (detto Secòn)
- 17 Nardo (detto Oràssi)

STRADA CAPPELLETTE

- 1 Salmaso - Trabuio
- 2 Massaro
- 3 Meneghetti - Cavestro
- 4 Bodin (detto Penàcio) - Venturini
- 5 De Zuani (detto Baldi)



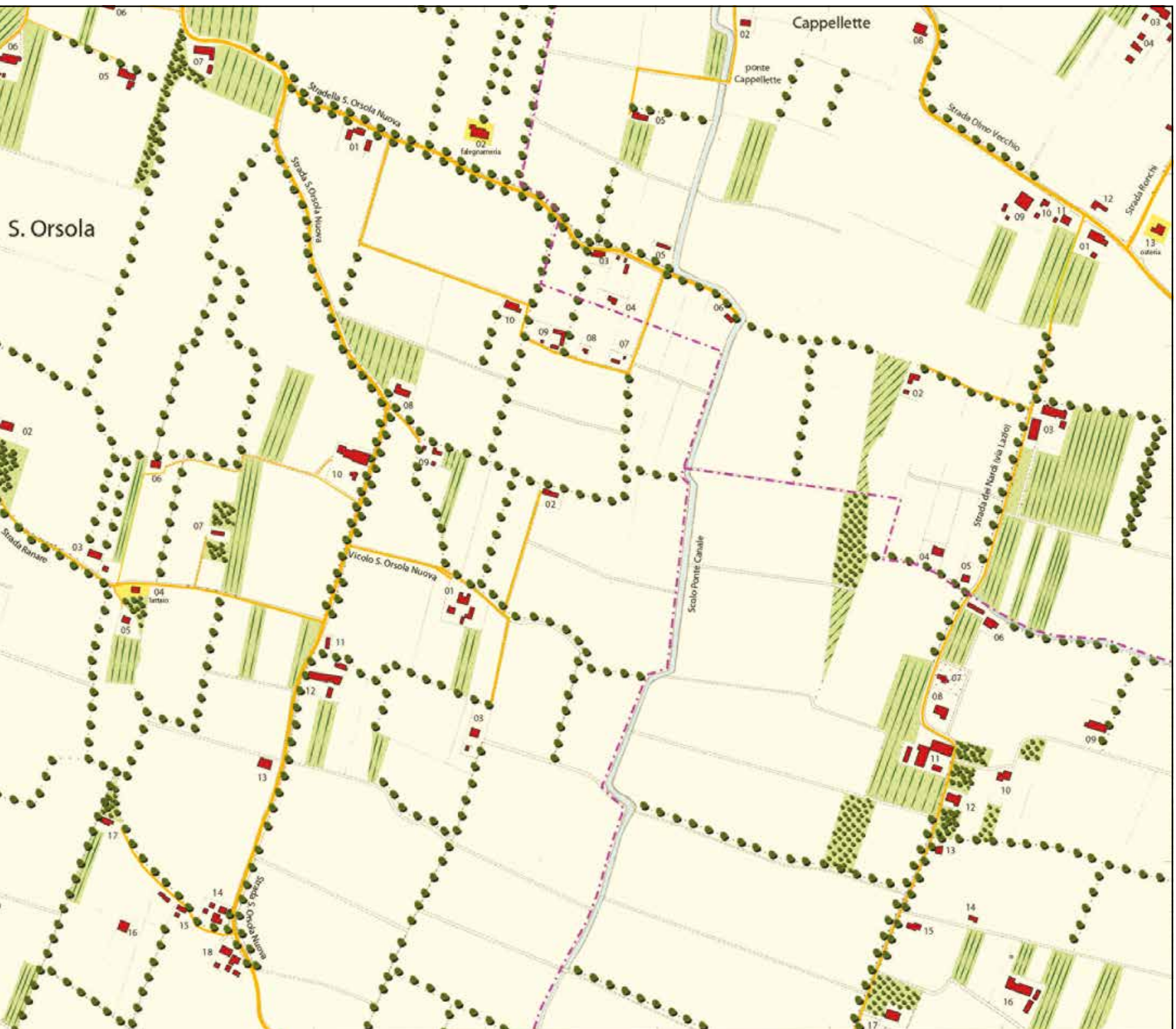




Figura 266 – Edificio numero 17 di Strada dei Nardi. (immagine ACZIP).



Figura 267 – Edificio numero 4 di Strada Ranare. (immagine ACZIP).



Figura 268 – Edificio 17 di Strada Sant'Orsola Vecchia. Cortile di casa Ravazzolo detti *Bizéi*. Anni '60. (immagine gentilmente concessa dai signori Giuliano e Richelmo Ravazzolo).



Figura 269 – Edificio numero 8 di Strada Marina. (immagine ACZIP).



Figura 270 – Edificio numero 14 di Strada Sant'Orsola Vecchia. (immagine ACZIP).



Figura 271 – Edificio numero 5 di Strada Ranare. (immagine ACZIP).

Il patrimonio storico-artistico

Nei cambiamenti che investono un territorio nell'arco dei secoli non si ha alcuna garanzia che il patrimonio storico e artistico ivi presente possa sopravvivere per essere trasmesso ai posteri. E questo era vero nel passato quanto lo è oggi. Però la sensibilità acquisita mette in chiaro che occorre stare attenti perché la perdita del patrimonio storico, è un danno sul piano del nostro passato in termini d'identità culturale che poi si riflette sul presente. In ogni uomo la ricchezza del suo presente è frutto del pensiero, della cultura e della storia passati, anche se la storia è in continua evoluzione verso il futuro e il presente vive di nuove e originali idee. Il nostro patrimonio storico e culturale è come il nostro DNA, determina ciò che siamo dandoci un'identità e i valori che guideranno le nostre vite in un mondo in costante mutamento; è, dunque, una ricchezza preziosa da tutelare.



Figura 353 – L'antica chiesa di San Clemente prima dei lavori di ristrutturazione. Anno 2001. (immagine ACZIP).

Chiesa di San Clemente (Granze)

Edificio il cui impianto risale al 1190. Trasformato e ampliato nel tempo fino allo stato recente, frutto delle modifiche attuate nel XVIII secolo. Fu dismesso nel 1968 a seguito dell'esproprio. Ristrutturato nel 2002, dal Consorzio ZIP, fu trasformato in spazio polifunzionale. Inizialmente fu utilizzato come luogo espositivo per una mostra permanente sulla storia della Zona Industriale di Padova. Lo scarso interesse per l'iniziativa determinò la chiusura al pubblico. Da qualche anno è stato dato in uso, come laboratorio di prova, a una compagnia teatrale. Saltuariamente è aperto al pubblico in occasione di qualche spettacolo.



Figura 354 – Capitello della "Madonnetta" a Sant'Orsola. Anno 2019. (immagine di Mario Squizzato).

ASSEMBLEA DEI SOCI

Zip scioglimento vicino la scelta entro un mese Nodo lavoratori e Zitac

Per i dipendenti si punta al reintegro nei diversi enti
I sindacati: «C'è un peso economico dei tre dirigenti»

Riccardo Sandre

PADOVA. Un altro passo verso lo scioglimento della Zip. Ieri pomeriggio una breve assemblea dei soci del Consorzio Zona Industriale conferma la volontà di Camera, Comune e Provincia di procedere alla valutazione di una chiusura dell'ente. «I soci hanno chiesto una nuova assemblea per valutare l'ipotesi di uno scioglimento della Zip ormai al termine del proprio scopo sociale» ha spiegato il presidente della Provincia di Padova Fabio Bui. «Vista l'inevitabilità di questa scelta verranno valutate con cura e attenzione anche le posizioni del personale dipendente di Zip. L'assemblea dei soci sarà convocata entro il mese di novembre». Con questa dichiarazione concordata assieme ai rappresen-

tanti di Comune (Andrea Miculizzi) e Camera di Commercio (Roberto Crosta) si apre di fatto il percorso di liquidazione di una società che dal 1956 ha gestito lo sviluppo dell'area industriale più grande del Veneto, 10 milioni di metri quadri e migliaia di imprese insediate negli anni. I soci si sono comunque dati un mese di tempo per ragionare di uno scioglimento che in sé porta alcuni nodi tutt'ora irrisolti.

FIDEISSIONE ZITAC
Il Consorzio Zona Industriale di Padova fino ad oggi si è occupato della manutenzione dell'area, con un esborso annuo intorno ai 700 mila euro. C'è poi la partita legata alla fideiussione che Zip, socia al 33,4% di Zitac (il consorzio della zona industriale di Cittadella), ha concesso alla cugina dell'Alta Padovana che ora

naviga in cattive acque ed è attualmente in liquidazione. Ad aggiungersi la vicenda dei 10 dipendenti di Zip (e dei 3 dirigenti) a cui si applica un contratto (Firci, quello degli enti industriali), che prevede, in caso di liquidazione dell'ente, il reintegro dei dipendenti nei ranghi delle strutture socie. Proprio qui sta uno dei nervi scoperti della vicenda, un punto imprescindibile per i sindacati confederali che rappresentano i 10 dipendenti della Zip. «Preteriremo la piena applicazione del Contratto» ha chiarito Enrico Cologni, segretario della Fp Cgil di Padova.

DESTINO DEI LAVORATORI
«Da quanto mi occupo della struttura si parla delle difficoltà economico finanziarie dell'ente e del destino dei lavoratori. Si parla dei costi abnor-



Una veduta della zona industriale

INUMERI

Trenta milioni di patrimonio

Trenta milioni di patrimonio, 3 soci partitici (Comune, Camera e Provincia) quasi 900 mila euro di stipendi da pagare ogni anno e manutenzioni tra i 600 e i 700 mila euro. Sono alcuni numeri di Zip.

Figura 366
Articolo del quotidiano
“Il Mattino”
del 30.10.2019.

L'AUDIZIONE IN COMUNE

Zip, bilanci a posto fino all'anno prossimo Ma il futuro è incerto

Presidente e direttore presentano i numeri in commissione
La consigliera Ruffini chiede documenti: tensione in aula

Riccardo Sandre

PADOVA. Si avvia a chiudere il 2019 con un utile di circa 128 mila euro e la prospettiva di un pareggio di bilancio anche per il 2020 il Consorzio Zip di Padova. Ieri pomeriggio in VIII Commissione consiliare, tra la presentazione dei dati di bilancio e il presidio dei dipendenti di Zip, si sono consumati anche minuti di tensione.

ALTA TENSIONE
È successo in avvio dell'audizione, quando la consigliera Ruffini ha contestato la risposta parziale a una precisa richiesta di documentazione che riguarda le deliberazioni di cui all'art. 10 del disciplinare dell'ente. L'articolo regola le modalità di cessione dei beni assegnati da Zip a un



Il direttore di Zip Stefano Bressan

privato e poi rivenduti prima del passaggio di 19 anni e 11 mesi. Alla richiesta il Consorzio ha risposto con i dati a bilancio senza allegare com-

pleta documentazione.

ATTACCO AGLI OSPITI
Il passaggio ha visto i consiglieri Ruffini, Cavatton e Fonestà insorgere, assieme al presidente della Commissione Cusmano, contro il presidente e il direttore di Zip. La tensione è stata poi superata con la relazione del presidente Alberto Cecolin che ha sciorinato numeri dei bilanci dal 2016 al 2018. Zip continua ad avere una posizione patrimoniale florida (circa 25 milioni di euro il valore contabile del patrimonio) pure a fronte di uno sbilanciamento tra ricavi caratteristici (mediamente intorno agli 1,7 milioni di euro) e costi (per il 2018 intorno ai 3 milioni di euro).

ANCORA IN UTILE

«Nel 2019, grazie ad un'operazione di vendita pari a oltre 1,

4 milioni di euro (quella di Via Austria, ndr)» ha spiegato Cecolin «chiuderemo l'anno con un utile intorno ai 128 mila euro. Anche nel 2020, dopo un'iniziale previsione in deficit per 500 mila euro circa e grazie ad un'operazione di acquisto e rimessa sul mercato di un terreno di proprietà di una società a maggioranza pubblica, potremo contare su di una plusvalenza da 6-700 mila euro che dovrebbe garantirci un altro bilancio in positivo. Otterremo così altri mesi preziosi per la definizione di un piano preciso per il futuro dell'area. Un piano a cui stiamo lavorando anche attraverso un tavolo di confronto con il Comune per l'attivazione di una convenzione sul tema delle manutenzioni dell'area. Oggi il costo per Zip si aggira mediamente tra i 600 e gli 800 mila euro annui. Quest'anno l'abbiamo compresso su quota 500 mila euro».

IDIPENDENTI

Uditori della Commissione sette dei dieci dipendenti del consorzio, accompagnati dal sindacalista di Adl Cobas Stefano Pieretti. «La loro presenza», ha detto il sindacalista, «dà il senso di una profonda preoccupazione sul futuro non solo di un ente strategico ma anche per il futuro di dieci lavoratori. In ballo non c'è solo la futura posizione di questi ma la possibilità stessa di un loro assorbimento negli enti soci. La clausola, pure prevista dal contratto, è messa in discussione».

Figura 367
Articolo del quotidiano
“Il Mattino”
del 22.11.2019.

Presidente
Consorzio ZIP

Sindaco di Padova

1957	C. Cresente	C. Cresente	1957
		E. Bentsik	1971
1973	E. Bentsik		
		L. Merlin	1977
		E. Bentsik	1980
		G. Montesi	1981
		S. Gottardo	1982
1985	G. Tosato		
		P. Giaretta	1988
1989	R. Troilo		
		F. Zanonato	1993
1994	R. Ongaro		
		G. Destro	1999
2000			

Figura 368 – I presidenti del Consorzio ZIP e i sindaci del Comune di Padova dal 1957 al 2000. (immagine di Mario Squizzato).



il prato

© *il prato publishing house srl*

via Lombardia 41
35020 Saonara (PD)
tel. 049 640105

www.ilprato.com
info@ilprato.com

studio grafico: *il prato*

Finito di stampare nel mese di settembre 2020

