



Economia e ambiente: Marghera e la fine del sogno della Venezia industriale

di Ignazio Musu

Venezia e la società industriale

La forza economica di Venezia è sempre stata nel commercio; l'attività manifatturiera è stata strumentale alla funzione commerciale e, ovviamente, alla esistenza di una prospera comunità residenziale. L'attività di produzione materiale più importante nella storia della Repubblica è stata la costruzione di navi all'Arsenale; tuttavia già alla fine del seicento la maggior parte delle navi non venivano più costruite a Venezia a causa della elevatezza dei costi di costruzione, specialmente quelli di trasporto del legno.

Con il dominio austriaco la sfida della società industriale comincia a comportare per Venezia una serie di trasformazioni al modello economico complessivo della città che la segnano per i decenni futuri, e ne segnano il rapporto con l'ambiente lagunare.

All'inizio le trasformazioni riguardano soltanto la città lagunare. Nella prima metà dell'ottocento sorgono in Venezia, e si sviluppano nel corso del secolo, varie attività manifatturiere che riguardano i settori della fonderia e delle costruzioni metalliche, la manifattura dei tabacchi e la fabbricazione di fiammiferi, la produzione di tessuti, la produzione di orologi, la macinazione del grano.

Ma lo svilupparsi di attività industriali in Venezia non poteva prima o poi non implicare un confronto con lo spazio lagunare più ampio nel quale la città era incastonata. Il confronto con la laguna è ineludibile per ogni modello di sviluppo economico della città. Durante tutta la storia della Repubblica di Venezia la laguna ha svolto per la città un duplice ruolo di sviluppo e di difesa, e gli interventi svolti sulla laguna (con aspri e lunghi dibattiti che hanno preceduto i più importanti tra tali interventi) sono sempre stati mirati al sostegno di tale duplice funzione.

La laguna è un ambiente complesso in equilibrio instabile tra due forze, quella del mare che tende ad eroderla e a trasformarla in braccio di mare aperto, e quella della terra che con i sedimenti apportati dai corsi d'acqua tende a riempirla e cancellarla. La scelta della Repubblica è stata quella di mantenere la laguna e quindi di correre il primo rischio, quello dell'erosione e della trasformazione in braccio di mare.

La grande scelta storica in questo senso è stata quella della diversione dei fiumi attuata tra il quattrocento e il seicento. La logica della conservazione della laguna ha portato la Repubblica anche ad altri tipi di interventi per preservarla dalla violenza del mare, dal consolidamento dei litorali sabbiosi con

vegetazione e protezioni in legno iniziati già nel quattordicesimo secolo, fino alla costruzione dei Murazzi a Malamocco e Pellestrina nella seconda metà del settecento.

Ma è durante il dominio austriaco che si prendono delle decisioni volte ad ulteriormente adattare la configurazione della laguna al ruolo di promozione dello sviluppo economico della città in un'ottica industriale. Ormai il problema non è più quello di garantire lo sviluppo della capitale di uno stato, ma di una città che doveva avere un ruolo nell'economia di un impero di cui essa era divenuta piccola parte, sia pure importante per la sua qualità intrinseca e per la sua localizzazione sulla laguna e, attraverso di questa, sul mare. Sono gli austriaci che cominciano la fissazione della bocca di porto a Malamocco con moli foranei, costruiscono il ponte ferroviario, e così cominciano a porre le condizioni per uno spostamento del porto, che avverrà negli ultimi anni del secolo, da S.Marco alla cosiddetta Stazione Marittima.

Importanti decisioni volte a continuare l'inserimento di Venezia nella società industriale continuano dopo l'annessione del Veneto al Regno d'Italia. Alla fine dell'ottocento le bocche di S.Nicolò, S.Erasmo e Treporti vengono unificate nella sola bocca di Lido fissata definitivamente con moli foranei. Alla fine dell'ottocento comincia anche la costruzione del porto commerciale di S.Marta. In modo graduale si vengono ponendo le condizioni perché lo sviluppo industriale della città guardi verso la terraferma.

La grande Venezia industriale e la nascita di Porto Marghera

In un altro saggio di questa raccolta Giannantonio Paladini descrive molto bene come proprio a cavallo tra ottocento e novecento emergono a Venezia significative figure del mondo politico ed economico come Filippo Grimani e Piero Foscarelli che faranno del tentativo di dare a Venezia un ruolo importante nella società industriale, coinvolgendo la gronda lagunare di terraferma, la loro missione. Nasce agli inizi del novecento l'idea di aprire un nuovo porto sulla gronda lagunare della terraferma, collegato al mare attraverso un canale artificiale e poi attraverso i canali della Giudecca e del bacino di San Marco, fino alla bocca di porto di Lido.

Nel primo novecento il futurismo dà una forte mano culturale all'idea di contrastare la specializzazione turistico-alberghiera di Venezia, connessa ad un'atmosfera tardo-romantica e decadente così ben



Veduta della Stazione Marittima, 1930 circa

descritta da Thomas Mann in *Morte a Venezia*, con un forte sviluppo industriale che non poteva non coinvolgere il ruolo della gronda lagunare di terraferma. Alla fine del primo decennio del novecento cominciano i lavori per il dragaggio del canale necessario all'ampliamento del porto commerciale ai Bottenighi.



Le barene dei "Bottenighi", 1920

E' Giuseppe Volpi la figura dominante del processo di creazione della grande Venezia industriale che non avrebbe potuto più limitarsi alla Venezia lagunare, ma avrebbe dovuto comprendere anche una parte di terraferma. Non è un caso che pochi giorni dopo la sottoscrizione della convenzione tra lo Stato italiano, il Comune di Venezia e la Società per il porto industriale di Venezia avvenuta il 23 luglio 1917 con lo scopo di promuovere la creazione di un nuovo porto non solo più commerciale ma anche

industriale a Marghera, il territorio di questa frazione venisse spostato dal comune di Mestre a quello di Venezia.

Il processo di inclusione non si fermerà qui. Nel 1926, quando Volpi era già ministro delle Finanze, ed era riuscito a far approvare un nuovo piano regolatore che costituiva definitivamente la zona industriale di Porto Marghera, il comune di Mestre, insieme a quelli di Malcontenta, Favaro, Chirignago, Zelarino, venivano a far parte dell'unico comune di Venezia.

E' importante tener presente quanto l'elemento unificativo costituito dal progetto della industrializzazione dell'area abbia giocato nel determinare l'assetto amministrativo della città; è importante, perché implica che il cambiamento del modello economico, ed in particolare il superamento del modello industriale, non potrà non avere effetti sulla struttura dell'assetto amministrativo; ed è compito di una classe politica lungimirante capire queste cose per tempo ed agire per non venire colta di sorpresa.

Marghera nasce certo per l'iniziativa di imprenditori ed uomini di finanza veneziani, ma con un consistente e determinante aiuto pubblico. Volpi ad esempio riuscì far in modo che in un decreto del 1926 le imprese operanti a Porto Marghera operassero in regime di autonomia funzionale, con personale proprio cioè e sottraendosi al monopolio dell'attività da parte del porto commerciale. Questo consentiva alle imprese di ridurre fortemente i costi delle operazioni di carico e scarico rispetto ai costi sostenuti quando le attività sono esercitate con i

mezzi del porto commerciale. Non fu inoltre necessario inizialmente ricorrere a costi di espropriazione dei terreni perché la base fisica su cui la nuova Venezia industriale venne costruita erano oltre 500 ettari di barene colmate.

Lo sviluppo di Porto Marghera e il sogno della terza zona

Successivamente per l'estensione della zona industriale si fece ricorso anche a terreni precedentemente agricoli. L'idea di Volpi infatti fu un successo e Marghera si estese da una prima ad una seconda zona industriale con lo sviluppo del secondo dopoguerra, fino a che alla fine degli anni cinquanta si cominciò addirittura a pensare ad una terza zona industriale. Quando nel 1963 un legge autorizzò la terza zona industriale che prevedeva l'imbonimento di 4 mila ettari di barene, l'idea era quella che sul bordo della laguna sarebbe nata una delle più grandi zone industriali di base costiere d'Europa. A quel tempo, tra quaranta e cinquant'anni fa, il tempo del miracolo economico e industriale italiano, il consenso sui progetti di espansione era amplissimo. Il grande problema di Venezia era considerato quello di svolgere un ruolo trainante nello sviluppo industriale del paese. Marghera, la sua industria e il suo porto erano considerati l'unica alternativa alla monocultura turistica.

C'era un dibattito, ma esso verteva non tanto sul fatto se si dovesse compiere l'espansione, ma se questa espansione dovesse essere lasciata alla libera iniziativa imprenditoriale, con il semplice sostegno infrastrutturale pubblico, oppure se il pubblico dovesse assumersi compiti di pianificazione e di gestione diretta. Questa era, coerentemente con i tempi, la divisione tra destra e sinistra.

La preoccupazione per i problemi ambientali praticamente non esisteva o non aveva alcuna voce. Non solo non ci si interessava di quelli che oggi chiamiamo i problemi dell'inquinamento, ma nessuno neanche rifletteva all'eccessivo sfruttamento di falde acquifere che il supporto delle industrie esigeva e che sarebbe stato una delle cause determinanti la subsidenza della città di Venezia nel corso soprattutto della seconda metà del novecento.

Del resto agli inizi degli anni sessanta, per la verità gli anni finali del miracolo economico, il successo di Marghera era quanto mai evidente. In quarant'anni si era passati da 5 mila a 35 mila operai. Il porto commerciale ed industriale era diventato uno dei più importanti d'Italia. Dalle attività iniziali dell'elettrometallurgia e della cantieristica navale, la zona industriale si era arricchita

di una vasta gamma di attività: prodotti alimentari, siderurgia e metalli non ferrosi, costruzioni meccaniche, industrie del coke e del vetro, industria chimica, energia. Alla metà degli anni sessanta quasi il 40 per cento degli occupati erano nel settore chimico e dei derivati del petrolio, ed era lo sviluppo dell'industria chimica di base quello destinato a dare il segno alla intera zona industriale di Porto Marghera. L'impatto non era stato forte solo sul piano economico, ma anche su quello sociale. Era nato un conglomerato urbano, si era sviluppata una classe operaia. Ci si era ormai abituati a misurare il futuro di Venezia sulla base del futuro dell'industria di Marghera e del porto industriale.

Nella prima metà degli anni sessanta non c'era alcuna preoccupazione seria per lo sviluppo di Marghera; l'unico problema sembrava essere quello della sua integrazione con il sistema industriale veneto che si andava sviluppando nell'entroterra. Era infatti evidente che le caratteristiche dello sviluppo di Porto Marghera erano assai diverse da quelle dello sviluppo del Veneto.

Marghera cresceva per l'insediamento di grandi imprese, alcune delle quali pubbliche; la natura pubblica andava estendendosi dopo i vari processi di nazionalizzazione e di crescente partecipazione pubblica che caratterizzavano l'economia italiana proprio a partire dagli anni sessanta. L'attività produttiva era concentrata sulle produzioni industriali di base. La crescita industriale di Marghera aveva poi dato vita ad un agglomerato urbano piuttosto informe e caotico creando quartieri residenziali periferici e trasformando in uno di questi un centro storico tradizionale come Mestre: una realtà urbana completamente diversa da quella del resto del Veneto.

Lo sviluppo industriale del Veneto invece avveniva soprattutto per mezzo di piccole e medie imprese, in modo diffuso sul territorio, certamente con un consumo eccessivo di spazio, ma senza mettere in



Porto Marghera, il terminale petrolifero



Marghera, il quartiere residenziale, anni trenta

discussione il rapporto con le realtà residenziali tradizionali, che rimanevano centri piccoli o medi non snaturati rispetto alle loro caratteristiche storiche, e che si integravano perciò senza traumi eccessivi con la crescita industriale circostante. L'onda industriale che aveva investito il Veneto a partire dalla seconda metà degli anni cinquanta del novecento sembrava qualcosa di estraneo al fenomeno Marghera. Questo tra l'altro contribuiva ad omogeneizzare il Veneto non veneziano e a far sentire Venezia ancora più staccata dalla realtà veneta. Si discuteva allora su come integrare meglio, attraverso Marghera, Venezia con il resto del Veneto. In omaggio alla cultura programmatrice ed illuministica del tempo, abituata a progettare a tavolino le cose che avrebbero dovuto accadere senza preoccuparsi molto della realizzazione delle condizioni necessarie per farle accadere effettivamente, si immaginavano sistemi ideali di relazioni di interdipendenza settoriale che avrebbero dovuto legare la produzioni di base di Marghera agli utilizzatori costituiti dal sistema veneto retrostante di piccole e medie imprese.

La crisi di Marghera e l'emergere di una coscienza ambientale

In realtà i due sottosistemi procedevano ciascuno per conto proprio. Per la verità agli inizi degli anni

settanta il sistema veneto procedeva bene e si sviluppava, mentre in quello di Marghera cominciavano a manifestarsi i primi segni di crisi. Già nella seconda metà degli anni sessanta, proprio mentre ancora sembrava che nulla si opponesse allo sviluppo industriale incondizionato di Porto Marghera, cominciano a nascere alcune voci di dissenso che si motivano principalmente con una preoccupazione ambientale.

L'idea era che un eccessivo sviluppo industriale sulla gronda lagunare avrebbe snaturato il volto di Venezia ed avrebbe comportato manomissioni eccessive alla struttura lagunare. A dar man forte a questa visione del tutto minoritaria ed elitaria che accusava lo sviluppo industriale di Marghera di snaturare e mettere in secondo piano il centro storico di Venezia, venne l'alluvione del 1966, che portò il problema della salvaguardia di Venezia alla ribalta dell'attenzione internazionale.

La sensibilità ambientale sui problemi di Venezia si rafforza e si struttura alla fine degli anni sessanta dopo l'alluvione del 1966. Comincia a delinearsi in quel periodo quella dualità di posizioni che ancora oggi condiziona il dibattito sulla salvaguardia fisica e la difesa dalle acque alte. La dualità era particolarmente forte e si manifesta come contrapposizione tra salvaguardia e sviluppo perché non sembrava esserci altro sviluppo economico ragionevole se

non quello basato sulla ulteriore estensione di Marghera e del porto industriale. Il progetto di terza zona va avanti, tanto che è proprio alla fine degli anni sessanta che si scava il “canale dei petroli”, opera che darà un contributo rilevante all’aggravarsi dei problemi di erosione della laguna.

Alcuni, è vero cominciano a rendersi conto, che uno sviluppo industriale come quello previsto con la terza zona, avrebbe creato un eccessivo squilibrio con la realtà di Venezia e della sua laguna, e pensano ad uno sviluppo della portualità e dell’industria più a Sud di Venezia, verso la foce del Po. Questo progetto viene sostenuto anche con la motivazione di aiutare lo sviluppo industriale del Polesine. A questa idea, nel dibattito veneziano, se ne contrappone un’altra, quella di cominciare a liberare la prima zona industriale progettando una sorta di sostituzione di questa con la terza zona. Comincia a farsi strada comunque l’idea che potrebbe anche nascere un rapporto conflittuale tra Venezia e la sua laguna da un lato e l’industria di base dall’altro.

Come spesso succede sono gli eventi, non progettati e comunque non adeguatamente previsti, ad incaricarsi da far procedere le cose in una direzione piuttosto che in un’altra. Qualcosa infatti di serio comincia a succedere all’inizio degli anni settanta, proprio quando si comincia a pensare ad una legislazione speciale per Venezia con lo scopo di affrontare il problema della salvaguardia fisica della città dalle acque alte. A Porto Marghera cominciano a determinarsi segni di crisi.

La reazione delle forze politiche e sindacali è interessante ed ancora una volta significativa manifestazione del clima illuministico programmatico che si nutre di declamazioni altisonanti per scongiurare l’accadimento di fenomeni non desiderati e che nutre una illimitata fiducia nelle automatiche virtù taumaturgiche dell’intervento pubblico per evitare tale accadimento.

Negli indirizzi del piano comprensoriale previsto dalla prima legge speciale su Venezia, quella del 1973, si afferma drasticamente che vanno salvaguardati i livelli occupazione a Marghera. Non si dice come, ma si afferma questo come una esigenza inderogabile della quale, sembra sottinteso, dovrà farsi carico il settore pubblico.

In realtà stavano avvenendo cambiamenti epocali nella divisione internazionale del lavoro che avrebbero messo in discussione il futuro delle zone industriali di base costiere nei paesi sviluppati. La crisi energetica della fine del 1973 avrebbe dovuto costituire un segnale forte di questi cambiamenti. Inoltre si sottovalutava che in Italia continuava a prevalere una scelta di politica meridionalistica fortemente basata sulla industrializzazione di base; e questo avrebbe dovuto far capire che si andava profilando un conflitto tra sostegno di Porto Marghera e politica meridionalistica.

Negli anni settanta il rapporto tra iniziativa pubbli-

ca e Marghera cambiava completamente rispetto a quello che era stato agli inizi: con Volpi il pubblico faceva da volano ad una scelta di sviluppo destinata ad autoaffermarsi sul mercato; negli anni settanta si entrava pericolosamente nella logica del sostegno e del sussidio. Una logica alla quale ci si è aggrappati per tutti gli anni ottanta, ma che è entrata definitivamente in crisi con lo scoppiare dei problemi del debito pubblico e con l’inizio dei processi di smantellamento dell’intervento pubblico diretto nella produzione dei beni.

I cambiamenti epocali nella specializzazione internazionale facevano inesorabilmente giustizia di ogni approccio illuminista. La terza zona scomparve rapidamente dai progetti, e questo non per le opposizioni degli ambientalisti, ma perché non aveva alcuna possibilità di sostenersi sul mercato.

Il declino occupazionale di Porto Marghera come zona industriale di base è proseguito ineluttabilmente ed essa è oggi molto diversa da quella che era nella metà degli anni sessanta: da allora ha perso più di 20 mila occupati. Il dualismo con il Veneto retrostante delle piccole e medie imprese si è rivelato una benedizione perché ha consentito di attutire l’impatto sociale di una trasformazione così radicale rispetto ad altre zone industriali costiere che hanno subito traumi molto più forti (si veda la differenza con la realtà ligure).

I più importanti cambiamenti avvenuti a Marghera hanno riguardato la chiusura degli stabilimenti legati alla produzione di alluminio primario, degli impianti di produzione dei fertilizzanti azotati, della distillazione del carbone, della produzione siderurgica, della produzione di carpenteria metallica pesante.

Rimangono tuttavia attività importanti come la raffinazione del petrolio, la petrolchimica, la produzione di fibre sintetiche, la produzione di semilavorati di alluminio, la cantieristica, attività nella quali sono stati avviati e portati a termine importanti interventi di ristrutturazione che hanno mantenuto elevata la produttività. Sotto la spinta della nuova sensibilità e dei movimenti ambientalisti alcune di queste ristrutturazioni, specialmente del settore chi-



Porto Marghera, le autoclavi nel reparto per la lavorazione del CVM, 1987



Porto Marghera, impianti petrolchimici

mico, hanno prodotto notevoli miglioramenti sotto il profilo ambientale, senza comportare perdite di competitività.

La sfida attuale

Marghera si trova oggi in una fase cruciale di transizione: si intravedono le potenzialità delle attività legate alla fase post-industriale e delle produzioni immateriali, come quelle che si svilupperanno attorno al progetto di Parco scientifico e tecnologico, ma persistono ancora fattori di convenienza per la permanenza delle attività di trasformazione industriale.

Il comparto chimico, che svolge un ruolo qualificante dell'intera area, non è privo di problemi. Si cumulano i problemi connessi alla proprietà delle imprese, che andranno assumendo una sempre maggiore importanza con lo sviluppo di un mercato internazionale degli assetti proprietari, ma che per natura loro sono sempre meno prevedibili, con i problemi ambientali che pesano doppiamente, come problemi del passato e come problemi del futuro.

I problemi ambientali del passato riguardano specialmente le bonifiche dei siti inquinati e i costi per il risarcimento dei danni ambientali prodotti, danni che assumono varie forme, dai danni alla salute prodotti degli inquinanti atmosferici a quelli connessi all'accumulazione di inquinanti tossici nei terreni e nei sedimenti lagunari. Soprattutto quest'ultima forma di internalizzazione di costi esterni passati può rivelarsi alquanto pesante per le imprese esistenti e tale da costituire un incentivo alla delocazione

o alla dismissione della proprietà.

Entrambe queste alternative dovranno però essere confrontate dalle imprese con quella di pagare comunque dei costi senza i possibili benefici futuri di un rilancio della attività basato su criteri di maggior rigore ambientale che sarà comunque necessario garantire per rispettare le nuove norme comunitarie e nazionali e quindi per poter stare sul mercato. Nel calcolare questi possibili benefici futuri va considerato anche il ruolo degli impianti chimici di Porto Marghera nella integrazione con gli altri impianti chimici nelle zone del territorio nazionale che con essa sono attualmente legate.

È inoltre da notare che per quanto riguarda il settore chimico si è di fronte alla necessità di compiere delle scelte che non sono necessariamente vincolate da quelle relative allo sviluppo o alla progressiva eliminazione del traffico petrolifero dalla laguna, dato che gli impianti chimici potrebbero esser anche riforniti via tubo.

È certo comunque che la qualità ambientale dei siti sarà una condizione necessaria per attrarre nuove iniziative produttive di qualunque genere nell'area di Marghera. Quindi dal punto di vista sociale, in un'ottica di lungo periodo orientata al futuro, il risanamento ambientale non si presenta come uno svantaggio, ma ormai come un vantaggio localizzativo. Questa logica stenta ancora a passare, ma è destinata ineluttabilmente a farsi strada per l'evolversi naturale degli eventi.

Un altro problema importante per il futuro di Porto Marghera è il futuro del porto di Venezia. Marghera è infatti un'area industriale che è improprio definire

costiera: essa infatti non dà direttamente sul mare ma sulla laguna. Con un porto commerciale funzionante, si può ancora pensare che Marghera possa svolgere anche (ma non esaustivamente) una funzione industriale, sia pure caratterizzata da produzioni riconvertite e pulite; ma se la funzione portuale viene meno, il destino di Marghera è segnato. La composizione strutturale della funzione portuale è cambiata radicalmente negli ultimi dieci anni ed è destinata a mutare ancora in futuro. Gli sviluppi futuri andranno nella direzione di aumentare il peso della componente commerciale e passeggeri. Nonostante le resistenze del passato, improntate ad una visione un po' illuministica della programmazione pubblica in confronto alla sfida delle tenden-



RESTITUIRE PORTO MARGHERA ALLA CITTÀ

La complessità e la gravità dei problemi che interessano l'area industriale di Porto Marghera, ed in particolare il sempre più evidente danno ambientale arrecato, nel passato, da uno sviluppo indifferente alla tutela dell'eco-sistema e alle logiche della "sostenibilità", hanno indotto negli ultimi tempi la Regione, gli Enti locali e le Parti Sociali a disegnare un progetto unitario di riconversione dell'area utilizzando i più incisivi strumenti della "programmazione negoziata".

Il momento chiave di questa strategia di risanamento e riqualificazione è stato l'approvazione, con DPCM del 22.2.1999, dell'Accordo di Programma sulla Chimica.

Invero, tale Accordo, da più parti definito "storico", prevede l'attivazione di circa 1.600 miliardi di investimenti privati, volti all'innovazione tecnologica e alla messa in sicurezza degli impianti chimici, e collegati all'avvio di un vasto programma di bonifica e controllo ambientale da parte pubblica.

Tutto ciò costituisce un importante punto di svolta per la soluzione dei problemi di Porto Marghera e un'occasione irripetibile per restituire all'area un nuovo ruolo produttivo per la città.

In effetti, a circa un anno e mezzo dall'approvazione dell'Accordo di Programma sulla chimica, possiamo tranquillamente affermare che tale Accordo si sta dimostrando un concreto ed efficace strumento per la salvaguardia dell'ambiente, il risanamento delle attività produttive ed il recupero delle aree dismesse.

Vediamo infatti che:

- è stata completata l'indagine sullo stato di compromissione dei fondali dei canali industriali e sono già stati avviati i primi lavori di bonifica nonché di messa in sicurezza delle sponde;
- è già stato iniziato lo smantellamento degli impianti del vecchio Petrolchimico e di alcuni depositi costieri e nel giro di un paio d'anni dovrebbero venir liberati circa 70 ettari di territorio;
- tutte le imprese hanno già inviato al Ministero dell'Ambiente, i progetti di adeguamento per convogliare i propri reflui al depuratore di Fusina, nel rispetto dei limiti fissati dal decreto ministeriale. A sua volta la Giunta Regionale ha stanziato 79 mld per l'ampliamento e l'adeguamento del sistema depurativo di Fusina;
- l'Autorità Portuale ha provveduto all'approvazione del piano di sicurezza negli ambiti portuali;
- il Comune ha predisposto i progetti preliminari del sistema della nuova viabilità di adduzione al porto e di diversificazione tra traffico industriale e traffico civile;
- le imprese hanno già realizzato circa 900 mld di investimenti per il risanamento degli impianti, e hanno tutte avviato le procedure per pervenire alla certificazione ambientale ISO 14001; hanno inoltre presentato entro il 31 maggio al Comune, in un'unica soluzione, i risultati delle indagini di caratterizzazione dei suoli, impegnandosi a presentare entro l'anno un progetto di messa in sicurezza dell'intera area chimica;
- il 16 maggio è stata formalmente costituita la Joint-venture tra Agip Petroli, Esso Italiana e Api che consentirà di avviare il progetto Petroven che prevede di concentrare le attività di stoccaggio e movimentazione degli oli combustibili in un unico polo, caratterizzato da attrezzature con elevati standard di sicurezza e che permetterà la riduzione del 50% del traffico navale petrolifero in laguna e una riduzione del 30-40% dell'intensità media del traffico nelle ore di maggior traffico veicolare.

Gianni Perini

ze del mercato, il modello di localizzazione delle funzioni portuali seguirà la naturale tendenza che vede la funzione commerciale localizzata sulla gronda lagunare di terraferma, mentre la sezione portuale destinata ai passeggeri si localizza nel centro storico.

La struttura portuale ha subito in questi ultimi anni una notevole ristrutturazione. La riorganizzazione interna e la maggiore efficienza del servizio portuale in termini di costi unitari del servizio offerto, sono ovviamente condizioni indispensabili per garantire lo sviluppo della funzione portuale; ma non basterebbero senza che venga affrontato in modo chiaro il problema infrastrutturale, specialmente verso il mare: il problema è il passaggio del traffico in laguna. Ed è un problema che resta anche se e quando verrà completamente estromesso il traffico petrolifero.

I problemi sono quelli dei canali e della accessibilità delle navi alla laguna dal mare. Lo sviluppo della portualità commerciale dovrà tenere conto delle grandi trasformazioni nel traffico commerciale mondiale. Le due principali caratteristiche di tali trasformazioni sono l'aumento della dimensione media dei vettori per sfruttare le economie di scala al fine della riduzione dei costi, e l'articolazione del traffico in collegamenti di natura internazionale mondiale e di natura internazionale regionale.

È evidente che Venezia dovrà competere con altri porti, in primo luogo nell'Adriatico, per il traffico del secondo tipo da piattaforme attrezzate nel Mediterraneo: il bacino di utenza non è solo il

Nord-est dell'Italia, ma dell'Europa e la competizione non sarà facile, perché se è vero che Venezia ha dietro di sé un'area piana di dimensioni invidiabili, è anche vero che il porto di Venezia ha davanti a sé non il mare aperto, ma la laguna.

L'esperienza del "canale dei petroli" mostra che lo scavo dei canali comporta il rischio di aumentare e comunque squilibrare i fenomeni erosivi; inoltre il possibile aumento della frequenza e dell'intensità delle acque alte in un contesto globale di cambiamento climatico che rende sempre più probabile un innalzamento del livello del mare aumenta i problemi da risolvere per garantire un adeguato collegamento tra il mare e la gronda lagunare su cui è localizzato il porto commerciale.

Nell'ottica dello sviluppo sostenibile la ricerca delle condizioni che rendono compatibile lo sviluppo della funzione portuale con la persistenza dell'ecosistema lagunare si presenta come un tipico problema di confronto tra benefici e costi. Tra i benefici dello sviluppo portuale vanno messi la creazione di reddito aggiuntivo, la maggiore integrazione di Venezia con il Nord-est e la conseguente funzione di stimolo per l'attività produttiva della città e della regione, la valorizzazione delle operazioni di riconversione produttiva sulla gronda lagunare.

I benefici economici complessivi dovrebbero essere almeno in grado di coprire i costi di preservazione dell'equilibrio idrogeologico della laguna, connessi al mantenimento di canali di profondità adeguata (anche se ben lontani dalle profondità di cui si parlava ai tempi della terza zona) e gli eventuali costi



Porto Marghera, il Canale dei Petroli



Porto Marghera, impianto di depurazione delle acque

collegati ad un allentamento delle condizioni di protezione di Venezia dalle acque alte, qualora si dovesse scegliere di assicurare tale protezione mediante forme di separazione artificiale della laguna dal mare.

Un'epoca nuova

Quando Marghera fu concepita ed è nata, essa doveva segnare il passaggio dalla Venezia insulare alla grande Venezia della società industriale. Questo ruolo è stato svolto in un lungo ma pur sempre limitato periodo di tempo di una trentina d'anni nel corso del secolo appena passato.

Esso ha apportato i benefici dello sviluppo economico soprattutto nell'area urbana di terraferma; non è infatti riuscito a contrastare l'esodo delle attività direzionali dal centro storico di Venezia; e una volta entrato in crisi ha trascinato nella sua crisi anche la parte urbana della città di terraferma, con costi meno rilevanti del possibile per effetto della presenza della dinamica realtà industriale delle piccole e medie imprese venete.

Marghera si è sviluppata senza alcun riguardo per l'ambiente, il suo sviluppo ha inflitto anzi costi ambientali pesanti che sono destinati a venire al pettine tutti in una volta, con effetti ancor oggi non prevedibili per il futuro.

Un discorso serio e fruttuoso su Marghera, non illuministico e astratto come troppe volte è stato fatto nell'ultimo quarto di secolo e come ancora purtroppo oggi troppi continuano a fare, richiede che si prenda consapevolezza che il ruolo centrale di Marghera è finito perché per Venezia è finito il modello di sviluppo fondato sull'industria ed in particolare sulla grande industria di base tradizionalmente localizzata sulle zone costiere.

Questo non significa che a Venezia non debbano più avere spazio attività di produzione materiale:

questo spazio c'è, ma deve trattarsi di attività che si integrano con l'ambiente quali una pesca sostenibile, la cantieristica minore, attività di restauro, attività legate all'artigianato tradizionale. Così come non significa che Marghera non debba avere attività industriali, incluse quelle chimiche se rispettano vincoli della competitività e dell'ambiente che sono essi stessi oggi, in una economia avanzata, fattori di competitività.

Quello che viene meno è la centralità di Marghera, come emblema della grande produzione industriale, per lo sviluppo sostenibile della città. Marghera fu centrale per un modello di sviluppo di Venezia che appartiene al passato. Oggi il problema di Venezia è quello di inserirsi in modo adeguato nella società postindustriale dove è prevalente la produzione di beni immateriali come l'informazione e di servizi. I vantaggi che Venezia ha in questa non certo facile nuova sfida sono costituiti proprio dal suo "capitale" artistico, architettonico e ambientale; è quindi una sfida che non si può vincere in contrapposizione con le ragioni dell'ambiente. Non solo le nuove attività economiche, ma anche quelle presenti dovrebbero collocarsi in questa nuova sfida abbracciando senza esitazioni l'ottica dello sviluppo compatibile con l'ambiente.

La stessa attività portuale deve armonizzarsi con questa sfida, accentuando l'innovazione tecnologica nel campo dell'informazione e dei servizi, se vuole mantenere una competitività che significa possibilità di sopravvivere. Nella zona della gronda lagunare di Marghera potrà svilupparsi una attività di produzione immateriale sulla scia dell'esperienza del Parco Scientifico e Tecnologico, e la rigorosa compatibilità con l'ambiente dovrà diventare la condizione e il segno della integrazione della rimanente attività industriale con un modello di sviluppo sostenibile di Venezia e della sua laguna.

PetroVen

Società a Responsabilità limitata con sede legale in Genova
Depositi di Porto Marghera: Via dei Petroli 14/A



PetroVen è una società costituita da **Agip**, **Esso** e **api** nata nell'ambito dell'Accordo di Programma per la Chimica di Porto Marghera.

PetroVen fornisce al mercato servizi di stoccaggio e spedizione di prodotti petroliferi.

PetroVen ha concentrato i tre depositi costieri di Porto Marghera delle tre società costituenti in un unico deposito, conseguendo i seguenti importanti vantaggi ambientali e gestionali:

- 24 ettari liberati da attività petrolifere
- navigazione in laguna ridotta del 50%
- adozione di petroliere a basso rischio ambientale (doppia chiglia, gas inerte)
- riduzione del traffico veicolare in ore di punta del 30-40%
- riduzione del rischio industriale e delle emissioni in atmosfera
- riduzione dei costi operativo-gestionali
- apertura dei servizi di stoccaggio e spedizione al mercato con vantaggi per la libera concorrenza

PetroVen