

ciminiere. ammainate

Trent'anni di opposizione al declino industriale

Alfredo Aiello



nuovadimensione

Alfredo Aiello

Venezia. Ciminiere Ammainate

«Tektime S.r.l.s.»

Aiello A.

Venezia. Ciminiere Ammainate / A. Aiello — «Tektime S.r.l.s.»,

Содержание

Ringraziamenti	6
Indice dei contenuti	7
Parte prima	9
1. Una lunga storia tra fasti e problemi	10
2. I processi politici e i soggetti	19
3. Le caratteristiche e i tempi del cambiamento	30
4. Qualche considerazione finale	39
Parte seconda	42
Gastone Angelin, Porto Marghera e le lotte operaie	43
Конец ознакомительного фрагмента.	46

ALFREDO AIELLO

Â© 2006 nuova dimensione (edizione cartacea)

Â© 2017 Alfredo Aiello

Eâ## vietata la riproduzione totale o parziale,
effettuata con qualsiasi mezzo,
compresa la fotocopia

UUID: 1e5ce740-8c92-11e7-8976-49fbd00dc2aa

Questo libro Ã stato realizzato con StreetLib Write

<http://write.streetlib.com>

Ringraziamenti

Non posso dimenticare gli aiuti preziosi che ho ricevuto e, primi fra tutti, da coloro che mi hanno rilasciato le interviste. Ringrazio Fabrizio Conte per la ricerca di alcuni articoli, Chiara Puppini per la copia della registrazione della sua intervista a Giuliano Ghisini, Augusta Sasso per la sistemazione della raccolta della mia rassegna stampa accumulata in quasi trent'anni di attività sindacale, Fabrizio Francescone per la sbobinatura della maggior parte delle interviste, Sabino Cirulli per l'aiuto nella trasposizione in formato word dei miei articoli, interviste e interventi. Inoltre per l'acquisizione di diverse informazioni ringrazio la segreteria della Federazione dei Democratici di Sinistra di Venezia, Lorenzo Simbula della Cgil di Venezia, Massimo Forza della Fiom-Cgil. Devo inoltre un ringraziamento particolare allo scomparso dottor Costantino Nassivera e alla dottoressa Maria Ugliano del Dipartimento Affari Istituzionali della Provincia di Venezia, alla dottoressa Marina Dragotto e al dottor Pierpaolo Favaretto del Coses, al dottor Bruno Anastasia di Veneto Lavoro. Un ringraziamento, infine, per le osservazioni, utili per la mia introduzione, ai professori della Facoltà di Scienze politiche dell'Università di Padova Gianni Riccamboni, Patrizia Messina e Fabrizio Tonello.

Indice dei contenuti

[Ringraziamenti](#)

[Parte prima](#)

[LA VICENDA DI PORTO MARGHERA: UN'INTRODUZIONE](#)

[1. Una lunga storia tra fasti e problemi](#)

[2. I processi politici e i soggetti](#)

[3. Le caratteristiche e i tempi del cambiamento](#)

[4. Qualche considerazione finale](#)

[Parte seconda](#)

[SEDICI INTERVISTE SU PORTO MARGHERA 1999-2006](#)

[Gastone Angelin, Porto Marghera e le lotte operaie](#)

[Giuseppe Rosa Salva, Al sorgere della questione ambientale](#)

[Luigi Ruspini, La chimica a Porto Marghera](#)

[Wladimiro Dorigo, Venezia, Porto Marghera, la politica](#)

[Cesco Chinello, Le trasformazioni industriali](#)

[Giorgio Brazzolotto, La vertenza Sava vista dagli operai](#)

[Roberto Coin, La vertenza Sava vista dall'azienda](#)

[Girolamo Federici, Il porto di Venezia](#)

[Giosu  Orlando, I metalmeccanici di Venezia](#)

[Gianni De Michelis, Porto Marghera, un ruolo nazionale](#)

[Gianni Pellicani, I comunisti a Porto Marghera](#)

[Pio Galli, Metalmeccanici, sindacato e politica](#)

[Italo Turd , Gli imprenditori a Porto Marghera](#)

[Roberto Pravat , La salvaguardia di Venezia](#)

[Turiddu Pugliese, Il futuro delle aree liberate](#)

[Gianmario Vianello, Cultura, politica e classe operaia](#)

[Indici dei nomi](#)

Venezia e il suo polo industriale. Un insediamento produttivo, tra i maggiori in Europa, a ridosso della citt  storica e di un ecosistema lagunare unico e delicatissimo: quale rischio ambientale e quale compatibilit  ?

Porto Marghera, ovverossia il gigantismo industriale nel Veneto della piccola e diffusa impresa produttiva: quale relazione tra due morfologie produttive cos  diverse?

Questi problemi e le lotte sindacali e politiche per gestire il cambiamento dell'ultimo trentennio, analizzati e raccontati con interviste a personalit  chiave nelle vicende veneziane e nazionali:

Gastone Angelin, Giorgio Brazzolotto, Cesco Chinello, Roberto Coin, Gianni De Michelis, Wladimiro Dorigo, Girolamo Federici, Pio Galli, Giosu  Orlando, Gianni Pellicani, Roberto Pravat , Turiddu Pugliese, Giuseppe Rosa Salva, Luigi Ruspini, Italo Turd , Gianmario Vianello.

Uno specchio delle difficolt  a trasformare il Paese.

Alfredo Aiello (Napoli 1952), operaio, dirigente sindacale dal 1975 al 1996 a Venezia, prima della Fiom e poi della Cgil. Giornalista pubblicista dal 1990 al 1997. Dal 1996 imprenditore nel settore Comunicazione. Ha pubblicato *La nuova dimensione urbana. Venezia- Mestre nella Regione Veneto*, in Quaderni della Fondazione Istituto Gramsci Veneto, 1990 ; *La piccola impresa e l'artigianato: i soggetti di un nuovo sviluppo economico nell'area veneziana*, in *«Oltre il Ponte»*, n. 48, 1994, Franco Angeli, Milano; *La Fincantieri e la crisi della cantieristica italiana*, in *«Economia e societ  regionale»*, n. 2, 2004, Franco Angeli, Milano ; . *Governare*

la città , (coautore) Marsilio Editori, Venezia **2008** ; ***Prendere partito. Gianmario Vianello un intellettuale*** ... (coautore) **Venezia** , Nuova Dimensione Editore, **2013**

*A mia moglie Grazia,
a mia figlia Marilena e
alla piccola Ginevra*

Parte prima

LA VICENDA DI PORTO MARGHERA:

UN'INTRODUZIONE

Tutto, o Lucilio, dipende dagli altri.

Solo il tempo è nostro.

Seneca

LA VICENDA DI PORTO MARGHERA: UN'INTRODUZIONE

Obiettivo di questo Dossier è ricostruire alcuni avvenimenti significativi che hanno segnato la storia del polo industriale di Venezia dal 1970 ai primi anni del terzo millennio, lasciando la parola a personalità che hanno svolto un ruolo di primo piano nell'arena politica, sociale, istituzionale e culturale del territorio. Porto Marghera è stato un sito produttivo tra i maggiori in Europa, con grandi gruppi industriali e produzioni diversificate, soprattutto nei settori chimico e metalmeccanico. Un luogo con un ampio sistema di infrastrutture e servizi: porto, aeroporto, rete ferroviaria, sistema viario e fluviale. Caratteristiche singolari che hanno offerto opportunità e creato problemi nel governo del territorio, anche per la formazione di molti gruppi e associazioni e di un sistema di relazioni sociali e politiche assai intricato. Le vicende di Porto Marghera esercitano una forte influenza nelle decisioni collettive non solo economiche che coinvolgono la comunità veneziana e nazionale, nonostante il polo industriale, adiacente a una città come Venezia, abbia causato forti e diffusi problemi di compatibilità con il delicatissimo ecosistema lagunare. Negli ultimi decenni al ridimensionamento occupazionale di Porto Marghera ha fatto da contrappeso lo sviluppo produttivo delle aree limitrofe, con caratteristiche simili a quelle tipiche dell'industrializzazione veneta. Altri contrappesi sono stati la forte crescita delle attività culturali e turistiche della città storica e i consistenti investimenti per le opere di salvaguardia fisica di Venezia. Resta comunque ancora centrale l'interrogativo su quale futuro si stia costruendo per Porto Marghera.

1. Una lunga storia tra fasti e problemi

Il luogo e i suoi processi materiali

Ci si chiede se il successo a Porto Marghera era inevitabile o al contrario i processi potevano prendere un'altra direzione? Le persone, le organizzazioni sociali e politiche potevano cambiare il corso degli avvenimenti oppure hanno subito un processo che, come un fiume in piena, travolge tutto ciò che incontra al suo passaggio? La questione del confine tra l'oggettività e la soggettività dei processi sociali. È difficile costruire una risposta condivisa. Cesco Chinello e Gianni De Michelis si differenziano nel giudizio sull'oggettività dei processi (Chinello sembra escluderla, De Michelis ammetterla). Entrambi, tuttavia, convergono sul peso che la soggettività può esercitare nel determinare l'esito di un processo sociale o economico. Una terza via può essere rappresentata dal riconoscimento di una relazione reciproca e dinamica tra l'aspetto oggettivo e quello soggettivo. L'impossibilità di definire con certezza i confini tra l'oggettivo e il soggettivo apre uno spazio ampio di manovra per gli attori in campo e le responsabilità in tal modo possono sfumarsi. Può accadere che ci si nasconda dietro l'oggettività di un processo per restare inattivi («tutto dipende dalla crisi economica mondiale che nessuno di noi può qui e ora risolvere») o al contrario si può considerare un processo con tratti significativamente oggettivi (la crisi di una fabbrica obsoleta incapace di restare sul mercato) come interamente dipendente dalla volontà degli attori.

Marghera: un caso isolato e specifico?

In un articolo sul quotidiano la Repubblica del 15 agosto 1998 si poteva leggere:

Il passaggio dall'ombrello protettivo delle Partecipazioni Statali al nuovo "un bel cambiamento, un salto senza rete che i genovesi hanno paura di fare ma che sentono di non poter evitare. Non hanno altre strade. Qui il passato è sepolto e difficilmente potrà essere riesumato... La nuova classe imprenditoriale fa fatica a uscire allo scoperto e quella vecchia è morta sotto le macerie delle Partecipazioni Statali... Genova è in difetto di classe dirigente dopo la fine dell'egemonia dell'industria pubblica... (1. Tropea S., *Il fantasma dell'Ansaldo spaventa Genova bifronte*, «La Repubblica», 15 agosto 1998).

Nell'articolo si può benissimo sostituire Genova con Venezia (Porto Marghera) così come si potrebbe sostituire con Napoli, Trieste, Taranto, ecc. ed è sostenibile la stessa tesi. Ci si riferisce in effetti al medesimo modello di sviluppo industriale: quello tipico delle zone costiere, che fa perno sulle banchine portuali, per accogliere navi che trasportano materie prime che le industrie ivi collocate trasformano in prodotti finiti o semilavorati. Industrie di grandi dimensioni, con migliaia di addetti, create in Italia soprattutto grazie all'intervento diretto dello Stato attraverso il Ministero delle Partecipazioni Statali.

Tappe della storia del polo industriale di Porto Marghera

L'area industriale di Porto Marghera, che diventerà nel corso della sua non breve storia uno dei maggiori poli industriali europei, nasce in virtù degli sviluppi che hanno interessato il porto di Venezia. Nel 1907, con lo spostamento del porto in terraferma ai Bottenighi, si gettano le basi per costruire la zona industriale. Il 23 luglio del 1917 si stipula a Roma una Convenzione relativa alla concessione della costruzione del nuovo porto di Venezia, in regione Marghera, e ai provvedimenti per la zona industriale e il quartiere urbano (2. Chinello C., *Porto Marghera 1902-1926. Alle origini del problema di Venezia*, Marsilio, Venezia 1979, p. 173) tra Governo, Comune e la Società anonima Porto Industriale di Venezia della quale è presidente Giuseppe Volpi. I lavori inizieranno ai Bottenighi nel 1919. È la nascita della I Zona Industriale. Sin dall'inizio è chiaro l'indirizzo produttivo: si comincia con attività chimiche, petrolifere e poi elettro-metallurgiche e ancora cantieristica navale e siderurgia. Lo sviluppo è rapido: si va dalle 5 aziende insediate nel 1921 alle 91 del 1939, con quasi 19.000 addetti, sebbene

le aziende attive siano, a quella data, solo 71. Nell'ottobre del 1925 l'ingegner Coen Cagli propone un nuovo piano regolatore per l'ampliamento della zona industriale, ma il suo progetto sarà preso in considerazione solo successivamente alla seconda guerra mondiale. Infatti, dopo varie iniziative, è costituito il 22 dicembre 1958 il Consorzio per l'ampliamento e lo sviluppo di Porto Marghera a cui partecipano Comune e Provincia di Venezia, la Camera di Commercio della città, oltre al Provveditorato al porto. Nel febbraio del 1962 il Consorzio decide la distribuzione definitiva delle aree (per un totale di 763 ettari), aprendo la strada alla costruzione della II Zona Industriale. Il 2 marzo del 1963 la legge 397, che istituisce il nuovo Consorzio allargando la partecipazione al Comune di Mira, delinea un Nuovo ampliamento del porto e zona industriale di Venezia: è il tentativo di avviare la III Zona Industriale, ma la volontà politica che prevale alla fine sarà quella di bloccare l'espansione industriale. Si assisterà per questo alla crescita di Porto Marghera tutta concentrata nella I e nella II Zona Industriale nel corso della prima metà degli anni Settanta.

Le attività produttive del polo industriale e la dinamica occupazionale tra gli anni Settanta e gli anni Novanta

A metà anni Settanta l'occupazione stimata a Porto Marghera era attorno alle 35.000 unità, prevalentemente concentrata nell'industria di base, ad elevato consumo energetico, con forte dipendenza extraregionale, come tutte le zone industriali costiere di prima generazione. Il cosiddetto modello Mida (*Maritime industrial development areas*) è stato messo a punto nel delta del Reno (l'area del Botlek nel porto di Rotterdam è il primo modello realizzato) e imitato poi sia nei Paesi industrializzati che in quelli in via di sviluppo. L'attracco della nave alla banchina di uno stabilimento e il successivo sbarco della materia prima in autonomia funzionale costituiscono le prime fasi del processo produttivo. Date queste caratteristiche, Porto Marghera si è sempre proposta come ubicazione ottimale per lavorazioni di base (3. Cose e Comune di Venezia (a cura di), *Porto Marghera. Proposte per un futuro possibile*, Angeli, Milano 1990, pp. 16-17). Fino agli anni Novanta, dei grandi gruppi industriali presenti, uno solo era privato: la Montedison (la proprietà, poi, si alternerà dalla mano privata a quella pubblica di Eni e viceversa). Tre erano direttamente dipendenti dallo Stato: Iri, Eni ed Efim. Questi quattro colossi industriali nel 1987 occupano un insieme di aree pari a 1.079 ettari, vale a dire il 78,9% del totale del polo industriale e impiegano 14.531 addetti, pari al 73% del totale. I dati riportati in tab. 1 consentono di seguire la dinamica del numero di unità locali e addetti presenti a Porto Marghera dalla fine degli anni Settanta allo scadere del secolo. Agli oltre 26.600 addetti del 1978 si possono aggiungere 2.535 addetti nelle imprese di appalto nei 17 maggiori stabilimenti di Porto Marghera (stima primo trimestre del 1979). Gli addetti totali salgono, così, a quella data, a oltre 29.000. Circa l'80% dei lavoratori risultava impiegato in 14 aziende collocate nella classe dimensionale superiore ai 500 addetti.

TABELLA 1. OCCUPAZIONE A PORTO MARGHERA (1978-1998)

	0-49 addetti		50-99 addetti		100-499 addetti		500 e oltre		Totale	
	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti
1978	24	532	10	604	18	4.384	14	21.140	66	26.660
1988	71	996	8	609	24	5.686	7	10.065	110	17.356
1998	260	3.505	22	1.525	14	3.084	5	4.844	301	12.958
Var. %										
1978-1988	196%	87%	-20%	1%	33%	30%	-57%	-52%	65%	-35%
1988-1998	266%	252%	175%	150%	-42%	-46%	-17%	-52%	176%	-25%

Fonte: elab. su dati Coses.

Tra gli addetti diretti il 47,1% era impiegato nel settore chimico (12.557), il 20,6% nella metallurgia (5.460), l'11,2% nella cantieristica (2.972), il 6,3% nella lavorazione dei minerali non metalliferi (1.674), il 6,2% nei derivati del petrolio (1.654), il 5,8% nella meccanica (1.552). All'interno della chimica le produzioni risultavano concentrate nei comparti della chimica di base (addetti 8.133), fertilizzanti (2.228), fibre sintetiche (1.835); nel metalmeccanico le produzioni principali erano quelle dei settori dei non ferrosi (3.427 addetti), cantieri navali (2.972), siderurgia (1.870) (4. Rielaborazione su dati Coses).

Dieci anni dopo, nel 1988, l'occupazione complessiva risulterà ridotta di oltre 9.000 unità con un calo pari al 35%. Le linee della trasformazione sono evidenti: le aziende di classe superiore ai 500 addetti si riducono di oltre la metà e i loro occupati calano del 52%; le aziende più piccole di classe 10-49 addetti triplicano, mentre gli occupati crescono solo dell'87%; le aziende di classe 50-99 addetti calano del 20% ma gli occupati restano stabili; infine nella classe 100-499 addetti le aziende crescono del 33% e gli occupati aumentano del 30%.

Dieci anni dopo, nel 1998, l'occupazione complessiva risulta ridotta ulteriormente di oltre 4.000 unità con un calo pari al 25%. Le aziende di classe superiore ai 500 addetti diminuiscono ancora e i loro occupati calano del 52%; le aziende di classe 10-49 addetti quasi quadruplicano, mentre i loro occupati crescono del 250%; anche le aziende di classe 50-99 crescono significativamente, mentre nella classe 100-499 addetti le aziende e gli addetti si riducono, grossomodo, della metà. Per quanto riguarda le variazioni dell'occupazione per settori, si osserva una riduzione generalizzata: nella chimica gli addetti calano, tra il 1978 e il 1998, da 12.557 a 3.674 e il peso sul totale passa dal 47% al 28%; nel settore petrolifero si passa da 1.654 a 534 addetti; nella metallurgia e siderurgia da 7.330 a 1.221 addetti e, in termini di peso, dal 18% al 9%. Un andamento diverso è quello del cantiere navale ex Breda, del gruppo Fincantieri, dove al dimezzamento degli addetti diretti corrisponde la contemporanea e fortissima crescita dei dipendenti delle imprese esterne che operano in appalto, grazie alle grosse commesse acquisite nel settore crocieristico. A tale andamento dell'occupazione nel polo industriale non corrisponde, però, una riduzione delle quantità prodotte. Infatti «nel decennio 1977-1987 (...) vi è stata una forte caduta dell'occupazione soprattutto negli stabilimenti legati agli input dal mare, ma ci è nonostante vi è stato nell'insieme un aumento della produzione» (5. Coses e Comune di Venezia (a cura di), *Porto Marghera. Proposte per un futuro possibile*, Angeli, Milano 1990, p. 28).

La tab. 2 fotografa l'assenza di una correlazione tra addetti e produzione. Nella storia recente di Porto Marghera si possono individuare tre fasi: negli anni Settanta lo sviluppo di Porto

Marghera Ã l'aspetto prevalente; negli anni Ottanta si registrano una lunga fase di ristrutturazione e la dismissione di alcune produzioni, con una forte riduzione degli occupati; negli anni Novanta il mutamento del vecchio modello industriale diventa radicale.

TABELLA 2. AZIENDE, ADDETTI E VOLUMI DI TRAFFICO (1970-2000)

Anno	Aziende	Addetti	Traffico marittimo in zona industriale*			Traffico ferroviario
			Prod. diversi	Prod. petroliferi	Totale	
1970	227	31.000	7.147	12.446	19.593	1.160
1980	235	29.000	9.585	12.929	22.514	1.200
1990	303	18.814	9.190	10.115	19.305	1.134
2000	289	12.727	7.290	10.580	17.870	836

* Tonn (x) 1.000.

Fonte: Elaborazione Ente Zona Industriale di Porto Marghera.

Uno sviluppo produttivo e occupazionale *sembra* durare fino a metÃ anni Settanta, quando inizia a far sentire, in modo manifesto, i suoi effetti il cambio di fase dell'economia internazionale: un rallentamento della crescita, infatti, presente sin dal 1967, si materializza con forza a seguito dell'esplosione, nel 1973, della crisi petrolifera in conseguenza della sospensione di forniture di greggio da parte dei Paesi arabi, come ritorsione verso i Paesi considerati alleati di Israele. Si aggiungono poi, nel 1979, gli effetti della seconda crisi petrolifera, dettata questa volta dall'Iran, che blocca le sue esportazioni di greggio. Il polo industriale, che faceva leva sulle trasformazioni di materie prime a elevato consumo energetico, vive di conseguenza ripetute crisi aziendali. Alla fine degli anni Settanta dunque si erano giÃ manifestati numerosi segnali di una rilevante e imminente trasformazione (6. Coses e Comune di Venezia (a cura di), *Porto Marghera. Proposte per un futuro possibile*, Angeli, Milano 1990, pp. 95-97). Gli anni Ottanta finiranno per caratterizzarsi per la drammatica crisi produttiva, che i dati occupazionali riflettono solo in parte: nei rilevamenti sull'occupazione risultano occupati centinaia di lavoratori che in realtÃ sono in cassa integrazione, sebbene vi sia la certezza che molti non saranno piÃ¹ rioccupati. D'altro canto nei calcoli sono esclusi, per la difficoltÃ a censirli, i lavoratori indiretti, come quelli che operano nelle manutenzioni o nella logistica della grande azienda. Chimica, cantieristica di costruzione e di riparazione, alluminio, rame, zinco, siderurgia, imprese di appalto, meccanica, carpenteria sono tutti settori che si misureranno con processi di ristrutturazione volti a razionalizzare le attivitÃ produttive, cioÃ produrre di piÃ¹ con meno addetti e, quindi, con un netto peggioramento delle condizioni di lavoro e di vita per l'insieme dei lavoratori. Si registra, anche, una forte tendenza al ridimensionamento delle attivitÃ, a volte limitato alla chiusura di alcune linee di produzione (come i forni per la produzione primaria dell'alluminio), altre volte, invece, si verificherÃ la chiusura totale di aziende (come l'Alluminio Italia di Porto Marghera o la Preo, azienda siderurgica privata). Molto dipende dall'andamento del mercato in cui le aziende operano; in alcuni casi decisivo per continuare l'attivitÃ Ã l'intervento degli enti locali, della Regione o dello Stato, spesso teso a tamponare i negativi effetti sociali delle crisi aziendali. Dopo la crescita degli anni Settanta e il declino degli anni Ottanta, gli anni Novanta si caratterizzano per il rallentamento delle espulsioni di manodopera dalle fabbriche e, ancor piÃ¹, per la diffusa consapevolezza della necessitÃ

di riequilibrare il modello industriale basato sulle grandi aziende soprattutto pubbliche e concentrato sulle produzioni di base. Cos'altro nel settore petrolchimico si intensifica il processo di automazione, mentre in Montedipe, Agrimont, Ausimont si portano avanti soluzioni organizzative nuove. Nel settore alluminio, invece, si cerca di riconvertire le attività passano dalla produzione primaria ai prodotti finiti, utilizzando la nuova società Alutekna. Nella cantieristica si passa dalla costruzione delle tradizionali navi commerciali alle sofisticate navi passeggeri, sempre più imponenti, e lo stabilimento della Fincantieri di Porto Marghera si colloca tra i protagonisti a livello mondiale in questo nuovo mercato. È da ricordare anche l'impatto delle decisioni prese in sede europea che pongono ai singoli Stati precise condizioni volte a riorganizzare su scala europea le industrie nazionali. Numerose leggi di settore intervengono a disciplinare le attività produttive, in termini di quantità di produzione, aiuti pubblici, impatto ambientale, ecc. Il caso Fincantieri (7. Aiello A., *La Fincantieri e la crisi della cantieristica italiana*, in «Economia e società regionale», 2, 2004) è paradigmatico della ristrutturazione industriale avvenuta su scala europea. E lo stesso è accaduto anche in altri settori industriali come la siderurgia, la metallurgia non ferrosa, la chimica. Gli interventi europei volti a eliminare gli aiuti di Stato alle imprese, cioè a eliminare la concorrenza sleale nel mercato comunitario, hanno mirato a determinare una gestione oculata delle risorse. Da qui profonde ed estese ristrutturazioni e riorganizzazioni produttive, con interventi sugli impianti, sull'organizzazione aziendale, sull'occupazione.

La Vertenza Venezia. Una gestione unitaria del polo industriale?

Il 5 febbraio 1981, al cantiere navale Breda di Porto Marghera è convocata dalla Federazione Cgil, Cisl e Uil di Venezia una riunione delle segreterie dei sindacati di categoria e dei Consigli di fabbrica per discutere «sulla preoccupante situazione di Porto Marghera, e soprattutto per le prospettive del Polo, che si lega organicamente con la crisi del sistema delle Partecipazioni Statali e con gli inaccettabili ritardi nella costruzione di una strategia di riorganizzazione dell'industria di base a seguito della crisi energetica...» (8. Ghisini G., *Sintesi della relazione tenuta a nome della segreteria Cgil, Cisl e Uil*, Porto Marghera, febbraio 1981, dattiloscritto). Nella relazione dei sindacati si chiede «un contributo più efficace» dei partiti politici e delle istituzioni locali, in vista di un progetto del sindacato su «Marghera e sull'area veneziana». Nasce così la Vertenza Venezia, un «progetto di sviluppo economico, produttivo e occupazionale dell'area veneziana» (9. Di Renzo T., *Eravamo bonzi. Ricordi senza remore delle lotte sindacali del 1980. Il petrolchimico di Porto Marghera*, Marsilio, Venezia 1988, pp. 145-148). Si mira, con essa, a unificare le lotte dei lavoratori sui problemi occupazionali, evitando di rincorrere le singole situazioni di crisi. Vengono individuate con precisione anche le controparti cui le rivendicazioni sono state indirizzate: Associazione Industriali, Costruttori edili, Confcommercio, Associazione piccole aziende, Intersind e Asap (associazioni di aziende industriali pubbliche poi confluite in Confindustria), come pure Governo, Regione, Comune e Comprensorio. Il primo sciopero a sostegno delle richieste sindacali, il 17 febbraio 1981 in piazza San Marco a Venezia, con l'intervento conclusivo di Luciano Lama, segretario generale della Cgil nazionale, vede la partecipazione di oltre 30.000 persone.

Il limite di queste iniziative è che ci sono stati risultati politici importanti ma non pratici. E senza risultati pratici i problemi di Marghera non si risolvono. Dobbiamo interrogarci più a fondo sul perché Governo, Regione, Comune, padronato, partiti, si sono trovati d'accordo sugli interventi proposti dal sindacato e alla fine... sono venute a mancare le cose pratiche. Come pure dobbiamo interrogarci su un altro limite, che perdura e che rischia di diventare un vero pericolo: questa piattaforma Venezia è nata per insieme dei lavoratori veneziani, non può essere solo la piattaforma dell'industria o di una parte di essa. (10. Aiello A., *Articoli, interviste, interventi, 1975-2004, Relazione introduttiva Comitato Direttivo Fiom-Cgil*, Venezia 30 marzo 1983, dattiloscritto)

Per il sindacato era l'intero polo industriale a essere posto in discussione. Da qui, l'esigenza di avere innanzitutto dal Governo risposte che coniugassero le politiche

Le cose avvenute sono state realizzate conseguentemente a un disegno unitario, sia per le trasformazioni dei singoli settori, sia per Porto Marghera nel suo complesso. Un disegno unitario che per¹ ha avuto, per ragioni inevitabili, il suo cuore a Roma. Non per espropriare Venezia delle sue competenze, ma perché gli interventi da realizzare erano collegati a pi¹ generali processi di ristrutturazione della chimica, dell'alluminio, della cantieristica, della siderurgia e quant'altro che non potevano che essere governati a scala nazionale. Era evidente che necessitava un approccio di tipo verticale, a monte; altrimenti sarebbe stato impossibile sapere cosa fare qui, a Venezia, nelle singole attività presenti nella zona industriale a fine anni Settanta. Ma bisogna ricordare che il piano di trasformazione ha avuto anche un suo collante e un suo coordinamento di tipo orizzontale, in sede locale. E il merito è stato della classe dirigente di questa città». (12. Coses e Comune di Venezia (a cura di), *Porto Marghera. Proposte per un futuro possibile*, cit., p. 438).

Porto Marghera e centro storico: industria e salvaguardia

Uno dei principali aspetti della complessità di Porto Marghera è l'essere adiacente a una città storica come Venezia. Due mondi distinti e lontanissimi su pi¹ piani. Dal punto di vista economico il centro storico è sempre pi¹ concentrato nelle attività legate a un turismo in forte espansione, mentre la terraferma vive in buona parte sul reddito creato dalle attività industriali e commerciali. Dal punto di vista ecologista addirittura due mondi contrapposti: un'area industriale con possibili rischi ambientali a poche centinaia di metri da un museo a cielo aperto, di storia millenaria, unico e irripetibile. Entrambi i luoghi vivono processi di trasformazione non sempre positivi. In un convegno della Fiom veneziana dell'aprile del 1991 ci si chiedeva, guardando l'esodo dal centro storico di Venezia, se il calo continuo e costante dei residenti non era ormai un processo inarrestabile e, conseguentemente, il ripopolamento di Venezia un obiettivo auspicato ma sempre pi¹ distante. Era una visione catastrofista dei processi allora in atto a Venezia? A Venezia tutto ci² che non era legato allo sfruttamento della città in funzione turistica già allora scompariva, e il nuovo, necessario per impedire l'affermarsi di una nociva e controproducente monocultura economica, non emergeva. Anzi appariva esplicita, già allora, la tendenza di importanti attività produttive artigianali a riconvertirsi in funzione del turismo. E la tendenza era ancora pi¹ evidente se si osservavano direttamente le attività produttive che nel centro storico chiudevano e davano il senso pi¹ vero di un processo di vera e propria decadenza. (13. Aiello A., *Articoli, interviste, interventi, 1975-2004, Relazione introduttiva al convegno Quale sviluppo delle attività produttive a Venezia? Ruolo della navalmeccanica e delle tecnologie marine*, Venezia, Ateneo Veneto, 5 aprile 1991, dattiloscritto). Ha ragione Dorigo, quando sostiene che tale condizione è frutto di una scelta consapevole soggettiva di una voluta trasformazione genetica? La filiera turistica per prevalere aveva la necessità di spostare dal centro storico verso la terraferma il porto commerciale. L'effetto non poteva che essere avanzata della monocultura. È venuta così a mancare nell'economia del centro storico quella logica della buona miscela data da attività economiche diversificate, comprese le attività produttive specie se legate al mare. L'inserimento all'Arsenale di Venezia di Thetis, un'attività nata dall'impegno di alcune società (tra cui Tecnomare e Fincantieri) ha rappresentato all'inizio degli anni Novanta uno dei tentativi riusciti di contrastare la monocultura turistica veneziana. Venezia, è inutile nasconderselo, ha vissuto e ancora vive su alcune rendite che finiscono per indebolire gli stimoli imprenditoriali: turismo, porto, università, Casin² municipale, grandi aziende industriali pubbliche, aeroporto, grandi opere infrastrutturali avviate. Ma non va dimenticato che, dal 1973, una legislazione speciale mira a salvaguardare la città storica dal pericolo delle acque alte, dopo le maree eccezionali del novembre del 1966. Svitati miliardi di euro sono stati spesi per la salvaguardia e il recupero di pezzi della città; almeno quattro miliardi di euro saranno investiti nelle grandi opere di difesa. Non manca, per², il dibattito con posizioni contrastanti e l'intervista a Pravat¹ ne è una testimonianza.

Porto Marghera e Veneto: inconciliabili?

Nell'intervista a Gianni De Michelis sulla inconciliabilità tra l'apparato industriale di Porto Marghera e quello del Veneto, sono affrontate tre grandi questioni.

Primo: vi è stato un effetto innesco di Porto Marghera che ha consentito, favorito l'esplosione produttiva del Veneto?

Secondo: Porto Marghera, vista come l'ultima versione della Serenissima, ha influenzato le scelte degli imprenditori veneti disincentivando una loro naturale espansione a Porto Marghera che si riorganizzava? Terzo: Porto Marghera ha davvero nel futuro una funzione così vitale per il Veneto, addirittura per l'economia del Nordest, al fine di evitare che questa «si spiaccihi contro un muro prima ancora di diventare matura»?

Già alla fine degli anni Settanta importanti ricerche rilevavano che era «in corso nella regione una forte trasformazione delle strutture economiche e sociali... sotto forme inedite e sperimentali» (14. Rullani E., *Capitalismo periferico e formazione sociale regionale: l'economia del modello veneto*, gennaio 1979, dattiloscritto). Non si trattava, a detta dei ricercatori, di un'ipotesi di microformazione sociale, compatta al proprio interno e in frizione con altre realtà regionali, ma semmai di un adattamento dell'assetto regionale a prepotenti spinte recepite dall'esterno, a cominciare dai condizionamenti della divisione internazionale del lavoro. Si venivano delineando concetti come quelli di formazione sociale territoriale ed economia periferica. Quest'ultimo richiama quello di residualità, inteso come ibrido non analizzabile di sviluppo e non-sviluppo. Ma di quale sviluppo si parlava? Massimo Cacciari, trent'anni fa, così lo evidenziava:

Rifacciamoci brevemente alle strutture che hanno determinato lo sviluppo industriale regionale. I dati di cui disponiamo... ci rivelano una struttura industriale complessivamente assai arretrata, senza vistosi segni interni di squilibrio. Il dualismo non passa, cioè, tra piccola industria e industrie a dimensioni medio-grandi (200-1500 addetti). Anzi, il capitale investito per addetto decresce con il crescere delle dimensioni di impresa (ciò che indica un basso livello di capitalizzazione nella media industria e non, relativamente alle altre regioni settentrionali, un alto livello nella piccola); la produttività del lavoro è pressoché equivalente nelle diverse categorie di imprese... È evidente che la relativa tenuta dell'occupazione industriale nel Veneto è strettamente correlata a questa struttura diffusamente arretrata, a bassa intensità di capitale. (15. Cacciari M., *Struttura e crisi del modello economico-sociale veneto*, in «Classe», 11, 1975).

Successivamente l'evoluzione della struttura produttiva del Veneto ha portato alla diffusione dei distretti industriali «... medium di conoscenza e di relazioni che permette la comunicazione e il coordinamento operativo tra soggetti situati nel medesimo contesto di esperienza (locale)» (16. Rullani E., *Distretti industriali ed economia globale*, in «Oltre il Ponte», 50, p. 32) e a una straordinaria articolazione dei sistemi produttivi locali, che hanno interessato anche le aree vicine a Porto Marghera. Non esistono, peraltro, ricerche empiriche che documentino, per la provincia di Venezia come per il Veneto, un sicuro effetto innesco prodotto da Porto Marghera. Se De Michelis ha ragione, si tratta di una ragione ancora da dimostrare. Si può, a tale proposito, rimanere su un piano intuitivo come fa il direttore dell'Associazione degli industriali di Venezia, Italo Turcato, quando sostiene che avere vicino alluminio e le altre materie prime ha permesso a molti nel Veneto di svilupparsi. Piuttosto netto, invece, il parere di Gianni Pellicani, che considera alla base delle condizioni di sviluppo del Veneto non solo l'indiscussa creatività e laboriosità dei veneti ma anche le note condizioni di vantaggio come la manodopera a basso costo, la politica inflazionistica e il deprezzamento della moneta, oltre agli effetti della legislazione degli anni Cinquanta e Sessanta sulle aree depresse. Alle incertezze sull'effetto innesco si contrappone la certezza sulla seconda questione: l'imprenditoria veneta non ha finora partecipato, tranne qualche rarissimo caso (come quello dell'imprenditore siderurgico di Vicenza Beltrame che ha rilevato l'ex Italsider di Porto Marghera), al processo di reindustrializzazione del polo industriale veneziano. Infine, sul punto

che attiene alle prospettive del Veneto e sul ruolo che in ci² pu² giocare Porto Marghera, appare verosimile, come vedremo pi¹ avanti, ritenere che la riorganizzazione del sistema dei trasporti e della logistica porr² Porto Marghera in una posizione di eccellenza, grazie, innanzitutto, alle sue infrastrutture. Con benefici che possono coinvolgere un territorio pi¹ vasto.

2. I processi politici e i soggetti

La vertenza delle imprese di appalto e della Sava

La fase di sviluppo industriale che investe Porto Marghera a partire dagli anni Settanta Ã fisicamente visibile, con investimenti produttivi per la costruzione di nuovi impianti chimici, al cantiere navale Breda, all'Alumix di Fusina, che determinano una crescita velocissima di nuovi posti di lavoro i quali, solo nelle imprese specializzate e dedicate prima alla costruzione e poi alla manutenzione degli impianti, portano dall'entroterra veneziano e veneto, ma anche e soprattutto dal Sud Italia e finanche dall'estero, migliaia di lavoratori. La vertenza che il sindacato veneziano apre nei confronti delle controparti padronali nell'aprile del 1970, per la difesa dei diritti dei lavoratori delle imprese di appalto, si colloca all'interno di quel processo di sviluppo. Due mesi dopo l'apertura della vertenza delle imprese esplode la crisi produttiva della Sava di Porto Marghera. A questo proposito riporto brani di un'intervista di Chiara Puppini a Giuliano Ghisini, segretario della Fiom negli anni Sessanta e nei primi anni Settanta e poi segretario della Cgil veneziana fino alla met  degli anni Ottanta. L'intervista, del 3 ottobre 1994,   stata voluta da Chiara, moglie di Germano Antonini, dirigente sindacale della Cgil veneziana, deceduto il 5 febbraio dello stesso anno, a soli cinquantadue anni, in vista di un suo progetto di biografia del marito.

PUPPINI. La giornata di lotta del 2 agosto... c'ero anch'io quella volta. Sono scappata con la motoretta di un amico. Ricordo che c'erano i Boato... poi   stato quell'episodio della camionetta della polizia rovesciata e incendiata, con i poliziotti che sono scappati. Allora Germano mi ricordava che era stato lui con Gianmaria e un'altra persona... Tu sai qualcosa? Tu Giuliano la sai bene la vicenda, raccontala.

GHISINI. S ... c'era anche Manente delle Leghe leggere. Come hai detto c'erano questi poliziotti con la camionetta, erano celerini di Padova. Erano in quattro o forse cinque, con la camionetta e nella ressa puntano la pistola... davanti c'erano Germano e Gianmaria, che gli dicono:  «Ma che razza di roba, perch  fate questo atto, via la rivoltella!  ». Intanto Manente arriva con una bottiglia Molotov e la butta sulla camionetta. A quel punto i poliziotti chiedono a Gianmaria e Germano di tenere le mani alzate. Si pu  immaginare a che livello fosse la tensione. Germano e Gianmaria a quel punto, rivolti ai poliziotti armati, dicono:  «Noi non entriamo» e scappano. La camionetta viene rivoltata, subito dopo, in via Fratelli Bandiera.

PUPPINI. Ma ci furono anche scontri fisici?

GHISINI. Ricordo Cesco Chinello, che mentre era malmenato dalla polizia urlava:  «Io sono un senatore, io sono un parlamentare...»;  «E noi siamo deputati» risposero i poliziotti mentre lo bastonavano. Fu una vicenda politicamente molto grossa. Ci fu poi, negli anni del terrorismo, una colonna delle Brigate Rosse che assunse il nome di Brigate Rosse colonna 2 agosto.

PUPPINI. La cosa clamorosa fu che la polizia scapp  e Marghera ritorn  nelle mani dei manifestanti.

GHISINI. Avvenne cos . Andammo, come sindacato, dal prefetto e gli dicemmo:  «Se entro 24 ore la polizia non va via, se non li rimandate a Padova, noi non garantiamo pi  niente e dei fatti che accadranno saranno tutte vostre le responsabilit   ». Al prefetto io stesso dissi:  «Adesso faccia quello che vuole». Questo era il clima. Ci furono feriti, mi pare otto, di cui uno molto grave. Ecco, Germano in quelle situazioni era a suo agio... si sentiva bene... Ricordo che poi la sera siamo scesi dalla Prefettura e c'erano i lavoratori che ci attendevano. Un clima di eccitazione la faceva da padrone.

PUPPINI. Quali erano i motivi di quella lotta sindacale?

GHISINI. Era la lotta dei lavoratori delle imprese di appalto, che operavano all'interno del Petrolchimico di Marghera. Lo scontro con la polizia fu una storia nata male. Si stava discutendo con il prefetto per trovare una soluzione alla vertenza. Ricordo che proprio io trattavo con la polizia per evitare che si arrivasse a scontri, stavo per questo discutendo con il dottor Pensato della Questura di Venezia, quando venendo fuori dal bar alla trattoria da Pesce, che era proprio là – davanti al Petrolchimico – un getto d'acqua, per opera di poliziotti con idranti, ci investe e finiamo di colpo per terra. Proprio ci sbattono per terra! Con gli idranti i poliziotti erano circa a 5 metri. È stato un colpo violento. Allora ho tirato su Pensato, che, poveretto, aveva perso anche gli occhiali, poi là in mezzo ho gridato: «Assassini, delinquenti» ma mi tenevo sempre legato a Pensato («per protezione» dice Giuliano ridendo)... Pensato era il capo della Squadra Mobile di Venezia e vicequestore.... (17. Puppini C., *Intervista a Giuliano Ghisini e Alfredo Aiello*, Mestre 3 ottobre 1994, dattiloscritto).

Anche dall'intervista a Giosuè Orlando, sulla parte riguardante le imprese di appalto, emerge il ruolo centrale di Ghisini. Del tutto diversa la genesi della vertenza Sava. Al centro della vertenza stava la difesa dell'attività produttiva e dell'occupazione. Gli svizzeri dell'Alusuisse tentarono un blitz, come mi confidava un loro autorevole e altissimo dirigente italiano a metà anni Ottanta. Sapevano almeno dalla metà degli anni Sessanta che non avrebbero più prodotto alluminio primario in Italia. Ritennero, però, di mettere tutti, lavoratori, sindacati, istituzioni, davanti al fatto compiuto. Ma la lotta dei lavoratori della Sava, la capacità di tenuta con oltre 800 ore di sciopero, la sapienza nel costruire un vasto schieramento alleato, che realizzava una possente pressione soprattutto verso il Governo nazionale, impose all'Auslisse, come contropartita alla chiusura, di partecipare alla creazione di due nuove aziende costruite sullo stesso suolo della vecchia Sava di Marghera: la Metallotecnica e la Elemes. Le vicende delle imprese di manutenzione e della Sava, due realtà fisicamente adiacenti, delineano due scenari per molti versi opposti. Da un lato le imprese di appalto con grandi commesse da realizzare e un basso tasso di sindacalizzazione dei lavoratori e l'assenza di una contrattazione sindacale collettiva. Dall'altro lato la Sava, minacciata dalla chiusura contro la quale lottano uniti lavoratori sindacalizzati. Nelle interviste di Brazzolotto e di Coin si delinea lo scenario di una delle vertenze sindacali più intense nella storia delle relazioni industriali a Porto Marghera. Dall'intervista di Coin si coglie, però, la volontà

della multinazionale svizzera, maturata dopo quella vertenza, di operare per un rilancio degli stabilimenti del gruppo a Porto Marghera. Ma prima fu indispensabile una lunga e intensa lotta che coinvolse tutta la città, con un presidio in piazza Ferretto a Mestre, attorno a una grande tenda da campeggio, che resterà famosa come la tenda rossa, un luogo di riferimento per tutti coloro che vollero solidarizzare con i lavoratori. Alla vertenza delle imprese di appalto metalmeccaniche di Porto Marghera calza perfettamente la riflessione proposta da Ferruccio Gambino guardando a fenomeni simili in altre parti del mondo: «... Il ritornello noto: si richiede manodopera e arrivano persone. Se la società accumulativa, secondo Adam Smith, esige le mani, essa deve pur sempre lasciar fluire corpi e menti, con le loro storie, i loro costumi, le loro lingue, le loro aspirazioni...» (18 Gambino F., *Alcune aporie delle migrazioni internazionali*, «Aut Aut», p. 275, 1996).

Obiettivi della vertenza sono: la costruzione di un sindacato aziendale all'interno delle attività produttive, l'acquisizione di diritti per uniformare le condizioni normative a quelle dei dipendenti delle grandi aziende committenti e, infine, la contrattazione e il controllo dell'organizzazione del lavoro, del salario e delle condizioni di vita nei luoghi di lavoro. Da aprile fino al 2 agosto del 1970 la vertenza porta a un progressivo inasprimento nelle relazioni industriali. I circa 10.000 addetti del settore rappresentano una particolarissima realtà nel panorama sindacale veneziano. Si tratta, infatti, di forza lavoro per buona parte molto professionalizzata ma portata, per le condizioni di mobilità, a un rapporto poco disciplinato con l'organizzazione sindacale. Ma le condizioni di relativa stabilità del ruolo degli appalti nell'area chimica e grandi manutenzioni

e costruzioni determinano fra questi lavoratori una condizione *unitaria* che li avvicina alla classe operaia della fabbrica tradizionale, con in più¹ un regime di divisioni e discriminazioni insopportabili. Sono elementi sufficienti a produrre una brusca e conflittuale sindacalizzazione (19 Resini D. (a cura di), *Cent'anni a Venezia. La Camera del Lavoro 1892-1992*, Il Cardo, Venezia 1992, p. 478).

La vertenza delle imprese di appalto si concluderà dopo oltre 200 ore di sciopero e dopo quella giornata del 2 agosto ricordata nell'intervista di Ghisini, quando i picchetti operai bloccheranno le portinerie della Montedison e le strade, producendo l'isolamento del polo industriale dal territorio circostante, e la polizia, presente massicciamente, caricherà gli operai. Gli scontri sono aspri e vedono accorrere anche la popolazione di quella zona estrema di Marghera: Ca' Emiliani. Subito arrivano anche gli operai della Sava a dare man forte, mentre quelli dell'Italsider, della Chatillon e degli Azotati entrano in sciopero più tardi.

Gli scontri, questa volta, sono durissimi. Chinello e Golinelli, parlamentari, vengono picchiati dagli agenti e uno di questi viene fatto prigioniero dopo aver investito un dimostrante e condotto, semisvenuto, dai suoi colleghi. Per tutta risposta un graduato e alcuni agenti estraggono le pistole e sparano numerosi colpi. Due operai saranno feriti, ma poi la polizia viene travolta. A mezzogiorno la battaglia è finita. Il giorno dopo interviene l'accordo che non soddisfa le richieste di garanzie occupazionali, ma sancisce il riconoscimento, di fatto, di un'unica condizione contrattuale per questi lavoratori, poi rafforzata anche a livello sindacale con il Coordinamento imprese, una sorta di consiglio di fabbrica interaziendale. (20. Resini D. (a cura di), *Cent'anni a Venezia. La Camera del Lavoro 1892-1992*, Il Cardo, Venezia 1992, p. 479).

La prima vertenza delle imprese si concluderà acquisendo anche miglioramenti salariali. La vertenza Sava ha tuttavia altri contenuti: vuole affermare un diritto fondamentale, quello che la Costituzione repubblicana assume *programmaticamente*, cioè il diritto al lavoro. Nel gennaio del 1971 la direzione aziendale della Sava annuncia la chiusura dello stabilimento di Allumina. A giugno i lavoratori della Sava sono in lotta contro i 270 licenziamenti annunciati dall'azienda, e il giorno 22 dello stesso mese, assieme ai lavoratori della Sava contro i licenziamenti, sciopereranno i metalmeccanici veneziani. Gli scioperi dei lavoratori della Sava continueranno anche dopo l'accordo del mese successivo al Ministero del Lavoro a Roma, che tramuta i licenziamenti in cassa integrazione e consente la chiusura dei primi forni all'Allumina.

La lotta dei lavoratori continuerà ancora a lungo. Si rivendica la continuità produttiva per la fabbrica di Allumina, ma si accentua anche la pressione verso un livello di contrattazione che dovrebbe essere istituito per gli investimenti e la gestione degli assetti produttivi dell'intero territorio. Si cerca, in sostanza, di contrattare lo sviluppo, con una logica che di là a poco sarà codificata nelle piattaforme territoriali (21 Resini D. (a cura di), *Cent'anni a Venezia. La Camera del Lavoro 1892-1992*, Il Cardo, Venezia 1992, p. 482). L'accordo arriverà nel gennaio del 1972, con la mediazione del Governo nazionale, che offre un centinaio di licenziamenti, il blocco del turnover per due anni, la cassa integrazione per 600 lavoratori e un'attività sostitutiva delle Partecipazioni Statali per riassorbirli (22. Resini D. (a cura di), *Cent'anni a Venezia. La Camera del Lavoro 1892-1992*, Il Cardo, Venezia 1992, p. 483).

La dialettica sindacato-partito

Ancora Giuliano Ghisini dall'intervista di Chiara Puppini:

AIELLO. Poi nel '70, dopo le imprese inizia la lotta della Sava.

GHISINI. Si era a cavallo tra il '69 e il '70. L'Alusuisse, la multinazionale svizzera proprietaria degli stabilimenti Sava, voleva chiudere tutto, sbaraccare e andare via...

AIELLO. Com'era Germano in quella fase?

GHISINI. Allora vediamo Germano. Nel '70 sono iniziati i lavori di costruzione del Petrolchimico 2. A Marghera gli addetti erano già più di 35.000. Poi avviene questa storia

della Sava. L'Alusuisse voleva chiudere la sua attività e qui inizia un ruolo importante di Germano, insieme a Mattiussi, a Vianello... Lui si inserisce nel gruppo del sindacato che apparteneva alla componente comunista. Affermava che noi eravamo allergici al Pci...

PUPPINI. Come mai?

GHISINI. Perché eravamo allergici ai dirigenti del Pci? Perché loro volevano comandare. Non ci interessava molto questo loro comandare. Volevano dare ordini e noi dovevamo fare. Il Pci, per², tra noi non aveva molto spazio. Noi non eravamo contro il Pci, ma non ci piaceva la concezione del suo gruppo dirigente. E Germano condivideva questo pensiero... assolutamente... loro volevano gestire, ma non capivano un tubo di com e gestir e. (23. Puppini C., Intervista a Giuliano Ghisini e Alfredo Aiello, cit.).

Anche Giosuè Orlando, nella sua intervista, sottolinea come il Pci fosse ancora rimasto alle commissioni interne ed era scettico sul nuovo ruolo del sindacato non più¹ vincolato al rapporto con il partito che rispondeva direttamente e prima di tutto all'insieme dei lavoratori. Piero Ignazi fa risalire tutto ciò² all'idea stessa della costruzione di un grande partito di massa nel periodo post-bellico. Il Pci «adotta una strategia di penetrazione ed egemonizzazione negli organismi di massa unitari dai sindacati alle cooperative, dal movimento per la pace agli organismi studenteschi... l'organizzazione del Pci è sempre stata fonte di orgoglio all'interno, e di ammirazione mista a timore reverenziale per i partiti concorrenti. Il Pci è stato giustamente definito un sistema organizzativo complesso... con vari livelli organizzativi gerarchicamente ordinati; con strutture di base territoriali e funzionali... Il Pci dispone anche di un'ideologia organizzativa, il centralismo democratico di derivazione leniniana. Questa concezione prevede che il processo decisionale proceda dall'alto in basso e che ogni iscritto, dopo aver eventualmente manifestato critiche e proposte solo all'interno degli organi del partito, debba adeguarsi ai deliberati ufficiali» (24 Ignazi P., *I partiti italiani*, Il Mulino, Bologna 1997, pp. 84-85). Il Pci aspira per definizione e legittimamente al potere politico e cioè ad avere la capacità

di «controllare in maniera privilegiata i processi della decisione politica; di prendere decisioni normative in nome della società globale; di far applicare queste decisioni, anche con strumenti coercitivi» (25. Melucci A., *Sistema politico, partiti e movimenti sociali*, Feltrinelli, Milano 1977, p. 73). Legittimamente in quanto un sistema politico è obbligato a selezionare tra molteplici domande che provengono dalla società, addirittura escludendo quelle che «metterebbero in questione il vantaggio strutturale (l'egemonia) degli interessi dominanti» (26. Melucci A., *Sistema politico, partiti e movimenti sociali*, Feltrinelli, Milano 1977, p. 73). Il modello organizzativo che Ignazi ha richiamato è indispensabile per un'organizzazione come il Pci? Si può² rispondere che è stato un modello organizzativo utile ed efficace durante il periodo del fascismo per gestire la condizione di clandestinità innanzitutto del suo gruppo dirigente. Chiedersi, per², quali effetti provochi in una società che vede lo sviluppo e l'estensione della democrazia e con essa la democrazia politica, è lecito e utile. «Il compito degli attori politici, e principalmente dei partiti, è proprio quello di intervenire nel processo decisionale rendendo trattabili le domande che essi rappresentano, cioè proponendo soluzioni... di una domanda che si forma al di fuori del sistema, e di cui i partiti devono tener conto» (27. Melucci A., *Sistema politico, partiti e movimenti sociali*, Feltrinelli, Milano 1977, p. 78). Questa competizione tra domande si sviluppa tra i partiti e nei singoli partiti. Con quali armi? Trattare questo argomento richiede uno spazio non disponibile in questa sede. Citerò² comunque, a questo riguardo e a titolo di esempio, un'esperienza diretta nel Pci.

Anno 1982. Giuliano Ghisini era il segretario della Cgil veneziana, nei fatti il sindacalista comunista nella posizione gerarchica più¹ elevata. Erano cambiati da qualche anno i dirigenti dei sindacati di categoria e anche il segretario della Federazione del Pci veneziano: Cesare De Piccoli aveva sostituito Enrico Marrucci. Fui convocato, come altri, dalla Commissione Federale di Controllo, una sorta di *tribunale* interno al partito. Non ne conoscevo i motivi. Mi fu chiesto se avessi mai sentito a proposito di Ghisini e di De Piccoli di loro presunti rapporti non leciti con qualche

padrone. Mi si chiedeva, insomma, se Ghisini e De Piccoli avessero preso dei soldi e per quale motivo. (Ricordo che si parlava di dentisti dell'allora Jugoslavia che avrebbero fatto interventi odontoiatrici sui due *imputati* e che la parcella sarebbe stata pagata da qualcun altro). Non conoscevo molto De Piccoli, ma conoscevo Ghisini dal 1975, un compagno formatosi nel sindacato nell'immediato dopoguerra, che proveniva dalla provincia di Ferrara, autorevole e molto stimato dagli attivisti sindacali anche di Cisl e Uil. Devo dire che avevo già sentito chiacchiere di questo tipo, ma mai su Ghisini e sul segretario del partito. Soprattutto non avevo mai saputo di un intervento diretto della Commissione Federale di Controllo del Pci in una vicenda simile. Risposi che mi sembrava una grande sciocchezza e, *ingenuamente*, chiesi chi diceva queste cose e se era in grado di dimostrarle. Non ebbi risposta. Capivo che era in corso un'azione calunniosa ma non riuscivo a comprenderne la finalità. Mi fu tutto più chiaro qualche mese dopo, quando Ghisini mi chiamò² per mostrarmi una lettera sottoscritta da un cospicuo gruppo di segretari generali dei sindacati veneziani di categoria nella quale si chiedeva, alla componente comunista e al Pci, di «aprire una fase di rinnovamento nella segreteria della Cgil veneziana». Si chiedeva un intervento diretto del Pci. Allora era normale e da tutti accettato che le nomine dei comunisti sia nel sindacato che nel partito, come nelle cariche istituzionali, fossero discusse da tutti coloro che avevano una funzione dirigente fino a quando Bruno Trentin non sciolse, negli anni Novanta, la componente comunista (28. Trentin B., *Convegno dei dirigenti Cgil della componente Unità sindacale*, Ariccia, 18-19 ottobre 1990). Quella iniziativa della Commissione Federale di Controllo, in cui non si capiva chi aveva accusato, di cosa e con quali prove, che si era rivelata poi una bolla di sapone, aveva finito per aprire una fase di delegittimazione di una figura spesso additata come troppo favorevole a un sindacato autonomo e unitario e capace di iniziative di rilievo (vedi la costruzione della Vertenza Venezia e soprattutto la battaglia della Sava). Ghisini fu sostituito e mandato per dodici mesi in Cgil regionale e poi in pensione. De Piccoli restò² al suo posto. Fu, per quello che ricordo, l'inizio della conclusione di una fase di dialettica politica molto forte tra sindacato e partito.

Gli obiettivi della lotta tra riformatori e rivoluzionari

Lo scontro sulla *linea politica* da adottare e sul *luogo del conflitto* per fare avanzare una società socialista e difendere e migliorare le condizioni dei lavoratori e in generale delle masse popolari, si intensifica con chiarezza, sulla scia del '68, sin dai primi anni Settanta e proseguirà fino alle grandi ristrutturazioni degli anni Ottanta. Uno scontro che era già stato vissuto all'interno dello stesso Pci sin dagli anni Cinquanta. (29. Pagnin F., *Portomarghera. Sindacato e partito comunista negli anni '50*, Centro internazionale della grafica, Venezia 2006). Per cogliere il clima politico è utile richiamare le posizioni di Toni Negri, uno dei fondatori di Potere Operaio.

Riconquistare dunque la teoria di Marx per praticarla in maniera sempre più adeguata alle esigenze determinate e diverse della lotta di classe sia come critica dell'economia politica che come teoria del partito: questo è il compito che ci è dato. (30. Negri A., *Crisi dello Stato-piano. Comunismo e organizzazione rivoluzionaria*, Feltrinelli, Milano 1974, pp. 5-6).

E ancora:

Ma il progetto capitalistico oggi non interpreta solo la forza dell'impatto operaio sulla struttura dello Stato pianificato: tenta di interpretarne anche la forma, la figura cioè in cui esso si è sviluppato, la figura dell'operaio massa. Interpretarla per assumerla e distorcerla. La fluidificazione di tutti i momenti del ciclo produttivo rappresenta la faccia positiva del progetto capitalistico, la ristrutturazione vera e propria con contemporaneo aumento della produttività delle forze del lavoro singolo e del lavoro sociale... (31. Negri A., *Crisi dello Stato-piano. Comunismo e organizzazione rivoluzionaria*, Feltrinelli, Milano 1974, p. 34).

E in un testo di qualche anno dopo:

... torniamo al significato fondamentale di questo libretto e alla proposta che in esso si contiene. Essa consiste nella convinzione che la crisi dell'operaio-massa determina un allargamento dell'esistenza cosciente e delle rivolte proletarie e che – in riferimento a questa nuova dimensione della proletarizzazione che il progetto di organizzazione deve essere messo in atto. Consiste inoltre nella convinzione che su questa nuova dimensione la richiesta proletaria di comunismo, subito, – è pi¹ larga e pressante che mai. (32. Negri A., *Proletari e Stato. Per una discussione su autonomia operaia e compromesso storico*, Feltrinelli, Milano 1976, pp. 8-9).

Sono posizioni politiche che mirano ad **attaccare** e **demolire** il modello di sviluppo capitalistico e a conquistare, su quelle basi politiche, la classe operaia. Ma la presenza organizzata di sindacati e Pci fa da barriera. I comunisti, anche a Porto Marghera, erano abituati a due tipi di anticomunismo: quello di *destra*, che si manifestava con la pregiudiziale verso ogni forma di partecipazione del Pci al governo del Paese, e quello di *sinistra* che si esprimeva tradizionalmente, come evidenziato da Angelin, in una contestazione ai vertici del Pci (e del sindacato) in quanto partito riformista, accusato di aver abbandonato la prospettiva rivoluzionaria. Era, quest'ultima, una critica che mirava a creare una frattura tra base e vertici sia nel Pci che nel sindacato, per spingere verso lotte **rivoluzionarie** ampie masse di lavoratori.

Non a caso molti, o quasi tutti, i leader della contestazione studentesca del '68 uscivano dal Pci e passando dall'organizzazione dei gruppi avevano in mente proprio un disegno del genere. (33. Cfr. l'intervento di Asor Rosa A., in Bianchi S., Caminiti L. (a cura di), *Settantasette. La rivoluzione che viene*, DeriveApprodi, Roma 2004, p. 149).

Sempre Angelin ci ricorda che a questi attacchi il Pci rispondeva **«senza concedere nulla. Poi i militanti di Potere Operaio scoprono il nemico che detiene per davvero il potere e ostacola l'avanzamento della classe operaia: la Democrazia Cristiana e la Confindustria. E parecchi di questi militanti, quando Potere Operaio si scioglie, entrano nel Pci»**. Ma non sarà un passaggio breve, né senza contraddizioni. In quei giovani vi era un nuovo modo di concepire e praticare la lotta al Pci. È un'evoluzione, prodotta da un gruppo di intellettuali che consideravano la loro capacità di analisi politica superiore e che perciò² erano convinti che avrebbero sconfitto il gruppo dirigente del Pci. Non tutti puntavano a questo obiettivo. L'intervista a Gianni Pellicani mette in rilievo la scelta consapevole di alcuni intellettuali, dirigenti del movimento studentesco e di Potere Operaio, Massimo Cacciari in particolare, che partivano dalla premessa che il Pci era entrato in crisi di fronte a una ristrutturazione capitalistica conseguente a una ristrutturazione delle lotte. Affermava Cacciari nel 1985:

... La nostra presenza [di Potere Operaio, a Porto Marghera] rimane limitata alle nuove fabbriche. È insieme un segno dei tempi e la dimostrazione che l'organizzazione complessiva della classe operaia non si inventa fuori della storia del movimento operaio. Anche su questi motivi matura la rottura tra Negri e me, nell'estate del 1968... Alcuni idioti hanno recentemente lasciato trasparire l'ipotesi che sia avvenuta sui problemi della militarizzazione. Mi spiace deluderli nella loro ricerca di arretrare il pi¹ possibile l'origine del terrorismo rosso. Ma la rottura con Negri avviene essenzialmente sul problema del partito. (34. Calimani R., Pierobon V. (a cura di), *Le radici del futuro*, Regione del Veneto e Marsilio Editori, 2005, pp. 28-29).

Nei contestatori del Pci vi era anche un'idea precisa sulle disuguaglianze sociali, sempre pi¹ percepite come elementi di esclusione dalle opportunità di vita. Valevano, insomma, pi¹ le norme e i valori esterni ai luoghi di lavoro che le condizioni di lavoro in sé. Ecco perché Toni Negri saluta con piacere da un lato la scomparsa dell'operaio-massa e dall'altro le nuove forme di emarginazione che vedono la luce. In ci² Negri, proprio come André Gorz quasi un decennio dopo, ha colto spazi di manovra politica per i movimenti sociali radicali. In *Addio al proletariato*, Gorz sostiene, in straordinaria similitudine con Negri, che una **« non classe di non operai»**, che

non si identifica né con l'idea dell'«operaio» né con quella del «disoccupato» ma che si inserisce nel settore dell'«occupazione aleatoria, a termine, occasionale, provvisoria e a tempo parziale», salutata come la forza nuova di una radicale trasformazione sociale (35. Gorz A., *Addio al proletariato. Oltre il socialismo*, Edizioni Lavoro, Roma 1982, p. 69).

Con questo retroterra politico emersero anche movimenti di estrema sinistra come Avanguardia Operaia e Lotta Continua che puntavano a rivendicazioni massimaliste in aperto antagonismo al Pci e ai sindacati.

Difesa dell'esistente o nuove iniziative industriali? La vertenza Alucentro

Nelle crisi aziendali si sono quasi sempre misurate due linee sindacali e politiche nettamente contrastanti. La prima mirava alla difesa dell'esistente ed era rappresentata dallo slogan «Nessun posto di lavoro si tocca». Era una linea che dichiarava l'irreversibilità della crisi qualora, nel polo industriale, si arrivasse sotto una data soglia occupazionale. Praticamente, una chiusura totale a ogni trattativa che presupponesse la riduzione degli occupati. La seconda, invece, era una linea disponibile alla contrattazione, nella convinzione che un'ideologica difesa dell'esistente portasse a un logoramento dei lavoratori e del sindacato senza evitare i contraccolpi negativi sull'occupazione. Si può dire che la prima tendeva ad affrontare la questione politicamente: gli accordi cartacei con le alternative ai licenziamenti non bastano, esse vanno costruite effettivamente e solo dopo si accetteranno non i licenziamenti, ma il passaggio da un lavoro a un altro. La seconda, più morbida, considerava più efficace mettere le mani nel piatto per non correre il pericolo di limitarsi ad affermazioni di principio che non avrebbero fermato i licenziamenti, né creato nuovi posti di lavoro. Chi può essere costretto a insediare nuove attività produttive? Difficilmente si può costringere un imprenditore privato, più facilmente può essere frutto di un'iniziativa (assistenziale) statale. Possiamo osservare queste due linee politiche richiamando la vertenza Alucentro. Anche l'occasione per puntualizzare alcune inesattezze che su questa vicenda sono state scritte. Utilizzerò, a tale proposito, un testo in cui, come dice lo stesso autore nell'Avvertenza,

"i personaggi a partire dal protagonista che compaiono nel libro sono perlopiù inventati; e inventate sono molte scene che tra essi si svolgono... [per poi specificare ci si riferisce a n.d.a.] che ai curatori del volume sta più a cuore: la pubblicazione della vertenza che ha permesso all'ex Cdf [Consiglio di fabbrica, n.d.a.] Alucentro di opporsi all'ennesimo scambio di posti di lavoro con ammortizzatori sociali". (36. Cerasi E., *Quando la fabbrica chiude*, Marsilio, Venezia 1994).

Ci si può da chiedersi, visto l'importante obiettivo dei curatori, per quale ragione si fa ricorso a personaggi inventati, quando si poteva ricorrere ai protagonisti reali. Personaggi inventati possono facilmente portare a storie inventate, che mirano a imporre un punto di vista. Non si può mettere in discussione (si dovrebbe farlo?) la buona fede, ma la verità che emerge dal testo di Cerasi non rende giustizia alle capacità del giovane e promettente scrittore. La mia analisi critica si fonda su alcuni assunti. Il primo: non è affatto vero che la storia sindacale di Porto Marghera sia la storia dello scambio di posti di lavoro con ammortizzatori sociali come è detto nel romanzo. È un giudizio ingeneroso, ad esempio, contro la storica lotta dei lavoratori della Sava, che con oltre 800 ore di sciopero seppero conquistare, già oltre vent'anni prima della vertenza Alucentro, alternative produttive alla chiusura della fabbrica, con la costruzione di nuove aziende. Lo stesso può dirsi per la lotta, a metà anni Ottanta, dell'Alluminio Italia di Marghera. È ingeneroso verso le lotte che migliaia di lavoratori per lunghi anni hanno sostenuto per la creazione di nuove attività e non certo per l'estensione degli ammortizzatori sociali. È ingeneroso verso coloro che in cassa integrazione hanno accettato di dedicarsi, come ripiego estremo e non certo come occasione festosa, ai lavori socialmente utili, per non perdere la dignità e l'identità di lavoratore. A meno che Cerasi non voglia, invece, sostenere che i lavoratori volevano battersi per il lavoro e il sindacato si accordava per ottenere ammortizzatori sociali. In realtà, quando le vertenze per la difesa

dell'occupazione minacciata si sono concluse senza l'acquisizione di alternative produttive e con il solo ricorso agli ammortizzatori sociali (cassa integrazione, prepensionamento, mobilità), questo è dipeso soprattutto dalla indisponibilità (e dalla mancanza di un interesse) di gruppi imprenditoriali privati, come dimostra ma in senso opposto la stessa vertenza Alucentro. Non si dimentichi, poi, che dove è passata la logica dei soli ammortizzatori sociali (comunque una difesa di certe condizioni) si trattava quasi sempre di aziende sindacalizzate, prevalentemente di maggiori dimensioni e con capitale interamente o parzialmente statale e non di quelle piccole e private, dove la crisi aziendale portava semplicemente ai licenziamenti, lasciando ai lavoratori la sola possibilità di autotutelarsi. Ma cosa è successo all'Alucentro? L'azienda di Porto Marghera, di proprietà dell'Alusuisse (la stessa multinazionale svizzera della vertenza Sava del 1972) produceva anodi per le celle elettrolitiche per la produzione di alluminio della Tlm, un'azienda dell'allora Jugoslavia collocata a Sebenico. Nel settembre del 1991 la guerra etnica in Jugoslavia fa cadere la Tlm sotto i bombardamenti. L'Alucentro perde il principale cliente e l'apertura della cassa integrazione diventa la prima conseguenza per i lavoratori di Porto Marghera. Per una fase non breve l'azienda funziona a regime ridotto nell'attesa di un'auspicabile ripresa produttiva della Tlm. Il conflitto in una Jugoslavia che si frantuma in più Stati non lascia ben sperare. A questo punto che si pone il che fare? L'Alusuisse intende chiudere completamente l'attività, i lavoratori e il Cdf si oppongono e chiedono di trasferire alcune commesse di lavoro dallo stabilimento del gruppo Alusuisse di Rotterdam a Porto Marghera. Il sindacato territoriale, invece, apre sul fronte delle alternative produttive, mettendo in risalto i pericoli di logoramento conseguenti a una lotta che aspirava a salvare impianti che non si sapeva se, quando e per chi avrebbero poi dovuto riprendere a produrre. Dice il protagonista inventato da Cerasi nel suo libro, come se fosse non inventato:

«... semplicemente si era aperta una diversità di vedute tra chi riteneva che si potesse ancora giocare qualche carta per impedire la chiusura dell'Alucentro e chi invece era del parere che la nostra lotta per il lavoro dovesse ricominciare dall'acquisizione del dato che la fabbrica era ormai inevitabilmente destinata alla chiusura». (37. Cerasi E., *Quando la fabbrica chiude*, Marsilio, Venezia 1994, p. 82).

Questo confronto, con tratti anche molto aspri, si esplicita² in continue assemblee dei lavoratori dell'Alucentro, dove sempre prevalse la posizione del sindacato, nonostante la costante contrapposizione della maggioranza del Consiglio di fabbrica. Ma qual era la posizione sindacale? Nella relazione introduttiva al Comitato Direttivo della Fiom-Cgil veneziana del 26 ottobre 1992 si legge:

"Domani mattina saremo al Ministero del Lavoro insieme alla multinazionale svizzera Alusuisse. Dieci anni fa avremmo messo in campo tutte le iniziative per impedire la chiusura, poi alla fine se isolati e senza essere riusciti a modificare le posizioni dell'azienda, cioè sconfitti ci saremmo accontentati degli ammortizzatori sociali. Oggi, almeno per me, ci è non più possibile. Cioè se il Governo ci dirà: si chiude e per i 180 lavoratori sarà garantito il prepensionamento, la Cig, l'incentivo per chi sceglierà di andarsene, io sono per dire che tutto ci è da solo non ci interessa e che abbiamo bisogno di ottenere qualcosa di più e di diverso e cioè, da parte di Alusuisse o di altri, vogliamo in quell'area nuovi investimenti e il Governo insieme con altri la Regione, il Comune deve fare la propria parte per questo obiettivo. Gli ammortizzatori sociali accettati senza nulla altro significano la morte di Marghera". (38. Aiello A., *Articoli, interviste, interventi, 1975-2004, Relazione introduttiva al Comitato Direttivo della Fiom-Cgil*, 26 ottobre 1992, dattiloscritto).

Nel libro di Cerasi si legge anche una Postfazione di Giancarlo Fullin che può aiutarci nella comprensione dello scontro tra le due diverse linee politiche. Una lunga citazione:

Viene infine novembre [1992, n.d.a.] e la notte del 17 [in realtà il 5 e non il 17, n.d.a.] a Roma, malgrado tutto e malgrado il voto contrario di otto dei nove lavoratori del comitato di lotta presenti, il sindacato sottoscrive l'accettazione della chiusura dell'Alucentro [in

realtà l'accordo è stato siglato e sarà sottoscritto solo dopo il parere favorevole dei lavoratori, *n.d.a.*] e l'inizio della cassa integrazione invece della mobilità [cioè licenziamenti, *n.d.a.*]. La mattina seguente i dirigenti sindacali si presentano in azienda di buon'ora (sono rientrati in aereo) a presentare l'accordo ai quadri del sindacato in fabbrica. Solo a fine mattina arrivano invece, in treno, i membri del comitato di lotta a spiegare le ragioni del loro rifiuto. Poche ore di differenza ma sufficienti perché il clima sia divenuto teso e sospettoso, e il giorno successivo [il grassetto è mio] l'assemblea ratifica, sia pure a maggioranza, l'accordo [solo dieci i contrari, *n.d.a.*]. (39. Cerasi E., *Quando la fabbrica chiude*, cit., p. 130).

Tutto questo non è sufficiente e dopo l'esito della votazione dell'assemblea «si apre (...) la fase più difficile dell'intera vicenda. Il Consiglio di fabbrica si dimette per intero e contemporaneamente chiede le dimissioni dei segretari provinciali dei metalmeccanici...» (40. Cerasi E., *Quando la fabbrica chiude*, Marsilio, Venezia 1994, p. 131). A questo punto i segretari provinciali rinviando l'incontro per la sottoscrizione dell'accordo appena approvato dai lavoratori e così si legge su *Il Gazzettino di Venezia* del 12 novembre 1992:

I segretari contestati contrattaccano. In un comunicato stringatissimo, ma furioso, i due sindacalisti stigmatizzano l'atteggiamento dei rappresentanti dei lavoratori e rinviando l'incontro già fissato al Ministero del Lavoro, il 12 novembre. Al tempo stesso verrà organizzata un'assemblea dei lavoratori per porre fine a ogni interpretazione di ciò che è stato deciso nell'ultima assemblea.

L'esito di questa seconda assemblea lo lasciamo descrivere a Fullin:

«A pochi giorni di distanza, di nuovo in assemblea, la maggioranza che aveva ratificato l'accordo si riduce a pochi voti e tra questi cominciano a prevalere i distinguo» (41. Cerasi E., *Quando la fabbrica chiude*, Marsilio, Venezia 1994, p. 131).

Il cronista de *Il Gazzettino di Venezia* Paolo Navarro che a differenza di Fullin è presente all'assemblea sul quotidiano uscito il giorno dopo l'assemblea, cioè il 17 di novembre, scrive:

«È stata dura, durissima, ma alla fine i sindacati hanno vinto... Oggi, alle 14.30, a Roma, nella sede del Ministero del Lavoro... firmeranno la bozza di accordo elaborata quindici giorni fa...» (42. Navarro P., *Alucentro vincono i sindacati ma la maggioranza è risicata*, «*Il Gazzettino di Venezia*», 17 novembre 1992).

È l'accordo che aprirà la strada alla nascita di una nuova attività produttiva. Ma un'altra divisione vedrà contrapposti nei mesi successivi il Cdf e i sindacati. Chi dovrà gestire la nascita della nuova attività? In campo ci saranno due proposte, una della Cesam, un'impresa creata dalla Compagnia Lavoratori Portuali, e l'altra di una società formata da una cordata di imprenditori locali. Il Cdf è più incline alla proposta della Cesam, i sindacati, invece, all'altra, che poi darà origine al Centro Intermodale Adriatico. Lasciamo ancora parlare Fullin:

Il 7 maggio 1993 si arriva finalmente all'accordo di cessione, firmato a Roma e preceduto, due giorni prima, dalla definizione dell'intera materia a livello locale tra tutte le parti interessate... non prima del 15 novembre 1993, data fissata per il rogito, al Centro Intermodale Adriatico, che, a differenza della Cesam, si impegna a riassumere, nel tempo ma in tempi certi, tutte le maestranze. È una vittoria, finalmente, vera. Inoltre, essa conferma quello che i lavoratori dell'Alucentro hanno pensato fin dall'inizio...» (43. Cerasi E., *Quando la fabbrica chiude*, cit., pp. 132-133).

Ma su quali basi si esprime un simile giudizio, che stravolge fatti facilmente ricostruibili su base documentale? Si è chiesto Fullin se i lavoratori sarebbero stati parimenti in grado di esprimere questo giudizio senza l'approvazione dell'accordo grazie a quella votazione che lui stesso ha definito a maggioranza risicata? E si è chiesto in quali condizioni si sarebbero ritrovati i lavoratori dell'Alucentro se la loro lotta in difesa dell'occupazione fosse stata impostata, come

voleva il Consiglio di fabbrica, sulla difesa dell'attività esistente e cioè mantenendo le produzioni di anodi? E chi sarebbe stato considerato responsabile di una sconfitta sicuramente pesante? Negli anni successivi tutti i lavoratori ex Alucentro rimasti senza lavoro sono stati riassorbiti dal Centro Intermodale Adriatico, dopo un periodo di formazione professionale. Gli imprenditori rimasti nella nuova società crearono accanto al Centro Intermodale Adriatico la società immobiliare Interporto di Venezia SpA, che ha proseguito in una costante politica di sviluppo nel settore della logistica, portando le aree utilizzate a tale scopo dai 227.470 mq del 1993 ai 296.500 del 2004. Rimane da chiedersi solo chi ha meglio interpretato ciò che i lavoratori dell'Alucentro hanno pensato sin dall'inizio» non tanto per distribuire voti, quanto per capire come accanto a inevitabili processi oggettivi complicati e difficili da risolvere si aggiungono altrettanti problemi che hanno una natura soggettiva e se la gestione di un tale processo realizzata con una significativa partecipazione può sempre aiutare la ricerca della soluzione possibile.

Difesa dell'occupazione e condizioni di lavoro: il caso Fincantieri

A Porto Marghera gli effetti di questa intensa, diffusa e prolungata lotta per (non perdere) il lavoro hanno finito per concentrare la discussione e le iniziative sindacali quasi esclusivamente sul terreno delle politiche industriali e occupazionali. Ciò è vero per la grande fabbrica sindacalizzata e con una forte presenza all'interno dei partiti politici, cioè per realtà produttive nettamente minoritarie rispetto a quelle dove risulta impiegata la quota principale del lavoro dipendente. Infatti la realtà delle piccole aziende ha visto processi più intensi di sfruttamento e di peggioramento delle condizioni di lavoro e di vita. Pur tuttavia non va dimenticato che la minoranza delle grandi fabbriche, avanzando, ha finito per trascinarsi dietro nel esercizio dei diritti, come sul salario, anche la maggioranza del lavoro dipendente delle piccole aziende. Pensiamo ad alcune significative conquiste che sono state estese a tutti i lavoratori dipendenti, come l'inquadramento unico dei metalmeccanici (1973) o il diritto all'informazione sui piani produttivi e sugli investimenti delle aziende (1976).

Pensiamo, poi, ad alcuni grandi obiettivi che hanno rappresentato per il sindacato, nelle fasi di crescita, un terreno di ulteriori e significative acquisizioni attraverso la contrattazione:

1) le qualifiche professionali come strumento per intervenire e controllare l'organizzazione del lavoro e, quindi, lo sviluppo professionale di ogni singolo lavoratore; 2) il controllo dei ritmi di lavoro; 3) l'intervento sull'ambiente di lavoro attraverso l'eliminazione di tutti i fattori portatori di nocività per i lavoratori come pure per il territorio circostante; 4) il controllo degli orari di fatto; 5) il salario aziendale.

Molte delle vertenze aziendali condotte su questi temi avevano spesso avviato momenti di sperimentazione, stravolti e superati con il sopraggiungere delle crisi aziendali. La mancanza di lavoro finisce inevitabilmente per mutare i rapporti di forza nei luoghi di lavoro a danno dei lavoratori. L'esempio dello stabilimento di Porto Marghera, del gruppo Fincantieri, è illuminante (44. Aiello A., *La Fincantieri e la crisi della cantieristica italiana*, in «Economia e società regionale», 2, 2004). A metà degli anni Ottanta il cantiere veneziano passa dal gruppo Efim all'Iri, proprio mentre vive una delle crisi più difficili della sua storia. La mancanza di lavoro investe tutti i cantieri di costruzione in Italia. Il sindacato, per rispondere a questa difficile situazione, chiede e ottiene l'apertura di un negoziato a livello nazionale, con Governo e Fincantieri, per acquisire provvedimenti idonei al superamento delle difficoltà. L'iniziativa sindacale finisce per concentrarsi, per quasi esclusivamente sull'emergenza occupazionale. Del resto le preoccupazioni nei cantieri, da Palermo a Monfalcone, vedono tutti coinvolti: operai, impiegati, tecnici, dirigenti. Una fase, questa, che sarà superata grazie alle leggi di sostegno al settore navalmeccanico emanate dal Governo. Ma si imporranno, anche, massicce ristrutturazioni che porteranno a una forte riduzione dell'occupazione. Nei cantieri navali della Fincantieri era estesa e radicata la pratica della contrattazione articolata, ma la crisi produttiva imporrà, nei fatti, il suo accantonamento per un periodo non breve. E, nella sua chiarezza, un processo dirompente che

evidenzia una stretta correlazione tra lo sviluppo economico e industriale e la capacità di acquisizione di nuove conquiste sindacali. Durante le crisi produttive si finisce per rinunciare volenti o nolenti anche a conquiste consolidate. La priorità per il lavoratore è riuscire a mantenere il proprio posto di lavoro e il reddito. Non è, peraltro, un processo indolore. Dove, come nella grande azienda, i lavoratori sono solidamente organizzati, il prevalere della priorità dell'occupazione sulle condizioni di lavoro crea una diffusa insoddisfazione, spesso rabbia, per l'enorme difficoltà a fornire risposte alle negative conseguenze della crisi nell'attività quotidiana dei lavoratori. Per questo, non solo alla Fincantieri, le ristrutturazioni hanno letteralmente frantumato i lavoratori e Consigli di fabbrica, indebolito i sindacati e fortemente ridimensionato la capacità di elaborare risposte sul peggioramento delle condizioni di lavoro, con l'effetto di una vera e propria crisi della contrattazione. Sta forse in questo processo uno dei fattori determinanti della crisi della partecipazione all'attività sindacale. È un dato oggettivo, tuttavia l'elemento soggettivo ha anch'esso una sua importanza: là dove i Consigli di fabbrica hanno visto la presenza di delegati esperti, autorevoli, determinati si è riusciti a portare avanti con minori difficoltà la contrattazione collettiva sulle condizioni di lavoro e sul salario.

3. Le caratteristiche e i tempi del cambiamento

Il mutamento produttivo ed economico

L'andamento della produzione e dell'occupazione Ã la diretta conseguenza di tre risposte date alla crisi del polo industriale. La prima, a lungo prevalente, Ã la scelta di razionalizzare le attivitÃ produttive con l'obiettivo di migliorare l'efficienza del processo lavorativo e la produttivitÃ finale, cioÃ la capacitÃ competitiva aziendale. Razionalizzare significa intervenire sull'organizzazione aziendale, sui ritmi di lavoro e sulla riduzione degli addetti. Il fine Ã produrre la stessa quantitÃ, se non di piÃ¹, sovraccaricando i lavoratori rimasti. Per Porto Marghera la semplice lettura dei dati occupazionali, collegata alle quantitÃ di prodotti movimentati, come precedentemente esposto, dice quanto intenso ed esteso sia stato il processo di razionalizzazione. La seconda risposta Ã la riconversione industriale, cioÃ la sostituzione di vecchie attivitÃ con nuove, rimanendo nella stessa area industriale e rioccupando tutti o in parte gli stessi lavoratori impegnati nella precedente attivitÃ e all'uopo riconvertiti professionalmente, modificando o introducendo *ex novo* gli impianti produttivi. Ã il caso dell'Alutekna, nata nel 1987 dalla chiusura dell'Alluminia Italia (1984). Ã il caso del Centro Intermodale Adriatico, nato nel 1993 a seguito della chiusura dell'Alucentro nello stesso anno. I casi di riconversione industriale sono stati, tutto sommato, limitati. La terza risposta arriva dall'insediamento di nuove attivitÃ, che pur rioccupando complessivamente solo qualche centinaio di addetti, danno il senso della nuova direzione di marcia del polo industriale: da area industriale verso attivitÃ di terziario avanzato. Lo dimostrano in una certa fase la creazione di attivitÃ nei servizi di comunicazione della Montedison (Datamont) o i centri di ricerca e sviluppo come quello della Evc-European Vinili Corporation, o il centro di ricerca applicata nel settore dei metalli non ferrosi (il Cerive della Samim). Un punto di interesse particolare riguarda l'avvio di attivitÃ nel settore dello smaltimento dei rifiuti industriali tossici e nocivi sia in riferimento agli stabilimenti Montedison, con la costituzione della Monteco, sia per un mercato piÃ¹ vasto, con la costituzione della Pei (Piattaforma Ecologica Industriale). Ma, nello stesso tempo, l'abbandono di alcune storiche produzioni Ã stato ampio, intenso e veloce. Nel polo industriale sono cessate le produzioni di allumina, di zinco metallo, di azotati e fertilizzanti, sono stati chiusi interi impianti del Petrolchimico, hanno cessato di esistere le produzioni oftalmiche del gruppo Galileo, l'azienda siderurgica Preo, l'Agip petroli, la Vetrocoke, i reparti Las e meccanica e un treno di laminazione dell'ex Italsider, la Vidal, l'Alucentro, l'Alutekna, la Sartori, le produzioni di idrocarburi della San Marco, una moltitudine di imprese di servizi (Cite, Miorin, Fochi, Delfino, Omac, Cmcv, Soimi...) senza contare i pesanti ridimensionamenti delle attivitÃ ancora in corso (valga per tutti il caso dell'ex Metallotecnica). Nella Porto Marghera di oggi si vedono aree recuperate e dedicate a nuove attivitÃ, ma anche vaste aree dismesse e (apparentemente) abbandonate, poichÃ necessitano di bonifiche e solo dopo queste ultime i numerosi appetiti presenti potranno trovare risposte.

Le trasformazioni qualitative dell'assetto industriale

Ã cambiata e sta cambiando la struttura di Porto Marghera.

Il primo cambiamento strutturale riguarda l'assetto dimensionale delle aziende: una trasformazione caratterizzata dal passaggio da grandi complessi industriali a piccole e medie aziende. Abbiamo giÃ visto, numeri alla mano, il forte ridimensionamento delle grandi aziende. Questo primo aspetto puÃ² indicare in qualche caso un decentramento produttivo finalizzato ad allentare il controllo delle organizzazioni sindacali sulle condizioni di lavoro.

Il secondo cambiamento strutturale Ã stato dato dall'uscita di scena delle Partecipazioni Statali con l'abolizione dell'omonimo ministero che gestiva le numerose aziende e gruppi facenti capo alla proprietÃ pubblica. Con l'uscita di scena dello Stato, queste aziende o sono riuscite a privatizzarsi (settore alluminio, Metallotecnica, Alutekna, ecc.) o hanno chiuso i battenti

(Sava di Fusina). Si veda l'intervista a Pio Galli, sul ruolo in Italia delle Partecipazioni Statali. Ancora di proprietà dello Stato la Fincantieri, il cui stabilimento di Porto Marghera, con i suoi 1.328 dipendenti, fa parte di un gruppo nazionale che oggi conta 8 siti con 7.874 addetti (45. Dati tratti da *www.fincantieri.com*). In questo settore, che oggi opera nella costruzione di navi da crociera, sono necessari flussi finanziari ingentissimi con margini di profitti modesti se rapportati all'entità del rischio, perciò cedere a qualche singolo imprenditore o gruppo industriale le attività appare non realistico. La privatizzazione in questo caso significherebbe sempre più appalti a ditte esterne private e collocazione in Borsa della società per autofinanziarsi.

[*n.d.a.*, agosto 2017. **Otto anni dopo l'uscita di questo testo, nel giugno 2014, la Fincantieri è stata quotata in borsa e attualmente il gruppo ha, complessivamente, oltre 9.250 addetti e utilizza come dipendenti delle ditte di appalto almeno altri 15-18 mila lavoratori**].

Il terzo cambiamento strutturale è la trasformazione delle produzioni: il passaggio da materiali di base a semilavorati e prodotti finiti. Il polo industriale perde quasi tutte le aziende che operavano su produzioni primarie, che ora si importano, e quindi si completa il ciclo della lavorazione.

La quarta trasformazione strutturale è il combinato disposto delle tre precedenti: il passaggio da *polo industriale* ad *area industriale*. Il polo di Porto Marghera si basava su una modalità produttiva che prevedeva un'integrazione delle lavorazioni tra diverse aziende, da quelle che realizzavano il *prodotto primario* a quelle che lo rendevano un semilavorato fino a quelle che trasformavano il *semilavorato* in *prodotto finito*. Spesso il ciclo finiva con il semilavorato, ma anche in questo caso si trattava di produzione integrata. Oggi una parte relativa di produzione integrata rimane al Petrolchimico, ma il dibattito aperto sulle prospettive della chimica a Porto Marghera appare fertile di ulteriori ridimensionamenti che possono finire per rendere del tutto marginali le produzioni integrate.

L'ultimo cambiamento strutturale riguarda la crescita delle attività economiche nel settore del terziario.

Il peso crescente del terziario: il caso della chimica

Terziario è un termine eccessivamente generico. Si possono collocare in questo settore quelle attività che erogano servizi che non hanno come oggetto una produzione. Servizi personalizzati, continuativi e misurabili con tecniche contabili. E, questa, una descrizione e non una definizione, in quanto persiste il limite di considerare le tipologie di servizi non omogenee. Nel nostro caso parliamo di servizi alla produzione (*business service*) e non di servizi al consumo. Le attività terziarie sono sorte grazie alla nascita di nuove professionalità all'interno del più generale processo di ristrutturazione industriale avvenuto nel Paese. Si assiste allo sviluppo di una produzione immateriale che va dall'ideazione alla progettazione alle indagini di mercato. A Porto Marghera il rimodellamento strutturale dell'organizzazione produttiva ha contribuito a espandere queste attività: formazione professionale, servizi finanziari, *software house*, servizi nel campo della comunicazione, certificazione di bilanci, servizi di logistica alle imprese, ecc. Sono tutte attività scorporate dalle aziende madri e affidate a imprese esterne che si sono progressivamente specializzate. Chi ha governato questo processo? Nella prima metà degli anni Novanta il sindacato, ma anche i partiti politici veneziani, hanno tentato di incidere sullo svolgimento di questo processo. Gli interventi di sindacalisti e delegati al seminario della Filcea-Cgil di Venezia del 4-5 aprile 1989 (46. Filcea-Cgil Venezia, *Ipotesi di costituzione della società dei servizi nell'area chimica di Porto Marghera*, aprile, 1989, dattiloscritto.) mostrano un approccio ancora articolato e contraddittorio, nella fase in cui, per la prima volta, il sindacato tentava di elaborare una proposta sistematizzata. Da un lato si coglieva l'importanza strategica dell'argomento ma, nello stesso tempo, dal dibattito emergeva una ancora imprecisa cognizione della natura del processo, con ovvie conseguenze sulla linea rivendicativa. Si legge dalla relazione introduttiva al seminario:

«... non vogliamo sostituirci alle aziende cui spetta il compito di presentare un progetto di politica industriale anche sui servizi».

E oltre si denuncia

una sottovalutazione del problema servizi, in riferimento ai quali si parla solo in termini di riduzione dei costi fissi... È stata fatta [dal sindacato] una riunione a Bologna che ha tentato di discutere del problema dei servizi a dimensione di area padana... la sensazione... ricavata... che un'integrazione dei servizi in un'area così vasta richiede un tempo di attuazione più lungo, ma che tuttavia tale dimensione possa essere più efficace dal punto di vista delle economie di scala. Da qui l'esigenza di cominciare a discutere e disegnare un progetto per un'area omogenea più piccola come Porto Marghera.

In uno degli interventi si sostiene che

il Petrolchimico ha una meta ambiziosa: quella di proporre i propri servizi per la manutenzione di tutta Marghera.

E un altro degli intervenuti:

Siamo partiti dal ragionamento sulla società dei servizi perché volevamo controllare un processo di esodo strisciante con interessi anche di vari partiti e di varie componenti sindacali... realizzare la struttura della società dei servizi che deve fondamentalmente servire, oltre che all'azienda, per l'autotutela e per la garanzia delle condizioni di sicurezza di salario e di potere contrattuale in fabbrica....

Ma c'era anche chi voleva tentare

... di uscire da questo limite, rompendo un'idea vecchia delle imprese, secondo cui i servizi sono un costo, sul quale si può agire esclusivamente per ridurre il peso.

E ancora un altro degli intervenuti insiste:

"Non confondiamo i processi di terziarizzazione con i processi di razionalizzazione, sono due cose diverse. Le terziarizzazioni sono l'uscita con la costituzione di aree di business di pezzi importanti di produzione di servizi finali, mentre le pulizie e il facchinaggio ecc. sono processi di razionalizzazione... che possono... diminuire i costi, attraverso la riduzione degli organici e una minore tutela dei lavoratori".

Da queste poche e semplici considerazioni riportate si possono ricavare alcuni spunti importanti per una sintesi sulle posizioni che venivano emergendo in una parte significativa del sindacato:

1. a Porto Marghera il governo del processo di terziarizzazione doveva essere diretto dal gruppo industriale più forte, cioè il gruppo chimico allora facente capo alla società Enimont. Il termine terziarizzazione è qui usato impropriamente se si considera la definizione di terziario di inizio paragrafo, in quanto ci si riferisce alla esternalizzazione anche di servizi e attività che hanno come oggetto la produzione. Tuttavia, ciò non toglie all'acquisizione nel sindacato della consapevolezza di un processo che non va ostacolato ma possibilmente diretto e governato o almeno co-determinato;

2. una società di servizi serve non solo a ridurre i costi di Enimont, ma un'opportunità imprenditoriale, che può e deve dispiegarsi su un territorio più vasto individuato nel territorio veneziano;

3. la costituzione di una struttura centralizzata è funzionale anche a un'estensione delle sue attività su un territorio ancora più vasto e cioè l'area padana (Ferrara, Mantova, Ravenna), ove sono insediati altri siti chimici;

4. se questo processo è guidato da Enimont, si possono contrattare gli effetti occupazionali della ristrutturazione tutelando gli esuberanti di Enimont con il reinserimento nella nuova società di servizi;

5. si nota anche una distinzione tra servizi e servizi: sembrano esservi servizi nobili, come le «aree di business di pezzi importanti di produzione di servizi finali» e servizi poveri, come le pulizie e il facchinaggio ecc.

Come si vede un'idea che nasce da Marghera e resta Margherochimicocentrica.

Con riferimento alle professionalità necessarie a guidare questo processo, si pensava di immettere dentro la società dei servizi adeguate figure capaci di gestirlo: ingegneri, progettisti, tecnici. Cosa si è realizzato? Il processo di *terziarizzazione* ha visto, di certo, lo scorporo di professionalità elevate come le figure degli strumentisti, cioè i controllori di tutta la strumentazione relativa alla gestione degli impianti, o dei motoristi, addetti alla manutenzione di tutti i mezzi di movimentazione (carrelli elevatori, gru, ecc.). Ma la società dei servizi non è mai stata costituita, verosimilmente per l'uscita di scena di Enimont. Dopo il passaggio della società al gruppo Eni cambia la strategia industriale e si avvia la cessione, con la vendita, di pezzi di cicli produttivi ad altre società. È una *destrutturazione* del gruppo chimico a Porto Marghera, che porta a una politica che ribalta l'ipotesi della società unica di servizi: ogni società provvederà in proprio a gestire molte delle attività affidate con specifici appalti a ditte terze. Ciò provocherà una moltiplicazione dei costi complessivi, anche se questa autonomia gestionale può rendere il controllo sui servizi più stringente ed efficace. L'idea della società di servizi avrebbe ancora oggi una sua validità, ma verosimilmente è un'ipotesi che non ha futuro. Le ragioni di questa conclusione stanno nella diversa direzione di marcia delle attività chimiche di Porto Marghera: non si pensa più a politiche di sviluppo, non si realizzano più nuovi investimenti, non si costruiscono più nuovi impianti. L'idea di una società di servizi *Margherochimicocentrica* appare perciò anacronistica. Va rilevato, però, che a Porto Marghera un esempio significativo di terziario realizzato è il Parco scientifico e tecnologico, il Vega, dove si sono insediate attività prevalentemente di produzione immateriale. Un progetto sicuramente diverso dalla società di servizi, forse con al centro almeno in prospettiva e potenzialmente un terziario più avanzato. E forse non è casuale che sia nato su un'area dismessa dalla vecchia azienda chimica Agrimont.

Ciò che resta e ciò che è cambiato della vecchia Porto Marghera

L'occupazione diretta già ampiamente ridotta, come abbiamo visto, alla fine degli anni Ottanta, dopo ulteriori quindici anni risulta, nel 2003, pari a poco più di 12.000 unità (47. Ente Zona Industriale, *Relazione del Presidente all'assemblea degli associati*, giugno 2004, allegato 1). Il settore metallurgico e siderurgico è passato dai 5.460 addetti del 1978 ai 1.081 del 2003. Nello stesso periodo il comparto dei petroli è passato da 1.654 a 541 addetti, la cantieristica da 2.972 a 1.328, mentre la chimica è stata letteralmente falciata, passando da 12.557 a 2.802 addetti. Cosa vuol dire oggi perseguire una politica di sviluppo? Bisogna certamente puntare sulle risorse fondamentali che Porto Marghera possiede naturalmente, a partire dalla sua predisposizione ad area portuale, con chilometri di banchine diffuse, oltre al porto concentrato e organizzato nelle aree di pertinenza. Per insediare nuove attività, di qualsiasi tipo, non solo sono indispensabili aree bonificate dove costruire le nuove realtà, ma ancora più indispensabile è l'indirizzo urbanistico che definisca le tipologie di attività che possono collocarsi. A questo proposito va rilevato che per la prima volta, nel 1999, il Piano Regolatore Generale del Comune di Venezia prende in considerazione le aree industriali di Porto Marghera, attraverso l'elaborazione di una variante con la quale si tracciano i potenziali interventi volti a ridisegnare aree significative della II Zona Industriale. Tutte le norme parlano di occupazione di aree disponibili con attività di carattere innovativo. Ma le aree costano troppo, bisogna quindi trovare nuove utilizzazioni redditizie. Del resto la variante ha in sé la possibilità di fare quello che si vuole, se inquadrata nell'ambito di un progetto di sviluppo qual è il Piano strategico per Venezia elaborato dall'amministrazione comunale. Definire urbanisticamente i destini dell'area industriale è importante e propedeutico a ogni altra iniziativa, ma di per sé non è sufficiente a ottenere i risultati cui si mira. Per questo bisogna guardare alle azioni diversificate messe in atto per insediare nuove attività, richiamandone i risultati ottenuti, a partire da quelli degli anni Novanta, e cercando poi di cogliere le tendenze in atto proprio con l'avvento del nuovo millennio.

Promarghera e Parco scientifico e tecnologico

Per ridisegnare Porto Marghera sono stati messi a punto due strumenti specifici atti a predisporre le condizioni tipiche di un incubatore industriale. Il primo strumento è Promomarghera SpA, società nata nel 1994 e partecipata da Comune, Provincia, Veneto Innovazione (società della Regione Veneto), Unindustria veneziana, Enichem, Gepi, Csi. Va rilevato che Comune di Venezia e Unindustria detengono insieme il 65% delle quote societarie, sono cioè le strutture di riferimento per la gestione della società. Promomarghera ha come scopo principale promuovere l'insediamento di nuove attività individuando, con iniziative mirate di *marketing*, gli investitori e le tipologie produttive da insediare. Lo stesso Governo ha riconosciuto, inserendo Marghera nelle aree di crisi e di declino industriale in Europa, questa verità. La nostra area è tagliata fuori dai processi di sviluppo programmati o spontanei che pure si manifestano nelle aree forti del centro Europa. Nasce da questi fatti Promomarghera, ovvero la necessità di azioni di promozione e incentivi, in modo da attrarre capitali e investimenti che altrimenti andrebbero in altre direzioni. Promomarghera ha tra i suoi compiti principali quello di contribuire a definire il riassetto urbanistico e il destino delle aree. Tali obiettivi devono essere fatti propri dall'Eni e dalla Gepi, cioè dal Governo, e per questo bisogna dare continuità al lavoro avviato con la *task-force* della Presidenza del Consiglio dei ministri per i problemi occupazionali. Operare nella reindustrializzazione puntando su attività di piccola e media dimensione in larga parte cosa obbligata, tuttavia è necessario guardare sia alla qualità delle imprese che alla loro collocazione sui mercati internazionali. A Marghera è necessario portare anche multinazionali, se si vuole essere inseriti in un mercato sempre più globale. Se questo è l'obiettivo non vi possono essere pregiudizi sugli strumenti che utilizza Promomarghera e cioè una struttura locale o, in alternativa, promotori internazionali (48. Aiello A., *Articoli, interviste, interventi, 1975-2004, Relazione al Comitato Direttivo Cgil Venezia, 31 marzo 1994*, dattiloscritto). Il secondo strumento è la creazione, nel 1993, del Parco scientifico e tecnologico (*Venice Gateway for Science and Technology*: in breve Vega), per opera di 34 soci tra cui gli enti pubblici locali, gruppi bancari, le due università veneziane e importanti imprese tra cui Eni e Fincantieri. Il 50% dell'investimento effettuato è finanziato con fondi dell'Unione Europea (Programma Renaval). Il Vega nasce a ridosso della gronda lagunare e si estende, nella prima fase, per circa 1,5 ettari nell'ex sito industriale Agrimont dismesso qualche anno prima. Nel 1996, al termine della prima fase del progetto, ospita già 37 aziende e si delineano le prime *partnership* tra aziende che hanno avviato rapporti in virtù proprio della collocazione nel Parco scientifico, che ha permesso l'avvio di contatti commerciali. Il Vega aspira a diventare il simbolo principale della rinascita di Porto Marghera e si pone come interfaccia tra l'evoluzione tecnologica internazionale, Venezia e il suo entroterra, con lo scopo di creare un tessuto connettivo tra le risorse intellettuali, scientifiche e imprenditoriali, per fornire servizi molto qualificati alle piccole e medie aziende, in collaborazione con le università e i centri di ricerca. «Vega... un nuovo concetto di zona industriale a ridotto impatto ambientale dedicato alle imprese ad alta tecnologia che hanno bisogno di un contatto diretto con il mondo della ricerca» (49. Cfr. www.vegapark.ve.it). Il sindaco Paolo Costa, dopo i primi cento giorni dalla sua nomina, su Marghera affermava che «le procedure per le bonifiche sono troppo lente, chiederemo al ministro e alla Regione di cambiarle. Per la riconversione di Marghera dovremo utilizzare Vega per la parte tecnologica, l'Immobiliare per l'acquisto delle aree, PromoMarghera come sportello unico e guida per le aziende interessate all'acquisto» (50. Vitucci A., *Il futuro di Venezia è in Internet. Costa fa il bilancio di cento giorni. I piani del sindaco, «La Nuova Venezia»*, 5 agosto 2000) Ma quali risultati concreti si sono acquisiti a seguito delle iniziative di Promomarghera e di Vega? Quest'ultimo agiva con una *mission* ben definita, lungo tre direttrici:

- a. lo sviluppo di attività collegate ai centri che producono innovazione;
- b. il trasferimento di tecnologie nei processi produttivi con l'utilizzo di conoscenze internazionali a supporto del modello imprenditoriale veneto;

c. l'impiego di forza lavoro intellettuale e l'allargamento della base occupazionale tramite l'indotto secondario e terziario.

A proposito di realizzazioni si legge sul sito del Parco scientifico:

Attualmente in Vega operano circa 400 persone, che diventeranno più di un migliaio nei prossimi mesi in occasione degli insediamenti delle nuove aziende negli edifici di Nova Marghera. Il 52% degli addetti che lavorano nelle aziende di Vega è in possesso di laurea, il 48% ha il diploma di scuola media superiore. Tra le lauree spiccano ingegneria, architettura ed economia e commercio. I diplomi che hanno trovato maggiore sbocco professionale sono: perito informatico (21%), ragioneria (17%) e liceo scientifico (14%). Lo sviluppo futuro comporterà un'occupazione stimata in 2.500-3.000 unità nei prossimi tre-cinque anni (51 Cfr. www.vegapark.ve.it).

A Venezia non sono mancate critiche al progetto Vega, considerato da alcuni esponenti politici «una mera operazione immobiliare». Di converso, sono molti a ritenere, sulla base di dati empirici acquisiti da altre esperienze avviate, anche in campo internazionale, che i risultati derivati dall'insediamento e dall'attività di un parco scientifico e tecnologico si possono verificare su un tempo mediolungo (oltre i dieci anni). Per quanto riguarda Promomarghera, in dieci anni ha realizzato tre Convenzioni con il Ministero del Lavoro, ottenendo fondi per complessivi 13 milioni di euro, con i quali ha finanziato progetti (fino al massimo del 18% dell'investimento complessivo) finalizzati a produrre nuovi occupati nell'area industriale. Non si occupa direttamente di urbanizzazione, né della costruzione di edifici, ha piuttosto un ruolo di controllo ai fini di una coerente evoluzione dei progetti finanziati. Dei tre progetti, il primo è andato a regime nel luglio 2005, il secondo nel 2006 e il terzo vi andrà nel 2007. I tre progetti finanziati prevedono nuova occupazione diretta per 500-600 unità, e un'occupazione indiretta non quantificabile con precisione ma stimabile intorno alle 1.500 unità. Da un breve calcolo, stimando che i 13 milioni di euro rappresentino il 15% degli investimenti realizzati, si può presumere che Promomarghera ha spinto oltre 85 milioni di euro di investimenti nell'area, con un costo per ogni nuovo posto di lavoro creato intorno ai 140.000-170.000 euro.

Aeroporto e porto

Aeroporto e porto sono due strutture sempre più strategiche per l'economia veneziana. Per lo sviluppo dell'aeroporto veneziano Marco Polo può benissimo fungere anche da volano per attività di logistica. Nessuno può negare l'importanza fondamentale di una tale struttura, ai fini dello sviluppo non solo dell'area veneziana ma per l'insieme del Nordest, anche attraverso un intreccio tra il settore turistico e quello produttivo, offrendo a quest'ultimo una struttura nel campo della logistica che funga da *magnete* per gli investimenti futuri. Per quanto riguarda il porto di Venezia è interessante guardare al suo sviluppo in terraferma collegato al processo più ampio di esodo dalla città storica (52. Federici G., *Portuali a Venezia: cinquant'anni di storia del porto 1945-1995*, Il Cardo, Venezia 1996). Le trasformazioni del porto di Venezia sono state intense. I lavoratori portuali che operavano in esclusiva nelle zone portuali protette dalla concorrenza grazie a un sistema di leggi dello Stato (fatte salve le *autonomie funzionali*, ovvero la possibilità per le aziende dotate di banchina di effettuare in proprio lo sbarco e l'imbarco delle merci legate alla loro attività) si sono dovuti misurare, a seguito di interventi legislativi, con nuove società nate per operare in regime di concorrenza nel porto. Di queste le principali sono: la Vecon nel settore container, il Cia (Centro Intermodale Adriatico) e la Tiv, che operano in diretta concorrenza con le strutture nate dalla ex Compagnia Lavoratori Portuali.

«Nel 2000 il porto di Venezia occupava più di 18.000 addetti e ha registrato un fatturato di oltre 2.000 miliardi [di lire], con 1.100 miliardi di diritti doganali accertati a tutto ottobre... al [suo] rilancio non è estranea la congiuntura internazionale che vede una nuova centralità del Mediterraneo dopo una lunga fase di declino e marginalizzazione...» (53. Cfr. Longo V.,

Merotto G., Sacchetto D., Zanin V., *Lavoratori marittimi. Profili sociali e nuove domande di servizi*, Osservatorio, Pubblicazioni, Venezia 2002, p. 90).

In particolare «per 15 anni il mercato crocieristico è cresciuto a un tasso annuale dell'8%... Il mercato crocieristico europeo ha continuato la sua crescita a un tasso superiore a quello statunitense». (54. Cfr. Longo V., Merotto G., Sacchetto D., Zanin V., *Lavoratori marittimi. Profili sociali e nuove domande di servizi*, Osservatorio, Pubblicazioni, Venezia 2002, p. 91).

Nel 2000 Venezia è stato il maggiore porto italiano per quantità di traffico turistico legato al settore crocieristico. L'Italia è attualmente il primo produttore mondiale di navi da crociera e proprio a Marghera si trova il secondo maggior stabilimento italiano per la costruzione di questa tipologia di navi. Già nel 1989, con molta nettezza allora presidente del porto Alessandro Di Cià² poteva affermare che:

«... attività commerciale del Porto, ossia il valore delle merci che transitano in entrata e in uscita, sfiora i 20.000 miliardi [di lire]. Il conto è molto semplice: 25.000 milioni di tonnellate, a 700-800 lire al chilo, fanno una cifra vicina ai 20.000 miliardi [di lire]. È un fiume di denaro che, ho già detto una volta, come il Nilo dove passa irriga!» (55. Cfr. l'intervento di A. Di Cià² in Coses e Comune di Venezia (a cura di), *Porto Marghera. Proposte per un futuro possibile*, cit., p. 527)

E infatti lo sviluppo del porto sarà intenso negli anni successivi, come si evince dalla **tab. 3**. Uno sviluppo intenso fino al 2004, anno nel quale si registra il primo calo del traffico complessivo. Nei dati riportati si evidenziano nettamente sia le caratteristiche della trasformazione economico-industriale che ha interessato Porto Marghera, sia la consistente riduzione della movimentazione nel comparto industria. È uno dei segni più evidenti della crisi delle produzioni tipiche del polo industriale di Porto Marghera

TABELLA 3. MOVIMENTAZIONE DEL PORTO DI VENEZIA

	Val. ass. (t/000)		Quota %	
	1979	2003	1979	2003
Movimentazione commerciale	3.755	12.716	13,8%	42,2%
Movimentazione industriale	9.095	5.971	33,5%	19,8%
Movimentazione petroli	14.312	11.440	52,7%	38,0%
Traffico complessivo	27.162	30.127	100,0%	100,0%
Movimentazione container	91.899	283.667		
Traffico passeggeri	330.484*	1.124.213		

* Dato riferito al 1980

Fonte: dati tratti da www.entezona.it.

Il futuro è la logistica?

Nel corso dei primi anni del nuovo millennio si sono intensificate massicciamente le proposte per assegnare a Porto Marghera un ruolo logistico di primissimo piano negli scambi internazionali di merci.

"Il Piano strategico di Venezia 2004-2014, recentemente licenziato dalla Giunta comunale... non solo condivide l'opportunità e la necessità di qualificare Venezia quale nodo di eccellenza della logistica delle merci, ma ritiene che questo asse di sviluppo rappresenti

uno dei punti di forza del processo evolutivo del sistema locale" (56. Cfr. Isfort - Istituto superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, Documento di base per il Convegno organizzato da Comune di Venezia, Fondazione di Venezia, Venezia 2000 Cultura e Impresa, *Venezia nodo di eccellenza della logistica*, Mestre, 26 novembre 2004).

"Il Piano strategico... si differenzia dalla pianificazione urbanistica per il fatto di essere orientato ad azioni socioeconomiche tra loro integrate piuttosto che alla regolamentazione dell'uso del suolo, e si differenzia dalla pianificazione classica a medio e lungo termine perché non è limitato all'adattamento delle aspettative alle tendenze considerate normali, ma è rivolto alle nuove opportunità e ai nuovi obiettivi. L'obiettivo generale che si pone il Piano strategico di Venezia è quello di costruire in un futuro vicino e misurabile una città caratterizzata dall'alta qualità della vita dei suoi abitanti nei suoi aspetti relazionali, lavorativi e culturali e dall'alta qualità dei suoi assetti fisici e ambientali" (57. Cfr. l'intervento di R. D'Agostino, in Comune di Venezia, *Piano di Venezia. Linee, strategie e politiche*, ottobre 2004).

Se l'idea della logistica fosse impostata in modo da soverchiare ogni altra ipotesi produttiva, potrebbe limitare le potenzialità del territorio. Viene in mente, a tale proposito, un'esperienza significativa: l'idea dell'Expo a Venezia, lanciata da Gianni De Michelis, che nei primi anni Novanta incontrò una netta bocciatura, sebbene

"l'obiettivo primario del progetto nel territorio veneto era il reinserimento dell'area veneziana (Venezia, Mestre, Marghera, la laguna) all'interno della realtà regionale, facendola diventare un nodo significativo rispetto alla rete di centri urbani che caratterizza la regione" (58. Aa.Vv., *Venezia 2000. Idee e progetti*, Marsilio, Venezia 1995, p. 19).

I motivi della bocciatura si possono forse ritrovare in una frase di un'intervista dell'allora presidente della Save di Venezia, Gianni Pellicani, che rilevava come

l'Expo voleva mettere in moto un motore e l'idea era giusta ma è discutibile il modo in cui voleva farlo e soprattutto il fatto che volesse farlo da sola. La macchina delle attività economiche può essere rimessa in moto, ma con altri metodi (59. Bonomi A. (a cura di), *Privatizzare Venezia*, Marsilio, Venezia 1995, p. 195).

È certamente indiscutibile quella che è una *vocazione naturale* di Venezia, centro organizzatore della logistica per almeno due motivi: da un lato le infrastrutture esistenti (aeroporto, porto, nodo ferroviario, rete stradale, idrovie) in una combinazione rara nel nostro Paese (e non solo); dall'altro la collocazione geografica di Venezia al centro di uno snodo strategico per i traffici verso il Nord Europa e nell'asse Lisbona-Kiev. Del vantaggio di Venezia in termini di accessibilità sono rivelatori i dati riportati in **tab. 4** da uno studio dell'Isfort

TABELLA 4. L'ACCESSIBILITÀ INFRASTRUTTURALE
PRIMI DIECI SISTEMI LOCALI IN ITALIA

<i>Posizione nella graduatoria nazionale per sistema locale del lavoro</i>	<i>Sistema locale del lavoro</i>	<i>Regione</i>	<i>Indice sintetico di accessibilità infrastrutturale*</i>
1	Venezia	Veneto	72,6
2	Milano	Lombardia	72,1
3	Padova	Veneto	71,5
4	Busto Arsizio	Lombardia	71,4
5	Vicenza	Veneto	71,3
6	Treviso	Veneto	71,2
7	Gallarate	Lombardia	70,9
8	Arzignano	Veneto	70,6
9	Albino	Lombardia	70,5
10	Desio	Lombardia	70,4

* Punteggio tra 1 e 100. Media Italia = 59,2.

Fonte: Isfort, Documento di base, Venezia, 26 novembre 2004.

Ma esistono anche limiti che vanno superati per realizzare questa vocazione.

Il primo Ã che Ã«bisogna abbandonare i particolarismi e ragionare in termini di *network*» e per questo Ã« indispensabile Ã«un coordinamento piÃ¹ efficiente dei nodi trasportistici esistenti al fine di connettersi in modo competitivo ai nodi di eccellenza del Nord Europa» (60 Cfr. Isfort - Istituto superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, Documento di base per il Convegno organizzato da Comune di Venezia, Fondazione di Venezia, Venezia 2000 Cultura e Impresa, *Venezia nodo di eccellenza della logistica*, Mestre, 26 novembre 2004), per intercettare la globalizzazione dei mercati e la crescita esponenziale degli scambi di merce tra le tre principali aree commerciali del mondo (Giappone, Nord America ed Europa). Questa globalizzazione ha imposto una piÃ¹ decisa razionalizzazione dei flussi di traffico tra tali aree.

Il secondo Ã la necessitÃ di eliminare le strozzature presenti nella rete, come il passante di Mestre.

Il terzo Ã il bisogno di rafforzare le condizioni del sistema.

Le condizioni per un ruolo rilevante di Venezia nel sistema della logistica di Venezia esistono concretamente, tuttavia non va dimenticato che Venezia Ã« una cittÃ metropolitana. L'aggettivo "metropolitana" non Ã« assegnato tanto per la dimensione territoriale o per il numero di abitanti, quanto perchÃ© vi sono presenti, contemporaneamente, piÃ¹ servizi di eccellenza. E Venezia questi servizi di eccellenza li detiene nelle attivitÃ culturali e monumentali, nelle sue due sedi universitarie, nelle piÃ¹ volte citate infrastrutture, nei centri di ricerca. La cittÃ metropolitana non Ã« una costruzione artificiale quanto il frutto di decenni di lavoro, di esperienze via via consolidate e costruite con fatica. Ã« questa la "buona miscela" che bisogna salvaguardare per dare prospettive piÃ¹ solide all'economia veneziana. E nella miscela non possono mancare le attivitÃ produttive di Porto Marghera, certamente risanate e rese compatibili con l'ecosistema lagunare. Ormai la crisi degli insediamenti industriali storici di Porto Marghera e delle attivitÃ portuali, estesa e profonda negli anni Ottanta e Novanta, ha cambiato il volto dell'economia veneziana, imponendo un nuovo equilibrio tra attivitÃ industriali e attivitÃ economiche nei servizi e nel turismo. Il rilievo delle attivitÃ industriali ha contribuito significativamente a definire il nuovo mix produttivo e il mantenimento di attivitÃ industriali risanate e rinnovate appare essere ancora un obiettivo irrinunciabile.

4. Qualche considerazione finale

Il territorio veneziano si trova dinanzi a problemi assai caratterizzati e particolarmente intensi. Pensiamo solo alle questioni sollevate dalla problematica ambientale a Porto Marghera, con il loro crescente peso nella politica della città, cioè nelle scelte che la collettività assume e a cui si vincola. In tale complessità assume un'importanza rilevante la costruzione di regole comunemente condivise, e tra queste la *responsabilità*. L'etica della responsabilità ha lo scopo fondamentale di impedire la ricerca di scorciatoie mentre si tenta di affrontare problemi complessi. È, come dire, un freno non alla demagogia (di cui la politica nel suo rapporto con le masse non può fare a meno) ma alla demagogia senza nulla d'altro. È sicuramente un argomento difficile, ma quanto positivo potrebbe essere premiare colui o coloro che nelle scelte collettive determinano quelle che si dimostrano giuste e viceversa sanzionare chi compie quelle sbagliate? Ne risulterebbe un criterio di selezione della classe dirigente politica trasparente e di grande efficacia. Non che oggi ciò non accada, ma si tratterebbe, nell'ambito della politica, di tramutare l'eccezione in regola. Una vicenda che può ricondursi a questa problematica è quella del caso Galileo.

Il caso Galileo: errori senza responsabilità

La Galileo Industrie Ottiche Riunite (da ora in poi Galileo), azienda storica di Porto Marghera, dieci anni dopo essere divenuta interamente di proprietà dello Stato (al 50% nel 1969 e al 100% nel 1976) viene nuovamente venduta a un imprenditore privato. La privatizzazione è resa inevitabile dalle continue perdite, che per il solo 1986 toccano la cifra, stratosferica, di 14 miliardi di lire (in quegli anni le aziende a partecipazioni statali sono tutte nell'occhio del ciclone per il loro andamento negativo, quasi generalizzato). La Galileo viene ceduta a una società dell'Iri, la Sofin, che ha il compito di dismettere le attività industriali che le vengono conferite. Il che vuol dire o trovare un acquirente o chiudere. La Galileo trova un acquirente che si impegna a rilanciare l'azienda in campo nazionale ed estero e a rioccupare tutti i dipendenti rimasti. Alle parole seguono i fatti. A Marghera riprendono il lavoro quasi 400 dipendenti, un centinaio in più dei previsti, e ciò grazie a nuove assunzioni. Si aprono nuovi stabilimenti in Usa, Irlanda, Russia e nuovi centri di produzione in Belgio e Spagna. Si tenta di costruire un ulteriore stabilimento a Longarone, nel cuore del distretto dell'occhialeria del Bellunese (un investimento di alcune decine di miliardi di lire, tra fine anni Ottanta e primi anni Novanta). Questi fatti portano a considerare errata la tesi di Roverato, secondo cui ciò che è avvenuto alla Galileo è

«... un'improvvida privatizzazione, che regala a terzi (come, perché?) il patrimonio immateriale, ma tuttavia economicamente pesante, di un marchio giunto a livello di eccellenza nella sua specifica tipologia produttiva» (61. Cfr. Roverato G., *Postfazione*, in Romanato M., *La memoria del lavoro. Le carte del Consiglio di fabbrica della Galileo Industrie Ottiche (1947-2000)*, Annali 4, Centro studi Ettore Luccini, Padova 2003).

La crisi aziendale sopraggiunge circa otto anni dopo, quando si registra una «... crisi delle vendite in Europa e in particolare in Italia...» (62. Cfr. Roverato G., *Postfazione*, in Romanato M., *La memoria del lavoro. Le carte del Consiglio di fabbrica della Galileo Industrie Ottiche (1947-2000)*, Annali 4, Centro studi Ettore Luccini, Padova 2003, p.190).

La lotta per cacciare il proprietario durò due anni, un periodo di tempo lunghissimo per un settore che ancora oggi si basa su una forte politica commerciale in un mercato altamente concorrenziale. Dopo due anni, non era facile rimettere la Galileo sul mercato, né trovare un imprenditore disposto a rilevare l'azienda. Del resto, come ha ricordato Roverato, il bene più prezioso era il prestigioso marchio e i concorrenti a quello, e solo a quello, aspiravano. Iniziò così, dopo l'uscita di scena del vecchio proprietario, un ulteriore periodo difficile e, nel marzo del 1998, 170 lavoratori sui 253 rimasti si videro recapitare la lettera di licenziamento. Fu allora che i lavoratori occuparono l'azienda (non era la prima volta) e la conclusione fu l'acquisizione della Galileo

da parte di un'azienda del Bellunese, la Ital-Lenti, che si impegna² a riassumere un centinaio di lavoratori. Successe tutt'altro e l'attività non ha più¹ ripreso a Marghera, mentre si è mantenuto in funzione il Centro servizi di Milano, con diverse decine di addetti. La Ita Lenti ha, di fatto, comprato il solo marchio, rivelando in tal modo il suo vero disegno. Non esiste la prova certa che la linea sindacale finita in minoranza fosse quella giusta, ma esiste la prova che la linea prevalsa è risultata sbagliata, proprio come sosteneva chi non la condivideva. Sbagliare è certamente possibile, resta da stabilire se gli errori hanno un costo. Un costo vi è stato per l'imprenditore, estromesso dalla proprietà; per le banche, che non sono riuscite a recuperare alcune centinaia di miliardi; per i lavoratori, che hanno perso il posto di lavoro (ma hanno scelto consapevolmente una linea sindacale risultata incapace di rispondere ai problemi della loro azienda). E i sindacalisti che hanno portato avanti quella linea? Risultano gli unici a non aver pagato il costo di un proprio errore. Un quesito si pone: è credibile un sindacato che non affronta un tema come quello della responsabilità? La Fiom nazionale, dopo la sconfitta alla Fiat, nel 1980, produsse cambiamenti radicali nel proprio gruppo dirigente, ma non sempre si è seguita questa strada. Nel caso Galileo questo dibattito, purtroppo, è mancato.

La sfida di una nuova cultura del lavoro

La complessità attuale richiede un approccio prudente, ma non per questo deve venir meno il principio della responsabilità prima soggettiva e poi collettiva. Qui si gioca la credibilità di una classe dirigente che dovrebbe essere in formazione permanente. La personalizzazione della politica e il sistema elettorale maggioritario accentuano la dicotomia partitica e producono atteggiamenti di contrapposizione. Forse bisognerebbe non solo dare centralità ai programmi politici ma anche introdurre nei programmi temi più audaci, che potrebbero essere forieri di freschezza nel dibattito. Pensiamo al tema del lavoro. Possiamo chiederci con Rozzi: «Davvero il lavoro è sempre un'espressione costruttiva dell'uomo?» (63 Rozzi A.R., *Costruire e distruggere. Dove va il lavoro umano?*, Il Mulino, Bologna 1997, p. 7).

In certe culture primitive cos'è presente la consapevolezza della distruttività del lavoro da trasformarsi religiosamente in rito, per esempio quello che ripara la terra ferita dall'aratro.

Questo elemento di violazione e di violenza è presente in ogni fabbricazione, e homo faber, il creatore del mondo dell'artificio umano, è sempre stato un distruttore della natura. L'animal laborans, che con il suo corpo e con l'aiuto di animali addomesticati alimenta la vita, può essere il signore e padrone di tutte le creature viventi, ma rimane ancora il servo della natura e della terra; solo homo faber si comporta come signore e padrone di tutta la terra (64. Arendt H., *Vita activa: la condizione umana*, Bompiani, Milano 1989, pp. 99-100).

Oggi vi è la consapevolezza sempre più diffusa che la natura non è inesauribile: distruzione di risorse, inquinamento, spreco sono il prezzo pagato alla nostra opulenza. Nel futuro del mondo capitalistico avanzato, e quindi anche di Porto Marghera, il lavoro tenderà a essere un luogo di convivenza e di scambi anche per la diminuita necessità del lavoro come tradizionalmente inteso e realizzato. Forse sta in questo passaggio quello che a volte appare come un vero e proprio smarrimento della classe dirigente veneziana, un passaggio che vede aumentare le possibilità di sostituire il lavoro tradizionale, centrato sulla performance, con l'attività. È drasticamente diminuito, direbbe Marx, il lavoro vivo, grazie ai considerevoli progressi tecnologici. E, nello stesso tempo, è aumentato il lavoro rivolto alle persone. Sono cresciute, nello stesso settore industriale, attività non produttive di beni materiali: comunicare, vendere, organizzare, formare professionalmente. Sono tutte attività che hanno al centro la cura dell'uomo e sono caratterizzate dal rapporto non invasivo, non distruttivo con la natura. Ciò rappresenta un netto cambio di direzione e può darsi che per questo «imprenditori, sindacalisti, politici, abbiano paura di una perdita di potere sul lavoro» (65. Rozzi A.R., *Costruire e distruggere. Dove va il lavoro umano?*, p. 52).

O forse il sistema economico è impossibilitato ad accogliere un simile cambiamento. Dahrendorf si chiede e si risponde:

«Esiste un punto di aggancio nel campo dell'istruzione, che può contribuire a spianare la strada dalla frantumante società del lavoro all'attraente società dell'attività? A questa domanda non ho risposta» (66. Dahrendorf R., *Per un nuovo liberalismo*, Laterza, Bari 1988, p. 159).

Si è impreparati dinanzi alle aumentate possibilità di cominciare a sostituire il lavoro tradizionale con l'attività, verosimilmente perché viviamo sotto la spinta di un modello di economia capitalistica con il suo problema che «non è in primo luogo produrre ancora più merci, ma produrre sempre di più gli uomini destinati a consumare queste merci» (67. Rozzi A.R., *Costruire e distruggere. Dove va il lavoro umano?*, p. 86).

Anche a Porto Marghera la cultura dell'industrialismo non ha tenuto conto a sufficienza di quanto

«il lavoro che investe la natura sia diverso da quello rivolto all'uomo... fare il poliziotto, l'infermiere, l'insegnante non è un semplice e positivo produrre, ma è innanzitutto far sì che non accada nell'uomo qualcosa di negativo» (68. Rozzi A.R., *Costruire e distruggere. Dove va il lavoro umano?*, cit., p. 87).

Forse ci è avvenuto perché la cultura del lavoro è troppo riduttiva e finisce per non considerare la complessità dell'uomo e dei suoi bisogni. Su questo terreno esiste uno spazio politico che può segnare in profondità la prospettiva di un vecchio polo industriale che può e dovrebbe rimanere un degno attore della vita economica di Venezia.

Parte seconda

SEDICI INTERVISTE SU PORTO MARGHERA 1999-2006

La libertà riservata ai soli fautori del governo... non è libertà.

La libertà è sempre la libertà di chi pensa diversamente.

Rosa Luxemburg

SEDICI INTERVISTE SU PORTO MARGHERA 1999-2006

Gastone Angelin, Porto Marghera e le lotte operaie

Dal 1957 al 1962 segretario della Fiom di Venezia. Dal 1962 al 1972 nella segreteria del Pci di Venezia, prima con l'incarico di responsabile per il territorio di Mestre e poi come responsabile per la zona industriale di Porto Marghera. Dal 1972 al 1975 segretario della Federazione del Pci di Venezia. Dal 1979 al 1987 senatore della Repubblica.

Incontro Gastone proprio mentre c'è in corso l'intervento militare della Nato in Serbia. Ed è il primo argomento di cui parla. Mi appare sofferente per il dramma umano che si consuma («pagano sempre i più deboli»). Lui che ha conosciuto la guerra e militato da ragazzo nella Resistenza, noto a Venezia per la sua determinazione e coraggio negli anni difficili per la vita democratica del nostro Paese. Nell'analisi politica, per me, è molto lucido e chiaro («Le posizioni di Milosevic sono insostenibili, ma 19 paesi con 500 milioni di abitanti non possono usare armi tanto distruttive contro qualche milione di serbi. C'erano altre strade per indurre Milosevic alla ragione»). Veniamo all'intervista.

C'è qualche fatto particolare che segna il 1970 a Porto Marghera?

C'è un punto fondamentale che, parlando della Porto Marghera degli anni Settanta, bisogna tenere presente: in quegli anni il Pci e il sindacato erano il bersaglio giornaliero di Potere Operaio. Il Pci si muoveva su una linea politica volta all'unità dei lavoratori, della sinistra e con l'obiettivo di realizzare alleanze con i ceti medi. Potere Operaio si autodefiniva un'avanguardia che trascinava le masse e che rompeva volontaristicamente le compatibilità del sistema capitalistico, che ingabbiavano la classe operaia. Potere Operaio riteneva partito e sindacato soggetti di una politica deviata.

Come rispondevano Pci e sindacati a questi attacchi?

Senza concedere nulla. Poi i militanti di Potere Operaio scoprirono il nemico che detiene per davvero il potere e ostacola l'avanzamento della classe operaia: la Democrazia Cristiana e la Confindustria. E parecchi di questi militanti, quando Potere Operaio si scioglie, entrano nel Pci. Si avvia così una nuova fase del dibattito politico, a volte anche aspro, nel partito e nella sinistra sulle prospettive del movimento dei lavoratori e sulla linea politica da seguire per la trasformazione del Paese.

C'è qualcosa che può segnare e caratterizzare la fase che si apre nel 1970 a Porto Marghera?

Bisogna, per forza di cose, andare per un momento al periodo precedente e cioè guardare a come si è sviluppata Porto Marghera. Ed è fondamentale, guardando a questo processo, analizzare e capire la questione dei poteri. È opportuno iniziare proprio dalla questione del potere, guardando al periodo antecedente al 1970. Noi, parlo del Pci, ritenevamo decisiva la partecipazione dei nostri militanti, e più in generale dei cittadini, alle scelte che riguardavano la vita collettiva e i processi economici; ciò induceva il gruppo dirigente, a partire dal Comitato Federale, a lunghe e appassionante discussioni. Mentre noi discutevamo, per me, gli altri, intendo ad esempio la Democrazia Cristiana e la Confindustria veneziana, decidevano e procedevano nel realizzare le loro decisioni, come l'insediamento in Porto Marghera di industrie come quella, molto pesante, della chimica di base, manifestamente incompatibile con la fragilità dell'ambiente lagunare, al centro di un'area abitata da centinaia di migliaia di persone e a ridosso del centro storico di Venezia.

Erano incontrastati?

Potevano farlo soprattutto perché avevano dalla loro parte i soldi, gli strumenti e il potere politico. Ricordo lo scontro politico agli inizi degli anni Sessanta contro il Consorzio per la Zona Industriale, perché funzionava come strumento di un potere privatistico totalizzante in ordine alle scelte di sviluppo nell'area dettate da convenienze esclusivamente capitalistiche. Va ricordato a questo proposito il Piano regolatore di Porto Marghera, strumento urbanistico per lungo tempo

autogestito dall'impresa privata. Questo ha indotto altri interventi nel territorio, come quelli gestiti dalla Dc che amministrava il Comune, con cui si è favorita la crescita urbana di Mestre, allora fortemente criticata da sinistra per essere diventata la città dormitorio cresciuta in gran parte in funzione di Porto Marghera e favorita dalla speculazione edilizia e sulle aree.

Puoi fare qualche esempio più concreto di utilizzo di questo potere che ha condizionato l'esercizio di quello pubblico?

Nel 1928 è varata la Prima legge speciale per Venezia e Porto Marghera e riguarda l'area Bottenighi. In questa legge vi sono dei punti importanti. Uno di questi riguarda le cosiddette autonomie funzionali ovvero la possibilità per le imprese di usare in proprio le banchine portuali della zona industriale, per lo scarico delle materie prime e per la spedizione dei manufatti prodotti. Questa possibilità era nettamente alternativa all'uso delle strutture pubbliche del porto e degli addetti della Compagnia Lavoratori Portuali, che operavano in porto. Di fatto si è affermata una logica di monopolio privato supportata da una legge dello Stato.

Un altro punto importante?

È l'affermazione che strumenti di programmazione territoriale vengono sottratti ai poteri pubblici e gestiti direttamente dagli imprenditori privati. Ciò vuol dire che sull'area dove è previsto l'insediamento di aziende loro hanno piena libertà di fare e disfare, senza alcun controllo pubblico. Immaginiamo quanti guasti ha creato questa condizione? Senza questa gestione del potere privato sarebbe stato possibile costruire un'altra Porto Marghera? Trovo legittimo porsi questa domanda.

Come si è agito per contrastare questo strapotere dell'impresa privata?

Il nostro dibattito non ha avuto un andamento sempre lineare, influenzato, come è ovvio, da altri soggetti. Vi erano in campo diverse proposte: per esempio quella di Italia Nostra che, fino al 1964-65, sosteneva una linea di sostanziale conservazione dell'esistente, comprensibile se volta a ostacolare un pesante processo di manomissione dell'ambiente, ma che non poteva essere condivisa in quanto appariva contraria a ogni ipotesi di sviluppo industriale, anche se compatibile. Poi vi erano le posizioni degli industriali sostenute da parte della Dc, che volevano lo sviluppo del polo industriale. Un'altra parte della Dc sosteneva l'idea di realizzare una fabbrica per ogni campanile, una logica, cioè, di sviluppo diffuso che finiva per produrre un'eccessiva polverizzazione e quindi un indebolimento del tessuto industriale.

E la sinistra?

Infine vi eravamo noi del Pci che, con parti importanti del Psi (escluso De Michelis, sensibile allo sviluppo della chimica) e il sindacato, proponevamo un decentramento degli insediamenti industriali in varie località della provincia, compresa naturalmente Porto Marghera, considerate le condizioni economiche e sociali e le compatibilità ambientali delle diverse aree. Una simile linea di sviluppo chiamava in causa la necessità di una programmazione democratica dello sviluppo economico della provincia di Venezia e di un'area ancora più vasta.

Cosa è successo nel 1966?

Incominciano a farsi sentire gli obiettivi sociali. Fino ad allora i comunisti erano contro le leggi speciali, perché, come abbiamo visto dal 1928, finivano per essere strumenti nelle mani dei padroni, usati a loro esclusivo vantaggio. L'acqua alta del '66 a Venezia ci spinge a uscire dallo schema legge speciale - legge speciale no. Il dibattito si apre sul tema: quale legge speciale? Non solo questioni economiche ma anche sociali. Ciò significa, per Venezia, ad esempio, quale politica per la casa? Quale risanamento conservativo? Come stimolare processi di rivitalizzazione sociale ed economica? Come intervenire per assicurare in futuro l'esistenza fisica di Venezia? E quale politica per le attività produttive? E mentre per Venezia si apre questo tipo di discussione, si incominciano a sentire gli effetti della rivoluzione agricola.

Puoi entrare nel merito di quest'ultimo argomento e, soprattutto, che rapporto vi è tra agricoltura e Porto Marghera?

Si può affrontare questo argomento dal punto di vista della manodopera. L'agricoltura negli anni Sessanta è stata oggetto di un processo spinto di meccanizzazione. Le macchine hanno provocato l'espulsione di braccianti e mezzadri dall'agricoltura. Si è resa, così, disponibile una notevole quantità di manodopera a basso costo. Per le stesse famiglie contadine l'impiego di mariti e figli a Porto Marghera ha significato più soldi disponibili e in più il fatto che il reddito familiare proveniva da fonti diversificate e non più dal solo lavoro nelle campagne. Cambiavano così in meglio le condizioni di vita. Vi era quindi una spinta dei lavoratori prima occupati in agricoltura per lavorare a Marghera, vedevano in ciò un miglioramento delle loro condizioni. Questo era utilizzato dalle forze che operavano per lo sviluppo del polo industriale.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.