



L'INTUIZIONE, LA FORTUNA LA FINE. E ORA? IL RISARCIMENTO

Il Porto industriale di Venezia ha avuto nella storia economica del Paese un impatto (in termini di fatturato in assoluto, e di fatturato per addetto) paragonabile a quello del Nordovest. Ora però che il polo produttivo del conte Volpi si è atrofizzato, quest'area merita memoria e rispetto. In una parola: riqualificazione

di Giorgio Roverato

Tra il 1904 e il 1906, il finanziere veneziano Giuseppe Volpi fu spesso ad Antivari, una cittadina costiera del Montenegro. Quelle peregrinazioni avevano però uno scopo ben preciso: costruire un porto industriale dove alle attività portuali fossero integrati impianti di trasformazione delle materie prime locali, innanzitutto minerarie. A tal fine, egli aveva costituito la Compagnia di Antivari S.A. (1905) con principali azionisti la Banca Commerciale Italiana e i maggiori gruppi meccano-siderurgici del Paese (Piaggio, Orlando, Odero e Breda).

Il porto avrebbe dovuto costituire la testa di ponte della penetrazione italiana nei Balcani. Progettista ne era l'ingegnere Enrico Coen Cagli, uomo di molta esperienza. L'operazione, pur se portò a realizzare le infrastrutture di base, non decollò, stanti le turbolenze di un'area politicamente instabile. Ma essa conteneva, *in nuce*, tutto ciò che fu poi, e con successo, realizzato sulla gronda lagunare, a Marghera, con gli stessi protagonisti. Antivari fu perciò la sperimentazione *in vitro* di quella che, a Marghera, si manifestò come una vera e propria progettazione territoriale.

Se queste sono le premesse, conviene ripercorrere brevemente i passaggi della vicenda veneziana che, peraltro, partono da lontano:



MARGHERA RIMANE UN *UNICUM*. IL SUO PORTO INDUSTRIALE CONDENSA LA CONCRETIZZAZIONE DI UNA UTOPIA ILLUMINISTICA («IL PROGRESSO!»), L'ELEVATO IMPATTO OCCUPAZIONALE MA ANCHE I COSTI SOCIALI DI MALATTIE PROFESSIONALI CHE PERDURANO BEN OLTRE LA FINE DELLE LAVORAZIONI CHIMICHE

almeno dal dibattito che animò la vita politica del capoluogo lagunare tra la fine dell'Ottocento e il primo decennio del secolo nuovo, e che verteva su come rianimare l'economia di una città in inarrestabile declino. Prevalse l'opinione di reinterpretare l'antico ruolo mercantile della città, costruendo un porto in grado di accogliere le grandi navi a vapore: ma qui i pareri si divisero, senza costrutto, tra chi optava per una ristrutturazione/ampliamento della vecchia Stazione marittima, e chi invece pensava a una nuova localizzazione a S.Elena o alla Giudecca. Ma il Comune non era, da solo, in grado di far economicamente fronte all'una o all'altra soluzione; né le tradizionali forze mercantili erano disponibili a impegnarsi concretamente.

La Società Porto Industriale di Venezia, sorta nel giugno 1917 con socio forte la SADE-Società Adriatica di elettricità di Volpi, sciolse un nodo altrimenti irrisolvibile. Il merito del finanziere veneziano fu di intuire che la sola costruzione di un nuovo porto non avrebbe contrastato la decadenza della città, ma che bisognava affiancare ai traffici mercantili (ecco la lezione di Antivari!) la lavorazione delle materie prime in transito. Nacque così l'idea di un porto che integrasse la movimentazione delle merci con la loro trasformazione industriale.

Per far questo occorrevano però vaste aree, assenti nel territorio lagunare, che permettesse l'insediamento dei nuovi impianti produttivi. E da lì discese la scelta delle barene ai Bottenighi (poi Marghera), dove venne approntato il porto e l'annessa area produttiva, o meglio il primo nucleo di quella che sarebbe poi diventata una delle più grandi aree industriali attrezzate d'Europa.

La Società Porto industriale di Venezia integrò definitivamente la finanza veneta con il capitale del cosiddetto Triangolo industriale; si avvale delle relazioni finanziarie di Volpi, soprattutto con la Banca Commerciale, ma anche delle benemeritenze politiche da lui acquisite nell'improprio ruolo di negoziatore segreto della pace tra l'Italia e l'Impero Ottomano dopo l'avventura libica; talché la Società Porto Industriale ottenne agevolmente la concessione statale per la costruzione del Porto industriale in laguna, con l'estensione a esso della medesima legislazione speciale (e relativi benefici fiscali) già varata nel 1904 per Napoli.

Originò da lì il Porto Industriale di Venezia (poi semplicemente chiamato Porto Marghera) quale è stato conosciuto nei decenni a venire, fino alla decomposizione e destrutturazione che l'atrofizzazione del Petrolchimico comportò. Quell'impianto o, meglio quell'articolato complesso di impianti produttivi, fu a lungo considerato in Europa un modello. Purtroppo, come sappiamo, fu anche fabbrica di morte. Il ciclo chimico fu la fortuna di Marghera, ma anche la sua fine; vuoi per il venir meno della necessità di produzioni accentrate, ma anche per errori strategici del management pubblico; a ciò si aggiunse un diverso articolarsi della produzione mondiale della chimica di base.

Marghera rimane, comunque, un *unicum*. Il suo porto industriale (o, meglio, quello che ne resta) condensa la concretizzazione di una utopia illuministica («Il progresso!»), l'elevato impatto occupazionale, ma anche i costi sociali di malattie professionali che perdurarono e perdurano ben oltre la fine delle lavorazioni chimiche.

Quale futuro per Marghera? A mia opinione, per la conoscenza che ho di altri grandi siti produttivi dismessi in Europa, il suo futuro (ma già il Comune e la Provincia hanno intrapreso operazioni significative) sta nella bonifica del territorio e nella sua riconversione a terziario/quaternario qualificato. Il Porto industriale di Venezia ha rappresentato nella storia economica del Paese un impatto (in termini di fatturato in assoluto, e di fatturato per addetto) paragonabile a quello del Nordovest; con tensioni sociali comunque più rilevanti legate alla velocità e alla traumaticità della trasformazione di una manodopera rurale in manodopera industriale.

Non sono un cultore della memoria fine a se stessa; però ritengo che quest'area, una delle più delicate (e compromesse) dell'età del miracolo economico, meriti memoria e risarcimento. In quest'area si sono prodotti la quasi totalità dei semilavorati per le imprese del vecchio Triangolo industriale; ma qui sono rimasti rilevanti costi sociali e ambientali. A parte i giusti risarcimenti giudiziari, conta anche la memoria, e l'ansia di riqualificazione che la gronda lagunare (per certi versi di pregio) merita. Con una conclusione: che il miracolo economico italiano classico (1958-63) e le sue varianti regionali, hanno un debito (e pesante) verso quel mondo rurale veneto che andò facendosi, a salari di fame, manifatturiero. Ma il Porto Industriale non fu solo questo, rappresentando piuttosto l'anticipazione di un tendenziale governo integrato del territorio, o piuttosto un esempio di pianificazione territoriale: il che non è poco, considerando quella che nel secondo dopoguerra fu poi la stagione dei capannoni, e della loro anarchica proliferazione nelle campagne.

www.giorgioverato.eu

L'Autore **Giorgio Roverato** insegna Storia Economica nella Facoltà di Scienze Politiche e Storia Economica e dell'Impresa nella Facoltà di Economia. Egli è componente del Comitato Tecnico-Scientifico del Centro Interdipartim. di Ricerca e Servizi "Giorgio Lago" e del Comitato ordinatore del master in Conservazione gestione e valorizzazione del patrimonio industriale.