

II

APPUNTI PER UN SECOLO DI STORIA DI PORTO MARGHERA

Lo sviluppo di Marghera – che è lo sviluppo capitalistico di Venezia e del suo porto – non è improvviso nè inizia durante la prima guerra mondiale, nè tanto meno, dopo la seconda, ma ha le sue radici lontane nel secolo scorso, lungo tutto il corso dell’ottocento. È un processo lento, tortuoso, articolato, pieno di contraddizioni, ma il cui filo – alla distanza – viene fuori dipanato [...]¹.

È, quello dianzi tratteggiato, un percorso che inizia con la costruzione del ponte ferroviario, primo collegamento fisico tra Venezia e la terraferma, arrivando a maturazione già negli ultimissimi anni dell’Ottocento.

Infatti, grazie alla costruzione (1836-1857) della ferrovia ferdinanda Venezia-Milano, l’economia lagunare viene a contatto con la terraferma. Così Maurizio Reberschak descrive l’impatto della ferrovia sulla città dei Dogi:

Già dal 1846 Venezia era raggiungibile col treno: l’11 gennaio di quell’anno, infatti, venne inaugurato il ponte ferroviario translagunare, lungo 3.600 m., che su progetto originario di Tommaso Meduna era stato iniziato cinque anni prima con il proposito di allacciare la città alla terraferma. [...] L’arrivo della ferrovia a Venezia determinò per riflesso una sconvolgente trasformazione dell’assetto economico della città [...]².

¹ C. CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico: Porto Marghera e Venezia 1951-1973*, Roma, 1975, p. 12.

² M. REBERSCHAK, *L’economia*, in E. FRANZINA (a cura di), *Venezia*, Roma-Bari, 1986, p. 232. Per approfondimenti in merito alla ferrovia Venezia-Milano si veda A. BERNARDELLO, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della Imperial-regia privilegiata strada ferrata ferdinanda lombardo-veneta (1835-1852)*, Venezia, 1996.

Trasformazione che si concretizza in un cambiamento d'indirizzo all'interno dei settori produttivi veneziani, poiché viene reso possibile un rapido collegamento tra il suo porto ed il centro della manifattura industriale italiana, situato nel cuore della pianura padana. Quest'ultimo richiede sia di un approdo per le materie prime, che prendono la via dell'Adriatico, sia di un luogo dove i materiali poveri ed ingombranti possano subire una prima trasformazione attraverso il lavoro di un'abbondante mano d'opera poco qualificata e a basso costo.

Intanto a Venezia cresce la volontà di ampliare il porto (inaugurato il 1° marzo del 1880) visto che, attraverso le migliorie da cui è interessato tra la fine dell'800 e l'inizio dell'900, è toccato il livello massimo di traffici³ e che la stazione marittima ormai incominciava a mostrare tutte le sue carenze strutturali di fronte ad un aumento continuo degli scambi⁴. La ormai evidente mancanza d'infrastrutture si unisce alla sempre maggiore importanza assunta dal trasporto su gomma e su rotaia, il cui collegamento con il porto veneziano è inesistente, causando l'inizio della crisi dell'attività produttiva veneziana. Il crescente isolamento di Venezia nei confronti dei mercati e la drammatica crescita demografica che ormai soffoca la città provocano una situazione di profondo disagio sociale e quindi la nascita di numerosi progetti di ampliamento della città. La maggioranza di questi individuava nell'isola della Giudecca⁵ la naturale valvola di sfogo, in pratica il sito dove sarebbe dovuta nascere la nuova zona industriale e il nuovo porto veneziano. Questa soluzione, che Cesco Chinello definisce "neo-insulare", aveva il pregio di proseguire idealmente il secolare sviluppo insulare della città e quindi d'inserirsi in quella tradizione che vedeva Venezia caparbiamente attaccata alla sua originalità e al suo dorato isolamento.

Purtroppo la scelta neo-insulare, che prevedeva uno sviluppo intorno al centro storico (S. Marta, Cannaregio nord, Giudecca sud, etc.)⁶, aveva "i piedi d'argilla" poiché riproponeva i problemi logistici dovuti alle peculiari caratteristiche di Venezia (isolamento dalla terraferma, sviluppo "a termine" visto l'impossibilità di costruire sull'acqua) e quindi non avrebbe portato, sul lungo periodo, nessun vantaggio consistente per Venezia e i suoi abitanti. Questo orientamento era comune a tutto il pa-

³ A.F. NAPPI, *Storia di Marghera. Da periferia a città*, [Venezia], 1994, p. 19.

⁴ «Il tasso d'incremento medio annuo, tra il 1880 e il 1912, è del 5,3%»: CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 12.

⁵ NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 19.

⁶ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 13.

norama finanziario locale che temeva una propria perdita d'influenza sui settori produttivi veneziani qualora si fosse attuata la "scelta terrestre"; cosa che puntualmente avvenne, poiché non solo Marghera nacque e si sviluppò in assoluta autonomia dalle forze politiche locali, ma anche dalle forze economiche locali.

Per avere un'idea di questo processo non occorre leggere le pagine seguenti ma solo scorrere i nomi delle varie personalità coinvolte (Vittorio Cini⁷, Giuseppe Volpi⁸ e Piero Foscarini⁹ tra tutti) che dimostrano

⁷ «VITTORIO CINI nacque a Ferrara il 20 febbraio 1885 [...] [Dopo gli studi compiuti in Italia e all'estero] si inserì nell'impresa paterna, che era stata fondata nel 1885. [...] Salito ben presto, nel 1910, all'effettiva direzione della ditta. [...] Durante la prima guerra mondiale si arruolò volontario quale ufficiale di cavalleria [Terminata la guerra] Cini privilegiò gli interventi anzitutto nel settore marittimo-armatoriale [...]. Dava avvio in tal modo ad un'attività finanziaria ed amministrativa, che si sarebbe completata a cavallo degli anni '20 e '30, abbracciando oltre alla marineria anche altri settori collegati, come la cantieristica e la navigazione interna [...]. Le sue iniziative dopo il 1919 sono difficilmente comprensibili se non vengono poste alla luce del suo ingresso nel «gruppo veneziano» che faceva capo a Giuseppe Volpi (da Cini più volte definito «fratello amico») e aveva caratterizzato fin dall'inizio le sue direttive con operazioni in cui lo Stato si presentava a garanzia e copertura di iniziative finanziarie private. I suoi rapporti col «gruppo veneziano» si intrecciarono in maniera decisiva dal 1920, quando assunse funzioni di responsabilità nella Società italiana costruzioni (Sitaco), che stava per procedere all'edificazione del quartiere urbano di Marghera annesso alla zona industriale [...]. Iscrittosi al Partito nazionale fascista nel 1926, [...] godeva di notevole ascendente anche presso i vertici politici [...]. Nominato senatore per la XXI categoria (censo) il 23 gennaio del 1934. [...] Gli anni della seconda guerra mondiale segnarono per Cini periodi di contraddizioni e di svolte decisive. Dopo essere stato insignito del titolo di conte di Monselice il 16 maggio 1940, egli si vide affidata la responsabilità di un ministero, quello delle Comunicazioni, nel rimpasto governativo del 5 febbraio 1943. [...] Ben presto Cini intrecciò contatti con vari elementi orientati alla «dissidenza» all'interno del fascismo, [...] sostenendo l'inevitabilità di «sganciarsi dalla Germania [...] Ma il culmine venne raggiunto nella seduta del Consiglio dei ministri del 19 giugno, quando Cini espose l'insostenibilità della situazione [...]. Pochi giorni dopo, il 24 giugno, Vittorio Cini rassegnò le dimissioni [...]. Mussolini non avrebbe perdonato la sua uscita, tanto da provocarne probabilmente l'arresto il 23 settembre a Roma ad opera delle S.S. Venne trasferito nel campo di concentramento di Dachau, ma la scissione di responsabilità del Reich verso ogni misura della Repubblica sociale italiana, e, forse, anche la considerazione goduta presso i vertici economici e politici tedeschi, fecero in modo da procurargli il trasferimento presso una clinica a Friedrichroda, poi un tacito assenso alla liberazione, nascosto dalla costruzione di una fuga in aereo organizzata dal figlio Giorgio. Tra il luglio e l'agosto 1944 egli soggiornò in una casa di cura presso Padova, dove allacciò con-

tatti con Meneghetti, presidente del Comitato di Liberazione Nazionale regionale veneto, mettendo a disposizione del movimento di resistenza un cospicuo finanziamento. Oltre tutto fu questa una mossa anticipatrice della linea difensiva adottata successivamente nei confronti dei provvedimenti presi dall'Alta Corte di giustizia per le sanzioni contro il fascismo e dalla commissione d'inchiesta del CLN regionale veneto. Nel gennaio 1946 Cini, soggiornando ancora prudenzialmente in Svizzera, ove si era rifugiato (fu a Tour de Peilz dal settembre 1944 al dicembre 1946), inviò un esposto ed un memoriale all'Alta Corte, in cui contestava gli addebiti mossigli. Il procedimento, per il quale si era interessato – oltre a Sforza – anche Alcide De Gasperi nella seduta del Consiglio dei ministri del 5 marzo del 1946 si risolse con una nuova ordinanza del 12 marzo, che revocava la precedente, ripristinando la legittimità del titolo senatoriale a Vittorio Cini per aver preso «netta posizione contro le direttive del regime» e aver dimostrato «vivo patriottismo e violenta avversione al fascismo e al tedesco invasore». [...] Nel secondo dopoguerra Cini caratterizzò la sua attività con un rinnovato interessamento per la marineria, curando in particolare le iniziative della società Sidarma. Ma fu soprattutto l'industria elettrica ad impegnarlo, quale presidente della SADE. [...] Dopo un tentativo, [...], di ripresentarsi sulla scena politica nel 1951, mediante il finanziamento di un quotidiano romano, *Il Popolo di Roma* [...] Cini si dedicò con grande interesse ad iniziative culturali e al problema di Venezia. Nel luglio 1951 nasceva a Venezia la Fondazione Giorgio Cini, dedicata al figlio scomparso in un incidente aereo il 31 agosto 1949. [...] Negli ultimi anni di vita raccolse numerose onorificenze, [...]. Vittorio Cini morì a Venezia il 18 settembre del 1977»: da M. REBERSCHACK, *Cini Vittorio*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, Roma, 1981, pp. 626-634.

⁸ GIUSEPPE VOLPI iscritto al Partito Nazionale Fascista fin dal 1922, nello stesso anno diventa senatore del Regno. Governatore della Tripolitania fino al 1925, ottiene come ricompensa dal regime il titolo nobiliare di conte di Misurata. Dal 1925 al 1928 è ministro delle Finanze. Giuseppe Volpi, negli anni del fascismo ricopre innumerevoli cariche: tra cui quelle di presidente della CIGA (Compagnia Italiana Grandi Alberghi), del Porto di Venezia, delle Assicurazioni Generali e della Biennale. Dal 1934 al 1943 è presidente della Confederazione fascista degli industriali. Nel 1939 diventa proprietario del *Gazzettino*, il quotidiano del capoluogo veneto. Con il crollo del fascismo, il conte è abilissimo a riciclarsi: dopo l'otto settembre 1943 fugge in Svizzera dove entra in contatto con gli ambienti della Resistenza e offre denaro e ricovero nei suoi possedimenti a partigiani e membri del CLN. Proprio per questo, dopo la liberazione, una commissione d'inchiesta lo assolve, evitandogli perfino l'epurazione. Legato, dopo la guerra, agli ambienti democristiani, Giuseppe Volpi muore a Roma il 16 novembre 1947. Per ulteriori approfondimenti sulla vita di Giuseppe Volpi si veda tra tutti M. REBERSCHACK, *Il comitato di liberazione nazionale regionale veneto e il caso Volpi*, in *Non uno itinere. Studi storici offerti dagli allievi a Federico Seneca*, Venezia, 1993, pp. 319-361. S. ROMANO, *Giuseppe Volpi. industria e finanza nel Veneto tra Giolitti e Mussolini*, Milano, 1979. L. SEGRETO, *Imprenditori e finanzieri*, in G. MORI, *Storia*

dell'industria elettrica in Italia. Le origini. 1882-1914, vol. 1, tomo I, Bari, 1993, pp. 312-314.

⁹ «FOSCARI PIERO nacque a Venezia il 25 agosto 1865 [...] A dodici anni iniziò a frequentare la R. Scuola macchinisti dell'Arsenale per diventare, a diciotto, sottufficiale macchinista e subito imbarcarsi. Completò poi gli studi all'Accademia navale di Livorno da cui uscì ufficiale di stato maggiore, col grado di guardiamarina. [...] Il 20 giugno 1897 si unì in matrimonio con Elisabetta Widmann Rezzonico – ultima discendente di una ricca e aristocratica famiglia – che nel 1899 lo nominò procuratore delle sue ingenti proprietà in Corinzia. Ne conseguirono le dimissioni e la rinuncia alla carriera militare. Il Foscari fu eletto per la prima volta, nel Consiglio comunale di Venezia nelle elezioni parziali del 30 luglio 1899 e sempre rieletto nelle successive, rimanendo in carica sino al dicembre 1919. Nell'agosto 1902, con uno «Studio per un programma finanziario e di lavori nella città di Venezia e successivamente con una serie di proposte di ridefinizione della sua funzione centrata sull'espansione del porto, il Foscari riuscì a conquistare un ruolo primario nella contesa che nell'ultimo decennio aveva diviso la città sull'alternativa tra il neoinsularismo tradizionalista e l'espansionismo industrialista dei nuovi ceti capitalistici. [...] [Intanto] il Foscari – dopo una visita in Montenegro insieme con il Volpi, solidale amico sin dalla vigilia del nuovo secolo costituì nel gennaio 1903 il Sindacato italo-montenegrino, diventandone presidente [...] dopo aver ottenuto dal governo montenegrino quattro concessioni per la costruzione del porto di Antivari (su progetto dell'ingegner E. Coen Cagli – autore più tardi del piano regolatore di Porto Marghera [...] e della ferrovia Antivari-Nikšć [...]), l'utilizzazione di vari giacimenti minerali e lo sfruttamento delle foreste di Nikšć e della Morateia. [...] l'altro pilastro economico-finanziario del gruppo veneziano fu la costituzione a Venezia, [...] della SADE (Società adriatica di elettricità), l'industria idroelettrica determinante per lo sviluppo del Veneto e del futuro polo industriale di Marghera. [...] Con la nomina a primo presidente della sezione veneziana della Trento-Trieste nel 1903, il Foscari si inserì per tempo nel movimento nazionalista sino a diventarne uno dei promotori e dei dirigenti più impegnati. [...] Partecipò al congresso costitutivo dell'Associazione nazionalista italiana nel dicembre 1912. [...] Nell'agosto 1911 partecipò alla guerra di Libia imbarcato [...] sul "Duca d'Aosta". Nelle elezioni politiche del 1913 fu rieletto deputato nello stesso collegio e subito nominato capogruppo dei parlamentari nazionalisti. [...] Nel giugno 1915 assunse il comando della difesa antiaerea di Venezia; fu questo il periodo in cui strinse i maggiori legami con G. D'Annunzio che viveva nella casetta rossa sul Canal Grande. [...] Il 19 giugno 1916 il Foscari fu nominato sottosegretario alle Colonie nel nuovo governo Boselli (riconfermato anche nel successivo ministero Orlando). In tale funzione, a palazzo Chigi, il 23 luglio 1917 il Foscari firmò, come testimone, la convenzione relativa alla concessione della costruzione del nuovo porto di Venezia in regione di Marghera, e ai provvedimenti per la storia industriale e il quartiere urbano tra governo, Comune di Venezia e Società Porto industriale di Venezia, presieduta dal Volpi. [...] Nel 1919 il Foscari collaborò all'occupazione di Fiume condotta dal D'Annunzio [...]. Il 4 marzo

chiaramente come Marghera sia stata il risultato di un progetto elaborato all'interno dell'alta finanza italiana.

Nel 1902 Luciano Petit, capitano marittimo, fortemente appoggiato dal conte Pietro Foscari presenta sulla *Gazzetta di Venezia* un progetto innovativo, un insediamento portuale in terraferma, che avrebbe proiettato Venezia verso l'entroterra e verso i terreni poco costosi necessari alla nuova industria e alla popolazione veneziana evitando una chiusura a "riccio" della città¹⁰. La zona individuata da Petit per il futuro insediamento era la gronda¹¹ nord della laguna, in località detta dei "Botte-nighi". Questo progetto viene presentato dal Foscari stesso in Consiglio comunale il 5 giugno 1904¹².

Già nel 1908 (approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con decreto del 15 maggio 1908 n. 603)¹³ il "piano Petit" ottenne un indiretto riconoscimento con l'approvazione di un piano regolatore per il porto che individuava la zona per la creazione di un porto commerciale sulla zona di terraferma da lui segnalata¹⁴. Il vero scatto in avanti si ebbe negli anni successivi anche grazie all'amicizia del Foscari con Giuseppe Volpi, futuro conte di Misurata. Questa amicizia aveva solidissime basi economiche visto che entrambi comparivano nel Consiglio di amministrazione di una neonata società elettrica della quale il Volpi sarà presidente dal 1912 al 1943¹⁵, la SADE-Società Adriatica di Elettricità¹⁶, nata nel 1905 e operante a Venezia dal 1908¹⁷.

1923 presiedette, alternativamente con L. Federzoni, l'ultima seduta del Comitato centrale nazionalista, deliberante la fusione dell'Associazione nazionalista italiana con il Partito nazionale fascista. [...] Il 7 apr. 1923 morì a Venezia, prima che la nomina a Senatore del Regno [...] fosse convalidata»: da C. CHINELLO, *Foscari Pietro*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, Roma, 1981, pp. 338-340.

¹⁰ NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 20.

¹¹ NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 24.

¹² CHINELLO, *Foscari Pietro*, p. 338.

¹³ *Porto Marghera proposte per un futuro possibile*, p. 304.

¹⁴ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 13.

¹⁵ Verrà sostituito, dopo la sua morte, da Achille Gaggia: CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 14.

¹⁶ Per approfondimenti sulla storia della SADE e sui suoi stretti rapporti con lo sviluppo di Marghera si rimanda a R. PETRI e M. REBERSCHACK, *La Sade di Giuseppe Volpi e la "nuova Venezia industriale"*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia. Il potenziamento tecnico e finanziario 1914-1925*, vol. 2, a cura di L. DE ROSA, Bari, 1993, pp. 317-346; ID., *La Sade e l'industria chimica e metallurgica*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia. Espansione e oligopolio. 1926-1945*, vol. 3, tomo II, a c. di G. GALASSO, Bari, 1993, pp. 751-780; R. GIACOMETTI, *Investimenti e tariffe*, in *Sto-*

Già nel 1913 venne completato, scavando il fondo della laguna, un canale destinato alla grande navigazione che congiunse il Canale della Giudecca con Marghera; ma il primo atto di nascita di Marghera si ebbe nel 1917 quando si realizzò l'aggregazione nel comune di Venezia dei comuni di Mestre, Chirignago, Zelarino, Favaro Veneto, Malcontenta, cui seguirà l'annessione dei comuni di Pellestrina, Murano e Burano¹⁸, visto che l'area d'insediamento prevista per la nuova area portuale-abitativa veneziana era in territorio mestrino. Il 1° gennaio dello stesso anno avvenne la costituzione, sempre su iniziativa dell'onnipotente Volpi, del "Sindacato di studi per Imprese Elettrometallurgiche e Navali nel Porto di Venezia"¹⁹

[...] con il concorso di un folto gruppo di imprese operanti in tal campo: elettriche come la SADE e la Cellina, ferroviarie e marittime come la Società veneta di navigazione a vapore e la Società veneta per costruzione ed esercizio ferrovie secondarie, siderurgiche come la Franco Tosi, meccaniche (Officine meccaniche Battaglia, Savinem), di costruzione (la Edoardo Almagià). Ma vi concorsero anche privati come Nicolò Papadopoli Aldobrandini e l'ingegner G.C. Stucky, che oltre ad essere il titolare del Mulino Stucky era anche a capo di una società produttrice di materiale elettrico, la Pila Pilla, nonché consigliere d'amministrazione di rango di alcune società partecipanti al Sindacato (SADE, Cellina, Savinem) e di altre come il Credito industriale e la Società italiana di costruzioni.²⁰

Il "Sindacato" affidò all'ingegner Enrico Coen Cagli l'incarico di redigere un progetto²¹ per creare a ridosso della laguna veneziana una zona industriale che potesse sfruttare sia la posizione geografica favorevole, sia un bacino di forza lavoro a bassissimo costo e in pratica

ria dell'industria elettrica in Italia. Dal dopoguerra alla nazionalizzazione 1945-1962, a cura di V. CASTRONOVO, Bari, 1993, pp. 125-126.

¹⁷ NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 24.

¹⁸ Su tale aggregazione, cfr. G. LONGHI, *Venezia e i piani urbanistici*, indirizzo web http://www.ancsa.org/3dibattito/piani_urbanistici.htm.

¹⁹ NAPPI, *Storia di Marghera*, pp. 26-27.

²⁰ G. ROVERATO, *La terza regione industriale*, in *Il Veneto (Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi)*, a cura di S. LANARO, Torino, 1984, p. 194.

²¹ Alcuni dati del progetto: 1.300 ettari destinati alle aree del porto, della zona industriale, della zona abitativa; 8 milioni di tonnellate all'anno la capacità del porto commerciale; 25 km di strade; 30 km di ferrovie; 225 ettari l'estensione del quartiere abitativo; 30.000 gli abitanti previsti: NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 33.

inesauribile alimentato non solo dal proletariato insulare²² ma anche dall'entroterra veneziano perennemente afflitto dalla mancanza d'offerta di lavoro. È difficile ritenere che la nascita di Marghera non fosse gradita alle autorità che in essa vedevano non soltanto una calamita di capitali, ma anche una valvola di sfogo alle tensioni sociali acuite dalle ripercussioni della prima guerra mondiale sulla popolazione civile.

Che la situazione nelle campagne veneziane (e non solo) fosse critica viene ben dimostrato, ad esempio, da un assalto ad un carro pieno di pane e farina da parte di donne e disoccupati, esasperati dalla penuria di generi alimentari, avvenuto il 22 marzo 1915 a San Donà di Piave²³.

Il 12 giugno del 1917 al "Sindacato" si affianca la Società Porto industriale di Venezia, dotata inizialmente di

[...] 1 milione [di lire di capitale sociale] suddiviso tra otto privati (Volpi, presidente fino al 1930 quando gli succederà Vittorio Cini, Stucky, Toso, Revendin, Almagià, Ceresa, Ratti, Papadopoli e Aldobrandini) e 11 società tra cui la SADE²⁴.

La Società Porto industriale di Venezia, in piena prima guerra mondiale²⁵, realizzò tutte le condizioni per rendere operativo l'ambizioso progetto, ed il 23 luglio 1917 venne sottoscritta a Roma, tra il Comune di Venezia, il Governo italiano ed il Sindacato, la prima «Convenzione relativa alla concessione della costruzione del nuovo porto di Venezia in regione Marghera ed ai provvedimenti per la zona industriale e il quartiere urbano»²⁶, in pratica l'attuazione del progetto di Coen Cagli e tutte le sue future varianti²⁷, a cui seguiranno una lunga serie di sgravi, facilitazioni, aiuti che il Governo italiano elargirà a piene mani fino alla conclusione della seconda guerra mondiale²⁸.

La individuazione definitiva della prima zona [industriale] avviene però con il Piano regolatore portuale (Prp) del 30 ottobre

²² *Cent'anni a Venezia*, p. 388.

²³ *Ibidem*, p. 389.

²⁴ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 14.

²⁵ La rotta di Caporetto e la conseguente ritirata delle truppe italiane fino al fiume Piave avviene il 24-26 ottobre 1917.

²⁶ NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 27.

²⁷ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 14.

²⁸ «L'ultimo decreto legge a favore di Giuseppe Volpi è del 1944, firmato da Benito Mussolini prorogava il termine delle opere portuali ad un anno dalla fine del conflitto bellico»: NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 95.

1925, che insieme alla convenzione addizionale del 18 agosto 1926 [...], viene recepito dal r.d.l. 30.9.1926, n. 1090, che va dunque considerato il dato normativo più significativo e, in un certo senso, conclusivo delle vicende riguardanti la prima zona industriale a Porto Marghera²⁹.

Con questa convenzione veniva delegato a Volpi, attraverso il “Sindacato di studi per Imprese Elettrometallurgiche e Navali nel Porto di Venezia”, il controllo assoluto dello sviluppo del nuovo porto, mentre il vecchio riprendeva – con l’arrivo del *Canadian*, battello di 7.000 tonnellate – la sua attività il 19 novembre del 1918, dopo 42 mesi di blocco causato dalla prima guerra mondiale³⁰.

Il gruppo finanziario-industriale strettosi attorno a Volpi aveva voluto quell’insediamento industriale non tanto, o comunque non solo, per ricavare un incremento massiccio del consumo (e quindi della vendita) di energia elettrica, quanto per un accelerato inserimento dell’area veneta nel contesto della crescita e della riorganizzazione produttiva, che l’Italia, sulla spinta del primo conflitto mondiale, andava conoscendo nella siderurgia, nella chimica e nella grande meccanica. Era quella un’epoca carica di forti potenzialità e di pingui profitti, che la dinamica concezione del gruppo Volpi sapeva di dover programmare, incentivare e indirizzare, favorendo la crescita economica di certe aree, a scapito di altre³¹.

Nel 1919 si avviarono i lavori per la costruzione del porto e della zona industriale, e nel 1928 le industrie insediate erano già 58³².

Ma, ci si potrebbe chiedere, quale fu la caratteristica vincente che fece immediatamente decollare Marghera mentre tutt’intorno fischiavano i venti di tempesta di una congiuntura economica internazionale, che sarebbe troppo ottimistico descrivere come tragica?

²⁹ *Porto Marghera proposte per un futuro possibile*, p. 304. Il testo, proseguendo, definisce i limiti fisici della I^a zona industriale di Marghera: «In concreto, il perimetro della prima zona, come risulta cristallizzato dal Prp 30.10.1925, escludendo le aree per i futuri e ipotetici ampliamenti, già individuate sul piano, è compreso a nord dalla linea ferroviaria che congiunge Venezia a Mestre, a ovest dalla strada provinciale Padova-Mestre, a sud dal canale industriale ovest e dalla darsena della Rana, a est dal margine lagunare del previsto porto petroli».

³⁰ *Cent’anni a Venezia*, p. 391.

³¹ ROVERATO, *La terza regione industriale*, p. 194.

³² *I primi operai di Marghera*, pp. 139-140.

Essa fu progettata ed ha operato per decenni come una zona industriale costiera, nella quale l'attracco della nave alla banchina di uno stabilimento e il successivo sbarco della materia prima in autonomia funzionale costituiscono le prime fasi distinguibili del processo produttivo che si svolge in quello stabilimento.

Con questa caratteristica, essa si è sempre proposta ovviamente come ubicazione ottimale per lavorazioni di base³³.

Grazie anche all'ennesima convenzione (otto fra il 1917 e il 1937)³⁴ stipulata nel 1926 da Giuseppe Volpi imprenditore e Giuseppe Volpi ministro delle finanze del Governo fascista italiano³⁵, i lavori procedettero molto velocemente tanto che dal 1932 al 1940 quasi tutte le aree individuate dal Piano Regolatore del 1917 risultavano occupate dalle industrie³⁶ che stavano vivendo il boom delle commesse belliche e che quindi spingevano sul pedale dell'allargamento degli impianti per poter ottenere un aumento della produzione e con essa dei profitti.

Quest'influenza "benefica" della seconda guerra mondiale è chiaramente esemplificata da Giovanni Cavanna che riporta una parte di un discorso di Benito Mussolini:

[...] ma Mussolini è entusiasta della conduzione delle operazioni militari tedesche, [siamo nel febbraio 1940, ndr.] e non fa certo orecchie da mercante alle sollecitazioni degli industriali avidi di nuovi guadagni per la prospettiva di un incremento delle forniture belliche: "Non c'è un'economia del tempo di guerra: c'è soltanto un'economia di guerra [...] è il 'fato' immanente della guerra delle armi che deve dominare e domina l'economia"³⁷.

Purtroppo il conflitto vide l'Italia terreno di scontri e di bombardamenti aerei che oltre a colpire la popolazione civile colpirono gli impianti produttivi, senza contare saccheggi e devastazioni nei confronti degli stabilimenti, dovuti alle truppe tedesche in ritirata.

³³ *Porto Marghera proposte per un futuro possibile: la ricerca e il convegno*, a cura del Co.S.E.S. e del Comune di Venezia, Milano 1990, p. 16.

³⁴ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 15.

³⁵ «L'intreccio tra politica ed affari raggiunse il massimo livello possibile, praticamente Porto Marghera veniva costruita a spese dello Stato che nel contempo regalava terreni di sua proprietà alla società controllata da Volpi, il quale gestiva le aree per suo uso e consumo con tutti i numerosi benefici conseguenti»: NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 35

³⁶ *Ibidem*, p. 95.

³⁷ CAVANNA, *Forza lavoro e classe operaia a Porto Marghera*, p. 45.

Alla fine della seconda guerra mondiale, quindi, Marghera presentava le distruzioni e i saccheggi comuni a tutti i centri industriali che preferisco lasciare descrivere alle fonti, anche se purtroppo indirette:

Le offese belliche cui la provincia di Venezia e l'intera regione sono state duramente sottoposte negli ultimi anni di guerra hanno arrecato danni di assai diversa entità ai vari raggruppamenti industriali, a seconda dell'ubicazione dei raggruppamenti stessi.

Il nucleo di Marghera e alcuni centri minori della provincia (Cavarzere, San Donà di Piave) sono stati ripetutamente attaccati, subendo distruzioni di larga portata e vedendo per gran tempo sviate le proprie maestranze.

Le isole centrali dell'Estuario – (e fra di esse Murano e la Giudecca) – sono state invece risparmiate, così che gli opifici ivi situati han potuto uscire dalla conflagrazione con pochi vetri rotti e senza soste nel proprio pur ridotto lavoro

Alla riparazione degli impianti colpiti in terraferma si è alacramente provveduto, superando difficoltà notevoli e talvolta gigantesche, ma addivenendo comunque entro pochi mesi a un riassetto ben più che sommario.

Qualche ritardo si è verificato [...]. Hanno influito in tal senso: a) l'impossibilità di sostituire determinati impianti distrutti o recuperarne altri asportati, b) la disorganizzazione quasi completa del sistema stradale, ferroviario e portuale, c) certa irrequietezza delle maestranze, sul piano economico e su quello sociale, d) l'assenza di congrue scorte di materie prime, e) l'insufficienza, assoluta e relativa, delle assegnazioni di combustibile da parte degli Alleati, f) i perdurati intralci alla ripresa degli scambi con l'estero³⁸.

Il documento continua precisando uno per uno i punti qui sopra riportati. Di queste precisazioni la più interessante sembra essere quella indirettamente riferita al punto c) che mostra come durante i primissimi anni della ricostruzione Marghera sia traversata da forti attriti tra padronato e maestranze soprattutto intorno ai temi del mantenimento dei livelli occupazionali all'interno del settore industriale gonfiati dallo "sforzo bellico" e dell'aumento di quelli salariali la cui consistenza reale è compressa da un'inflazione galoppante.

³⁸ Il testo di questo promemoria dal titolo *Situazione dell'industria veneziana* dell'Associazione Industriali di Venezia e destinato al capo della provincia e riportante la data 11 nov. 1945 è stato riportato per intero in CAVANNA, *Forza lavoro e classe operaia a Porto Marghera*, Appendice XXXV, pp. 111-113.

Non ha giovato inoltre ad una rapida ripresa del lavoro l'atteggiamento delle maestranze, agitate dapprima da una comprensibile febbre politica e poi diffidenti e scontrose nei contatti con le Autorità alleate. Agli industriali si è chiesto in pari tempo l'aumento dei salari e il blocco dei licenziamenti, elevando sensibilmente i costi e facendo gravare sopra un solo settore produttivo [...] grosse aliquote di mano d'opera [...]. Premature discussioni e iniziative per un nuovo assetto interno delle aziende [i Consigli di gestione? ndr.], triste eredità del periodo fascista repubblicano, hanno infine distolto i migliori da un più fecondo apporto di opere³⁹.

Questa quindi la situazione dell'industria veneziana all'undici novembre del 1945.

Immediatamente iniziava la ricostruzione e si tentava la ripresa produttiva anche se ci si scontrava sia contro la penuria di macchinari sia contro la mancanza d'energia, di combustibile e di materie prime. L'unica cosa che non mancava era la manodopera, il cui mercato era destinato ad ulteriormente inflazionarsi a causa della smobilitazione delle produzioni belliche e del ritorno a casa dei combattenti.

Terminata la fase di assestamento postbellico che vide un sensibile calo degli occupati che registrò il suo culmine nel biennio 1950-51⁴⁰, la tendenza espansiva della zona industriale ritornò ben visibile anche nel dopoguerra visto che i capannoni saturarono la zona industriale di Marghera nel 1955 portando il numero degli occupati a circa 18.000⁴¹. Indice questo, a mio parere, di una ritrovata vitalità e di un salto in avanti dell'industria veneziana che, dopo la fase della convalescenza del dopoguerra, tentava ora un decollo che vedrà il settore chimico trainante ed egemone all'interno del Polo veneziano anche se molte volte questo ammodernamento d'impianti e di sistemi produttivi che portavano ad aumentare la produttività, si ritorceva contro i lavoratori che vedevano calare i livelli occupazionali.

All'inizio degli anni '50 appariva evidente la necessità di un ampliamento della zona industriale di Marghera. Tale ampliamento era fortemente voluto praticamente da tutte le forze sociali: sia dalle sinistre che

³⁹ CAVANNA, *Forza lavoro e classe operaia a Porto Marghera*, Appendice XXXV, pp. 111-113. Per una spiegazione estesa della natura dei C.d.G. si rimanda al capitolo di questa tesi "Nascita ed evoluzione delle rappresentanze sindacali aziendali italiane".

⁴⁰ *Cent'anni a Venezia*, p. 433.

⁴¹ NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 95.

da esso si attendevano un aumento del livello occupazionale messo in crisi dalle ristrutturazioni avvenute all'interno della prima zona industriale; sia dalla

[...] Confindustria veneziana, direttamente o nella veste dell'Ente del porto e della zona industriale o in quella della Camera di Commercio, non perde occasione per spingere avanti il discorso, argomentando soprattutto "con esigenze di carattere sociale". Scende in campo per la prima volta, e in un certo modo, anche la D.C. veneta⁴².

Perciò,

[...] sulla scia del Prp del 1925, il Genio civile per le opere marittime di Venezia predispone un Progetto di massima, 27 agosto 1953, per l'ampliamento del porto e della zona industriale di Venezia-Marghera (approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 10.3.1955), con una successiva variante del 6 giugno (approvata il 19 luglio 1956)⁴³.

Questa nascita, o meglio, definizione di massima di nuove aree industriali resta sulla carta finché

[...] il 22 dicembre del 1958 si costituisce il nuovo [...] "Consorzio per l'ampliamento e lo sviluppo di Porto Marghera" di cui fa parte, oltre agli enti del precedente anche il provveditorato al porto. Per darsi una struttura organizzativa e giuridica e ottenere poteri d'intervento dovrà attendere la legge del 20 ottobre 1960, n. 1233. Il consiglio di amministrazione si riunisce per la prima volta il 14 aprile del 1959⁴⁴.

Questo consorzio, legato a filo doppio con la vita economica veneziana e con i vecchi "padroni" di Marghera (Cini, SADE)⁴⁵, altro non fa che accettare la situazione esistente nella futura II zona industriale dominata da Montecatini e Edison anche attraverso la costruzione abusiva di stabilimenti⁴⁶. Lo stesso consorzio, infatti, fornisce il testo della Legge

⁴² CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 24.

⁴³ *Porto Marghera proposte per un futuro possibile*, p. 305.

⁴⁴ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 46.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ «Molto sospetto – per usare un eufemismo – sarà dunque lo stupore del presidente del nuovo consorzio quando [...] nella seduta del consiglio di amministrazione del 15 maggio del 1961, discutendosi sull'«accertamento della proprietà dei terreni», scoprirà che dei 1.050 ettari della zona di ampliamento, 896 ap-

sull'ampliamento del porto e della zona industriale di Marghera del 20 ott. 1960 n. 1233⁴⁷; parte molto interessante di questa legge è l'art. 9 che prevede l'«esonero dagli espropri delle aree [dove si svilupperà la II zona, ndr] non solo “occupate da fabbricati e impianti a destinazione industriale già in attività”, ma anche di quelle per le quali, “entro sei mesi”, sarà presentato un “progetto di utilizzazione industriale” [...]»⁴⁸.

La futura II zona industriale⁴⁹ affidata al Consorzio viene da questo

divisa in cinque zone: una prima zona (180 ettari) destinata a grandi industrie anche produttrici di energia elettrica; una seconda zona (533 ettari) nella quale saranno insediate grandi industrie non produttrici di energia elettrica; una terza zona (50 ettari), parzialmente sottoposta a vincoli di servitù per sette elettrodotti ad altissimo e tre a medio voltaggio, viene destinata “all'insediamento di imprese che valorizzino le risorse locali [...] ecc.”; una quarta zona in località Fusina, destinata dal PRG di Venezia a testa di ponte, è esclusa dalla destinazione industriale e infine una quinta che sarà destinata “alla formazione di un accesso di uso

partengono a 14 società, 134 al demanio marittimo e 20 al demanio dello Stato e quando poi scoprirà, ancora, che alcuni terreni di proprietà privata sono “già stati utilizzati dalle industrie: Sicedison, ICPM e Sirma hanno costruito stabilimenti che sono attualmente in funzione” [...]. E occorreranno altri sette mesi per “scoprire” – nella seduta del 1° dicembre 1961 – che l'80% delle aree di proprietà privata sono della Montecatini e della Edison». CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 45.

⁴⁷ «[la legge] autorizza l'ampliamento dell'area industriale e del porto nei termini in cui esso è stato prospettato dal progetto del 1953 con la variante del 1956, progetti che sostituiscono ad ogni effetto il Prp del 1925» (art. 1).

⁴⁸ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 47.

⁴⁹ «Questa risultava delimitata a nord dal canale industriale ovest, dalla darsena della Rana e dal canale di raccordo col naviglio di Brenta sino al limite con la strada provinciale Padova-Mestre; a ovest predetta strada provinciale sino a Malcontenta; a est dal canale litoraneo sino all'intersezione con il canale Industriale ovest; a sud dalla strada provinciale Malcontenta-Fusina e dall'area destinata alla nuova darsena petroli e agli annessi depositi petroliferi, posta a sud del naviglio del Brenta [...] La zona è stata poi ridimensionata sia dal Piano generale di sistemazione dell'area (di cui all'art. 12 della l. 1233/1960, approvato con dm 7 gennaio 1963), che più non prevedeva la realizzazione della nuova zona petrolifera, ma soprattutto dall'intervenuta approvazione della l. 397/1963 che istituendo la terza zona industriale sottraeva quei terreni al perimetro della seconda zona. Ne risulta la determinazione di un nuovi [sic] perimetro della seconda zona, che a sud veniva ora completamente delimitata dalla strada provinciale Fusina-Malcontenta»: *Porto Marghera proposte per un futuro possibile*, pp. 305-306.

pubblico” alla darsena terminale del canale⁵⁰.

Se si somma al fatto che, di queste cinque zone, la Montecatini ed l’Edison possederanno insieme l’84% del totale delle aree destinate al futuro ampliamento della zona industriale⁵¹ e che

il 22 dicembre del 1965 i consigli di amministrazione della Montecatini e della Edison approvano il progetto della loro fusione – dopo che la Montecatini aveva in precedenza assorbito la SADE ex elettrica – e nel marzo 1967 si costituisce la Montedison [...]⁵²

il risultato di questo nuovo processo d’industrializzazione della laguna veneta è il Polo chimico di Marghera concentrato soprattutto all’interno della II zona che viene definita da Chinello «il cuore dell’industria chimica e petrolchimica italiana e base primaria della potenza della futura Montedison»⁵³. Lo spazio a disposizione è completamente “bruciato” arrivando quindi nel 1965 ad aver quasi saturato la seconda zona industriale: ora Marghera può contare su 30.000 lavoratori occupati.⁵⁴ Anche se

il totale degli occupati nasconde però un fenomeno già allora evidente: nella prima zona, impegnata dalle aziende sin dal 1919, trovavano lavoro circa 18.000 operai e impiegati contro gli oltre 20.000 del 1955 mentre nella seconda zona gli occupati sono 12.000; vi era stata pertanto una diminuzione dell’occupazione in una parte ed un’invaso nell’altra. Inoltre la presenza in seconda zona di aziende chimiche che hanno bisogno di minore forza lavoro per le loro produzioni, comportò un incremento, effetto della nuova espansione industriale, di soli 4.000 addetti⁵⁵.

Opinione confermata da Chinello che afferma:

[...] bisogna registrare il totale rovesciamento che subisce il vecchio equilibrio di Marghera nel momento in cui decisamente si struttura in “polo chimico” obbligando tutti, nel contempo, ad una generale ristrutturazione tecnologica e organizzativa. Quello che resta vero, invece, è che questi nuovi investimenti, come i futuri sono ad alta composizione organica di capitale: non com-

⁵⁰ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 58.

⁵¹ *Ibidem*, p. 59.

⁵² *Ibidem*, p. 172.

⁵³ *Ibidem*, p. 69.

⁵⁴ NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 97.

⁵⁵ *Ibidem*.

portano quindi rilevanti incrementi di occupazione. Sarà una caratteristica permanente di Porto Marghera»⁵⁶.

Appare quindi scorretta l'ipotesi che, basandosi sul calo occupazionale, vede già durante i primi anni Sessanta l'inizio di un processo di crisi generalizzata all'interno della prima zona industriale. Questo perché anche all'interno della I zona industriale è iniziato un processo di investimenti che mira ad aumentare la produttività causando così un esubero di posti di lavoro.

Questo momento dello sviluppo capitalistico di Porto Marghera è così descritto da Chinello:

Era quello un momento di profonde ristrutturazione tecnico-produttive e del lavoro a Marghera, soprattutto nella I zona. Ma queste ristrutturazioni non sono determinate in generale da fenomeni di recessione o di crisi di settore che costringono a ridurre la produzione. Al contrario, essi sono determinati dalla ricerca di nuovi più elevati livelli di produttività che per realizzarsi hanno appunto bisogno di rinnovamenti tecnologici e di risparmio di forza-lavoro. Questi processi che investono la grande industria si riflettono evidentemente anche negli altri settori e si intrecciano con processi economici più generali [...]. Si delinea cioè un quadro preoccupante e contraddittorio: l'espansione di Marghera comporta una riduzione relativa dei livelli di occupazione sia all'interno dell'area stessa che al suo esterno⁵⁷.

Questo è il punto più alto della parabola percorsa dalla creatura di Giuseppe Volpi:

[...] la realtà di Porto Marghera rivela la sua fisionomia nel momento della sua massima crescita tra gli anni Sessanta e Settanta per conoscere poi una lenta ma progressiva crisi. Nell'intero comparto produttivo esclusi i lavoratori del porto e dei servizi, nel dicembre del 1971 erano occupati 35.724 addetti; sarà questo il massimo dell'occupazione presente nell'area industriale di Venezia. La maggior parte della forza lavoro è impiegata presso le aziende della prima zona industriale, dove gli stabilimenti presentano già primi segni di invecchiamento nei manufatti e nelle tecniche produttive. Sul totale degli occupati 24.051 dipendenti hanno mansioni operaie, 4.474 erano invece gli impiegati: tra questi risultavano 203 dirigenti. Oltre agli addetti delle industrie che

⁵⁶ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 69.

⁵⁷ *Ibidem*, pp. 154-155.

avevano un rapporto di lavoro relativamente stabile i lavoratori nelle imprese d'appalto in parte impegnati all'interno delle industrie e in parte nella costruzione del Petrolchimico 2 in seconda zona. La scomposizione per settore produttivo delle attività operanti a Porto Marghera evidenzia il primato della chimica e delle lavorazioni di base, specialmente dell'alluminio, che caratterizza la sua economia. La chimica è presente con il 40% e occupa 14.000 lavoratori, il settore metalmeccanico si attesta al 32% con 11.500 occupati⁵⁸.

Dall'esaurimento degli spazi della seconda zona nasce l'idea di un nuovo ampliamento della zona industriale di Marghera (III) che avrebbe dovuto vedere ulteriori interramenti di tratti della laguna veneziana a discapito dell'equilibrio idrico fiumi/mare che mantiene in vita la laguna. Questo nuovo ampliamento venne sancito dalla

legge 2 marzo 1963 n. 397: "Nuovo ampliamento del porto e zona industriale di Venezia – Marghera" [...]. Questa legge istituisce il nuovo "Consorzio obbligatorio tra i Comuni di Venezia e di Mira, la Provincia di Venezia, la Camera di commercio, industria ed agricoltura di Venezia, il Provveditorato al porto di Venezia" al quale possono essere annessi quei Comuni della provincia di Venezia che dimostrino di avere comunque interesse al nuovo ampliamento portuale"; stabilisce i contributi dei singoli Comuni [...] delimita l'area per l'espansione in 4.035 ettari, la vincola a piano regolatore e la cede – con atti esenti da ogni onere fiscale – al consorzio [...]. Inoltre la legge stabilisce i criteri per la cessione delle aree...e la struttura organizzativa del consorzio [...]. Con questa legge cessa la sua attività – il 30 giugno 1963 – il vecchio consorzio costituito nel '58 e istituzionalizzato dalla legge 20 ottobre 1960 n. 1233 e comincia quella del nuovo [art. 6]. Il punto di passaggio sarà costituito dalla "relazione finale" del vecchio consorzio che riassume [...] l'attività svolta, fa il punto della situazione in II zona [industriale] e imposta anche il "grande piano" della III zona, sottolineando così, non a caso, la continuità fra il vecchio e il nuovo consorzio⁵⁹.

Il Piano Regolatore Generale della futura III zona, redatto del Consorzio «in sostituzione del progetto 6 giugno 1956 indicato dall'art. I

⁵⁸ NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 101

⁵⁹ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, pp. 78-79.

della l. 1233/1960 »⁶⁰ e ad aggiornamento e modifica di quello della I e II, fu approvato ed adottato dal Consorzio il 7 luglio 1964.

Questo stabiliva che

[...] alla fine, i 4.035 ettari assegnati dalla legge saranno così distribuiti: 2.940 ettari assegnati dalla legge saranno così distribuiti: 2.940 ettari a rilevati, 1.095 ad acqua [...]. Le aree di colmata sono state distribuite in 5 settori:

- 1) 98 ettari ai servizi generali immediatamente a sud di Fusina;
- 2) 268 ettari al settore commerciale, immediatamente a sud del precedente;
- 3) 1.799 ettari all'attività industriale, a sua volta divisa in:
 - a) 731 ettari alla siderurgia e attività connesse;
 - b) 1.048 ettari alle altre industrie;
- 4) 484 ettari al settore petrolifero;
- 5) 100 ettari (più 68 ettari di una fascia per gli elettrodotti e gli oleodotti) ad una centrale termoelettrica richiesta dall'ENEL⁶¹.

Il Piano regolatore così elaborato venne definitivamente approvato con decreto del ministro dei lavori pubblici, on. Mancini, il 12 maggio del 1965, divenendo immediatamente esecutivo con i lavori di scavo del canale Malamocco-Fusina e con l'installazione delle casse di colmata che avrebbero dovuto essere riempite con il materiale di risulta prodotto dallo scavo del canale per trasformare in terraferma quello che prima era una distesa di barene lagunari⁶².

Ma, stranamente, il 4 novembre 1966⁶³ l'acqua, non rispettando più la regola del flusso e riflusso delle maree, a causa del mare burrascoso, invase Venezia causando danni per miliardi di lire. Così il giorno della resa dei conti è descritto da Chinello:

il mare infuriato – forza nove – rompe le difese in rovina dei Murazzi e sommerge Venezia sotto 194 centimetri d'acqua e, con Venezia, 70 mila ettari della sua provincia mentre il Veneto è contemporaneamente sconvolto dalle piene dei fiumi⁶⁴.

E Reberschak precisa:

i “murazzi” coè le settecentesche difese a mare sui litorali di Ma-

⁶⁰ *Porto Marghera proposte per un futuro possibile*, p. 306.

⁶¹ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 129.

⁶² *Ibidem*, p. 163. Il Dm a cui si fa riferimento è il n. 319/1965.

⁶³ NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 101.

⁶⁴ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 166.

lamocco, Pellestrina e Chioggia, vengono sconvolti in più punti dalla violenza delle onde. L'acqua invade tutti i pianoterra, colpendo circa 18.000 veneziani, cioè il 13% della popolazione. Soltanto la sera, dopo 24 ore, l'acqua comincia a ritirarsi⁶⁵.

Questo disastro innesca un movimento d'opinione (si pensi alla campagna stampa promossa da Indro Montanelli dalle pagine del *Corriere della Sera*) per la salvaguardia di Venezia, che mette sotto accusa gli sconvolgimenti subiti nel corso del '900 dalla laguna veneziana in funzione della costruzione delle due zone industriali di Marghera e che si oppone alla III:

Sulla III zona, su quello che è ancora il piano della sua espansione anche se le colmate cominciano già ad intravedersi, inizierà a pensare, man mano sempre di più, una riserva che potremmo definire, grosso modo, "ecologica" [...] È un fronte che poi si accontenterà di riconoscimenti formali nel testo della legge per Venezia ma che ormai ha ingaggiato battaglia contro la III zona⁶⁶.

I lavori per la III zona però sono già iniziati. In qualche modo, attraverso conferenze, comitati, gruppi di studio, sottogruppi, studi commissionati e poi rifiutati, riunioni, ordini del giorno etc, si arriva il 16 aprile 1973 all'approvazione da parte del Parlamento della prima legge speciale per Venezia, la legge 171/1973 che all'art. 6 «esclude altri interrimenti in laguna e i lavori delle previste casse di colmata nell'area della terza zona industriale [...]»⁶⁷ e che provoca quindi, all'atto pratico, il blocco dello sviluppo spaziale delle aree industriali di Marghera visto che nel 1971 tutte le aree disponibili erano già occupate⁶⁸. E Chinello annota:

La legge speciale per Venezia conserva integra la possibilità di sviluppo di Marghera in III zona: l'art. 3 parla di "esclusione di *ulteriori [sic]* opere di imbonimento" ma non dice se rispetto al P.R.G. della III zona (che prevede l'imbonimento di 2.940 ettari sui 4.035 del comprensorio configurato dalla legge, mentre gli altri 1.095 sono destinati a specchio d'acqua) o rispetto allo stato di fatto (sono imboniti o interclusi 1.289 ettari [...]). Comunque in-

⁶⁵ M. REBERSCHAK, *L'economia*, in *Venezia*, a cura di E. FRANZINA, Roma-Bari 1986, p. 284.

⁶⁶ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 169.

⁶⁷ NAPPI, *Storia di Marghera*, p. 101.

⁶⁸ *Ibidem*.

tanto 1.289 ettari sono sicuramente e legalmente utilizzabili, quasi la metà della progettata III zona⁶⁹.

I timori di Chinello riguardanti possibili utilizzi della parte di III zona legalmente utilizzabili (in pratica le casse di colmata: A, B e D-E) erano in realtà infondati, e questo perché la legge 171/1973 bloccava l'utilizzo delle aree imbonite fino all'approvazione del Piano comprensoriale mai approvato. Questa situazione fu poi parzialmente sbloccata dalla seconda legge speciale per Venezia del 29 novembre 1984 n. 798:

Infatti l'art. 12, 3° comma, della legge indicata ha consentito l'utilizzazione della cassa di colmata A allo scopo di realizzare le nuove sezioni portuali e strutture connesse del Porto di Venezia⁷⁰.

Con la metà degli anni '70 inizia la crisi di Marghera, che si configura come un vero e proprio processo di deindustrializzazione:

Gli shock petroliferi e la ridefinizione della suddivisione internazionale del lavoro, accompagnati anche da lentezze dimostrate dalle industrie del polo di Porto Marghera nel processo di adeguamento tecnologico, scientifico, organizzativo hanno posto [...] in crisi il polo stesso⁷¹.

All'inizio degli anni '80 si ha una perdita annua di 1.000-1.200 posti di lavoro, invecchiamento impiantistico, uso sempre più spinto della cassa integrazione guadagni (Cig) e cassa integrazione guadagni straordinaria (Cigs)⁷². Questo calo dell'occupazione, che coinvolgeva soprattutto i settori di base, non era più dovuto a processi di ristrutturazione interna alle aziende ma alla chiusura di reparti e stabilimenti, tanto che

non è più solo il destino di un impianto o di uno stabilimento ad essere in pericolo: la somma dei singoli punti di crisi sta ormai mettendo in discussione il futuro stesso di Porto Marghera, le sue economie di scala, le sue integrazioni produttive⁷³.

⁶⁹ CHINELLO, *Storia di uno sviluppo capitalistico*, p. 291.

⁷⁰ *Porto Marghera proposte per un futuro possibile*, p. 307.

⁷¹ *Ragioniamo sul futuro industriale di Porto Marghera all'interno dell'economia veneta. Un dibattito aperto fra sindacato, istituzioni, forze politiche e imprenditoriali pubbliche e private, Mestre 22 febbraio*, [Venezia], [s.d., ma post-1985], p. 46.

⁷² *Ibidem*, pp. 37-38.

⁷³ *Ibidem*, p. 25.

Esemplare di questo stato di crisi diffusa è questa analisi del settore metalmeccanico:

L'insieme delle attività metalmeccaniche presenta una crisi degenerativa che pone seriamente in discussione la loro presenza nel polo: con diverse motivazioni, produzioni fra loro differenti come la cantieristica o la metallurgia non ferrosa appaiono abbandonate a se stesse, senza il supporto di adeguati finanziamenti e senza una direzione programmata, nonostante l'esistenza in alcuni casi di piani di settore. È questo il caso dell'alluminio [...] pubblici e privati sembrano aver abbandonato ogni proposito di risanamento, e spingono avanti ancora minacce di chiusure e di licenziamenti [...] Un nodo forse ancora più drammatico è quello della cantieristica, ridotta dalla mancanza di aggiornate strumentazioni e da adeguate strategie ad una condizione di sussistenza⁷⁴.

Per quanto riguarda il settore chimico, invece, la crisi non può essere definita solo in ambito veneziano ma investe tutta la chimica italiana.

Questi fenomeni non sono distintivi di Marghera ma sono comuni a tutte le aree industriali costiere dei paesi sviluppati che stanno vivendo, o hanno vissuto, momenti di forte crisi. Nei paesi ad economia sviluppata, infatti, assistiamo già dagli anni '70 al nascere di un'opinione pubblica che non accetta più la distruzione dell'ambiente in cui vive in cambio di uno sviluppo sempre più rapido, e questo movimento d'opinione spinge, lentamente, i governi all'approvazione di una legislazione "ecologista" che impedisca almeno gli abusi più macroscopici. Se a questo aggiungiamo la crisi petrolifera della metà degli '70 e l'aumento dei livelli salariali incominciato sempre con gli anni '70 a seguito di accessissime lotte possiamo capire come si siano venuti a creare «[...] nuovi assetti dei mercati internazionali delle materie prime e dei prodotti dell'industria di base, la convenienza ad una differente divisione internazionale del lavoro»⁷⁵ che predilige lo spostamento dell'industria chimica di base in paesi dove la legislazione del lavoro e dell'ambiente siano più permissive.

Questo stato di crisi ormai endemica continua per tutti gli anni '90, tanto che nel 1997 così è descritta nel *Piano per il risanamento del Gruppo Galileo* la situazione di Marghera «[...] L'area industriale di Marghera è

⁷⁴ *Ibidem*, pp. 11-12.

⁷⁵ *Porto Marghera proposte per un futuro possibile*, p. 100.

caratterizzata da una progressiva deindustrializzazione legata alla crisi delle industrie pubbliche di trasformazione [...]»⁷⁶.

Ma questa è ancora storia aperta.

⁷⁶ CSEL, Fondo GALILEO-IOR, B. 5, fasc. 54.