

<b>COSA FACCIAMO A MARGHERA?</b>	<i>titolo del progetto</i>
<p><i>Porto Marghera, occupazione, riconversione, risanamento, polo industriale, servizi</i></p>	<p><i>parole chiave</i></p>
<p>Porto Marghera è ormai un sito “industrialmente” compromesso. La sua vocazione originaria si è consumata con la fine del Novecento. Alluminio, siderurgia, vetro industriale, chimica di base e primaria, cokeria, fertilizzanti, fibre, ecc...hanno chiuso la loro vita qui a Venezia; non così in altre parti del mondo. Resiste la cantieristica ma con molta fatica.</p> <p>Il colpo di grazia all’assetto economico del polo industriale si è consumato qualche anno dopo la sigla del famoso (storico) accordo di programma del 1998.</p> <p>Il non rispetto di quell’intesa e il fallimento degli investimenti previsti sulla chimica secondaria e sull’ammodernamento degli impianti ha compromesso definitivamente l’equilibrio economico e industriale del polo.</p> <p>Il tentativo apprezzabile e coraggioso di battere la strada della difesa e qualificazione della grande industria a Marghera è uscito ridimensionato (circa dieci anni fa) quando si sono oggettivamente saldati, da un lato la volontà delle grandi aziende, ENI in primis, di abbandonare sito e produzioni e dall’altro il sempre “minor gradimento” nei confronti del polo industriale, forze politiche, di destra e sinistra della città.</p> <p>Gli ultimi accordi sui bio-carburanti nella raffineria e sulla green-chemistry al Petrolchimico si presentano come segnali importanti per proseguire sulle strade del futuro, ma ancora troppo deboli per rappresentare vere alternative o addirittura la “nuova riconversione” come sostenuto pomposamente da qualche politico nostrano a digiuno di argomenti.</p> <p>Lo sforzo profuso in questi 10/15 anni dai lavoratori e dal sindacato ha avuto il grande merito di rendere meno traumatico il passaggio di fase.</p>	<p><i>Abstract</i></p>
	<p><i>Il contesto</i></p>
<p>Occorre avere il coraggio di cambiare fase e indicare strade nuove perché l’illusione drammatica che dalle chiusure degli impianti nasca chissà quale alternativa occupazionale, si è dimostrato quel clamoroso inganno che è sempre stato.</p> <p>Nel Novecento Marghera è stato un grande polo produttivo internazionale, di produzioni di base per l’indotto mondiale; nel Duemila può diventare un sito produttivo e di servizi completamente interconnesso sia con Mestre e il Nord Est e sia con l’Europa produttiva.</p>	

<p>In definitiva Porto Marghera può diventare un vero e proprio <i>asset</i> di attività industriali, di terziario avanzato, di logistica produttiva, di commerciale, edilizia, turismo, servizi all'impresa, disponendo in più di una importantissima dotazione infrastrutturale.</p> <p>Un asset, che unitamente al Porto e Aeroporto, può far fare al nostro territorio quel salto di qualità di cui c'è tanto bisogno.</p> <p>Le condizioni ci sono, basta guardare ai dati.</p> <p>Oggi a Marghera ci sono 10.400 occupati di cui 4.000 (38.5%) appartengono all'industria manifatturiera tradizionale; il resto (61.5%) sono addetti ai cosiddetti "altri settori" quali: logistica, energia, trattamento rifiuti, terziario, servizi all'impresa, studi professionali, ecc.</p> <p>L'idea-forza sulla quale lavorare può essere quella del "Polo integrato multifunzionale".</p> <p>Siamo di fronte ad una somma di pezzi disordinati e nati senza criterio da iniziative autonome pubblico-private: ricerca, commerciale, università, terminal, darsena, parco dell'idrogeno, interporto, logistica avanzata e della trasformazione.</p>	
<p>C'è la necessità che le imprese si coordinino, magari attraverso un soggetto terzo di chiara e comprovata esperienza europea (vedi esperienze tedesche e francesi).</p> <p>Le imprese veneziane sono ancora culturalmente figlie della storia delle Partecipazioni Statali, cioè del lavoro garantito dalle commesse delle grandi aziende pubbliche nazionali.</p> <p>Occorre un salto di qualità vero che faccia i conti con il mercato, il rischio d'impresa, i capitali da investire. Ma serve soprattutto fare sistema.</p> <p>Avere una visione d'insieme e una pratica generale, figlia di un grande progetto che ancora non è compiuto e che va indicato anche dalle imprese, alla città di Venezia oggi così stanca e spossata.</p> <p>L'altra leva da manovrare è sicuramente quella dell'utilizzo delle aree.</p> <p>Porto Marghera dispone di un territorio immenso: 1770 ettari di zona industriale, un numero importante anche limitato (meno di 200 ettari in quasi vent'anni) è stato qualificato, altri 110 circa stanno per essere messi a disposizione da Eni.</p> <p>Alle imprese si chiede di partecipare, attraverso un impegno diretto congiunto con le Istituzioni, sulla gestione delle aree per svolgere così un ruolo da protagonista.</p> <p>Rimane il problema centrale: il "Polo integrato multifunzionale" va disegnato ora, dotandolo di tutti quegli strumenti normativi necessari, come ad esempio cabina di regia e unicità dei permessi.</p> <p>Questi due aspetti, senza dubbio determinanti, vanno rafforzati in maniera decisiva. Anche perché proprio a Marghera si è avviata la prima esperienza di Sito di Interesse Nazionale (SIN), che ha prodotto una sovrapposizione di normative e di soggetti interessati davvero inestricabile.</p>	<p><i>proposte</i></p>

<p>Certo si tratta di un progetto ambizioso, ci vogliono le forze e le volontà all'altezza. Sapendo che qui si gioca un pezzo decisivo dei destini economici e sociali della nostra città.</p>	
Luciano De Gaspari	<i>Autore</i>