

## Porto Marghera - Interrogativi ricorrenti

### 1. PORTO MARGHERA È UN'AREA DISMESSA?

Porto Marghera, è ben lungi dall'essere considerabile area "dismessa". Certo, oggi nel polo produttivo di Marghera, alcune delle industrie di base storicamente presenti appaiono aver esaurito gran parte della loro capacità propulsiva. L'area, nel suo insieme, presenta consistenti problemi di prospettiva legati alla bonifica. Questi nodi devono essere sciolti per poter nuovamente svolgere un ruolo significativo nel contesto produttivo e territoriale, non solo provinciale. Ciononostante, nell'ultimo decennio l'area ha dato prova di dinamicità e su di essa si è manifestato in molte occasioni un notevole interesse imprenditoriale. La presenza di Porto Marghera, con il suo patrimonio di ettari ed infrastrutture strategiche, si inserisce in un territorio provinciale caratterizzato da un eccessivo consumo di territorio, squilibrio ambientale, degrado paesaggistico e con evidenti disagi generati dall'urgenza di affrontare con serietà e puntualità il tema del rischio industriale.

### 2. LE AREE LIBERE SONO UTILIZZABILI?

Ai sensi della Legge 9 dicembre 1998 n. 426 (Nuovi interventi in campo ambientale), Porto Marghera è considerata tra le "aree industriali e siti ad alto rischio ambientale". Essa è annoverata tra i primi 14 siti individuati. La legislazione prevede, allo scopo, uno stanziamento di risorse pubbliche, poiché la bonifica dei siti inquinati si pone come questione centrale, sia rispetto alle esigenze di tutela della salute ed ambientale, sia rispetto alle esigenze di valorizzazione del territorio ai fini dello sviluppo. Le aree realmente libere ed utilizzabili da subito nell'area di Porto Marghera sono molto poche. I suoli e la falda sono inevitabilmente segnati dai circa 100 anni di storia produttiva dell'area. Questo determina attualmente forti vincoli per qualsiasi trasformazione nell'area. Tuttavia, anche in mancanza di bonifica e per determinati usi è possibile un uso transitorio delle aree di Porto Marghera. Secondo dati forniti dal Ministero dell'Ambiente le risorse necessarie per procedere, seppure in un lasso di tempo abbastanza lungo, all'opera di bonifica dei siti inquinati sarebbero decisamente ingenti. L'attuazione delle bonifiche è stata solo parzialmente delegata alla Regione Veneto, lo Stato mantiene ancora la determinazione dei criteri con i quali effettuare le bonifiche stesse. Tale parametro assume un rilievo fondamentale in quanto direttamente collegato con i costi degli interventi e con il loro stesso riutilizzo futuro.

### 3. CHI DECIDE IL FUTURO DI PORTO MARGHERA?

La specialità dell'area portuale ed industriale e le complesse questioni che la riguardano, il suo ruolo nazionale ed europeo, la presenza di produzioni strategiche per grandi imprese multinazionali della chimica e dell'alluminio, la presenza di una infrastruttura portuale tra le più rilevanti in Italia, determinano un insieme di interessi ed attori molto vasto e variegato. Tra questi, ognuno con sua specifica competenza: Stato (*Ministero Ambiente e Tutela del Territorio, Ministero Attività Produttive, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Magistrato alle Acque*), Regione, Provincia, Comune, Arpav, Promomarghera, Immobiliare Veneziana, Sindacati, Unindustria, Ente Zona, aziende multinazionali e locali. Alla mancanza di chiarezza sulla regia delle trasformazioni si devono le difficoltà di individuazione e governo delle strategie, oltre alla valutazione di incerti scenari globali (ad esempio in merito al settore chimico ed al settore trasporti e logistica). È possibile tentare di tracciare una mappa della Marghera futura? Noi ci abbiamo provato. Questione chimica a parte.

#### 4. PORTO MARGHERA È UN RISCHIO PER L'AMBIENTE?

Il rischio di incidente rilevante è stato un tema recepito operativamente sia dalla Provincia che dal Comune di Venezia. Quest'ultimo in collaborazione con Arpav, ha predisposto un elaborato che determina il massimo sviluppo degli eventi accidentali con lesioni irreversibili relativo a stabilimenti in esercizio soggetti ad artt. 6 e 8 D.Lgs. 334/99. La lista degli impianti censiti riguarda quasi esclusivamente il settore petrolchimico. Tale elaborato è allegato alla Delibera n. 469, del 24 luglio 2003, di applicazione del D.M. 9 maggio 2001, requisiti minimi in materia di pianificazione territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante. La legislazione prevede di adeguare la VPRG in applicazione alla Seveso 2. In tal modo si dispone che le domande di permesso di edificazione e le Dichiarazioni di Inizio Attività ricadenti all'interno delle aree di rischio, siano soggette al parere tecnico dell'autorità competente (Commissione Tecnica Regionale).

L'Accordo di programma per la chimica si proponeva di raggiungere, tra gli altri, obiettivi di disinquinamento, bonifica o messa in sicurezza dei siti, di riduzione delle emissioni in atmosfera e delle emissioni in laguna e di prevenzione dei rischi di incidente rilevante. Collaborazione da parte di tutte le aziende firmatarie dell'accordo per la realizzazione del bilancio ambientale per Porto Marghera e il percorso da parte della Regione Veneto per la realizzazione del progetto SIMAGE per il monitoraggio e gestione del rischio industriale.

#### 5. QUANTI SONO GLI OCCUPATI A PORTO MARGHERA?

Il totale degli occupati nell'area aggiornato alla fine del 2007 è di circa 14.707 addetti e 695 aziende. Porto Marghera non è più solo industria. La maggior parte delle imprese censite sono classificabili nel settore terziario e dei servizi. I dipendenti delle industrie manifatturiere risultano 7.010, il 47% del totale; ben 7.698 (il 52,34%) sono addetti delle aziende dei servizi. Il dato interessante è che dei lavoratori del terziario, 4.355 operano con ditte che non lavorano per le industrie, mentre sono solo 3.343 i dipendenti delle aziende che offrono servizi a Porto Marghera. L'industria occupa ancora la maggioranza dei lavoratori (10.353 tra dipendenti e operai degli appalti su 14.708), ma il settore terziario cresce sempre di più, soprattutto grazie all'insediamento di 170 nuove aziende al Parco Vega. I dati confermano la grande concentrazione di lavoratori nella grande industria. Il settore con il solo 14,10% delle aziende dà da lavorare al 47% dei lavoratori dell'area, mentre i servizi con l'85,9% delle ditte assorbono il 52% degli addetti.

#### 6. STIAMO PERDENDO IL SAPERE DI PORTO MARGHERA?

È un rischio molto evidente. Il tenore e la radicalità delle trasformazioni in atto determinano talora dinamiche che sono dettate dalle strategie economiche di società multinazionali. Per tale ragione, a partire dagli anni ottanta sono stati chiusi o trasferiti ad altri siti i centri di ricerca.

Alcuni sono stati chiusi anche molto recentemente. Questa dinamica, oltre a non portare credibilità verso l'orizzonte di investimenti dell'industria nell'innovazione tanto invocato, determina una ulteriore perdita del sapere accumulato in quasi cinquanta anni di intensa storia industriale, specialmente ma non solo chimica. La presenza del Parco Scientifico Tecnologico non ha garantito una automatica concentrazione dei saperi accumulati a favore di un'economia di scala finalizzata all'innovazione dei prodotti e dei processi industriali presenti.

#### 7. COSA C'È DI NUOVO A PORTO MARGHERA?

In estrema sintesi le novità a Porto Marghera possono essere identificate in:

- Nuovi insediamenti industriali legati alle piccole e medie imprese

- Una nuova viabilità strategica per separare maggiormente traffico urbano e traffico pesante industriale
- Interessi imprenditoriali per lo sviluppo di piattaforme logistiche di vario tipo e livello
- Lo sblocco parziale dell'escavo dei canali industriali
- La determinazione del periodo di permanenza entro il quale alcuni impianti chimici potranno lasciare l'area (entro 10 anni)
- L'avvio del Progetto Integrato Fusina per la depurazione delle acque industriali
- Il completamento degli insediamenti legati al Parco Scientifico Tecnologico
- L'avvio di progetti legati ai settori innovativi (idrogeno, biotecnologie, nanotecnologie, bioetanolo e carburanti ecologici, impianti per termovalorizzazione rifiuti e depurazione acque)
- L'avvio di una concertazione ampia tra le diverse istituzioni e soggetti competenti per delineare il futuro dell'area
- La crescente sensibilità per il recupero dei saperi e delle testimonianze della civiltà industriale del novecento

## 8. PORTO MARGHERA È UN FULCRO IMPORTANTE NEL SISTEMA DEI TRASPORTI?

Certamente si già oggi. È opinione ormai largamente condivisa che Porto Marghera possa essere naturalmente destinata ad assumere un ruolo maggiore che in passato rispetto al sistema dei trasporti regionale e nazionale. L'area stessa è parte integrante del sistema portuale veneziano ed in essa operano già oggi un considerevole numero di imprese dedicate all'interscambio merci intermodale nelle sue diverse forme. Il Porto di Venezia è il sesto porto italiano e si affianca al terzo scalo aeroportuale nazionale. L'area è servita da una ampia e portante rete infrastrutturale sia ferroviaria che stradale, nonostante si riscontrino quotidianamente i limiti strutturali che devono essere ottimizzati rispetto ai crescenti flussi di traffico. Si tratta certamente di una fondamentale opportunità che data la crescente globalizzazione dei mercati e la dinamica di rilocalizzazione delle produzioni in ambito extra europeo, comporta un crescente aumento di importanza del momento del trasporto dei prodotti o dei semilavorati che sempre più deve essere garantito da una logistica efficiente.

## 9. È DIFFICILE BONIFICARE PORTO MARGHERA?

Da tempo sono state verificate, e si sta in parte intervenendo, sulle contaminazioni dei terreni e della prima falda. La messa in sicurezza dell'area si sta attuando attraverso la realizzazione delle opere di marginamento delle sponde, in mancanza del quale si garantisce il protrarsi dell'inquinamento. Queste opere sono finanziate dalle stesse aziende e vengono realizzate da parte del Magistrato alle Acque. La caratterizzazione completa dell'area deve avvenire attraverso l'intervento delle aziende. Tali analisi dei terreni oggi sono in fase di valutazione da parte di Arpav. Inoltre, è stato approvato ed avviato il progetto P.I.F. di Fusina (Progetto Integrato Fusina) di depurazione delle acque industriali. La messa in sicurezza permette sicuramente di operare con un margine di tranquillità per il futuro ma non elimina il reale problema di Porto Marghera, ovvero le bonifiche. Rispetto a queste attualmente deve essere applicato anche a Marghera il D.M. 471 del 1999. Limite di tale normativa il principio che la bonifica di una area appare svincolata dalla sua reale destinazione d'uso pertanto sussiste un unico grado di bonifica. Questo tipo di principio evidenzia un stretto legame fra bonifiche e destinazione urbanistica. Nell'ottica di questo principio gli enti locali rivestono un ruolo strategico anche a fronte delle recenti modifiche normative sia in temi ambientali che di pianificazione.

## 10. COME È VISTA PORTO MARGHERA DAL VENETO?

Porto Marghera ed il Veneto sono stati per lungo tempo molto distanti. L'area industriale si è innestata originariamente in un territorio quasi esclusivamente agricolo, dal quale ha tratto larga parte della sua manodopera dal suo avvio e fino agli anni cinquanta. Il territorio Veneto non ha

viceversa mai assorbito i tratti della grande industria. Nè la grande industria, specie quella recente delle multinazionali, aveva necessità di misurarsi con il suo intorno. Tuttavia, nel corso della sua storia quasi centenaria non sono mancati, sia per il porto che per le produzioni industriali, importanti collegamenti funzionali che hanno reso complementari i due ambiti. Di fronte al modello di insediamenti produttivi prevalente nel Veneto, attualmente in crisi, vi è la necessità di riflettere circa l'opportunità di replicare in maniera ulteriormente diffusa una infrastrutturazione eccessiva del territorio. L'interazione insediativa tra i due modelli non ha mai preso l'avvio. Anche le necessità di ampliamento della ZIP di Padova non hanno mai trovato sufficiente congruenza nell'offerta di aree di Marghera, quantitativamente scarsa e tuttora qualitativamente ambigua. Nella prospettiva, tuttavia, questa dinamica potrebbe trovare nuovi spazi di sinergia proprio in relazione al ruolo di Marghera come uno dei nodi del sistema dei trasporti regionale.