

L'INCHIESTA. Nel tunnel della crisi. Il gioiello della laguna, vinto dall'incuria

Il crepuscolo di Marghera Addio al «polo»?

Erano in quarantamila nel '70. Sono meno di quindicimila adesso e per almeno altri duemila lavoratori è già «prenotata» la cassa integrazione. Parliamo dell'immenso polo industriale di Marghera, l'altra parte della laguna di Venezia. Ed anche ieri (è solo una delle tante) i lavoratori dell'Alumix hanno manifestato contro il governo per i ritardi sul piano dell'alluminio. Sono lontani i tempi in cui atterrava l'elicottero di Gardini.

DAL NOSTRO INVIATO ANGELO MELONE

VENEZIA Chi guarda la laguna da uno degli ultimi scorci di Venezia verso la terraferma se la trova davanti - una città bianca di tubi, ciminiere, capannoni e gru - a chiudere lo scenario incompiuto (nelle giornate limpide d'inverno) dalle montagne innestate. E l'effetto è a dir poco stridente. Ma le sensazioni non cambiano se si guarda quel gioiello unico al mondo che è Venezia dall'altra riva della stessa laguna magari avendo alle spalle una fabbrica in rovina del vecchio polo industriale Venezia e Marghera una città impetibile e la sua area produttiva per molti versi altrettanto impetibile. E, adesso, due facce molto diverse della stessa crisi. Che non è fatta di episodi eclatanti di rotture clamorose: al lento abbandono di calli e campielli che finiscono comunque per mancare inalterati il loro fascino - risponde - al di là della laguna - uno svuotamento altrettanto graduale (quanto drammatico) degli impianti di una città industriale che per molti aspetti rimane pur sempre il meno malissimo dei poli produttivi che si affacciano sulle rive del Mediterraneo (l'agonia di Genova e di Marsiglia insegnano). E, insieme, l'incuna colpevole i pasticcini politici: le inefficienze che hanno fatto fallire gli interventi per salvaguardare «il gioiello» fanno il paio con tutto ciò che è accaduto attorno alle sue industrie.

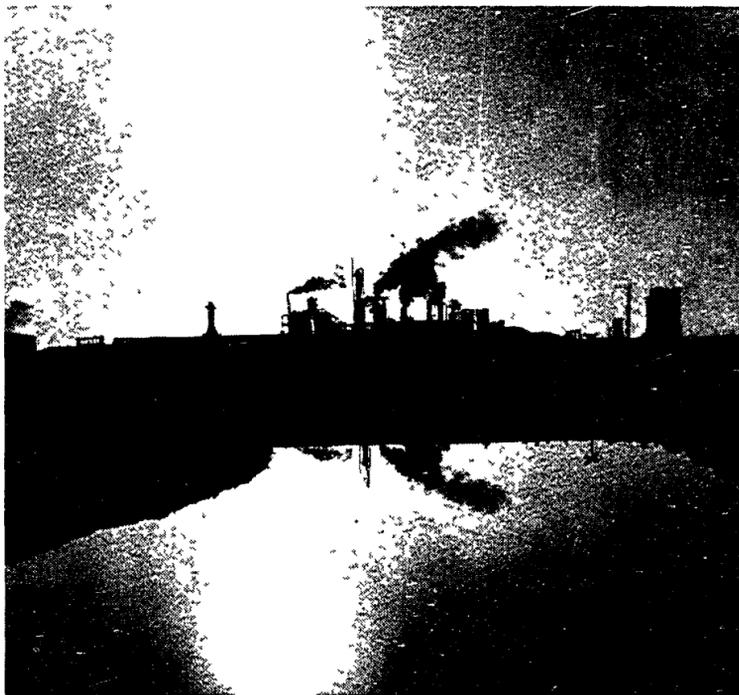
«È come una compagnia aerea con una grande folla di bei velivoli sui quali da anni ha rinunciato a fare manutenzione: uno per volta quegli aerei cadono». La battuta amara è di uno dei sindacalisti che ci accompagna in giro per Marghera mentre indica appena passato il cavalcavia che la unisce con Mestre, il muro di cinta della ex-Vidal esportava in 54 paesi poi è iniziato il declino infine è stata rilevata dalla Henkel. Ora è chiusa.

Il declino sotto le ciminiere

E di «ex qualcosa» sono costellati i lati delle strade o le rive dei canali che fanno da tessuto connettivo al gigantesco polo industriale capannoni vuoti mescolati con strutture ancora produttive: alcune anche all'avanguardia. E così è chiusa dall'altro lato della strada principale la grande mensa della «ex Montedison» che però di fatto introduce alla sterminata area del secondo polo chimico: il nuovo quello nato nel 1971 e dominato dalle «torre» dell'Enichem ora spente grazie ad un nuovo sistema di scarchi che riduce di molto l'inquinamento ciminiere che arrivano a cento e più metri tra le più alte d'Europa. Sotto di loro si sta consumando la lenta agonia di Marghera. Che però tutti caparbiamente ripetono può essere interrotta.

Nel pieno degli anni '70 lavoravano in quest'area quasi 40mila persone ed era la realizzazione del «sogno» di Volpi di Misurata che nel 1920 la fondò sapendo di poter contare sulla atavica fame di lavoro dell'entroterra contadino ma insieme immaginando di creare un ponte industriale e commerciale verso l'Est. Poi l'inizio del declino in una diabolica miscela di progetti di sviluppo lasciati marcire mentre si bruciavano valanghe di soldi pubblici di collasso delle Partecipazioni Statali che accompagnava la migrazione verso lidi più convenienti di tutta la produzione chimica di base. Fino alla fastosa e poi tragica stagione di Raul Gardini.

E così gli occupati scendono a 29mila nel '80, sono semimila in meno nel '85 diventano 18mila cinque anni dopo. E si arriva ai quindicimila attuali ai quali sempre che l'In non riserbi brutti scherzi si è già sicuro di doverne sottrarre almeno altri duemila: le liste di mobilità si gonfiano (nell'ultimo anno solo per fare un esempio sono «entrati» ben mille metalmeccanici) e se si considera anche l'esplosione della cassa integrazione Marghera finisce per diventare la bestia nera di una regione che vede la crisi decisamente da lontano. Cassintegrazione e prepensionamenti sono rimedi buoni per alcuni per molti altri nel recente passato la costellazione di aziende dell'entroterra veneto ha rappresentato una valvola di sfogo. E poi c'era sempre il turismo di Venezia. Ma dal '92 anche tutti questi canali si stanno prosciugando. Così come lascia molta malinconia passeggiare in pieno centro del polo chimico sulla riva del canale che porta a Tencara il porto-laboratorio voluto da Gardini per costruire e sperimentare materiali del futuro lo stesso dal quale ha preso il mare quel «Moro di Venezia» che ha segnato l'apice della sua epopea.



La Montedison di Porto Marghera

Contrasto

Ma in queste palazzine adesso cosa fanno? «Beh per la verità quasi nulla».

... e il Moro non naviga più

Il molo è semivuoto ed è deserto il grande spiazzo dove all'improvviso si poteva veder atterrare il «Moro» elicottero del condottiero ravennate. Ma non è morta Enichem: ripetono caparbiamente molti dei suoi operai mentre escono da uno dei grandi nuovi impianti realizzati appena quattro anni fa con una spesa di ben 50 miliardi e che solo la lotta dei suoi dipendenti ha salvato da una paradossale chiusura. E non molto distante le nuove palazzine dei centri ricerca stanno a dimostrare che la scommessa sul futuro non si può fermare e che «Tencara non era stata messa qui per caso».

Le uniche discussioni in atto riguardano invece il tipo di «speculatori edilizi pronti a conquistarla».

«Venezia-museo È la morte»

E adesso? Tra la legge speciale per Venezia e l'insediamento nelle aree di declino industriale della Comunità europea ci sono a disposizione migliaia di miliardi da spendere. L'unica decisione presa di sicuro è lo spostamento qui di tutto il porto commerciale «scommettendo» così nella possibilità di un grande approdo turistico a Venezia Marghera si trasformerà in quarantasette ettari di porto franco? E riuscirà a sfruttare lo stesso porto il vicino aeroporto le autostrade per gettare le basi di una zona industriale moderna con servizi informatici e finanziari in cui un vasto tessuto di medie imprese abbiano interesse a trasferirsi? In anni recenti ad esempio la

vicina Padova lo ha fatto e ha vinto il primo scontro con la celeberrima città confinante. Quel «indivisibile Marghera» che si legge in centinaia di documenti al di là della necessità di non lasciar cadere anche gli «aerei» che ancora funzionano dovrebbe significare «oprattutto questo. Sapendo che l'alternativa è probabilmente solo una disordinata speculazione sulle aree vuote: tanti altri posti di lavoro persi fino al collasso finale e - in definitiva - il declino irreversibile della laguna (per non parlare di alcune vere bombe di inquinamento chimico già innescate)». L'attrattiva di Venezia probabilmente è proprio l'essere una miriade di città vive. Trasformarla solo in un museo forse vorrebbe davvero dire condannarla a morte.

«Venezia-museo È la morte»

E adesso? Tra la legge speciale per Venezia e l'insediamento nelle aree di declino industriale della Comunità europea ci sono a disposizione migliaia di miliardi da spendere. L'unica decisione presa di sicuro è lo spostamento qui di tutto il porto commerciale «scommettendo» così nella possibilità di un grande approdo turistico a Venezia Marghera si trasformerà in quarantasette ettari di porto franco? E riuscirà a sfruttare lo stesso porto il vicino aeroporto le autostrade per gettare le basi di una zona industriale moderna con servizi informatici e finanziari in cui un vasto tessuto di medie imprese abbiano interesse a trasferirsi? In anni recenti ad esempio la

(1 Fine Le precedenti puntate sono apparse il 27/1 il 29/1 e il 7/2)

Raffaele Morese replica a Trentin: sperimentazione sì, però...

«L'unità sindacale? Ci sta bene ma può soltanto partire dal centro»

Una Cisl che bocchia Trentin e le sue proposte di unità sindacale? Il sogno di una grande Cisl? Era il messaggio che sembrava uscito da un meeting del sindacato a Bergamo, con le conclusioni di D'Antoni. Ora il vice-segretario Raffaele Morese nega. È d'accordo con una ipotesi di spenimentazione, purché ci sia un motore centrale. La democrazia ci divide, come nel caso Fiat? Troviamo un compromesso. Un voto per il centro-sinistra.

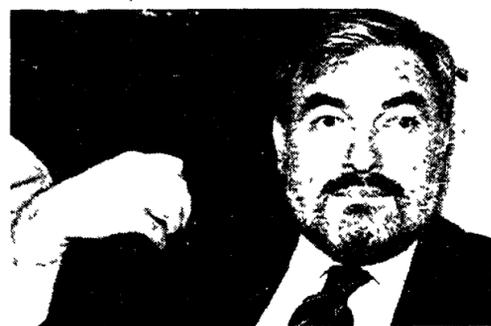
BRUNO UGOLINI

ROMA Quello della Cisl è stato una specie di gran rifiuto nei confronti delle proposte Cgil per l'unità sindacale? Io ho trovato una evoluzione nelle parole di Trentin. La sua proposta non riguarda più solo la sperimentazione unitaria nei servizi offerti dal sindacato. Quello era il tentativo di far partire l'unità sindacale dalla porta di servizio. Il suggerimento avanzato da Trentin a Bergamo mette l'accento anche sulla capacità delle strutture - categorie, organismi territoriali - di sperimentare forme di costruzione di una progettualità unitaria. Una specie di unità sindacale fatta a pezzi e bocconi? Nessuno può dire ad un settore del sindacato «Va avanti tu che poi arrivo io». L'unità a pezzi l'avevamo tentata quando eravamo ragazzini negli anni settanta. Non è possibile ripercorrere quella strada. Noi dobbiamo dare la garanzia a tutte le strutture del sindacato intenzionate ad sperimentare forme di unità sindacale circa l'esistenza di una decisione preventiva. Qualcuno insomma deve accendere il motore dell'unità. Una tale operazione può essere fatta solo al centro. Con

una scelta impegnativa per avviare la fase costituente. E poi ci potranno essere punte più avanzate, punte meno impegnate da aiutare. Ma non c'è il rischio così, come dice una parte della Cgil, di mettere insieme solo apparati già in crisi? La fase costituente da avviare deve avere secondo me due punti di certezza. Uno riguarda la democrazia del sindacato e l'altro la volontà di non fare la sommatoria di Cgil, Cisl e Uil. Occorre costruire invece un sindacato con caratteristiche innovative. E le questioni di linea che ancora dividono le tre centrali? Sono convinto che non sia il caso di ritornare sulle «premesse» di valore di storiata memoria. C'è su questo aspetto credo una larghissima assonanza. Noi dobbiamo certo lavorare per ristrutturare questo sindacato perché la democrazia sindacale non può essere lasciata di volta in volta ai diversi umori. Anche il caso Fiat è una dimostrazione di questa assenza di regole? Non c'è qui la contrapposizione fra due modelli di sindacato?

E vero manca un codice. Ma è la solita discussione tra democrazia di mandato e democrazia rappresentativa. Ora dobbiamo trovare una sintesi unitaria, una mediazione unitaria. Con qualche punto fermo: il rapporto con i lavoratori ci deve essere ma l'ultima parola debbono averla o gli iscritti o chi è delegato dagli iscritti a decidere, cioè gli organismi dirigenti. Sennò la confusione sarà sempre possibile. Lo Statuto del futuro sindacato unitario deve prevedere procedure diverse di mandato alle strutture dirigenti. Tutto si può discutere ma l'ultima parola non può non averla l'organizzazione. E quando si va dai lavoratori si va esprimendo il pensiero dell'organizzazione. Per non abbicare alla nostra responsabilità. Non si può andare per dire «Ho la testa confusa decidetevi voi». E a proposito di Fiat lasciami ricordare tanti altri accordi: all'Iveco con Olivetti, all'Italtel firmati prima e poi portati tra i lavoratori. Lo stesso accordo del 23 luglio del 1993 è stato portato alla consultazione dei lavoratori dopo i pareri espressi dai diversi organismi dirigenti. Questo è il «percorso» democratico in cui credo.

dando benissimo. Basti pensare che in Lombardia il sindacato della Lega è riuscito a far eleggere un delegato in un'azienda. Ma questa presenza del sindacato nei luoghi di lavoro con un potere deve essere la base dell'autonomia. Un po' come la riforma istituzionale? Io sostengo che nel nostro caso bisogna seguire il modello contrattuale non il rinnovamento istituzionale basato sul rafforzamento delle regioni. E allora un forte centro e una forte periferia. C'è anche un problema di riduzione degli apparati sindacali? Sono contrario alla drammatizzazione di tale questione. Quando scegliamo appunto di avere una rappresentanza forte a livello aziendale possiamo optare per una qualificazione dei delegati esistenti o facendo tornare in fabbrica dirigenti esterni ora distaccati. E poi bisogna ricordare che Cgil, Cisl e Uil insieme rappresentano il 37 per cento dei lavoratori attivi. C'è una «prateria» di lavoratori da conquistare soprattutto nelle fasce alle del mondo del lavoro e nelle piccole aziende. Ma perché tutte queste misure non possiamo deciderle insieme? Ogni organizzazione può anche fare per conto proprio l'autonomia ma con una scelta comune sul «baricentro» futuro. E per me ripeto è il modello contrattuale. Quindi un forte centro e una forte periferia. Allora l'alternativa non è tra l'unità subito, centralizzata o una grande Cisl capace di fare da sola?



Raffaele Morese

Ravagli

Carta d'identità

Raffaele Morese è segretario aggiunto Cisl dal 1991. Ad agosto compirà 52 anni. È nato a Milano, ma ha vissuto a Foggia fino all'inizio degli studi universitari. Ha iniziato l'attività sindacale presso l'ufficio studi della Cisl. Nel '79 è divenuto segretario nazionale della Fim, assumendone la guida nel 1983. È stato uno dei protagonisti delle vicende dell'80 alla Fiat, e sempre alla Fiat si è accinto la responsabilità di realizzare l'accordo separato del 1988. Nel 1989 è entrato nella segreteria confederale Cisl.

Questa settimana Servono soldi? Facciamo un test a dieci banche diverse due pagine analitiche con IL SALVAGENTE in edicola da giovedì