

DALL'INVIATO

MESTRE. Nella sala operativa per le emergenze del Petrolchimico di Porto Marghera ci sono due monitor. Sul primo appare la pianta dello stabilimento. Il secondo mostra una veduta più ampia della laguna che comprende anche Mestre e il centro storico di Venezia. Se fosse accaduto qui l'incidente che nei giorni scorsi ha lasciato Merano con il fiato sospeso, il primo schermo avrebbe evidenziato, tenendo conto della velocità del vento e della sua provenienza, il cono interessato dall'incidente. In quei reparti avrebbero cominciato a suonare le sirene, gli operai avrebbero dovuto chiudere gli impianti, i vigili del fuoco presenti 24 ore al giorno dentro ai cancelli del Petrolchimico sarebbero intervenuti.

L'ingegner Ferdinando Marciano, responsabile dei servizi di protezione, mostra la simulazione con una punta di orgoglio.

C'è sicuramente un sofisticato sistema di protezione in quell'immensa fabbrica a cielo aperto dove i macchinari sono un infinito serpente di tubi, serbatoi, camini. Qui si concentra all'incirca il 50 per cento della chimica italiana. Ottomila lavoratori che si alternano a ciclo continuo in un'area di 500 ettari su cui corrono 100 chilometri di strade e 30 chilometri di binari, con pontili dove attraccano le petroliere, si scarica greggio e si portano via semilavorati con cui si produrranno plastica, gomma e decine di altre sostanze. Poi le «pipe line» che collegano Marghera a Ravenna, Ferrara e Mantova. Di ciò che esce da qui si nutrono molte delle 13 mila imprese chimiche sparse per il paese.

C'è per esempio l'impianto degli isocianati: le imbottiture dei sedili, il poliuretano per l'isolamento termico e la velpelle, alla fine nascono qui. C'è la linea del Cvm-Pvc, alla fine del ciclo esce una farina. Con quella si costruisce il 60% di un'automobile. E ancora l'impianto del cracking, quello del caprolattame, che è la materia prima del nylon, quello del cloro e del fluoro, uno stabilimento dove si producono fibre che però non dipendono dall'Enichem.

Non c'è più l'impianto per i fertilizzanti, quello che scaricava a famiglia i fosfogessi. Robaccia radioattiva disseminata in laguna, abbandonata in discariche che si dice siano state quasi tutte scoperte. All'inizio del ponte della Libertà c'è un pezzetto di terra circondato da quelle strisce bianche e arancioni che si usa-

no per i lavori in corso: delimita ingenuamente una delle tante discariche scoperte.

La chimica per l'agricoltura dunque se ne è andata: uno stabilimento di 1200 lavoratori a cui il sindacato ha responsabilmente detto addio. Quella fabbrica si è trasferita in Marocco. I fosfogessi continuano ad essere scaricati nel Mediterraneo, ma a qualche migliaio di chilometri. Nella laguna ci finiscono comunque i fertilizzanti usati nei campi e trasportati

Tra Venezia e Mestre si concentra il 50% della chimica italiana. Sono decine le discariche abusive che avvelenano i raccolti e finiscono dentro la laguna

Petrolchimico, la spina nel fianco



Gabriella Mercadini

Bonificare o chiudere? Per Venezia un affare che vale 600 miliardi

dai fiumi. Con la riduzione delle produzioni si è ritirata anche l'area del grande groviglio di tubi. Il Petrolchimico 1, quello cosiddetto a metano, è ormai quasi praticamente abbandonato e gli impianti si concentrano al Petrolchimico 2, quello a petrolio. C'è un iso-

fianco di Venezia. Inevitabile che sul suo futuro si discuta animatamente.

Su un punto sono tutti d'accordo: bisogna bonificare. Ma appena si comincia a discutere su cosa questo significhi esattamente, ci si divide.

La prima frattura riguarda il

tempo: l'inquinamento è un regalo del passato o una realtà del presente? Seconda frattura: bisogna investire per la chimica pulita o per una qualche alternativa alla chimica?

Dall'una o dall'altra parte c'è più di un partito, spesso una sfumatura crea una distanza abissale tra posizioni simili. Chi difende i posti di lavoro non mette in secondo piano le questioni ambientali. Ma è convinto che si possa prevenire l'inqui-

namento, addirittura portarlo vicino alla soglia zero. Dall'altra parte si portano motivazioni disincantate: è roba sporca, non esiste la chimica pulita, se non forse quella che fanno gli scienziati nei centri di ricerca. Ma neanche loro sono insensibili al tema lavoro: le differenze stanno nei tempi e nelle possibili alternative.

Comunque la si guardi, si ha l'impressione che il Petrolchimico sia un'ingombrante presenza



Gianfranco Bettin
«Perché mantenere produzioni ad alto rischio che verranno vietate dalla normativa europea»

lotto di fronte e davanti ecco la laguna, la punta estrema della Giudecca e l'acqua in lontananza la sottile striscia del Lido. Ma c'è anche un chilometro di spazio in più tra gli impianti e gli abitati, una fascia tra la strada e i serbatoi, così come prevede la «Seveso 2», la legge che impone le norme di sicurezza per gli stabilimenti ad alto rischio.

Eppure queste norme non bastano ad impedire che si consideri il Petrolchimico una spina nel

Nella morsa delle discariche

Ecco le ultime 20 discariche industriali abusive scoperte a Venezia dal 1996 al marzo 1998: il loro totale supera i 6 milioni di metri cubi (mq) di sostanze tossiche. Altre 150 discariche sono state censite lungo la gronda lagunare o sulle isole tra il 1993 e il '94.

- 1 Marghera 341 mila mq di ammine aromatiche, solventi, metalli pesanti, pcb.
- 2 Ex Montedison discarica dalle dimensioni in via di definizione, con ammine, solventi, pcb e metalli pesanti.
- 3 Campalto 611.500 mq di ammine, solventi, pcb e metalli pesanti.
- 4 Marghera 40 mila mq di metalli e azoto ammoniacale.
- 5 Canale Lussore-Brentelle 15 mila mq di idrocarburi clorurati e mercurio.
- 6 Ex Agrimont 40 mila mq di arsenici, metalli e fosfogessi radioattivi.
- 7 Campaccio 12 mila mq di arsenici e metalli.
- 8 Montebreda discarica in via di definizione, sia per dimensioni che per contenuto.
- 9 San Giuliano 1 milione e 800 mila mq di metalli pesanti, fenoli, generi e solventi.
- 10 Area dei Pili 300 mila mq di sostanze varie, tra cui fosfogessi radioattivi.
- 11 Mira-Dogaletto 1 milione di mq di fanghi rossi, idrocarburi clorurati e metalli pesanti.
- 12 Dieci ettari-600 mila mq di sostanze chimiche ancora da individuare.
- 13 Marghera 20 mila mq di sostanze chimiche ancora da individuare.
- 14 Area Sardon 40 mila mq di mercurio e metalli pesanti.
- 15 Malcontenta 600 mila mq di sostanze chimiche ancora da individuare.
- 16 Campagna Lupia.
- 17 Fusina Ausimont 100 mila mq di sostanze chimiche ancora da individuare.
- 18 Mira Malpagadiscarica ancora da definire, sia per dimensioni che per contenuto.
- 19 Campalto 800 mila mq di sostanze chimiche in via di individuazione, tra cui fosfogessi radioattivi.
- 20 Carpenedodiscarica in via di definizione, sia per dimensioni che per contenuto.

per Venezia o, vista con altri occhi, che Venezia sia un fastidioso spettro per Porto Marghera.

Bruno Filippini, segretario dei chimici Cgil e Livio Marini che guida i 400 iscritti alla sezione Pds del Petrolchimico, mi accompagnano nella visita allo stabilimento. Raccontano la storia della fabbrica, da quando i tubi erano lucidati e il parroco faceva da ufficio di collocamento. Ricordano la prima generazione di operai, fuggiti negli anni '50 dalla miseria del Polesine, che se gli cadeva una mela per terra non si facevano né in qua né in là: la raccoglievano e finivano di mangiarla. Sicurezza? Ci sono volute le braccia incrociate, anni di lotte. E le infermerie che si vedono oggi dove, dicono, ti fanno un check-up in una mattinata, sono costate sangue e sudore.

Indicano le casette operative, cresciute intorno alle fiacole, file di stradine squadrate con gli alberi sui marciapiedi e isole di verde intorno. Allora un posto in fabbrica era un lavoro «sicuro»: industria sì, ma con lo Stato alle spalle, l'appendice di un ministero. Poi lo spiazzo dove atterrava Gardini all'epoca di un grandeur. Al massimo dello sviluppo, dicono, si è arrivati fino a 40 mila occupati, considerando l'in-

dotto. Poi la crisi energetica all'inizio degli anni '70 e la corruzione degli anni '80. È la storia di tangentopoli. Poi lo scontro di oggi.

Bruno Filippini dice che gli ultimi accordi prevedono investimenti molto forti, 1400 miliardi da spendere in quell'isola surreale dove si deve entrare con l'elmetto in testa e la maschera anti-gas a portata di mano. «Di questi 1400 miliardi - dice Filippini - più di 600 sono destinati all'ambien-

te e alla sicurezza». E fa capire che nessuno li tirerà fuori se la prospettiva fosse quella di chiudere, o anche solo di ridurre le produzioni.

Il sindacalista aggiunge che sarebbe la situazione più pericolosa. Il disinteresse e la lenta agonia innescherebbero una bomba e lascerebbero sul campo un ingombrante scheletro pieno di veleni che nessuno sarà costretto a bonificare. «Chi inquina deve pulire - dice Filippini - ma lo farà se la prospettiva è quella di andare a produrre da un'altra parte?».

Gianfranco Bettin, prosindaco di Venezia e promotore del referendum per impedire il raddoppio della linea del Cvm, la vede in maniera diversa. Ci sono delle leggi, dice, che impongono a chi ha inquinato di bonificare. E quello che non si riuscirà a far pagare a loro, spetterà allo Stato e alla Comunità europea. Ma perché allora continuare a inquinare? Perché mantenere produzioni ad alto rischio come quella del Marghera sono ben nella maglia sempre più stretta delle normative europee?

Al sindacato ribattono che i vincoli imposti per produrre a Marghera sono ben più restrittivi di quelli sanciti in Europa e che di questo passo finirà che gli stabilimenti del cloro ce li

scipera la Germania. I punti di contrasto a Venezia sono molti. Ma una cosa è certa: tutti sembrano attendersi un pronunciamento rapido e chiaro da parte del governo. Politica ambientale, politica industriale, futuro di Venezia, destino di Porto Marghera, bonifica della laguna: è un affare da molte migliaia di miliardi. E la partita inizia subito.

Daniele Pugliese

IL VICESINDACO

«Lo stabilimento va sigillato Al suo posto facciamo il porto»

DALL'INVIATO

MESTRE. Non usa mezze misure per dirlo: il Petrolchimico va chiuso. Il vicesindaco di Venezia, Michele Vianello, un passato da responsabile delle fabbriche per il Pci, non sbandiera un postulato ideologico da ambientalista, ma dice di limitarsi a fare due conti. «L'industria chimica non è più strategica. Richiede investimenti spesso non più commisurati ai livelli occupazionali che riesce a garantire. E pone problemi di convivenza con la città che non si possono più rinviare. Allora non sarà domani mattina, ci vorrà del tempo, bisognerà fare tutti i passaggi necessari perché la chiusura dello stabilimento consenta il riassetto della forza lavoro oggi impegnata, ma, lo ripeto, alla fine c'è la chiusura».

La prima volta che il vicesindaco ha esposto queste sue idee ha raccolto una valanga di proteste. I lavoratori chimici sono insorti e ad un certo punto il Pds di Venezia ha ritenuto opportuno mettere nero su bianco che considera l'industria chimica fondamentale e che bisogna coniugare tutela ambientale e attività produttiva. Ma Vianello è fermo nel suo orientamento. «C'è il problema ambientale - dice - e mentono quelli che vogliono confinare i danni al passa-

to. Non c'è nessuna cesura tra passato e presente. Quando mi si dice che oggi si farebbero investimenti per limitare il danno ambientale, perché devo credere che sia vero? Perché dovrebbero fare oggi cose che non hanno mai fatto prima?».

C'è poi un altro elemento che spinge Vianello a sostenere questa tesi. «Il fatto è - dice - che la stragrande maggioranza della popolazione non ne vuol più sapere del Petrolchimico, non è più disposta a tollerare quell'ingombrante presenza». Dice che se ci si andasse a contare ci sarebbero percentuali bulgare a suo favore. Ma il ragionamento è prevalentemente economico: «Gli stabilimenti chimici non hanno solo un impatto ambientale, hanno anche un impatto economico. Impediscono l'uso di quelle aree per altre attività».

L'idea allora è quella del porto. Tira fuori i dati: «A Porto Marghera i passeggeri sono passati da 318 mila nel 1993 a 708 mila nel 1997, i container da 117 mila TEU's a 211 mila, il traffico commerciale da 5,8 a 8,2 milioni di tonnellate; solo il traffico industriale, nello stesso periodo, è sceso da 7 a 5,3 milioni di tonnellate». Un altro segno del declino della chimica, dice Vianello.

«Mi piacerebbe portare qualcuno dei miei detrattori ad Anversa - prosegue il



vicesindaco - e fargli vedere il porto. Tutti i grandi porti d'Europa hanno la storia di Porto Marghera, con grandi emissioni industriali nel loro passato. Allora questa opportunità dobbiamo coglierla al volo». Che ne sarà allora della chimica? Vianello è cinico: il futuro è il sud est asiatico. E dei lavoratori? Lo sa anche Vianello che all'aumento di traffico non è corrisposto a Porto Marghera un incremento dell'occupazione, ma quando lui pensa alle attività portuali, dice, pensa all'intermodalità e questa si può riassorbire forza lavoro.

D.P.

L'ESPERTO

«L'inquinamento oggi è minore Ma non solo la chimica sporca»

DALL'INVIATO

VENEZIA. I dati e le cifre sono una merce preziosa in questo momento nella città sull'acqua che tutto il mondo ci invidia. Chi si schiera dalla parte di un futuro piuttosto che un altro per Venezia, brandisce brandelli di studi e ricerche piegati a dimostrare che in materia di inquinamento siamo alle soglie dell'apocalisse o viceversa entro i parametri di legge. Antonio Marcomini è docente di chimica all'Università di Cà Foscari a Venezia. È uno dei consulenti che hanno lavorato al decreto Ronchi-Costa sulla riduzione in acqua degli scarichi industriali e non. Le sue valutazioni sembrano equilibrate.

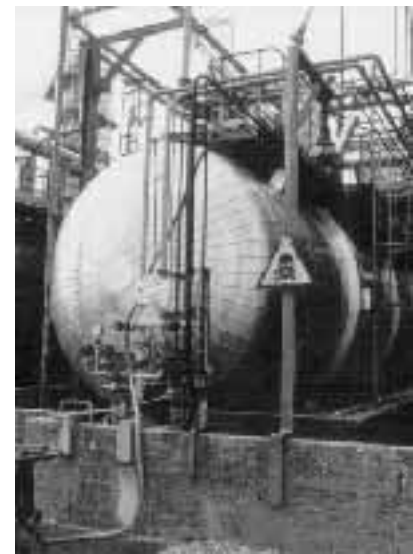
Dice che il periodo peggiore la laguna l'ha vissuta alla fine degli anni '80. Ricorda il tempo in cui l'acqua era coperta di verde, c'era odore di acido solfidrico e fra marzo e luglio proliferavano le alghe, i pesci giacevano a galla morti e l'invasione degli insetti impose addirittura la chiusura dell'aeroporto. Tutta colpa del Petrolchimico? Marcomini non ha parole tenere per l'industria chimica, ma ricorda anche che solo da pochi anni gli scarichi civili dei comuni che gravitano alle spalle di Venezia vengono depurati. Il centro storico ancora non ha fogne, e quei milioni di turisti

che lo invadono, non sono privi di bisogni. Poi le barche, il benzene sputato dai motori o le vernici rilasciate dagli scafi. E oggi ci si mettono anche i predatori di vongole che smuovono selvaggiamente i fondali.

L'inquinamento prodotto dal Petrolchimico, spiega Marcomini, si deposita sul fondo. I residui si concentrano soprattutto nei canali industriali intorno allo stabilimento e nel Canale di Molocco, una specie di «autostrada» d'acqua che taglia in diagonale quei bassi fondali. I sedimenti si spostano lungo questa striscia nell'ordine delle 700 mila tonnellate all'anno, per poi disperdersi nell'Adriatico.

È sporco antico? Marcomini dice che l'industria scarica ancora. Dice: «Quando anni fa ci si accorse dei disastri prodotti, si prese il problema per la coda. Allora la laguna era in prognosi riservata, ora è in via di convalescenza. Per questo bisogna intervenire celermente e a fondo». Non ha esitazioni: «La bonifica va fatta a qualunque costo, a prescindere dal futuro degli stabilimenti chimici». Che l'Enichem rimanga o se ne vada, la laguna va pulita.

«Non c'è oggi una situazione di emergenza» - dice Marcomini - «L'inquinamento è confinato. La giunta Cacchieri ci ha commissionato una ricerca sulla presenza di diossine nell'alimentazione dei



Veneziani. Se si prende per esempio il pesce pescato in laguna, i risultati dicono che siamo molto al di sotto dei parametri fissati dall'Organizzazione mondiale della sanità o dei livelli riscontrati in analoghe indagini fatte in altri paesi europei. Ma si deve avere la consapevolezza che il miglioramento delle condizioni della laguna solo in parte è dovuto a interventi umani. Hanno contribuito anche i cambiamenti climatici, il prolungamento delle condizioni invernali». Il pericolo maggiore, dunque, è abbassare la guardia.

D.P.