



Doc. 514.1

Consultabile

SECONDA CONFERENZA ECONOMICA PROVINCIALE

Provincia di Venezia – Assessorato Attività Produttive

Porto Marghera – Trasformazione e prospettive

Sintesi finalizzata al

Convegno del 26 gennaio 2004

Stazione Crociere, Marittima - Venezia

A cura di *Pierpaolo Favaretto*

Con la collaborazione di:

Silvia Aliprandi, Alfonso Angelillo e Luca Ciresola

Gennaio 2004

Indice

1. Marghera e la COEP2.....	3
2. Un'area sotto osservazione.....	5
3. La politica industriale nazionale.....	6
4. Il contesto economico locale	9
5. Le attività economiche insediate nell'area industriale di Porto Marghera	12
6. L'evoluzione del Sistema Marghera.....	18
7. I fattori ed effetti del cambiamento	20
8. La Zona Industriale Portuale di Marghera oggi e lo stato in prospettiva	23

1. Marghera e la COEP2

Nell'insieme delle problematiche economiche da affrontare nell'ambito della 2° Conferenza Economica Provinciale (COEP2), certamente occupa una posizione di rilievo la situazione della zona portuale industriale di Porto Marghera.

Si tratta di una situazione in rapida evoluzione ma che tuttavia contiene specifiche criticità che hanno determinato ritardi ed indeterminazione, specie nelle fasi più recenti di trasformazione. Per tale ragione non appare semplice affrontare il tema della trasformazione di Porto Marghera. Ancora meno stabilirne punti fermi e prospettive certe di percorso futuri. Il “disegno” generato, prima dalle opportunità e poi dalla pianificazione, nel corso degli anni Novanta è stato solo in parte realizzato.

Non solo l'area di Marghera ma il suo intero territorio di riferimento, la città industriale di Marghera, sede storica della grande industria di base, pur se da tempo sta attraversando una fase critica e di profonde trasformazioni produttive e sociali, continua ancora oggi a condizionare il dibattito sull'economia dell'entroterra veneziano.

Il suo attuale ruolo funzionale trainante è stato intuito. Tale intuizione non si è però ancora completamente tradotta in un progetto unitario esplicito. Un percorso “spontaneo” ha generato nell'area la localizzazione progressiva e lo sviluppo di particolari funzioni che, negli ultimi decenni, si sono concentrate nell'area mestrina e nelle sue parti limitrofe¹.

Si tratta di un ruolo favorito da dinamiche di sviluppo e processi economici non solo locali che, per contro, hanno “sacrificato” altre funzioni di eccellenza che avevano fino ad un paio di decenni fa caratterizzato quasi univocamente l'area: tipicamente quelle delle industrie di base fordiste.

Alcuni interrogativi si ripropongono ciclicamente. Marghera è, ancora, parte del sistema locale o altro? Parte urbana e parte industriale della (delle) città sono solo contigue fisicamente o hanno anche qualche interazione funzionale?

Oggi nel polo produttivo di Marghera, molte delle industrie di base storicamente presenti appaiono aver esaurito gran parte della loro capacità propulsiva.

L'area, nel suo insieme, presenta consistenti problemi legati alla bonifica ed alla riconversione. 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. Pertanto, è ben lungi dall'essere considerabile area “dismessa”.

¹ Concentrazione elevata di funzioni commerciali e logistiche, anche in sinergia tra loro, per le opportunità infrastrutturali presenti nell'area.

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.

Il rapporto di compatibilità tra parti urbane e parti produttive assume oggi una rilevanza diversa che in passato. Questo scenario rende ancora maggiormente evidente l'inserimento dell'area portuale industriale nel quadro della Conferenza.

I concetti guida della COEP2, qualità e sostenibilità, devono quindi essere riferiti al territorio provinciale consapevolmente al suo ruolo in un sistema più ampio, regionale e globale. Ed a tutti gli usi, siano essi produttivi, al servizio della produzione o specificamente residenziali.

La trasformazione di Marghera non si è mai arrestata. Siamo stati in grado di registrarne le modificazioni ma non sempre di determinarne le prospettive. L'occasione che si presenta è storica e le accelerazioni che nell'ultimo periodo hanno subito alcune dinamiche nell'area ne sono la testimonianza.

2. Un'area sotto osservazione

Rispetto al tema di Porto Marghera, come area da trasformare, ma di fatto in estesa trasformazione, esistono molte analisi e contributi anche recenti.

Il COSES, a partire dalle analisi condotte nella metà degli anni Ottanta, è stato tra i soggetti che hanno contribuito a definire il quadro analitico di input per la stesura della Variante PRG per la zona industriale di Porto Marghera (1994), approvata nel 1999.

Nel percorso di ricerca attuale si è trattato di valorizzare le analisi precedenti finalizzate alla conoscenza dell'area che riguardano il sito di Porto Marghera sotto i diversi aspetti disciplinari: economico, urbanistico, ambientale, ecc.

Le attività di ricerca sviluppate, già un decennio fa, hanno riguardato principalmente:

- Individuazione delle aree e perimetri aziendali
- Censimento delle attività presenti, utilizzatrici delle aree stesse
- Utilizzi funzionali insistenti sulle aree stesse
- Valutazioni specifiche sul grado di trasformabilità di alcune aree

Più recentemente il monitoraggio² si è focalizzato su:

- definizione del perimetro delle aree aziendali;
- identificazione degli assetti proprietari;
- individuazione degli utilizzatori;
- identificazione della funzione svolta;
- definizione degli usi attuali delle aree, utilizzate o meno;
- descrizione delle dinamiche in atto, trasformazioni fisiche e funzionali;
- aggiornamento ed attualizzazione dell'Archivio Istanze edilizie Porto Marghera³;
- definizione delle prospettive future per la zona industriale, sia fisiche che funzionali.

Si è valutato di estendere il percorso di monitoraggio, a parte dell'area identificata come Sito di Interesse Nazionale per la bonifica, con indagini territoriali apposite tese a definire i temi specifici di analisi. Allo scopo sono state anche curate la raccolta di documenti ed informazioni dei diversi enti ed istituzioni e la rassegna stampa.

Dal percorso conoscitivo, così aggiornato, si è tentato di ricavare gli elementi per descrivere lo stato attuale dell'area e le trasformazioni recenti di cui è stata investita.

² Svolto dal COSES su iniziativa sia del Comune che della Provincia di Venezia.

³ Predisposto dal COSES nel 1994, implementato negli anni successivi dall'Ass. Urbanistica sede di Mestre-Marghera, aggiornato dal COSES allo stato attuale sino a dicembre 2002.

3. La politica industriale nazionale

Descrivere le prospettive dell'area significa prendere atto delle linee recenti ed attuali della politica industriale italiana. L'area di Marghera rimane una delle maggiori concentrazioni di impianti industriali a livello sia nazionale che europeo. Essa risente quindi direttamente delle dinamiche e delle indeterminatezze generatesi a tali livelli.

La situazione contingente appare piuttosto critica, specie per quanto riguarda la grande industria. In un recentissimo saggio⁴ viene lanciato l'allarme (tardivo) per il declino della grande impresa. Apparentemente solamente il mercato dell'automobile resiste. È noto però lo stato delle dinamiche che riguardano il settore a livello nazionale⁵.

Il tema del declino economico e industriale è quindi estremamente attuale. Ha ispirato polemiche politiche, confronti sindacali ed è stato all'origine dello sciopero dichiarato dalla Fiom-Cgil ad inizio 2003.

Lo stesso Governatore, all'Assemblea della Banca d'Italia (31 maggio 2003) ha effettuato alcune considerazioni finali che riguardavano questioni già affrontate nella relazione dell'anno scorso. Un paese al bivio, chiamato a scegliere tra un nuovo cammino di sviluppo e un mesto ripiegamento su se stesso. Molti, anzi, sembrano ormai intravedere come più probabile la strada del declino: una perdita di posizioni nel commercio mondiale e un esito incerto sulle proprie opportunità per il futuro.

Secondo alcuni⁶, il nostro paese è già andato oltre il bivio ricordato prima e, di fatto, ha imboccato un vicolo cieco, quello che lo ha portato a liquidare le componenti più consistenti e importanti del proprio apparato produttivo. Tali valutazioni valgono in particolar modo per coloro che non hanno esaltato le virtù delle imprese minori o dei distretti industriali; ma sostenuto, invece, il carattere determinante che possiede il sistema delle grandi imprese per lo sviluppo economico, sociale e civile di una nazione. Secondo alcuni l'Italia, per le dimensioni che ha, non può farne a meno e tuttavia è proprio quello che è finito col succedere, in particolare durante l'ultimo decennio.

L'Italia industriale si riduce ormai a ben poco. Facendo riferimento a settori, centrali anche per l'area di cui ci occupiamo, e al peso che continueranno ad avere nel prossimo futuro sulle economie e le società del globo, si constata infatti che in poco più di quarant'anni, all'incirca dal 1960, il nostro paese ha perduto o drasticamente ridimensionato la propria capacità produttiva in settori industriali nei quali aveva occupato a lungo un posto di primo piano a livello mondiale. È il caso dell'informatica, della chimica, dell'industria farmaceutica. L'Italia è altresì uscita quasi completamente da settori che sembravano avviati ad una forte crescita produttiva⁷.

4 Luciano Gallino, "La scomparsa dell'Italia industriale", Ed. Einaudi 2003

5 Interessata da anni in una crisi strutturale della quale al momento non è possibile anticipare l'esito.

6 Il sociologo Gallino è tra questi.

7 In particolare telefonia cellulare e beni elettronici di consumo.

Verificare i margini di recupero per il prossimo futuro non è esercizio facile, e difficile è avere un approccio ottimistico. Le scelte operate nei diversi settori industriali del sistema paese hanno da tempo generato una situazione di decadimento delle leadership produttive.

Dalle valutazioni possibili, risulta chiaro il disimpegno nazionale su una serie di settori industriali chiave, per lo sviluppo e la competitività anche solamente a livello europeo. Ma certo il tema non riguarda solamente l'assetto industriale.

La stessa chimica europea non appare capace di trasformare la rilevante dotazione di competenze e conoscenze scientifiche in innovazioni da portare sul mercato⁸. Perciò si sottolinea che le politiche a favore della formazione universitaria e delle ricerca, ovvero dell'interazione tra università ed industria, rimangono elementi centrali per il mantenimento e lo sviluppo del settore. Un inefficace politica da questi punti di vista può generare difficoltà alla capacità competitiva dell'industria chimica, a livello globale come locale (che sempre più si trovano a coincidere).

Data poi la crescente sensibilità ambientale dei cittadini, accelerata dalla consapevolezza del rischio industriale generata da alcuni incidenti particolarmente gravi a livello mondiale, che hanno sottolineato i danni che alcune produzioni potevano generare a carico di persone ed ambiente (gli anni novanta hanno determinato una escalation sia globale che locale), sono divenute centrali le cosiddette tecnologie ambientali e dell'impatto sanitario di alcune produzioni.

Il quadro particolare del settore chimico, che notoriamente risulta centrale per il destino di larga parte dell'area industriale di Marghera, non appare confortante. Ugualmente se si passi a valutare lo stato delle politiche indirizzate nella ricerca e nello sviluppo in questo particolare settore, ma anche in linea più generale.

L'occupazione legata alla presenza di multinazionali rappresenta circa un terzo del settore chimico in Italia, ed appartiene ad imprese estere.

Già oltre un decennio fa⁹, veniva effettuata una previsione per lo sviluppo del settore della petrolchimica a livello europeo che si contestualizzava in uno scenario altamente competitivo.

Di fatto, si prevedeva, tale scenario avrebbe innescato, tra le altre:

- chiusure di impianti obsoleti
- razionalizzazione dei costi fissi
- uscite dal mercato di alcuni produttori marginali
- ripresa delle dinamiche di fusione/acquisizione aziendale

⁸ Come sottolineato nel 1995 dalla Commissione Europea

⁹ Politecnica Harris, le prospettive dei settori industriali basati sul petrolio e della sicurezza delle navi petrolifere, Milano luglio 1992.

- maggiore internazionalizzazione delle produzioni
- difficoltà crescenti di gestione dei temi ambientali
- necessità di un orizzonte temporale più certo per programmare interventi strategici

Già allora si identificavano come processi vincenti, nella necessità di una innovazione tecnologica più radicale, quelli che avessero riguardato:

- la ricerca di fonti diverse dal petrolio per produrre le più importanti materie prime dell'industria chimica,
- il forte orientamento all'ambiente,
- la propensione allo scambio di tecnologie.

Inoltre, la necessità di puntare su processi che utilizzino meno energia e che risultino meno inquinanti.

4. Il contesto economico locale

Tale scenario si ripercuote inevitabilmente sul sistema locale veneziano. L'analisi particolareggiata e recente evidenzia come il rilancio dell'economia veneziana, come quella del nord est, appaia tuttora agganciato alle sorti del settore manifatturiero.

Il momento attuale è particolarmente delicato e la situazione specifica del settore chimica, in particolare a Marghera, segna negativamente anche l'assemblea di Unindustria.¹⁰

Il punto di partenza e di contesto, anche internazionale, è quindi una fase "recessiva" che sarà forse superata durante il 2004. Nello scenario di moderata ripresa a livello europeo si inserisce il vero problema, non solo locale. Oltre alla mancanza di imprenditoria e di risorse persiste una mancata chiarezza di prospettive e di politica industriale, prima di tutto nazionale¹¹.

Le difficoltà del sistema locale veneziano non riguardano solamente le imprese, in senso stretto. La mobilità, le infrastrutture, il rilancio di Porto Marghera caratterizzano le problematiche pressanti¹² in grado di condizionare scelte strategiche fin dal livello europeo¹³.

In particolare, la situazione produttiva della provincia di Venezia si discosta dal Veneto anche per quanto riguarda il settore chimico. Le caratteristiche più evidenti di tale settore a Venezia e nel Veneto sono:

- Calo occupazionale
- Mutamento della struttura settoriale
- Crescita di comparti produttivi legati ad alto contenuto di tecnologie
- Crisi della grande impresa
- Ridistribuzione a livello nazionale

Quindi l'apparato produttivo della chimica veneziana ha subito profondi cambiamenti. In particolare il processo di crisi della grande impresa ha generato nuove zone ad alta specializzazione chimica nella regione: nelle provincie di Verona, Vicenza, Padova e Treviso. Aree specializzate nelle produzioni attinenti alla chimica fine e legate alle tipicità produttive della zona. Tutto questo apparato si è sviluppato in maniera totalmente indipendente da Porto Marghera¹⁴.

10 Che significativamente ne ha discusso proprio nella sede del petrolchimico di Marghera nel giugno scorso.

11 Questo il rilievo ricorrente mosso al governo nella sede della Conferenza della Cgil a Mestre nel giugno 2003 sul tema "Porto Marghera, tra declino e sviluppo industriale"

12 evidenziate proprio da Unindustria nel giugno 2003.

13 La determinazione delle caratteristiche di tracciato del Corridoio Plurimodale Paneuropeo V testimonia bene tale questione. Tale asse diviene importante anche per l'intersezione potenziale con i traffici sul Corridoio Adriatico.

14 E. Trevisan, Ires 2003

In questo contesto si inserisce quindi l'area portuale industriale di Porto Marghera. A tutt'oggi non qualificabile come una qualunque altra area produttiva.

Tuttavia, un'area localizzata al margine di una delle aree più ricche e dinamiche a livello europeo, il nord est, in una situazione ideale dal punto di vista della dotazione infrastrutturale, pur con le strozzature di cui recentemente soffre. Di fatto, offre collegamenti attraverso l'utilizzo di tutte le possibili modalità di trasporto.

La zona industriale di Porto Marghera conserva dei caratteri peculiari e racchiude al suo interno realtà aziendali (ancora) importanti, in particolare nei settori dell'energia, della chimica, della meccanica, della metallurgia, della siderurgia e nella trasformazione di prodotti petroliferi (Cfr. grafico seguente).

Rimane tuttavia significativo l'apporto occupazionale dell'area industriale e delle sue funzioni "tradizionali": la capacità di approvvigionamento energetico, il settore del vetro e dell'alluminio, la cantieristica, la chimica, ecc. Il peso occupazionale dell'area, nella sua funzione industriale, è pari a circa l'8% dell'occupazione industriale della provincia¹⁵. Un valore ridotto rispetto a quello valutabile circa dieci anni fa (circa 11%), ma pur significativo.

Uscendo per un attimo dall'area di Marghera vale la pena di puntualizzare la presenza nel territorio comunale di una realtà produttiva importante come le Officine Aeronavali di Tessera (con oltre 800 addetti).

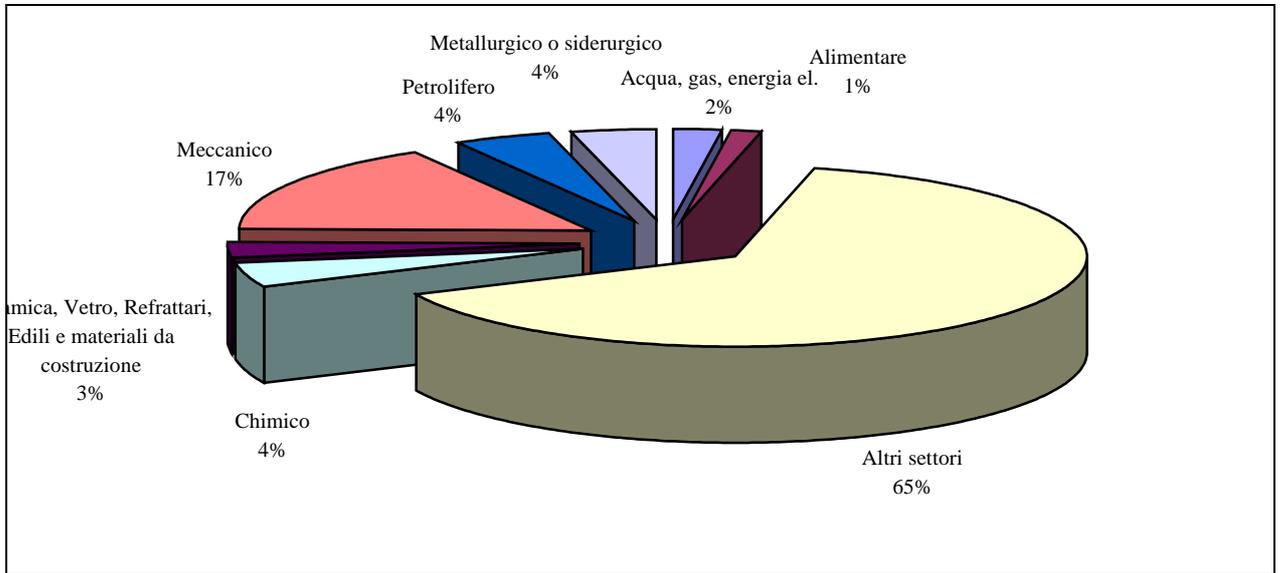
Marghera uguale grande industria. Veneto uguale piccola e media impresa e distretti. Con questo assunto è trascorso il periodo che dagli anni '70 giunge alle trasformazioni attuali. Oggi, il sistema dei distretti non appare più quello originario. La zona industriale di Marghera assume connotazioni più sfumate rispetto alla totalità di spazi occupati da grandi industrie legate alle Partecipazioni Statali. Il quadro di riferimento appare più complesso e con una maggiore eterogeneità di funzioni. Per giunta in veloce cambiamento nella trasformazione degli usi. Usi marginali, talvolta temporanei, in attesa della grande trasformazione.

Tuttavia il rapporto tra l'area di Marghera ed il Veneto è tuttora riconoscibile e riconosciuto. Anch'esso sta evolvendo verso altre ed attuali caratterizzazioni funzionali.

Allo stato attuale, non risultano evidenti le propositività di aziende, siano esse della grande industria o piccola e media impresa, in grado di utilizzare al meglio le opportunità degli spazi che dovessero rendersi effettivamente disponibili. Ciò appare generato sia dal clima di incertezza economica sia dalla incertezza sui tempi e sulle prospettive funzionali dell'area, nel rapporto con l'ambiente urbano circostante e con i temi della accessibilità.

¹⁵ Utilizzando la serie storica dati 2002, Istituto Tagliacarne-Istat ed Ente Zona Industriale di Porto Marghera.

Grafico 1 – La suddivisione delle attività economiche presenti a Porto Marghera per settore di attività, 2002

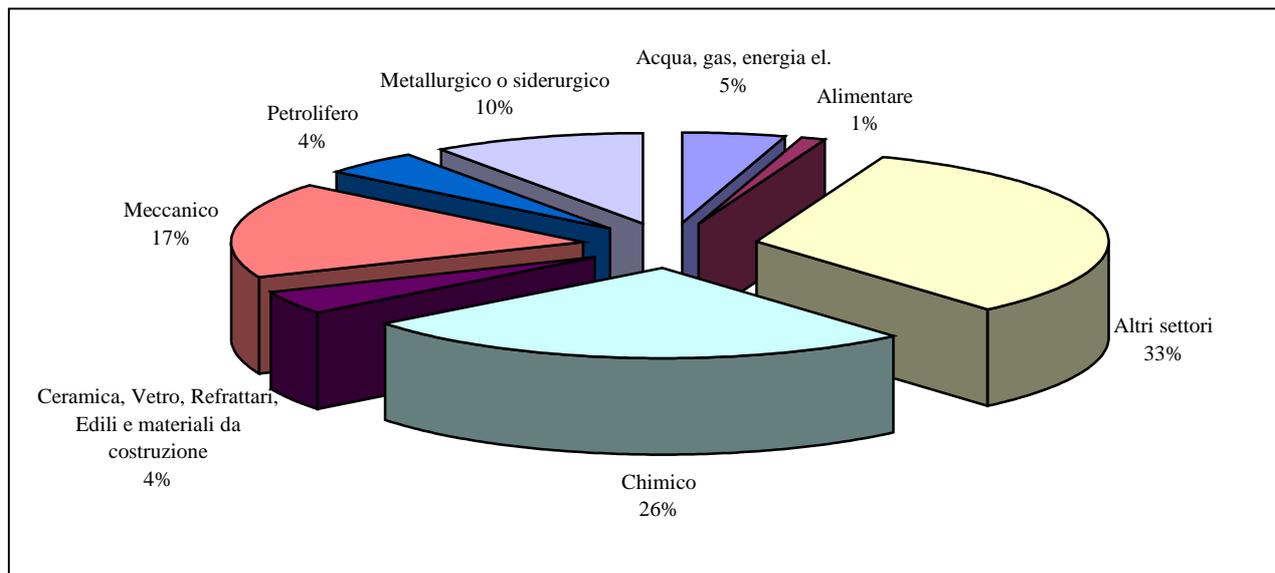


5. Le attività economiche insediate nell'area industriale di Porto Marghera

L'elenco delle attività economiche insediate a Porto Marghera¹⁶ localizza nell'area industriale 312 unità produttive (Cfr. Tabelle e Grafici seguenti). Va sottolineato che nel censimento non sono considerate solo le attività economiche propriamente industriali ma l'insieme di tutte le attività presenti a Porto Marghera.

Nell'elenco, inoltre, sono comprese anche le aziende localizzate lungo via Fratelli Bandiera, un ambito territoriale che, nonostante la presenza di alcune attività industriali di tipo tradizionale, esprime una forte vocazione per insediamenti commerciali e terziari. Proprio tale specifica determina una forte numerosità delle imprese catalogate alla voce "altri settori" (circa il 65%, pari a circa il 33% degli addetti totali).

Grafico 2 – La suddivisione degli addetti alle attività economiche presenti a Porto Marghera per settore di attività, 2002



Questa categoria, che comprende anche servizi alle imprese e logistici, oltre al commercio, ha progressivamente aumentato la sua quantità (più che doppia rispetto al 1965). In qualche modo tali attività sembrano caratterizzare negli ultimi 15 anni la parziale riconversione del polo industriale, o almeno di sue specifiche parti territoriali. In particolare la loro concentrazione è forte nell'area definita dalla fascia di isolati tra via F.lli Bandiera e via Elettricità.

¹⁶ fonte: Ente della Zona Industriale di Porto Marghera, 2002

Proprio per la composizione complessa delle attività, nell'area permangono i settori tradizionalmente presenti a Porto Marghera, il chimico, il petrolifero, la cantieristica, la metallurgia e siderurgia e l'energia elettrica, a testimonianza di una qualificazione industriale non ancora esaurita. Si tratta di circa un centinaio di aziende, di cui il 50% circa fa capo al settore della meccanica. Non tutte fanno riferimento alla cosiddetta grande industria, ma in alcuni casi il grado di integrazione funzionale che le caratterizza comporta l'opportunità di considerarle come un unico corpo funzionale (ed occupazionale). È questo il caso della chimica.

Dal 1950 al 1975 la popolazione della terraferma veneziana è più che raddoppiata, passando in 25 anni da 100mila a 210mila abitanti. In questo processo di crescita ha avuto ruolo rilevante lo sviluppo della grande industria a Marghera ed il declino demografico di Venezia. Proprio intorno agli anni '70, il polo industriale tocca l'apice storico occupazionale

Le vicende seguenti hanno visto una progressiva diminuzione della forza lavoro impiegata nell'area ed un progressivo ridimensionamento demografico nell'area veneziana.

Il settore chimico, nel 1965, assumeva valori occupazionali che superano l'occupazione complessiva odierna (oltre 14.000 addetti, in una fase ancora espansiva per produzioni ed impianti). Il progressivo ed in alcune fasi drastico ridimensionamento occupazionale del settore è stato superato senza eccessivi traumi sociali, perlomeno nel periodo più recente. Forme di compensazione e ricollocamento della manodopera hanno permesso di affrontare tale ristrutturazione sino a giungere alla quota attuale inferiore ai 3.000 addetti.

Nel generale, la fotografia aziendale di Porto Marghera al 2000 era caratterizzata da ristrutturazioni e tagli nelle aziende metallurgiche, cambiamenti societari e pieni di incognite nella chimica, assunzioni e largo ricorso alle piccole imprese nella cantieristica. Critica quindi nell'ultimo triennio la situazione dei settori più "tradizionali" dell'industria di Marghera.

Una selezione delle aziende presenti attualmente, secondo il criterio delle dimensioni occupazionali (aziende con più di 100 addetti), determina un insieme di circa 25 aziende, con suddivisione per settore produttivo piuttosto varia. In questa compaiono anche le realtà occupazionali più consistenti a livello comunale e provinciale. Tra queste anche quattro aziende con oltre circa 400 addetti, che costituiscono realtà di esclusività anche a carattere nazionale ed europeo per le produzioni svolte ed i risultati produttivi raggiunti (*Syndial - ex Enichem S.p.A.*), *Fincantieri - Cantieri Navali Italiani S.p.A.*, *Alcoa trasformazioni S.r.l.*, *Montefibre S.p.A.*).

Tra le restanti si qualificano le aziende leader dei settori tradizionalmente presenti nell'area il chimico, il petrolifero, la cantieristica e l'energia elettrica, ma anche settori emergenti come la logistica e trasporti. Pur rappresentando un limitato numero di

aziende, tali settori risultano avere un elevato peso in termini di occupati e di occupazione di aree. Rappresentano, pur nella loro eterogeneità, circa 8.000 addetti su un totale d'area che si attesta attorno ai 13.000.

Le piccole aziende, vale a dire quelle aventi fino a 50 addetti, sono passate dalle 185 unità del 1965 alle 258 unità del 2002, con 4.183 occupati (circa un terzo degli addetti a Porto Marghera). A fine 2001 le aziende di tale tipologia erano 274. Appare quindi stabilizzato il numero delle piccole aziende, con un numero di addetti relativo aumentato; ciò è dovuto agli aumenti di organico del settore terziario, caratterizzato da maggior numero di addetti e da aziende di più grandi dimensioni.

Notevole contrazione del numero delle grandi aziende (oltre i 500 addetti) che, dal 1965 al 2002, sono scese da 15 a sole 3 unità., evidente anche la contrazione occupazionale.

Il calo degli addetti è da imputare ai numerosi riassetti organizzativi intercorsi nell'ultimo periodo, specialmente nel settore chimico, nonché alla chiusura di alcune aziende in diversi settori, tra cui il metallurgico. Tale dinamica è proseguita nel 2003, con la chiusura di alcuni impianti (es. Caprolattame).

Positivamente, si rileva la presenza qualificata dell'intervento Vega – Parco Scientifico Tecnologico. Tale “contenitore” ha generato una consistente presenza occupazionale nell'area, in parte nuova ed in parte trasferita da altre aree della terraferma. Nel complesso, oltre un migliaio di addetti (la stessa Unindustria e l'Ente Zona Industriale di Porto Marghera hanno trasferito qui la loro sede. Tale sottolineatura a conferma della positività dell'intervento, anche se non è ancora completata la sua realizzazione fisica e tantomeno la *mission* di innovazione per l'area.

Tabella - 1
Aziende ed addetti di Porto Marghera suddivise per settore di appartenenza
Nel 1965, nel 1995 (VPRG Porto Marghera) ed attualmente (2002)

Settore produttivo	1965			1995			2002		
	Unità locali	Addetti	%	Unità locali	Addetti	%	Unità locali	Addetti	%
Alimentare	9	419	1,27	6	211	1,5	4	162	1,26
Acqua, gas, Energia elettrica	14	1.088	3,31	7	827	5,9	7	602	4,70
Ceramica, Vetro, Refrattari, Edili e materiali da costruzione	16	2.595	7,89	8	973	6,94	9	545	4,25
Chimico	23	14.233	43,27	16	4.157	29,63	14	3.295	25,70
Meccanico	57	4.645	14,12	49	2.409	17,17	51	2.213	17,26
Metallurgico o siderurgico	15	6.487	19,72	11	1.556	11,09	12	1.242	9,69
Petrolifero	23	1.460	4,44	15	740	5,28	14	574	4,48
Altri settori	72	1.963	5,97	183	3.155	22,49	201	4.188	32,67
Totale generale	229	32.890	100	295	14.028	100	312	12.821	100

Fonte: Ente della Zona Industriale di Porto Marghera
Elaborazione: COSES 2003

Tabella - 2

Aziende ed addetti di Porto Marghera suddivise per settore di appartenenza
Variazioni tra 1965 e 2002 e 1995 e 2002.
Contributo dei settori al calo occupazionale nel periodo recente

Settore produttivo	1965-2002		1995-2002	
	Unità locali	Addetti	Unità locali	Addetti
Alimentare	-5	-257	-2	-49
Acqua, gas, Energia elettrica	-7	-486	0	-225
Ceramica, Vetro, Refrattari, Edili e materiali da costruzione	-7	-2.050	1	-428
Chimico	-9	-10.938	-2	-862
Meccanico	-6	-2.432	2	-196
Metallurgico o siderurgico	-3	-5.245	1	-314
Petroliero	-9	-886	-1	-166
Altri settori	129	2.225	18	1033
Totale generale	83	-20.069	17	-1207

Fonte: Ente della Zona Industriale di Porto Marghera
 Elaborazione: COSES 2003

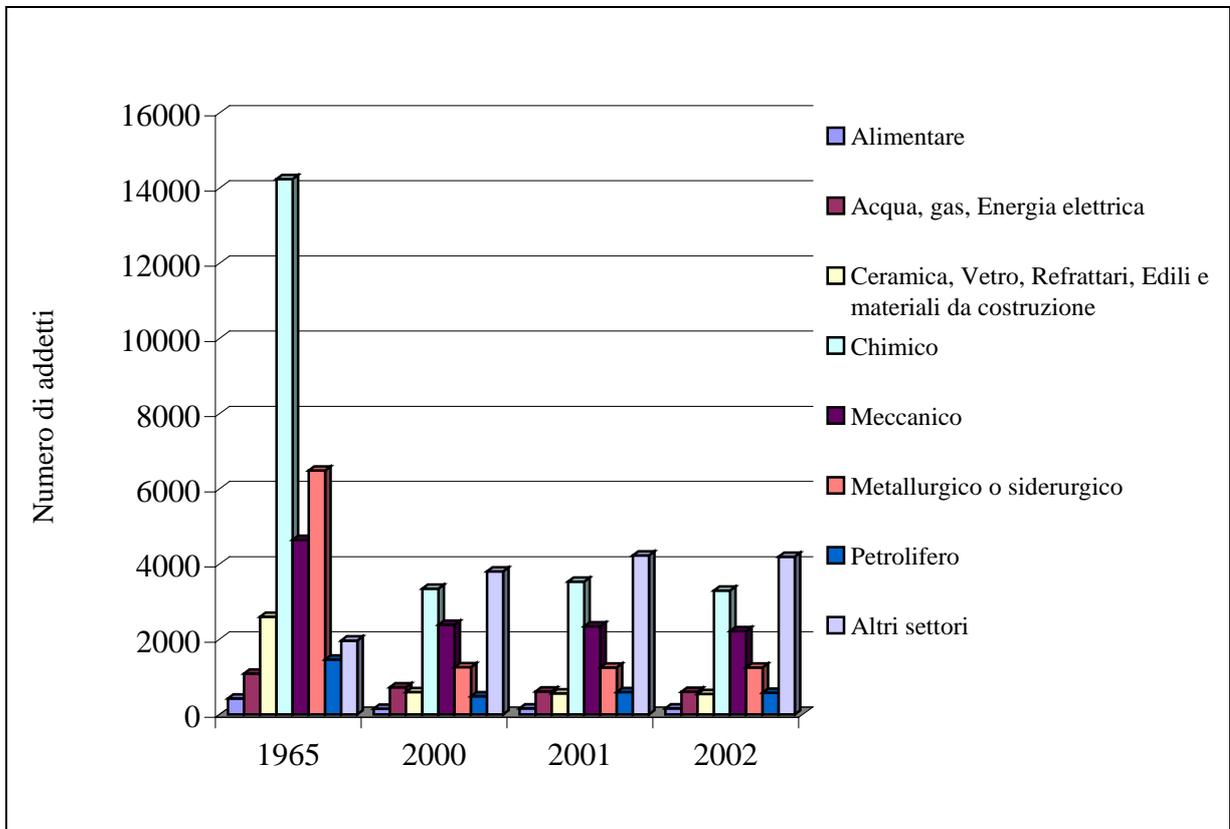
Tabella - 3

Aziende ed addetti di Porto Marghera suddivise per settore di appartenenza.
Nel 1965, 2001 e 2002.

Settore produttivo	1965			2001			2002		
	Unità locali	Addetti	%	Unità locali	Addetti	%	Unità locali	Addetti	%
Alimentare	9	419	1,27	4	160	1,21	4	162	1,26
Acqua, gas, Energia elettrica	14	1.088	3,31	7	611	4,60	7	602	4,70
Ceramica, Vetro, Refrattari, Edili e materiali da costruzione	16	2.595	7,89	9	558	4,20	9	545	4,25
Chimico	23	14.233	43,27	15	3.531	26,60	14	3.295	25,70
Meccanico	57	4.645	14,12	52	2344	17,66	51	2.213	17,26
Metallurgico o siderurgico	15	6.487	19,72	13	1249	9,41	12	1.242	9,69
Petroliero	23	1.460	4,44	15	591	4,45	14	574	4,48
Altri settori	72	1.963	5,97	207	4.230	31,87	201	4.188	32,67
Totale generale	229	32.890	100	322	13.274	100	312	12.821	100

Fonte: Ente della Zona Industriale di Porto Marghera
 Elaborazione: COSES 2003

Grafico 3 - Andamento occupazionale a Porto Marghera per settore di attività



A fronte del ridimensionamento rimane tuttavia presente nell'area una discreta presenza di centri ricerche, tra questi quelli interni alle aziende: Polimeri Europa, Dow, Montefibre, Solvay Solexis, EVC, Atofina, Venezia Tecnologie. Tutti affini al settore chimico.

Nel periodo recente si sono sviluppate inoltre nuove possibilità di effettuare ricerca e sviluppare innovazione nell'area. Si tratta delle opportunità legate al distretto delle nano tecnologie ed al progetto idrogeno. Quest'ultimo, allo stato attuale, appare legato al mantenimento e bilanciamento degli impianti di produzione di Pvc e Cvm.

Inoltre, sono presenti laboratori di analisi e ricerca in diverse realtà aziendali, tra cui: Centro Meteorologico e Depuracque (Vega), Agip, Grandi Molini Italiani, Syndial, Polimeri Europa, EVC, Dow, SGS, Stazione sperimentale del Vetro.

Tabella - 4
Serie storica di aziende ed addetti presenti a Porto Marghera

Anno	Aziende	Addetti
1920	11	N.d.
1925	33	3.440
1930	73	5.100
1935	84	10.120
1940	95	17.300
1945	103	15.700
1950	128	22.500
1955	172	25.300
1960	194	30.200
1965	229	32.980
1970	227	31.000
1975	228	30.680
1980	235	29.000
1985	260	23.000
1988	300	19.425
1989	301	18.708
1990	303	18.814
1991	298	18.708
1992	295	15.362
1993	289	14.705
1994	298	13.913
1995	295	14.028
1996	296	13.927
1997	295	13.740
1998	298	12.958
1999	296	12.898
2000	289	12.727
2001	322	13.274
2002	312	12.821

In grassetto i valori massimi riscontrabili nella serie storica

Fonte: dati raccolti e pubblicati da Ente della Zona Industriale di Porto Marghera

Elaborazione: COSES 2003

6. L'evoluzione del Sistema Marghera

Sulla base della presenza di aziende così qualificata, la recente osservazione delle dinamiche dell'area di Porto Marghera¹⁷ ha delineato un quadro non completamente positivo.

Nell'ultimo periodo si è potuto registrare un calo dell'occupazione industriale e problematiche trasversali ai diversi segmenti dell'industria ivi insediata. In particolare la siderurgia e la chimica appaiono attraversare una seria fase interlocutoria. La stessa produzione cantieristica, per il prossimo futuro, potrebbe essere caratterizzata da scenari non positivi quali quelli registrati finora.

L'intero "Sistema Marghera" appare teso alla ricerca di una maggiore redditività della localizzazione, attraverso il rilancio delle specifiche attività e con una gestione più redditizia delle banchine portuali. Più che l'attività produttiva assume valore l'attesa di impiego del valore immobiliare delle aree.

L'iniziale suggestione di Marghera come porto e interporto strategico, oramai ricorrente, appare sempre più realtà nei fatti e nelle trasformazioni più recenti. In tal senso, il bilancio occupazionale dell'area non risulterebbe confortante¹⁸ se non si fosse registrato un *turn over* da funzione industriale verso le funzioni di servizio al trasporto ed al settore commerciale. Queste ultime infatti hanno assorbito un consistente numero di addetti e generato occasioni per nuova occupazione, anche se non più in un territorio limitato alla sola "zona industriale" di Marghera. Tuttavia all'interno del territorio comunale in aree limitrofe cresciute in particolare negli ultimi 15 anni (Cfr. Tabella 5 e Figura 1).

La terziarizzazione dell'area è ben espressa, in particolare, dagli interventi legati al Parco Scientifico Tecnologico ed altri, soprattutto realizzati nell'area a nord di via F.lli Bandiera-via Elettricità (area ex Vidal ed altre).

L'utilizzo di strumenti di programmazione e pianificazione, classici (come la Variante al PRG, peraltro evento "storico") od innovativi (Accordi di programma e/o settoriali), ha di fatto segnato l'ultimo decennio di interventi nella più estesa ed importante area industriale veneziana. Oggi tali strumenti appaiono non sempre completamente adeguati a proiettare l'area nel prossimo decennio di sviluppo ed oltre.

17 Effettuata dal COSES per conto della Provincia di Venezia, del Comune di Venezia ed altri soggetti nel corso del 2002-2003 (Cfr. Doc. 457 – gennaio 2003, contributo Pro.Sia.Ve. –giugno 2003, Doc. 485, Cinque questioni per Porto Marghera – giugno 2003, Doc. 513, monitoraggio dell'uso del suolo, delle funzioni e delle aziende insediate nell'area del S.I.N. – giugno-settembre 2003) e con l'ausilio delle statistiche e dati forniti da Ente Zona Industriale di Porto Marghera ed Autorità Portuale di Venezia.

18 Nel corso degli anni Novanta il numero di addetti nell'area industriale di Porto Marghera si è attestato tra i 13.000 e 14.000. a tutt'oggi queste sono le dimensioni occupazionali dell'area strettamente intesa, pur nella variazione della sua composizione funzionale.

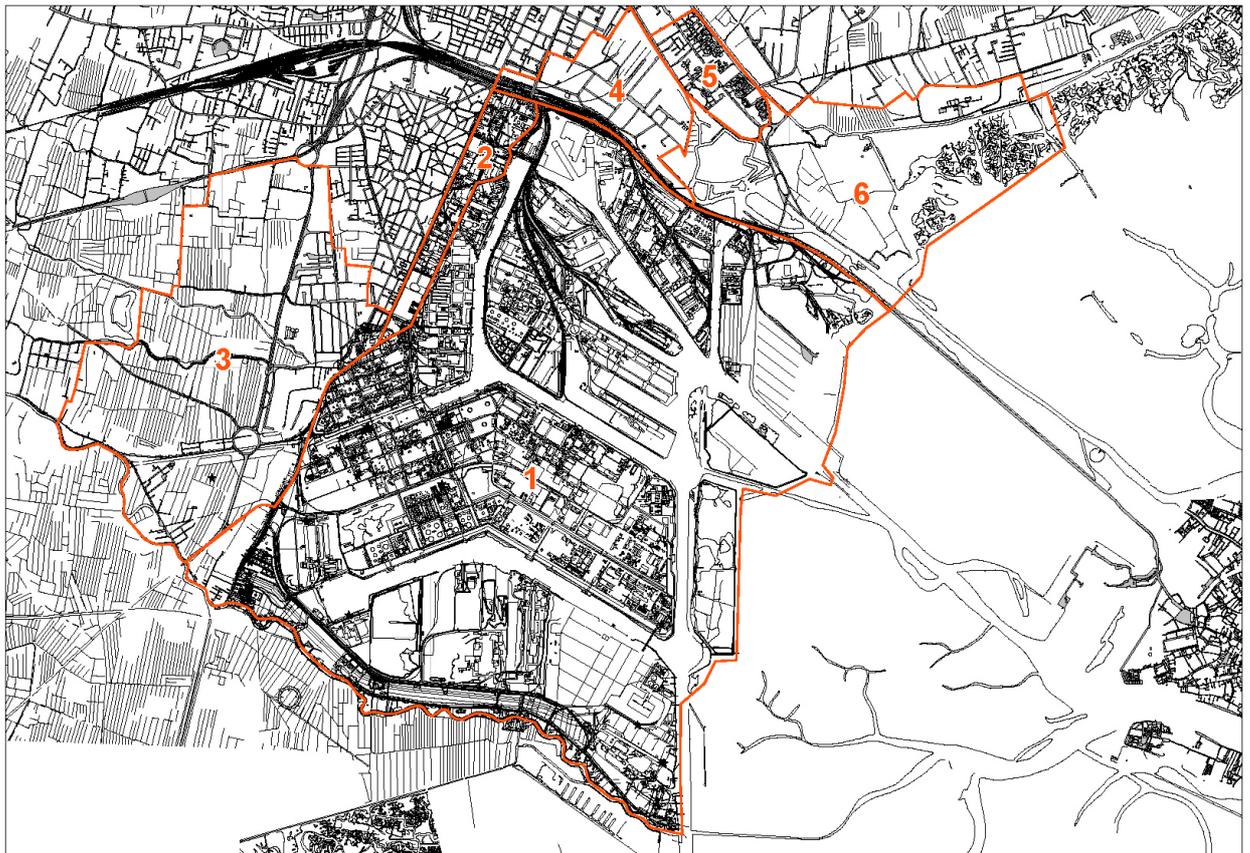
Tabella 5 - Suddivisione degli addetti per settore nelle sub aree costituenti l'area SIN del Masterplan

ZONA	SETTORE				Totale complessivo
	Altri Servizi	Commercio	Industria	Istituzioni	
1 Porto Marghera	1.982	387	8.680	32	11.081
2 F.lli Bandiera	1.953	293	1.017	38	3.301
sub totale	3.935	680	9.697	70	14.382
3 Malcontenta - Ca' Emiliani	823	1.238	1.518	457	4.036
sub totale	4.758	1.918	11.215	527	18.418
4 via Torino AEV	3.380	561	1.033	497	5.471
5 Villaggio San Marco	138	216	46	306	706
6 S. Giuliano	284	255	114	72	725
Totale complessivo	8.560	2.950	12.408	1.402	25.320

Fonte: COSES 2002

Elaborazione: COSES 2003

Figura 1 - Suddivisione dell'area SIN del Masterplan in sub aree funzionali al monitoraggio



7. I fattori ed effetti del cambiamento

Riassumendo, tra i fattori che maggiormente hanno determinato le trasformazioni, tuttora in corso, possono essere individuati:

- La conclusione dell'esperienza delle partecipazioni statali;
- L'avvio delle privatizzazioni;
- Le cessioni delle attività a gruppi economici internazionali/globali;
- L'aumento dei costi di produzione-trasformazione delle materie prime;
- L'incremento dei costi della forza lavoro;
- Il crescente utilizzo dell'*outsourcing*, *terziarizzazione*;
- L'aumentata sensibilità rispetto all'impatto ambientale delle produzioni (specie per il settore chimico)¹⁹;
- Il trasferimento di cicli di trasformazione all'estero;
- La concentrazione nell'area di alcune fasi e di rilevanti aspetti legati alla movimentazione, commercializzazione delle merci (ciclo logistico);
- La diminuita possibilità di governo locale delle scelte imprenditoriali effettuate da *global operator*, sia nell'aspetto "portuale-logistico" che in quello "industriale";
- La crescente integrazione/relazione dell'area con le dinamiche/destini delle aree produttive più prossime a Porto Marghera.

Tali dinamiche sono tipiche dell'organizzazione industriale contemporanea e casomai, alcune di esse sono risultate localmente rallentate rispetto ad altri casi analoghi.

Alcuni indicatori farebbero ritenere che sia aumentata in modo consistente la produttività del lavoro e, talvolta, anche la produzione totale di alcuni comparti ed unità produttive. Innovazione e ricerca, parole d'ordine che hanno accompagnato i destini di Marghera, soprattutto nell'ultimo decennio, non hanno prodotto finora i risultati attesi nel senso di richiamo di nuove presenze produttive qualificate.

Viceversa, in determinati settori ed in alcuni casi per intere filiere produttive sono in corso processi di progressiva dismissione, ma con scadenze non sempre certe.

Nel periodo recente, i valori immobiliari e le attese di trasformazione hanno avuto certo un ruolo nel rallentamento di alcune trasformazioni, come certamente ha influito la mancata attuazione delle bonifiche, in senso generalizzato²⁰.

¹⁹ L'istituzione dell'Accordo per la costituzione dell'Osservatorio chimico della Provincia di Venezia è stato siglato da Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Camera di Commercio, Unindustria, API, ed organizzazioni sindacali risale al febbraio 2002, allo scopo di promuovere, in attuazione degli indirizzi di politica industriale nazionali, progetti ed iniziative in grado di favorire il rafforzamento strutturale delle imprese e lo sviluppo sostenibile dell'intero sistema economico produttivo provinciale ed in particolare delle piccole e medie imprese.

Proprio le necessità di trasformazione ed i fattori legati alle bonifiche ed al rischio industriale sono stati quelli che hanno determinato i maggiori effetti territoriali e caratterizzato le politiche ed i nuovi strumenti da porre in essere.

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.

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 sull’intero territorio nazionale, ammonterebbero ad una cifra pari a 40.000 miliardi di vecchie lire.

L’Accordo di programma per la chimica si proponeva di raggiungere i seguenti obiettivi:

- risanare e tutelare l’ambiente attraverso azioni 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;
- indurre adeguati investimenti industriali, per dotare gli impianti esistenti delle migliori tecnologie ambientali e di processo e renderli concorrenziali sul piano europeo, garantendone l’economicità nel tempo e assicurando il mantenimento, il rilancio e la qualificazione dell’occupazione.²¹

Per realizzare tutto ciò l’Accordo di programma si proponeva i seguenti interventi:

- scavo canali;
- smantellamento degli impianti in dismissione, messa in sicurezza dei siti e/o bonifica dei siti;
- fissazione di limiti per gli scarichi in laguna;
- linee guida per la definizione del piano di sicurezza negli ambiti portuali;
- riduzione dei rischi nella movimentazione merci;
- controllo a distanza della movimentazione;
- accordo volontario per la certificazione ambientale delle industrie chimiche;
- sistema integrato per il monitoraggio ambientale e la gestione del rischio industriale e delle emergenze;
- area ecologicamente attrezzata.

²⁰ Predisposizione ed approvazione/attuazione del Master Plan secondo quanto stabilito dall’Accordo di Programma per la chimica di Porto Marghera.

²¹ Vedi “Accordo di programma per la chimica a Porto Marghera”

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 stessa 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). Tale dinamica ha messo gli operatori di fronte alla necessità di mutare indirizzi e possibilità operative. L'intero sviluppo urbanistico di alcune parti Marghera è allo stato attuale condizionato dalla delibera, fino alla riformulazione della Variante Urbanistica.

Date tali premesse, è quindi con soddisfazione che i diversi enti interessati e gli operatori hanno colto l'adozione, da parte del Comitato di Sorveglianza, del Master Plan per le bonifiche a metà dicembre 2003. Le prossime scadenze saranno pressanti. Entro gennaio 2004 dovranno essere presentati i progetti di messa in sicurezza. Entro il 1 marzo 2004 dovranno essere presentati i progetti di caratterizzazione, all'interno dei quali saranno fissati i termini per l'attuazione delle bonifiche.

8. La Zona Industriale Portuale di Marghera oggi e lo stato in prospettiva

In estrema sintesi, la situazione attuale dell'area industriale di Porto Marghera è caratterizzata da rilevanti trasformazioni. Tali trasformazioni possono essere efficacemente rappresentate attraverso la visualizzazione proposta in seguito (Cfr. Figura 3).

Alcune caratteristiche delle trasformazioni sono state analizzate nelle parti precedenti del documento. Le trasformazioni avvenute, e quelle in corso, determinano un quadro sufficientemente coerente con le proiezioni della pianificazione, generale ed attuativa, prospettata per l'area.

Queste sono schematicamente così sintetizzabili:

- Individuazione del core business industriale e conseguente mantenimento/adattamento alle attuali esigenze (produttive, ambientali, ecc.);
- Trasformazioni d'uso in senso terziario;
- Necessità di rivalorizzazione delle aree (dismissione, bonifica, riassetto, rifunzionalizzazione)
- Attuazione VPRG Porto Marghera
- Attuazione Accordo per la chimica;
- Attuazione Piano Regolatore Portuale
- Realizzazione di progetti specifici su aree od ambiti specifici;
- Trasformazione di ambiti territoriali-produttivi e conseguenti lavorazioni, da funzionalità industriale a "piattaforma logistica"²²;

A fronte delle trasformazioni ad oggi verificate, come accennato, al contrario dell'immaginario corrente si può valutare una notevole dinamicità nell'area ed una scarsa disponibilità effettiva di aree disponibili.

Il "declino industriale", non ha trascinato la parte "portuale" dell'area. Questa gode di relativa ottima salute. E' forse proprio grazie alla presenza di questa seconda (rara) specialità dell'area che permangono funzioni industriali altrove scomparse. Non ultima l'importanza della localizzazione dell'area portuale industriale: nel Veneto. Non in posizione baricentrica come Verona (primo polo della logistica), ma strategica nei movimenti di prodotti e materie prime da ovest ad est e viceversa. Pur nella nota congestione dell'area mestrina.

A tutt'oggi la funzione portuale²³ è un fattore localizzativo importante per le aziende, come si può verificare anche dalla visualizzazione delle aree impegnate dalle imprese portuali autorizzate (Cfr. Figura 2).

²² Concetto, ed opportunità, già introdotti dal COSES nel corso della ricerca sul valore della funzione portuale veneziana (Rapp. n. 20, maggio 1988) ed in altri recenti contributi alla conoscenza delle trasformazioni avvenute nella produttività portuale e nell'area portuale veneziana.

Figura 2 - Porto Marghera - Aree impegnate da imprese portuali autorizzate
Elaborazione COSES 2004



²³ Per gli approfondimenti su questo aspetto funzionale fondamentale per l'area industriale e per la provincia si rimanda alla documentazione dell'appuntamento seminariale su trasporti e logistica nella Provincia di Venezia, sempre nell'ambito dei lavori preparatori alla Conferenza economica.

Allo stato attuale, quindi, alcune tra le più evidenti eredità dell'ultimo decennio appaiono:

- la non ancora risolta occupazione da parte di aziende delle aree ex Sirma e 10 ha (dei 43 ha), già urbanizzate e pronte per l'insediamento;
- dare una prospettiva realistica e vicina nel tempo all'utilizzo dei 43 ha a Fusina, in parte messi in sicurezza ambientale;
- una maggiore ponderazione nell'agevolazione nel passaggio da industriale a commerciale-terziario delle aree;
- accelerare le procedure per la definizione del destino del settore chimico;
- procedere, dove possibile per condizioni, tempi e risorse, ad una rapida ma efficace bonifica delle aree in modo tale da inserirle nel mercato;
- dare un orizzonte maggiormente definito anche per la dismissione delle aree occupate da funzioni "critiche".

Una valutazione delle fondamentali trasformazioni avvenute, o in corso, nell'area, ovvero delle modifiche funzionali dell'area, dell'utilizzo dello spazio, delle infrastrutture e delle logiche insediative, evidenzia la gran quantità di trasformazioni intervenute, ed in atto, nel periodo più recente considerato. Tali trasformazioni sono sinteticamente esemplificate nella Figura 3, (Porto Marghera 1994-2002 – Stato delle trasformazioni), che definisce:

▪ aree trasformate

si tratta di progettualità precedente anche alla stessa VPRG (nei primi anni '90), e di progetti legati all'espansione della portualità commerciale, ovvero a due aree connesse alle prime urbanizzazioni di piani di recupero di iniziativa pubblica conseguenti alla VPRG approvata nel 1999.

▪ aree in trasformazione

sono la maggior parte delle aree censite. Testimoniano un grado di dinamicità elevato nell'area ed investono anche parte delle aree tuttora occupate dalla chimica. Inoltre, le aree definite all'interno dell'accordo chimica secondo il progetto Petroven. Rilevante anche la presenza di trasformazioni in corso relative al recupero di parti ex industriali (perimetrali all'area) da adibire a funzioni urbane.

▪ aree consolidate

sono le aree dell'industria che funziona ancora: la cantieristica, la produzione di energia elettrica, la produzione vetraria, la meccanica, il trattamento rifiuti e le funzioni portuali commerciali con terminalisti annessi (compresi gli insediamenti di stoccaggio cereali).

▪ aree critiche

sono essenzialmente quelle oggi dedicate alla chimica ed allo stoccaggio e raffinazione di prodotti petroliferi, per le questioni più volte citate e richiamate in diverse occasioni.

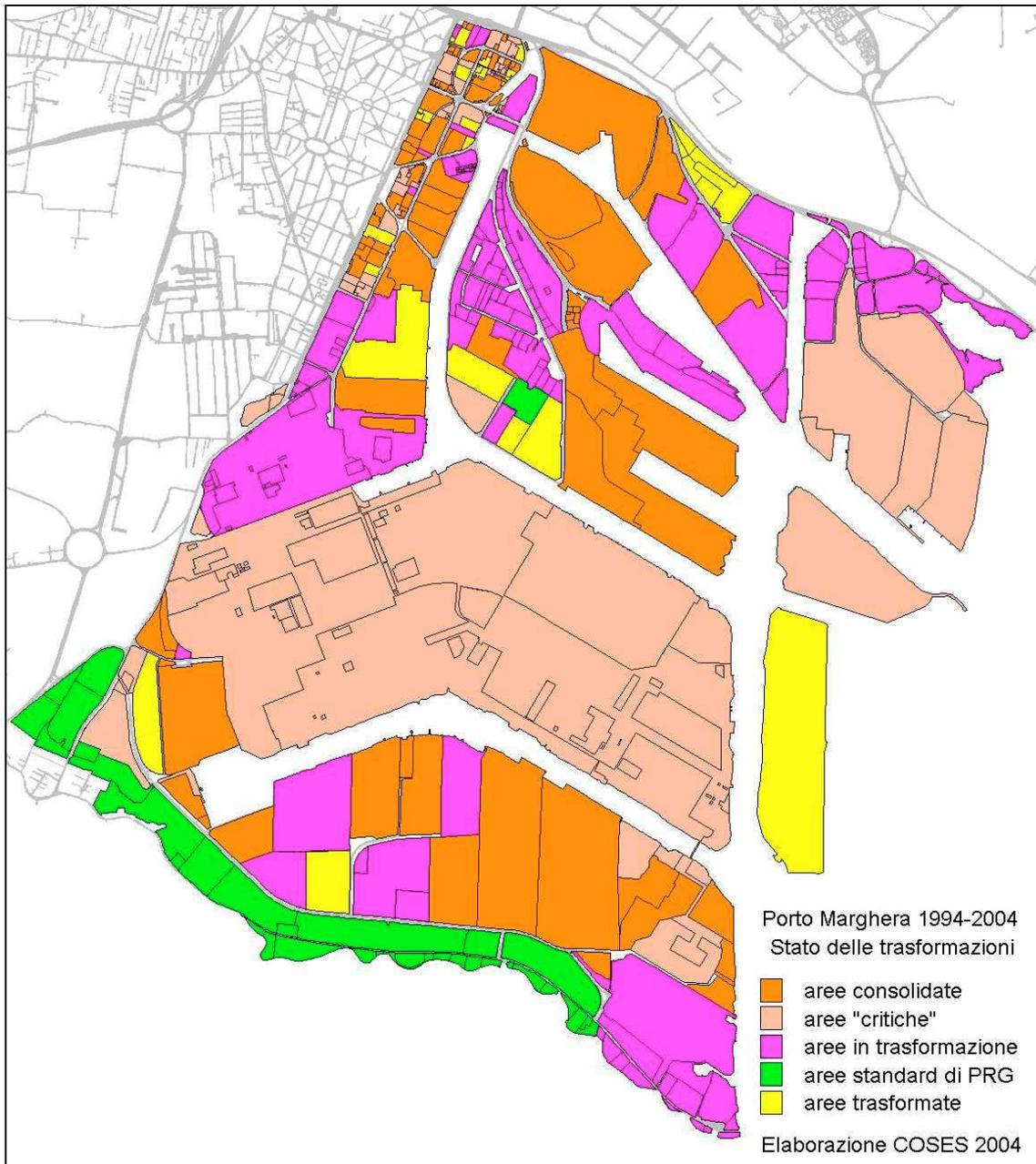
▪ aree SP

Indicate in questo schema per completezza (si potrebbero indicare anche come consolidate); si tratta di aree che già erano previste nella apposita VPRG come standard di piano. Si tratta in prevalenza di aree vincolate dalla presenza di discariche esaurite, ovvero dal vincolo di servitù di passaggio degli elettrodotti.

Nello specifico di ogni categoria si possono quantificare (in ettari) sul totale delle aree componenti la zona industriale di Porto Marghera (esprese in ordine decrescente):

Aree "critiche"	699,08
Aree consolidate	457,25
Aree in trasformazione	401,72
Aree trasformate	126,80
Aree SP	110,18

Figura 3 - Porto Marghera 1994-2002 – Stato delle trasformazioni
Elaborazione COSES 2004



Risultano chiare le dinamiche che hanno permesso ad una parte dell'area di trasformarsi comunque. Gli elementi che hanno concesso questo, nel periodo recente, sono stati:

- capacità di programmazione e di intervento di alcuni soggetti;
- corretta definizione della progettualità;
- sufficiente certezza del quadro pianificatorio;
- serio interesse imprenditoriale;
- tempi certi nell'intervento.

Di tale effervescenza è prova la visualizzazione degli strumenti attuativi alla VPRG presentati (Cfr. Figura 4), ed in diversi casi attuati, nel corso dell'ultimo decennio. Di particolare rilievo la prospettiva indicata dall'Accordo di Programma tra Comune di Venezia ed Autorità Portuale di Venezia per l'utilizzo e l'esproprio dell'area ex Alumix-Sava Fusina quale Terminal marittimo traghetti.

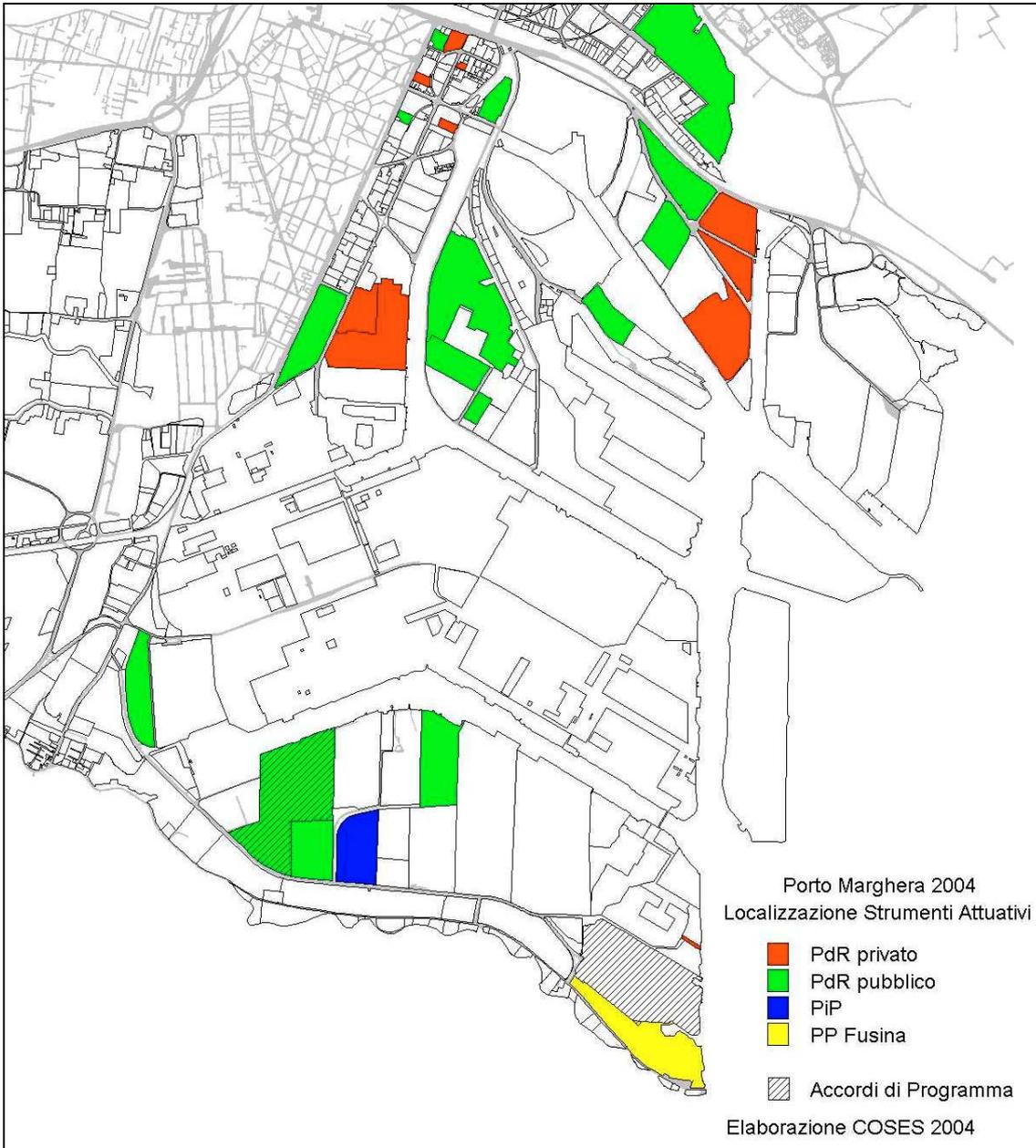
Inoltre, nel seguito, il dettaglio relativo ad alcune tra le aree trasformate ed in trasformazione nel periodo recente nell'area di Porto Marghera (Cfr. Quadro 1) e alcuni tra gli interventi aziendali registrati nel periodo recente (Cfr. Quadro 2).

L'osservazione permette di valutare come l'espansione delle attività produttive commerciali portuali all'interno dell'isola portuale sia conclusa sia a livello progettuale urbanistico sia operativo.

Viceversa, l'area di via F.lli Bandiera-via Elettricità, a meno di casi isolati e pur significativi, non ha generato quella intensità di trasformazioni urbanistiche attesa dalla VPRG. Anche su tale fattore potrebbe avere influito la indeterminatezza di alcune scelte progettuali e la risoluzione dell'intervento di allargamento dell'asse dia via Elettricità che dovrà innestarsi sul ponte strallato (in fase di avanzata realizzazione dal parte dell'Autorità Portuale di Venezia) sul Canale Industriale Ovest.

Tale sistema di viabilità ha come obiettivo il miglioramento dell'accessibilità all'isola portuale commerciale, evitando che gli attuali flussi di autotrasporto gravino oltremodo sulla circolazione urbana di Marghera.

Figura 4 - Porto Marghera – Localizzazione degli Strumenti Attuativi
Elaborazione COSES 2004



Quadro 1 – Alcune tra le aree trasformate ed in trasformazione nel periodo recente nell'area di Porto Marghera, aggiornato Ottobre 2003

Aree/aziende	Trasformazioni	Intervento	Superficie
Area ex Cargosystem	Parco scientifico e tecnologico (in trasformazione)	Bonificato e da approvare PdR	7 ha
Dep Costiero Agip nord	Trasformazione a parco scientifico e tecnologico	Bonificato e in corso di trasformazione	9 ettari
Via delle Macchine	Terziario e impianti (piscina)	Bonificato e in progettazione esecutiva	4 ha
Dep. Costiero Agip ex Praoil	Porto commerciale	Bonificato e operativo	7,5 ha
Aree ex Cipi-Sartori	Porto commerciale - container	Bonificato e operativo	9 ha
Area Agrimont ex ceneri	Vega	Bonificato e operativo	12 ha
Aree ex-Ausidet ed ex-Agrimont Azotati	Trasporto, logistica terziario, porto commerciale	Bonificato e operativo al 65%	27 ha
Area ex Vidal	Artigianato e produttivo leggero	Bonificato e operativo al 80%	4 ha ca
Ex Alucentro	Interporto – porto commerciale	Bonificato ed operativo	10 ha
Area ex Agrimont Complessi	Parco scientifico e Cantieristica di alto livello	Bonificato, in corso di trasformazione	12 ha ca
Malteria ex Saplo	Terziario e porto commerciale	In attesa permessi di bonifica	2 ha
Ex Sava 1	Interporto	In corso di bonifica e di trasformazione	4,5 ha ca
Area ex S.Marco	Terminale e produttivo	In corso di progettazione	12 ha
Ex Alumix Fusina	Terminal traghetti e altre destinazioni produttive	In corso di progettazione e di bonifica	32 ha
Ex Abibes	Impianti e terminal produttivo	In corso di trasformazione	8 ha
Dep. Costiero Api	In trasformazione	In dismissione	4,5 ha
Aluvenice 2	Logistica e siderurgico avanzato	In trasformazione	6 ha
Aluvenice 1	Porto commerciale	Operativo e bonificato	4, 5 ha ca
Deposito oli ex Agip-Sarni	Trasformato porto commerciale	Operativo e in trasformazione	2,5 ha

Quadro 2 - Aziende insediate a Porto Marghera, interventi aziendali nel periodo recente
 Aggiornato Ottobre 2003

<i>AZIENDE insediate</i>	<i>Interventi nel periodo recente</i>	<i>Passaggi di proprietà</i>	<i>Note</i>
TRM (ex Ital. Coke)	No	No	Impresa portuale CT
TRI -TMB	Si	Si	Impresa portuale CT
Multiservice	Si	No	Impresa portuale CT
Vecon	Si, parzialmente	Si	Impresa portuale CT
Terminale TIV	Si	Si	Impresa portuale CT
Enel Fusina	Si	No	Impresa portuale CP
Enel Marghera	Si, parzialmente	No	Impresa portuale CP
Idromacchine	No	No	Impresa portuale CP
Ilva	Si, parzialmente	No	Impresa portuale CP
Pagnan	Si	No, + potenziam.	Impresa portuale CP
Grandi Molini Italiani	Si	No	Impresa portuale CP
Cereol Italia	No	Si	Impresa portuale CP
Silos Granari	Si, parzialmente	Si - GMI	Impresa portuale CP
Tremolada	No	Si - GMI	Impresa portuale CP
Nuova Sirma	Si, parzialmente	Si	Impresa portuale CP
Fintitan	No	No	Impresa portuale CP
Pilkington	Si	No	
Italcementi	Si	No	
Fincantieri	Si	No	
Alutekna	Si	No	
Simar	Si, parzialmente	Si	
Agip Raffineria	Si	No	
Petroven	Si, concentrazione	No, consorzio	
Canteri dalla Pietà	No	Si	
Dep. Costiero San Marco Petroli	Si, parzialmente	No	
Edison Azotati	Si	No	
Tencara	No	Si	Chiusa

Un recente convegno ha permesso di tracciare una diagnosi dell'area di Porto Marghera.²⁴ Nell'occasione sono state richieste brevi e sintetiche riflessioni su questioni specifiche ed assolutamente centrali per i destini dell'area, delle quali è interessante una eventuale lettura trasversale ed integrata degli interventi effettuati dagli esperti ed *opinion leader*.

²⁴ "Porto Marghera tra declino e sviluppo", a cura di CGIL, Camera del lavoro metropolitana di Venezia - Mestre 10 giugno 2003

Dal contributo dei diversi settori al mantenimento delle produzioni e dell'occupazione nell'area si verifica, come già accennato, che molti degli originari settori principali sono ancora oggi presenti: cantieristica, chimica, alluminio, energia, portualità-trasporti-logistica, meccanica, petrolifero, siderurgico, ricerca. Un panorama complesso e composito che definisce tutt'altro che un'area in via di dismissione funzionale, seppure in molti dei settori si ritrovano situazioni critiche in rapida trasformazione.

Quindi, il tentativo di descrivere la situazione congiunturale di tali settori ed il trend nei prossimi anni evidenzia, alcune criticità dal punto di vista strategico ed occupazionale. Non sempre determinate da crisi di mercato.

Inoltre, dalle analisi sono emersi elementi di criticità/novità già esplicitati da precedenti occasioni di ricerca ed ancora attuali.

In particolare, rimangono evidenti e di estrema attualità:

- lo sblocco dell'impasse delle bonifiche nel breve termine, e l'avvio degli interventi programmati;
- le strategie progettuali attivabili dall'amministrazione comunale nel breve-medio termine, a superamento dell'attuale impasse urbanistica;
- la definizione delle prospettive per il settore chimico (quantificazione del *time out*);
- le attività innovative attivabili: progetto idrogeno, nanotecnologie, ed altre;
- la valutazione della crescita del settore trasporti e logistica (fino a quando e con quali vincoli);
- la effettiva disponibilità, oggi ed in prospettiva, di aree per utilizzi alternativi;
- definizione degli usi alternativi non industriali e non logistici.