

## I cento anni di Porto Marghera (1917-2017)

Gilda Zazzara\*

Il saggio ripercorre le principali tappe della storia di Porto Marghera nel centenario della sua fondazione, con particolare riguardo al processo di formazione del proletariato industriale e alle ricadute dell'industrializzazione sulla storia urbana di Venezia. Il primo sviluppo di Porto Marghera avvenne tra le due guerre, beneficiando di agevolazioni pubbliche e di un vasto bacino di manodopera di estrazione rurale. Dopo la Seconda guerra mondiale iniziò il processo di radicamento delle organizzazioni sindacali nelle fabbriche, segnato dalla formazione di una nuova classe operaia che, in particolare nel settore petrolchimico, fu attraversata da esperienze politiche radicali. A partire dalla fine degli anni Sessanta esplosero i problemi della nocività del lavoro e della tutela ambientale, aprendo una drammatica contraddizione tra la salvaguardia di Venezia e della laguna e lo sviluppo industriale. Le lotte operaie fallirono nel guidare una ristrutturazione sostenibile del porto industriale, avviatosi negli anni Ottanta a un progressivo declino produttivo e occupazionale, tutt'ora in corso.

**Parole chiave:** Porto Marghera, Industrializzazione, Movimento operaio italiano, Salute e lavoro, Ambientalismo, Deindustrializzazione

### *The One Hundred Years of Porto Marghera (1917-2017)*

The essay focuses on the main stages of the history of Porto Marghera in its hundredth anniversary, with particular regard to the making of the industrial working class and the consequences of the industrialization on the city of Venice. Porto Marghera's earliest development took place in the interwar period, taking advantage from public benefits and the huge availability of workers from the countryside. After World War II, the trade unions established roots in the factories and a new working class, more radical in its political behavior in particular in the petrochemical sector, emerged. Since the end of the 60's the issues of work harmfulness and environmental protection became central, provoking the dramatic contradiction between the safeguard of Venice and the lagoon and the industrial development. Workers' struggles failed in leading a sustainable restructuring of the industrial port, that underwent in the 80's a progressive decline in terms of production and employment, still ongoing.

**Key words:** Porto Marghera, Industrialization, Italian workers movement, Health and Work, Environmentalism, Deindustrialization

\* Università Ca' Foscari Venezia; gildazazzara@unive.it

Lungo il “secolo breve” porto industriale tra i maggiori d’Europa per estensione, traffici, volumi produttivi e concentrazione di lavoratori, Porto Marghera ha goduto di un’incerta fortuna tra gli storici italiani. Le ragioni vanno probabilmente ricercate nella sua percezione come un’anomalia del “modello Veneto” di industrializzazione diffusa, ovvero come un caso geograficamente periferico e ibrido rispetto ai paradigmi della grande fabbrica del “triangolo industriale” e dei “poli di sviluppo” del Mezzogiorno: di economia pianificata dallo Stato, ma subito consegnata al capitale privato; di rivoluzione urbana, ma al di fuori del formato di *company town*; di fordismo senza catena di montaggio, a causa della predominanza di produzioni chimiche ed elettro-metallurgiche; dove l’operario-massa degli anni del “boom” non ha assunto il volto del giovane meridionale e le culture politiche di classe hanno oscillato vertiginosamente tra passività e radicalismo.

Tra gli anni Ottanta e Novanta alcuni studi di storia economica e del lavoro hanno collocato il polo veneziano al cuore delle trasformazioni del capitalismo italiano tra le due guerre e definito i tratti sociali e antropologici del suo primo proletariato<sup>1</sup>. Molto più frammentaria è stata la ricerca sui decenni post-bellici, se si eccettua il vasto lavoro di analisi e reperimento di fonti dello storico militante Cesco Chinello, che ha ricostruito la storia delle lotte operaie fino al 1970 dal punto di vista della sinistra sindacale<sup>2</sup>. Un contributo rilevante è venuto dagli studiosi di storia urbana e dagli urbanisti, che hanno messo in luce l’impatto dirompente del porto industriale sul destino della Venezia novecentesca<sup>3</sup>. Negli ultimi vent’anni circa, tuttavia, la storia di Porto Marghera è stata oggetto di contributi spesso pregevoli, ma parziali, frammentandosi in storie e memorie di quartieri, singole fabbriche e vite operaie — con un addensamento di titoli in corrispondenza del lungo processo contro i vertici Montedison — in cui la storia orale è diventata uno strumento fondamentale.

In questo contributo mi propongo di ripercorrere le principali tappe della storia di Porto Marghera tenendo in considerazione questi diversi approcci metodologici — storia economica e del lavoro, storia urbana e storia orale — attraversando la crisi degli anni Settanta, quando la questione della nocività dilagò dalle fabbriche al territorio sulle ali della protesta operaia, e ponendo alcuni primi interrogativi circa la trasformazione del decennio successivo, quando i

<sup>1</sup> Mi riferisco in particolare a Rolf Petri, *La frontiera industriale. Territorio, grande industria e leggi speciali prima della Cassa per il Mezzogiorno*, Milano, FrancoAngeli, 1990 e Francesco Piva, Giuseppe Tattara (a cura di), *I primi operai di Marghera. Mercato, reclutamento, occupazione 1917-1940*, Venezia, Marsilio, 1983.

<sup>2</sup> I lavori di Cesco Chinello sono puntualmente citati nelle pagine successive.

<sup>3</sup> Cfr. Luigi Scano, *Venezia: terra e acqua*, Roma, Edizioni delle Autonomie, 1985; Guido Zucconi (a cura di), *La grande Venezia. Una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, Venezia, Marsilio, 2002; Wladimiro Dorigo, *Battaglie urbanistiche. La pianificazione del territorio a Venezia e in Italia, fra politica e cultura, 1958-2005*, Verona, Cierre, 2007; Franco Mancuso, *Venezia è una città. Come è stata costruita e come vive*, Venezia, Corte del Fontego, 2009.

lavoratori iniziarono ad abbandonare le fabbriche nel corso di una ristrutturazione “morbida”, ma non indolore. Quest’ultimo lasso temporale dello spaccato centenario è senz’altro il più problematico, non solo dal punto di vista delle politiche economiche “dall’alto”, ma anche della trasformazione delle culture operaie e sindacali. Il centenario del 2017 offre lo spunto per un bilancio e un rilancio di ricerca sulla base di nuove fonti e alla luce del declino del porto industriale, altrettanto rapido e intenso della sua crescita e tutt’ora in corso.

## Il porto industriale in terraferma

Nel 1917 la fondazione di Porto Marghera, il nuovo porto di Venezia in terraferma, metteva fine a una decennale battaglia sul destino portuale della città, combattuta tra lo schieramento modernizzatore — l’alleanza tra il gruppo nazionalista del conte Piero Foscari e quello imprenditoriale di Giuseppe Volpi — e il fronte conservatore “neoinsulare”, rappresentato dalla locale Camera di commercio e più in generale dalla classe dirigente cittadina<sup>4</sup>. Secondo i vittoriosi modernizzatori, per aprire a Venezia una breccia d’ingresso nel novecento industriale, ovvero per evitarle di “uscire dalla storia”, la città doveva “uscire dall’isola”, prendendo la forma di una “grande Venezia” di acqua e di terra, o in altre parole di un conglomerato urbano composto da un centro insulare e una periferia in cui insediare le nuove industrie e i loro futuri lavoratori<sup>5</sup>.

Mentre piovevano le bombe austriache, a Roma veniva firmata tra il governo Boselli, le istituzioni locali e la Società del porto industriale creata appositamente da Volpi, la convenzione che dava il via libera al “progetto Marghera”<sup>6</sup>. Il piano esecutivo attribuiva alla zona quattro funzioni — portuale-commerciale, di deposito petroli, urbana e industriale —: fu quest’ultima a prevalere immediatamente, portando al rapido sviluppo di un vero e proprio porto industriale connesso alla rete ferroviaria, in cui la trasformazione delle materie prime giunte via mare avveniva *in loco*, modificando radicalmente le caratteristiche del precedente traffico portuale.

<sup>4</sup> Il concetto di “neoinsularismo” per definire la politica della classe dirigente veneziana dall’annessione al Regno d’Italia si deve a Wladimiro Dorigo, straordinaria figura di storico dell’arte e politico eterodosso della Democrazia cristiana, direttamente coinvolto nelle vicende urbanistiche della città. Cfr. Wladimiro Dorigo, *Una legge contro Venezia. Natura storia interessi nella questione della città e della laguna*, Roma, Officina Edizioni, 1973.

<sup>5</sup> Giannantonio Paladini, *Uscire dall’isola. Venezia, risparmio privato e pubblica utilità, 1822-2002*, Roma-Bari, Laterza, 2003.

<sup>6</sup> Sulle origini di Porto Marghera cfr. Cesco Chinello, *Porto Marghera 1902-1926. Alle origini del “problema di Venezia”*, Venezia, Marsilio, 1979; Santo Peli, *Le concentrazioni industriali nell’economia di guerra: il caso di Porto Marghera*, “Studi storici”, 1975, n. 1, pp. 182-204. Le tesi di Piero Foscari sono illustrate in Piero Foscari, *Per il più largo dominio di Venezia. La città e il porto*, Milano, Fratelli Treves, 1917.

Messe ai margini di processi decisionali, le istituzioni locali si allinearono. Così la giunta del sindaco Filippo Grimani e così i socialisti veneziani che, salvo qualche petizione di principio contro la veste privatistica dell'operazione, fecero "ponti d'oro" all'iniziativa: le fabbriche in terraferma avrebbero dato risposta ai problemi dei lavoratori veneziani e accelerato l'ascesa del proletariato<sup>7</sup>. Il fascismo avrebbe presto spezzato la possibilità di gettare i semi del socialismo nella nuova classe operaia: il gruppo dirigente del partito del resto — borghese e insulare — non era culturalmente attrezzato per rappresentarla<sup>8</sup>.

Solo dopo la fine della guerra un primo esercito di manovali fu reclutato, sotto la direzione della Società di Volpi, per i lavori di scavo dei canali e imbonimento delle barene: quasi nessuna traccia resta di questi carriolanti, sterratori e badilanti che, immersi nel fango e imbottiti di chinino, trasformarono in pochi anni il paesaggio lagunare in un'area industriale di 1.300 ettari, con ampie vie centrali e chilometri di canali interni, banchine e binari. Nel 1919 si insediò il cantiere navale di Ernesto Breda, seguito da un'acciaieria (Acciaierie e cantieri navali veneziani); uno stabilimento di concimi (Montecatini fertilizzanti), una fabbrica chimica di vetro e coke (Vetrocoke, di proprietà della Fiat), una lavorazione di leghe metalliche (Leghe leggere), diversi opifici per la produzione di alluminio (con la Società italiana dell'allumina Montecatini e soprattutto con la Sava, a capitale misto italo-svizzero). La funzione di deposito petroli trovò interessate alcune società del settore (Nafta, Siap, Agip)<sup>9</sup>. Tutte le produzioni erano grandi consumatrici dell'energia elettrica fornita dalla Sade, di proprietà di Volpi<sup>10</sup>.

La maggior parte di queste imprese, attratte da sostanziose agevolazioni fiscali, aveva sede fuori dalla regione, in particolare nel "triangolo industriale", mentre fallirono diversi progetti di insediamento di medi imprenditori veneziani. L'ingresso del capitale produttivo moderno, per quanto pilotato da rampanti oligarchie locali, assunse a tutti gli effetti la fisionomia di un investimento "coloniale" nel "Mezzogiorno del Nord", fruendo di istituti normativi direttamente tratti dalla legislazione speciale per Napoli<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> C. Chinello, *Porto Marghera 1902-1926*, cit., qui p. 170. Anche il responsabile dell'Ufficio Igiene del Comune, il medico Raffaele Vivante, aveva indicato nell'insediamento in terraferma la soluzione ai problemi abitativi delle classi popolari insulari, cfr. Paola Somma, *L'attività di Raffaele Vivante al Comune di Venezia nella prima metà del secolo*, "Storia urbana", 1981, n. 14, pp. 213-231.

<sup>8</sup> Giovanni Sbordone, *Nella Repubblica di Santa Margherita. Storie di un campo veneziano nel primo Novecento*, pref. Emilio Franzina, Portogruaro, Nuova dimensione, 2003, in part. pp. 143-144.

<sup>9</sup> Per una dettagliata cronologia e localizzazione degli insediamenti cfr. Sergio Barizza, Daniele Resini (a cura di), *Portomarghera. Il Novecento industriale a Venezia*, Treviso, Vianello Libri, 2004.

<sup>10</sup> Rolf Petri, Maurizio Reberschak, *La Sade e l'industria chimica e metallurgica tra crisi ed autarchia*, in *Storia dell'industria elettrica in Italia*, 5 vol., Bari, Laterza, 1992-1994, *Espansione e oligopolio 1926-1945*, a cura di Giuseppe Galasso, vol. III, tomo 2, pp. 751-780.

<sup>11</sup> R. Petri, *La frontiera industriale*, cit. Sul carattere "coloniale" del progetto Marghera cfr. W. Dorigo, *Una legge contro Venezia*, cit., pp. 173 sg.; sul Veneto "Calabria del Nord" Emilio

Durante il fascismo, con Volpi ministro delle Finanze e poi alla guida di Confindustria, Porto Marghera godette di un occhio di riguardo<sup>12</sup>. Negli anni Trenta le aziende già insediate procedettero ad ampliamenti e ammodernamenti, mentre nuove iniziative consolidarono la specializzazione nei settori chimico ed elettrometallurgico<sup>13</sup>. Le politiche autarchiche e belliche consolidarono un sistema già nato sull'uso di risorse energetiche nazionali e materie prime povere<sup>14</sup>. Nel 1942 gli addetti superarono le 20.000 unità.

Da allora si fece sempre più difficile il reperimento di materie prime e manodopera. Le fabbriche si riempirono di “operai improvvisati”, che spesso resistevano nei reparti solo pochi giorni. L'alto *turn over* delle maestranze, un dato strutturale sin dagli anni Venti, mutò le sue caratteristiche: se prima i licenziamenti e le multe erano legati a esigenze di produzione o alla cattiva esecuzione del lavoro, negli anni di guerra emerse una disposizione dei lavoratori a sottrarsi al regime di fabbrica e al pericolo della deportazione, preferendo piuttosto tornare a economie di sussistenza in campagna<sup>15</sup>. Per molti, invece, gli anni tra il *take off* e la catastrofe della guerra segnarono, per scelta o necessità, la fase di più lunga permanenza in fabbrica, forgiando il primo nucleo di una classe operaia stabile.

Franzina, *Una regione all'estero*, in Silvio Lanaro (a cura di), *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. Il Veneto*, Torino, Einaudi, 1984, pp. 539-545.

<sup>12</sup> Su Volpi cfr. Maurizio Reberschak, *Capitalisti in camicia nera: Giuseppe Volpi*, in Mario Isnenghi, Giulia Albanese (a cura di), *Gli italiani in guerra. Conflitti, identità, memorie dal Risorgimento ai nostri giorni*, vol. IV, tomo 1, *Il ventennio fascista*, Torino, Utet, 2008-2009, pp. 519-531; Maurizio Reberschak, *Gli uomini capitali: il “gruppo veneziano” (Volpi, Cini e gli altri)*, in Mario Isnenghi, Stuart J. Woolf (a cura di), *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, 3 vol., vol. II, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana, 2002, pp. 1255-1311; Roland Sarti, *Giuseppe Volpi*, in Ferdinando Cordova (a cura di), *Uomini e volti del fascismo*, Roma, Bulzoni, 1980, pp. 523-546; Sergio Romano, *Giuseppe Volpi. Industria e finanza tra Giolitti e Mussolini*, Milano, Bompiani, 1979.

<sup>13</sup> Queste le principali nuove imprese degli anni Trenta: Elettrometallurgica San Marco (carburante di calcio), Montevecchio (metalli non ferrosi), Galileo (ottica), Feltrificio Veneto (feltri), Sirma (refrattari) e Azotati (concimi). Cfr. Rolf Petri, *La zona industriale di Marghera 1919-1939. Un'analisi quantitativa dello sviluppo tra le due guerre*, Venezia, Centro tedesco di studi veneziani, 1985.

<sup>14</sup> Lorenzo Tognato, *Il Veneto e l'economia di guerra fascista 1935-1946*, Padova-Venezia, Istituto veneto per la storia della Resistenza e dell'età contemporanea-Marsilio, 2013.

<sup>15</sup> Per un'analisi sistematica del *turn over* cfr. F. Piva, G. Tattara, *I primi operai di Marghera*, cit.; sugli anni di guerra Bruna Bianchi, *L'economia di guerra a Porto Marghera: produzione, occupazione, lavoro. 1935-1945*, in Giannantonio Paladini, Maurizio Reberschak (a cura di), *La Resistenza nel Veneziano. La società veneziana tra fascismo, resistenza, repubblica*, pres. Nereo Laroni, pref. Guido Quazza, 2 vol., vol. I, Venezia, Università di Venezia - Comune di Venezia, Assessorato Affari istituzionali - Istituto veneto per la storia della Resistenza, 1985, pp. 163-225.

## I contadini-operai

Se il principale prodotto della rivoluzione industriale è il proletariato, che operai forgiò la tarda e accelerata industrializzazione veneziana?<sup>16</sup> I primi lavoratori furono reclutati in gran parte tra gli stessi manovali impiegati nei lavori di bonifica e costruzione degli impianti<sup>17</sup>. La prevalenza di lavorazioni stagionali e a basso contenuto professionale — il ciclo continuo ai forni dell'alluminio, l'insacco e la spedizione dei concimi, il carico-scarico delle navi — favorì l'insediamento di manodopera generica. Il bacino di reclutamento si definì nell'area centrale della provincia, in un raggio massimo di trenta chilometri di distanza dalle fabbriche, il limite umanamente sopportabile per un pendolarismo quotidiano con il solo mezzo della bicicletta. Prevalentemente figli di fittavoli, questi primi lavoratori erano già mentalmente attrezzati a esperienze fluttuanti tra agricoltura, lavori pubblici e artigianato. Le industrie di Porto Marghera trovarono a loro disposizione non un proletariato dipendente interamente dal salario e culturalmente forgiato sulla dimensione della professionalità, bensì uno strato intercambiabile di lavoratori "centomestieri", ben lontani dal potersi identificare con una moderna condizione operaia.

Sin da subito a rimanere fuori dalle fabbriche furono i lavoratori del centro storico. Porto Marghera non era attraente né per gli specializzati delle manifatture tradizionali (i vetrai muranesi o i carpentieri dell'Arsenale), né per quanti vivevano dell'"industria del forestiero", abituati a prestazioni intermittenti e relativamente più pagate del lavoro salariato. Ma furono soprattutto le aziende a optare apertamente per il "cenerentolo dei campi", l'operaio-contadino di cui apprezzavano la resistenza fisica, la propensione alla stagionalità delle lavorazioni e il tradizionalismo morale<sup>18</sup>.

Con la Grande crisi le autorità fasciste cominciarono a interessarsi del problema. La sede del Collocamento del centro storico divenne teatro di una quotidiana protesta degli strati popolari, acuita dai fenomeni di corruzione di cui si resero responsabili i dirigenti<sup>19</sup>. Il sindacato iniziò a chiedere il rispetto delle

<sup>16</sup> Friedrich Engels, *La situazione della classe operaia in Inghilterra. In base a osservazioni dirette e fonti autentiche* (I ed. 1845), intr. Eric J. Hobsbawm, Roma, Editori Riuniti, 1972, qui p. 43.

<sup>17</sup> F. Piva, G. Tattara, *I primi operai di Marghera*, cit.; Francesco Piva, *Contadini in fabbrica. Il caso Marghera: 1920-1945*, Roma, Edizioni Lavoro, 1991.

<sup>18</sup> Così fu definito il tipico operaio impiegato a Porto Marghera in un documento della Confindustria degli anni Trenta, cfr. Cesco Chinello, *La produzione, il lavoro, i movimenti*, in *Porto Marghera le immagini la storia 1900-1985* (Catalogo della mostra fotografica, Venezia, 8 giugno-28 luglio 1985; Mestre, 7 settembre-13 ottobre 1985), Torino, Musolini, 1985, qui p. 10.

<sup>19</sup> I gravi episodi di corruzione registrati presso il Collocamento veneziano portarono a un'inchiesta del ministero delle Corporazioni, cfr. *Relazione sulla inchiesta compiuta nei riguardi del funzionamento dell'ufficio di collocamento per i lavoratori dell'industria di Venezia*, 8 ottobre 1934, 10 cart., in Archivio di Stato di Venezia (d'ora in poi ASVE), Gabinetto di prefettura, b. 59, fasc. Unione provinciale dei sindacati fascisti della industria. Dirigenti. Cfr. in proposito

leggi sulle chiamate, la fine del lavoro straordinario e soprattutto — rivelando un'ideologia urbana e anticontadina — la preferenza per i veneziani “d'isola”. Per un'organizzazione subalterna come il sindacato fascista l'unico appiglio fu individuato nelle leggi antiurbanesimo, che però, oltre a essere osteggiate dagli industriali, non proteggevano i lavoratori del centro storico dalla concorrenza dei contadini delle frazioni di terraferma, annesse con il comune di Mestre nel 1926 a completamento del progetto di una “grande Venezia”<sup>20</sup>.

Le direzioni aziendali furono completamente sorde agli appelli di solidarietà verso i disoccupati veneziani e anzi accentuarono la loro pregiudiziale verso i lavoratori urbani. Nel 1930 la Montecatini aveva accettato di reclutare per la campagna estiva di spedizione dei concimi alcune squadre di veneziani: nessuno di loro era resistito più di qualche giorno, con grave danno alla produzione. Per quelle mansioni — spiegavano gli industriali alle autorità fasciste — ci volevano “operai che [...] sono già pratici dei movimenti e resistenti all'azione del perfosfato sulle parti del corpo esposte al contatto”, ovvero i contadini che si ripresentavano ai cancelli di stagione in stagione, in squadre già formate su base parentale o comunitaria<sup>21</sup>.

Mentre sindacalisti e collocatori disputavano su chi dovesse avere la precedenza nel lavoro, fomentando una “guerra tra poveri”, i disoccupati affidavano le loro suppliche al prefetto, che nel 1932 visitò i principali stabilimenti di Porto Marghera. Se dagli appunti dei suoi colloqui individuali con gli operai affioravano prevalentemente problemi familiari e personali centrati sulla dimensione del paese — la disoccupazione di un figlio, lo sfratto imminente, il debito con il negozio di generi alimentari — non mancavano i segni di un disagio che partiva dal salario e toccava anche gli aspetti della disciplina, del cottimo e del contratto<sup>22</sup>. Si trattava di tracce di coscienza delle condizioni di lavoro a un livello strettamente individuale, impossibilitato ad andare oltre “l'invocazione di patrocinio” verso un'autorità distinta da quella quotidiana del capo: tracce che avvalorano, per questi anni, l'idea di un'interiorizzazione del regime di fabbrica da parte di uomini, prima che docili — come un'intera letteratura non solo cattolica aveva descritto i contadini veneti — impotenti<sup>23</sup>.

La convenzione del 1917 aveva destinato 200 ettari all'edificazione di una città-giardino su modello inglese per 30.000 abitanti, da alloggiare in casette

Gilda Zazzara, *Lavoro*, in Carlo De Maria (a cura di), *Fascismo e società italiana. Temi e parole chiave*, Bologna, BraDypUS Communicating Cultural Heritage, 2016, pp. 247-262.

<sup>20</sup> Fabio Ravanne, *Migrazioni interne e mobilità della forza lavoro: Venezia e Marghera*, “Annali della Fondazione Giangiacomo Feltrinelli”, *La classe operaia durante il fascismo*, 1979, 20, pp. 579-631.

<sup>21</sup> Unione industriale fascista di Venezia al prefetto, al segretario del Pnf e all'Ufficio di collocamento, 29 luglio 1931, in ASVE, Gabinetto di prefettura, b. 9, fasc. Occupazione di mano d'opera e spostamento di operai.

<sup>22</sup> Gli appunti del prefetto sono in ASVE, Gabinetto di prefettura, b. 53, fasc. Visita stabilim. Marghera. Udienze operai con S.E. il prefetto.

<sup>23</sup> F. Piva, *Contadini in fabbrica*, cit., p. 220.

plurifamiliari e villini salubri, spaziosi e dotati di orti. Il nuovo quartiere tuttavia si sviluppò molto lentamente e attirò soprattutto ceti medi allettati dalle prospettive di sviluppo della zona; non vi si stabilirono né operai delle prime fabbriche né tantomeno strati popolari del centro storico<sup>24</sup>. I lavoratori margherini erano pendolari dispersi nell'entroterra rurale che rimanevano a vivere con la famiglia d'origine, inserendo l'esperienza di fabbrica in un "ciclo di lavoro individuale e collettivo" che non imponeva di recidere il legame con i mondi di provenienza<sup>25</sup>. Così facendo, essi non posero né alle autorità pubbliche né agli industriali i problemi di disciplinamento ed educazione che erano stati alla base del modello paternalista creato da Alessandro Rossi a Schio cinquant'anni prima, sollevando la classe dirigente dai costi del welfare territoriale e dal timore di un addensamento di "classi pericolose" nel quartiere urbano<sup>26</sup>.

Negli anni Trenta, in un'area periferica del quartiere urbano di Marghera, fu creato un primo "villaggio" di baracche in cui sfollare un centinaio di famiglie del sottoproletariato veneziano, sottoponendole alla vigilanza di un guardiano e affidandole all'Ente comunale di assistenza. Attorno a questo primo nucleo della zona ribattezzata cristianamente Ca' Emiliani, dal nome di un santo veneziano, sarebbe da allora in poi proliferata una sacca di disagio e marginalità sociale, assai lontana da un modello di rispettabile residenzialità operaia. Tra gli "ultimi" di Ca' Emiliani prese posto un giovane parroco, Armando Berna: la sua missione fu di aiutarli a trovare lavoro in fabbrica e mantenerli nell'alveo della fede<sup>27</sup>.

## Le culture politiche e sindacali dopo il fascismo

Gli operai di Porto Marghera non rappresentarono per il fascismo una grossa preoccupazione politica. L'antifascismo operaio rimase confinato nelle roccaforti socialiste della città insulare come l'Arsenale e i sestieri abitati da un popolo lavoratore dalle tradizioni urbane e artigiane. Alcune fonti di memoria parlano di prime cellule comuniste all'Ilva, alla Vetrocoke e alla San Marco dalla fine degli anni Trenta, mentre alla Breda "circolava la voce che ci fosse una cellula comunista, ma chi fossero nessuno lo sapeva"<sup>28</sup>. Nel 1941 sette la-

<sup>24</sup> Sergio Barizza et al., *Marghera, il quartiere urbano*, Venezia, Alciono, 2000.

<sup>25</sup> Duccio Bigazzi, *Composizione della forza lavoro e composizione di classe: alcuni problemi aperti*, "Venetica", 1984, n. 1, pp. 99-108.

<sup>26</sup> Giovanni Luigi Fontana (a cura di), *Schio e Alessandro Rossi. Imprenditorialità, politica, cultura e paesaggi sociali del secondo ottocento*, 2 vol., Roma, Edizioni di storia e letteratura, 1985-1986.

<sup>27</sup> *Una comunità, il lavoro, la fede. I 50 anni della parrocchia di Gesù Lavoratore a Ca' Emiliani-Porto Marghera. 1946-1996. Appunti di storia sociale e religiosa*, Venezia, Snt, 1996.

<sup>28</sup> Pietro Cornaglia, in *A voi cari compagni. La militanza sindacale ieri e oggi: la parola ai protagonisti*, interviste di Sesa Tatò, Bari, De Donato, 1981, pp. 95-100, cit. p. 96; cfr. anche Isa-

voratori dell'Ilva furono arrestati per aver ricevuto un "libello sovversivo", che si rivelò essere un finto discorso di Stalin, scritto in realtà dall'operaio Umberto De Bei per "rianimare [...] gli spiriti depressi degli operai del proprio reparto [...] in seguito alla conclusione del trattato di amicizia russo-tedesco"<sup>29</sup>.

Con il prolungarsi del conflitto il malcontento popolare — verso la leva, le requisizioni, il vertiginoso aumento dei prezzi — creò i presupposti per un consolidamento dell'organizzazione politica nelle fabbriche, sotto il prevalente segno comunista. Alle porte della Liberazione il Pci veneziano stimava di avere circa 200 quadri nelle fabbriche<sup>30</sup>. Solo alla Vetrocokerie si formò una cellula aderente al socialista Movimento di unità proletaria (Mup), mentre all'Ina operò un comitato ciellenistico di operai e tecnici con rallentamenti della produzione e trafugamento di attrezzature<sup>31</sup>.

Porto Marghera rimase assente dagli scioperi del marzo 1943 e solo dalla fine dell'anno un primo comitato affiliato al Cln riuscì a mobilitare alcuni stabilimenti attorno alla richiesta di aumenti salariali. L'anno seguente le agitazioni assunsero un segno più politico, prima con gli scioperi di marzo e poi, più estesamente, con una serie di brevi astensioni il 1° maggio<sup>32</sup>. Tuttavia, nemmeno nei mesi della Resistenza armata i partiti istituirono un legame organico con i lavoratori e la presenza di operai margherini tra eroi e martiri — il De Bei dell'Ilva divenne commissario politico della Brigata Ferretto; i gappisti Alfredo Vivian della Breda e Giovanni Felisati della Montevocchio caddero vittime di rappresaglie nazifasciste — rinvia a percorsi di politicizzazione individuale più che a un orientamento collettivo<sup>33</sup>.

Anche tra i comunisti, gli uomini di punta della Resistenza veneziana furono in prevalenza borghesi, intellettuali e professionisti che si mossero entro i con-

bella Peretti, *Lotte operaie a Porto Marghera durante la Resistenza*, Mestre, Comitato zona industriale Pci, 1972.

<sup>29</sup> Rapporto della Regia questura di Venezia del 12 agosto 1941, riprodotto in G. Paladini, M. Reberschak, *La Resistenza nel Veneziano*, vol. II, *Documenti*, cit., p. 48.

<sup>30</sup> Enrico [Longobardi], *Rapporto sulla situazione della Federazione di Venezia*, 23 aprile 1945, 5 cart., in Archivio dell'Istituto veneziano per la storia della Resistenza (d'ora in poi AIVESER), Giorgio Cavanna, b. 1, fasc. 5.

<sup>31</sup> Cesare Lombroso, *Il Mup a Venezia e a Marghera*, Agostino Zanon Dal Bo, *Sabotaggio in fabbrica*, entrambi in Giuseppe Turcato, Agostino Zanon Dal Bo (a cura di), *1943-1945. Venezia nella Resistenza. Testimonianze*, Venezia, Comune di Venezia, 1976, pp. 303-308 e pp. 309-318.

<sup>32</sup> Sandra Savogin, *Tra guerra e Resistenza. Mestre e il suo territorio dal 1940 al 1945*, Padova, Cleup, 2015, pp. 99-112; Ernesto Brunetta, *Il Veneto*, in Gianfranco Bertolo et al., *Operai e contadini nella crisi italiana del 1943-1944*, pref. Guido Quazza, Milano, Feltrinelli, 1974, pp. 389-431; Cesco Chinello, Enrico Longobardi, Mario Balladelli, *L'organizzazione comunista veneziana nel "lavoro illegale"*, in G. Turcato, A. Zanon Dal Bo, *1943-1945*, cit., pp. 135-150; Giuseppe Gaddi, *Guerra di popolo nel Veneto. La stampa clandestina nella Resistenza*, Verona, Bertani, 1975.

<sup>33</sup> Ernesto Brunetta, *La lotta armata: spontaneità e organizzazione*, Cesco Chinello, *La Resistenza a Marghera: rottura e ricomposizione nella lotta operaia. Una nuova soggettività sociale e politica*, entrambi in G. Paladini, M. Reberschak, *La Resistenza nel Veneziano*, vol. I, cit., pp. 395-442 e pp. 235-293.

fini della città storica o si unirono alle formazioni delle campagne della provincia: è emblematica in questo senso la figura di Giuseppe Turcato, la mente politica del Pci veneziano, per tutta la vita impiegato alla Sade di Volpi e cultore, nel dopoguerra, di memorie antifasciste quasi esclusivamente “insulari”<sup>34</sup>.

Nei giorni della Liberazione la zona industriale restò calma, con piccoli gruppi di operai a vigilare sugli stabilimenti e senza incidenti con gli ufficiali tedeschi anche nelle fabbriche, come la Breda, che erano passate sotto il loro diretto controllo. La terraferma veneziana aveva subito pesanti bombardamenti nella primavera del 1944: a Porto Marghera oltre un centinaio di siti produttivi erano stati danneggiati. Le riparazioni materiali procedettero celermente e il maggior ostacolo alla ripresa produttiva — con gli organici drammaticamente ridotti — fu la carenza di materie prime<sup>35</sup>.

Il 9 maggio 1945 venne ricostituita la Camera del lavoro, che poco dopo guidò il primo sciopero generale: in piazza San Marco si riversarono migliaia di lavoratori e di disoccupati. I primi segretari erano comunisti della vecchia guardia, in continuità con i bacini operai tradizionali: Arturo Brustolon era un ebanista; Igino Borin un portuale avventizio che aveva difeso strenuamente gli interessi della sua categoria contro il ricorso ai lavoratori di Marghera per lo scarico delle navi; Vittorio Flecchia, decoratore, un quadro “importato” dal Piemonte<sup>36</sup>.

Negli anni della ricostruzione, tuttavia — con il sostegno dell’amministrazione comunista dell’avvocato Giobatta Gianquinto — la Camera del lavoro riuscì a costruire un rapporto importante con le masse lavoratrici, raggiungendo già nel 1946 i 90.000 iscritti. Una Sezione camerale, anche se con poche risorse, fu aperta a Marghera, vicino alla Camera mandamentale di Mestre<sup>37</sup>. A differenza di altre province venete la scissione del 1948 non comportò a Venezia un crollo dei consensi alla Cgil, grazie anche alle resistenze a rompere l’unità della corrente cristiana, capeggiata dall’ex tornitore dei cantieri navali della Giudecca Nerino Cavallari, in sintonia con quanto stava avvenendo a Torino attorno alle posizioni di Giuseppe Rapelli e Carlo Donat Cattin<sup>38</sup>. La grave situazione sociale, segnata da una spaventosa disoccupazione e dai conflitti agrari, orientò il sindacato verso politiche di *patronage* (tra le più sentite vi era la fornitura di copertoni e camere d’aria per le biciclette) prima che di rivendicazio-

<sup>34</sup> Giulio Bobbo (a cura di), *Memorie di “Marco”. Antifascismo e Resistenza a Venezia nei racconti di Giuseppe Turcato*, Verona, Cierre-Iveser-Anpi, 2015.

<sup>35</sup> Camera di commercio di Venezia, *Situazione dell’industria in provincia di Venezia*, 28 giugno 1945, 19 cart., in AIVESER, Cesco Chinello, b. 1, fasc. 2.

<sup>36</sup> Giovanni Sbordone, *La Camera del lavoro*, Padova, Il Poligrafo, 2005; Daniele Resini (a cura di), *Cent’anni a Venezia. La Camera del lavoro 1892-1992*, Venezia, Il Cardo, 1992.

<sup>37</sup> Cgil, Camera confederale del lavoro di Venezia e provincia, *Relazione morale e finanziaria, 9 maggio 1945-15 maggio 1947*, s.d., in AIVESER, Cesco Chinello, b. 1, fasc. 4.

<sup>38</sup> Giuseppe Vedovato, *Storia della Cisl di Venezia. 1950-1968*, Roma, Edizioni Lavoro, 2004, pp. 54 sg.

ne. La centralizzazione della contrattazione a livello nazionale e la tregua salariale contribuirono a estraniare il sindacato da un confronto con le concrete condizioni degli operai d'industria.

Il primo innesto di Porto Marghera nelle priorità della Cgil veneziana avvenne nel 1950, all'apice di una crisi di commesse della Breda, che aveva reagito con sospensioni e licenziamenti. Durante un volantaggio all'ingresso del cantiere la polizia aprì il fuoco: i panni insanguinati dei tre feriti gravi furono fatti sventolare dall'Ala napoleonica di piazza San Marco, mentre il sindaco e il segretario della Camera del lavoro tenevano un infuocato comizio ai piedi del campanile. Era la prima volta che i lavoratori del porto industriale occupavano il cuore della città, mostrando il volto di cittadini che si sacrificavano per le sorti del bene collettivo: nonostante la sconfitta (in 1.200 furono espulsi), la lotta della Breda fu esibita come una prova di responsabilità operaia, perché il cantiere era stato salvato<sup>39</sup>.

Nel 1955 il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò il piano di ampliamento della zona industriale. Le domande di insediamento riguardavano in particolare un'impresa nuova, l'elettrica milanese Edison, che aveva scelto il polo veneziano per avviare i suoi investimenti nella petrolchimica. Già a partire dal 1950 diverse società affiliate, in compartecipazione o con brevetti americani, avevano messo in funzione i loro impianti nella "seconda zona", nella completa assenza di pianificazione pubblica<sup>40</sup>. Il riavvio delle fabbriche della "prima zona", invece, avvenne senza significative innovazioni tecnologiche e l'aumento della produttività fu ottenuto tramite razionalizzazione e intensificazione del lavoro. L'occupazione si riportò sui livelli degli ultimi anni di guerra solo grazie alle nuove lavorazioni petrolchimiche, mentre in provincia rimaneva acuto il problema della sottoccupazione rurale. A Porto Marghera non ebbe particolare successo la "campagna produttivistica" americana, che trovò invece terreno fertile in alcune piccole e medie imprese regionali: a Porto Marghera, evidentemente, la collaborazione delle maestranze e le *human relations* — come un tempo il paternalismo rossiano — non rientravano tra le priorità delle aziende<sup>41</sup>. Le basse qualifiche, il lavoro precario e stagionale, i picchi dei ritmi in occasione delle consegne, gli stili di comando autoritari della "prima Marghera" rimasero i tratti caratteristici del lavoro di fabbrica.

<sup>39</sup> Cesco Chinello, *La Breda*, Padova, Il Poligrafo, 2006; Consiglio di fabbrica Breda, Flm Venezia, *Dalla difesa dell'occupazione all'allargamento della democrazia. Breda: quel marzo 1950*, Venezia, Comune di Venezia, s.d. [ma 1980]. La vertenza fu seguita per "l'Unità" da Gianni Rodari, cfr. Mirella Vedovetto (a cura di), *Breda, marzo 1950. L'intervento del sindaco Giobatta Gianquinto. Le cronache di Gianni Rodari*, "Quaderni di storiAmestre", 2005, n. 1.

<sup>40</sup> Cesco Chinello, *Storia di uno sviluppo capitalistico. Porto Marghera e Venezia 1951-1973*, Roma, Editori Riuniti, 1975.

<sup>41</sup> Comitato nazionale per la produttività, *La produttività fattore di sviluppo dell'economia italiana. Relazione sulle attività svolte dal Cnp dal 1952 al 1959*, Roma, snt., 1960.

In questo contesto la formazione di sindacalisti di fabbrica procedette lentamente. Il mutamento dei rapporti di forza nel paese e di riflesso nei luoghi di lavoro e in città, con la caduta della giunta Gianquinto, era solo in parte la causa della difficoltà del sindacato veneziano a investire le sue risorse nella zona industriale. La Cgil era polarizzata tra quadri provinciali di estrazione rurale e urbano-artigiani “insulari”: in entrambi i casi a mancare era una cultura attrezzata a fronteggiare i problemi della grande industria. Nonostante l’elezione delle commissioni interne e la tenuta delle liste della Cgil tra gli operai, l’azione di fabbrica soffrì del contesto degli “anni duri”: generalizzazione degli scioperi solo in occasione dei rinnovi contrattuali, scarso coordinamento di categoria, rivendicazioni sulla parte variabile del salario (cottimi e incentivi) e per i diritti minimi (mensa), soluzioni *una tantum* (premi di produzione) e, non da ultimo, subalternità dei sindacati ai partiti di riferimento<sup>42</sup>.

L’esperienza delle conferenze di produzione, che avevano tentato di formare, almeno nelle fabbriche più vecchie, uno strato di “produttori” coscienti dell’organizzazione del lavoro ai fini della contrattazione aziendale, non fu incoraggiata dal Pci veneziano, su posizioni settariamente ostili a qualunque collaborazione con le direzioni sul tema della produttività. Tuttavia alla Sava le conferenze crearono le basi per l’ottenimento di un premio di produzione e per l’assorbimento dei lavoratori stagionali in organico, rafforzando una cultura della contrattazione che sarebbe rimasta il tratto distintivo della fabbrica<sup>43</sup>.

All’iniziativa delle commissioni interne le direzioni risposero con sistematiche politiche antisindacali, come nel resto delle aree industrializzate del paese: premi di operosità per i dipendenti che non partecipavano agli scioperi e licenziamento degli attivisti. A pesare sugli assetti delle relazioni industriali non erano solo le incertezze sindacali e l’autoritarismo padronale; era anche la “complessa stratificazione culturale della classe operaia”<sup>44</sup>, con i lavoratori più maturi ancora segnati da un rapporto di strumentalità con il mondo di fabbrica e dalla tendenza a “personalizzare” il disagio piuttosto che a generalizzarlo: alla San Marco, di fronte allo stillicidio di infortuni mortali, gli operai scesero in sciopero contro il capo reparto, accusato di inettitudine, mentre la Commissione interna si presentava al prefetto nel ruolo di calmiera<sup>45</sup>.

<sup>42</sup> Cesco Chinello, *Classe, movimento, organizzazione. Le lotte operaie a Marghera/Venezia: i percorsi di una crisi. 1945-1955*, Milano, FrancoAngeli, 1984.

<sup>43</sup> Omar Salani Favaro, *Le conferenze di produzione a Porto Marghera (1950-1953): tra sindacalismo e “sapere di fabbrica”*, in Laura Cerasi (a cura di), *Cent’anni di sindacato nel Veneto. Lavoro, lotta, organizzazione*, “Venetica”, 2006, n. 13, pp. 121-142; Fioravante Pagnin, *Portomarghera. Sindacato e partito comunista negli anni ’50*, Venezia, Centro internazionale della grafica di Venezia, 2006.

<sup>44</sup> F. Piva, G. Tattara, *I primi operai di Marghera*, cit., qui p. 394.

<sup>45</sup> Commissione interna della San Marco al Prefetto, 17 agosto 1954, in ASVE, Gabinetto di prefettura (I serie), b. 67, fasc. 1954. Scioperi.

Impotenti o passivi in fabbrica, gli operai margherini cominciarono a imprimere un segno riconoscibile nello spazio urbano: negli anni Cinquanta il quartiere di Marghera prese il volto di una popolosa borgata e iniziò il processo di sutura tra Mestre e le sue frazioni rurali. Gli architetti dell'Istituto di architettura (Iuav) progettarono un nuovo quartiere di terraferma — il Villaggio San Marco — in cui riprodurre l'ambiente popolare dei campi di Venezia, proprio mentre si innescava l'“esodo di classe” dei suoi residenti<sup>46</sup>. Allo sviluppo della città operaia si accompagnò l'innesto nel territorio delle subculture politiche bianca e rossa. A Ca' Emiliani era sorta, grazie al lavoro volontario degli operai, la Casa del popolo<sup>47</sup>. Poco distante, nel 1954, inaugurava alla presenza dal patriarca Angelo Roncalli la chiesa intitolata a Gesù operaio, la più concreta realizzazione dell'apostolato di don Berna a Marghera. Sedi di due primi maggio concorrenziali, questi luoghi (il primo oggi giace dismesso) testimoniavano l'autoriconoscimento di Marghera come quartiere operaio.

## I petrolchimici

All'inizio degli anni Sessanta agli impianti petrolchimici della “seconda zona” si aggiunsero nuovi e più moderni stabilimenti della Sava, della Sirma e delle Leghe leggere. Nel 1966 le “nozze petrolchimiche” tra Montecatini ed Edison crearono un gigantesco *kombinat* in cui furono progressivamente integrate anche le fabbriche della “prima zona”. La marcia dell'industria in laguna sembrava così inarrestabile da far programmare una “terza zona” di ulteriori 3.000 ettari.

Il tumultuoso sviluppo della “seconda zona” mise fine alla pace sociale che aveva regnato a Porto Marghera anche dopo il fascismo. Nel 1964 la Sirma annunciò il licenziamento di un centinaio di operai: questa volta non per un calo degli ordinativi, ma per effetto del recupero di produttività reso possibile dal più moderno stabilimento in “seconda zona”. Le commissioni interne risposero con l'occupazione unitaria ma, su pressione della polizia, i lavoratori vennero sgomberati e i licenziamenti ancora una volta passarono. La vertenza si era svolta in un clima completamente diverso da quella della Breda di quindici anni prima. Attorno agli operai si era accesa un'attenzione che coinvolgeva non soltanto le istituzioni, ma anche spezzoni di società civile: un gruppo di associazioni (dalle federazioni giovanili dei partiti di sinistra ai goliardi e agli studenti di architettura) promosse una partecipata “marcia di solidarietà con gli operai della Sirma” dal centro di Mestre ai cancelli della fabbrica.

<sup>46</sup> W. Dorigo, *Una legge contro Venezia*, cit., qui p. 33. Il centro storico ha cominciato a perdere residenti dal 1951: dai circa 175.000 di allora si è passati ai 55.000 di oggi.

<sup>47</sup> Fabio Brusò, *La Casa del popolo di Ca' Emiliani*, 19 dicembre 2010, on line sul sito dell'Associazione storiAmestre, <http://storiamestre.it/2010/12/cdp-caemi/> (25 luglio 2016).

I cambiamenti più significativi avvennero nel laboratorio petrolchimico. Nel corso del suo insediamento la Edison aveva proseguito in grande stile la tradizione di reclutamento e governo della forza lavoro dell'era volpiana. Centinaia di giovanissimi operai erano stati immessi in produzione grazie a segnalazioni di buona condotta fornite dalle parrocchie, dopo una breve formazione nella scuola aziendale. Provenivano da una "campagna urbanizzata" che non consentiva più la composizione di cicli di lavoro tra industria e agricoltura<sup>48</sup>. La fabbrica era diventata non solo un destino e un rimedio al trauma dell'emigrazione, ma un'ambizione. Vi entrarono con la necessità di restarci, con l'aspettativa di trovarvi condizioni di lavoro migliori e il soddisfacimento di bisogni nuovi: la continuità del reddito, la possibilità di avere una casa propria e di acquistare un motorino per rendere più sopportabile il pendolarismo.

Gli operai dell'Edison si erano fatti riconoscere come i grandi assenti dagli scioperi e fino alla fine degli anni Cinquanta per la Cgil fu impossibile presentare una propria lista di candidati nelle elezioni delle commissioni interne<sup>49</sup>. La petrolchimica era un mondo completamente diverso non solo dalla cantieristica o dalla meccanica, ma dalle stesse fabbriche della "prima" chimica. L'addetto petrolchimico lavorava all'aperto, era sottoposto al ciclo continuo e alla turnazione, mangiava presso gli impianti con la propria squadra, la sua professionalità si esauriva nella vigilanza<sup>50</sup>. L'insieme delle sue condizioni di lavoro, oltre che il retroterra che lo aveva selezionato, ostacolava la costruzione di una solidarietà e una coscienza collettive. La disciplina richiestagli era direttamente proporzionale al suo potere contrattuale: un semplice malfunzionamento in un punto del ciclo, infatti, poteva causare danni ingenti alla produzione.

In queste contraddizioni si inserì il primo gruppo operaista veneto, maturato negli interstizi della sinistra socialista tra Padova e Venezia. Dal 1959 il giornale "Il Progresso veneto" iniziò a propugnare posizioni classiste e di alternativa socialista al centro-sinistra<sup>51</sup>. A Venezia questo fermento trovò il suo habitat nella sezione di campo San Barnaba dove, sotto la guida di Toni Negri, un

<sup>48</sup> Sul concetto di "campagna urbanizzata" cfr. Giacomo Becattini (a cura di), *Lo sviluppo economico della Toscana con particolare riguardo all'industrializzazione leggera*, Firenze, Irpet, 1975.

<sup>49</sup> Omar Salani Favaro, *La chimica nord-orientale. L'impresa, il lavoro e la politica*, tesi di dottorato in Storia sociale europea dal medioevo all'età contemporanea, Università Ca' Foscari Venezia, XXV ciclo.

<sup>50</sup> Cfr. l'intervento del dott. Elio Vianello in Franco Ferri (a cura di), *Scienza e organizzazione del lavoro* (Atti del convegno, Torino, 8-10 giugno 1973), vol. I, Roma, Editori Riuniti-Istituto Gramsci, 1973, pp. 213-220.

<sup>51</sup> Luigi Urettini, *L'operaismo veneto da "Il Progresso veneto" a "Potere operaio"*, in Carmelo Adagio, Rocco Cerrato, Simona Urso (a cura di), *Il lungo decennio. L'Italia prima del '68*, Verona, Cierre, 1999, pp. 173-204; Mario Isnenghi, *Fra partito e prepartito. "Il Progresso veneto" (1961-1963)*, "Classe", 1980, n. 17, pp. 221-238; Egidio Pasetto, Giuseppe Pupillo, *Il gruppo "Potere operaio" nelle lotte di Porto Marghera: primavera '66-primavera '70*, "Classe", 1970, n. 3, pp. 95-119.

gruppo di intellettuali cominciò a formarsi politicamente con qualche “avanguardia operaia” del porto e della Vetrocokes<sup>52</sup>. Nel 1963 “Il Progresso veneto” introdusse il concetto — importato dalle lotte torinesi — del “potere operaio”, rivolgendosi ai lavoratori di Porto Marghera l’incitamento all’azione rivoluzionaria e di classe<sup>53</sup>. Le posizioni radicali attecchirono soprattutto nelle fabbriche della nuova chimica, inizialmente tra figure accomunate da maggiore professionalità, istruzione e retroterra sindacale: manutentori come Italo Sbrogiò, Franco Donaggio e Toni Manotti, tecnici come Bruno Massa e Augusto Finzi<sup>54</sup>. Essi condividevano i vissuti dei loro compagni di lavoro e coglievano l’intreccio esplosivo tra aspettative e delusioni: la promessa di miglioramento della grande fabbrica si era rivelata un inganno, nei reparti si vivevano le stesse relazioni autoritarie subite sui banchi di scuola e in parrocchia. L’avvisaglia che tra i “cru-miri” della Edison qualcosa stesse cambiando si ebbe nell’estate 1963, quando scoppiò uno sciopero contro la decurtazione delle ferie e della mutua interna: sintomo di bisogni e progetti di vita “moderni”, inconcepibili per gli operai delle precedenti generazioni. Per la prima volta la sezione del Pci della zona industriale investì risorse per comprendere i fermenti dei nuovi chimici<sup>55</sup>.

Lo spostamento su posizioni radicali di alcuni quadri di fabbrica fu anche l’esito del rifiuto, da parte dei più giovani, di accettare un destino incarnato nella corporeità logorata degli operai anziani. Nella più giovane delle realtà Edison — l’Acса, una fabbrica di fibre sintetiche con pezzi di lavorazione chimico-manifatturiera a manodopera femminile — si formò una combattiva sezione sindacale aziendale unitaria che riuscì a conquistare la fiducia dei lavoratori. Tra i suoi leader vi era Ferruccio Brugnaro, figlio di contadini poveri e analfabeti, cisliano eterodosso e poeta-operaio, che ha ricordato il trauma dell’affiancamento a un vecchio operaio sfigurato in volto da misteriose protuberanze violacee: “Va là — [mi] ha detto — sta’ lontano da qua, se avessi un figlio io non vorrei che venisse qua per nessun motivo. Qua si muore e basta,

<sup>52</sup> Antonio Negri, *Pipe-line. Lettere da Rebibbia* (I ed. 1983), Roma, DeriveApprodi, 2009, qui p. 64. Negri è tornato recentemente sulle sue esperienze venete nell’autobiografia *Storia di un comunista*, a cura di Girolamo De Michele, Milano, Ponte alle Grazie, 2015.

<sup>53</sup> Cfr. l’editoriale *Potere operaio*, “Il Potere operaio dei lavoratori della Vetrocokes”, inserto de “Il Progresso veneto”, 1963, n. 53.

<sup>54</sup> Italo Sbrogiò, *Tuberi e pan secco. Itinerario autobiografico sociale, culturale e politico*, Padova, Il Poligrafo, 1990; Id., *La fiaba di una città industriale 1953-1993. 40 anni di lotte*, Venezia, Edizioni El Squero, 2016; Franco Donaggio, *In fabbrica ogni giorno tutti i giorni*, Verona, Bertani, 1977. Testimonianze autobiografiche di Finzi sono in *Memoria difensiva di Augusto Finzi*, “Controlavoro”, 24 novembre 1980 e nei documentari di Manuela Pellarin *Gli ultimi fuochi* (2004) e *Gli anni sospesi* (2009).

<sup>55</sup> *Numero unico sulla Edison a cura del Pci-Comitato zona industriale Porto Marghera*, s.d. [ma novembre 1964], in AIVESER, Cesco Chinello, b. 15. Cfr. anche gli articoli non firmati *Corrispondenze di lotta. Chimici Porto Marghera e Portomarghera: proposte per l’agitazione*, entrambi “Classe operaia”, 1964, n. 4-5, pp. 28-30 e 1964, n. 6, pp. 2-4.

qua si muore”<sup>56</sup>. Nella sua “poesia al ciclostile”, Brugnaro avrebbe messo in versi il clima plumbeo e soffocante di Porto Marghera, ma anche l’esplosione di gioia nella rivolta contro quell’oscura minaccia:

Questi moli, questi carichi indubbiamente/ci abbruttiranno, ci disferanno/senza riguardo;/la terra ci metterà/in disparte sghembi, neri./Ma noi continueremo ad attaccare/con lotte estenuanti./Staremo nella vita, staremo nel sogno ribelli<sup>57</sup>.

### 1968: la boje!

Attorno alla metà degli anni Sessanta Porto Marghera raggiunse il picco di occupati: circa 40.000 tra lavoratori diretti e delle imprese d’appalto. Al massimo di concentrazione e di unificazione sotto pochi gruppi aziendali corrispondeva il massimo della disuguaglianza di condizioni anche all’interno delle stesse fabbriche. I risultati di un ventennio di contrattazione erano deludenti, soprattutto se messi in relazione all’aumento vertiginoso della produzione<sup>58</sup>.

A partire dal 1967 Potere operaio divenne un’organizzazione politica a cui aderivano studenti disposti a volantinare ogni giorno alle portinerie delle fabbriche e, in particolare al Petrolchimico, riuscì a darsi una struttura “parasindacale”, con la costituzione di un Comitato operaio formato da quadri in gran parte strappati alle confederazioni<sup>59</sup>. Tra i metalmeccanici, invece, il sindacato riuscì a inserirsi nel più generale rinnovamento della categoria in atto a livello nazionale. Le inquietudini della “nuova Fim” erano emerse nel 1959 alla Montevecchio — una delle fabbriche più autoritarie di Porto Marghera — con l’espulsione degli iscritti “antisciopero” e la formazione di una lista unitaria<sup>60</sup>. Le segreterie di Giuliano Ghisini per la Fiom, di Sergio Bicego per la Fim e di Mario Belluz per la Uilm cominciarono a praticare l’azione unitaria. Di fronte all’ennesimo annuncio di licenziamenti alle Leghe leggere, nel 1966 furono organizzati scioperi articolati di mezz’ora, ai quali l’azienda rispose con la serrata: per la prima volta il sindacato rifiutò compattamente la contrattazione degli esuberanti e proclamò prima lo sciopero di categoria e poi quello generale<sup>61</sup>.

<sup>56</sup> Videointervista di Gilda Zazzara a Ferruccio Brugnaro, Marghera, 30 novembre 2006, riprese di Beatrice Barzagli, depositata in AIVESER, Memoria operaia di Porto Marghera.

<sup>57</sup> *Non parlate di disperazione*, in Ferruccio Brugnaro, *Vogliono cacciarci sotto. Un operaio e la sua poesia*, con una nota di Andrea Zanzotto, Verona, Bertani, 1975, qui p. 68.

<sup>58</sup> Pippo Ranci, Sergio Vaccà (a cura di), *L’industria petrolchimica in Italia: anatomia di una crisi*, Milano, FrancoAngeli, 1979, qui p. 17.

<sup>59</sup> Devi Sacchetto, Gianni Sbrogiò (a cura di), *Quando il potere è operaio. Autonomia e soggettività politica a Porto Marghera (1960-1980)*, Roma, Manifestolibri, 2009.

<sup>60</sup> Cfr. l’intervista a Asteo Zanardi in G. Vedovato, *Storia della Cisl di Venezia. 1950-1968*, cit., pp. 217-218.

<sup>61</sup> Ampia documentazione è in ASVE, Gabinetto di prefettura (I serie), b. 433, fasc. Marghera Lavorazione leghe leggere Spa. Licenziamenti per riduzione di personale.

Una serie di focolai rivendicativi si accesero in diverse realtà: dei saldatori elettrici della Breda per le tariffe di cottimo, degli addetti ai reparti del cloruro di vinile del Petrolchimico per le qualifiche, dei fornaioli della San Marco per l'aumento degli organici<sup>62</sup>. L'incendio più grande divampò al Petrolchimico dopo una forte campagna di Potere operaio contro l'accordo di "armonizzazione", che aveva unificato al ribasso i trattamenti degli operai di Montecatini ed Edison in seguito alla fusione. Nell'estate del 1968 il Comitato operaio diresse una lotta durissima per un premio di produzione uguale per tutti con scioperi a giorni alterni, picchetti, assemblee e cortei che sfociarono nell'occupazione della stazione di Mestre<sup>63</sup>. Nel maggio del 1969 l'Acса firmò un accordo che riconosceva aumenti salariali inversamente proporzionali alla qualifica, contrattazione dei carichi di lavoro e riduzione dell'orario a 36 ore per il reparto più disagiato senza una sola ora di sciopero, tale era la tensione che si respirava in fabbrica<sup>64</sup>. La "blasfema ricomposizione di classe contro il padrone e fuori le mura del sindacato e della sinistra" travolse in particolare le federazioni dei chimici<sup>65</sup>. Il leader della Filcea-Cgil, Armido Piovesan, era un rodato sindacalista che proveniva dalla Breda: il suo rapporto con la base era talmente logorato che la Cgil nazionale inviò da Roma un funzionario della sinistra sindacale — Corrado Perna — per tentare una ricucitura del dialogo con i lavoratori<sup>66</sup>.

La crisi più acuta la visse la Federchimici-Cisl, il cui direttivo venne conquistato alle posizioni operaiste di Bruno Liviero, tecnico in una fabbrica chimica della provincia, e di Gian Pietro D'Errico, commissario interno al Petrolchimico<sup>67</sup>. Porto Marghera divenne, con Torino e Milano, una capitale dell'"autunno caldo", con migliaia di operai disposti a scioperare, agguerriti quadri sindacali di base e una miriade di gruppi politici attivi nell'area<sup>68</sup>. Su posizioni unitarie

<sup>62</sup> Cesco Chinello, *Sindacato, Pci, movimenti negli anni Sessanta. Porto Marghera-Venezia 1955-1970*, 2 vol., Milano, FrancoAngeli, 1996.

<sup>63</sup> Potere operaio di Porto Marghera, *Porto Marghera/Montedison. Estate Sessantotto*, Firenze, Centro G. Francovich, 1968; Renzo Rosso, *Tutti contro la Montedison*, "Rassegna sindacale", 1968, n. 143-144, pp. 24-25; *Ciclo capitalistico e lotte operaie. Montedison Pirelli Fiat 1968*, intr. Massimo Cacciari, Padova, Marsilio, 1969, pp. 83-111.

<sup>64</sup> C. Chinello, *Sindacato, Pci, movimenti negli anni Sessanta*, cit., pp. 700 sg.

<sup>65</sup> C. Chinello, *Sindacato, Pci, movimenti negli anni Sessanta*, cit., qui p. 617.

<sup>66</sup> Corrado Perna, *Classe sindacato operaiismo al Petrolchimico di Porto Marghera. Appunti sull'autunno del Sessantove attraverso i volantini di fabbrica*, Roma, Esi, 1980. Cfr. anche Maria Luisa Righi, *Dalla costituzione della Filcep agli anni Settanta*, in Ornella Cilona, Maria Luisa Righi, *Cent'anni di storia dei lavoratori chimici. Contributi per una storia sociale*, Roma, Ediesse, 1986, pp. 196-443.

<sup>67</sup> G. Vedovato, *Storia della Cisl di Venezia. 1950-1968*, cit., pp. 141-146; Id., *Storia della Cisl di Venezia. 1969-2000*, Roma, Edizioni Lavoro, 2007; Bruno Liviero, *Porto Marghera: realtà capitalistica e lotte operaie negli anni 1960-1972*, tesi di laurea, Università di Padova, a.a. 1976-1977, rel. prof. Angelo Gambasin, conservata presso la biblioteca dell'Iveser.

<sup>68</sup> La più importante raccolta di giornali, volantini e fogli di fabbrica prodotti dai movimenti extraparlamentari a Porto Marghera è costituita dall'Archivio operaio Augusto Finzi (d'ora in poi AOF) conservato presso la biblioteca di Marghera, che raccoglie anche fondi personali di altri militanti autonomi.

e di classe si schierarono anche le Acli provinciali<sup>69</sup> e dal profondo sostrato cattolico dei lavoratori di Marghera si diramarono vene di radicalismo ispirate ai fermenti della Chiesa postconciliare<sup>70</sup>.

Il baricentro politico di Venezia si spostò in terraferma, tanto che l'intero consiglio comunale si recò a incontrare gli operai chimici in lotta per il contratto, mentre piovevano ordini del giorno di solidarietà da tutti i comuni confinanti. In quei mesi il sindacato iniziò a recuperare il terreno perso dando alla mobilitazione operaia strumenti nuovi: le assemblee e i delegati di reparto<sup>71</sup>.

L'“autunno caldo” di Porto Marghera si concluse nell'estate 1970 con la rivolta degli operai d'impresa. La presenza di lavoratori d'appalto addetti ai servizi e alla manutenzione degli impianti petrolchimici era stata una costante dello sviluppo della “seconda zona”. I “negri di Porto Marghera” erano l'ultimo anello della catena: precari, sottopagati, assiepati in squallide baracche a ridosso degli impianti, discriminati dagli stessi lavoratori. Vi si erano aggiunti migliaia di edili coinvolti nella costruzione del cosiddetto Petrolchimico 2: un gigantesco investimento della Montedison in impianti di nuova generazione, ancora più estesi e automatizzati<sup>72</sup>. A conclusione dei lavori gli operai delle ditte di appalto avanzarono la richiesta di assunzione e formularono una piattaforma rivendicativa che mirava a ottenere gli stessi istituti e diritti previsti dal contratto dei metalmeccanici. Per tre giorni Marghera fu teatro di una vera e propria guerriglia urbana, con epicentro degli scontri a Ca' Emiliani, dove l'ormai radicato problema del degrado era acuito dall'inconvenienza dei nuovi impianti sul quartiere. Negli scontri dell'agosto 1970 si distinse l'azione del gruppo di Lotta continua, concorrente di Potere operaio su una linea ancora più egualitaria, movimentista e ispirata dal cattolicesimo di base.

I problemi urbani e sociali erano sempre più intrecciati, facendo emergere tutte le contraddizioni e gli squilibri della “grande Venezia”: Mestre era diventata un dormitorio caotico e privo di servizi; l'edilizia popolare cementificava Marghera e i comuni limitrofi, nelle frazioni più periferiche esplodeva l'“autocostruzione” operaia<sup>73</sup>.

<sup>69</sup> Sulle Acli veneziane cfr. i volantini raccolti in Archivio del Centro studi “Ettore Luccini” di Padova (d'ora in poi ACSEL, Bruno Liviero, b. 12, fasc. 3. Poco esauriente sui travagli aclisti è invece Anna Meneghel, Leopoldo Pietragnoli, *Le Acli veneziane. Una storia*, Venezia, snt., 2012.

<sup>70</sup> *Preti operai nel veneziano*, suppl. a “Esodo”, 2009, n. 4.

<sup>71</sup> Corrado Perna, *La Montedison di Portomarghera*, in *I delegati di reparto*, “Quaderni di Rassegna sindacale”, 1969, n. 24, pp. 83-86.

<sup>72</sup> La definizione di “negri di Porto Marghera” fu coniata da Lotta continua, cfr. il volantino *I “tre giorni” delle imprese*, f.to La lotta continua. Operai e studenti, 5 agosto 1970, in AIVESER, Cesco Chinello, b. 41, fasc. 2. Altre denunce sono *Operai d'impresa=sfruttati due volte*, “Potere operaio. Giornale politico degli operai di Portomarghera”, 1967, n. 2; *Fusina. Venga qui a vedere sig. sindaco di Venezia*, “Marghera operaia. Giornale settimanale degli operai di Marghera”, 1972, n. 4 (entrambi conservati in AOF).

<sup>73</sup> Sergio Barizza, *Storia di Mestre. La prima età della città contemporanea*, Padova, Il Poligrafo, 2014, 3. ed. rivista e aggiornata; Claudio Zanlorenzi, *Casette operaie. Un esempio di*

*Le zone di sviluppo di Porto Marghera. Elaborazione su materiale cartografico dell'Ente zona industriale di Porto Marghera (courtesy Foscaro Porchia).*



Copyright © FrancoAngeli

Opera pubblicata con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate.  
Per i termini e le condizioni di utilizzo di questa opera consultare il sito: <http://creativecommons.org/>.

## Un marchio di fabbrica: la nocività

Fino al 1968 il tema della salute era restato ai margini delle piattaforme rivendicative: i sindacati avevano continuato a contrattare le indennità di nocività e anche Potere operaio aveva ottenuto consensi soprattutto sulla base di un salarismo esasperato. Ciò non toglie che la nocività delle fabbriche di Porto Marghera fosse un'esperienza vissuta quotidianamente sulla pelle da migliaia di lavoratori e non certo sconosciuta ai sindacati<sup>74</sup>. Le testimonianze parlano di condizioni ambientali devastanti e della completa assenza di misure preventive, a meno di voler considerare tali la distribuzione di latte, la sostituzione degli zoccoli di legno con calzature in gomma, oppure il "cardellino in gabbia" la cui morte segnalava agli operai degli azotati una fuga di gas<sup>75</sup>.

I nuovi attivisti cominciarono a studiare il ciclo chimico e a usare parole appropriate per descrivere una realtà sino ad allora passivamente interiorizzata.

San Marco e ferroleghie è una miniera di silicotici; il gruppo Cs cloro è un reparto di malattie polmonari; il reparto As della Siai acido solforico puro; agli Fo Icpm sono presenti malattie del sangue per presenza di ossidi di piombo; agli Am dove si produce il cianuro e il cianidrico si rischia la morte a ogni minuto; ai Cv-Al-Am abbiamo assistito anche a casi mortali.

Così Potere operaio avviava la campagna per la creazione di "comitati di azione per la lotta contro la nocività" reparto per reparto<sup>76</sup>.

Al rischio degli agenti chimici si aggiungeva la criticità della messa in funzione degli impianti del Petrolchimico 2: esplosioni e fughe di gas mandarono in ospedale centinaia di lavoratori in pochi mesi, tanto che nel 1973 l'Ispettorato del lavoro decretò l'obbligo della maschera antigas per tutti i lavoratori di Porto Marghera. Il Comitato operaio rispose con una *performance*, issando su una croce un manichino vestito solo della maschera: da soggetto antagonista l'operaio di Marghera era diventato in poco tempo un'icona di sofferenza e di sacrificio, un "povero cristo" lasciato a morire in fabbrica. Poco dopo la Montedison rendeva nota la correlazione tra manipolazione del cloruro di vini-

*autocostruzione a Zelarino (1957-1963)*, in appendice a Vittorio Roy Beretta, *Fare ordine nella città metropolitana. Mestre, Spinea, terraferma e il progetto di terza zona industriale (1950-1970)*, Verona, Cierre, 2002, pp. 131-158.

<sup>74</sup> *Notiziario sindacale Sicedison*, a cura della Sezione sindacale aziendale, 1959, n. 2, in ACSEL, Bruno Liviero, b. 1, f. 1; Fioravante Pagnin, *Come si vive nelle fabbriche veneziane?*, "l'Unità", 3 marzo 1955.

<sup>75</sup> Verbale di accordo tra Montecatini e commissione interna, 24 aprile 1959, in ACSEL, Bruno Liviero, b. 1, f. 7; Omar Salani Favaro, *Un cardellino in gabbia. Fabbrica e lavoro nei primi anni Cinquanta a Porto Marghera*, "Quaderni di storia Mestre", 2008, n. 8.

<sup>76</sup> Volantino *Compagni, operai di Porto Marghera*, f.to Potere operaio, 28 novembre 1968, in AOF, b. 80, fasc. Medicina. Cfr. anche Massimo Cacciari, *Sviluppo capitalistico e ciclo delle lotte. La Montecatini-Edison di Porto-Marghera. I. La "fase" 1950-1966* e Id., *Sviluppo capitalistico e ciclo delle lotte. La Montecatini-Edison di Porto-Marghera. II. La "fase" 1966-1969*, entrambi in "Contropiano", 1968, n. 3, pp. 579-627 e 1969, n. 2, pp. 397-447.

le e cancro al fegato, e la successiva indagine epidemiologica della Federazione unitaria dei chimici (Fulc) confermava un quadro allarmante delle condizioni epatiche dei lavoratori esposti. A riscatto di questo dramma vent'anni dopo il Pm Felice Casson avrebbe portato alla sbarra il vertice Montedison<sup>77</sup>.

Per alcuni anni le Commissioni ambiente divennero il motore dell'intervento operaio sulle condizioni di lavoro: furono indetti scioperi per i controlli medici, per la manutenzione a impianti fermi, per l'introduzione di strumenti di protezione e prevenzione, per la contrattazione degli organici. Un supporto fondamentale fu dato dall'Istituto di medicina del lavoro di Padova<sup>78</sup>. Tecnici operai come Finzi lavorarono gomito a gomito con i "camici arancione" che si avvicinavano in quegli anni al sindacato: tra questi particolarmente attivo fu Angelo Tettamanti, un ingegnere lombardo esperto di corrosioni che si definiva "medico degli impianti"<sup>79</sup>. La lotta alla nocività, tuttavia, finì per dividere definitivamente le strade dei sindacati confederali e del Comitato operaio. I primi aderirono alla "linea di intervento sindacale sull'ambiente di lavoro" e di contrattazione sociale<sup>80</sup>, promuovendo nel 1975, con il sostegno dell'amministrazione provinciale, il primo Centro di medicina del lavoro<sup>81</sup>. Gli altri giunsero a posizioni di rifiuto del lavoro, teorizzate nelle riviste "Lavoro zero" e "Controlavoro"<sup>82</sup>.

Nel frattempo, dopo la prima reazione di totale indisponibilità verso la rivolta di una classe operaia che riteneva fedelissima, la Montedison — che con la scalata di Eugenio Cefis era passata sotto il controllo pubblico — aveva optato per un netto rinnovamento del suo stile di relazioni industriali<sup>83</sup>. A Marghe-

<sup>77</sup> Felice Casson, *La fabbrica dei veleni. Storie e segreti di Porto Marghera* (I ed. 2007), Venezia, La Toletta, 2015.

<sup>78</sup> Ampia documentazione è in Gianni Moriani, *Nocività in fabbrica e nel territorio*, Verona, Bertani, 1974.

<sup>79</sup> Intervista di Gilda Zazzara a Angelo Tettamanti, Venezia, 18 febbraio 2009. Sul ruolo dei tecnici nell'industria petrolchimica di Porto Marghera cfr. Paolo Perulli, *Organizzazione del lavoro al Petrochimico di Porto Marghera*, in F. Ferri, *Scienza e organizzazione del lavoro*, vol. II, cit., pp. 273-279; Pietro Trevisan, *Montedison e piano chimico. Lotte operaie e ristrutturazione a Marghera*, Venezia, Arsenale, 1979.

<sup>80</sup> *Fabbrica e salute* (Atti della conferenza nazionale Cgil-Cisl-Uil, Rimini, 27-30 marzo 1972), Roma, Seusi, 1972.

<sup>81</sup> Corrado Clini, Giancarlo Magarotto, Giorgio Orrù, *Porto Marghera, 1975-1980 un servizio nel territorio. I dati della salute e della malattia raccolti dal Centro di Medicina del lavoro di Marghera. Le prospettive dopo la riforma sanitaria*, Mirano, Amministrazione provinciale di Venezia. Assessorato all'Igiene del territorio, 1981.

<sup>82</sup> Nel 1972 militanti provenienti da diverse esperienze politiche fondarono l'Assemblea autonoma di Porto Marghera, cfr. la raccolta di documenti *Assenteismo: un terreno di lotta operaia*, Padova, Nuovi Editori, 1975.

<sup>83</sup> Sulla Montedison cfr. Vera Zamagni, *La crisi dell'industria chimica italiana e la crisi degli anni Settanta*, in Geoffrey J. Pizzorni (a cura di), *L'industria chimica italiana nel Novecento*, Milano, FrancoAngeli, 2006, pp. 137-153; Luciano Gallino, *La scomparsa dell'Italia industriale*, Torino, Einaudi, 2003, pp. 42-55; Eugenio Scalfari, Giuseppe Turani, *Razza padrona. Storia della borghesia di Stato*, Milano, Feltrinelli, 1974.

ra furono inviati dirigenti giovani e “moderni”, con l’obiettivo di aprire un dialogo con le anime più riformiste del sindacato. Un interlocutore di primo piano fu trovato nella componente socialista della Cgil e della Uil, forti del sostegno dell’astro dei socialisti veneziani, Gianni De Michelis<sup>84</sup>. Oltre che ipersindacalizzata, il Petrolchimico divenne una fabbrica iperpolitizzata, con un’intensa attività interna di gruppi partitici.

Dopo anni di scioperi e conflitti quotidiani, tra gli stessi lavoratori emergeva il bisogno di una nuova normalità: i chimici in particolare avevano raggiunto traguardi importanti, diventando una delle categorie più tutelate dell’industria. Al Petrolchimico si instaurò progressivamente un clima di relazioni industriali collaborative e rispettose dell’agibilità sindacale, ormai garantita dallo Statuto dei lavoratori. La militanza autonoma di fabbrica, colpita dagli strascichi dell’inchiesta del 7 aprile 1979 — tra gli arrestati quell’anno vi fu anche Finzi — e ancor più screditata dal sospetto di collusioni con gli omicidi brigatisti che, in un ultimo colpo di coda del terrorismo, avevano colpito Porto Marghera, deflù rapidamente<sup>85</sup>.

Se le lotte operaie e la contrattazione sull’ambiente di lavoro abbiano reso le fabbriche chimiche luoghi sicuri per la salute umana è un giudizio che non è ancora possibile dare. Nella memorialistica e nell’ingente letteratura a ridosso del “processo al Petrolchimico” si incontrano interpretazioni ferocemente contrapposte, che solo negli ultimi anni — con il procedere della dismissione — hanno cominciato ad attenuarsi<sup>86</sup>. Se è indubbio che la Montedison fu costretta a fare importanti investimenti in materia ambientale, gli stessi quadri sindacali impegnati in prima fila su quei temi cominciarono presto a denunciare un clima di disimpegno e caduta della vigilanza<sup>87</sup>.

Ancora più complesso sarebbe valutare quanto profondamente la nuova cultura della salute e della prevenzione fosse penetrata nella massa operaia. Da al-

<sup>84</sup> Giampietro Gavagnin, Costantino Grillo, Carlo Mulas, *Porto Marghera. Storia di una crescita. L’evoluzione culturale del mondo del lavoro e dei “quadri” nel Petrolchimico. 1950-1988*, Venezia, Marsilio, 1988.

<sup>85</sup> Giovanni Palomarini, *Il processo 7 aprile nei ricordi del giudice istruttore*, Padova, Il Poligrafo, 2014. Tra il 1980 e il 1981 vennero uccisi dalle Brigate rosse Sergio Gori (vicedirettore del Petrolchimico), Alfredo Albanese (commissario della Digos) e infine, dopo un lungo sequestro, Giuseppe Talierno (direttore del Petrolchimico), il cui corpo martoriato fu fatto ritrovare in un’auto a pochi passi dalla fabbrica.

<sup>86</sup> Nicoletta Benatelli, Gianni Favarato, Elisio Trevisan, *Processo a Marghera. L’inchiesta sul Petrolchimico, il Cym e le morti degli operai. Storia di una tragedia umana e ambientale*, Portogruaro, Nuova dimensione-Associazione Bortolozzo, 2002; Gianfranco Bettin, Maurizio Dianese, *Petrolkiller. In appendice: i documenti segreti delle aziende chimiche*, Milano, Feltrinelli, 2002; Gianfranco Bettin (a cura di), *Petrolkimiko. Le voci e le storie di un crimine di pace*, Milano, Baldini & Castoldi, 1998; Paolo Rabitti, *Cronache dalla chimica. Marghera e le altre*, Napoli, Cuen, 1998.

<sup>87</sup> Angelo Tettamanti, *Parliamo di ambiente: la situazione è migliorata ma non basta*, s.d. [ma 1981], 3 cart., in ACSEL, Camera del lavoro di Venezia, b. 9, fasc. Conferenza di produzione del Petrolchimico di Porto Marghera.

cune testimonianze affiora la delusione dei quadri “illuministi” verso la mentalità ostinatamente individualista e materialista, ancorata a schemi contadini di accumulazione, degli operai: riottosi all’idea di rinunciare al dono del quarto di vino e persino disposti a tagliarsi un dito per avere la mutua e comprarsi una casetta propria<sup>88</sup>.

## Dalla contraddizione ambientale alla dismissione

Come si è visto, Porto Marghera era nata dall’obiettivo politico di “salvare” Venezia dalla decadenza dandole una moderna forma urbana e un avvenire produttivo. Alla fine degli anni Cinquanta la propaganda industriale — si pensi al documentario di Ermanno Olmi *Venezia città moderna*, finanziato dalla Edison — cantava le lodi dell’armonica convivenza tra la città del passato e quella del futuro: per sentirsi veneziani, ai cittadini della periferia di terraferma poteva bastare il *souvenir* di una gondoletta in plastica appoggiata sul televisore, segno di un benessere ormai conquistato<sup>89</sup>. In realtà l’integrazione — se vista con gli occhi dei lavoratori — non era mai avvenuta: ad abitare la città di terraferma furono famiglie che con Venezia non avevano mai avuto nessun legame, oppure strati intermedi impossibilitati a mantenere uno status abitativo decoroso nell’isola<sup>90</sup>.

Se negli anni Trenta era stata Porto Marghera a rifiutarsi di risolvere i problemi sociali del centro storico, trent’anni dopo fu Venezia a voltare le spalle alle fabbriche. Nel 1962 la Fondazione Cini promosse un grande convegno sul “problema di Venezia”, lanciando un grido di allarme circa la salvaguardia del centro storico e chiedendo un intervento legislativo speciale<sup>91</sup>. Quando, quattro anni dopo, l’alluvione mise in ginocchio la città, più di qualcuno cominciò a indicare il colpevole nel “mostro” industriale<sup>92</sup>. L’avvio dei lavori di scavo di un nuovo canale industriale (previsto per servire la “terza zona”) e l’emun-

<sup>88</sup> Videointervista di Gilda Zazzara a Bruno Geromin, Venezia, 20 febbraio e 10 marzo 2016, riprese di Manuela Pellarin (destinata a AIVESER, Memoria operaia di Porto Marghera); Chiara Puppini, *Marghera 1971: l’inizio di una fine. Un anno di lotta alla Sava*, Portogruaro, Nuova dimensione-Iveser, 2015, p. 182.

<sup>89</sup> *Venezia città moderna*, di Ermanno Olmi, Italia 1958.

<sup>90</sup> Ministero dei Lavori pubblici, Comitato per lo studio dei provvedimenti a difesa della città di Venezia ed a salvaguardia dei suoi caratteri ambientali e monumentali, *Caratteri dell’esodo della popolazione dal centro insulare di Venezia*, 2 vol., Roma, Censis, 1973.

<sup>91</sup> Comune di Venezia, Fondazione Giorgio Cini, *Atti del convegno internazionale “Il problema di Venezia”* (Venezia, 4-7 ottobre 1962), Venezia, snt., 1964. Cfr. anche Leopoldo Pietragnoli, Maurizio Reberschak, *Dalla ricostruzione al “problema” di Venezia*, in M. Isnenghi, S.J. Woolf, *Storia di Venezia. L’Ottocento e il Novecento*, vol. III, cit., pp. 2225-2277.

<sup>92</sup> Giulio Obici, *Venezia fino a quando?*, pref. Teresa Foscari Foscolo, nota storica Cesare De Michelis, Padova, Marsilio, 1967; Unesco, *Rapporto su Venezia*, Milano, Mondadori, 1969; Stephen Fay, Phillip Knightley, *The death of Venice*, London, Andre Deutsch, 1976.

gimento delle falde acquifere da parte delle aziende sarebbero stati i principali responsabili dell'alta marea eccezionale; gli agenti atmosferici inquinanti, più in generale, del degrado del patrimonio artistico veneziano. Nella discussione si distinse l'associazione Italia nostra, che trovò un formidabile amplificatore nelle inchieste di Indro Montanelli<sup>93</sup>. Il progressivo consolidarsi di una visione antindustrialista, in cui si mescolavano interessi economici dei gruppi “neoinsulari” — eredi della linea primonovecentesca di opposizione al porto “fronte a terra” — e nuove sensibilità ambientaliste allargò la frattura tra Venezia e il suo *hinterland*. Il progetto di “terza zona”, sconfessato dal sindacato, dai partiti di sinistra e dai gruppi radicali, fu abbandonato, e dalla campagna internazionale sulla salvezza di Venezia scaturì, dopo un lungo iter, la legge speciale del 1973<sup>94</sup>.

Per la peculiare configurazione della zona industriale — oltre che incombente sulla bellezza fragile di Venezia, circondata da un denso tessuto residenziale — il movimento operaio veneziano si trovò presto a confronto con i temi dell'ambiente e della salute pubblica. Nel 1971 un'indagine dell'Istituto di medicina del lavoro di Padova sulla salute dei bambini della scuola elementare del Villaggio San Marco rilevò un quadro preoccupante di manifestazioni patologiche, individuando le cause negli effetti combinati della marginalità economica e dell'inquinamento atmosferico<sup>95</sup>. La Fulc si diede conseguentemente “obiettivi esterni alla fabbrica”: lo sviluppo dei consigli di zona e la contrattazione con le istituzioni per allontanare la popolazione dalle zone più contaminate<sup>96</sup>.

Per molti attivisti autonomi, invece, la tesi della nocività globale della fabbrica approdò a esperienze di ambientalismo militante, come l'assalto alle navi che scaricavano in mare i “fanghi rossi”, gli scarti della lavorazione dei fertilizzanti e dell'alluminio<sup>97</sup>. Negli anni Ottanta fu particolarmente attiva l'associazione Medicina democratica: in questo spazio si trovò a operare, senza precedenti esperienze sindacali, Gabriele Bortolozzo, l'operaio dei reparti di cloruro di vinile i cui esposti furono la base del “processo al Petrolchimico”<sup>98</sup>.

<sup>93</sup> Gli interventi di Montanelli sul “Corriere della Sera” e alla Rai sono ora raccolti in Indro Montanelli, *Per Venezia*, a cura di Nevio Casadio, Venezia, Marsilio, 2010; cfr. anche Giannadrea Mencini, *Il Fronte per la difesa di Venezia e della Laguna e le denunce di Indro Montanelli*, Venezia, Supernova, 2005. Contro Montanelli prese vigorosamente posizione Wladimiro Dorigo in *Una laguna di chiacchiere. Note a margine a “tutto Montanelli su Venezia”*, Venezia, snt., 1972.

<sup>94</sup> Paolo Cacciari, *Appunti per una storia del Progettone*, “Oltre il ponte”, 1987, n. 17, pp. 73-107.

<sup>95</sup> G. Moriani, *Nocività in fabbrica e nel territorio*, cit., in part. la lettera dei medici ai genitori dei bambini della scuola alle pp. 105-108.

<sup>96</sup> *Relazione unitaria delle segreterie dei chimici*, 26 giugno 1973, 7 cart., in ACSEL, Bruno Liviero, b. 1, fasc. 2.

<sup>97</sup> Michele Boato, *Una grande battaglia vinta con la nonviolenza: stop ai fanghi Montedison in Adriatico*, Venezia, Libri verdi di “Smog e dintorni”, 1989.

<sup>98</sup> Gabriele Bortolozzo, *L'erba ha voglia di vita. Autobiografia e storia politica tra laguna e Petrolchimico*, Venezia-Mestre, Associazione Gabriele Bortolozzo, 1998.

Ma a bloccare lo sviluppo ulteriore di Porto Marghera non furono solo le denunce delle “contesse veneziane” di Italia nostra e il *working-class environmentalism*<sup>99</sup>. A metà degli anni Settanta l'intero sistema capitalistico occidentale entrò in una fase di cambiamento e di ristrutturazione. Che lo sviluppo della grande industria pesante non potesse più essere considerato illimitato lo si comprese con la chiusura dello stabilimento di allumina della Sava nel 1972, la prima dopo oltre cinquant'anni di ininterrotta crescita. La Federazione unitaria dei metalmeccanici si impegnò in una lunga e complessa vertenza per la trasformazione del ciclo primario dell'alluminio — economicamente insostenibile con l'ingresso nel mercato della bauxite di paesi che disponevano di miniere a cielo aperto — verso le terze lavorazioni<sup>100</sup>. Per la proprietà svizzera tuttavia, anche la turbolenza sindacale e le rivendicazioni sull'ambiente di lavoro scongiuravano di continuare a investire su Porto Marghera<sup>101</sup>.

La vicenda della Sava fu anticipatrice dell'imminente futuro anche per la soluzione del salvataggio da parte delle partecipazioni statali (in questo caso l'Efim): nel giro di pochi anni il capitale pubblico avrebbe assunto il controllo di quasi tutte le fabbriche maggiori<sup>102</sup>. Nel settembre 1980 il rinnovo del contratto aziendale del Petrolchimico inaugurò l'“autunno freddo” di Porto Marghera, concludendosi con la cassaintegrazione per 600 lavoratori<sup>103</sup>.

Da allora in avanti la chiusura di impianti obsoleti e la riduzione degli organici procedettero attraverso esternalizzazioni e ingenti risorse di welfare pubblico. L'addio collettivo alla fabbrica si frammentò in molte esperienze individuali: il trauma della cassa integrazione e del prepensionamento, ma anche l'opportunità di iniziare una nuova vita nel lavoro autonomo o terziario<sup>104</sup>. Il risultato della “ristrutturazione morbida” fu che nel 1990 gli operai di Porto Marghera erano scesi sotto la soglia dei 20.000, tornando ai livelli prebellici<sup>105</sup>.

<sup>99</sup> Stefania Barca, *On working-class environmentalism: a historical and transnational overview*, “Interface: a journal for and about social movements”, 2012, n. 2, pp. 61-80.

<sup>100</sup> C. Puppini, *Marghera 1971*, cit. Sui piani di settore degli anni Ottanta cfr. la tesi di laurea di Dino Ramera, dirigente della Cisl, *Porto Marghera: crisi o ristrutturazione?*, Università Ca' Foscari Venezia, a.a. 1981-1982, rel. prof. Mario Bonel

<sup>101</sup> Cfr. l'intervista a un dirigente Sava dell'epoca in C. Puppini, *Marghera 1971*, cit., p. 99; Giorgio Brazzolotto, *La vertenza Sava vista dagli operai*, in Alfredo Aiello (a cura di), *Ciminiere ammainate. Trent'anni di opposizione al declino industriale*, Portogruaro, Nuova dimensione, 2006, pp. 131-140.

<sup>102</sup> Paolo Perulli, *Grandi gruppi e partecipazioni statali nel Veneto*, “Cgil Veneto”, 1977, n. 0 in attesa di autorizzazione, pp. 17-22.

<sup>103</sup> Tommaso Di Renzo, *Eravamo bonzi. Ricordi senza remore delle lotte sindacali del 1980. Il Petrolchimico di Porto Marghera*, Venezia, Marsilio, 1988.

<sup>104</sup> Umberto Dinelli, Nicola Magnavita, Gianni Moriani, *Le braccia tagliate. Cassa integrazione e sofferenza nella Marghera degli anni Ottanta*, Venezia, Agenzia per l'impiego nel Veneto, 1998.

<sup>105</sup> *Bozza di documento in preparazione della “campagna politica” sulle lotte operaie verso i contratti '72 a Portomarghera*, a cura del comitato direttivo del centro d'iniziativa de “il manifesto” Mestre-Venezia, gennaio 1972, 18 cart. (rinvenuto nell'Archivio di Wladimiro Dorigo presso la Biblioteca di area umanistica dell'Università Ca' Foscari, in corso di riordino).

*Serie storica di aziende ed addetti presenti a Porto Marghera (1920-2002)*

<i>Anno</i>	<i>Aziende</i>	<i>Addetti</i>
1920	11	non disponibile
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

*Fonte:* Provincia di Venezia, assessorato Attività produttive, *Seconda conferenza economica provinciale. Porto Marghera. Trasformazione e prospettive*, a cura di Pierpaolo Favaretto, Coses, gennaio 2004.

Tutto attorno era in corso il boom della piccola e media impresa: per restare nelle vicinanze, delle zone industriali di paese, come a Santa Maria di Sala, o dei distretti, come il calzaturiero della Riviera del Brenta<sup>106</sup>. Mondi del lavoro diversissimi dalla grande impresa, economicamente scollegati, ma socialmente

<sup>106</sup> La letteratura sul “modello veneto” è molto vasta, sugli esempi citati cfr. Maurizio Angelini, *Santa Maria di Sala: agli albori di un'industrializzazione “a freddo”*, in Alfiero Boschiero, Giovanni Favero, Gilda Zazzara (a cura di), *Rivoluzioni di paese. Gli anni Settanta in piccola scala*, “Venetica”, 2010, n. 21, pp. 21-40; Vittorio Pampagnin, *La riviera degli scarpari. Storie di scarpe, di uomini e di lotte nella riviera del Brenta e dintorni*, Padova, Centro studi Ettore Luccini, 2000.

attraversati da frequenti osmosi all'interno degli stessi nuclei familiari. La tesi dell'estraneità di Porto Marghera rispetto al "modello Veneto" — da cui la descrizione in termini di "cuneo di nord-ovest nel nord-est"<sup>107</sup> — non è sostenibile dal punto di vista della storia sociale del lavoro, poiché il capitale umano di queste due diverse economie fu lo stesso operaio-contadino formatosi nell'etica cattolica del mondo rurale. Se e in che misura quel retroterra manifatturiero "leggero" abbia assolto alla funzione di tampone occupazionale dello smantellamento della grande industria, tuttavia, è un'ipotesi tutta da verificare<sup>108</sup>.

Nel 1991 — con le chiusure del moderno laminatoio Sava in "seconda zona" e dell'Alucentro, una delle aziende nate dallo spezzettamento del ciclo dell'alluminio — Porto Marghera mise fine a un capitolo fondamentale della sua storia<sup>109</sup>. Processi analoghi investivano la chimica: dalle chiusure degli impianti più vecchi e nocivi, anche su pressione dei lavoratori, negli anni della gestione Enichem si passò allo smantellamento di intere linee, a cominciare dai fertilizzanti. Sulle ceneri di queste vecchie produzioni sarebbero sorte attività di logistica portuale e di terziario avanzato, mentre nella periferia del quartiere urbano aprivano i primi grandi centri commerciali.

Nel nuovo millennio lo "spezzatino" del Petrolchimico tra diverse società multinazionali e imprenditori improvvisati ha avuto come risultato che quasi tutti gli impianti sono stati dismessi e consegnati al futuro incerto delle bonifiche. Della vecchia Marghera industriale pare avere prospettive di continuità solo il cantiere Breda (dal 1984 Fincantieri), passato attraverso radicali rivolgimenti nell'organizzazione del lavoro e nella composizione della manodopera<sup>110</sup>. Nel giro di trent'anni la città industriale è scomparsa, lasciando un'immensa e complessa eredità materiale. Il contesto della dismissione ha fatto sponda alla rimozione, da parte dei cittadini della "grande Venezia" — divenuta nel frattempo "città metropolitana" — del passato industriale, mentre la storia operaia di Porto Marghera è sprofondata in uno "stereotipo cupo"<sup>111</sup>.

<sup>107</sup> Giulio Goria, *Il Veneto rimarrà "super-bianco"?*, "L'Orsa di Palermo", 18 aprile 1968.

<sup>108</sup> Giuseppe Tattara (a cura di), *Il piccolo che nasce dal grande: le molteplici facce dei distretti industriali veneti*, Milano, FrancoAngeli, 2001.

<sup>109</sup> Centosessantotto lavoratori, *Quando la fabbrica chiude*, a cura di Enrico Cerasi, Venezia, Marsilio, 1994.

<sup>110</sup> Graziano Merotto, Devi Sacchetto, Valter Zanin, *Fincantieri fabbrica globale e territorio. Rapporto di ricerca*, Mestre, Osservatorio politiche sociali e del volontariato, 2000.

<sup>111</sup> Guido Zuconi, *Marghera e la scommessa industriale di Venezia*, in Salvatore Adorno, Simone Neri Serneri (a cura di), *Industria, ambiente e territorio. Per una storia ambientale delle aree industriali in Italia*, Bologna, il Mulino, 2009, pp. 133-148; Laura Cerasi, *Perdonare Marghera. La città del lavoro nella memoria post-industriale*, Milano, FrancoAngeli, 2007. Un tentativo di ricucitura tra memorie industriali e postindustriali è Sergio Barizza (a cura di), *Marghera 2009. Dopo l'industrializzazione*, Venezia, Circolo Auser Stella d'argento Marghera-Malcontenta, 2009. Sullo "stereotipo cupo" cfr. Aris Accornero, Bruno Manghi, Daniele Marini, intr. a Aris Accornero et al., *L'evoluzione delle relazioni sindacali a Porto Marghera*, "Quaderni della Fondazione Nord Est", 2006, n. 37, p. 3.

L'attuale sindaco di Venezia — figlio di quel Brugnaro che mise in poesia la rivolta operaia contro la fabbrica nociva — vede nel centenario del 2017 l'occasione per innescare lo sviluppo di “una nuova città, modello Manhattan”, in cui convivranno produzione *hi-tech*, turismo e residenza<sup>112</sup>. Vede cioè nel futuro ciò che per l'attore e regista teatrale Marco Paolini era già oltre dieci anni fa una visione del passato, quando “Porto Marghera vista dalla Giudecca pareva New York”<sup>113</sup>. Agli studiosi l'esaurimento della parabola della grande fabbrica offre invece l'opportunità di lavorare su un ciclo economico e sociale per molti versi chiuso e di ripensare all'industrializzazione alla luce della memoria e dell'eredità della dismissione, giovandosi delle più recenti suggestioni metodologiche dei *deindustrial studies*<sup>114</sup>. Da questo punto di vista Porto Marghera, da periferia nazionale, potrebbe diventare un caso rilevante di comparazione per la storia europea della civiltà industriale.

<sup>112</sup> Alberto Vitucci, *Brugnaro: “Marghera nuova Manhattan”*, “La Nuova Venezia”, 4 marzo 2016.

<sup>113</sup> *Parlamento chimico. Storie di plastica*, di Francesco Niccolini e Marco Paolini, Jolefilm 2002.

<sup>114</sup> Roberta Garruccio, *Chiedi alla ruggine. Studi e storiografia della deindustrializzazione*, “Meridiana”, 2016, n. 85, pp. 35-60.