

[www.wladimirodorigo.eu](http://www.wladimirodorigo.eu)

## **DEMISTIFICAZIONI – 4.12.2008**

**Nota di Paolo Dorigo, delegato per gli eredi a far parte del  
“Comitato scientifico” del futuro fondo archivistico di  
Wladimiro Dorigo presso l'Università Ca'Foscari di Venezia**

Prima Casellati (dicembre 2005), ora postuma l'opera di Chinello con introduzione di Isnenghi (2008), sbagliano clamorosamente bersaglio nello “stupirsi” della posizione “pro Terza Zona industriale” di Wladimiro Dorigo, cui alcuni attribuiscono la “paternità” del progetto. Nel capitolo 4.7 di “Una legge contro Venezia” (1973), che qui riproduciamo integralmente, la verità, come Papà ridicolizzava le posizioni “ambientaliste” “IN” di Italia Nostra e come spiegava invece CHI era il nemico vero della Terza Zona, i padroni di Montecatini Edison (poi Montedison, Enichem, ecc.). Facciamo mente locale per gli immemori ed i “fuori settore”, impreparati a parlare di questione operaia, che nel libro succitato era ampissimo lo spazio dedicato all'inquinamento industriale ed ai morti ed infortuni ed intossicati sul lavoro a Marghera. SU RICHIESTA GLI STUDIOSI POSSONO RICHIEDERCI UNA COPIA FOTOSTATICA DEL LIBRO, ESAURITO E MAI PIU' RISTAMPATO DAI PRIMI ANNI '80.

Secondariamente, chiariamo che l'intervista a Papà pubblicata sul libro di A.Ajello è stata pubblicata, insieme a quella di clamorosi nemici di Wladimiro Dorigo come l'ex ministro De Michelis, NON ERA STATA CONCESSA AL SIGNOR AJELLO, noto ex sindacalista di Marghera, PER SCOPO EDITORIALE MA SOLO PER LA SUA TESI DI LAUREA.

## 7. Polemiche e interessi contro la terza zona di Porto Marghera

Contemporaneamente alle segnalate diffidenze emerse in sede regionale — le quali sarebbero state peraltro rapidamente riassorbite in sede di redazione del Programma economico regionale 1966-1970, maturarono tuttavia contro l'impresa consorile (nella quale sono consociati, all'interno del consiglio di am-

187

ministrazione del Consorzio, i Comuni di Venezia e di Mira, la Provincia di Venezia, il Provveditorato al Porto, la Camera di Commercio Industria e Agricoltura, le associazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori, e il Magistrato alle Acque di Venezia: come dire, l'esempio di più vasta collaborazione fra enti pubblici locali e statali e rappresentanze private, che sia mai stata tentata a Venezia), due tipi diversi di dura avversione. Da una parte alcuni uffici dell'amministrazione delle Belle Arti e l'associazione "Italia Nostra", nel quadro delle sue manifestazioni pubbliche per la "salvezza di Venezia", e dall'altra i gruppi SADE, Montecatini ed Edison, poi fusi nella Montedison, nel quadro della loro politica di industrializzazione della terraferma veneziana.

Per quanto riguarda la prima forma di opposizione, si deve anzitutto notare che, ad un esame storico, essa si rivela assai in ritardo, dopo una serie di prese di posizione favorevoli sia alla realizzazione della seconda zona, sia alla previsione e progettazione della terza e del nuovo canale navigabile Malamocco-Marghera, e che nella vicenda del suo esprimersi si aggiungono, per successiva stratificazione, motivazioni sempre diverse, chiamate a sostituire le prime quando risultino ribattute o logorate dal pubblico dibattito. All'inizio, in effetti, i grandi progetti sulla gronda incontrano un favore incondizionato. Si esprime favorevolmente su di essi (canale e seconda zona) il Consiglio Superiore dei LL.PP. (16 marzo 1961 e 31 ottobre 1962), che pure rinvia una prima volta il PRG di Venezia per altri motivi, e la sezione veneziana di "Italia Nostra" trova modo di esprimere ripetutamente, in documenti ufficiali, il suo appoggio e il suo compiacimento, frutti evidenti di mancanza di prevenzione in quell'epoca, e anche di permanente esclusiva ottica insulare ed estetica nella considerazione del problema veneziano: nel corso di oltre sette anni "Italia Nostra" caldeggia, "si rallegra", reputa "indispensabile", "necessario" "l'ingrandimento della zona industriale di Marghera", saluta con un "finalmente" un appalto del 1961 (che poi andrà a vuoto) dei lavori del canale, di cui si vanta di aver "sempre sostenuta" la costruzione, sollecita perfino la costruzione dei canali di penetrazione nella terza zona<sup>41</sup>. Poi la musica cambia, a partire dal maggio 1967. Le più incredibili e risibili accuse vengono lanciate in un primo tempo, come spiegazione dell'alluvione del 4 novembre 1966, contro il canale Malamocco-Marghera (del quale a quella data stava appena cominciando uno scavo!); poi si sottolinea la ten-



13. Aree portuali nella Laguna di Venezia, 1973.

denza di maggiore frequenza delle acque alte in città (che a vero dire si era manifestata da almeno un decennio) per incolparne la colmata delle barene della seconda e della terza zona industriale; infine si passa, sulla scorta di recentissime e più emozionanti acquisizioni, al problema ecologico lagunare, proclamando anzitutto l'incompatibilità di certe industrie con la ubicazione sulla gronda lagunare e con la vicinanza a una città ricca di monumenti e di storia, chiedendo successivamente la chiusura di tutte le bocche portuali lagunari indipendentemente dalle necessità della navigazione marittima, e concludendo con la richiesta di espulsione dell'intero apparato produttivo di Marghera, con l'alibi del mantenimento del solo porto commerciale, quasi che nella moderna struttura portuale fosse possibile scindere le induzioni delle funzioni di trasformazione di un porto dalla sua assai minore e meno ricca funzione di transito.

Non mette conto naturalmente anticipare qui quanto più diffusamente si dirà nei due successivi capitoli, esclusivamente dedicati al problema idraulico e al problema ecologico lagunare. Basti aver brevemente ricordato le fasi e i termini di questo tipo di opposizioni, che negli ultimissimi anni, rinverdendo le tematiche della polemica commerciale e bottegaia dei primi anni del 1900 contro "i Bottenighi", e riadottando in pieno un'ottica neo-insulare, con accenti piccolo-borghesi e poujadisti, hanno assunto la forma di fronti per la difesa di Venezia e della laguna, che mal nasconde piccoli e grandi interessi corporativi e settoriali, da quelli alberghieri e turistici egemonizzati dalla CIGA a quelli piccolo-commerciali, ferocemente avversi non tanto a Marghera quanto alla terraferma comunale e al quadro territoriale ormai irrefutabile per una autentica salvezza della città.

Circa il secondo tipo di opposizione, facente capo all'azione della Montedison, esso si esplica con significativo parallelismo, a partire dal 1965, quando appare chiaro a tutti, e prima che a tutti ai dirigenti del grande gruppo monopolistico che si sta formando a Milano, che il nuovo Consorzio pubblico per la terza zona, con il suo nuovo piano regolatore (approvato appunto in quell'anno), con l'iniziata politica di revisione, almeno attraverso l'imposizione dei contributi di miglioria, delle accomodanti compiacenze del Consorzio precedente in seconda zona, con le sue pretese di controllo rigoroso delle arce acquisite e di definizione scientifica delle priorità di insediamento industriale nella terza zona, con la sua manifestata volontà di

opporsi all'aggrimento territoriale del piano stesso tentato dalla Montedison, intende rovesciare radicalmente le piacevoli usanze dei grandi gruppi di Marghera, collaudate da cinquant'anni di "successi"<sup>42</sup>.

Le prime ostilità contro il Consorzio vengono accese dalla società Montecatini-Edison a proposito del PRG del Comune di Mira (confinante con il Comune di Venezia, 32.000 abitanti), sul cui territorio si estendono non solo le barene demaniali di competenza consortile, ma anche altre basse aree agricole, confinanti con le prime, ma esterne alla conterminazione lagunare, sulle quali si era da tempo fermata l'attenzione dei grandi gruppi milanesi.

Si deve ricordare che un primo piano regolatore di Mira era stato studiato nel 1961-1962, e adottato dal Comune il 2 settembre di quell'anno<sup>43</sup>. In esso, alcune migliaia di ettari di aree barenose erano destinate a porto commerciale e industriale (la futura terza zona), in modi non molto diversi da quelli previsti dal P.R.G. elaborato poi dal Consorzio, e approvato, come già detto, nel 1965. In quel piano vasti complessi di aree agricole, circa un migliaio di ettari, acquistati nello stesso periodo di tempo dalle società Edison e Montecatini a vilissimo prezzo, venivano destinati in gran parte a zona per "piccole industrie", senza soluzione di continuità con la zona portuale.

Quel primo PRG di Mira era stato peraltro quasi subito abbandonato dal Comune, sia per il reiterato rinvio da parte della G.P.A. di Venezia, sia perché nel frattempo era intervenuta la legge istitutiva del nuovo Consorzio (2 marzo 1963), che dava a quest'ultimo la competenza di pianificare le aree comunali comprese entro la conterminazione lagunare, e cioè quasi tutte quelle destinate nel piano stesso a zone portuali, industriali e commerciali.

Il nuovo piano comunale, redatto anche sulla base di accordi fra tutti gli enti pubblici interessati intervenuti in sede di consultazioni previste dalla legge del 1963, determinò che le aree acquistate nel 1961-62 dal gruppo Montecatini-Edison, e precisamente da una affiliata di esso, la società SORAP, fossero destinate a zone per servizi vari (parco ferroviario, parco camionistico, snodi e tracciati stradali) e a colture agricole, anche al fine di tenere sufficientemente lontani, per motivi di igiene, gli insediamenti industriali dagli abitati di Mira e Oriago, e anche dal Naviglio, che con detti centri costituisce la famosa Riviera del Brenta, vincolata per motivi paesistici ai sensi del-

la legge 29 giugno 1939, n. 1497. Di fronte a queste scelte pubbliche, ampiamente giustificate, come s'intende, sotto ogni profilo, urbanistico, paesistico, monumentale, tecnico, igienico, politico, la Montedison, interessata alla costruzione di un colossale impianto petrolchimico, iniziava un'aspra lotta, in ogni sede. Veniva anzitutto presentato ricorso presso il Consiglio di Stato contro il Ministero dei Lavori Pubblici e il Consorzio, chiedendo che il PRG di quest'ultimo fosse dichiarato illegittimo e nullo. La vicenda, durata due anni, tra il 1965 e il 1967, si concluse in modo infausto per la SORAP (cioè per la Montedison), avendo il Consiglio di Stato respinto il ricorso.

Contemporaneamente, la SORAP presentava nel novembre 1966 un'osservazione contro la destinazione prevista nel nuovo PRG di Mira per le aree di sua proprietà adducendo di averle acquistate nel 1961 dietro precisa assicurazione, resa dagli amministratori comunali di allora, che esse avrebbero avuto nel PRG una destinazione industriale per insediamenti di base. Tali asserzioni, peraltro, venivano smentite dagli amministratori chiamati in causa, sì che anche questa vicenda, dopo circa due anni, si concludeva negativamente per la Montedison poiché, nonostante una serie di profferte della società stessa agli amministratori del Comune, ricche di suadenti promesse di benessere e di industrializzazione — peraltro tecnicamente incredibili e igienicamente pericolosissime —, il Consiglio Comunale respingeva unanimemente nel luglio 1968 le osservazioni della SORAP al PRG. Il piano veniva successivamente inviato al Ministero dei Lavori Pubblici, per la necessaria approvazione: ma esso era coinvolto ormai nella *querelle* su Venezia, sì che, dopo tre anni di lungaggini burocratiche, veniva respinto dal Ministero dei LL.PP. perché teneva conto della terza zona industriale, approvata dallo stesso Ministero nel 1965! <sup>44</sup>.

Infine, la SORAP tentò reiteratamente ma inutilmente di ottenere dalle autorità marittime la concessione a costruire un pontile privato per petroliere nel nuovo porto petrolifero di San Leonardo, progettato dal Consorzio nel quadro del piano della terza zona e costruito a spese dello Stato (grazie al quale può essere finalmente dirottato dal centro di Venezia il pericoloso traffico), per garantirsi così la possibilità di collegare mediante oleodotto le sue aree in comune di Mira.

Come si vede, attorno alle aree miresi della Montedison sono stati tentati non tanto una difesa privatistica contro pur legittime e indispensabili esigenze pianificatorie pubbliche,

quanto una speculazione su terreno agricolo di cui si invocava una destinazione industriale, e soprattutto un attacco politico contro il nuovo istituto consortile che mostrava di voler applicare la legge anche contro i "diritti del più forte", e di voler rompere con la già denunciata disastrosa politica privatistica a Porto Marghera, che con le due prime zone industriali ha permesso, principalmente al gruppo Montecatini-Edison-SADE, a carico del pubblico denaro, enormi guadagni e potere incontrastato su Marghera, su Mestre, su Venezia. La questione dell'applicazione della legge del 1963, della sottomissione della Montedison a una politica di pianificazione pubblica dell'industrializzazione portuale si è dunque identificata, senza alcun dubbio, con la questione stessa della contestazione del dominio monopolistico su Venezia e sulla terraferma veneta. Ma nel frattempo la guerra per Marghera si era enormemente allargata, fino al Delta del Po.

#### 8. *Le grandi manovre sul Delta del Po contro il porto di Venezia*

Il Consorzio obbligatorio per la terza zona era ancora in via di concepimento in sede parlamentare, nell'autunno-inverno 1962-1963, quando, alla ricerca del miglior reinvestimento dei colossali fondi di indennizzo (circa 180 miliardi) che la nazionalizzazione dell'energia elettrica le assicurava, la SADE posava gli occhi su un comprensorio di aree alla foce del Po di Levante, nel comune di Rosolina, che fino a pochi mesi prima avevano ospitato impianti per estrazioni metanifere, poi proibite dallo Stato quando si ebbe la certezza che esse erano la causa di gravissimi episodi di subsidenza interessanti il Delta padano. Il grande gruppo veneto, ancora guidato da Vittorio Cini, come sempre tempestivo, acquisiva poco dopo un primo grande complesso di aree costiere<sup>45</sup>, puntando su un ambizioso disegno: la creazione del quinto centro siderurgico italiano, per il quale si chiedeva la partecipazione finanziaria dello Stato, e, naturalmente, in alternativa a Marghera, la costruzione, da parte del Ministero dei LL.PP., di un nuovo grande scalo marittimo industriale, "Porto Levante", con le adeguate infrastrutture necessarie. Alla fine del 1963, mentre il nuovo Consorzio per l'ampliamento di Marghera muoveva i primi passi, e predisponeva il piano della nuova zona di espansione affidatagli dallo Stato, due società di consulting di Milano, la Techint e la Tekne, avevano già predisposto gli studi di progettazione tecnica e di pia-