

## RIGENERAZIONE E CITTÀ IN TRANSIZIONE: QUALE CAMBIAMENTO NELLE AREE PRODUTTIVE D'INTERFACCIA TRA MESTRE E MARGHERA? EVOLUZIONE DELL'IMPRESA E DEL LAVORO

Valentina Bonello<sup>1</sup>, Giulio Pedrini<sup>2</sup>, Francesca Gambarotto<sup>3</sup>

### SOMMARIO.

Partendo dalla ricostruzione di come il lavoro nella grande industria abbia connotato significativamente la parabola storica di Porto Marghera, il paper discute le transizioni lavorative e la composizione settoriale dell'economia veneziana e dell'area di Marghera al fine di individuare alcuni ambiti di potenziale interesse per un percorso di sviluppo del sistema locale che parta dall'area di Marghera e da alcune attività specifiche, in particolare i servizi innovativi destinati alle imprese.

La rappresentazione fornita si offre spunti di discussione sulle possibili prospettive di rigenerazione economica e sociale dell'area di Marghera secondo un approccio place-based che aggiorni e ripensi la tradizionale narrativa associata alle imprese e al lavoro operanti nell'area in modo da recepire e valorizzare le sostanziali trasformazioni avvenute nell'ultimo quindicennio.

---

<sup>1</sup> Università Ca' Foscari Venezia, Dipartimento di Studi Umanistici, Dorsoduro 3484d, 30123 Venezia email: [valentina.bonello@unive.it](mailto:valentina.bonello@unive.it).

<sup>2</sup> Università di Padova, Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali, via del Santo 33, 35123 Padova, email: [giulio.pedrini@unipd.it](mailto:giulio.pedrini@unipd.it). (corresponding author)

<sup>3</sup> Università di Padova, Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali, via del Santo 33, 35123 Padova, email: [francesca.gambarotto@unipd.it](mailto:francesca.gambarotto@unipd.it).

## 2. Introduzione

Il lavoro nella grande industria ha connotato significativamente la parabola storica di Porto Marghera. Considerata in una cornice evenemenziale, la dismissione industriale ha portato con sé la percezione di una scomparsa quasi totale del lavoro da queste aree (Chinello, 1985). Tuttavia, se considerata nell'ottica di un processo complesso, la "fine" del lavoro industriale a Porto Marghera comprende elementi eterogenei, indicativi di altrettante differenti culture del lavoro; considerare le forme del lavoro nella loro evoluzione e secondo aspetti emergenti permette di aprire a prospettive di analisi che possono comprendere anche ambiti territoriali più ampi. Nella storia di Porto Marghera, l'anno 1965 può essere considerato il *turning point* della lunga parabola industriale in virtù dei circa 34.000 lavoratori allora occupati: il picco massimo di occupazione mai raggiunto. Questo dato, in prospettiva storica, è la chiara espressione di una Porto Marghera "grand'industriale" ormai scomparsa, mentre diviene in certa retorica pubblica e politica punto di riferimento cui aspirare per un ritorno ad un ruolo di primo piano di Porto Marghera nell'economia regionale e nazionale. Oggi nelle aziende del Porto di Marghera sono impiegati circa 11.000 addetti: ciò segna una differenza evidente tra la vecchia Porto Marghera e l'attuale. Per rendere tale differenza significativa sotto un profilo conoscitivo e comprendere come il territorio di Marghera sia ancora oggi luogo di profonde trasformazioni sociali, economiche e territoriali, è opportuno esaminare le dinamiche che negli anni hanno portato ad un cambiamento nei profili settoriali della produzione, con una evidente transizione dai settori classici della manifattura verso i servizi, la logistica e il terziario avanzato; ad una differente strutturazione e divisione della forza lavoro, attraverso fuoriuscite pilotate e il contemporaneo emergere di una richiesta di nuovi profili professionali; nonché del modo in cui queste dinamiche hanno interagito con la più ampia cornice territoriale al di là del solo contesto urbano di Venezia.

Se si guarda in particolare al cambiamento strutturale intervenuto sotto il profilo settoriale e occupazionale emergono alcuni utili spunti di riflessione, sia rispetto alla capacità del sistema di evolvere verso traiettorie di sviluppo in linea con le moderne economie urbane. In questo quadro di riferimento, l'area di Porto Marghera ha conosciuto una decisa transizione verso il settore del terziario avanzato, e in particolare verso i cosiddetti Knowledge Intensive Business Services (KIBS) la cui produttività è suscettibile di essere influenzata dalla combinazione tra prossimità geografica intra-settoriale e accessibilità al lavoro qualificato (Muller e Doloreux, 2007; Antonietti e Cainelli, 2012) e possono pertanto beneficiare dalla loro localizzazione in un'area quale quella di Porto Marghera, con particolare alla zona di interfaccia con il quartiere di Mestre. Tale evoluzione si accompagna tuttavia a una rarefazione delle professionalità e delle competenze associate alla manifattura tradizionale, sia in relazione al rischio di dispersione delle competenze e delle professionalità sviluppatesi nei siti manifatturieri fino ai primi anni 2000.

Il presente contributo fornisce una rappresentazione di breve e lungo periodo dell'evoluzione settoriale e professionale dell'area di Marghera in una logica *place-based* che, partendo da una rilettura critica sulla storia del lavoro riferita al contesto territoriale ne rappresenta le prospettive di rigenerazione economica e sociale orientata all'innovazione e al cambiamento, evidenziando al contempo il duplice processo di fuoriuscita delle vecchie professioni verso le aree extraurbane e la relativa diffusione di nuovi lavori e competenze associate ai settori del terziario avanzato.

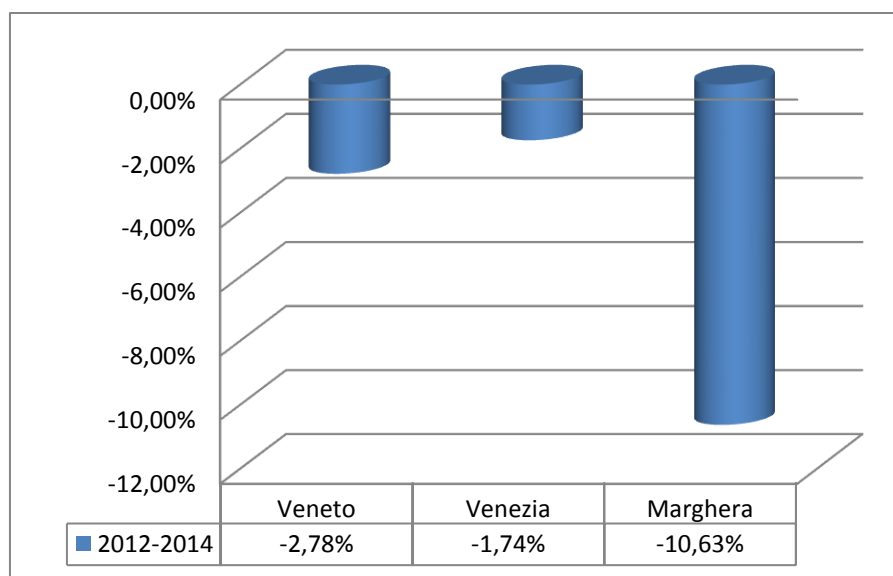
### 3. Profili settoriali: come cambiano le produzioni a Porto Marghera? settori in ridimensionamento/settori emergenti.

Un confronto tra i dati del 1965, quelli della metà degli anni Novanta e dei primi anni Duemila permette di cogliere i profondi cambiamenti avvenuti nei profili settoriali delle aziende presenti a Porto Marghera.

Se confrontiamo i dati sui profili settoriali del 1965 e del 2002 possiamo notare che il numero di imprese a Porto Marghera aumenta (da 229 a 301). Gli andamenti nel numero di imprese segnano un chiaro passaggio dalla polarizzazione nei settori della chimica, della meccanica e petrolifero all’emergere del settore della logistica e dei servizi. Nell’arco di circa 35 anni le aziende della chimica passano da 23 (10% del totale) a 14 (4,5%), le aziende meccaniche da 57 (14,9%) a 51 (16,3%), mentre nel settore petrolifero si passa da 23 (10%) a 14 (4,8%). Assistiamo dunque ad un quasi dimezzamento delle attività nei settori “classici” delle produzioni di Porto Marghera. in controtendenza invece le aziende impegnate nei servizi e nella logistica che passano dalle 72 del 1965 (31,4%) alle 201 nel 2002 (64%)<sup>4</sup>, raddoppiando quindi la presenza nell’area portuale.

In anni più recenti si consolida il ruolo delle attività del settore terziario e si restringe ulteriormente quello delle attività manifatturiere. Una prima evidenza circa l’attuale numero e la dimensione delle imprese attive nell’area, nonché della loro composizione settoriale, è desumibile dalle risultanze dell’ultima indagine conoscitiva condotta dall’Osservatorio Porto Marghera nel triennio 2012-2014 (Osservatorio Porto Marghera, 2013, 2014, 2015). Nel 2014 l’Osservatorio Porto Marghera ha censito 780 imprese che impiegavano nel complesso 10.060 addetti, riscontrando un calo degli occupati del 10,63% rispetto al 2012 e del 9,51% rispetto al 2013. Si tratta di una diminuzione sensibile, pari a quattro volte quella registrata nella Regione Veneto e a cinque volte quella misurata nella Città Metropolitana di Venezia (Figura 1). Tanto meno Marghera ha beneficiato della performance relativamente positiva del sistema locale del lavoro veneziano nel periodo 2012-2014 (ISTAT, 2015).

Figura 1 – Variazione del numero degli addetti – Anni 2012-2014 – Veneto/Città Metropolitana di Venezia/Porto Marghera



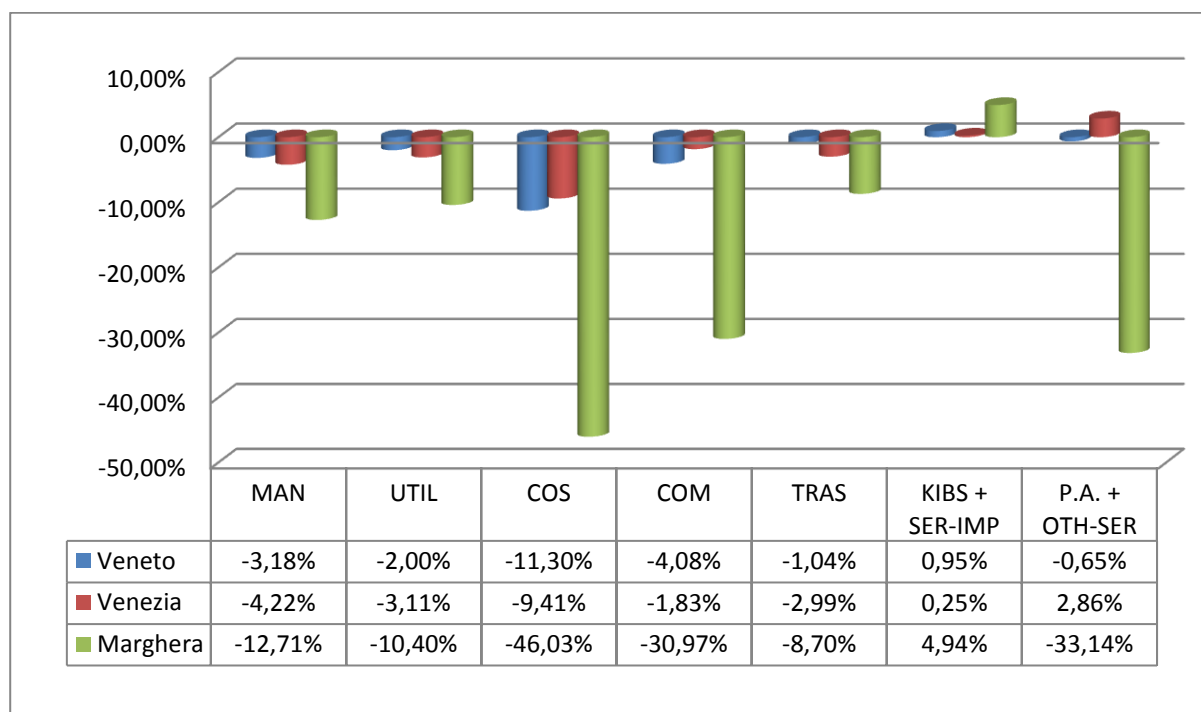
Fonti: ISTAT - Statistiche sulle attività delle imprese e Comune di Venezia - Osservatorio Porto Marghera (2013, 2014, 2015)

Marghera, in particolare, riporta un calo del 12,71% nel comparto manifatturiero e addirittura del 46,03% nell’industria delle costruzioni (Figura 2). Il maggior peso relativo della manifattura, sebbene in calo rispetto al passato, e il suo andamento negativo si riflettono in una performance occupazionale complessivamente insoddisfacente. A questo si aggiunge la dinamica occupazionale sensibilmente negativa che ha contraddistinto anche i macro-settori delle utilities (-10,40%), del commercio (-30,97%) e degli “Altri

<sup>4</sup> Dati elaborazione COSES 2003 su dati Ente Zona Industriale (COSES 2004a; 2004b).

servizi” (-33,14%). Il solo ambito settoriale in cui l’area di Marghera ha registrato un incremento degli occupati, è quello del terziario avanzato (parzialmente assimilabile ai c.d. “KIBS”) e dei servizi alle imprese (+4,94% a fronte di un incremento dello 0,25% nella Città Metropolitana di Venezia ). Il macro-comparto dei KIBS mostra altresì un’ottima performance sotto il profilo della competitività relativa, se comparato agli altri sistemi locali a vocazione portuale del Nord Italia mediante un’analisi shift-and-share (v. Appendice).

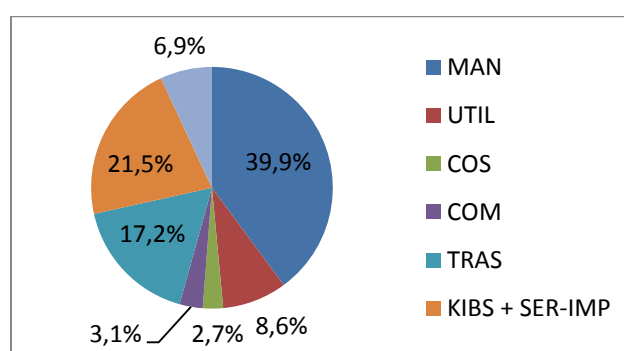
Figura 2 - Variazione del numero degli addetti nel settore privato per macro-settori – Anni 2012-2014 – Veneto /Città Metropolitana di Venezia/ Porto Marghera



Fonti: ISTAT - Statistiche sulle attività delle imprese e Comune di Venezia - Osservatorio Porto Marghera (2013, 2014, 2015)

Nel complesso, oltre al già citato ruolo prevalente, ma in declino, della manifattura, il contributo degli altri comparti alla domanda di lavoro dell’area di Marghera è maggiormente significativo (superiore al 10%) proprio nel caso del terziario avanzato e dei servizi alle imprese, il cui peso relativo sull’economia di Marghera è passato dal 17,9% del 2012 al 21,5% del 2014, nonché nel macro-settore dei trasporti e della logistica (17,2%), associato alle attività portuali e di movimentazione merci (Figura 3). I settori della manifattura, delle utilities e della logistica sono anche quelli in cui l’area di Marghera presenta una persistente specializzazione rispetto agli altri sistemi locali del Nord Italia con caratteristiche comparabili (V. Appendice).

Figura 3 - Distribuzione addetti per macro-settore - Anno 2014 – Porto Marghera



Fonti: ISTAT - Statistiche sulle attività delle imprese e Comune di Venezia - Osservatorio Porto Marghera (2015)

#### **4. Profili dimensionali: dalla grande industria alla piccola e media impresa.**

Una variazione significativa è rilevabile anche dal punto di vista delle dimensioni d'impresa. Nella fase discendente della parabola industriale (1965-2004) le grandi aziende con più di 500 addetti si riducono notevolmente, passando da 15 a 3, mentre è rilevabile un considerevole aumento delle PMI (0-50 addetti) che passano da 185 a 258 (COSES 2004b) fino a coprire circa il 94% delle aziende insediate nel 2014, con una significativa presenza di aziende con meno di 15 addetti (osservatorio Porto Marghera 2014). Le imprese con più di 500 addetti occupavano invece il 9,84% degli addetti, mentre le imprese della classe 251-500 addetti rappresentavano una quota sostanzialmente analoga, pari al 9,85% degli occupati. Per effetto di tale evoluzione il numero medio di addetti per impresa si è ridotto fino a 12,9 dipendenti nel 2014, corrispondenti a una taglia "tipica" d'impresa notevolmente ridotta rispetto ai decenni precedenti.

La diminuzione del numero di grandi aziende e il calo degli addetti nelle aziende di Porto Marghera specialmente nei settori classici (chimica, petrolifero e metallurgia) è legata a differenti fattori che nel corso di tre decenni concorrono a ridimensionare e a strutturare in maniera differente la forza lavoro. I numerosi riassetti societari tramite vendita e frazionamento di grandi aziende (specie le partecipate dallo stato), il conseguente scorporo o la chiusura di alcuni cicli produttivi precedentemente integrati hanno comportato un costante ridimensionamento degli addetti nei singoli settori. Allo stesso modo il pur parziale adeguamento tecnologico (prevalentemente finalizzato alla sicurezza) e l'automazione di alcuni cicli, hanno implicato la minor necessità di manodopera impiegata nella gestione diretta degli impianti; nei settori classici della manifattura di Porto Marghera ciò ha portato alla definitiva chiusura di alcune aziende e cicli produttivi, e dunque agli effetti che tutto questo ha comportato per l'ecosistema industriale.

La variazione dimensionale delle aziende stesse indica che Porto Marghera dei primi anni Duemila è avviata ormai quasi definitivamente verso la fine delle grandi aziende (più di 100 addetti) e tendenzialmente orientata verso le attività dei servizi e del terziario avanzato di più piccole dimensioni. La scala dimensionale delle imprese presenti a Marghera resta tuttavia mediamente superiore a quella della Provincia, anche in virtù del ruolo ancora prevalente della manifattura nella struttura economica dell'area. La correlazione tra dimensione media e comparto manifatturiero nell'area di Marghera è confermata, tra l'altro, dal fatto che le imprese del settore del terziario avanzato, che rappresentano complessivamente quasi il 33% del totale delle aziende censite, impiegano un numero di addetti pari solo al 20,7%.

#### **5. Strutturazione della forza lavoro: trasformazione senza transizione?**

Il numero degli addetti impiegati nelle aziende di Porto Marghera, come detto passa dai circa 34.000 del 1965 ai circa 11.500 attuali: ciò non avviene in maniera repentina, ma si sviluppa nel corso degli anni attraverso progressivi assestamenti. Il numero degli addetti rimane in effetti alto, attorno ai 30.000 occupati fino ai primi anni Ottanta, si assesta progressivamente attorno alle 18.000 unità nei primi anni Novanta mentre il dimezzamento della forza lavoro arriva nel 1992 (15.362 addetti) per poi attestarsi e rimanere più o meno stabile sulle 12.000 unità tra la fine degli anni Novanta e i primi Duemila (COSES, 2004a<sup>5</sup>).

Le fuoriuscite dalle aziende di Porto Marghera, in particolare dalle grandi aziende, avvengono negli anni attraverso l'uso estensivo di differenti forme di ammortizzatori sociali. Alla consapevolezza della prossima chiusura o ridimensionamento di alcuni cicli produttivi, in special modo quelli ad alta intensità di lavoro (*labour intensive*) da parte delle aziende si accompagna negli anni una intensa attività di contrattazione

---

<sup>5</sup> Dati elaborazione COSES 2003 su dati Ente Zona Industriale (COSES 2004a; 2004b)

sindacale che mira in maniera prevalente all'accompagnamento verso il pre-pensionamento della maggior parte degli addetti.

In particolare, a partire dagli anni Novanta, in osservanza delle leggi allora vigenti, agiscono in questo modo ad esempio i pre-pensionamenti dei lavoratori con più di cinquant'anni e una completa carriera contributiva; ancora e allo stesso modo i pre-pensionamenti dei lavoratori con un periodo di esposizione all'amianto per più di 10 anni (legge 257/92); o ancora l'utilizzo di lunghi periodi di mobilità (legge 223/1991) (Bragato, 1995) o di CIG. In maniera simile e con le stesse finalità inizia nello stesso periodo l'esternalizzazione dei servizi interni alle aziende a cooperative costituite da lavoratori interni volontariamente fuoriusciti; questi potevano coprire gli anni di contributi mancanti alla pensione continuando a lavorare per la precedente azienda in base ad accordi preferenziali. Il processo di dismissione industriale avviene attraverso un lungo periodo di consunzione

Da un punto di vista generale l'uso estensivo di questi strumenti fino agli anni dieci del Duemila, hanno dunque permesso ad aziende e sindacati di mettere in opera una fuoriuscita senza scosse della gran parte della forza lavoro da Porto Marghera, garantendo dal punto di vista politico e sociale un *general appeasement* rispetto ad un contesto territoriale fino ad allora fortemente legato a livello identitario e politico-sindacale alle grandi produzioni industriali (Barizza, Resini, 2004; Barbiani, Sarto 2007 ). Tuttavia da un punto di vista critico questi strumenti di welfare hanno forse agito piuttosto come freno ad una effettiva transizione delle competenze lavorative in altre aziende a Porto Marghera e al di fuori di essa, nel vasto bacino delle piccole e medie imprese dei distretti produttivi più prossimi. Nella maggior parte dei casi i lavoratori non vengono accompagnati nella transizione verso nuove competenze e ruoli lavorativi in settori produttivi innovativi e a più alto valore aggiunto bensì traghettati verso la presa in carico da parte dello stato sociale (Bragato, 1995). La cultura del lavoro storicamente associata all'industria fordista, che vede il lavoratore esaurire la propria carriera all'interno di una medesima azienda o settore, e trovare in questo una sicurezza, a Marghera completa il proprio ciclo esaurendosi con la fuoriuscita accompagnata delle forze lavorative che la incarnavano.

Tra i pochi casi di ex lavoratori di Porto Marghera che non abbiano potuto beneficiare di forme di fuoriuscita "dolce" sono ancora meno quelli che abbiano potuto o saputo ri-capitalizzare competenze e professionalità acquisite in nuove competenze e nuovi tipi di azienda. L'analisi qualitativa (interviste) di alcune traiettorie individuali di fuoriuscita da Porto Marghera permette di delineare due macro tendenze. La prima, definibile come mobilità inter-settoriale, vede gli ex lavoratori delle grandi aziende inserirsi nel settore dei servizi alle imprese e alla logistica restando a Porto Marghera. Tendenza parzialmente confermata dal progressivo aumento degli addetti e del numero di aziende in questo settore. La seconda tendenza si estrinseca in una mobilità geografica di rientro nei paesi di origine che riguarda alcuni ex-lavoratori re-impiegati nelle aziende dell'entroterra, ma rimasti all'interno dei settori produttivi di provenienza: la chimica, la meccanica di precisione, la metallurgia, tendenzialmente in qualità di dipendenti e solo in rarissimi casi come imprenditori.

Al fine di verificare se la trasformazione industriale e la dismissione delle attività produttive nell'area di Marghera si sia associata a una scomparsa delle professioni tecniche e operaie specializzate che contraddistinguevano tali settori industriali abbiamo analizzato la distribuzione dei lavoratori residenti nella Provincia di Venezia in base alla professione svolta riferita al 2014, lo stesso anno utilizzato per la rappresentazione della struttura delle attività economiche. Abbiamo così individuato 13 professioni tecniche e operaie tipiche delle attività chimiche e metallurgiche e ne abbiamo osservato la distribuzione nella Provincia e nel Comune di Venezia utilizzando le risultanze dell'indagine trimestrale della Forza Lavoro condotta dall'ISTAT (Tabella I). Al netto dell'errore statistico dovuto al fatto che si tratta di un'indagine campionaria e del pendolarismo di una quota rilevante dei lavoratori occupati nell'area, emerge come ben 9 professioni su 13 continuino a essere presenti nella Provincia, ma siano fuoriuscite dal Comune. La distruzione di posti di lavoro manifatturieri nell'area di Porto Marghera sembra quindi aver creato una cesura

nella struttura dei mercati del lavoro. La dismissione industriale non ha condotto solo al licenziamento e al pensionamento dei lavoratori precedentemente occupati nei siti industriali dell'area, ma anche alla sparizione di diverse professioni specializzate e delle relative competenze nell'area comunale. Una parte rilevante di queste professioni, tuttavia, risulta essere tuttora presente nella Provincia (il 6% del totale della forza lavoro è occupato in tali professioni), che, a differenza che in passato, rimane l'unica area del sistema locale veneziano in cui l'offerta di lavoro presenta caratteristiche qualitative compatibili con una vocazione manifatturiera di tipo tradizionale. Questa mobilità lavorativa a corto raggio ha consentito di mantenere all'interno del mercato locale del lavoro una componente, seppur minima, della conoscenza generatasi a Marghera nel periodo "grand'industriale".

*Tabella I - Quota di lavoratori occupati nelle professioni tipiche delle attività manifatturiere oggetto di dismissione nell'area di Porto Marghera - Provincia di Venezia, anno 2014.*

<b>Titolo professionale</b>	<b>Provincia di Venezia</b>	<b>di cui Comune di Venezia</b>
Tecnici della produzione manifatturiera	0,57%	0%
Tecnici del controllo e della bonifica ambientale	0,57%	100%
Operatori di macchinari e di impianti per la chimica di base e la chimica fine	0,29%	0%
Operai addetti a macchine utensili automatiche e semiautomatiche industriali	0,86%	0%
Finitori, operai dei rivestimenti metallici, della galvanoplastica e assimilati	0,57%	0%
Operatori di forni di seconda fusione, colatori di metalli e leghe e operatori di laminatoi	0,29%	100%
Operatori di macchinari e di impianti per la chimica di base e la chimica fine	0,29%	0%
Operai addetti a macchine utensili automatiche e semiautomatiche industriali	0,86%	0%
Finitori, operai dei rivestimenti metallici, della galvanoplastica e assimilati	0,57%	0%
Conduttori di macchinari per la fabbricazione di altri articoli in gomma	0%	0%
Conduttori di macchinari per la fabbricazione di articoli in plastica e assimilati	0%	0%
Assemblatori in serie di articoli vari in metallo, in gomma e in materie plastiche	0,29%	0%
Altri operai addetti all'assemblaggio ed alla produzione in serie di articoli industriali	0,29%	0%
<b>TOTALE</b>	<b>6,02%</b>	

Fonte, ISTAT; Rilevazione Trimestrale delle Forze di Lavoro, 2014.

Al contempo nel Comune di Venezia si riscontra una relativa concentrazione delle nuove professioni collegate al terziario avanzato. Nello specifico 4 su 12 occupazioni tipiche dei c.d. KIBS si concentrano nel Comune (Tabella II), una quota doppia rispetto alle professioni tradizionali dell'industria manifatturiera. Tale tendenza collima con quella riscontrata nell'area di Marghera, in cui come abbiamo visto, il settore KIBS è l'unico a conoscere una crescita in termini di addetti negli anni più recenti. Ad essa si accompagna la netta prevalenza di laureati nell'area comunale (15,3% della forza lavoro) rispetto al resto della Provincia (9,5%).

Tabella 2 - Quota di lavoratori occupati nelle professioni tipiche delle attività manifatturiere oggetto di dismissione nell'area di Porto Marghera

Titolo professionale	Provincia di Venezia	di cui Comune di Venezia
Analisti e progettisti di software	0,29%	100%
Ingegneri energetici e meccanici	0,29%	0%
Ingegneri elettrotecnici	0,29%	0%
Ingegneri civili e professioni assimilate	0,29%	0%
Specialisti della gestione e del controllo nelle imprese private	0,29%	0%
Specialisti in contabilità e problemi finanziari	0,57%	50%
Specialisti nei rapporti con il mercato	0,29%	100%
Tecnici programmatori	0,29%	0%
Tecnici esperti in applicazioni	1,15%	0%
Tecnici per la trasmissione radio-televisiva e per le telecomunicazioni	0,29%	0%
Tecnici elettronici	0,57%	100%
Disegnatori industriali e professioni assimilate	0,29%	0%
TOTALE	4,92%	

Fonte: ISTAT, Rilevazione Trimestrale delle Forze di Lavoro, 2014.

## 6. Conclusioni

L'analisi svolta consente di individuare alcuni fenomeni di potenziale interesse per qualificare il percorso di sviluppo dell'Area di Marghera sotto il profilo dell'evoluzione impresa e del lavoro. Il cambiamento strutturale intervenuto a seguito della crisi dell'industria manifatturiera ha dato luogo a una repentina transizione professionale, accelerata dalle politiche di supporto alla fuoriuscita dei lavoratori occupati nelle industrie tradizionali. Le performance negative associate a questo processo di trasformazione si accompagnano ad ulteriori interessanti evidenze che restano quantitativamente sotto-traccia, ma che affiorano chiaramente dopo aver effettuato le necessarie scomposizioni quali-quantitative. Emergono in particolare la crescente diversificazione settoriale e professionale e il consolidamento del ruolo del terziario avanzato, due potenziali fonti di sviluppo per l'area. La diversificazione costituisce a sua volta la fonte di quelle economie di varietà che più stimolano l'economia urbana (Jacobs, 1969; Glaeser, 1992), senza discriminare in questa sede tra varietà c.d. "relativa" e varietà assoluta. La crescita del terziario avanzato (c.d. KIBS) in quanto costituisce uno dei settori più dinamici e produttivi delle moderne economie urbane, che da un lato trae vantaggio dalla disponibilità di lavoratori qualificati e dall'altro adempie al ruolo di "vettore" della conoscenza tra i settori in un'economia diversificata.

Tale evoluzione è peraltro solo parzialmente in linea con quella del sistema locale di Venezia, i cui indicatori di specializzazione, varietà e competitività relativa, evidenziano, similmente a Marghera una certa vivacità nei servizi ad alta intensità di conoscenza abbinata a performance inferiori rispetto a quelle della maggior parte del nord Italia per quanto concerne le specializzazioni manifatturiere (ISTAT, 2015). Vi è però un'altra peculiarità del sistema locale veneziano di cui a Marghera non troviamo traccia: si tratta della centralità dell'industria creativa e culturale, da cui dipartono una serie di reti gestite da una vasta platea di soggetti pubblici e privati (Fondazione Pellicani, 2017). Qualora i progetti in corso volti a ampliare la capacità



ricettiva e l'offerta culturale nell'area di Mestre stimolino l'installazione di industrie creative e culturali anche nell'area di Marghera, in particolare nell'area di interfaccia tra i due quartieri, si può prefigurare uno sviluppo congiunto dei due macro-settori (KIBS e industrie culturali) idoneo a innescare un processo moltiplicativo di accumulazione di capitale umano grazie all'attrattività che queste industrie esercitano sui giovani lavoratori qualificati. Da un lato i KIBS creano tipicamente posti di lavoro associati ad elevati livelli di competenze, a mansioni complesse e a salari relativamente elevati. Dall'altra le industrie culturali stimolano la qualità della vita mediante le c.d. *amenities* e costituiscono un presupposto per lo sviluppo di un'atmosfera di tolleranza e creatività che rende più attrattiva l'area urbana per le fasce di popolazioni giovani e qualificate. A sua volta la presenza di capitale umano può generare effetti endogeni positivi incrementando la domanda di determinati beni e servizi, a partire da quelli offerti dall'industria culturale, tipicamente richiesti dalla fascia più abbiente e verosimilmente più istruita dei lavoratori.

## Bibliografia

Antonietti R., Cainelli G. (2012), "KIBS and the City: GIS Evidence from Milan", in *Economia Politica*, no 29, vol. 3, pp. 305-318.

Barbiani E., Sarto G., 2007. *Mestre Novecento: il secolo breve della città di terraferma*. Venezia: Marsilio.

Barizza S., Resini D., 2004. (a cura di), *Porto Marghera, il Novecento Industriale a Venezia*. Pozzano (TV): Ed. Grafiche Vianello,.

Bragato, S., 1995. *L'indagine sui lavoratori in mobilità delle aziende di Porto Marghera*. Cose informazioni 95/11.

Chinello C., 1985. *La produzione, il lavoro, i movimenti*. In: Nappi F.A., *Porto Marghera, le immagini, la storia 1900-1985*. Torino: Musolini.

COSES, 2004a. *Seconda conferenza economica provinciale. Porto Marghera-Trasformazione e prospettive*. Sintesi finalizzata al convegno del 26 gennaio 2004.

COSES, 2004b. *Seconda conferenza Economica provinciale. La provincia di Venezia, principali caratteri socio economici della realtà veneziana*. Conferenza finale 29 e 30 marzo 2004.

Fondazione Pellicani. Professioni dell'innovazione. Disponibile su Venezia Città Metropolitana <http://www.veneziacittametropolitana.eu/> (accesso effettuato il 2 ottobre 2017).

Glaeser E. L., Kallal H. D., Scheinkman, J. A., Shleifer A. (1992), Growth in cities, in *Journal of political economy*, no 100, vol. 6, pp. 1126-1152.

ISTAT (2015), *La nuova geografia dei sistemi locali*, Roma: ISTAT.

Jacobs J. (1969), *The Economy of Cities*, New York: Vintage.

Muller E., Doloreux D. (2007), "The key dimensions of knowledge-intensive business services (KIBS) analysis: a decade of evolution", Fraunhofer ISI Working Papers Firms and Regions No U1/2007.

Osservatorio Porto Marghera. Indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area di Porto Marghera. 2014. Disponibile su Comune di Venezia [www.comune.venezia.it/it/osservatorioportomarghera](http://www.comune.venezia.it/it/osservatorioportomarghera).

Osservatorio Porto Marghera. Indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area di Porto Marghera. 2013. Disponibile su Comune di Venezia [www.comune.venezia.it/it/osservatorioportomarghera](http://www.comune.venezia.it/it/osservatorioportomarghera).

Osservatorio Porto Marghera. Indagine conoscitiva sulle attività economiche presenti nell'area di Porto Marghera. 2012. Disponibile su Comune di Venezia [www.comune.venezia.it/it/osservatorioportomarghera](http://www.comune.venezia.it/it/osservatorioportomarghera).

## Appendice.

### A.1 Analisi shift and share - 2012-2014

Ad integrazione dell'analisi descrittiva abbiamo proceduto ad applicare la metodologia *shift-and-share* all'area di Porto Marghera, con riferimento al periodo 2012-2014, utilizzando le informazioni contenute nei rapporti dell'Osservatorio Porto Marghera. In considerazione della vocazione portuale dell'area, abbiamo condotto la comparazione riferendoci alle Province del centro-nord, il cui principale SLL è classificato come sistema urbano portuale (ISTAT, 2015). Invero, le aree urbane prevalentemente portuali, contraddistinte da specifiche aree di specializzazione quali i trasporti marittimi e la cantieristica navale, si discostano dal dato nazionale o macro-regionale in termini di performance occupazionale. In particolare, essi sono stati colpiti dalla crisi in misura maggiore degli altri SLL, venendo classificati come SLL "perdenti" nel 57% dei casi (ISTAT, 2015).

Abbiamo così selezionato le Province (o le Città Metropolitane) associate a quattro SLL urbani portuali del centro-nord, nello specifico Genova, La Spezia, Ravenna e Livorno, e costruito un ipotetico sistema locale la cui variazione occupazionale e composizione settoriale è data dalla media delle quattro aree di riferimento. In questo modo la componente *NGE* (*National Employment Growth*) riflette l'andamento dell'occupazione di una "regione" con caratteristiche simili a quella di Porto Marghera, la componente *IMX* (*Industrial Mix*) l'effetto dell'evoluzione della dinamica settoriale di Porto Marghera rispetto agli altri sistemi portuali mentre la componente *CSE* (*Competitive Share*) evidenzia il cambiamento endogeno del macro-settore preso in esame.

I risultati dell'analisi *shift and share* (Tabella A.1) evidenziano come, data la performance negativa di tutti i macro-settori nella componente *NGE*, legata a un andamento negativo generale dell'occupazione nei sistemi portuali del centro-nord, la dinamica settoriale ha premiato il comparto dei trasporti che ha visto incrementare la quota *IMX* di 855 unità, mentre il potenziale competitivo è aumentato non solo nel terziario avanzato, già emerso come l'unico comparto in crescita nel periodo in esame, ma anche nella manifattura, la cui componente *CSE* è positiva e attenua significativamente il calo associato alla dinamica settoriale e alla tendenza macro-regionale.

Tabella A.1 - Analisi shift and share – Anni 2012-2014 –Porto Marghera

MACRO-SETTORE	Var. 2001-2011	Var. 2001-2011 %	NGE	NGE %	IMX	IMX %	CSE	CSE %
MAN	-584	-12.71%	-328.26	56.2%	-643.99	110.3%	388.25	-66.5%
UTIL	-101	-10.40%	-69.37	68.7%	62.61	-62.0%	-94.24	93.3%
COS	-232	-46.03%	-36.00	15.5%	-10.76	4.6%	-185.24	79.8%
COM	-140	-30.97%	-32.29	23.1%	-0.49	0.3%	-107.22	76.6%
TRAS	-165	-8.70%	-135.45	82.1%	855.68	-518.6%	-885.23	536.5%
KIBS + SER-IMP	102	4.94%	-147.45	-144.6%	-212.84	-208.7%	462.29	453.2%
P.A. + OTH-SER	-346	-33.14%	-74.58	21.6%	53.08	-15.3%	-324.50	93.8%

L'analisi è condotta comparando l'area di Marghera con la media dei sistemi locali a vocazione urbana e portuale ubicati nel centro-nord (Genova, La Spezia, Ravenna, Livorno).

Fonte: Comune di Venezia, Osservatorio Porto Marghera (2013, 2014, 2015), ns elaborazioni

## A.2. Indici di varietà e specializzazione

Concludiamo esaminando il grado di specializzazione e di varietà dell'area di Porto Marghera rispetto agli altri sistemi urbani a vocazione portuale e comparato sia con la media delle Province a vocazione portuale di cui al paragrafo precedente, sia con la macro-regione del Nord Italia. Tali indici sono stati inoltre misurati sia nel 2012 che nel 2014 per coglierne la dinamica di breve periodo.

Per quanto concerne i macro-settori di relativa specializzazione (Tabella A.2), Porto Marghera conferma la propria vocazione industriale e portuale; i comparti della manifattura e dei trasporti presentano infatti indici di specializzazione maggiori di 1, sia rispetto ai sistemi portuali che rispetto al Nord Italia, in entrambe le annualità prese in esame. Tuttavia, l'evoluzione dell'indicatore diverge sostanzialmente tra i due macro-settori: il livello di specializzazione manifatturiera passa da valori superiori a 2 a valori compresi tra 1 e 2, mentre il comparto dei trasporti registra un andamento opposto. In linea con quanto emerso dall'analisi *shift and share*, la dinamica settoriale ha favorito il comparto dei trasporti, mentre la manifattura ha scontato un ridimensionamento sia assoluto che relativo. Tale ridimensionamento, peraltro, ha probabilmente costituito il prezzo per incrementare la competitività relativa del comparto, che, come risulta dall'analisi *shift and share*, è incrementata tra il 2012 e il 2014. Il comparto che presenta il maggior livello di specializzazione è peraltro quello delle utilities, il quale, come abbiamo visto, impiega oltre il 20% degli addetti dell'area portuale, una quota nettamente superiore al dato degli altri sistemi locali portuali e del Nord Italia che conduce a valori dell'indice di specializzazione superiori a 5 tanto nel 2012 quanto nel 2014. Tali livelli di specializzazione derivano principalmente dalla presenza nell'area portuale di siti di produzione di energia elettrica e di smaltimento dei rifiuti. Tale evidenza, abbinata alla crescente incidenza del comparto dei trasporti, restituisce un'immagine di Porto Marghera come quella di un'area in cui si concentrano diverse attività fortemente correlate allo sviluppo infrastrutturale e al contempo caratterizzate da elevato consumo di spazio.

Tabella A.2 – Indice di specializzazione – Anni 2012 e 2014 – Porto Marghera

MACRO-SETTORE	2012		2014	
	INDICE DI SPECIALIZZAZIONE RISPETTO AI SISTEMI URBANI PORTUALI	INDICE DI SPECIALIZZAZIONE RISPETTO AL NORD ITALIA	INDICE DI SPECIALIZZAZIONE RISPETTO AI SISTEMI URBANI PORTUALI	INDICE DI SPECIALIZZAZIONE RISPETTO AL NORD ITALIA
MAN	2,089	2,461	1,506	1,486
UTIL	5,653	5,427	6,106	6,483
COS	0,477	0,302	0,547	0,497
COM	0,194	0,153	0,209	0,208
TRAS	1,857	1,307	2,628	2,723
KIBS + SER-IMP	0,790	1,069	0,773	0,793
P.A. + OTH-SER	0,490	0,355	0,571	0,586

L'analisi è condotta comparando l'area di Marghera, rispettivamente, con la media dei sistemi locali a vocazione urbana e portuale ubicati nel centro-nord (Genova, La Spezia, Ravenna, Livorno) e con il Nord Italia.

Fonte: Comune di Venezia, Osservatorio Porto Marghera (2013, 2014, 2015), ns elaborazioni

Con riferimento, infine, agli indici di varietà settoriale assoluta (c.d. “*unrelated variety*”), sempre calcolati rispetto ai macro-settori, essi mostrano un'evoluzione negativa, con un decremento del 3,5% tra il 2012 e il 2014, a fronte di livelli di varietà superiori e in crescita riportati dall'aggregato delle quattro Province a specializzazione portuale del nord-Italia utilizzate a fini comparativi (Tabella A.3). Nella prospettiva di stimolare una diversificazione settoriale che sottenda una significativa varietà di tecnologie e competenze, idonea a favorire le economie di agglomerazione tipiche delle aree urbane, questo dato costituisce sicuramente di un segnale di relativa debolezza dell'area di Porto Marghera.

*Tabella A.3– Unrelated variety – Anni 2014 e 2012 – Area di Marghera e Province a vocazione urbana e portuale*

Unità spaziale di riferimento	Anno	INDICE DI VARIETA' ASSOLUTA macro-settori
<b>Porto Marghera</b>	<b>2014</b>	<b>0,6958</b>
<b>Sistemi Urbani Portuali</b>	<b>2014</b>	<b>0,7862</b>
Porto Marghera	2012	0,7215
Sistemi Urbani Portuali	2012	0,7749

*Fonte: Comune di Venezia, Osservatorio Porto Marghera (2013, 2014, 2015), ns elaborazioni*

## **ABSTRACT**

The paper briefly describes the historical evolution of labour in Porto Marghera along the second half of 20th century by pointing out transitions in work profiles and variations in economic sectors composition. Starting from a place based perspective the aim is to identify some scopes of potential interest for a process of social and economic regeneration of Porto Marghera local economic system, mostly considering the emerging innovations in specific sectors as business related services.

This approach allows for an up-dating and a critical rethinking of the consolidated narratives related to labour and economic development in the area in order to transpose and improve the understanding of the actual transformations of the last fifteen years.