

OLTRE IL PONTE: INCONTRI RAVVICINATI DEL TERZO TIPO

di *Enzo Rullani*

Che cosa c'era oltre il ponte?

Oltre il ponte: una condizione mitica, che consente di oltrepassare, di andare al di là, di essere altrove col pensiero e con le opere.

Ovviamente il ponte da oltrepassare era il Ponte per antonomasia: quello che collega Venezia alla terraferma. La rivista che oggi compie 20 anni voleva, alla sua nascita, guardare oltre il ponte di Venezia, la città d'acqua. Andando con lo sguardo al di là dell'acqua, delle barche, dei turisti e di tutto quanto faceva – disperatamente, invariabilmente – cartolina. Oltre, oltre. Al di là. Per cercare qualcosa di diverso, lontano dall'oleografia ufficiale in cui si trova immerso chiunque viva o lavori nella città storica.

Che cosa c'era di così importante oltre il ponte, in quella striscia di territorio in cui la laguna degrada nella terraferma, diventando ad un tratto Porto Marghera, da una parte, e Mestre, dall'altra?

Per chi, all'epoca, guardava il mondo da Venezia – una gran parte di noi, all'epoca giovani ricercatori interessati a leggere e a commentare la nuova rivista – oltre il ponte c'erano le *due possibili modernità* che si proponevano come alternativa alla città d'acqua, chiusa nel suo isolamento culturale ed economico rispetto al territorio circostante.

La prima era la *modernità fordista*, che aveva il suo avamposto nell'enorme fabbrica del Petrolchimico. Luogo mitico di tutto il bene e di tutto il male nato dalla grande fabbrica di produzione di massa. 50.000 persone che gravitavano, direttamente o indirettamente, intorno a serbatoi, tubi, reattori, navi e fumi, con una densità industriale altissima e sfigurante. Il Petrolchimico era una presenza pesante: socialmente e politicamente egemone, nel veneziano, sia dal lato degli industriali che da quello degli operai. Concentrazione di potere e di contropotere, emblema massimo della razionalità tecnica e della lotta politico-sindacale, Porto Marghera aveva catapultato la provincia di Venezia nella modernità, senza toccare più di tanto la città storica, ma, piuttosto marginalizzandola, rendendola minoritaria nel circuito delle decisioni “che contano” e degli schieramenti politico-ideologici. Chi

aveva più tempo di occuparsi di turisti e di botteghe, di piccioni e di “scoasse”, mentre la modernità premeva alle porte, appena oltre il ponte

Già, oltre il ponte. Il ponte separava due mondi che non avevano niente in comune e che non cercavano di appartenersi.

Da una parte del ponte, sonnecchiava la città immersa nella laguna. Un mulino che – da quando era iniziata la civiltà dell’automobile – era condannato a macinare sempre la stessa farina. Luogo per eccellenza autoreferenziale nelle fonti di reddito, nella cultura ereditata e trasmessa, nell’agenda politica. E, proprio per questo, sostanzialmente indifferente a quanto succedeva nei suoi dintorni.

Dall’altra parte del ponte, la città industriale. Cantiere perenne, carico di eventi e di problemi che con l’altra città non avevano niente a che spartire. Porto Marghera è stato (all’inizio) avamposto sul futuro, per diventare poi, progressivamente, cattedrale nel deserto, area da bonificare, spazio vuoto che attende di essere riempito di nuovi significati. Un luogo, dunque, assolutamente innaturale, difforme da tutto era nel suo intorno. Ma, alla fine, anch’esso – come l’altra città – luogo autoreferenziale nelle fonti di reddito, nella cultura ereditata e trasmessa, nell’agenda politica.

Tra vecchio e nuovo, tra iper-antico e iper-moderno, sta il ponte. Una linea fissa di pochi chilometri che, solcando la calma piatta della laguna, sembra quasi indicare una relazione incestuosa fissata in altri tempi. Una relazione che le parti oggi rinnegano e che il ponte, invece, mostra impudicamente, al viaggiatore. Il ponte era, ed è, emblema di una condivisione involontaria – delle stesse acque, della stessa aria, delle stesse strade e ferrovie – che non è mai diventata legame voluto, consapevole.

Per noi studenti e giovani ricercatori, felicemente immersi (all’epoca) nella lentezza della città lagunare, oltre il ponte non c’era un luogo fisico – la terraferma – ma una *categoria dello spirito*: la modernità greve, e congestionata, che non faceva parte della nostra vita quotidiana, ma si mostrava, invece, sei chilometri più in là, a Porto Marghera. Era, per noi, un luogo affollato di tutti quei miti – la Tecnica, la Classe Operaia, l’Autocarro, il Laboratorio Scientifico – che non si incontravano a Venezia, e che bisognava conoscere attraversando una distanza, oltre il ponte, appunto.

Ma oltre il ponte non c’era soltanto il Petrolchimico. Bastava proseguire un po’, scansando Marghera, per trovarsi entro un tipo di modernità tutto diverso e in un certo senso antitetico: la modernità nascente, e ancora immatura, della periferia industriale del Nordest. Piccole fabbriche, magazzini, laboratori nel sottoscala: una conurbazione informe sparsa per quella che era una volta la campagna e che adesso è diventata una *città infinita*, dove i centri abitati si incastrano l’uno con l’altro, in una continuità priva di forme e di confini.

Meno potente – come forza finanziaria e politica – di Porto Marghera, il Nordest della fabbrica diffusa era, però, avvolgente, pervasivo. In ogni punto e in ogni direzione, a perdita d’occhio. Ma – ci si domandava – sarà *vera* modernità? O si tratta di una periferia destinata a rimanere per sempre priva di centro, e di potere, di fronte alle grandi concentrazioni tecniche, finanziarie, manageriali che si annunciavano nella scena nazionale e internazionale?

Oltre il ponte, vuole anche dire andare a vedere le *chances* di questa neo-modernità un po’ stracciona, che cresce sommersa, invisibile, senza darlo troppo a vedere.

La rivista si troverà, fin dai suoi primi anni, a misurare la distanza – davvero siderale – tra le due diverse prospettive che si aprivano allo sguardo non appena sbarcati in terraferma. Il sindacato, di cui l’Ires-Cgil è espressione, era presente soprattutto a Porto Marghera. Ma, dal punto di vista dei numeri, anche il Nordest della fabbrica diffusa cominciava proprio allora ad avere numeri non trascurabili: anche se, nella dialettica politica – come nelle società per azioni – i numeri si pesano, non si contano.

A peso, Porto Marghera avrebbe vinto sempre, se non fosse intervenuto un cambiamento generale di paradigma, che – dagli anni settanta in poi – ha messo in crisi le grandi imprese e il loro modello organizzativo (produzione di massa, concentrazione dei capitali e del comando, integrazione verticale). Una chimica “povera” di ricerca ed estremamente rigida, come la petrolchimica di Porto Marghera, era destinata a soffrire più di altri settori la crisi del paradigma fordista da cui aveva preso modelli organizzativi e strategici. In pochi anni, Porto Marghera perde un gran numero di attività e di addetti. Contemporaneamente, nel Nordest della fabbrica diffusa, si moltiplicano le iniziative e i numeri (delle imprese, degli stabilimenti, degli addetti).

Tra le due modernità, all’inizio degli anni ottanta, stavano cambiando i rapporti di forza. All’Università si avvertiva qualche fermento del nuovo, anche se faticava ad emergere da una prassi votata alla continuità disciplinare, più che alla ricerca dei segnali deboli e del futuro annunciato. Più sensibile al nuovo era l’auto-riflessione direttamente espressa dalle (emergenti) forze produttive. Le varie associazioni industriali e artigiane facevano, in quegli anni, affiorare l’ambizione dei nuovi – piccoli e piccolissimi – imprenditori di farsi classe dirigente, portando al dibattito pubblico i loro temi e problemi. Ma erano attive le strutture di ricerca e dibattito vicine ai movimenti culturali e alle forze sociali. Ad esempio, l’Ires-Cgil, da un lato, e la Fondazione Corazzin, dall’altro, pur essendo di estrazione culturale diversa, avvertivano il mutare del clima politico e sociale, che maturava

sotto la continuità visibile in superficie. Il Veneto non era più lo stesso e bisognava dunque ragionare sul nuovo, sul sorprendente che stava per accadere. Una ragione in più per andare a vedere cosa stava succedendo oltre il ponte.

Come eravamo

Mi sia consentita una notazione autobiografica, che può aiutare a capire le tappe con cui ha preso forma il Nordest che oggi conosciamo. E che sembra ovvio, scontato, a chi comincia oggi ad occuparsi di economia e di società locale. Allora non era così. Anzi, mancava il senso della prospettiva, l'affidabile aspettativa su ciò che l'economia e la società veneta stavano per diventare.

Si contendevano il campo due letture opposte.

La prima, orfana delle certezze e della modernità fordista, resisteva a dare credito a quel pullulare di nuove fabbriche e di nuovi nomi che agitava il Nordest dei distretti, un po' come avveniva in tutta la Terza Italia. Non potendo tuttavia tornare al modello fordista che – negli anni ottanta – era ormai in regresso anche nella sua patria di origine (gli Stati Uniti), la tendenza prevalente era quella di inclinare verso il pessimismo: sviluppo precario, arretratezza, supersfruttamento, sommerso e nero. Con quel tanto di aristocratica distanza rispetto ad una cultura contadina che si faceva, avventurosamente, industriale, senza aver maturato un'ideologia politica adeguata e una consapevolezza di sé.

La seconda lettura, invece, guardava alla periferia come il nuovo possibile perno di uno sviluppo rimasto senza centro. Il Veneto era una sterminata periferia dove il nuovo sviluppo attecchiva: in forme precarie, improvvisate, disperse ma vitali. La campagna si riempiva di capannoni, fabbriche, camion. La composizione sociale virava dall'agricoltura all'industria, rafforzando redditi che non erano mai stati robusti e che ora facevano entrare la maggioranza della popolazione nella fascia del benessere economico. Il punto debole più rilevante, in questa visione delle cose, era dovuto al tipo di *soggettività* vista all'opera nella trasformazione del territorio. In mancanza di forme collettivamente organizzate e di strategie consapevoli di trasformazione, osservate talvolta in altre regioni, la tradizione contadina del Veneto metteva in campo l'*individualismo* dei cento imprenditori e il *localismo* dei cento campanili. Una straordinaria energia trasformatrice su tutto ciò che è decentrabile alle decisioni della singola impresa e del singolo comune, si accoppiava ad un altrettanto straordinario vuoto sul terreno della consapevolezza e della condivisione collettiva. Non era difficile prevedere quello che poi, qualche an-

no dopo, sarebbe effettivamente successo: uno sviluppo che sembrava inizialmente incontenibile ha finito poi per arrestarsi sulla soglia dei grandi investimenti collettivi, che non è stato possibile progettare, condividere e fare in tempo utile.

Si trattava, di due letture contrapposte, tra le quali era possibile orientarsi solo partendo da un dato di fatto: la crisi irreversibile del fordismo, e delle sue proiezioni produttive (tra cui la chimica di Porto Marghera). E la necessità di accettare un'economia sperimentale, aperta al nuovo e al sorprendente. Non un'economia *high tech* dove tutto viene programmato per tempo e nelle dovute maniere. Ma un'economia del “rimboccarsi le maniche”, del lavorare duro, del ricercare le nicchie, le differenze, il servizio al cliente.

L'economia veneta di quegli anni ha fatto di necessità virtù. Non avendo potere sui mercati, e dipendendo anzi da molti interlocutori più forti e strutturati (i clienti, le banche, i fornitori, le istituzioni pubbliche), le piccole imprese venete hanno puntato senza remore sulla disponibilità a “servire” il cliente, adattando la loro produzione alle esigenze del singolo cliente, che imprese più grandi e di maggiori tradizioni trascuravano. Ecco allora i piccoli lotti, i mercati di nicchia, la grande variabilità dei prodotti e dei processi, tempi rapidi e risposte flessibili alla domanda di volta in volta incontrata sul mercato.

Solo col tempo abbiamo capito che questo modo di rispondere al mercato e di acquisire un vantaggio competitivo lavorando sugli interstizi non era un adattamento contingente, ma un modo originale di servire bisogni nuovi e latenti. Gli imprenditori veneti inventavano in quegli anni un nuovo modo di produrre e di stare sul mercato, sia pure in settori tradizionali. È sulla base di questo nuovo che potevano avere un futuro più promettente di quello riservato ai campioni del fordismo.

Ma allora, non ne eravamo certi.

Avevo partecipato, subito dopo la laurea, ad un lavoro sperimentale con la Fondazione Agnelli, che aveva coinvolto gran parte di coloro che, in seguito, si sarebbero occupati di impresa diffusa: Arnaldo Bagnasco, Marcello Messori, Carlo Trigilia e altri. Eravamo nella prima metà degli anni settanta e la grande impresa in Italia girava già allora a vuoto, dopo i fasti degli anni sessanta. A Torino c'era spaesamento, ma nel resto dell'Italia – nel Centro Nord specialmente – c'erano moltissimi luoghi dove ferveva l'attività intorno ad un modello alternativo, battezzato all'epoca (anche le oscillazioni semantiche avevano la loro importanza) economia periferica, decentramento produttivo, Terza Italia, impresa diffusa, sistemi locali, sviluppo senza fratture ecc.

Il libro di Arnaldo Bagnasco, che segna la nascita della Terza Italia per il grande pubblico è del 1977 e precisa una cornice interpretativa che aveva preso corpo pochi anni prima¹.

La tesi emergente da questa linea di ricerca – che cercavamo, con un successo ancora molto limitato, di “importare” nel Veneto – era che, in Italia, stava prendendo forma un modello *originale* di industrializzazione, basato sulla micro-impresa e sui sistemi territoriali locali, quelli che – in Toscana e in Emilia Romagna – Giacomo Becattini e Sebastiano Brusco avevano battezzato col termine “distretti industriali”, riprendendo il termine da Alfred Marshall. L’esistenza di un percorso possibile verso la modernizzazione, che non fosse illusorio o precario, ma sostenibile a lungo termine cambiava senso anche alla crisi della grande impresa. Se la grande impresa era solo *una* delle possibili forme di modernità, non l’unica ma la più tradizionale e collaudata, la sua crisi non era una catastrofe irrimediabile, ma poteva trasformarsi in un’occasione per sperimentare forme nuove ed originali. Certo, si trattava di forme caotiche e instabili, ma – come le ricerche fatte sul campo non tardarono a constatare – si trattava di forme vitali, capaci di crescere in numero e in consistenza occupazionale; e capaci di “imparare”. Le fasi negative, di crisi, venivano infatti nel giro di qualche anno, superate di slancio da nuove forme di *business* nate dal basso, e spesso imprevedibili.

Questo fu il primo spartiacque, anche nella riflessione teorica.

Fino ad allora, lo spazio delle possibilità era stato diviso tra la Prima Italia (la modernità del triangolo industriale) e la Seconda (il sottosviluppo assistito del Mezzogiorno). Sul finire degli anni settanta si comincia a prendere atto del fatto che queste due opzioni opposte non esauriscono affatto lo spazio del possibile: *tertium datur*.

E il *tertium* è, appunto, lo sviluppo diffuso che comincia a maturare nella fascia pedemontana (dal Piemonte al Friuli-Venezia Giulia), lungo la via Emilia, nel Veneto centrale, nella fascia adriatica, in Toscana.

Nel 1982, cinque anni dopo il libro di Bagnasco e un anno prima della nascita di Oltre il Ponte, avevo terminato, con Bruno Anastasia, un libro sul “*modello veneto*” (Anastasia e Rullani, 1982) in cui queste diverse let-

¹ Bagnasco e Messori (1975), *Tendenze dell’economia periferica*. Questo era un quaderno del Progetto “Il sistema imprenditoriale italiano”, Fondazione G. Agnelli, che aveva realizzato uno studio sull’economia emiliana attraverso i casi di Carpi-Correggio (maglieria), di Lugo di Romagna (settore agricolo-industriale) e di Reggio-Emilia (meccanica). Il libro di Bagnasco, *La Terza Italia, Problematiche dello sviluppo italiano*, è del 1977. Poco dopo, segue la riflessione teorica sullo sviluppo ad imprenditorialità diffusa pubblicata in Bagnasco, Messori e Trigilia (1978), *Le problematiche dello sviluppo italiano*.

ture venivano esaminate, proponendo *in positivo* il paradigma dell'impresa diffusa come risposta organica, niente affatto transitoria, alla crisi del fordismo. Ma non c'erano prove che durasse davvero: e lo scetticismo, a tutti i livelli, sul fenomeno continuava ad essere prevalente, nonostante le buone *performances* economiche dell'economia regionale.

Nel 1983, ci fu un certo interesse – nei circoli che frequentavo – per la nascita di *Oltre il ponte*, rivista dell'Ires-Cgil veneto, che riprendeva e sostituiva un precedente bollettino ad uso più interno all'organizzazione sindacale. Non eravamo all'epoca più di venti, trenta persone a fare ricerca sul “modello veneto”: l'Ires, in questo, era uno dei centri più attivi e la nuova rivista prometteva di aprire un dibattito che (forse) avrebbe trovato interlocutori attenti, interloquendo con le ricerche contemporaneamente svolte dalla Fondazione Corazzin (che sponsorizza il lavoro di Bagnasco e Trigilia su Bassano e Colle Val d'Elsa), dall'Associazione Industriali, dall'Api, dalle Camere di Commercio e dagli Enti locali presenti e attivi in regione. In effetti, molti dei ricercatori “esperti” che oggi lavorano sull'economia e sulla società veneta hanno cominciato ad affilare i ferri del mestiere in quella temperie culturale, lavorando intorno all'interrogativo di fondo: quanto durerà?

Nel mezzo a tante incertezze, che a volte fanno assomigliare il Veneto ad una regione “in via di sottosviluppo”, comincia a rafforzarsi l'idea che stia prendendo corpo un modello originale e sostenibile, sia pure con un carico di difetti e carenze che gli osservatori di turno non mancano di sottolineare.

Nel 1984, Bagnasco e Trigilia si occupano del Veneto, in uno studio comparativo su Bassano che sarà, l'anno dopo, messo a confronto con la Valdelsa (Toscana) (Bagnasco e Trigilia, 1984). La loro tesi – all'epoca quasi eretica – è che il nuovo sviluppo osservato nel Veneto “bianco” assomiglia in alcuni aspetti fondamentali allo sviluppo parallelo che si manifesta nelle classiche regioni “rosse” (Toscana ed Emilia Romagna), anche se, come è ovvio, le politiche delle amministrazioni locali sono differenti. La politica, in altri termini, non è il *deus ex machina* dello sviluppo, ma viene semmai “trascinata” da forme spontanee di auto-organizzazione dell'economia e della società civile.

Nonostante queste puntate in *partibus infidelium*, il dibattito sulle due modernità (fordista e postfordista) non era ancora decollato, se è vero – come è vero – che l'Italia degli anni ottanta spreca anni preziosi nell'incredibile sagra dei piani di settore, officiata con pari entusiasmo da imprese e autorità di politica industriale e finita, ben presto, in un nulla di fatto, non senza aver prima assicurato l'ennesimo finanziamento all'industria chimica, promessa del futuro.

Certo, era già stata raccolta, all'epoca, un'imponente documentazione sullo sviluppo locale, partendo dai lavori pionieristici di Bagnasco, Becatini, Brusco, Garofoli e altri, riferiti a dinamiche di sviluppo locale osservate in diversi luoghi del Centro Nord. Noi stessi ci eravamo cimentati, con un articolato *team* universitario (di ricercatori aziendali), capitanato da Giorgio Brunetti, in una ricerca a tutto campo sulla natura dello sviluppo veneto (Brunetti *et al.* 1989). Ma sembravano casi locali, non rilevanti per l'assetto e il futuro dell'industria italiana nel suo insieme.

In effetti, come spesso accade in Italia, per vedere le cose senza pregiudizi, bisogna attendere che due ricercatori americani (Piore e Sabel, 1984) scoprono – a casa loro – la crisi del fordismo e – da noi – la vitalità del modello distrettuale, tradotto col termine *flexible specialization*. Nel momento in cui si scopre che la *flexible specialization* non è una sopravvivenza del passato, ma un modo di produrre che ha un (possibile) futuro, i caratteri postfordisti dell'economia italiana e veneta diventano evidenti anche da noi.

La nuova modernità era arrivata, ma quasi nessuno l'aveva riconosciuta.

Dunque, oltre il ponte, tutto o quasi era già successo

Nel 1983, quando nasceva *Oltre il ponte* – la nuova rivista dell'Ires-Cgil – quasi tutto era già successo, nel confronto tra le due modernità. Ma è anche vero che quasi tutto era rimasto invisibile, sotto traccia. La crisi del fordismo non era stata ancora archiviata tra i fatti compiuti, e irreversibili. Il nuovo modo di produrre non aveva trovato molto credito. Si aspettava ancora, da parte di molti, che, passata la buriana, tutto ricominciasse come prima.

La rivista si proponeva – meritevolmente – di dar conto del cambiamento in corso, poco studiato e poco “digerito” dal sistema degli interessi e delle culture. Un cambiamento che non è ancora, all'inizio, percepito come transizione dall'una all'altra forma di modernità, ma che appare come coesistenza di vecchio e di nuovo, di arretratezza che permane e di modernità che emerge.

Seguendo gli articoli che appaiono sulla rivista, nel corso degli anni, non si fatica a scorgere la coesistenza di due filoni paralleli. Da un lato arrivano gli echi della riorganizzazione della grande fabbrica che taglia i posti di lavoro e ridimensiona le sue promesse, diventando sempre più ingombrante per l'ambiente locale in cui è inserita, fino alla situazione di oggi, che potremmo dire di riconversione iniziata e rimasta incompiuta. Dall'altra, si infittiscono le storie e le cronache riprese dal modello Nordest – così detto per contrapporlo al Nordovest – che parlano di nuovi problemi e di nuove soluzioni.

Ma l'orizzonte non è più quello cupo della crisi, bensì quello di una crescita disordinata, dove molte persone e molti luoghi vivono indubbiamente una perdita di senso, accompagnata da un aumento del reddito spendibile.

Senza trionfalismi, il mondo che stava oltre il ponte è cambiato. E la rivista ha accompagnato questo cambiamento.

Nel 1996, la rivista cambia nome e – forse per liberarsi di un nome Venezia-centrico – non si chiama più *Oltre il ponte*, ma *Economia e società regionale*: dietro il nuovo riferimento – la regione, il territorio – si intravede la città infinita dell'industrializzazione diffusa, che prende il posto del precedente punto di riferimento (Venezia).

Come siamo, alla fine, diventati

E oggi?

La rivista ha occupato uno spazio nel dibattito economico e politico sul Nordest. Ma, in mancanza di una chiara alternativa alla crisi strisciante delle preesistenze, il nuovo non è ancora diventato abbastanza forte da proporre la propria egemonia culturale e politica come collante di sistema, applicabile anche alle variabili subordinate o secondarie.

Di fatto, il panorama in cui ci si muove è, oggi, segmentato in tanti rivoli nessuno dei quali riesce ad emergere sugli altri. Il localismo permane, ma ha sempre meno vitalità. La manifattura si indebolisce, ma non decollano ancora i servizi. L'offerta di lavoro si esaurisce, ma non ci sono politiche adeguate di immigrazione e integrazione. E così via. Molte cose maturano, ma continua a mancare il disegno di insieme,

Anche Venezia, riferimento storico della rivista, è rimasto un sistema diviso, ossia un non-sistema. La città ha tre anime distinte e separate, che coesistono malvolentieri tra loro.

La città storica è rimasta sostanzialmente com'era: solo un po' meno abitata (dai residenti) e un po' più turistica nel commercio, nelle vocazioni, nei valori professati.

Mestre, invece, ha iniziato una lunga marcia per raggiungere il Nordest, allontanandosi idealmente dalla sua matrice di origine: una parte sempre maggiore della popolazione e interessi sempre più forti legano Mestre al suo retroterra e alle città vicine.

La chimica di Porto Marghera è in via di smobilitazione nella maggior parte dell'area industriale. La cosa straordinaria della storia di questo centro petrolchimico è che la sua occupazione si è ridotta a poca cosa, rispetto ai livelli eccezionalmente elevati, di quaranta anni fa. Sono stati persi 30.000 posti di lavoro, ma in tutti questi anni non c'è mai stato un serio

problema di disoccupazione nel bacino del lavoro interessato. La fabbrica diffusa e i servizi hanno riassorbito tutti coloro che erano disposti ancora a lavorare.

Così la crisi di Porto Marghera è rimasta anch'essa sotto tono. Una crisi non gridata, ma reale e schiacciante. Con l'acuirsi, conseguente, del distacco culturale e politico dal resto della città.

La rivista *Economia e società regionale*, pur avendo come riferimento il Nordest – o fenomeni nazionali e internazionali – risente di queste tre anime coesistenti nella Venezia degli ultimi anni. Tre anime diverse, che, nel loro intrecciarsi, simboleggiano una trama di destini incrociati, proponendosi come le tre risorse chiave con cui il Nordest può preparare il suo futuro.

Da un lato, la risorsa dell'imprenditorialità diffusa, che diventa impresa-rete, sottraendosi così al peso schiacciante delle diseconomie di scala.

Dall'altro, la risorsa delle grandi infrastrutture – aree, porto, aeroporto – che fanno capo a Porto Marghera e che potrebbero proporla come polo logistico di eccellenza per tutto il Nordest.

Infine, le risorse comunicative di Venezia, città globale e immateriale per eccellenza. Lenta nei movimenti e ancorata ai rapporti diretti, personali, Venezia dispone di un patrimonio di cultura, d'immagine, di relazione che potrebbe essere messo in valore, partendo dai milioni di persone che la visitano ogni anno.

Tutto il Nordest ha bisogno di risolvere un'equazione che metta insieme la fabbrica diffusa con l'organizzazione logistica e con il capitale intellettuale e comunicativo che fa capo alle reti lunghe, estese all'economia globale.

In questa ricerca di sinergie tra funzioni e competenze diverse il vecchio non deve semplicemente essere abbandonato, ma va ri-usato, nell'interesse del nuovo.

La difficoltà a realizzare questa sinergia tra vecchio e nuovo, tra pre-modernità, fordismo e postfordismo, nasce da una carenza di fondo: in tutta questa trasformazione. La coesistenza di diverse "anime", confluite sullo stesso territorio, ha impedito che prendesse forma un'*identità condivisa* e, con essa, una *classe dirigente* che potesse ragionare ed agire nell'interesse collettivo.

Si apre oggi una stagione in cui quest'identità e questa classe dirigente diventano essenziali per affrontare i problemi con una strategia consapevole e di grande respiro. Il territorio in cui le diverse storie confluiscono deve, dunque, accogliere ed interpretare le diversità del proprio passato come una condizione da superare. Andando oltre, appunto, l'effimera giunzione/separazione di un ponte. Per trovare una funzione unitaria della città e

delle sue anime, nei termini – attuali e futuri – della città-rete: aperta alla comunicazione, agli scambi, ai significati che danno valore alla sua stessa complessità interna

È una sfida cui la rivista può rispondere sulla base delle sue preesistenze culturali, che sono molte, e della sua vicinanza al sindacato, che rimane uno degli interlocutori chiave di tutta la vicenda.

Riferimenti bibliografici

- Anastasia B. e E. Rullani (1982), *La nuova periferia industriale. Saggio sul modello veneto*, Materiali veneti, 17/18, Arsenale cooperativa editrice, Venezia.
- Bagnasco A. (1977), *La Terza Italia, Problematiche dello sviluppo italiano*, Il Mulino, Bologna.
- Bagnasco A. e M. Messori (1975), *Tendenze dell'economia periferica*, Quaderno del Progetto "Il sistema imprenditoriale italiano", Fondazione G. Agnelli Editoriale Valentino, Torino.
- Bagnasco A., M. Messori e C. Trigilia (1978), *Le problematiche dello sviluppo italiano*, Feltrinelli, Milano.
- Bagnasco A. e C. Trigilia (1984) (a cura di), *Società e politica nelle aree di piccola impresa. Il caso di Bassano*, Arsenale Cooperativa Editrice, Venezia.
- Brunetti G., S. Faccipieri, L. Olivotto, E. Rullani e G. Volpato (1989), *Anni novanta. Cosa cambia dell'industria veneta*, Cedam, Padova.
- Piore M.J. e C.F. Sabel (1984), *The Second Industrial Divide*, Basic Books, New York; trad. it.: (1987), *Le due vie dello sviluppo industriale*, Isedi, Torino.