

L'onda lunga del porto in Italia: impatto economico da 21 miliardi

Lo studio: 1260 aziende e 92 mila lavoratori coinvolti. Mobilitazione e sciopero per gli scavi

VENEZIA Forse non è nato per mettere fretta a chi temporeggia sul futuro del porto di Venezia, ma a leggere lo studio sull'impatto economico e sociale del sistema portuale del Veneto, il risultato è proprio quello. Perché se l'ultimo campanello d'allarme è stata la cancellazione del collegamento diretto con la Cina della nave portacontainer Ocean Alliance, nei mesi scorsi non sono mancati gli appelli al governo. Da una parte l'approvazione del protocollo fanghi, che tarda e che blocca lo scavo dei canali e limita l'arrivo delle navi commerciali, dall'altra la soluzione alternativa al passaggio delle crociere davanti a San Marco non ancora individuata. Ma l'impatto dello scalo veneziano va oltre i confini dell'area metropolitana, arriva a toccare tutta la regione e si espande anche nel nord Italia. Del valore della produzione totale prodotta infatti è vero che 10,6 miliardi ricadono all'interno della Città metropolitana, ma è anche vero che 3,9 si diffondono in ambito regionale e i rimanenti 6,4 risultano distribuiti nel resto del territorio nazionale. C'è poi anche l'impatto economico complessivo, che non sfugge allo stesso trend, frutto di un porto multifunzionale dove nessun ambito prevale in maniere rilevante, ma i diversi settori e filiere risultano equamente bilanciati.

Ci sono le filiere agroalimentari, della pesca (incluso Chioggia) chimiche, energetiche, oltre a quelle commerciali e turistiche. Ec-

co perché, sintetizza lo studio (frutto della collaborazione tra Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale e Camera di Commercio Venezia Rovigo, in accordo con **Unioncamere Veneto** e con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture) Venezia rappresenta un polo strategico non solo per l'area di riferimento, configurandosi come il sistema portuale del Veneto, ma anche per tutto il Nord Italia, con aree di influenza che vanno dalla Lombardia al Friuli Venezia Giulia.

In questo modo alla multifunzionalità si associa la multiterritorialità «veri fattori strategici per la produzione economica e per le ricadute anche in termini di welfare che il "sistema porto" produce alle diverse scale». Ecco perché anche ieri i sindacati all'unisono hanno ribadito che non vogliono sentir parlare di piano B per lo scalo veneziano «perché B nel gergo sportivo, e non solo, significa retrocessione, arretramento mentre al contrario i porti di Venezia e Chioggia vogliono assolutamente restare nell'eccellenza visto che l'attività portuale è l'attività economica più importante della provincia e una delle più significative della regione», sottolineano le segreterie provinciali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uilt Uil. Quindi bisogna accelerare sull'approvazione del protocollo fanghi e riportare i canali ai 12 metri di profondità previsti dal piano regolatore portuale. Viene da sé che gio-

vedi mattina all'Heritage Tower di Marghera durante la presentazione dell'indagine, i sindacati non mancheranno di manifestare la propria preoccupazione confermando la mobilitazione con la previsione di 72 ore di sciopero già dichiarate e per il momento sospese in attesa che si concretizzino le dichiarazioni del ministro all'Ambiente Sergio Costa. Del resto, se come fa emergere lo studio, in quasi tutti i settori i flussi in ingresso al porto e destinati all'import risultano strettamente funzionali al Nordest, il venir meno della funzionalità dello scalo implicherebbe di conseguenza un consistente danno all'intero sistema economico locale. E naturalmente occupazionale.

Sono 1260 le aziende direttamente impiegate nel sistema portuale di Venezia, 322 a Chioggia per un impiego totale di 21.175 addetti, che sviluppano un valore della produzione diretto stimato in 6,6 miliardi di euro che, se rapportato alle dinamiche economiche territoriali, fa emergere l'estrema rilevanza del sistema portuale veneziano sia in ambito comunale che in quello metropolitano, con un peso economico che ammonta rispettivamente al 27 per cento nel primo caso e al 13 nel secondo. Poi c'è l'impatto economico complessivo (la produzione diretta, indiretta e indotta) che fa arrivare la stima a 21 miliardi di euro, con il coinvolgimento di oltre 92 mila lavoratori.

Francesco Bottazzo

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'indagine



● Domani all'Heritage Tower di Marghera convegno su «L'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto», studio di Porto (nella foto il presidente Pino Musolino) e Camera di Commercio

Il dossier

I NUMERI DI VENEZIA

Porto passeggeri
1° home port in Italia
 85,9% Porto base



Passeggeri di crociera **1,56 milioni**
 Passeggeri di ferry, aliscafi e fluviali **0,23 milioni**

I NUMERI DI MARGHERA

26,49 milioni di tonnellate

Porto commerciale e industriale
7° porto mercantile in Italia



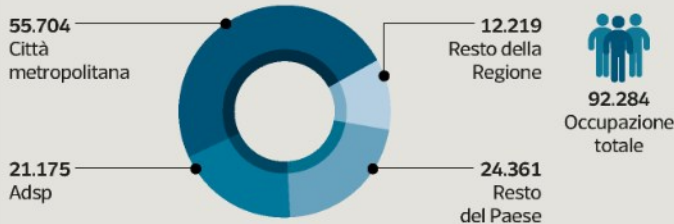
I NUMERI DI CHIOGGIA

Porto peschereccio, commerciale e turistico
2° porto peschereccio in Italia

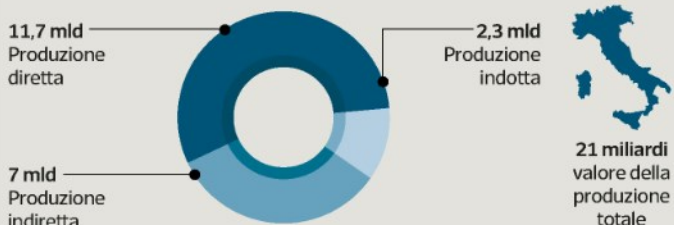


1,02 milioni tonnellate

Impatto occupazionale del sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale alle diverse scale territoriali



Impatto economico diretto, indiretto e indotto totale del sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale



L'Ego-Hub