

Venezia e Chioggia I numeri dei 2 terminal: 21mila occupati



La forza del Porto: “vale” 21 miliardi

PORTO Gli scali di Venezia e di Chioggia generano benessere per un territorio che va dalla Lombardia al Friuli Venezia Giulia. Chiuderli sarebbe un disastro non solo economico. Uno studio di Camera di Commercio e Autorità. **Trevisan a pagina 11**

Laguna: economia e salvaguardia

**Venezia e Chioggia
la “forza” dei porti:
lavoro per 21mila
con 1500 imprese**

►L'anticipazione di uno studio della Camera di commercio e dell'Autorità sull'impatto economico sull'intero Nord

**DOMANI UN CONVEGNO
ALLA VENEZIA
HERITAGE TOWER.
IL VALORE DELLA
PRODUZIONE STIMATA
IN 21 MILIARDI**

PORTO

MESTRE Chi pensa che per avere aria e laguna più pulite e per evitare che la laguna venga trasformata in un braccio di mare basti chiudere il porto, com'è stato fat-



to con le grandi fabbriche di Porto Marghera, dovrebbe considerare tre fattori: il primo è che il porto opera seguendo le leggi, comprese quelle che tutelano l'ambiente naturale; il secondo è che la chiusura, venti trent'anni fa, delle industrie senza alternative valide ha reso Mestre povera e ha trasformato Venezia in un parco dei divertimenti per turisti mentre i nuovi lavori (nel turismo, nei servizi e nel commercio della grande distribuzione) sono pagati meno della metà di quelli in fabbrica e per la maggior parte sono precari; il terzo è che l'economia dei porti di Venezia e Chioggia porta benessere non solo a Venezia e alla Città metropolitana ma a un territorio molto più vasto che abbraccia il Nord Est e, più ancora, il nord Italia.

L'ANALISI

Prima di dire buttiamolo a mare, dunque, sarebbe meglio informarsi, che non vuol dire leggere i messaggini e i post sui social.

L'occasione per farlo capiterà proprio domani mattina alla Venezia Heritage Tower in Corso Gianni Sottana nel cuore dell'isola portuale, facilmente raggiungibile da via Banchina dell'Azoto. A partire dalle 10 Camera di Commercio di Venezia Rovigo, Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale (Adspmas), Centro Studi Sintesi, Smart Land, Unioncamere Veneto, Università Ca' Foscari, Studi e ricerche per il Mezzogiorno, Uniontrasporti, nonché l'assessore regionale ai Lavori pubblici Elisa De Berti e un rappresentan-

te del Comune di Venezia, interverranno alla presentazione dello studio "L'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto" realizzato in collaborazione tra Adspmas e Camera di Commercio.

Uno studio realizzato con i dati dell'Autorità portuale, di Assoporti, delle aziende insediate nelle banchine e nel retroporto di Marghera e a Chioggia, della Camera di Commercio, di Comune, Ente zona industriale.

Come spiegheranno più approfonditamente i relatori domani, questo porto è ancora il primo home port d'Italia per le crociere, nonostante tutte le difficoltà legate al problema delle grandi navi non ancora risolto nonostante il decreto Clini Passera che le vuole allontanare dal bacino di San Marco sia del 2012; è il settimo porto mercantile in Italia, e con Chioggia è il secondo porto peschereccio del Paese dopo Mazzara del Vallo; dà lavoro a 21 mila persone, ha 21 miliardi di euro come valore della produzione, tra quello generato dalle imprese portuali (solo a Venezia sono 1.260 e a Chioggia 322), quello delle imprese terze collegate e quello prodotto dai consumi resi possibili grazie agli stipendi che prendono i lavoratori portuali.

Questo per quanto riguarda i dati più evidenti. Ma ci sono altri fattori che fanno dello scalo veneziano uno dei più importanti a livello nazionale: dallo studio emerge infatti che è una realtà multiterritoriale e multifunzionale. Vale a dire che è di riferimento per le imprese del Veneto e

per molte del nord Italia, con aree di influenza che si estendono dalla Lombardia al Friuli Venezia Giulia.

I VANTAGGI

Multifunzione, o multipurpose, poi, significa che è un terminal che si occupa di crociere, container, merci varie, carichi eccezionali, traffici industriali e serve diversi settori, le filiere agroalimentari, siderurgiche, chimiche, energetiche, oltre a quelle commerciali e turistiche, senza dimenticare la pesca. Un aspetto che ha un'importanza fondamentale per lo stato di salute e il destino del porto: uno scalo con funzioni diversificate permette infatti di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell'economia - si legge nello studio -, orientando le proprie priorità su uno o l'altro settore. Grazie alla flessibilità, insomma, il porto in un dato periodo può puntare di più sulla crocieristica o sui traffici di soia e sementi, oppure ancora sul siderurgico o sui container, a seconda dello stato di salute di ognuno dei settori nei mercati internazionali.

Chiaro che se il Governo non approva il Protocollo fanghi e il Piano morfologico della laguna lo scalo è destinato a interrarsi e a diventare impraticabile, con buona pace di qualsiasi comportamento virtuoso che possano adottare l'Autorità, le imprese e gli altri operatori e imprenditori collegati.

Elisio Trevisan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I porti di Venezia e Chioggia

Venezia, Porto passeggeri

1° home port
in Italia



crociere



ferry



aliscafo



fluviale



VENEZIA
1,56 mln

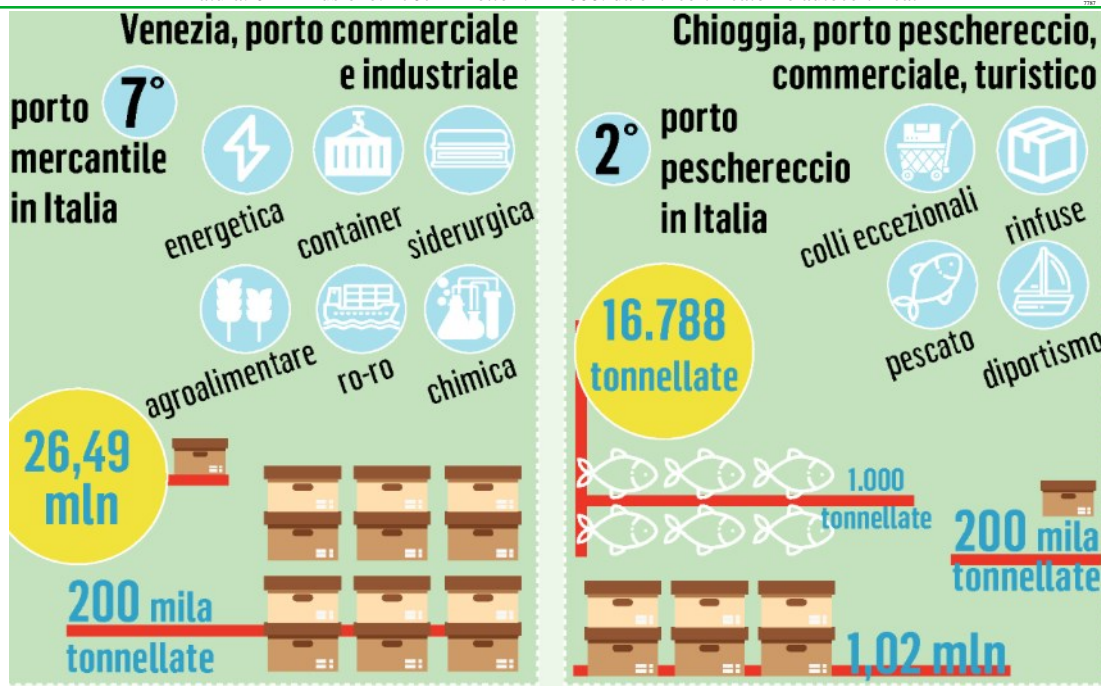


20.000
passeggeri



0,23
milioni





SISTEMA VENEZIANO In sintesi i principali dati del valore dei porti di Venezia e Chioggia