

Porto, pressing sul governo Promessi scavi e Comitatonone

Musulino: se Venezia in difficoltà, danni per l'Italia. Baretta: soluzioni entro un mese

Protesta

Gli operai contro Roma minacciano lo sciopero

I numeri

L'impatto del porto è di 21 miliardi, 1260 le aziende

● L'impatto del porto 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, 10,6 miliardi ricadono della Città metropolitana, 3,9 si

diffondono in ambito regionale e 6,4 risultano distribuiti nel resto del territorio nazionale

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

VENEZIA «I porti di Venezia e Chioggia, con il loro indotto, valgono 21 miliardi di euro, una bella fetta di finanziaria, per fare una proporzione. Possiamo farne a meno? Certo, basta pensare a una qualche alternativa da 22 miliardi. In mancanza di questa, mettere in difficoltà il sistema portuale veneziano significa tentare alla sopravvivenza del Paese». Il presidente dell'Autorità portuale Pino Musolino non si risparmia, e come lui anche tutti gli altri intervenuti ieri all'Heritage tower di Marghera, dove è stato presentato lo studio su l'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto, un'analisi dettagliata del comparto e delle sue ramificazioni, realizzata dalla Camera di Commercio e Unioncamere con il supporto di Smart Land e del centro studi sintesi della Cgia.

Uno studio ricco, in ogni senso: non solo offre una mole importante di dati, capace di chiarire i volumi d'affari che si muovono sulle banchine, ma soprattutto le direzioni e le dinamiche che precedono e seguono il passaggio delle merci, delle navi e dei passeggeri in porto. La ricerca stima il valore del comparto: 21 miliardi di euro, 1260 imprese coinvolte in maniera diretta o indiretta, che impiegano oltre 92 mila lavoratori. «Sarebbe utile avere dati simili anche per gli altri porti italiani, in modo da poter finalmente avanzare ragionamenti di sistema e una programmazione ragionata», incalza Musolino. Venezia risulta al settimo posto per merci

movimentate, al terzo per crescita dei volumi, è il primo home port d'Italia, il secondo per passeggeri crocieristici; persino Chioggia, spesso ignorata, ha un primato assoluto: è il primo porto peschereccio del Paese. Ancora più importanti, all'interno del ragionamento portato avanti ieri, sono le vocazioni multipurpose del porto di Venezia e la sua natura diffusiva: significa che alle banchine di Marghera approdano navi di ogni tipo (è stata la salvezza durante la crisi: nel 2009 i container sono crollati del 15 per cento, ma sono stati compensati da un aumento del 17 di passeggeri), e che da Venezia partono per l'Oriente merci prodotte in tutto il nord Italia, e viceversa. Basti pensare che il 48,7 per cento di quello che viene scaricato in laguna e riparte su rotaia è diretto in Lombardia, con un altro 12 per cento che prosegue verso l'estero. Venezia è impegnata principalmente a smistare le importazioni (oltre 20 milioni e mezzo di tonnellate, il 78 per cento delle merci totali). La vocazione ultraregionale del porto è confermata nell'indotto: di quei 92 mila addetti 12 mila sono veneti, non veneziani, e 24 mila beneficiano della filiera da fuori regione.

Sono però proprio i lavoratori lagunari che ieri si sono armati di bandiere e hanno protestato contro le lentezze del governo, ventilando scioperi se non si provvederà allo scavo dei canali per assicurare l'accessibilità alle navi. «Si parla di piano B, di accordi con altri scali, ma non ci può

essere alcun piano B — ha detto l'assessore comunale allo Sviluppo Simone Venturini — C'è solo un piano A: scavare e permettere alle merci di arrivare e di partire. Oppure finiamo ad andare ognuno per sé, ma non è la natura dei nostri porti». Dello stesso avviso l'assessore regionale ai Trasporti, Elisa De Berti: «Non esistono solo Alitalia e Benetton, il governo dovrebbe preoccuparsi di più di altre parti importanti: stiamo parlando di un motore economico che muove tre regioni».

Questo significa intervenire sul protocollo fanghi per permettere i dragaggi, ma anche definire i percorsi per le crociera: «Le soluzioni arriveranno entro un mese — ha assicurato il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta — la prossima convocazione del Comitatonone sarà entro febbraio, il protocollo fanghi è in definizione. Non ci sono motivi di polemica, ci sono però dei ritardi da parte del governo. Ma abbiamo anche fatto la Zona economica semplificata e questo stesso studio è patrocinato da Roma, non si può dire che non ci si ricordi di Venezia».

Giacomo Costa

© RIPRODUZIONE RISERVATA





A rischio
Il futuro del porto di Venezia senza lo scavo dei canali. Nei giorni scorsi una mega nave cinese ha annunciato di non arrivare più a Venezia

La vicenda

