

L'IMPATTO DEL SISTEMA PORTUALE VENETO NEL NORDEST E IN ITALIA: 21 MILIARDI E OLTRE 92 MILA OCCUPATI

Uno studio congiunto di AdSPMAS e CCIAA Venezia Rovigo calcola con un metodo innovativo l'indotto e le ricadute dirette e indirette dei porti veneti nel sistema economico regionale e italiano.

Venezia Porto Marghera, 23 gennaio 2020

Il posizionamento del sistema portuale veneto, comprendente i porti di Venezia e di Chioggia, nei diversi ambiti operativi e rispetto ai competitor nazionali ed europei, appare decisamente rilevante se si considera che Venezia è il primo home port crocieristico nazionale con 1,56 milioni di passeggeri movimentati e il porto di Chioggia, nel settore della pesca, è secondo solo a Mazara del Vallo grazie alle 16,788 tonnellate di pescato e alle oltre 5,5 migliaia di tonnellate di stazza complessiva della flotta peschereccia. Tra i porti mercantili, lo scalo veneziano risulta settimo a livello nazionale grazie alle oltre 26 milioni di tonnellate di merci movimentate.

I risultati si evincono dallo studio "L'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto", realizzato da Centro Studi Sintesi e Smart Land per l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale e Camera di Commercio di Venezia Rovigo e presentato stamane a Porto Marghera nella Venezia Heritage Tower con il supporto di Unioncamere Veneto e il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Lo studio rappresenta una novità dal punto di vista della metodologia adottata e risulta totalmente replicabile, sia in termini di sistematico aggiornamento annuale del lavoro, sia in termini di applicazione del metodo ad altre differenti realtà portuali. La matrice adottata permetterebbe, infatti, al decisore politico di fotografare la situazione di tutte le realtà portuali italiane, aiutandolo a definire strategie di sviluppo che garantiscano i migliori risultati possibili in termini economici e occupazionali, e supportandolo nella definizione delle priorità infrastrutturali e nell'allocazione dei fondi disponibili.

Il sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale dimostra una spiccata vocazione di porto multi-purpose, dove nessun ambito prevale sull'altro in modo rilevante e dove la filiera agroalimentare si affianca a quelle siderurgica, chimica, energetica, commerciale, turistica e a quella della pesca. La multifunzionalità è sinonimo di flessibilità e rappresenta un valore aggiunto rilevante, poiché consente agli scali di Venezia e Chioggia di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell'economia, orientando le priorità ora su uno o sull'altro settore in funzione della congiuntura più o meno favorevole.

L'indagine dimostra anche come la vocazione multi-purpose del porto abbia accompagnato e sostenuto la crescita del territorio e delle sue imprese: nei settori analizzati, i flussi in ingresso al porto risultano strettamente funzionali al territorio regionale e al Nordest, aree per le quali il porto è una primaria fonte di alimentazione, tanto che le stesse aree coincidono con le destinazioni finali della quasi totalità delle merci movimentate dal sistema portuale. Ne consegue che il venir meno della funzionalità del porto provocherebbe danni consistenti all'intero sistema economico locale e regionale. Emerge, inoltre, come

rilevante l'opportunità di includere il sistema portuale all'interno delle prossime scelte strategiche regionali sia in termini infrastrutturali sia economici.

L'analisi del tessuto produttivo di riferimento consente di ricostruire l'area gravitazionale del sistema portuale dal punto di vista dei livelli di produzione e occupazione generati. È dunque possibile quantificare in 1.260 le aziende direttamente impiegate a Venezia e in 322 le aziende impiegate a Chioggia, per un totale di 21.175 addetti. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro, pesando per il 27% sull'economia comunale e per il 13% su quella metropolitana.

Misurando anche l'indotto, l'impatto economico totale è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% registrati nell'ambito metropolitano, il 13% nell'ambito regionale al di fuori della città metropolitana e il 26% in Italia al di fuori del Veneto.

Tra produzione diretta, indiretta e indotto, il sistema portuale veneto pesa per 21 miliardi di euro di cui: 11,7 miliardi di produzione diretta, 7 miliardi di produzione indiretta e 2,3 miliardi di indotto, equivalente alla produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta. Circa 10,6 miliardi della produzione totale rimangono nella città metropolitana, 3,9 nel resto del Veneto e i rimanenti 6,4 nel resto del Paese. Se per impatti economici diretti a beneficiarne è soprattutto il territorio locale, per quanto riguarda gli impatti indiretti e indotti, la maggior parte delle ricadute benefiche si registrano altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal sistema portuale.

“Quanto presentiamo oggi ci fornisce la base scientifica per affermare che il sistema portuale veneto, per valore economico-produttivo e per ricadute occupazionali, è un patrimonio di rilevanza nazionale”. Così il **presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Pino Musolino** che aggiunge: “L'importanza dello studio, però, va oltre i risultati, perché oggi proponiamo al decisore politico uno strumento di provata efficacia per effettuare delle analisi replicabili nel tempo ed esportabile negli altri scali portuali italiani, utile a prendere decisioni strategiche effettivamente fondate sui dati e sulle prospettive reali di crescita di un comparto con un orizzonte temporale medio-lungo. Tale strumento consente di definire e realizzare le infrastrutture che realmente servono e, quindi, di allocare nel miglior modo possibile le risorse finanziarie europee e nazionali. L'utilizzo sistematico di questa metodologia, inoltre, consentirebbe sicuri benefici a tutto il sistema Paese in termini di risultati di crescita e di rilancio dell'occupazione e permetterebbe di sganciarsi definitivamente da una vecchia modalità di programmazione campanilistica e miope all'interno di territori che, invece, hanno bisogno sempre più di maggiore sinergia e strategie armoniche per risultare vincenti nella competizione globale”.

“Come ente rappresentante delle categorie economiche e del sistema imprese dei territori di Venezia e Rovigo abbiamo voluto e sostenuto l'elaborazione di uno studio oggettivo e concreto in grado di aiutarci a costruire il futuro del Porto di Venezia e Chioggia su basi solide, in linea con le reali esigenze delle imprese, dei flussi economici e dei cambiamenti sociali della Città Metropolitana e della Regione tutta - dichiara **Giuseppe Fedalto, presidente Camera di Commercio di Venezia Rovigo** - Il sistema portuale veneto è un attivatore di economie, di valore aggiunto e di produzione di indotti. Occorre lavorare su queste potenzialità e svilupparle puntando ad accogliere investimenti logistici e per questo è necessario progettare strumenti che ne favoriscano la loro attrazione ed in tale direzione va sottolineata la rilevanza strategica della Zona Logistica Semplificata”.

UNA METODOLOGIA INNOVATIVA E REPLICABILE

Lo studio presentato oggi ha tre elementi di forte novità rispetto alle indagini condotte finora su questo tema: è elaborato con un grado scientifico ad oggi mai applicato, è replicabile nelle altre realtà portuali e comprende anche il porto di Chioggia. Il team di ricerca si è mosso innanzitutto ricostruendo le caratteristiche infrastrutturali e funzionali dei porti di Venezia e di Chioggia in termini quantitativi e qualitativi. L'individuazione delle funzioni del porto e in particolare delle filiere nel quale opera ha consentito infatti di ricostruire le prime relazioni con il contesto e di delineare i principali numeri del porto. A seguire si è proceduto a ricostruire le dinamiche dei flussi di origine-destinazione attivati dal porto per ciascuna vocazione e per modalità trasportistica, permettendo di ricostruire l'ambito di influenza del porto in termini relazionali e le direttrici dei flussi in termini infrastrutturali. E' stato poi valutato il posizionamento del sistema portuale rispetto alle diverse scale transnazionali e alle reti di trasporto europee, comprese le autostrade del mare, e la messa in relazione del sistema con i principali porti nazionali e del Mediterraneo. Successivamente sono state censite per quantità e qualità le aziende insediate nell'ambito portuale, con l'obiettivo di definire i livelli di produzione e occupazione generati. Infine, si è proceduto a quantificare l'impatto intersettoriale a livello locale, regionale e nazionale con riferimento alla capacità di creare produzione, occupazione, valore aggiunto e consumi mediante lo studio e la definizione originale di una matrice input-output specifica e dedicata all'analisi dell'interoperabilità settoriale.