

PORTO MARGHERA

Il Covid rallenta la Zona logistica

BRILLO / PAGINA 19

IL FUTURO DI PORTO MARGHERA

La Zona logistica fa i conti con il Covid «I primi effetti si vedranno dal 2023»

Il rapporto: «In dieci anni, 177 mila posti di lavoro in più nel Veneto». Ultimi giorni per presentare le osservazioni

Il prossimo passaggio prevede la nomina di un commissario da parte del governo

Nicola Brillo

Ridisegnare il futuro dell'area industriale di Porto Marghera. E' questo l'obiettivo del piano per la Zona Logistica Semplificata che prosegue il suo iter di approvazione. Presentato nei giorni scorsi dall'assessore regionale allo Sviluppo economico Roberto Marcato, ora i rappresentanti delle parti interessate avranno tempo fino a giovedì per trasmettere le osservazioni. Dopo di che verrà elaborato il testo definitivo che diventerà lo strumento di interlocuzione con il Governo da parte della Regione. Governo che, con ogni probabilità, nominerà un commissario. «È la più grande opportunità per la zona di Porto Marghera e dei Comuni del Polesine di sviluppo – ha commentato l'assessore Marcato –. Stiamo parlando di offrire grandi possibilità di sviluppare imprese e lavoro attraverso risorse, agevolazioni fiscali, sburocratizzazione». Il piano, redatto in collaborazione con la Camera di Commercio di Venezia e Rovigo, vede coinvolti i rappresentanti di Comuni, tra i quali Venezia, il Porto, la Camera di Commercio, Confindustria e le principali associazioni di categoria. All'interno delle 266 pagine del Piano di Sviluppo Strategico viene ridisegnata l'economia delle due aree interessate e del Ve-

neto. L'operazione ruota attorno al Porto.

Con la creazione della Zls si può ipotizzare che il trend di crescita di Venezia, in termini di attrattività per le imprese manifatturiere delle tre regioni (Veneto, Emilia-Romagna e Lombardia), potrebbe aumentare a scapito di altri porti. Se la percentuale di attrattività di Venezia attualmente rilevata aumentasse di 20 punti percentuali, con la Zls Venezia potrebbe attrarre 5 miliardi di importazioni e 9 miliardi di esportazioni aggiuntive. A livello europeo, i porti (ad esempio Barcellona, Valencia, Tanger Med) con una zona speciale crescono in media dell'11,7%. Venezia-Chioggia nel periodo 2009/2019 è cresciuto ad un tasso medio del 5,8% annuo. Sull'evoluzione della zona speciale bisognerà fare i conti con il Covid, che inciderà negativamente per almeno due anni. Verosimilmente quindi solo a partire dal 2023 la Zls potrà raggiungere i tassi di crescita potenziali evidenziati dall'analisi di impatto. «Solo allora si tornerà infatti ai valori di commercio estero pre-Covid», si legge nel rapporto, «ipotizzando la crescita quinquennale dei traffici del 6,3% annuo legata alla Zls, fra 2023 e 2030 il Pil veneto potrebbe beneficiare di una crescita diretta, indiretta ed indotta del Pil, legata alla zona che sarebbe di circa 10 punti, andandosi quindi a sommare ai 15 punti di incremento previsto, per una crescita totale di circa 25

punti di Pil». Mentre per quanto riguarda l'occupazione la extra-crescita di occupati attribuibile alla sola Zls è di circa 177 mila unità, adottando un'ipotesi conservativa. La strutturazione di un idoneo sistema di incentivi agli investimenti rappresenta uno dei passi fondamentali affinché la Zls espliciti i suoi effetti. Con riferimento alle sole agevolazioni di fonte regionale, il moltiplicatore indica che ogni euro di agevolazione erogata dalla Regione Veneto ne vale 5,7. Dal punto di vista settoriale prevale una domanda di agevolazioni rivolte alla Ricerca & Sviluppo ed innovazione tecnologica. Segue lo sviluppo produttivo e territoriale, ovvero la capacità di potenziare investimenti e base produttiva a livello locale. Un sistema agevolativo "ad hoc" per la Zls, messo in campo dalla Regione, dovrebbe essere mirato o allo sviluppo produttivo locale, o alla R&S e innovazione in ambito logistico e portuale, preferibilmente con forma di contributo in conto capitale o misto. «Stiamo preparando le osservazioni unitarie con gli altri sindacati a livello locale e regionale», spiega Paolo Bizzotto della Cisl veneziana». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LE AREE COINVOLTE

Marghera, Murano ma anche Tessera e il Tronchetto

Le zone coinvolte nel perimetro della Zona logistica speciale sono Porto Marghera, Murano, Campalto, il Tronchetto e l'Arsenale oltre ad un'ampia zona del Polesine che non comprende però, almeno per il momento, l'interporto di Rovigo, che dovrebbe essere utilizzato come collegamento tra le due aree della Zona logistica speciale.



Una veduta dell'area industriale di Porto Marghera, che sarà il cuore della Zona logistica speciale (Zls): interessate anche Murano, Tessera e il Tronchetto