

# L'IMPATTO ECONOMICO E SOCIALE DEL SISTEMA PORTUALE VENETO



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE  
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA



CAMERA DI COMMERCIO  
VENEZIA ROVIGO

## Abstract

Un sistema portuale moderno è solo in parte connaturato da attività di tipo trasportistico. Al suo interno sono presenti in misura sempre maggiore anche attività tipicamente legate ai settori dell'industria, delle costruzioni, del commercio e degli altri servizi. Per tale motivo è limitante concepire un porto solo come luogo di movimentazione delle merci, quando invece rappresenta un polo di aggregazione produttiva di natura complessa, fortemente legato al tessuto produttivo di un territorio più ampio e in stretta relazione con il contesto nel quale il porto è fisicamente insediato.

Il porto che si sviluppa in questa accezione non è più un luogo, bensì un sistema territoriale ben più complesso. Non è più un hub meramente logistico e legato esclusivamente ai flussi delle merci, bensì un luogo di trasformazione dei flussi stessi. Non è più solo mera infrastruttura fisica, bensì un attivatore di economie, di valore aggiunto e di produzione di indotti, con impatti sull'economia dei luoghi, dalla città alla provincia, dalla regione che lo ospita alle altre regioni e aree coinvolte dalla rete di relazioni funzionali e dei processi da esse generati.

Un'economia portuale di questo tipo non produce benessere (il cosiddetto welfare) solo per quei settori direttamente o indirettamente coinvolti dalle sue attività. Presenta invece sinergie e relazioni che amplificano e diffondono la sua influenza su ambiti territoriali molto più ampi e non più rappresentabili semplicemente con le classiche statistiche legate all'occupazione generata in termini di posti di lavoro.

È sulla base di questo cambio di prospettiva che prende forma il presente [Osservatorio sull'impatto economico e sociale del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale](#). Si tratta di uno studio che si fonda sulla lettura multi-stratificata del sistema portuale, il cui ambito di analisi non è più legato ai confini amministrativi comunali nel quale lo stesso sistema porto risulta insediato, ma è rappresentata l'intera area gravitazionale ovvero l'ambito nel quale il porto instaura relazioni, genera valore aggiunto, attiva processi e crea economia in senso ampio, ovvero crea benessere.

Obiettivo dello studio è proprio la rilevazione dell'area funzionale di influenza e degli indotti economici e sociali generati dal sistema portuale di Venezia e Chioggia (AdSPMAS) al fine di definire il peso e il ruolo del sistema portuale dell'Adriatico settentrionale sulle future linee di sviluppo strategico a livello regionale e nazionale.

Al fine di raggiungere tale obiettivo è stata elaborata un'apposita metodologia, la cui struttura si sviluppa a partire dalla messa in relazione di differenti modalità di analisi, ciascuna con specifici contenuti e obiettivi così come riportati nei seguenti punti:

- *ricostruzione delle caratteristiche infrastrutturali e funzionali dei porti di Venezia e Chioggia in termini quantitativi e qualitativi*. L'individuazione delle funzioni del porto ed in particolare delle filiere nel quale opera consente di ricostruire le prime relazioni con il contesto e di delineare i principali numeri del porto. L'analisi è stata effettuata su dati qualitativi e quantitativi forniti in particolar modo dall'ufficio Pianificazione Strategica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.
- *Ricostruzione delle dinamiche dei flussi di origine-destinazione attivati dal porto* per ciascuna vocazione e per modalità trasportistica. Tale aspetto ha permesso di ricostruire l'ambito di influenza del porto in termini relazionali e le direttrici dei flussi in termini infrastrutturali. La rilevazione di tali variabili è emersa dall'incrocio di diversi database forniti dall'ufficio Pianificazione Strategica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.
- *Posizionamento del sistema portuale di Venezia e Chioggia alle diverse scale transnazionali e delle reti di trasporto europee*, comprese le autostrade del mare, e la messa in relazione del sistema portuale con i principali porti nazionali e del Mediterraneo al fine di individuare i loro asset e punti di forza rispetto al macro-contesto nel quale il sistema portuale è insediato. In questo caso Assoporti è stata la fonte principalmente utilizzata, insieme ai dati statistici messi a disposizione nei portali dei singoli ambiti portuali.
- *Definizione dell'area di gravitazione territoriale delle attività relazionate con il porto, dei livelli di produzione e occupazione generati da tali realtà e delle loro performance economiche e finanziarie*. Il lavoro è stato realizzato a partire dal censimento quali-quantitativo delle aziende insediate nell'ambito portuale fornito dall'Autorità di Sistema Portuale, opportunamente integrato con dati Istat e con i bilanci aziendali, insieme ad ulteriori dati emersi da varie indagini di istituti e istituzioni (CCIAA, Comune ed Ente Zona ecc).

- *Quantificazione dell'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.*

Aspetto peculiare della metodologia sviluppata è la possibilità di essere totalmente replicabile, dove tale replicabilità può essere intesa sia in termini di sistematico aggiornamento annuale del lavoro, sia in termini di applicazione del metodo ad altre differenti realtà portuali.

L'analisi della composizione del sistema portuale in termini di funzioni e filiere attivate ha da subito messo in evidenza come il sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale abbia una specifica vocazione di porto multipurpose (aspetto particolarmente presente nel porto di Venezia), aspetto di estrema rilevanza in quanto in un porto multifunzionale nessun ambito prevale in maniera rilevante, ma i diversi settori e filiere risultano equamente bilanciati. Il Porto di Venezia in particolare lavora e si relaziona infatti con le filiere agroalimentari, siderurgiche, chimiche, energetiche, oltre a quelle commerciali e turistiche, non solo del Veneto ma anche del Nord Italia. Analizzando l'intero sistema portuale, e dunque includendo anche il Porto di Chioggia, è coinvolta anche la filiera della pesca.

La multifunzionalità per un porto rappresenta un valore aggiunto rilevante. Un porto con funzioni diversificate permette infatti di assorbire i cambiamenti repentini e imprevedibili dell'economia, orientando le proprie priorità su uno o l'altro settore in funzione del periodo e del quadro economico all'interno del quale si trova ad operare. Tale aspetto delinea le prime riflessioni in termini di futuro sviluppo strategico del sistema portuale. Per essere tale, la multifunzionalità deve legarsi al concetto di flessibilità intesa sia in termini di spazi che di processi.

Il secondo aspetto rilevante emerso dalla ricerca riguarda l'ambito di influenza del sistema portuale in termini di flussi e di relazioni attivate, un aspetto direttamente collegato alla sua vocazione di porto multipurpose. È possibile sostenere come la multifunzionalità del sistema portuale abbia accompagnato e sostenuto la crescita del territorio e delle imprese che vi operano. Emerge infatti come in quasi tutti i settori analizzati i flussi in ingresso al porto e destinati all'import risultano strettamente funzionali al territorio regionale e più in generale all'intero Nordest, rappresentando una delle principali fonti di alimentazione delle imprese in esso localizzate. La quasi totalità delle merci movimentate dal sistema portuale risulta infatti conferita (come destinazione finale) alla rete di imprese localizzate all'interno dell'ambito regionale e delle regioni immediatamente confinanti. Il sistema portuale non rappresenta quindi un valore solo nell'ambito locale più ristretto, ma un valore per l'intero sistema economico regionale e interregionale. Il venir meno della funzionalità del porto implicherebbe di conseguenza un consistente danno all'intero sistema economico locale e regionale. A partire da ciò ne emerge un secondo punto di riflessione circa la rilevanza dell'includere il sistema portuale all'interno delle scelte strategiche regionali sia in termini infrastrutturali che economici.

Il terzo aspetto rilevante è emerso dall'analisi del posizionamento del sistema portuale nei diversi ambiti operativi rispetto ai competitor nazionali ed europei. Dall'indagine emerge il primato del Porto di Venezia nell'ambito crocieristico a livello nazionale, collocandosi al primo posto per passeggeri movimentati come home port. Risulta al tempo stesso il settimo porto nazionale per traffici mercantili e uno dei primi porti per diversificazione delle attività svolte. Analizzando l'intero sistema portuale è evidente il primato del porto di Chioggia nel settore della pesca, posizionandosi al secondo posto dopo Mazara del Vallo per tonnellate complessive di stazza della flotta di pescherecci.

Il buon posizionamento del sistema portuale in diversi ambiti testimonia la buona capacità di tenuta e al contempo l'importanza del porto a livello non solo locale e regionale, ma anche nazionale. Tale aspetto viene confermato anche dall'analisi dei dati sull'impatto economico e sociale generato dal sistema portuale alle diverse scale.

L'analisi del tessuto produttivo direttamente legato al sistema portuale ha consentito la ricostruzione dell'area di gravitazione territoriale, dei livelli di produzione ed occupazione generati da essi e delle performance economiche. È possibile quantificare in 1.260 le aziende direttamente impiegate nel sistema portuale di Venezia e a 322 le aziende impiegate nel sistema portuale di Chioggia, con un impiego totale di 21.175 addetti.

Le aziende coinvolte dal Porto di Venezia sviluppano un valore della produzione diretto stimato in 6,6 miliardi di euro, valore che se rapportato alle dinamiche economiche territoriali fa emergere l'estrema rilevanza del sistema portuale veneziano sia in ambito comunale che per l'ambito metropolitano, con un peso economico che ammonta rispettivamente al 27% nel primo caso e al 13% nel secondo.

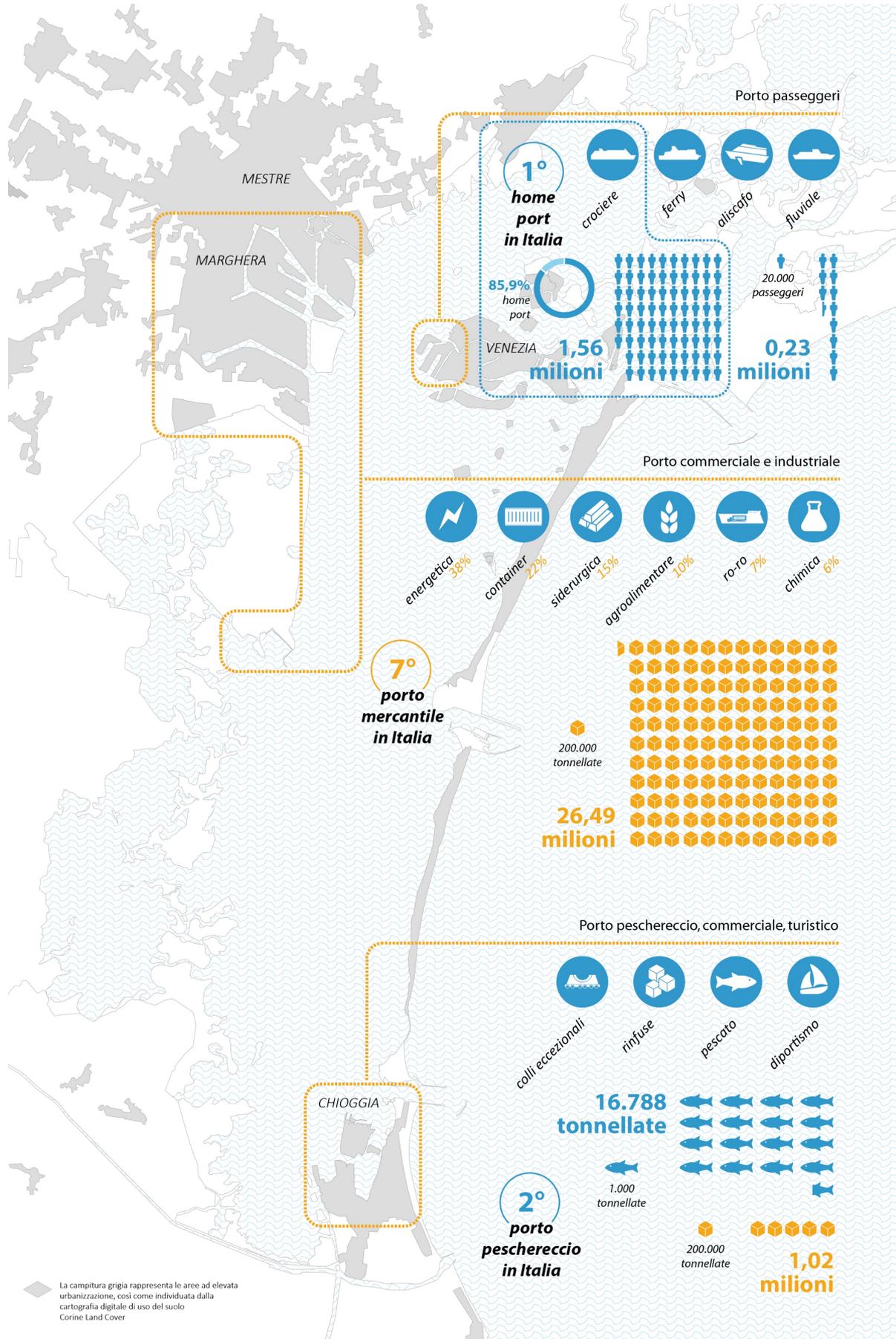
La rilevanza complessiva del sistema portuale per il territorio a scala locale, regionale e nazionale e il suo grado di influenza in termini di benessere attivato è ancor più evidente dai risultati dell'analisi input-output sull'impatto economico e sociale complessivo generato dalla capacità di attivazione della produzione portuale. L'impatto totale sull'occupazione è quantificabile in 92.284 posti di lavoro, il 61% dei quali ricade all'interno dell'ambito metropolitano, mentre il 13% rientra all'interno nel resto del territorio regionale e il rimanente 26% è distribuito nel contesto nazionale.

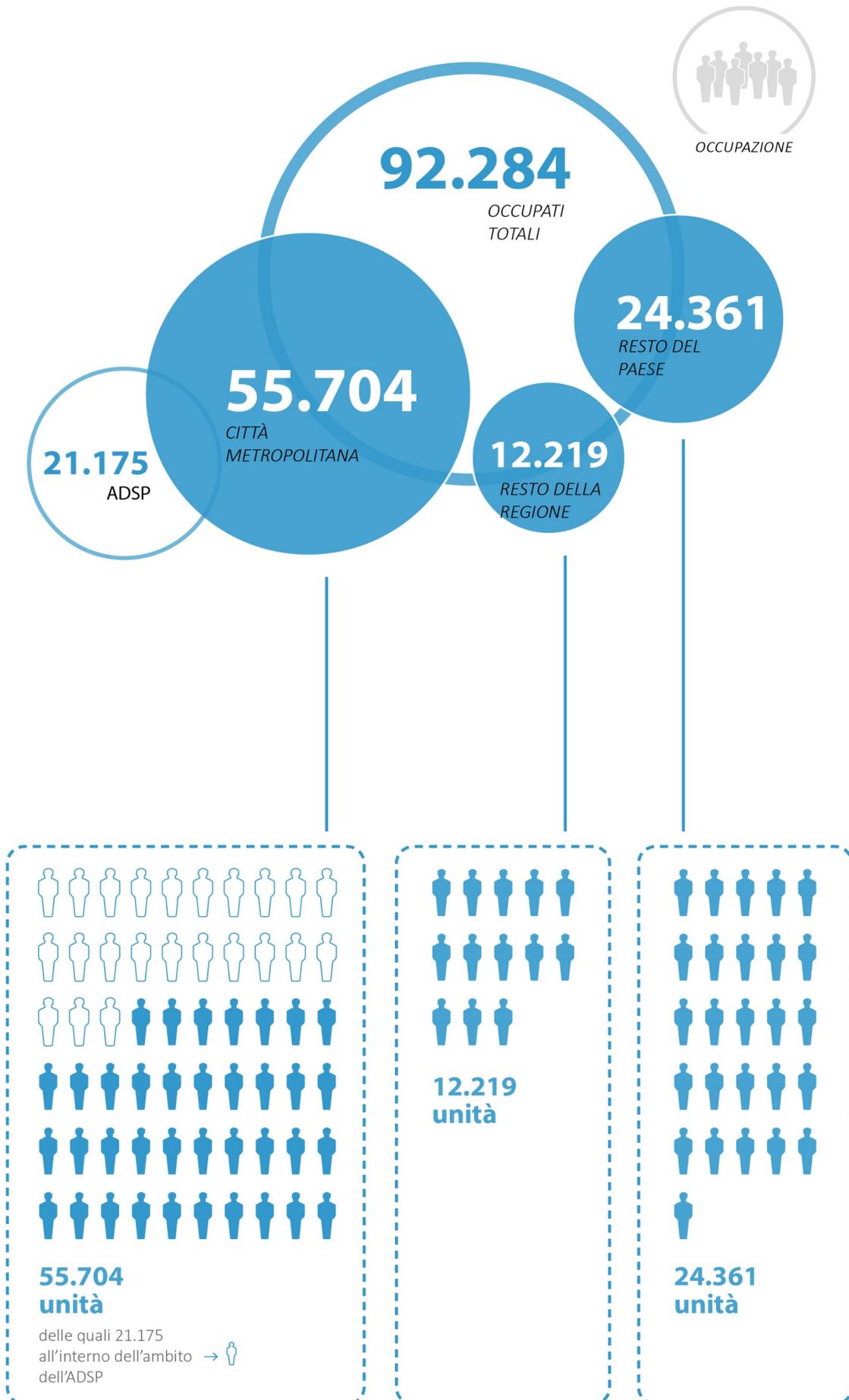
L'impatto economico complessivo, ovvero la produzione diretta, indiretta e l'indotto, conduce invece ad una stima pari a 21 miliardi di euro, dove il valore della produzione generata direttamente dal sistema porto ammonta a 11,7 miliardi, mentre risulta pari a 7 miliardi il valore della produzione indiretta e a 2,3 miliardi il valore della produzione indotta, ovvero della produzione generata dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta.

Del valore della produzione totale prodotta, circa 10,6 miliardi ricadono all'interno della città metropolitana, mentre 3,9 miliardi ricadono nel resto del territorio regionale e i rimanenti 6,4 miliardi risultano distribuiti nel resto del territorio nazionale. Se per gli impatti economici diretti il maggior beneficiario è il territorio locale, nel caso degli impatti indiretti e indotti la maggior parte degli effetti si localizza altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, costituita dai porti di Venezia e Chioggia, rappresenta dunque un polo strategico non solo per l'area territoriale di riferimento, configurandosi infatti 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 contesto il ruolo del porto è definito non solo dalle ricadute economiche e sociali analizzate e quantificate dal presente studio, ma anche dagli elementi legati alle dinamiche dei flussi e delle relazioni di rete con il sistema imprenditoriale locale (reti corte), regionale e di macro area (reti lunghe). L'esito dello studio evidenzia dunque la multifunzionalità ma anche la multiterritorialità del sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, veri fattori strategici per la produzione economica e le ricadute anche in termini di welfare che il "sistema porto" produce alle diverse scale.

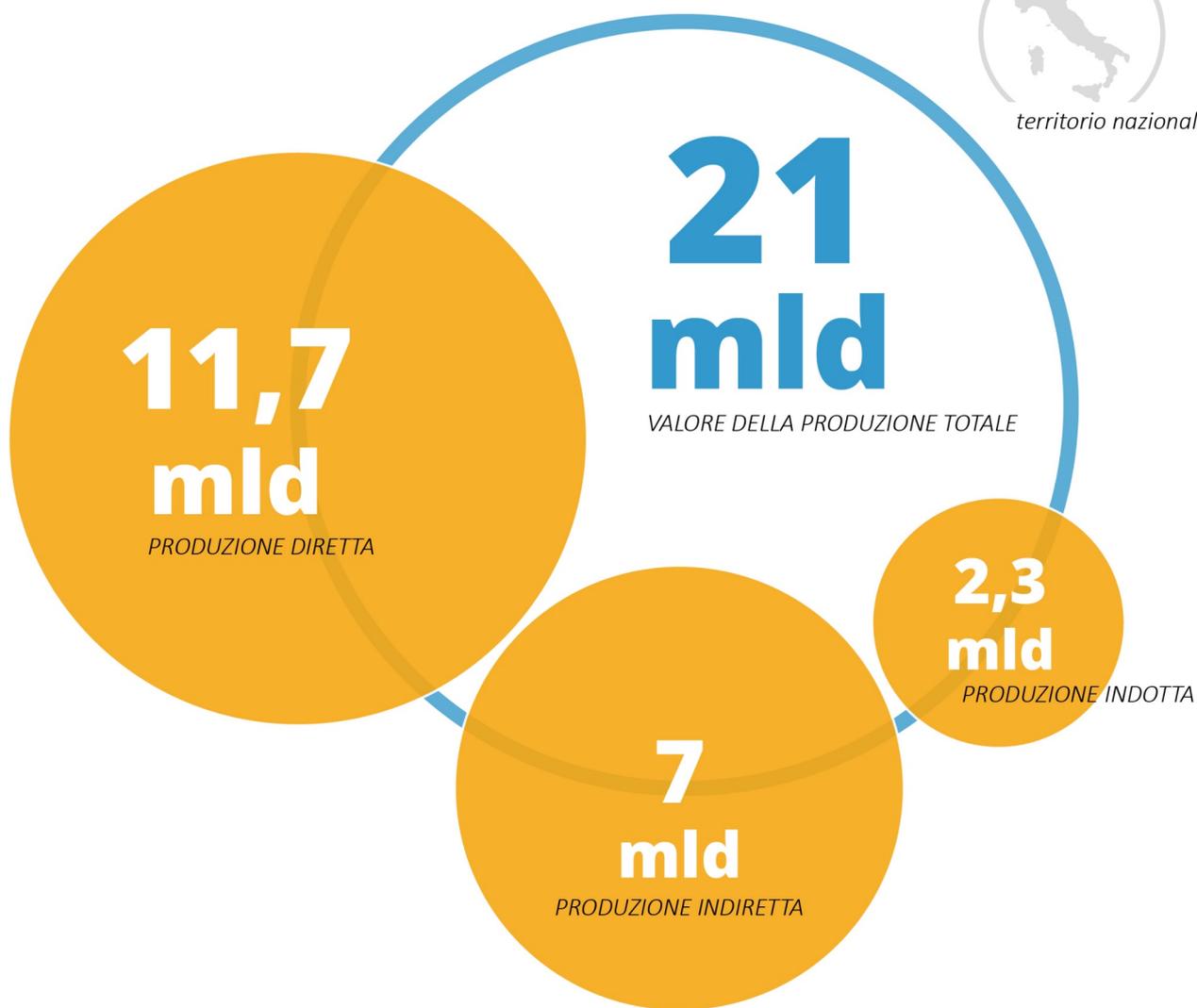
Mappatura di sintesi delle funzioni operative all'interno dell'intero ambito portuale (con alcuni dati quantitativi) e posizionamento del sistema rispetto il contesto nazionale.



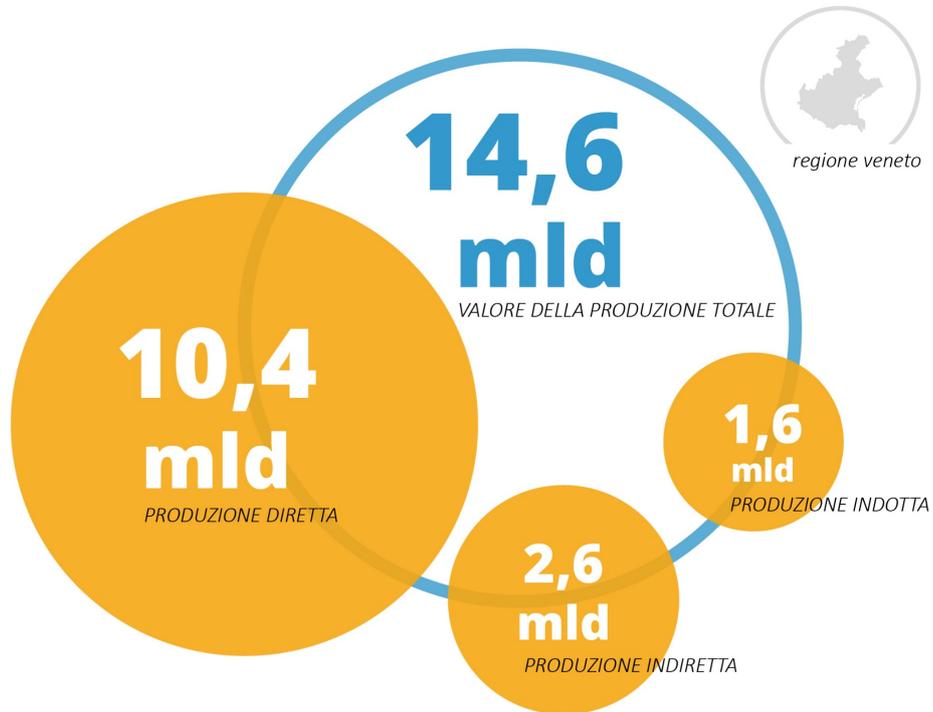




territorio nazionale



*Impatto economico diretto indiretto e indotto generato dal Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale a scala regionale*



*Impatto economico diretto indiretto e indotto generato dal Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale a scala metropolitana*

