

23 gennaio 2020
ore 09.30

Venezia Heritage Tower

Marghera, Venezia

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

In collaborazione con:



UNIONCAMERE
VENETO



1. INTRODUZIONE

IL SISTEMA PORTUALE DI VENEZIA E CHIOGGIA: DIMENSIONI, RELAZIONI E FLUSSI

Federico Della Puppa *Smart Land*

Le caratteristiche di un porto moderno

Sistema territoriale, polo di aggregazione, attivatore di economie

DALLA VISIONE TRADIZIONALE

DA

INFRASTRUTTURA



A

DA

HUB LOGISTICO



A

DA

POLO TRASPORTISTICO



A

DA

INFRASTRUTTURA URBANA



A

ALLA VISIONE RELAZIONALE

SISTEMA TERRITORIALE INTEGRATO

LUOGO DI INTERSCAMBIO
E TRASFORMAZIONE

POLO DI AGGREGAZIONE PRODUTTIVA
E ATTIVATORE DI ECONOMIE DI AREA VASTA

ATTIVATORE DI ECONOMIE E DI BENESSERE,
CON IMPATTI ESTESI ALLE RETI GENERATE

Obiettivo e contenuti dello studio

OBIETTIVO

Creare un **osservatorio sull'impatto economico e sociale del sistema portuale di Venezia e Chioggia** (AdSPMAS) attraverso la messa in relazione di tutte le variabili disponibili, analizzando il ruolo del Porto di Venezia e del Porto di Chioggia a livello locale, regionale, nazionale ed estero, mediante **analisi di carattere strutturale** (dotazione e dimensione dei traffici) e **funzionale** (dinamiche di flusso di breve e lungo periodo), con l'obiettivo di valutare l'**impatto economico e sociale diretto, indiretto e indotto** attraverso un approccio basato sulla **costruzione di una matrice input-output provinciale originale**

CONTENUTI

Studio diviso in due parti:

- una **prima parte di inquadramento strategico** nella quale vengono analizzate le caratteristiche posizionali, infrastrutturali e dei flussi dei due porti, i numeri generati in termini di movimentazione per ciascuna filiera operativa, i flussi attivati nelle determinazioni di origine e destinazione secondo un approccio territoriale di area vasta;
- una **seconda parte che analizza il peso macroeconomico** del sistema portuale di Venezia alle diverse scale, per definire la solidità del sistema e catturarne la complessa interazione dal punto di vista delle interdipendenze settoriali, che rappresentano il cuore dell'analisi economica degli impatti diretti, indiretti ed indotti, in particolare per gli **effetti moltiplicativi produttivi e sull'occupazione**, fino agli effetti retributivi e indotti.

I contenuti del lavoro e la metodologia utilizzata

Caratteristiche e area di influenza in termini relazionali

CARATTERISTICHE

infrastrutturali e funzionali in termini quantitativi e qualitativi

FLUSSI E RELAZIONI

di origine-destinazione attivati dal porto per ciascuna filiera

POSIZIONAMENTO

alle diverse scale al fine di individuare la rilevanza del porto rispetto ai competitors

Valore economico e sociale generato

REALTÀ PRODUTTIVA

area di gravitazione territoriale delle attività relazionate con il porto, dei livelli di produzione e occupazione e loro performance economiche e finanziarie

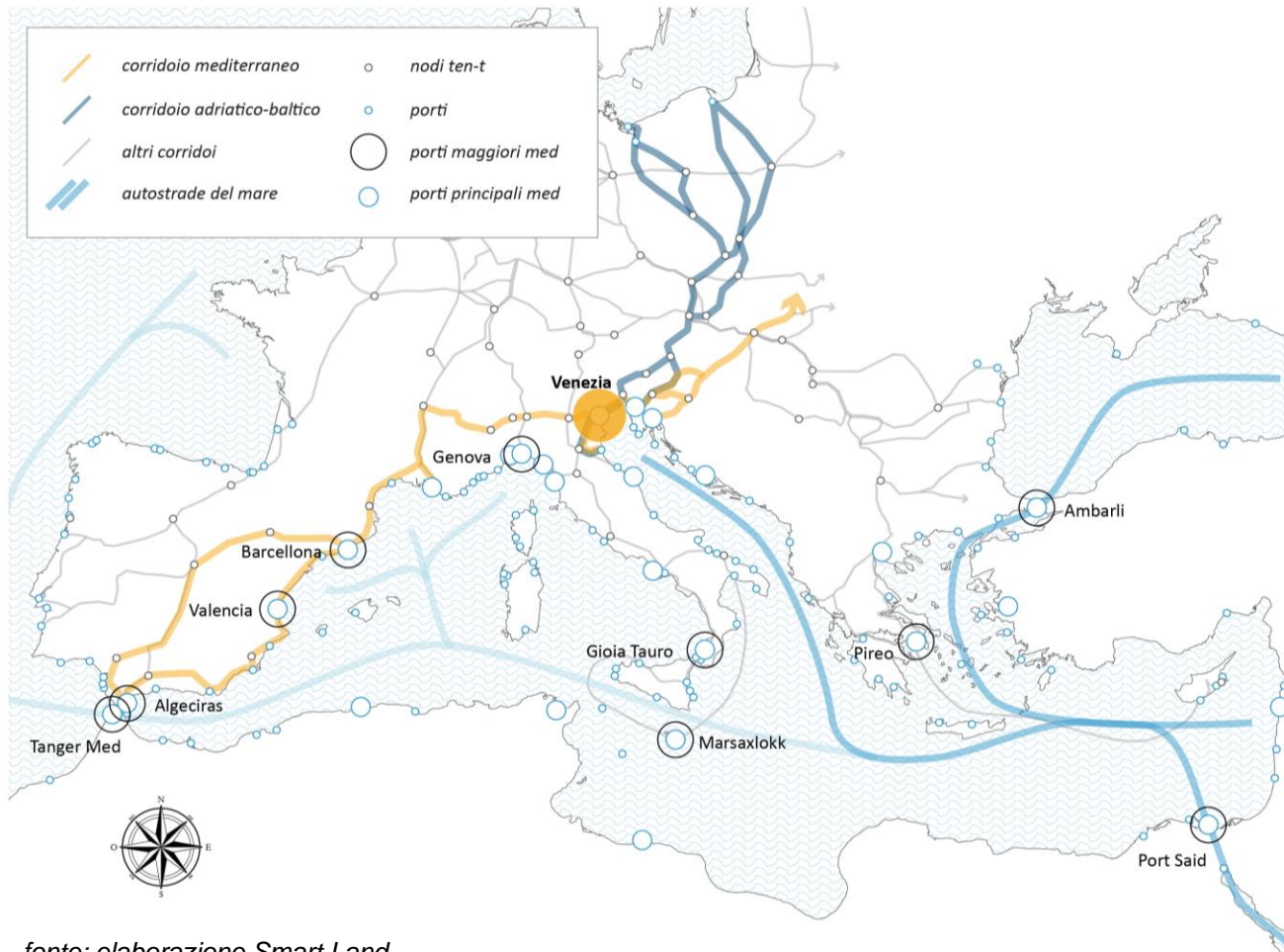
IMPATTO GENERATO

a livello locale, regionale e nazionale con riferimento alla capacità di creare produzione, occupazione, valore aggiunto e consumi

I. Il porto di Venezia

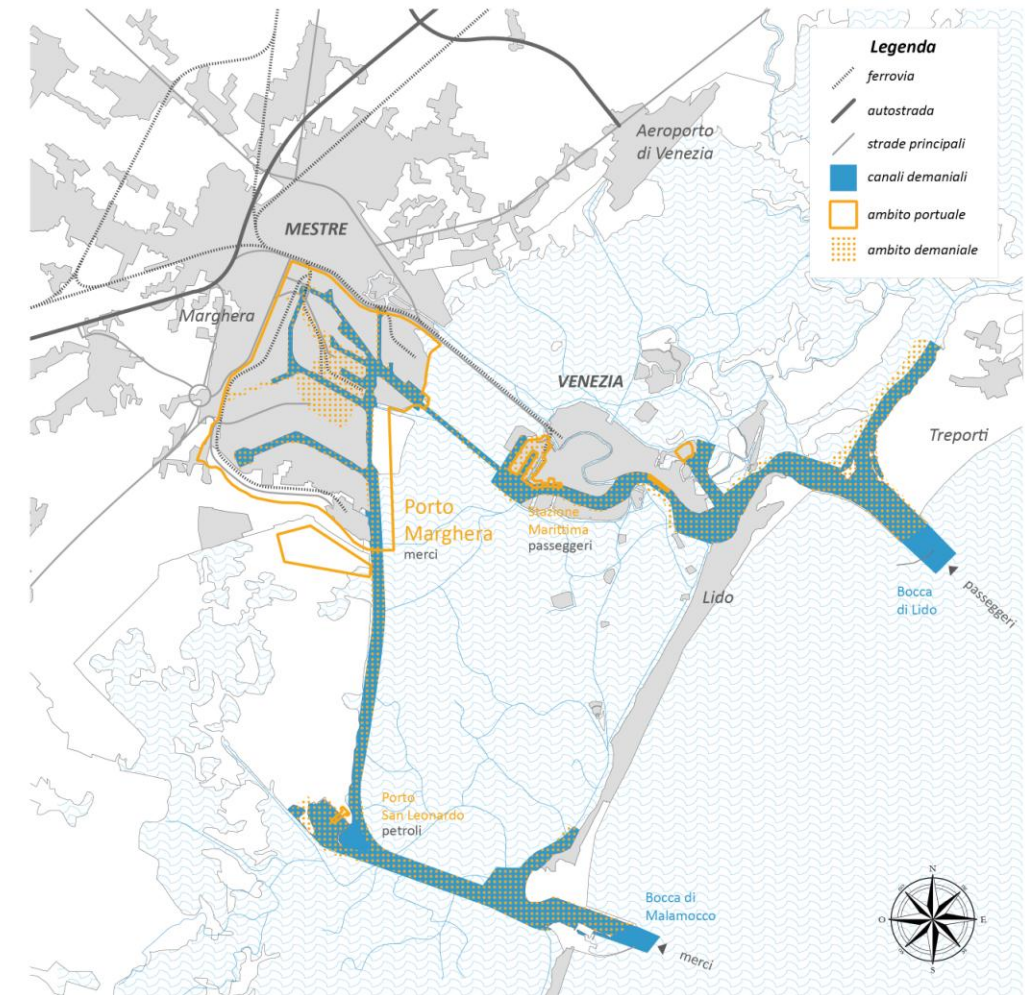
Posizionamento e legami territoriali nelle reti lunghe e brevi

I corridoi TEN-T e i nodi portuali intercettati



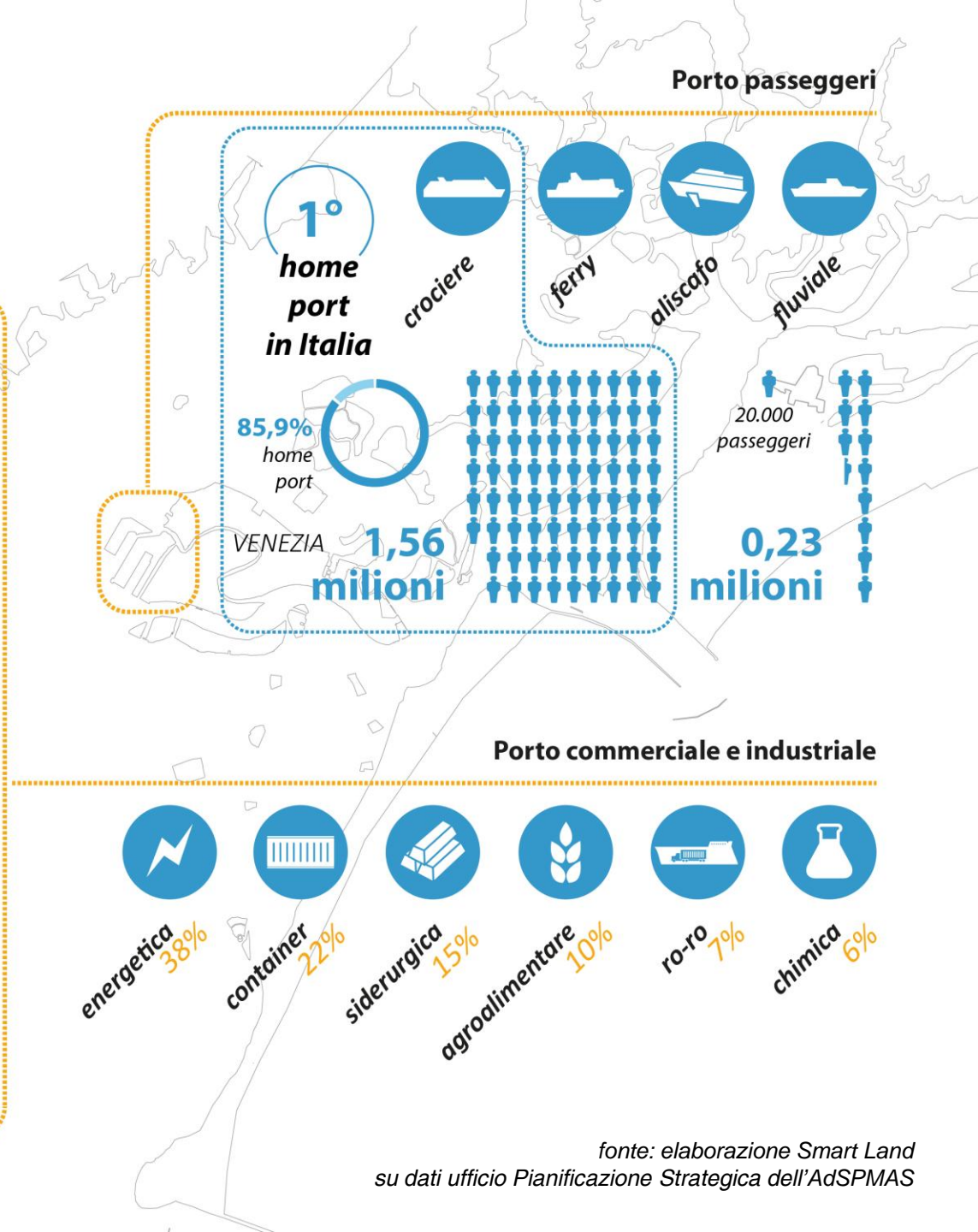
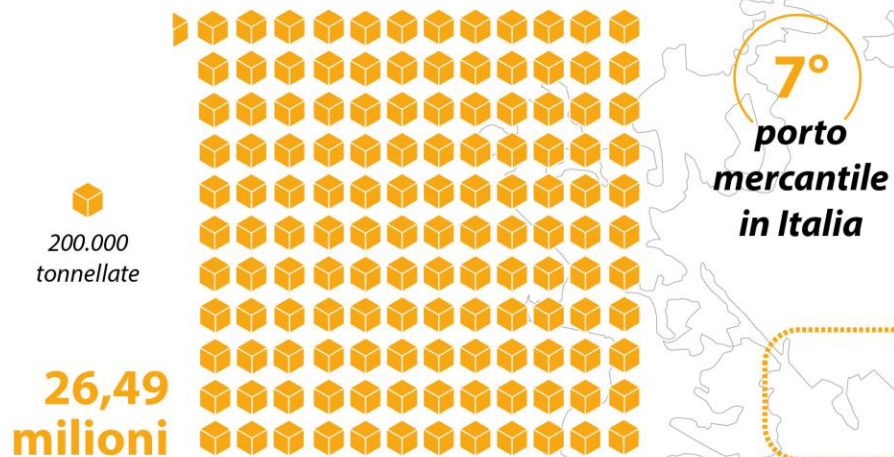
fonte: elaborazione Smart Land

Il sistema di accessibilità del Porto



Un porto multifunzionale

I settori nei quali opera il Porto di Venezia



fonte: elaborazione Smart Land
su dati ufficio Pianificazione Strategica dell'AdSPMAS

Venezia tra i principali porti multifunzione

Le vocazioni prevalenti dei principali porti italiani (2018)

PORTI MULTI PURPOSE

- VENEZIA
- NAPOLI
- ANCONA
- CIVITAVECCHIA

RINFUSE LIQUIDE

- CAGLIARI
- TRIESTE
- MESSINA
- AUGUSTA
- SAVONA

MOVIMENTAZIONE CONTAINER

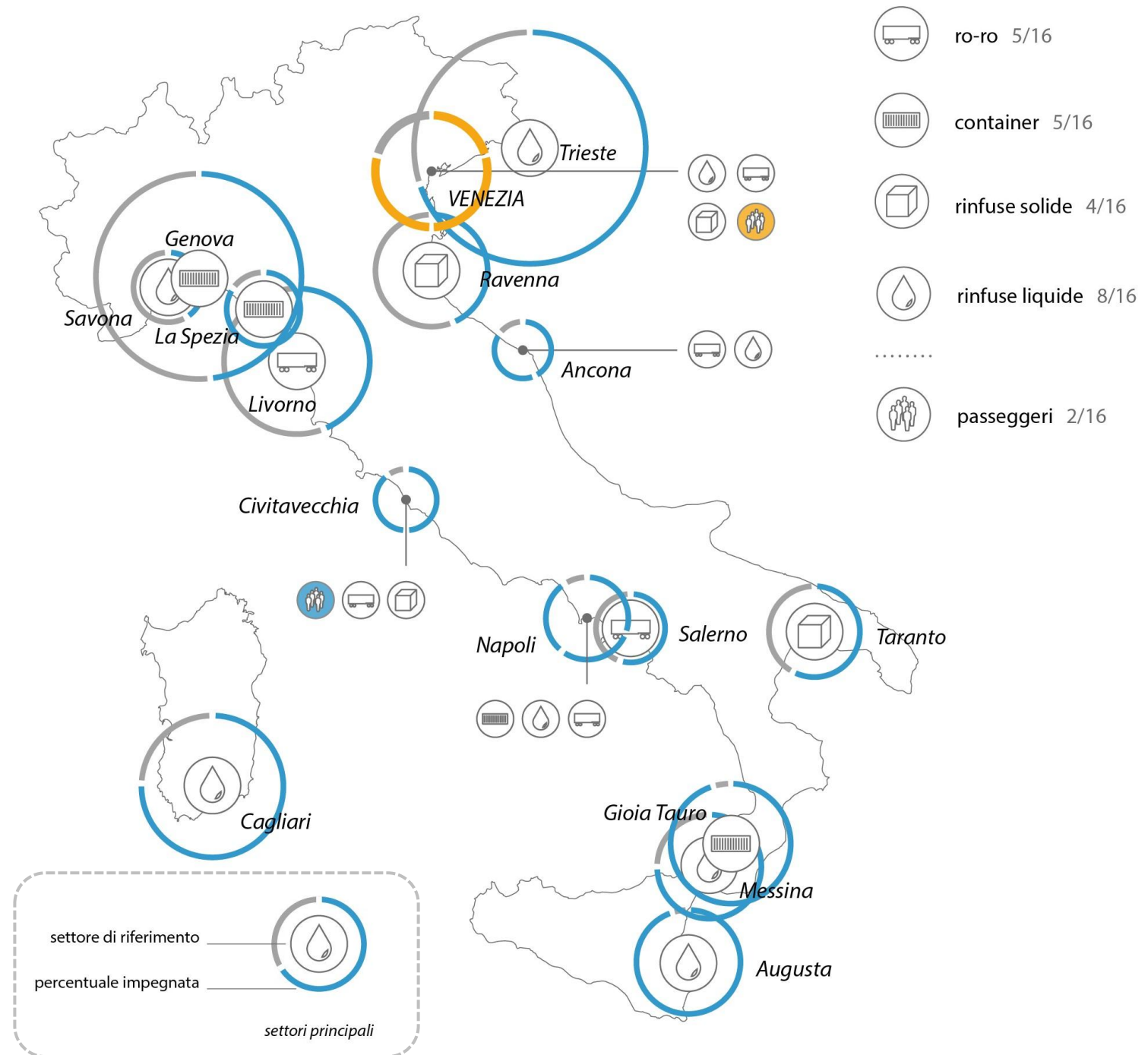
- GIOIA TAURO
- LA SPEZIA
- GENOVA

RO-RO

- LIVORNO
- SALERNO

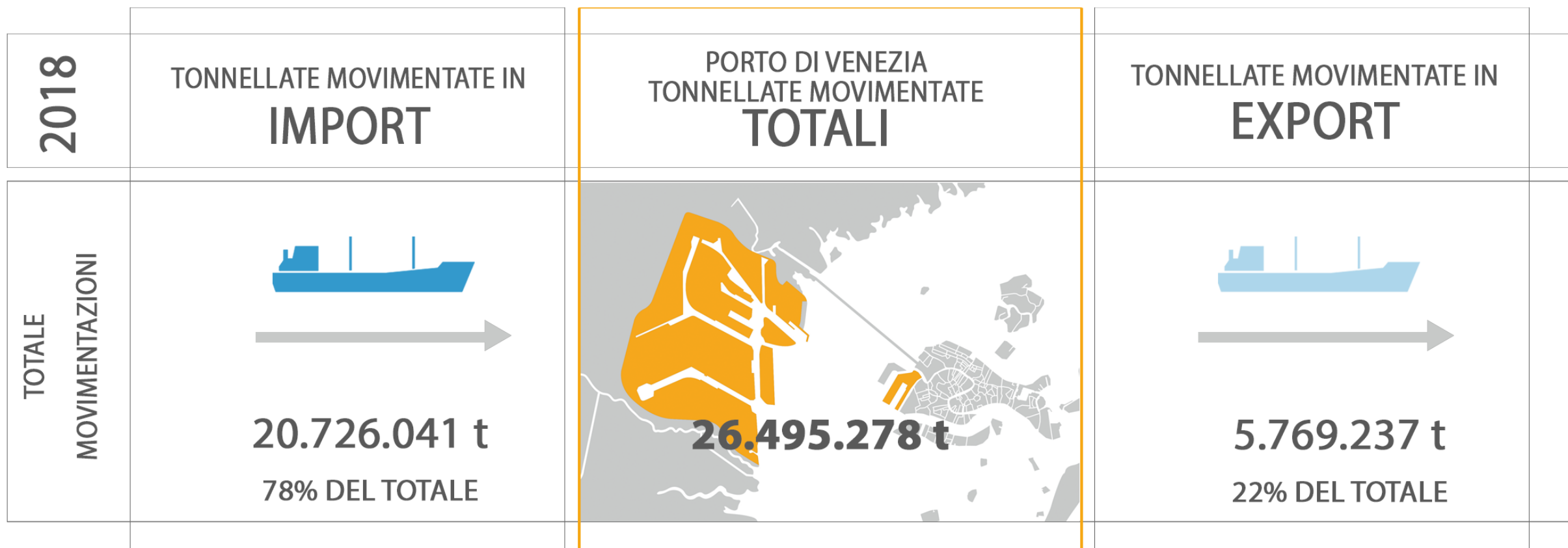
RINFUSE SOLIDE

- TARANTO
- RAVENNA



Movimentazione delle merci del Porto di Venezia

Tonnellate movimentate dal Porto di Venezia (2018)

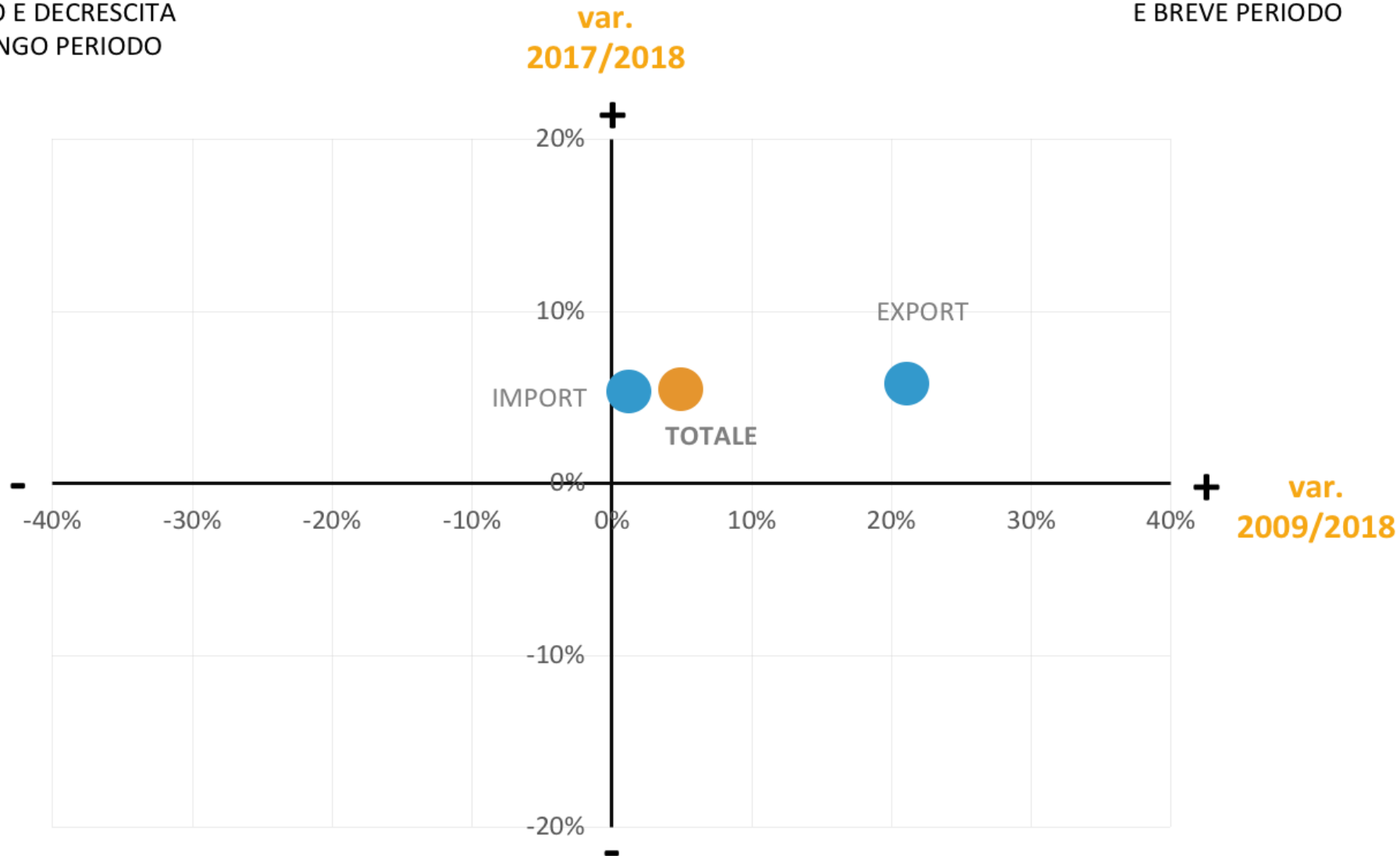


Dinamiche di breve e lungo periodo per import ed export

CRESCITA NEL BREVE PERIODO E DECRESCITA NEL LUNGO PERIODO

CRESCITA NEL LUNGO E BREVE PERIODO

Variatione di lungo periodo (2009-2019) e variazione di breve periodo (2017-2018) delle merci totali movimentate e per direzione del flusso



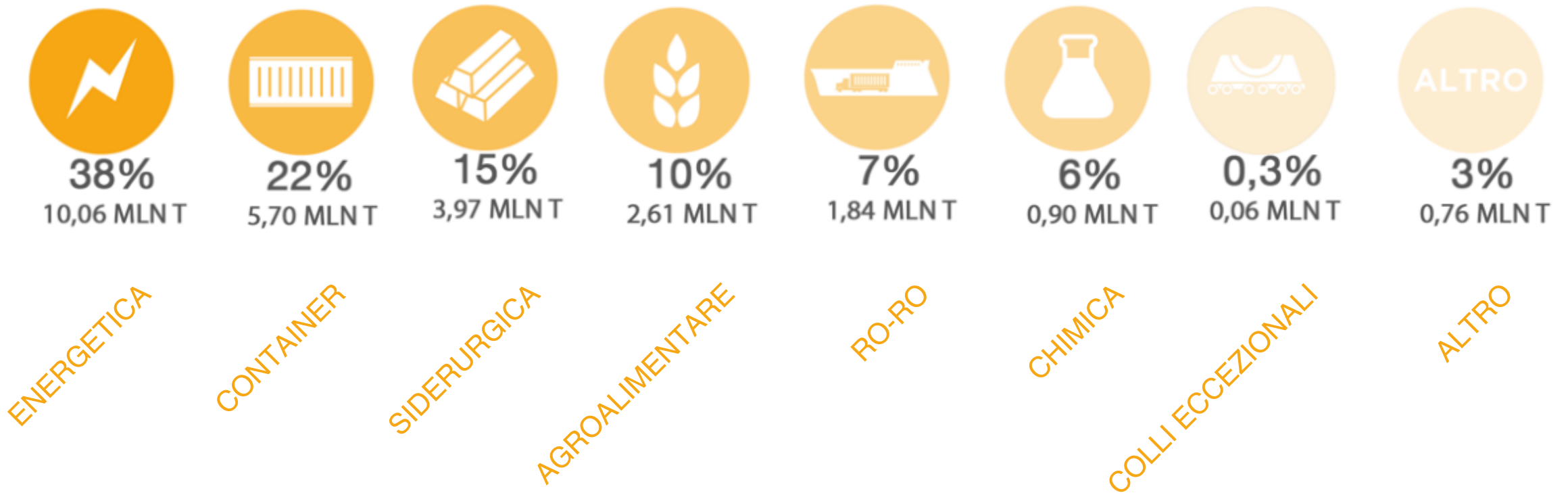
fonte: elaborazione Smart Land su dati ufficio Pianificazione Strategica dell'AdSPMAS

DECRESCITA NEL LUNGO PERIODO E BREVE PERIODO

CRESCITA NEL LUNGO PERIODO E DECRESCITA NEL BREVE PERIODO

Le movimentazioni generate per filiera

Le movimentazioni di merci per filiera
(2018)

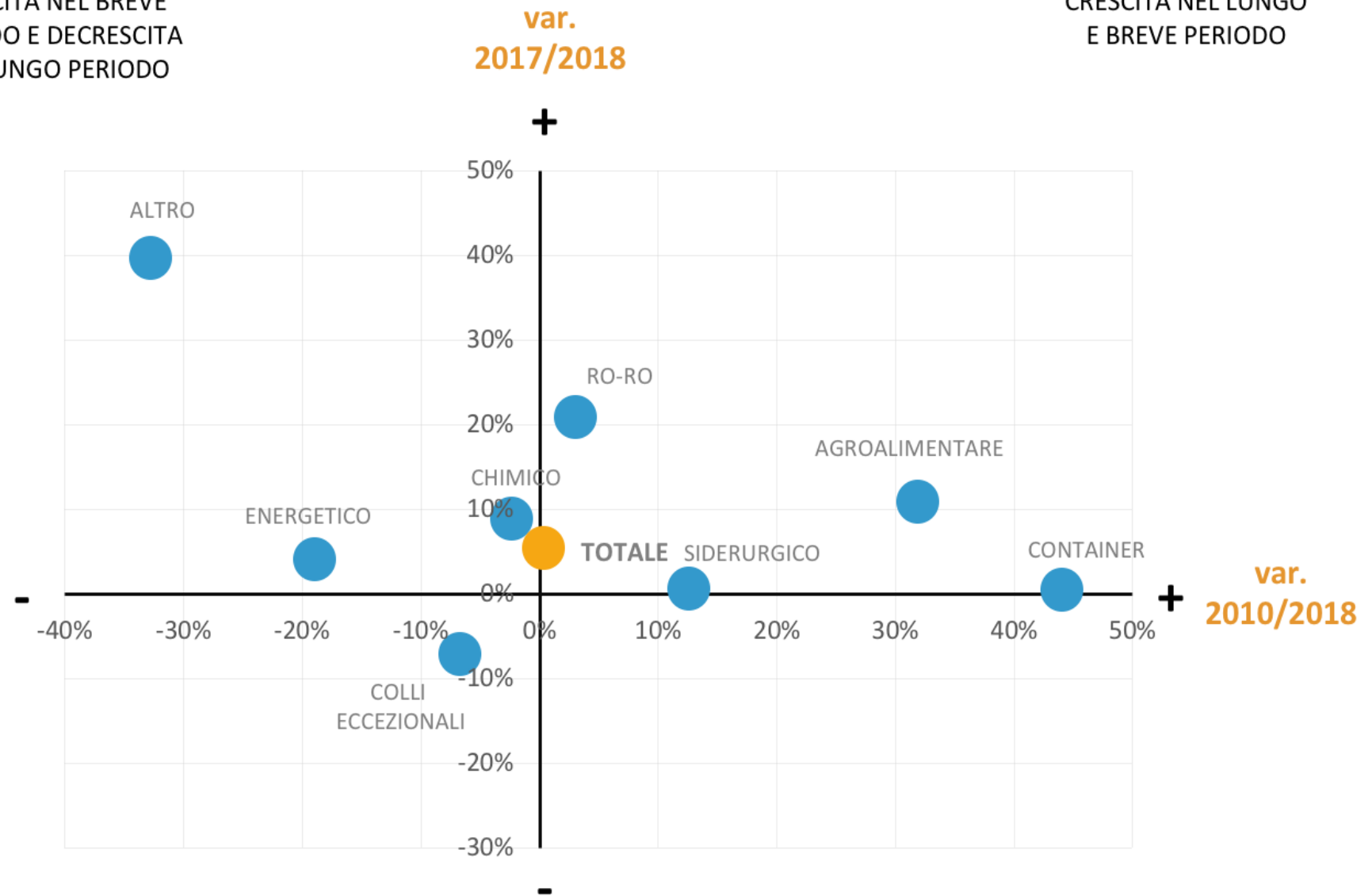


Dinamiche di breve e lungo periodo per filiera

CRESCITA NEL BREVE PERIODO E DECRESCITA NEL LUNGO PERIODO

CRESCITA NEL LUNGO PERIODO E BREVE PERIODO

Variatione di lungo periodo (2010-2019) e variazione di breve periodo (2017-2018) delle merci totali movimentate per filiera di appartenenza



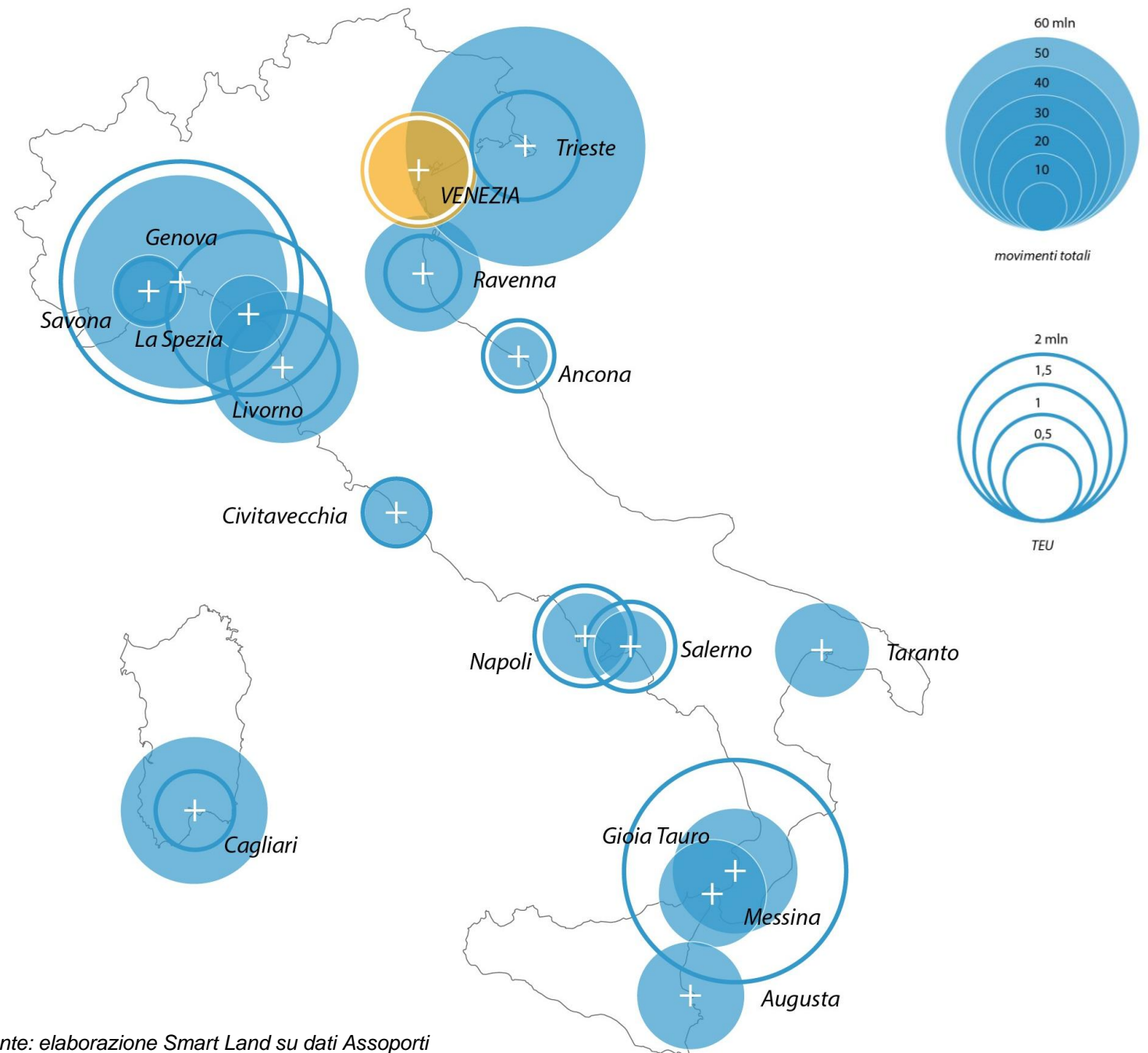
DECRESCITA NEL LUNGO PERIODO E BREVE PERIODO

CRESCITA NEL LUNGO PERIODO E DECRESCITA NEL BREVE PERIODO

Venezia al 7° posto per merci totali movimentate

Merci movimentate nel 2018 (milioni di tonnellate)

1.	Trieste	62,7
2.	Genova	54,3
3.	Livorno	36,6
4.	Cagliari	35,9
5.	Gioia Tauro	29,2
6.	Ravenna	26,7
7.	Venezia	26,5
8.	Messina	24,4
9.	Augusta	24,2
10.	Taranto	20,4

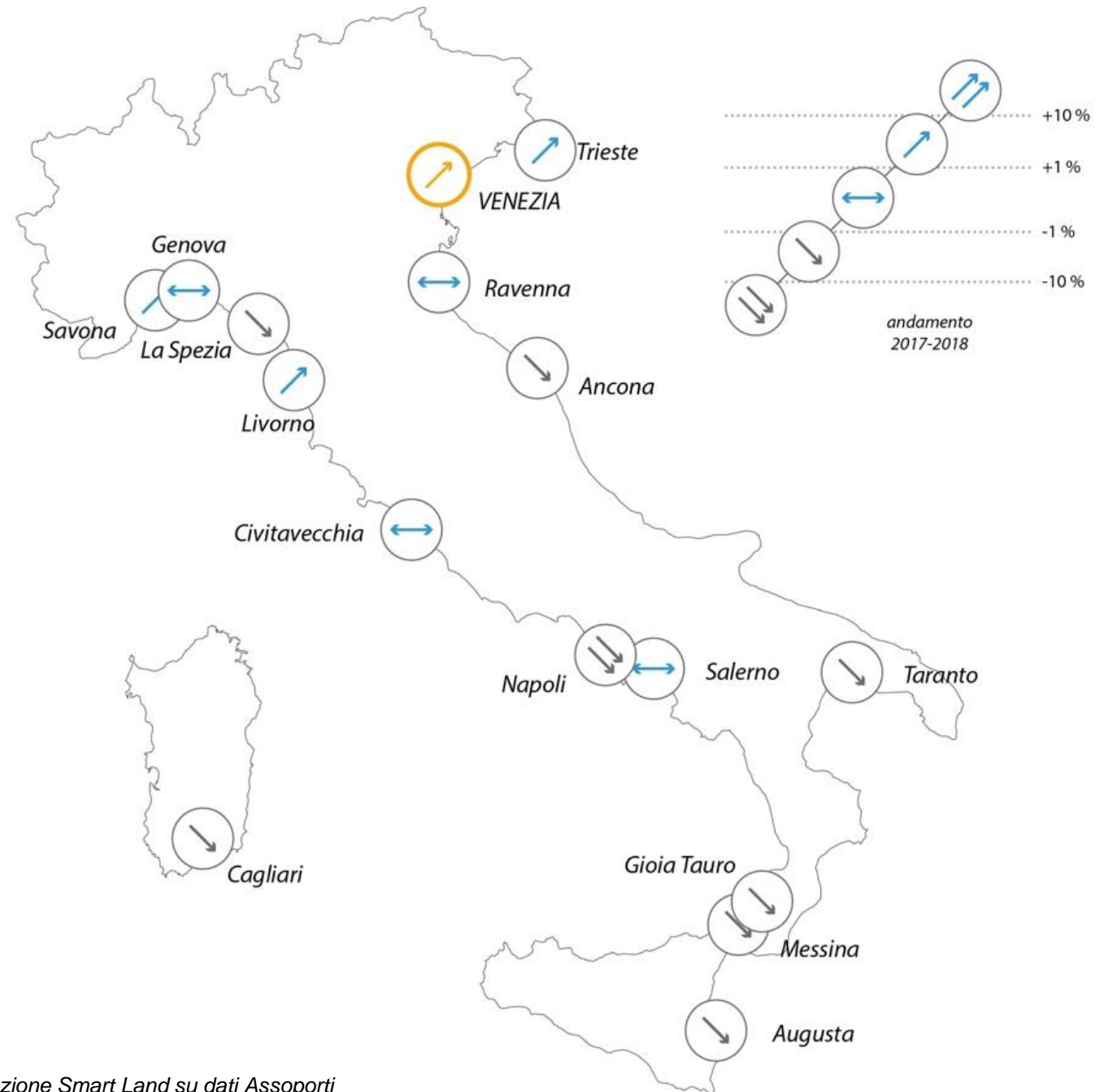


fonte: elaborazione Smart Land su dati Assoporti

Venezia al 3° posto per crescita delle movimentazioni

Variazioni delle tonnellate movimentate (2017-2018)

1.	Livorno	+8,47%
2.	Savona	+7,39%
3.	Venezia	+5,41%
4.	Trieste	+1,16%
5.	Ravenna	+0,66%
6.	Genova	+0,15%
7.	Civitavecchia	-0,17%
8.	Salerno	-0,34%
9.	La Spezia	-1,25%
10.	Ancona	-1,87%







La filiera passeggeri

*Passeggeri totali movimentati dal Porto di Venezia
(2018)*



**1.790.650 PASSEGGERI
MOVIMENTATI
DAL PORTO DI VENEZIA**

SU CROCIERA	SU TRAGHETTO	SU ALISCAFO	SU FIUME
 87% 1.560.579 PAX	 6% 110.051 PAX	 6% 99.793 PAX	 1% 20.227 PAX

Venezia primo home port d'Italia

I primi cinque porti italiani per totale crocieristi movimentati (2017)

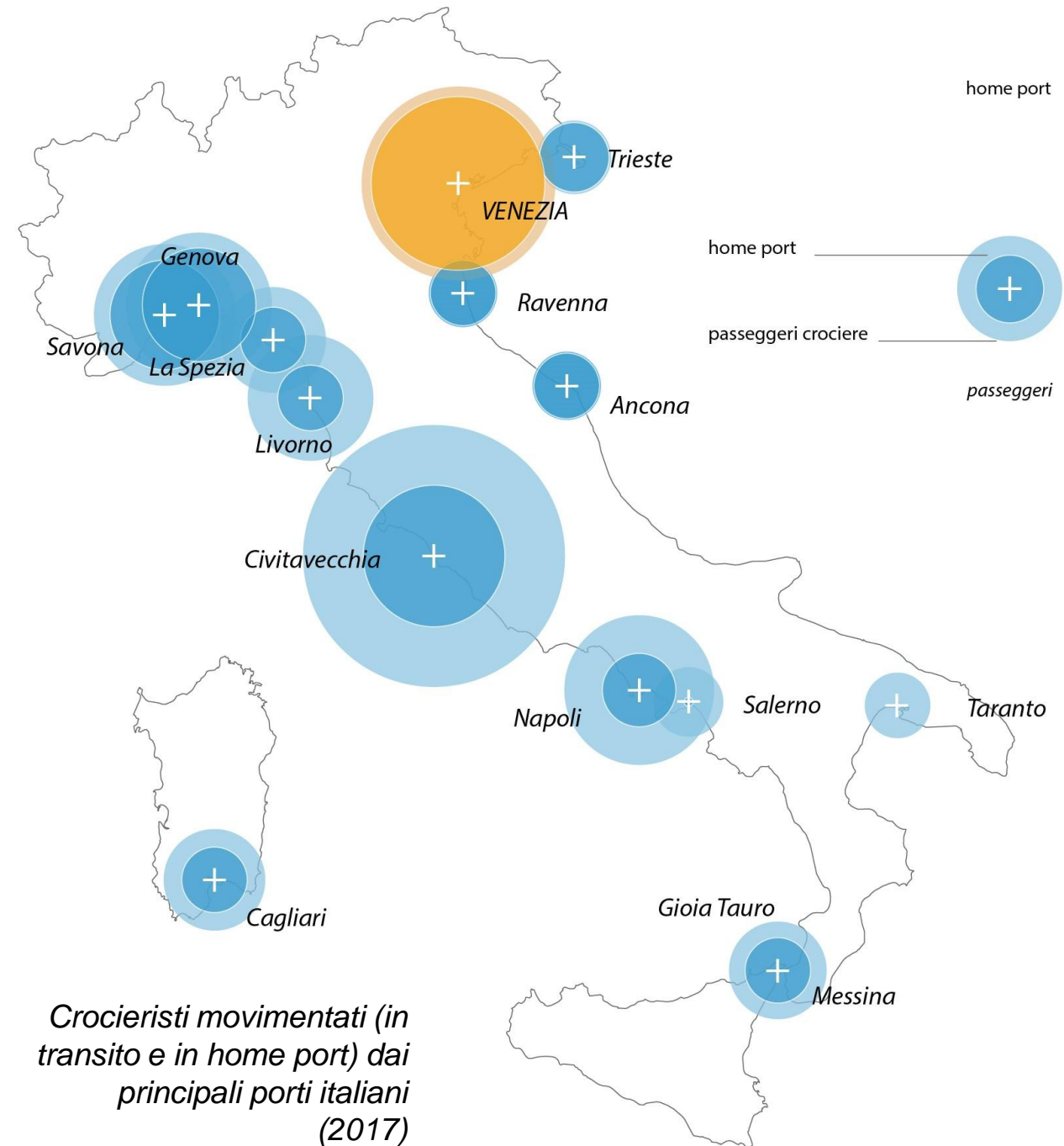
Totale crocieristi movimentati (milioni di passeggeri)

1.	Civitavecchia	2,2
2.	Venezia	1,5
3.	Napoli	0,9
4.	Genova	0,9
5.	Savona	0,85

I primi cinque porti italiani per totale crocieristi movimentati in home port (2017)

Crociere movimentate per porto d'origine (milioni di passeggeri)

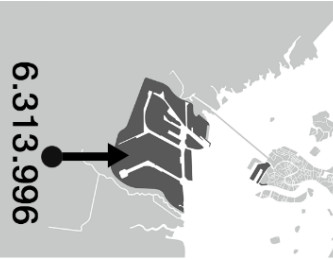
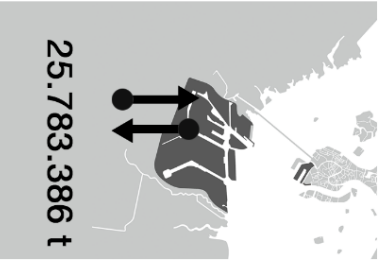
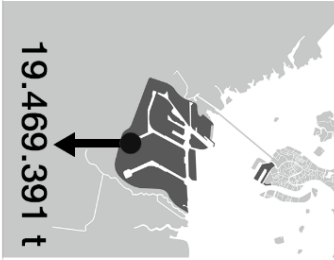











1.	Venezia	1,2
2.	Civitavecchia	0,85
3.	Genova	0,5
4.	Savona	0,5
5.	Napoli	0,1



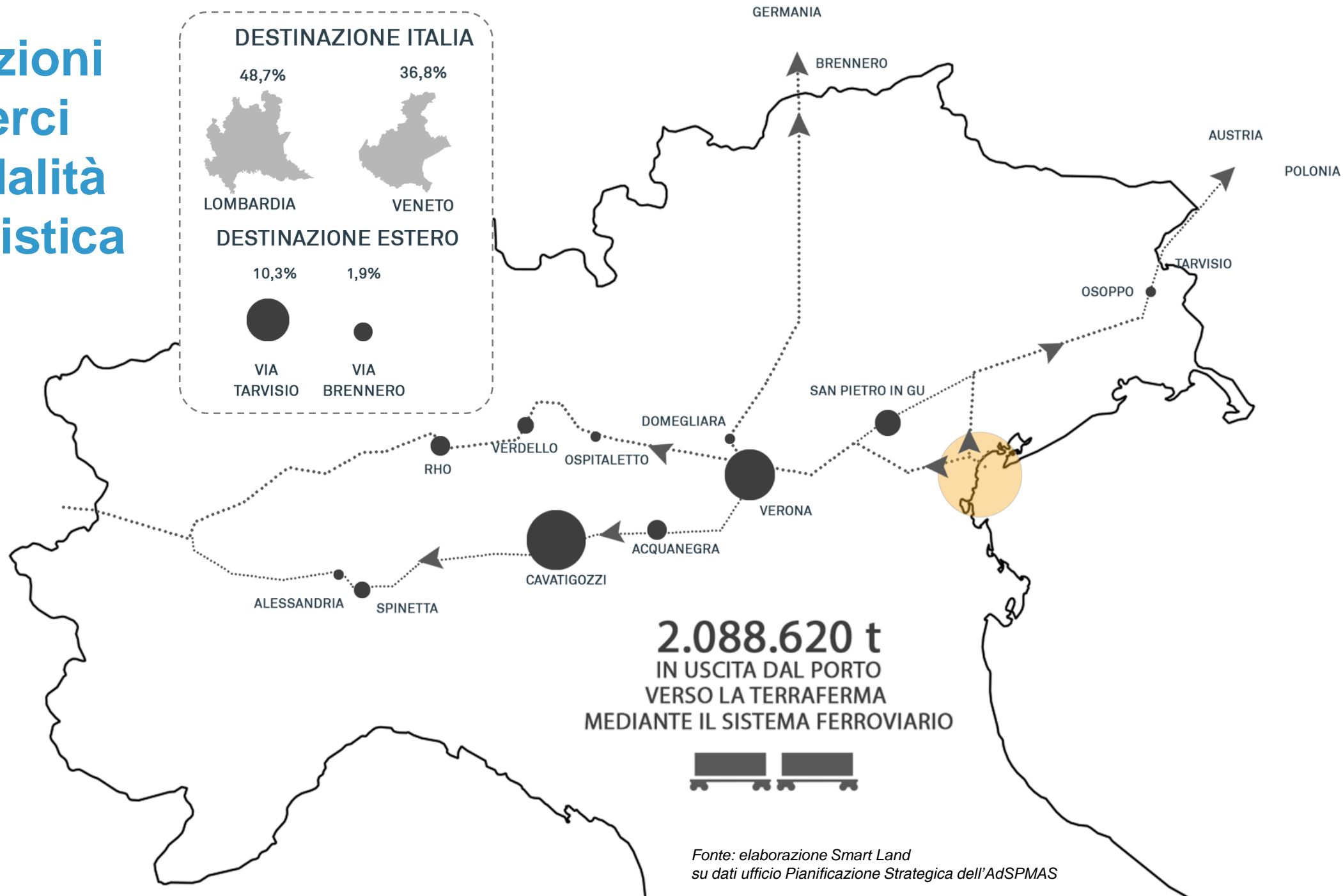
Le movimentazioni indirette

I flussi indiretti generati da ciascuna filiera per tipologia trasportistica (dati in tonnellate al 2018)

fonte: elaborazione Smart Land
su dati ufficio Pianificazione Strategica dell'AdSPMAS

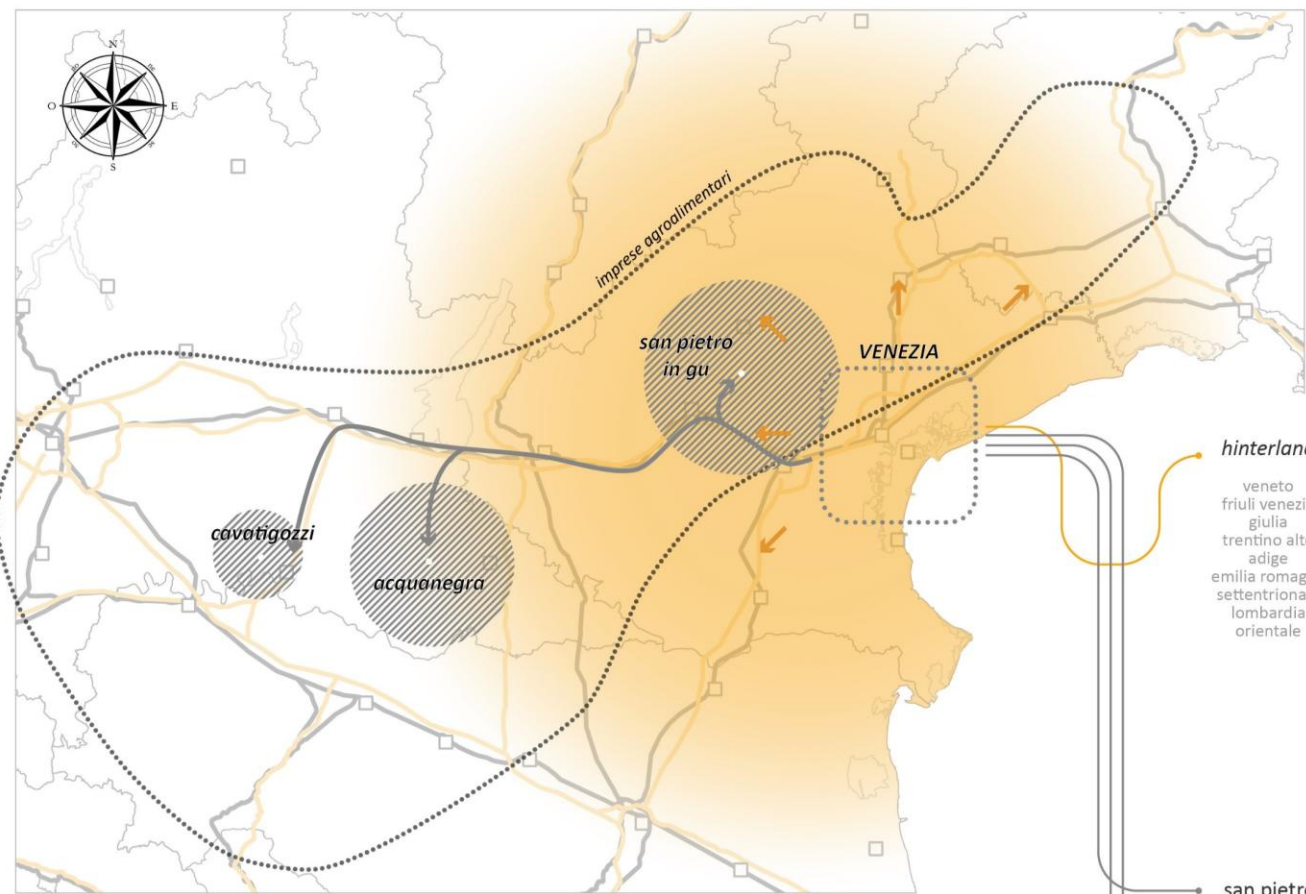
	MOVIMENTAZIONI (t) INDIRETTE GENERATE IN INGRESSO AL PORTO	MOVIMENTAZIONI (t) INDIRETTE GENERATE TOTALI	MOVIMENTAZIONI (t) INDIRETTE GENERATE IN USCITA DAL PORTO
2018			
TOTALE MOVIMENTAZIONI INDIRETTE	6.313.996 	25.783.386 t 	19.469.391 t 
MOVIMENTAZIONI SU STRADA	 91% 5.732.656 t	 81% 20.832.226 t	 78% 15.099.570
MOVIMENTAZIONI SU FERROVIA	 8% 508.123 t	 10% 2.596.743 t	 11% 2.088.620 t
MOVIMENTAZIONI CON OLEODOTTO	0%	 9% 2.258.555 t	 12% 2.258.555 t
MOVIMENTAZIONI SU FUME	 1% 73.217 t	 0,4% 95.862 t	 0,1% 22.645 t

Destinazioni delle merci per modalità trasportistica



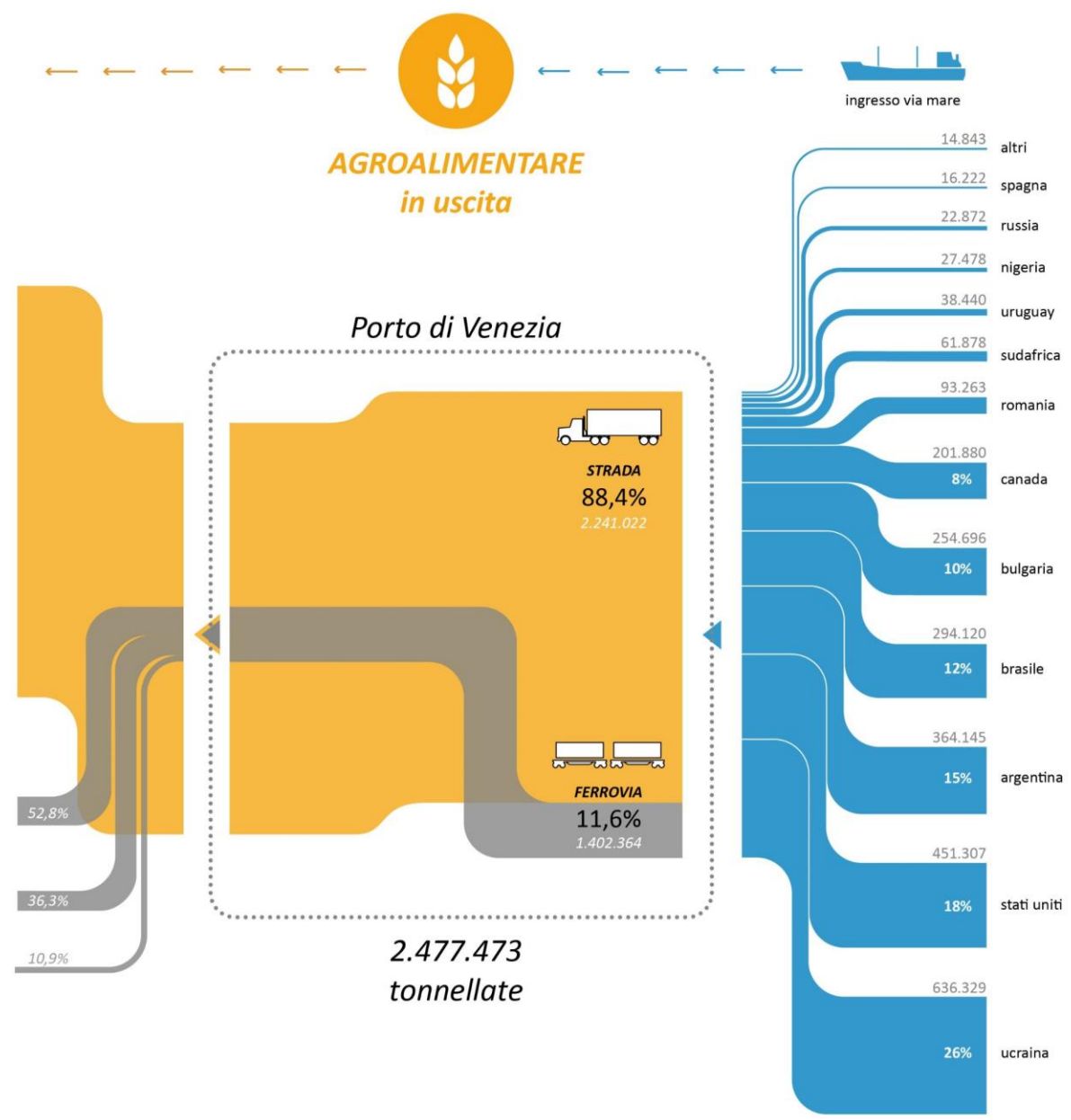
Destinazione delle merci in uscita dal Porto mediante il sistema ferroviario (anno 2018)

Fonte: elaborazione Smart Land su dati ufficio Pianificazione Strategica dell'AdSPMAS



Origine e destinazione dei flussi in ingresso al porto via mare e destinati all'import via terra

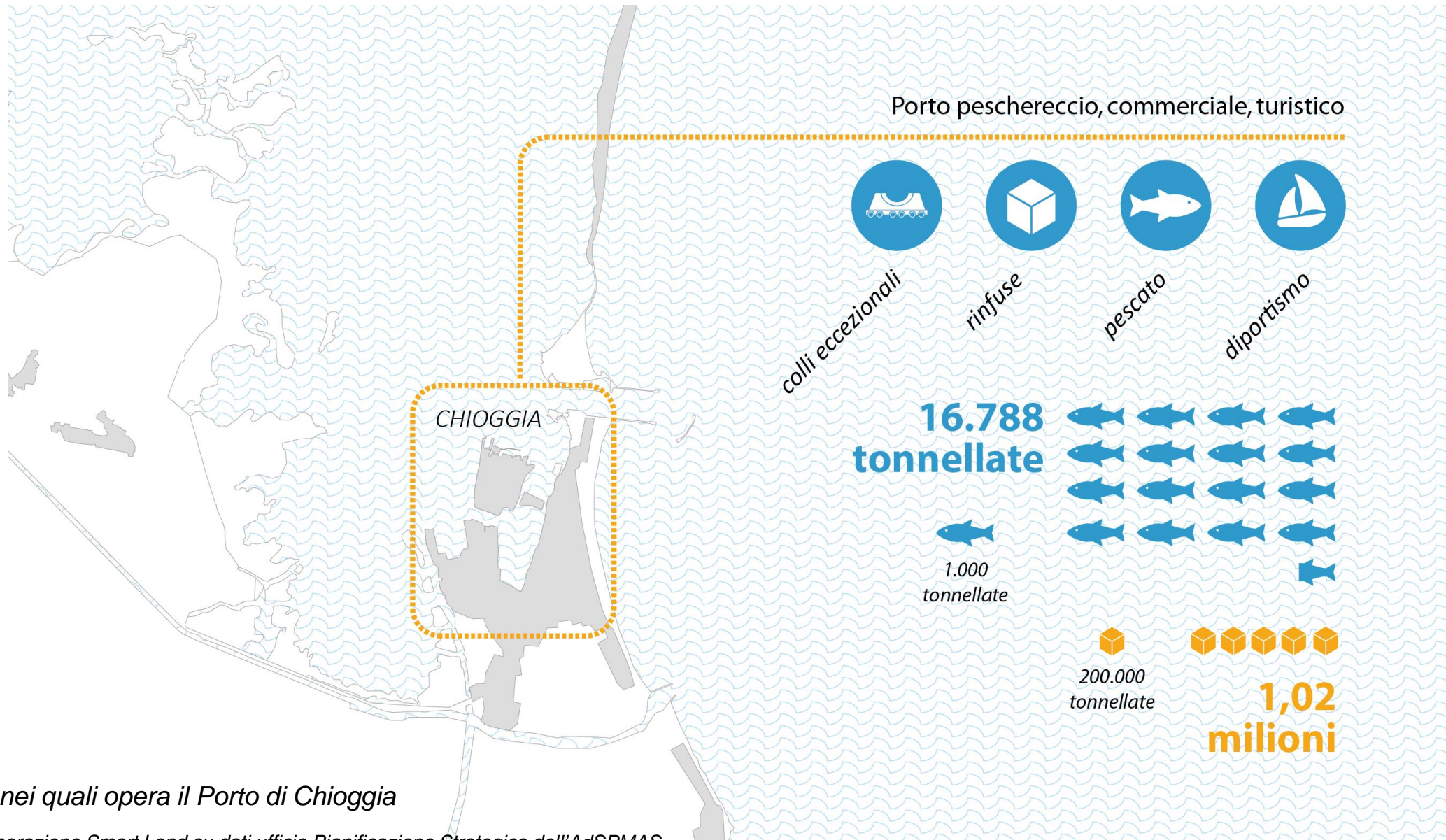
Esempio della filiera agroalimentare



fonte: elaborazione Smart Land su dati ufficio Pianificazione Strategica dell'AdSPMAS

II. Il porto di Chioggia

Gli ambiti operativi del porto: la pesca come settore trainante



I settori nei quali opera il Porto di Chioggia

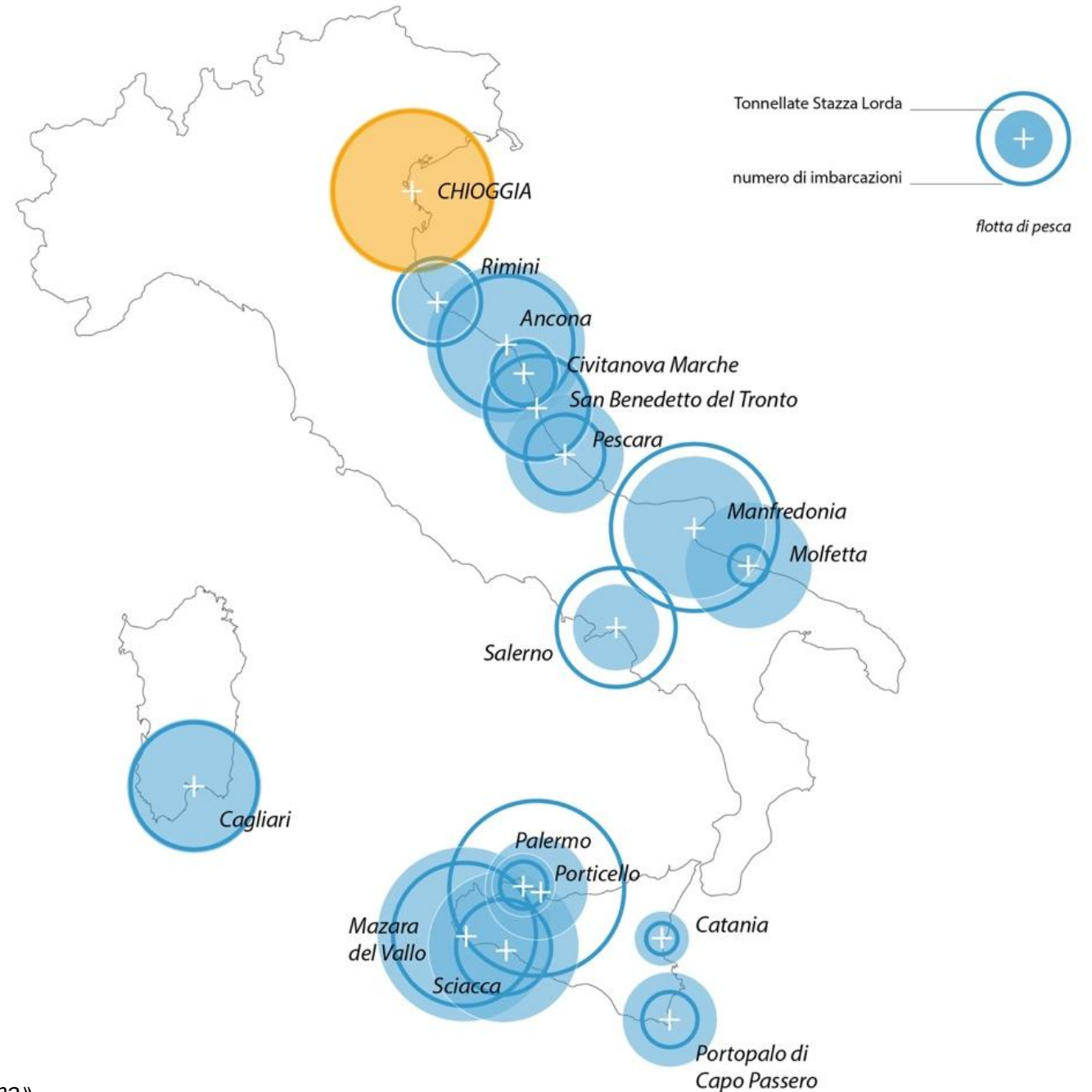
Fonte: elaborazione Smart Land su dati ufficio Pianificazione Strategica dell'AdSPMAS

Chioggia al 2° posto per tonnellaggio della flotta da pesca

I primi cinque porti italiani per tonnellate di stazza lorda della flotta (2018)

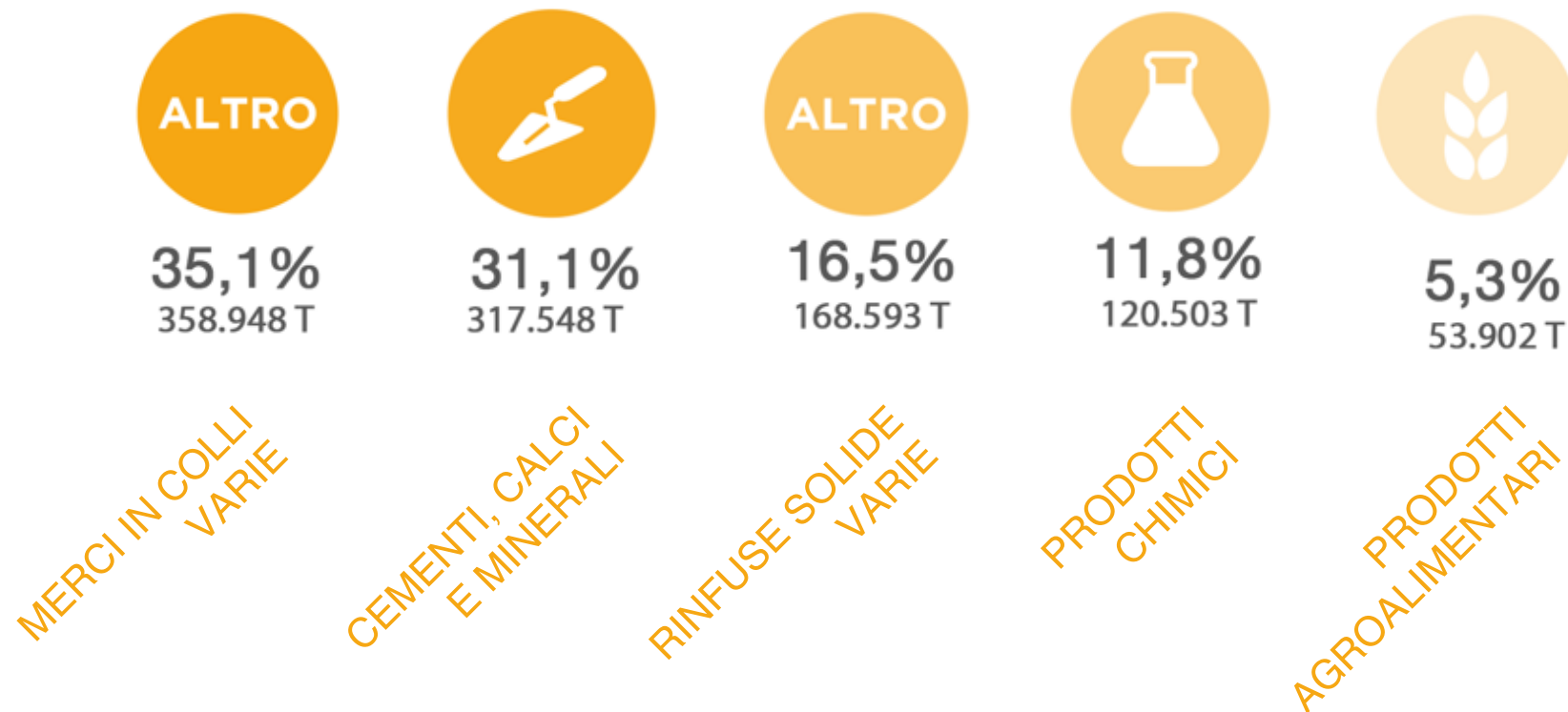
Tonnellate di stazza lorda (milioni di)

1.	Trieste	62,7
2.	Genova	54,3
3.	Livorno	36,6
4.	Cagliari	35,9
5.	Gioia Tauro	29,2



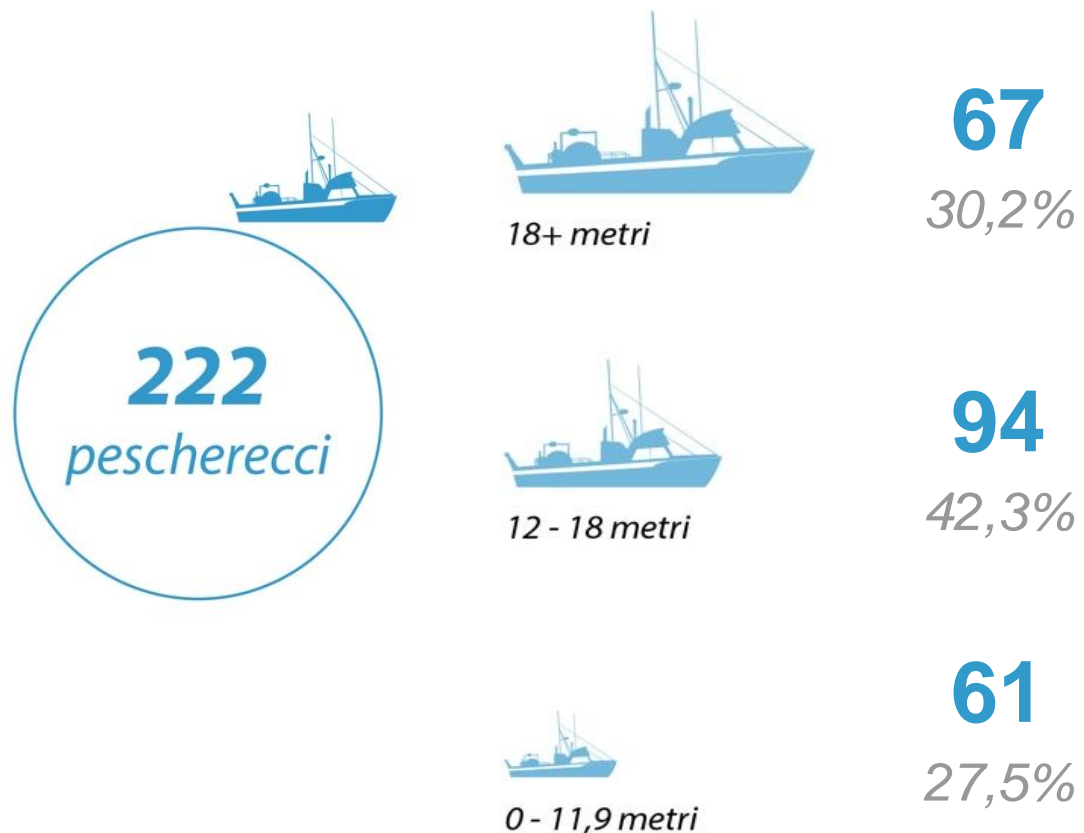
Le movimentazioni per filiera

Movimentazioni per filiera (tonnellate movimentate al 2018)

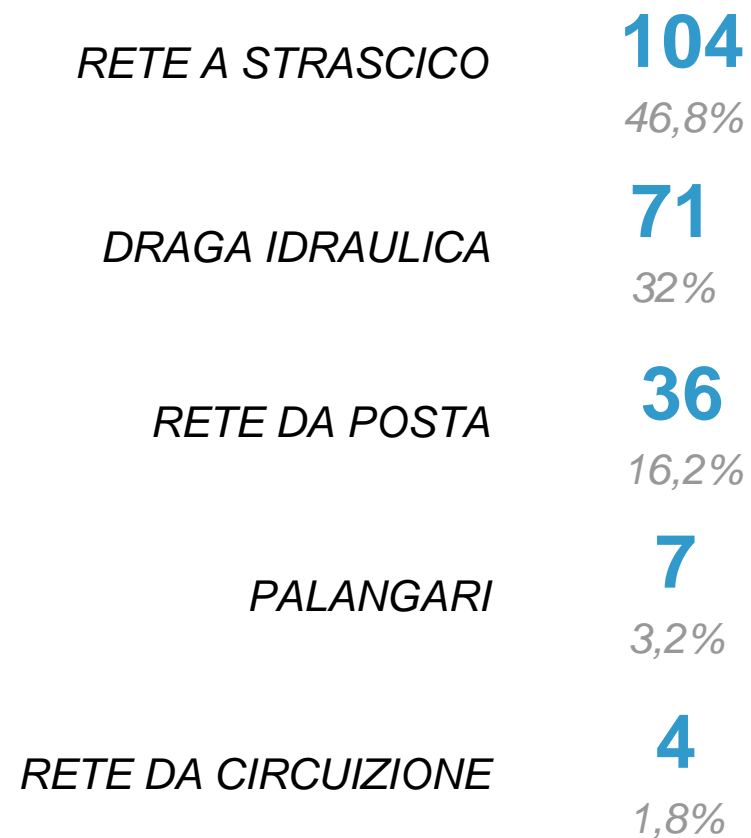


Le caratteristiche della flotta

La flotta marittima di Chioggia
per dimensione
(anno 2018)

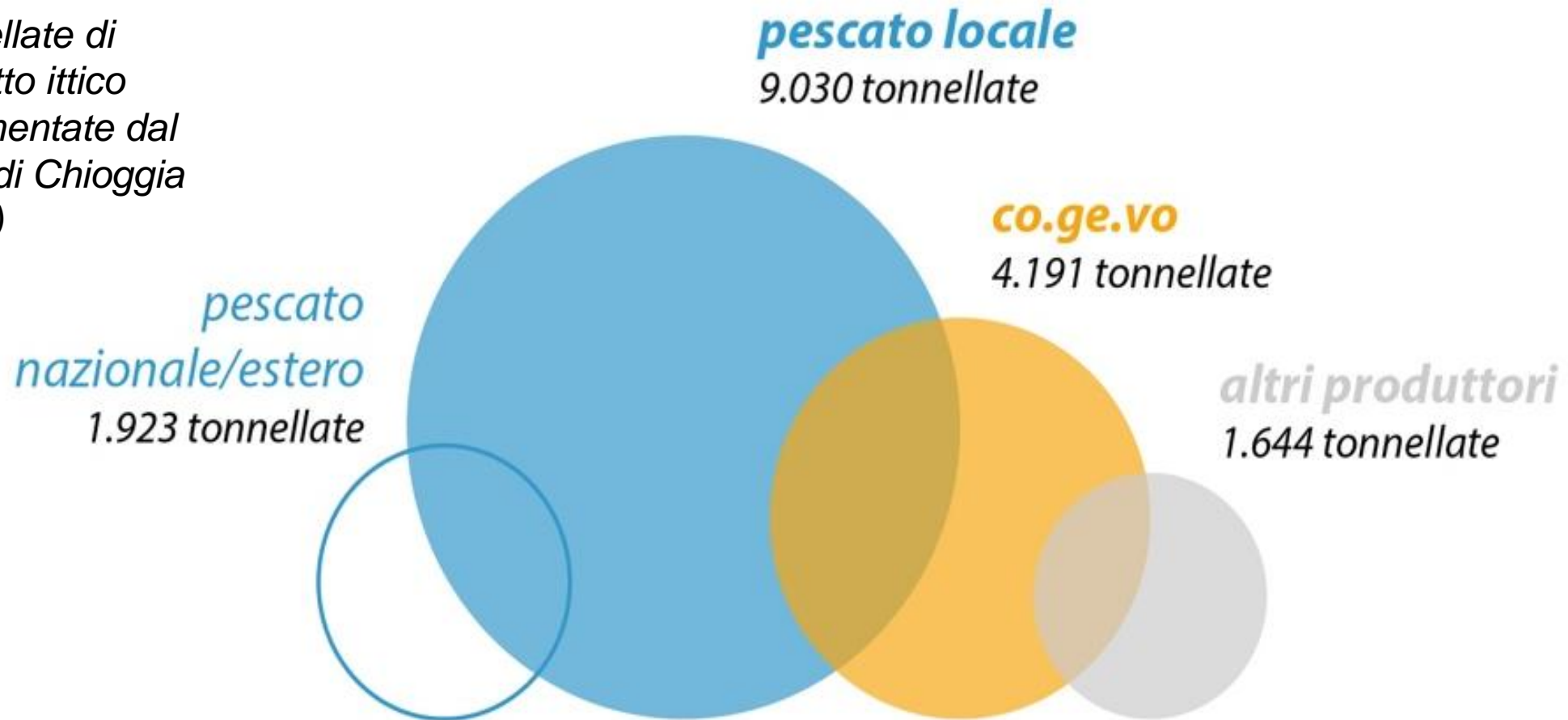


La flotta marittima di Chioggia
per modalità di pesca
(anno 2018)



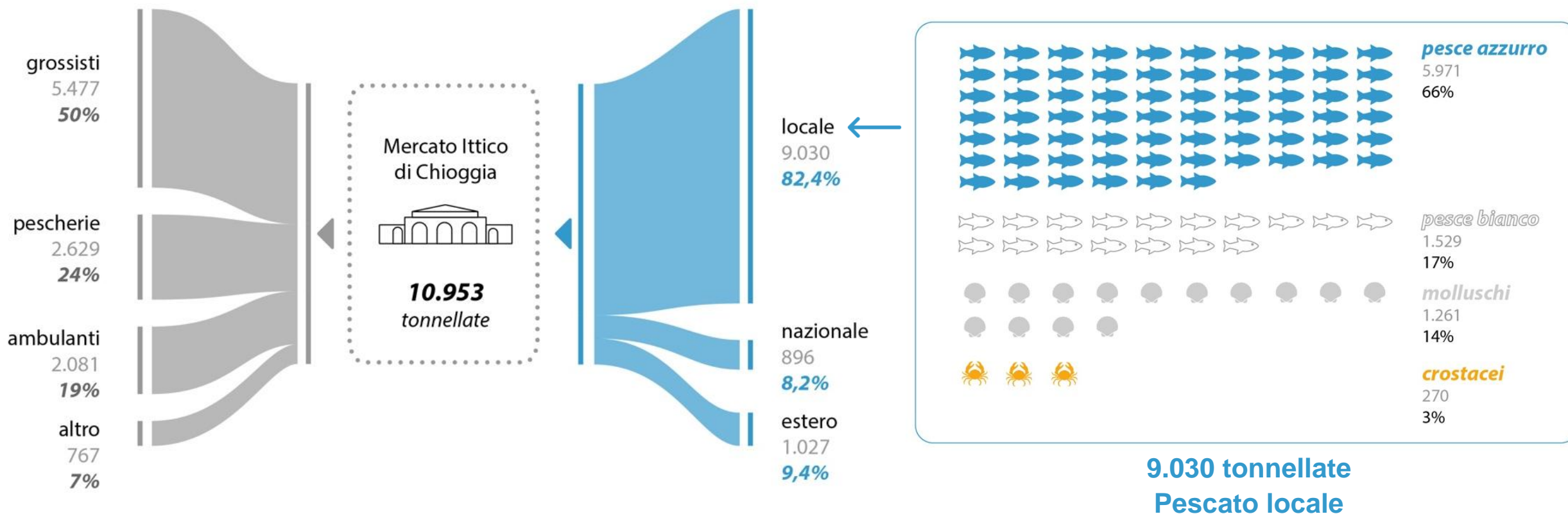
Le quantità di pescato per provenienza

*Tonnellate di
prodotto ittico
movimentate dal
porto di Chioggia
(2018)*



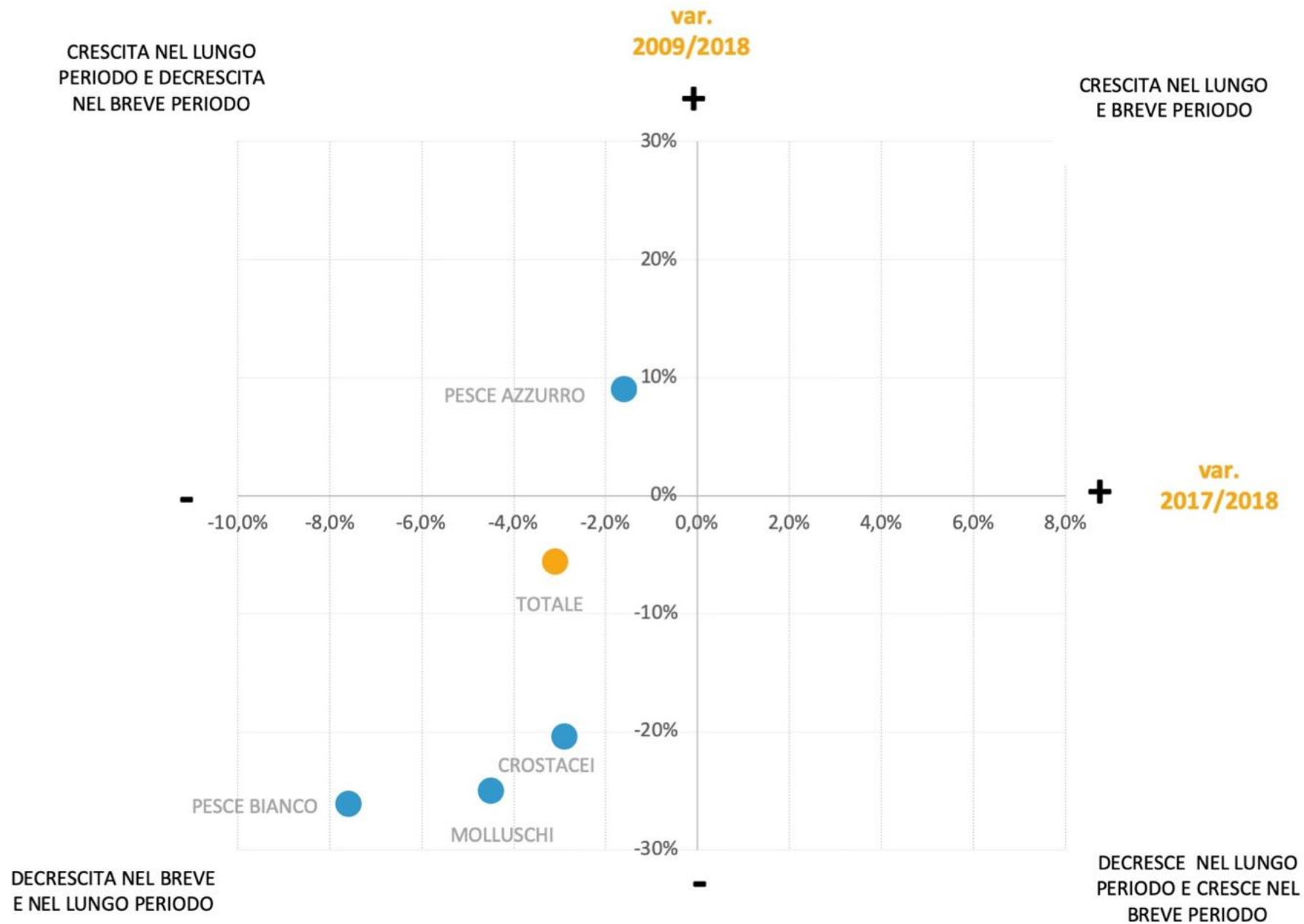
Pescato in transito per il mercato ittico

Tonnellate di pesce venduto al mercato ittico per provenienza, per provenienza destinazione e tipologia di pesce (2018)



Settore della pesca: variazioni di breve e lungo periodo

Andamento di lungo e breve periodo
delle tonnellate di pesce venduto al
mercato ittico
(2009-2018)

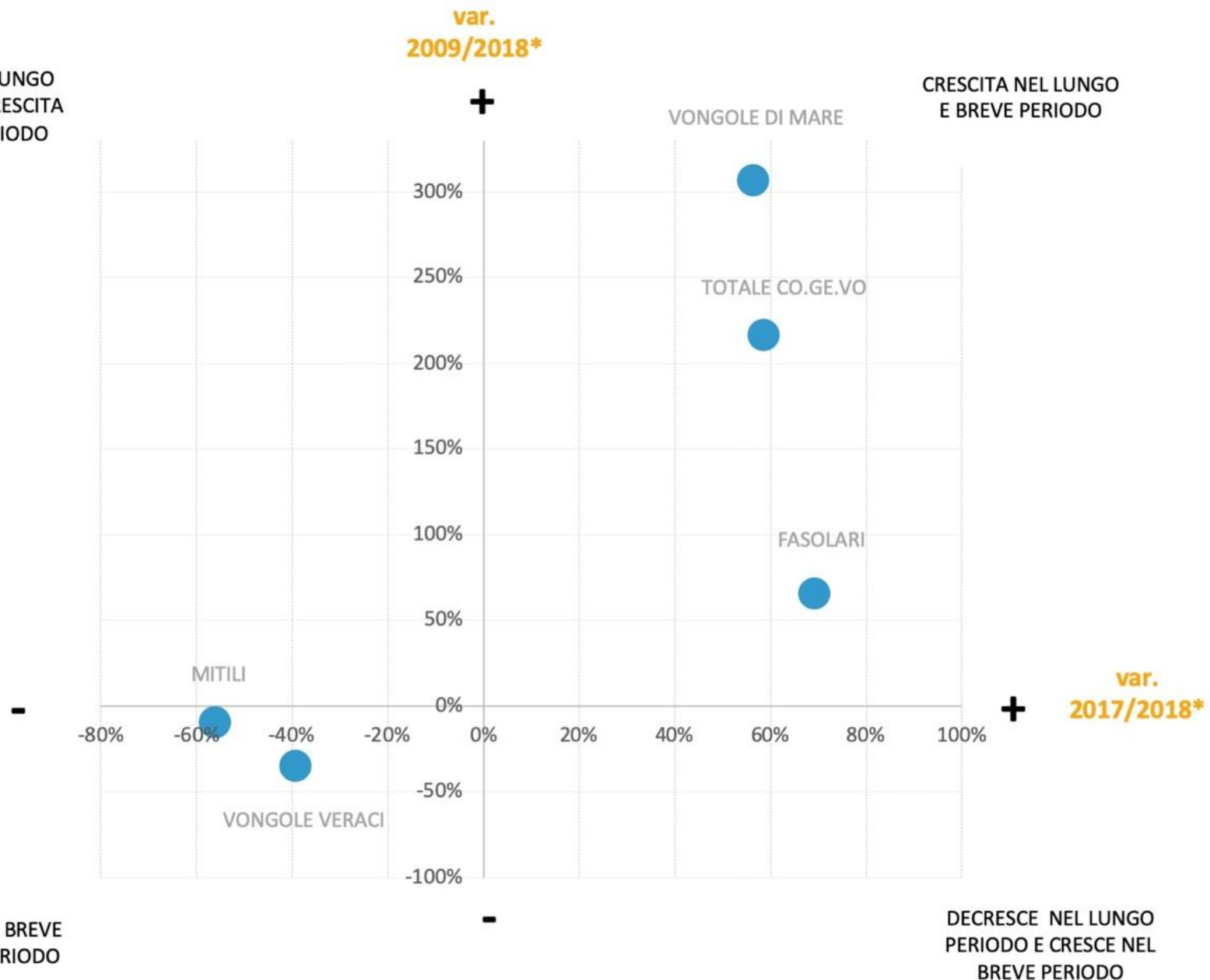


fonte: elaborazione Smart Land su dati report «La marineria di Chioggia»

Settore della pesca: variazioni di breve e lungo periodo

*Andamento di lungo e breve periodo
delle tonnellate pescate per gli altri
tipi di pesce
(2009-2018)*

CRESCITA NEL LUNGO
PERIODO E DECRESCITA
NEL BREVE PERIODO



DECRESCITA NEL BREVE
E NEL LUNGO PERIODO

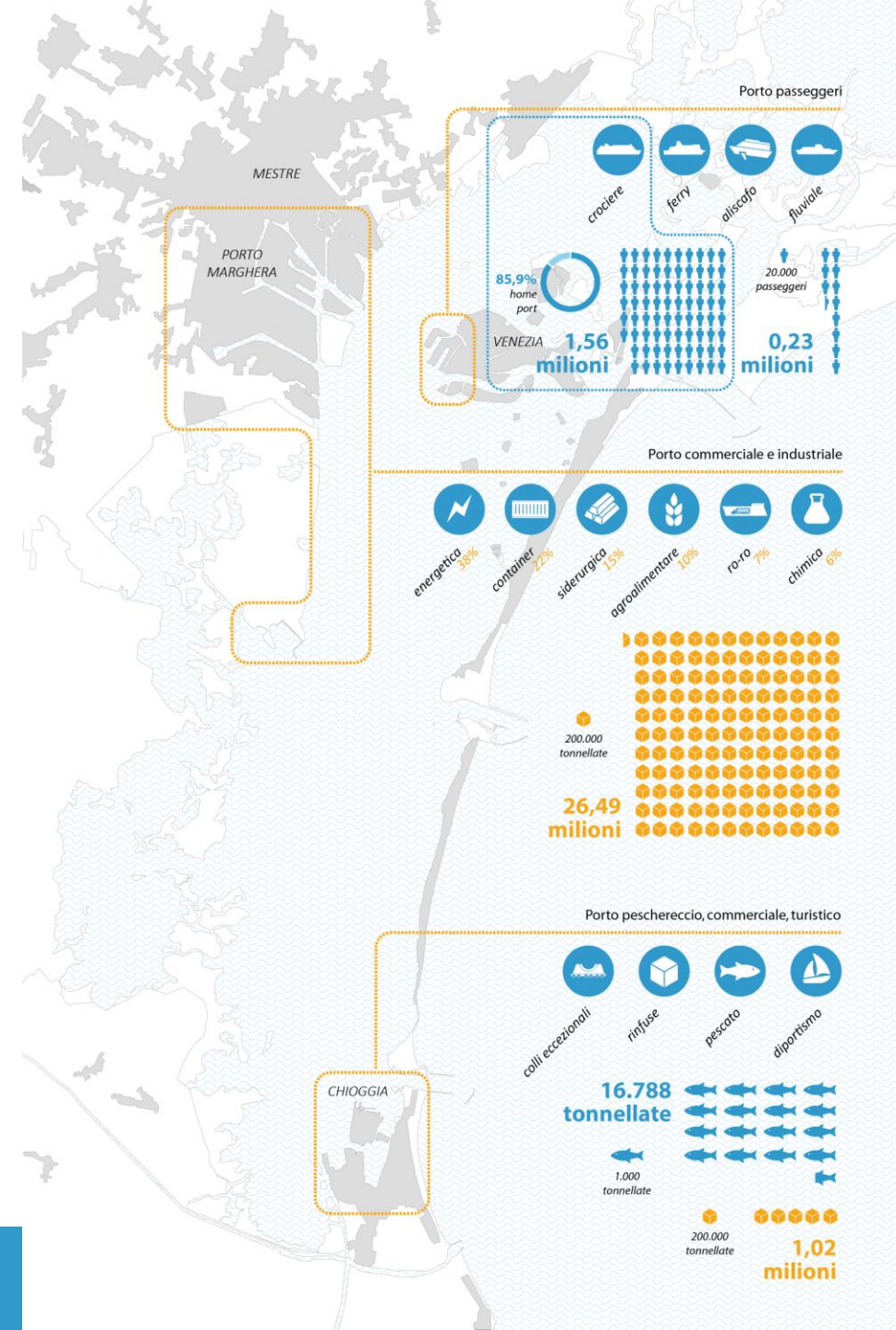
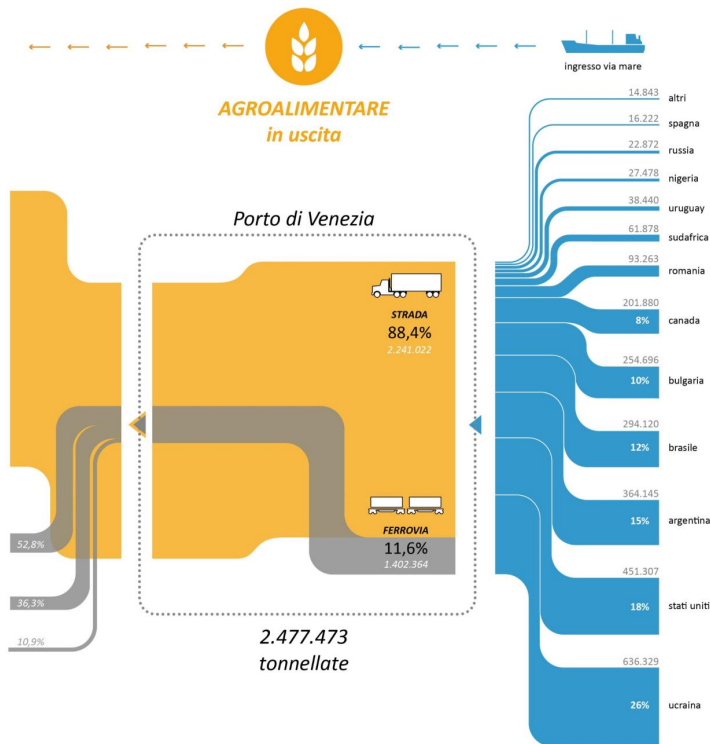
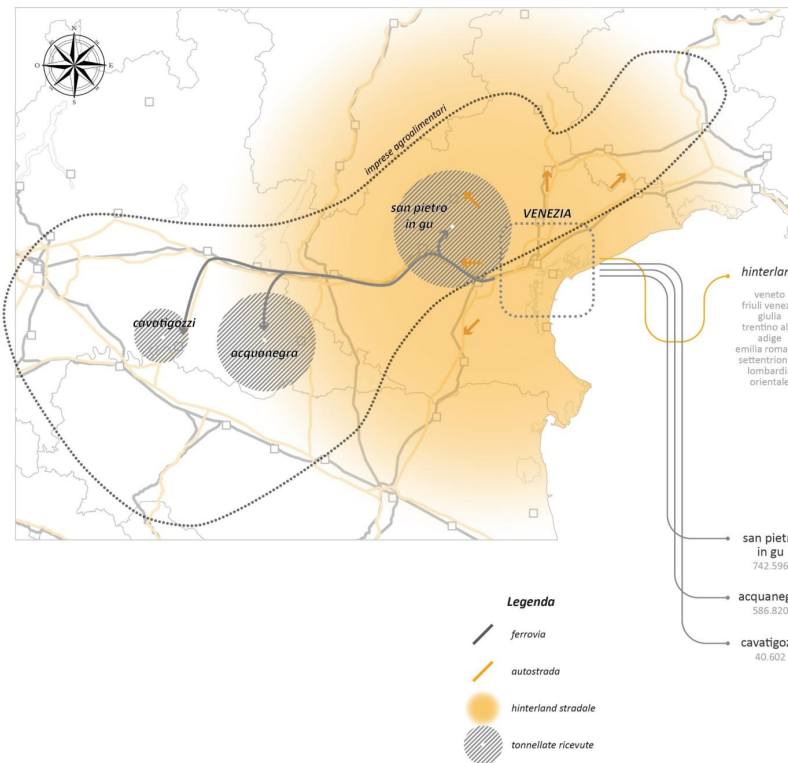
DECRESCITA NEL LUNGO
PERIODO E CRESCE NEL
BREVE PERIODO

fonte: elaborazione Smart Land su dati report «La marineria di Chioggia»

III. Il Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale

Il sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale

Un sistema multifunzionale e multipurpose con forti relazioni sulle reti corte (livello locale) e sulle reti lunghe (area vasta)



fonte: elaborazione Smart Land

l'impatto economico e sociale del sistema portuale veneto

2. IL VALORE ECONOMICO E SOCIALE GENERATO

Andrea Favaretto *CGIA Mestre-Centro Studi Sintesi*

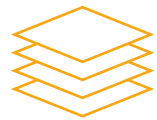
Le fonti utilizzate



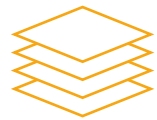
FONTI UTILIZZATE



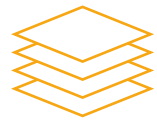
Autorità di Sistema Portuale



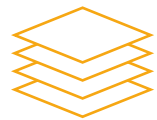
Comune di Venezia



Unioncamere del Veneto



ISTAT



Ente Zona Industriale



Rilevazione dirette alle imprese

Le banche dati utilizzate



BANCHE DATI

Stato patrimoniale		SOCIETÀ PIPPO		
Bilancio non consolidato	31/12/2017	31/12/2016	...	31/12/2008
	EUR	EUR		EUR
Attivo				
A. CREDITI VERSO SOCI	0	0	...	0
Quota di capitale richiamata	0	0	...	0
B. TOTALE IMMOBILIZZAZIONI sep.ind. Di quelle conc. In loc. Finanz.	34.375.396	34.730.089	...	9.919.699
B.I. TOTALE IMMOB. IMMATERIALI	29.174	24.659	...	1.240
B.I.1. Costi impianto e ampl.	0	0	...	0
B.I.2. Costi ricerca e pubb.	0	0	...	0
B.I.3. Diritti brevetto ind.	29.174	4.659	...	1.240
B.I.4. Concessioni, licenze	0	0	...	0
B.I.5. Avviamento/Differenza di consolidamento	0	0	...	0
di cui: Avviamento	0	0	...	0
B.I.6. Imm. in corso	0	20.000	...	0
B.I.7. Altre immobiliz. Immateriali	0	0	...	0
Fondo amm.to Immob. Immateriali	0	0	...	0
B.II. TOTALE IMMOB. MATERIALI	6.725.433	7.083.995	...	9.863.437
di cui: Beni materiali concessi in locazione finanziaria	0	0	...	0
B.II.1. Terreni e fabbricati	514.530	425.943	...	528.786
B.II.2. Impianti	2.500.277	2.897.576	...	9.100.431
B.II.3. Attrez. industriali	13.845	13.088	...	32.635
B.II.4. Altri beni	133.589	141.449	...	149.134
B.II.5. Imm. in corso/acconti	3.563.192	3.605.939	...	52.451
Fondo amm.to Immob. Materiali	0	0	...	0

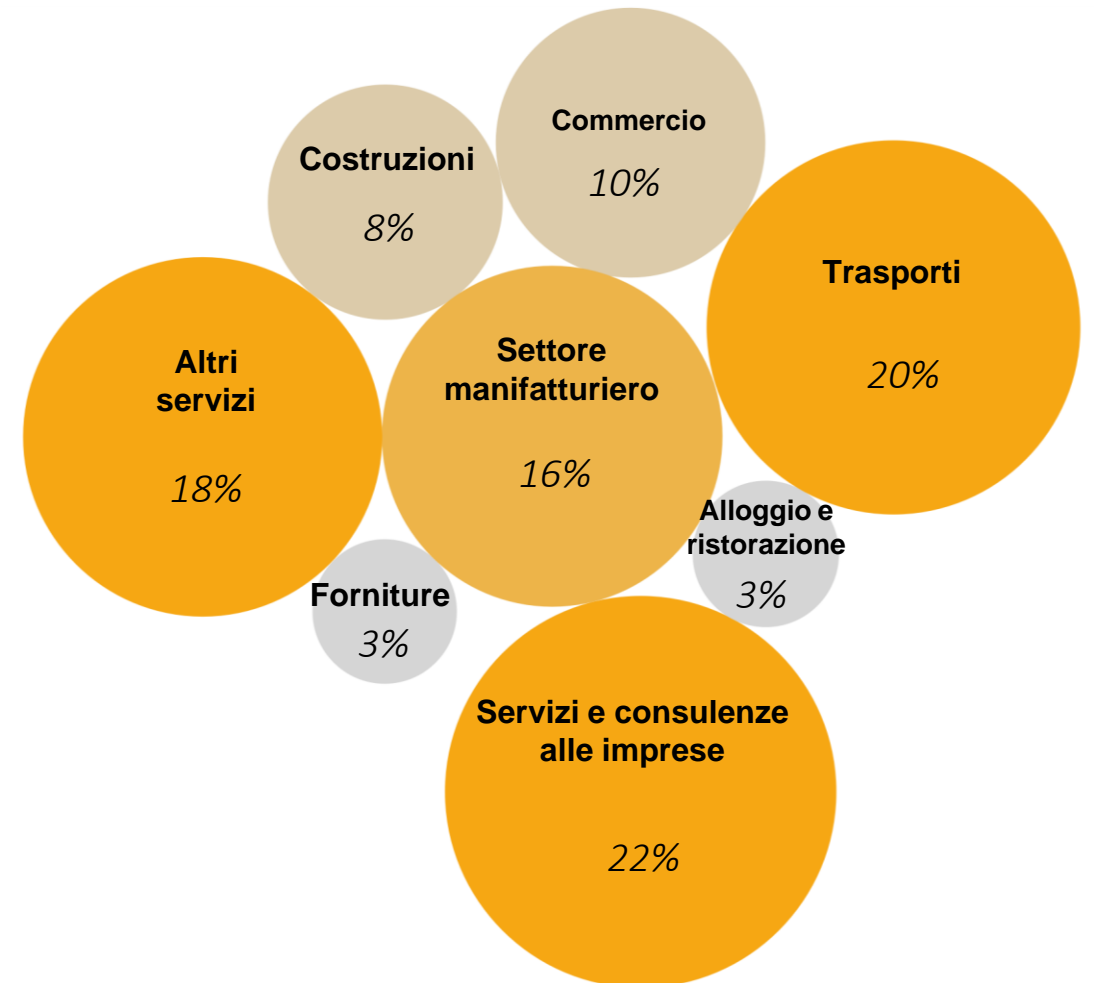
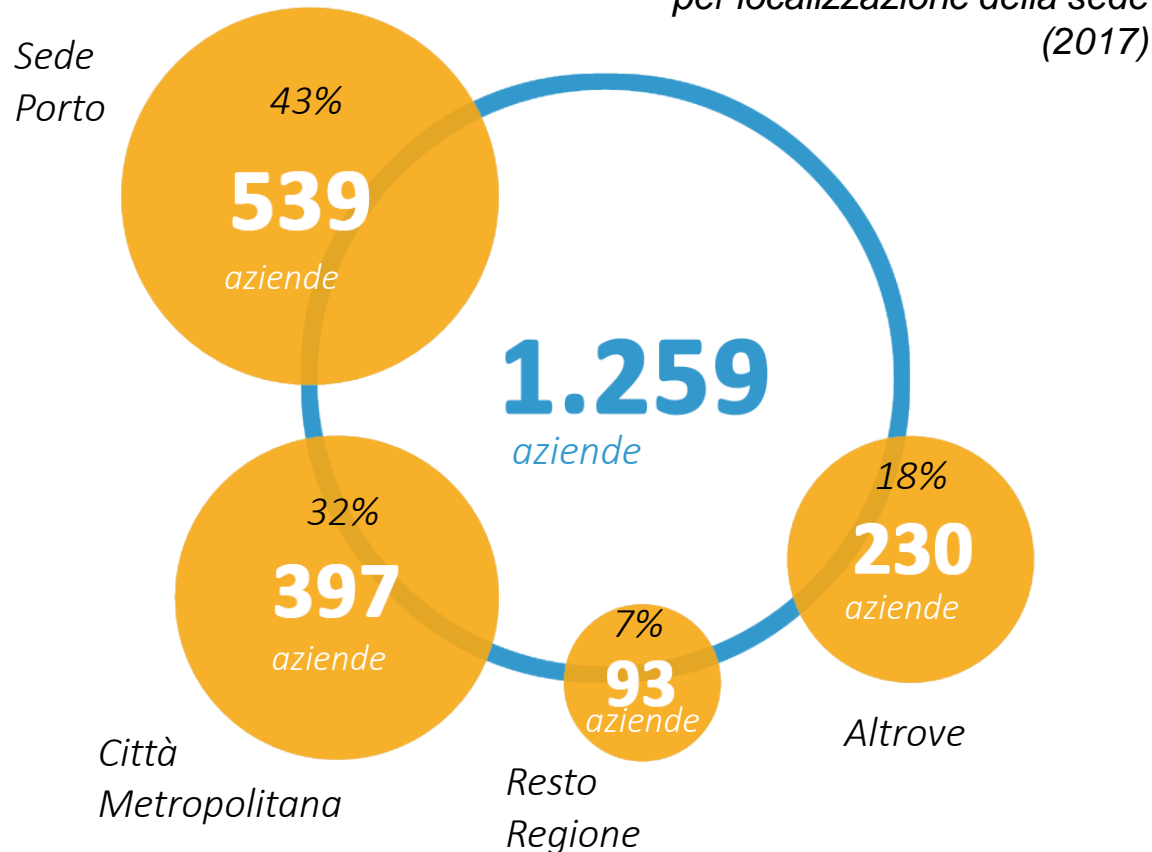
I. Il valore del Porto di Venezia

Il tessuto produttivo del Sistema Portuale di Venezia

Aziende coinvolte per settore di appartenenza e campo gravitazionale

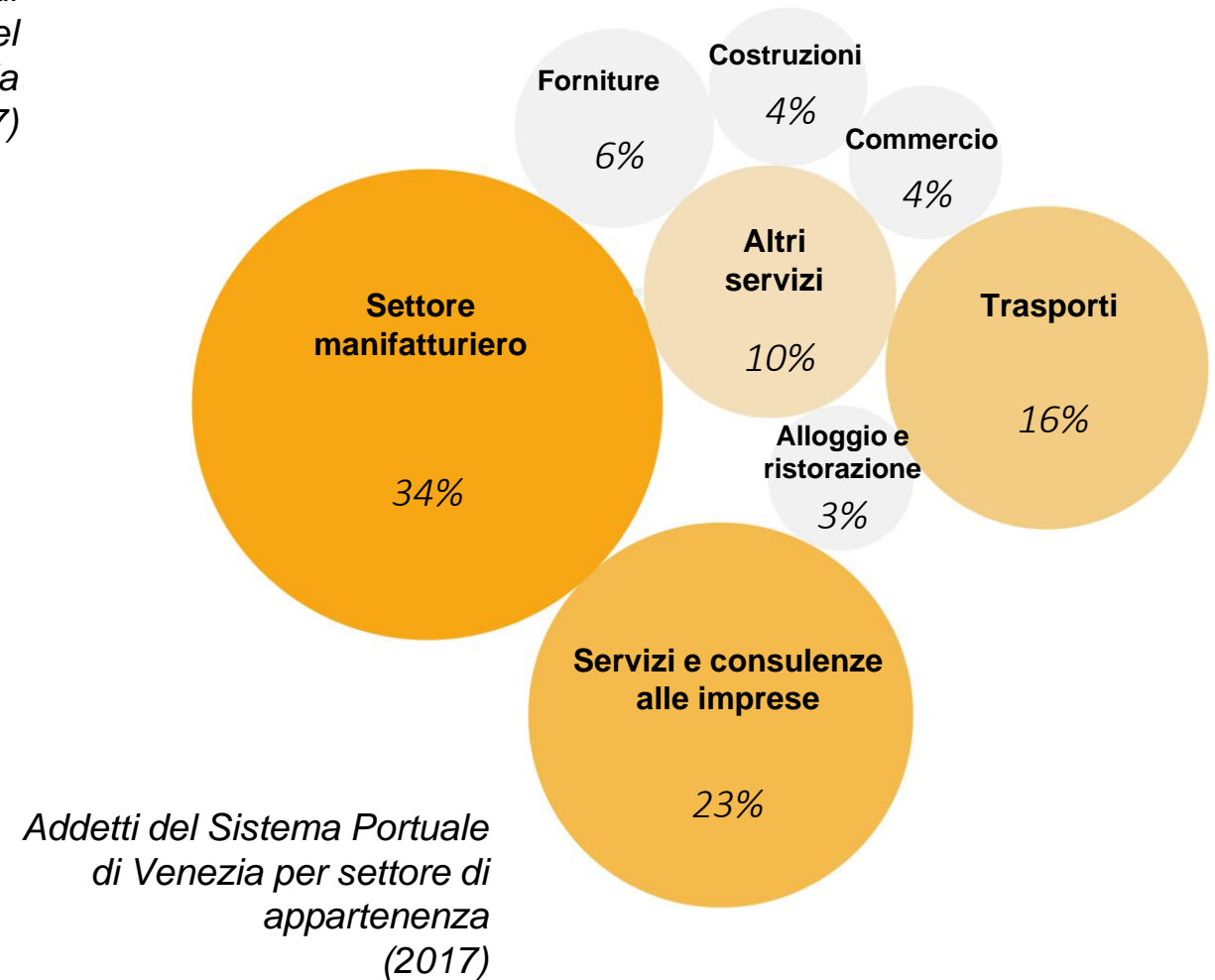
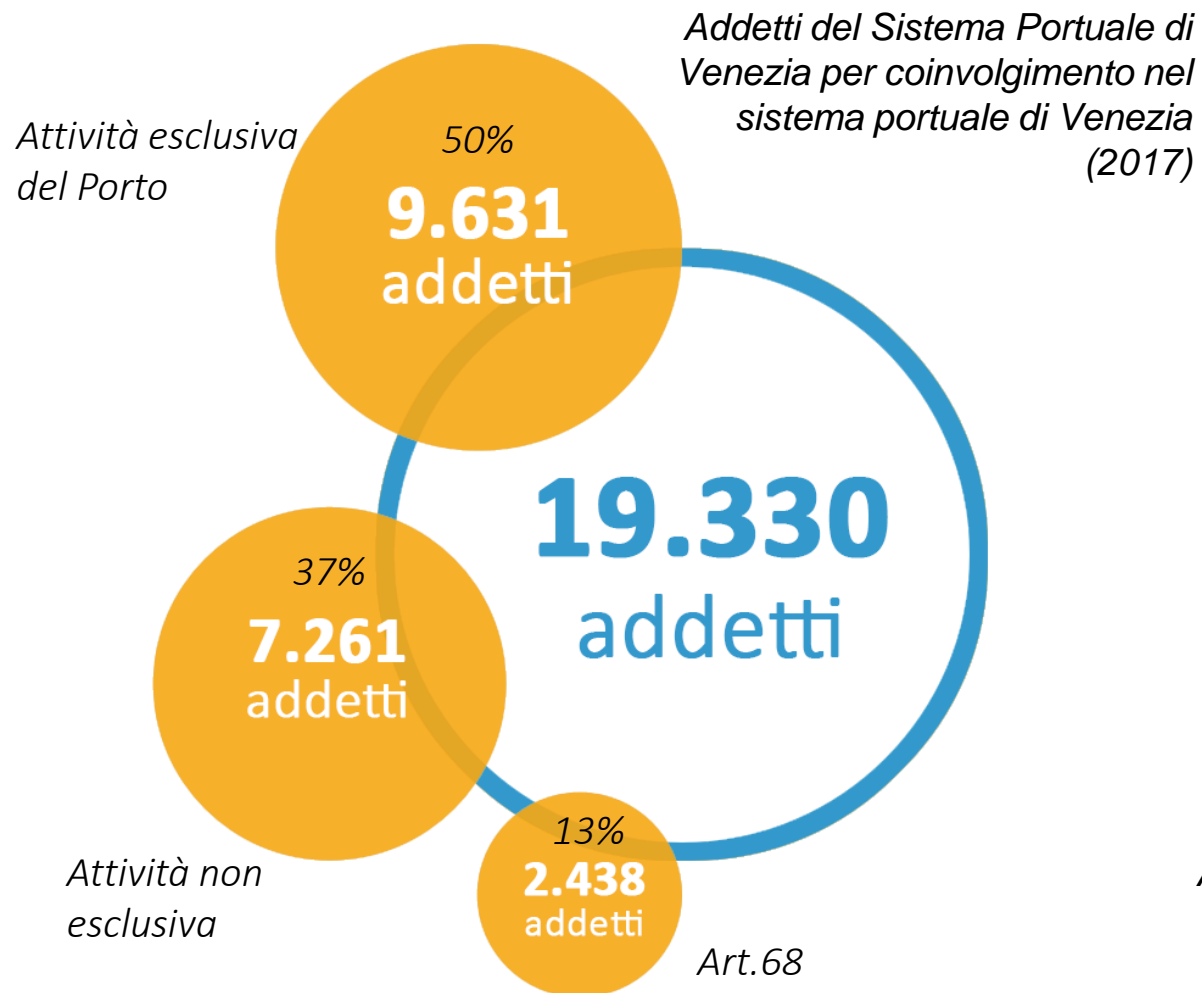
Aziende del Sistema Portuale di Venezia
per settore di appartenenza
(2017)

Aziende del Sistema Portuale di Venezia
per localizzazione della sede
(2017)



Il tessuto produttivo del Sistema Portuale di Venezia

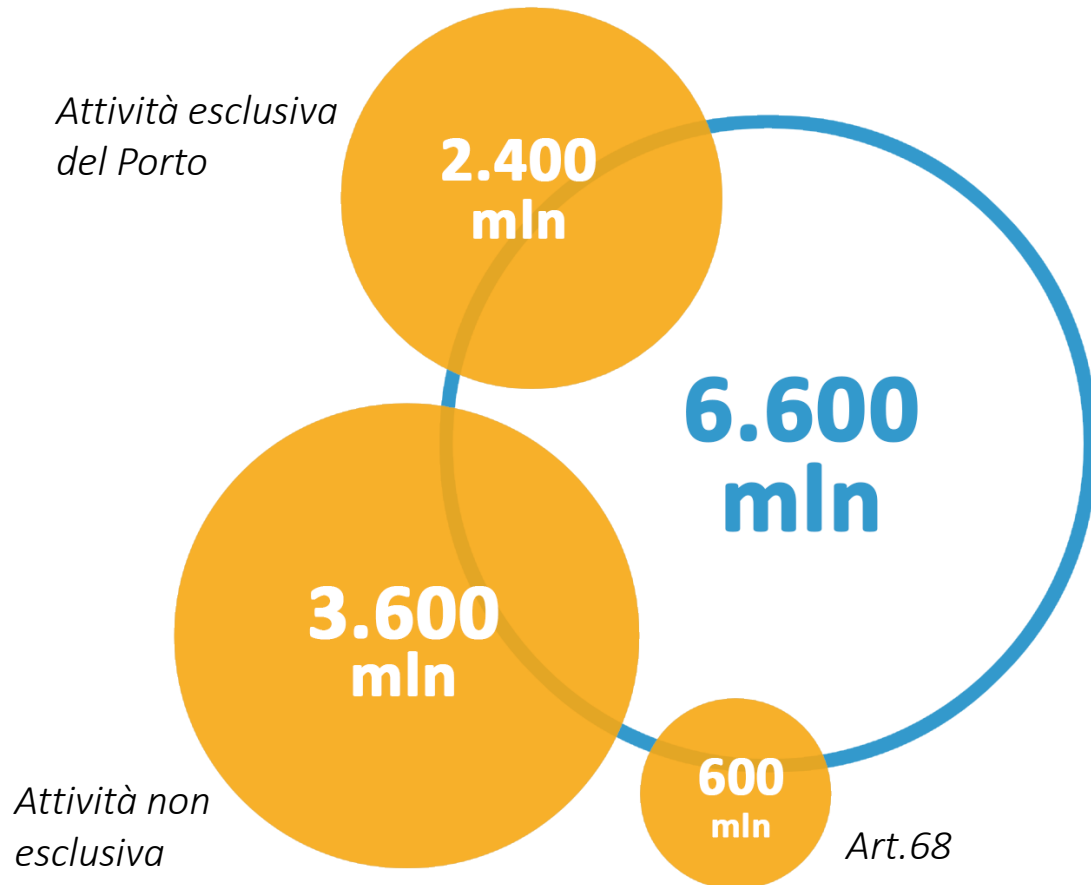
Addetti operativi per settore e localizzazione



Il tessuto produttivo del Sistema Portuale di Venezia

Il valore della produzione generato

Valore della produzione per coinvolgimento nel Sistema Portuale di Venezia
(2017)



27%

Impatto economico
sul Comune di
Venezia

13%

Impatto economico
sulla Città
Metropolitana

Del valore della produzione totale, il 49% è stato generato dal settore produttivo e il 27% dalle forniture. Tutti gli altri settori rilevano un'incidenza inferiore al 10%.

Il tessuto produttivo del Sistema Portuale di Venezia

Lo stato di salute delle aziende del SPV

- IL VALORE DELLA PRODUZIONE PER ADDETTO (migliaia di euro)**
Produttività delle aziende
- ROE (Return on Equity)**
Reddittività delle aziende con sede o attività esclusiva nel porto
- ROI (Return on Investment)**
Efficienza gestionale delle aziende con sede o attività esclusiva nel porto



343

SPV



190

Provincia di Venezia



5,2

SPV



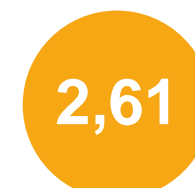
1,29

BTP a 10 anni



2,8

SPV



2,61

TAEG medio ponderato

Metodologia determinazione impatti diretti, indiretti e indotti



Interdipendenze settoriali
(Wassily Leontief)



TAVOLE DI
INTEROPERABILITÀ
SETTORIALE E
LOCALE



Matrici Input-Output territoriali
(A. Travers Flegg e T. Tohmo)



DETERMINAZIONE
DEGLI IMPATTI



Diretto

Indiretto

Indotto

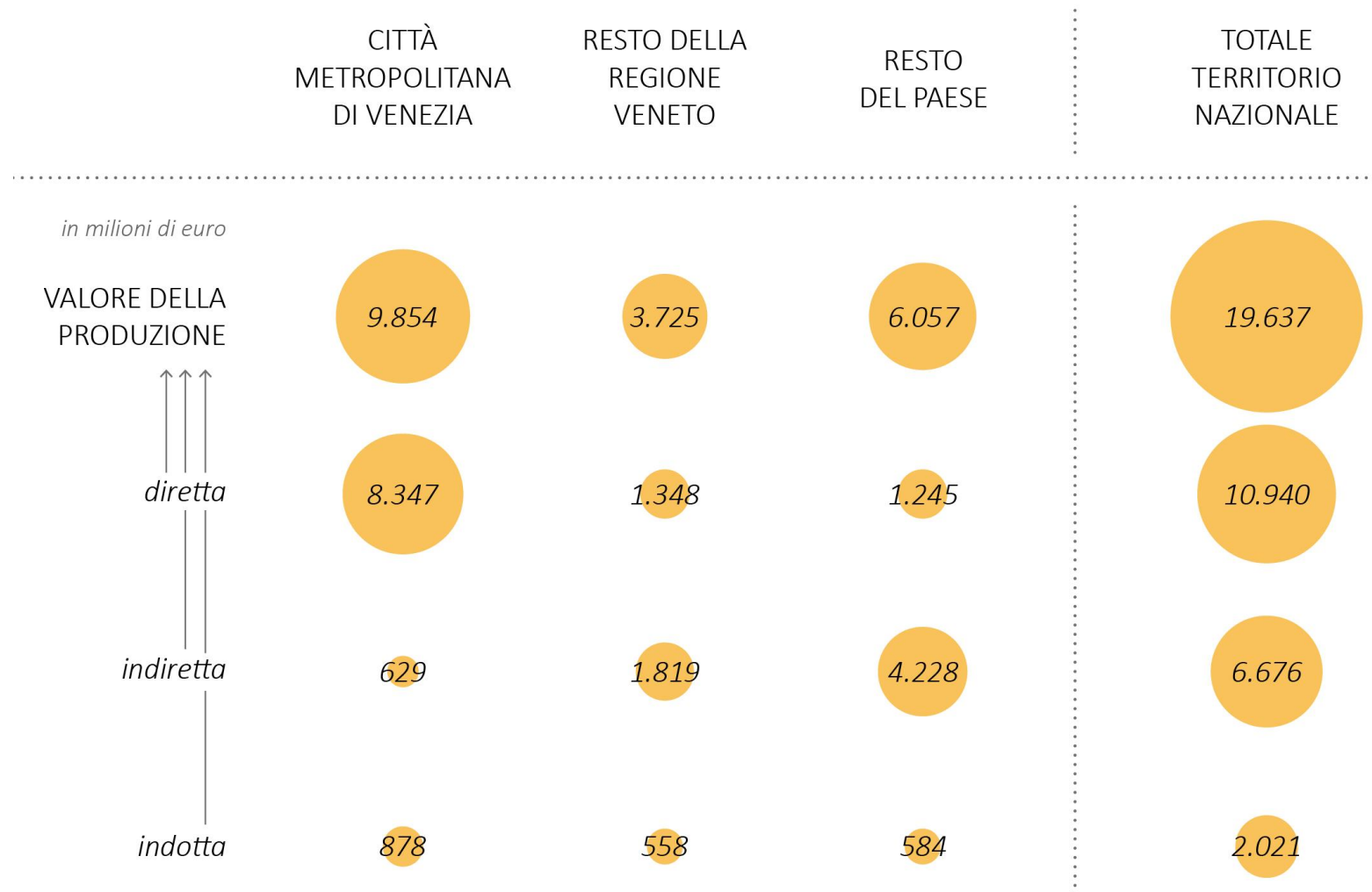
Le ricadute economiche generate dal sistema portuale di Venezia

L'impatto economico diretto, indiretto e indotto (produzione in milioni di euro)

L'impatto economico complessivo conduce ad una stima pari a 19.637 milioni di euro, dei quali il 56% generati direttamente dal Sistema Porto, il 34% generati indirettamente e il rimanente 10% indotti, ovvero generati dalla produzione prodotta dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta.

Del valore della produzione totale prodotta, circa il 50% ricadono all'interno della città metropolitana.

Se per gli impatti economici diretti il maggior beneficiario è il territorio locale, nel caso degli impatti indiretti la maggior parte degli effetti si localizza altrove, a conferma delle interconnessioni esterne generate dal sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale.



Le ricadute sociali generate dal Sistema Portuale di Venezia

Gli effetti moltiplicatori sull'occupazione

L'impatto totale sull'occupazione è quantificabile in 85.529 posti di lavoro.

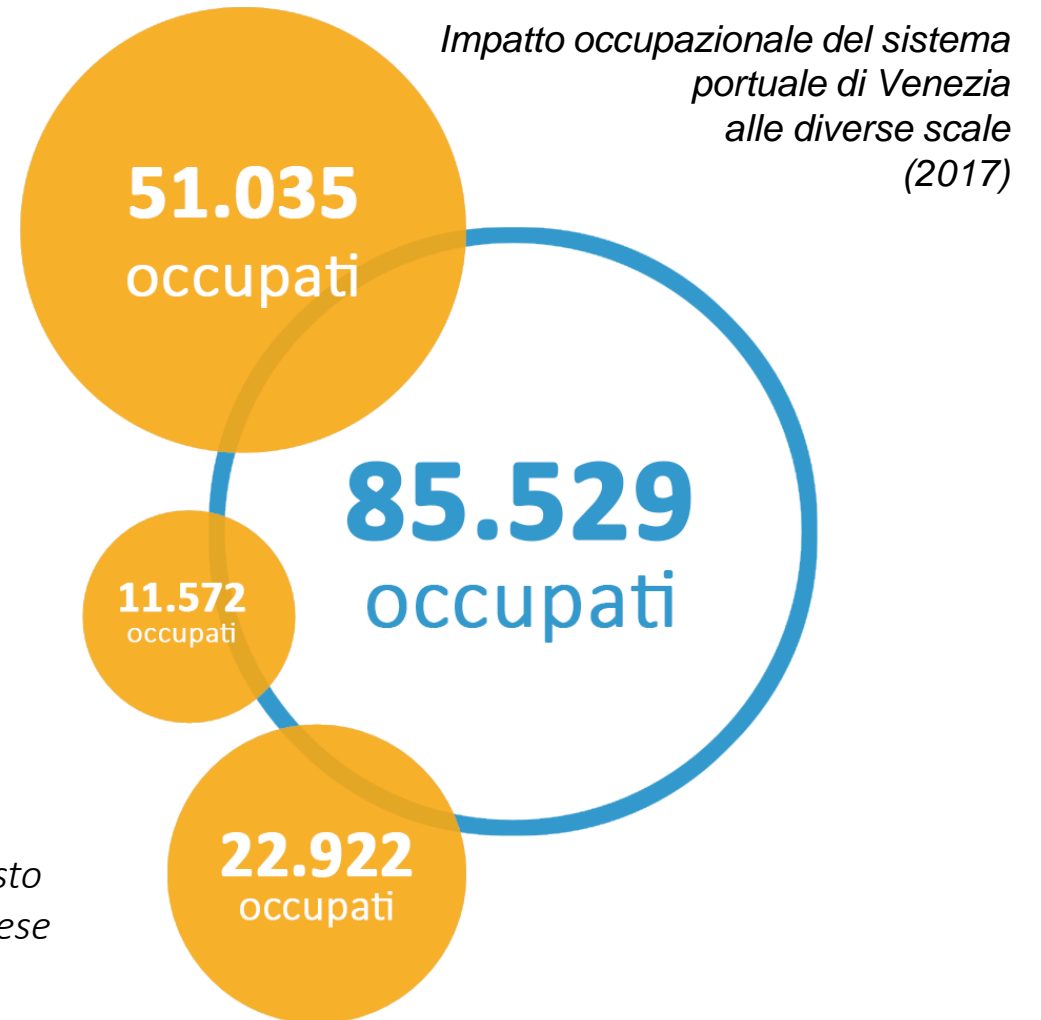
Il differenziale tra gli occupati stimati per il Sistema Portuale di Venezia e l'occupazione indotta a livello nazionale implica una leva pari a 4,43.

L'occupazione attivata è per il 60% concentrata nella Città Metropolitana di Venezia, il 14% ricade all'interno del resto del territorio regionale mentre il 27% risulta distribuito nel contesto nazionale.

Città metropolitana di Venezia

Nel resto della regione Veneto

Nel resto del paese



II. Il valore del Porto di Chioggia

Il tessuto produttivo del Sistema Portuale di Chioggia

Aziende coinvolte per settore di appartenenza e campo gravitazionale

Ammontano a 332 le aziende coinvolte nel Sistema Portuale di Chioggia.

Dalla geolocalizzazione delle aziende emerge che il campo gravitazionale è estendibile all'intera città metropolitana di Venezia.

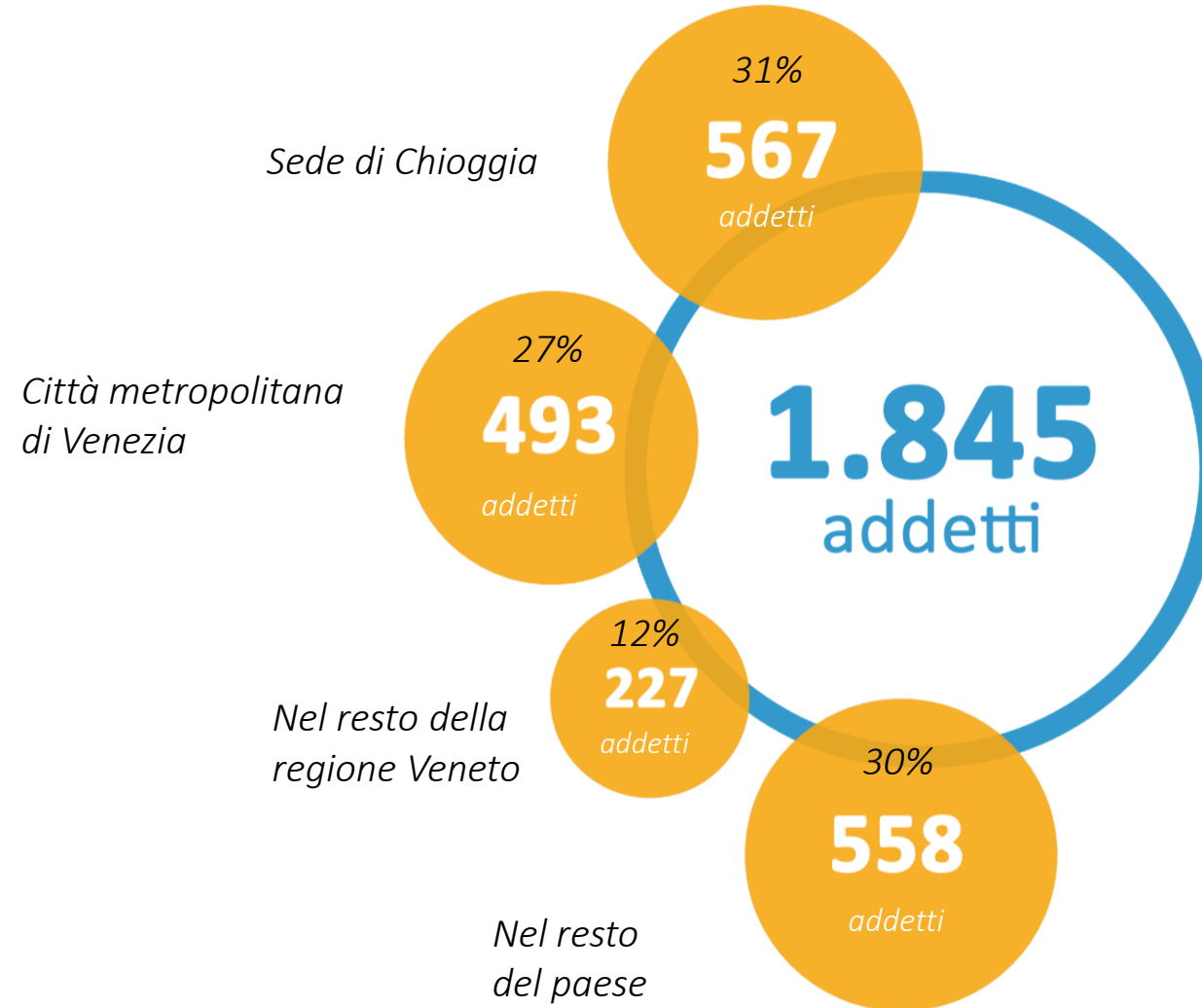
Analizzando i settori di appartenenza emerge la predominanza assoluta del comparto della pesca, con oltre 250 aziende, seguita dal trasporto e magazzinaggio e da attività professionali e amministrative.



Il tessuto produttivo del Sistema Portuale di Chioggia

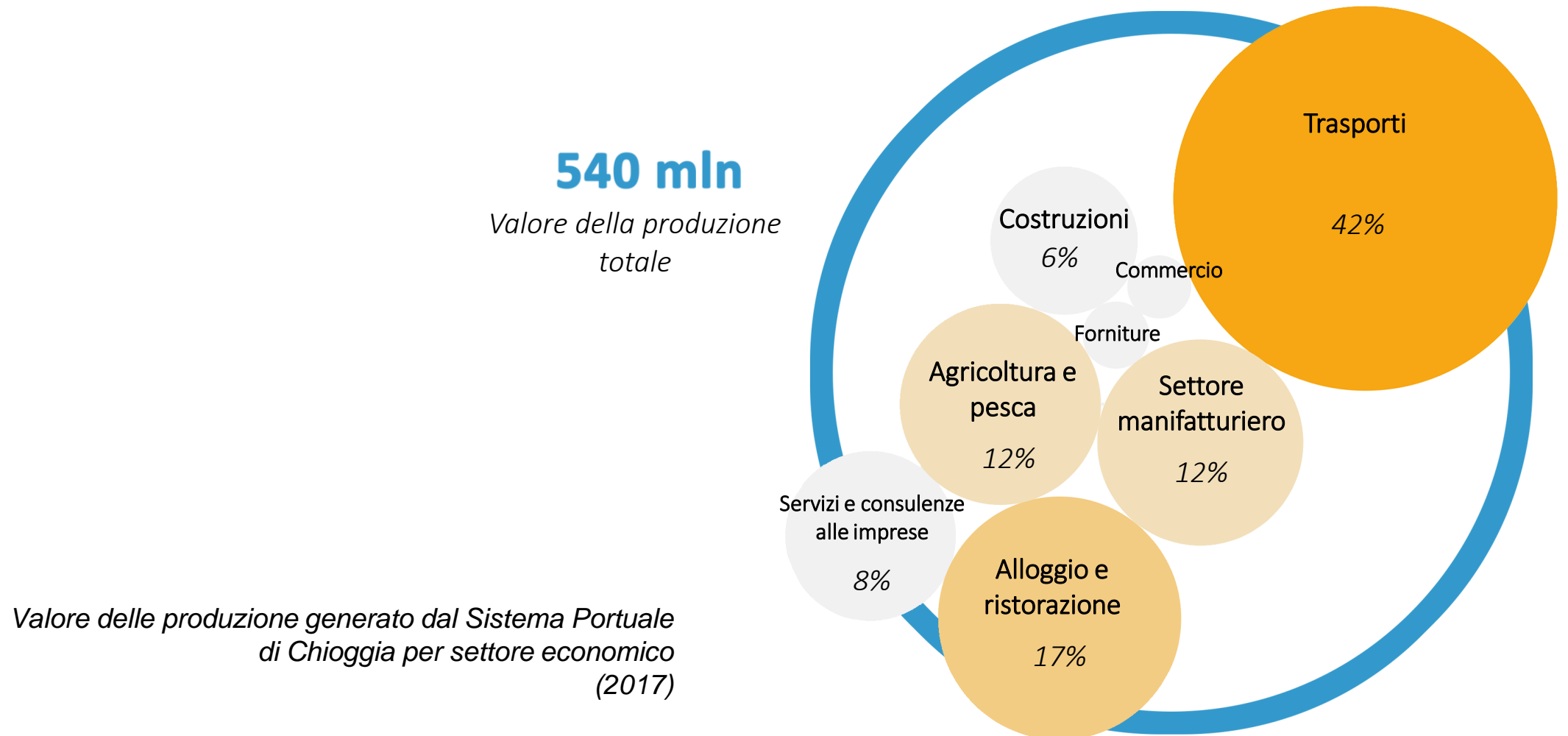
Addetti operativi per settore e localizzazione

Addetti del Sistema Portuale di Chioggia per localizzazione della sede nella quale operano (2017)



Il tessuto produttivo del Sistema Portuale di Chioggia

Il valore della produzione generato



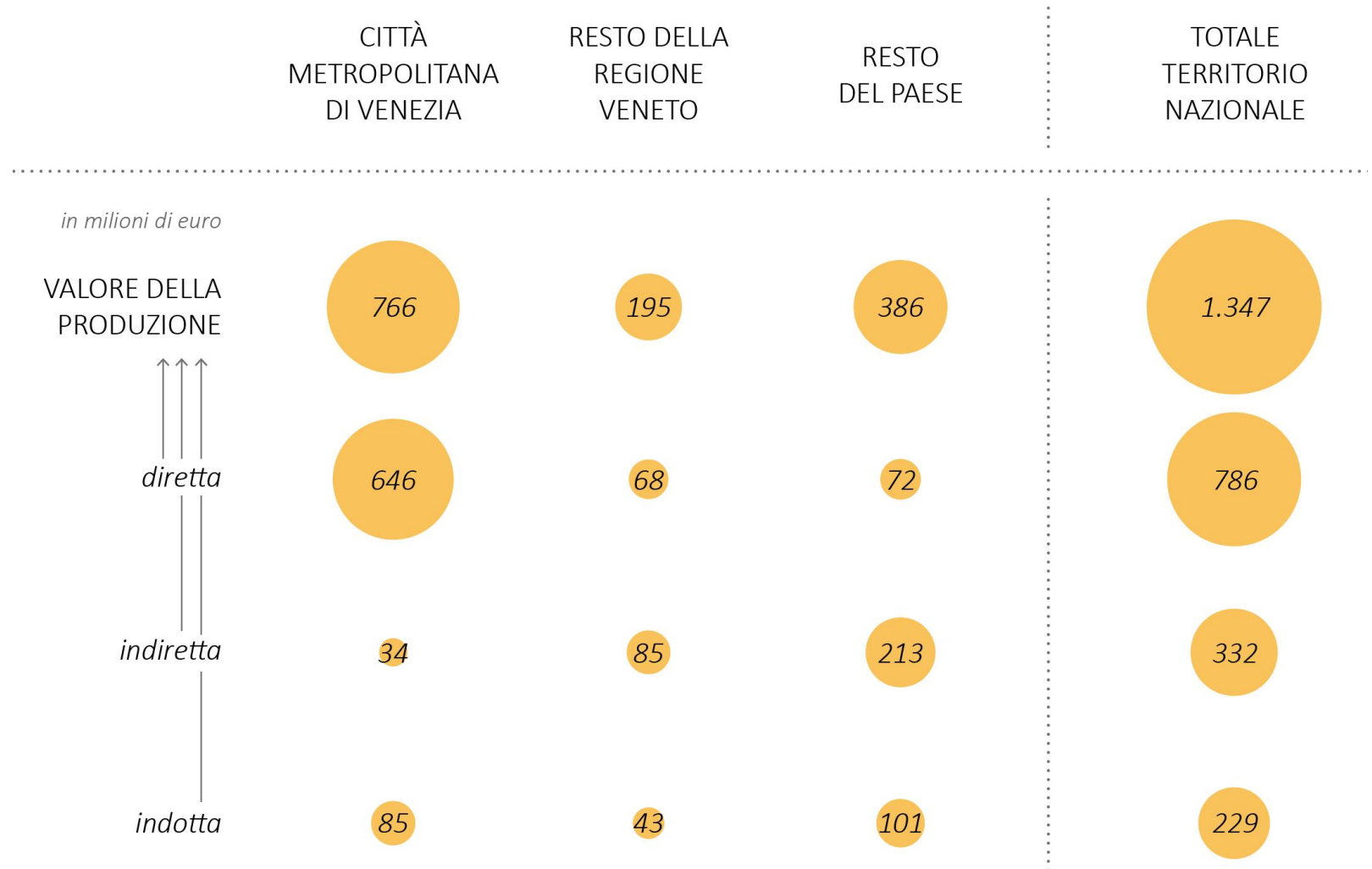
Le ricadute economiche generate dal sistema portuale di Chioggia

L'impatto economico diretto, indiretto e indotto (produzione in milioni di euro)

L'impatto economico complessivo conduce ad una stima pari a 1.347 milioni di euro dei quali il 58% generati direttamente dal Sistema Porto, il 25% generati indirettamente e il rimanente 17% indotti, ovvero generati dalla produzione prodotta dai consumi delle retribuzioni lorde percepite dalla forza lavoro coinvolta.

Del valore della produzione totale prodotta, circa il 57% ricadono all'interno della città metropolitana.

Se per gli impatti diretti il maggior beneficiario è il territorio locale, nel caso degli impatti indiretti e indotti la maggior parte degli effetti ricade altrove a conferma delle interconnessioni esterne generate dal sistema portuale.



Le ricadute sociali generate dal Sistema Portuale di Chioggia

Gli effetti moltiplicatori sull'occupazione

L'impatto totale sull'occupazione è quantificabile in 6.755 posti di lavoro creati.

Il differenziale tra gli occupati stimati per il Sistema Portuale di Venezia e l'occupazione indotta a livello nazionale implica una leva pari a 3,9.

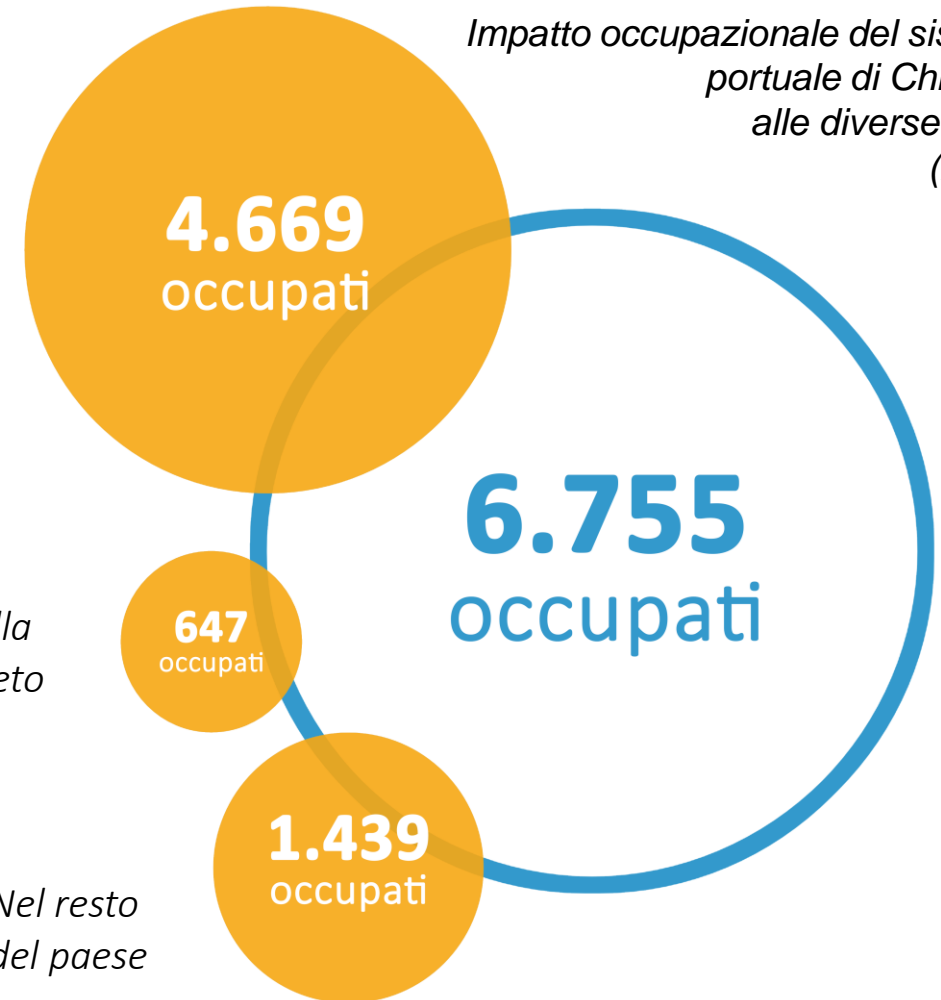
L'occupazione attivata è per il 69% concentrata nella Città Metropolitana di Venezia, il 10% ricade all'interno del resto del territorio regionale mentre il rimanente 21% risulta distribuito nel contesto nazionale.

Città metropolitana di Venezia

Nel resto della regione Veneto

Nel resto del paese

Impatto occupazionale del sistema portuale di Chioggia alle diverse scale (2017)



4. IL SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE

Gli aspetti principali emersi

Sintesi degli elementi funzionali ad una visione strategica

Il Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha una specifica funzione di porto multipurpose. Nessun ambito prevale in maniera rilevante, ma i diversi settori e filiere risultano equamente bilanciati

Il Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, rappresenta 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.
(relazioni di rete con il sistema imprenditoriale locale (reti corte), regionale e di macro area (reti lunghe).

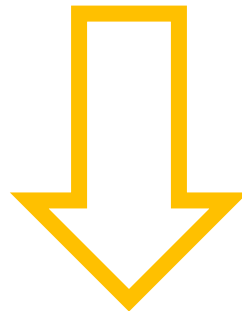
Il buon posizionamento del sistema portuale in diversi ambiti:

- crocieristico collocandosi, a livello nazionale, al primo posto per passeggeri movimentati come home port
- mercantile collocandosi come settimo porto nazionale per traffici mercantili e uno dei primi porti per diversificazione delle attività svolte.
- 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.

Gli aspetti principali emersi

Sintesi degli elementi funzionali ad una visione strategica

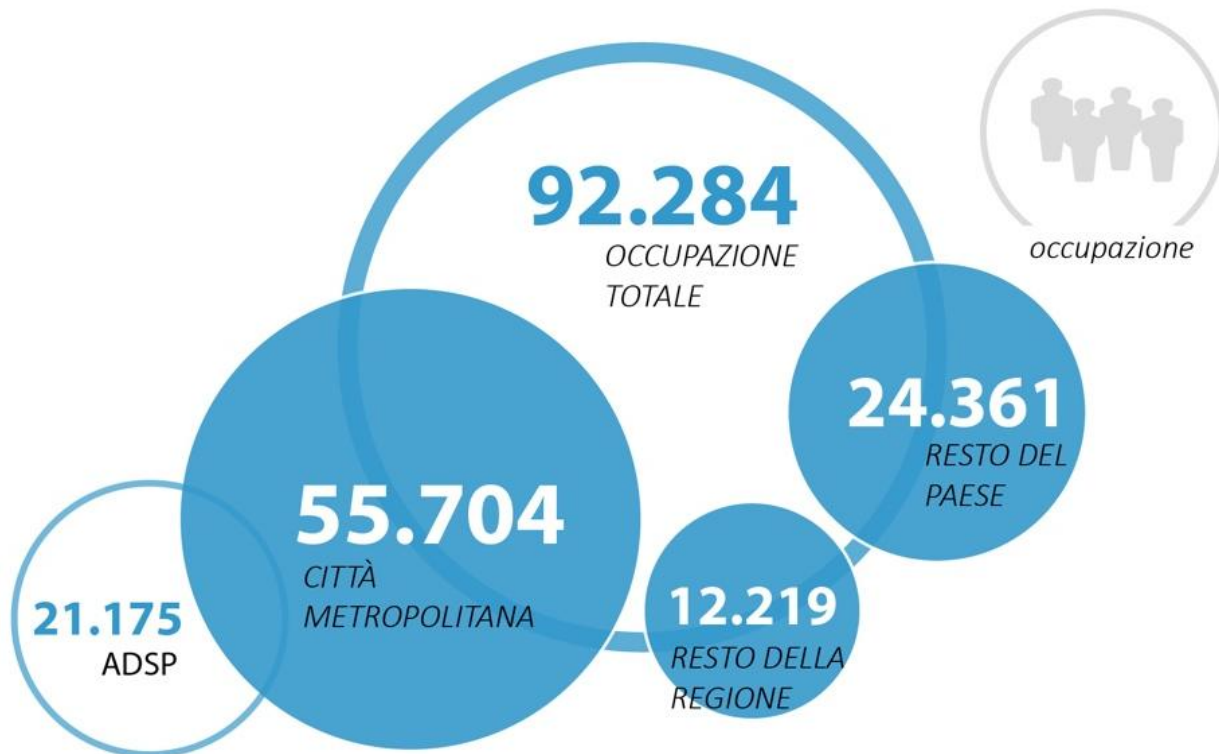
- L'analisi del tessuto produttivo direttamente legato al sistema portuale ha consentito la ricostruzione dell'area di gravitazione territoriale, dei livelli di produzione ed occupazione generati da essi e delle performance economiche. È possibile quantificare in 1.260 le aziende direttamente impiegate 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.



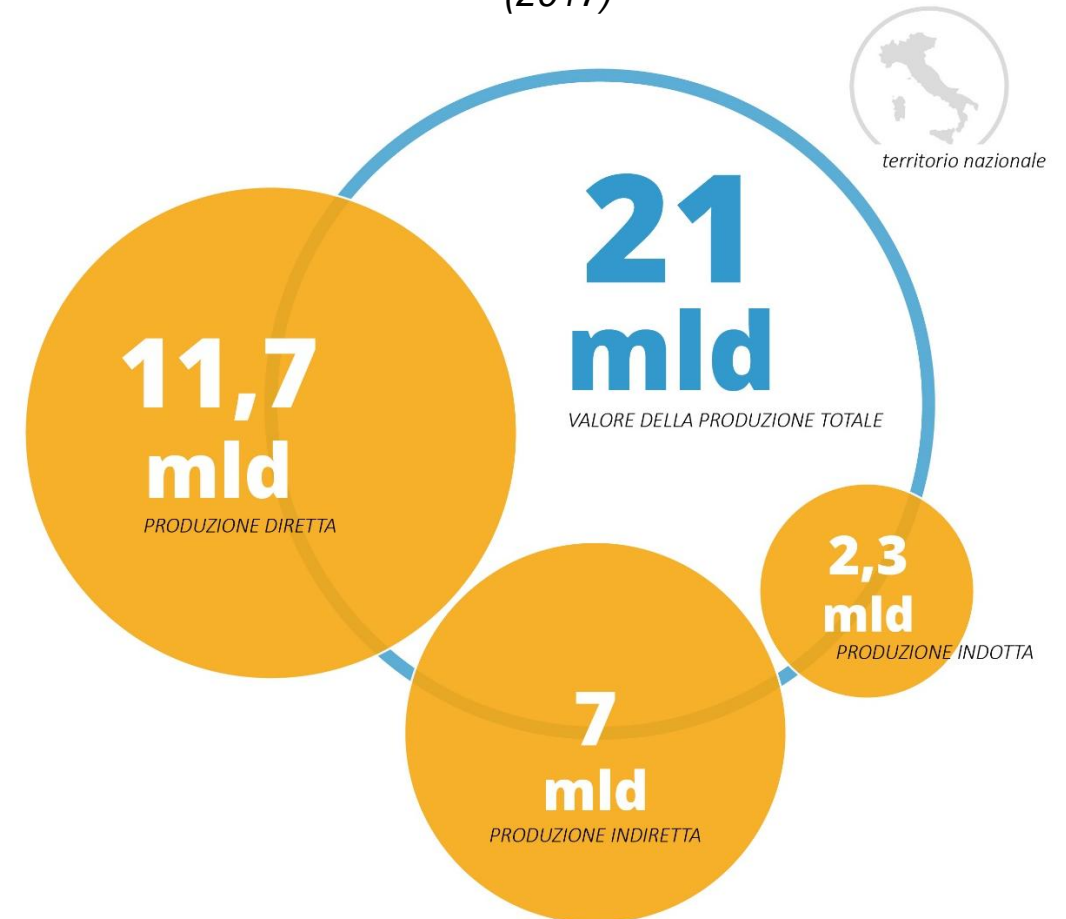
Gli aspetti principali emersi

Il valore economico e sociale generato

Impatto occupazionale generato dal sistema portuale del mare adriatico settentrionale per ambito territoriale (2017)



Impatto economico diretto, indiretto e indotto generato del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (2017)

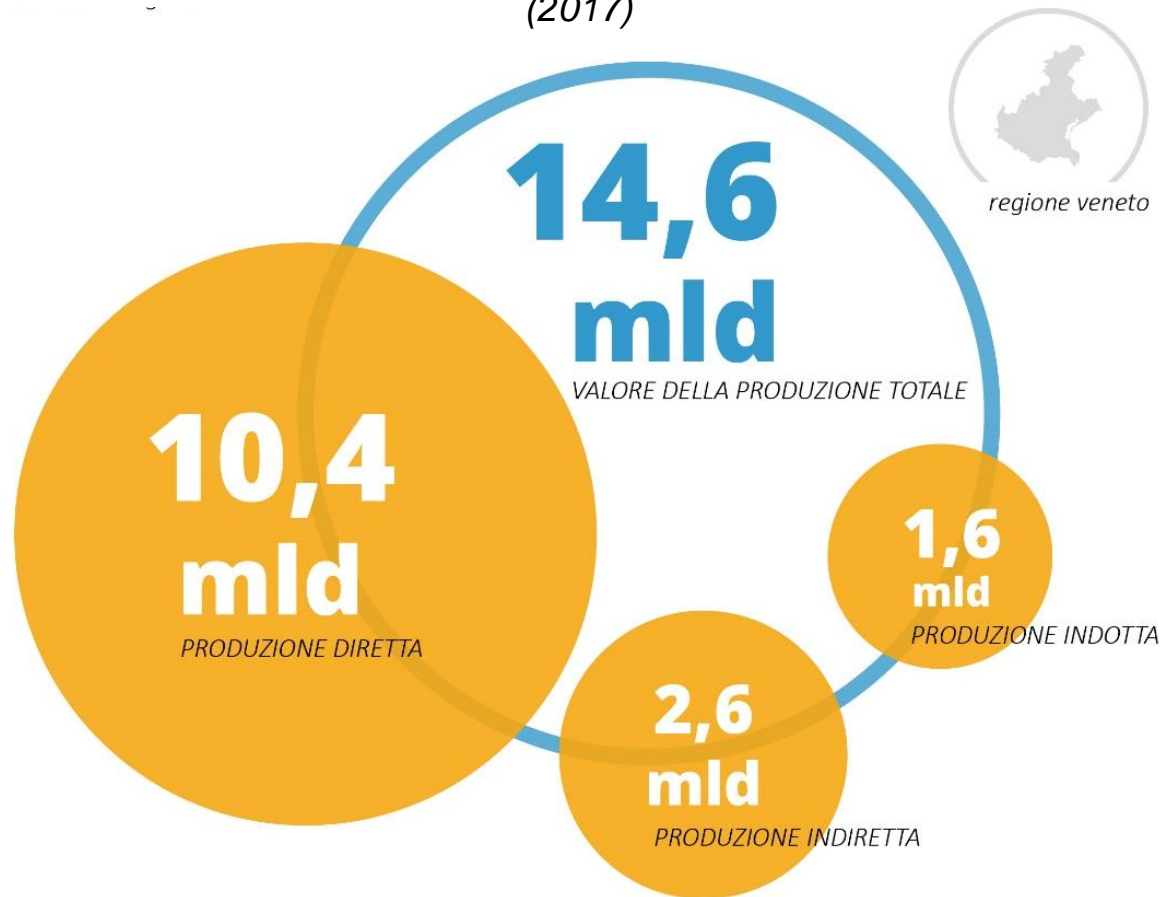


fonte: elaborazione CGIA Mestre-Centro Studi Sintesi-Itaca su dati Camera di Commercio Venezia Rovigo e Unioncamere del Veneto

Gli aspetti principali emersi

Il valore economico e sociale generato

L'impatto economico diretto indiretto e indotto generato dal Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale **nell'ambito regionale** (2017)



L'impatto economico diretto indiretto e indotto generato dal Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale **nell'ambito metropolitano** (2017)

