

INDUSTRIA ITALIANA

ANALISI E NOTIZIE SCELTE SU ECONOMIA REALE & INNOVAZIONE

DIRETTORE FILIPPO ASTONE

26 Luglio 2016



Lo sviluppo possibile di Portomarghera

in [Analisi/Extra](#) .meta-category

di Tommaso Santini, amministratore delegato di Vega – Parco Scientifico Tecnologico di Venezia



TOMMASO SANTINI, AMMINISTRATORE DELEGATO DI VEGA

Porto Marghera è una delle più grandi aree portuali-industriali europee con i suoi 1447 ettari di aree portuali e industriali oltre a 662 ettari di canali, strade e ferrovie servite da 12 chilometri di banchine raggiungibili da navi con pescaggi fino a 11,5 metri tutte dotate di raccordi stradali e di 135 chilometri di raccordi ferroviari.

Un'area industriale che è passata dai circa 35 mila occupati degli anni Settanta del secolo scorso nei settori dell'industria di base, della chimica e della metallurgia agli attuali 13.500 addetti, di cui oltre il 50% è occupato nel terziario e nella logistica. In particolare, nell'ambito dell'area industriale di Portomarghera oggi si possono contare 4.220 addetti nelle attività portuali oltre ai 4.200 addetti in attività industriali collegate alla portualità (dati dell'Autorità portuale di Venezia).



PORTO MARGHERA

Portomarghera è un'articolata piattaforma portuale-industriale che necessita di un piano strategico unico ed efficace in grado di delinearne le reali linee di sviluppo per i prossimi 10-20-50 anni. Un piano che parta dalla situazione esistente e aggiunga lo sviluppo possibile tenuto conto della complessa situazione ambientale ed urbanistica, del contesto produttivo, dei corridoi europei e delle direttrici globali.

Occasione da non perdere

Ed è proprio con la revisione del Piano Regolatore Portuale, in corso quest'anno da parte dell'Autorità Portuale, che si presenta l'occasione per delineare la strategia del futuro per Portomarghera. Uno strumento di pianificazione che deve integrarsi con il Piano degli Interventi predisposto dal Comune di Venezia che prevede per l'area di Portomarghera il rilancio industriale e portuale accompagnato dalla rigenerazione urbana delle fasce di confine tra Portomarghera e la città.

Accantonato un passato produttivo caratterizzato dall'industria di base, oggi Portomarghera deve cambiare pelle, lasciando spazio a un diverso modello produttivo da costruire attorno alla manifattura e alla logistica per andare incontro alla globalizzazione dei mercati e al

ridisegno delle catene logistiche globali e regionali. Questo cambio di paradigma presuppone il coinvolgimento e lo sforzo di ogni impresa dell'area vasta e veneta a riconsiderare la propria localizzazione al fine di ottimizzarla. Il riferimento è dunque alle oltre 15mila imprese venete del manifatturiero che nel 2015 hanno esportato per 56 miliardi di euro e che costituiscono la più importante piattaforma manifatturiera d'Italia e tra le principali d'Europa.



PORTO MARGHERA

Punto di riferimento

Imprese che a monte della loro filiera produttiva hanno bisogno di approvvigionarsi di materie prime e semilavorati mentre a valle di portare i loro prodotti nei mercati di sbocco a costi competitivi e con processi logistici efficienti. In tale contesto, Venezia e il suo sistema portuale, quello dell'Alto Adriatico, è riferimento. non solo per i corridoi europei del Mediterraneo, dell'Adriatico, del Baltico e del Brennero, ma oggi e sempre più domani, anche dell'Asia ed in particolare della Cina che, attraverso Suez, vede Venezia quale terminale occidentale della Via della Seta. Portomarghera quindi rappresenta un fattore localizzativo strategico per questo importante bacino manifatturiero che deve tradursi in vantaggio economico per le imprese a cui si rivolge.

Il piano strategico per la Portomarghera del domani deve ripensare all'utilizzo dei centinaia di ettari di aree che la compongono, spesso profondamente inquinate nel suolo e nelle falde, proprio partendo dalla sua relazione con il porto e con le altre infrastrutture, quali la rete stradale, ferroviaria e le loro interconnessioni, per garantire un sistema di intermodalità in grado di generare un vantaggio competitivo per il trasporto delle merci e per le aziende manifatturiere coinvolte.

Il quadro nazionale

Il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sta predisponendo il Piano generale dei Trasporti e della Logistica (Pgtl), che contiene le linee strategiche delle politiche per la mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese.

Il nuovo processo di pianificazione infrastrutturale dovrà definire un quadro del sistema delle infrastrutture nazionale unitario e quanto più possibile condiviso, in base al quale verranno definiti i fabbisogni nazionali di infrastrutture, verranno individuate le priorità in funzione della utilità e della fattibilità delle singole opere e delle risorse disponibili.

Tale approccio alla realizzazione delle opere, parte dalla definizione degli obiettivi e delle strategie, che definiscono la vision di medio-lungo periodo verso cui far tendere la politica dei trasporti nazionale e tracciano un quadro unitario entro il quale dovrà essere redatto il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, che costituisce il primo passo per l'avvio della nuova stagione di pianificazione, che parta dall'analisi critica del contesto attuale e dei principali trend in atto, definisca gli obiettivi da perseguire e individui le strategie e le relative linee d'azione per il raggiungimento di tali obiettivi.



PORTO MARGHERA, IL CANALE INDUSTRIALE

Le infrastrutture di trasporto non sono fini a sé stesse, ma costituiscono lo strumento per realizzare servizi di trasporto necessari per soddisfare i fabbisogni di accessibilità e mobilità e per rilanciare lo sviluppo delle diverse aree del Paese, attraverso un nuovo approccio che privilegi la programmazione di investimenti realmente utili al Paese. In tale contesto è essenziale l'utilizzo di strumenti di valutazione quantitativa per la previsione della domanda di mobilità e del livello di utilizzo delle infrastrutture.

L'intero processo di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture strategiche nel nostro Paese, nonché il ruolo che ha avuto la valutazione nell'allocazione delle risorse pubbliche negli anni hanno mostrato evidenti limiti ed hanno comportato la proliferazione di opere strategiche a fronte di una mancanza di disponibilità di risorse pubbliche a copertura delle stesse.

Il portafoglio di progetti così individuato, si caratterizza per una grande enfasi sulle infrastrutture (spesso si tratta di grandi opere) da realizzare, spesso con un legame non evidente con i servizi necessari e i reali fabbisogni di mobilità e accessibilità che la singola opera deve contribuire a soddisfare e la cui genesi spesso è caratterizzata da rapporti conflittuali con i territori e dall'incertezza sull'utilità delle opere.

Uno scenario possibile e sostenibile

Ripensare a Portomarghera intercettando i reali bisogni delle imprese del territorio dell'area vasta e del Veneto. Ripensare a quest'ampia area industriale e portuale quale piattaforma infrastrutturale che si rivolge alle imprese che producono o usano semilavorati manifatturieri, alla manifattura leggera, alla "quasi manifattura" (come l'industria degli assemblaggi) dove il valore aggiunto della progettualità italiana rappresenta un'eccellenza riconosciuta a livello globale.

Imprese che sono caratterizzate da flussi in entrata e uscita di materie prime, merci e prodotti sempre più provenienti o destinati ai mercati di Paesi emergenti a scala globale che presentano elevati tassi di crescita in controtendenza ai paesi europei. Portomarghera, ma più in generale le grandi aree portuali ex industriali contaminate e da riconvertire, può quindi trasformarsi in una piattaforma per la logistica integrata sfruttando il fattore localizzativo "portocentrico".

La Marghera del secolo scorso, quella dell'industria di base, si era sviluppata grazie a tre fattori localizzativi: manodopera a basso prezzo, energia a basso costo e la vicinanza al mare. Oggi né Marghera né alcun'altra localizzazione costiera italiana è in grado di offrire vantaggi localizzativi provenienti da basso costo del lavoro e dell'energia.

Pertanto, alla Marghera di oggi e a quella del futuro resta solamente la vicinanza al mare quale porta di accesso per i mercati globali. Un fattore localizzativo da sfruttare al meglio con un paziente lavoro di attrazione selettiva delle industrie maggiormente proiettate all'esportazione globale.

Gli scenari evolutivi non possono quindi non tenere conto di questo nuovo modello produttivo di Portomarghera che può svilupparsi quale "piattaforma infrastrutturale" per le imprese manifatturiere venete. Gli interventi e gli investimenti necessari devono di conseguenza essere progettati e programmati per rendere il sistema di infrastrutture idoneo a far diventare Portomarghera attrattiva e competitiva per le aziende, coerentemente con le linee strategiche che il Governo sta predisponendo per lo sviluppo infrastrutturale del Paese.

Da questo punto di vista, è indispensabile che le realtà produttive già operanti a Portomarghera nella manifattura, "quasi manifattura" e logistica vengano seguite e facilitate con particolare cura e attenzione e che attorno a loro, per concentrazione ed aggregazione, si crei un vero e proprio sistema integrato di logistica collegato ai principali mercati del mondo.



PORTO MARGHERA, L'AREA EX ALCOA

Una Portomarghera per le imprese del manifatturiero nella quale è possibile pensare anche ad un rinnovamento e rilancio della chimica in sinergia con il tessuto produttivo.

I dati dei traffici del Porto di Venezia attestano una crescita consolidata: nel 2015 sono state movimentate oltre 25 milioni di tonnellate di merci e 560 mila Teu, quasi raddoppiando il traffico containers nell'ultimo decennio. Ma se si amplia la prospettiva oltre Venezia anche ai vicini porti di Trieste, Fiume e Capodistria, i dati (2015) sui traffici complessivi sono una conferma di un vero e proprio sistema portuale del Nord Adriatico: 102 milioni di tonnellate di merci e oltre 2 milioni di Teu movimentati.

Tutto ciò necessita di essere messo a sistema affinché diventi un'infrastruttura strategica per per le imprese ancor prima che per il Paese e l'Europa.