

# «Per il porto servono infrastrutture Senza è inutile parlare di sviluppo»

Musolino al convegno "Le nuove rotte globali": «I dragaggi manutentivi sono lavori necessari»

VENEZIA. «È ora di finirla di aggettivare le opere in base alla dimensione. Non esistono "grandi" opere e "piccole" opere, ma solo "buone" opere e "cattive" opere. E dobbiamo invertire la tendenza italiana per la quale prima realizziamo le infrastrutture e poi tentiamo di giustificarle, o le realizziamo con decenni di ritardo, come fatto con il passante di Mestre».

Non usa giri di parole il presidente del Porto di Venezia e Chioggia Pino Musolino, intervenuto ieri pomeriggio nel convegno "Il Veneto nelle nuove rotte economiche globali", organizzato dalla Cisl regionale e [Unioncamere Veneto](#). La sua analisi muove dalla relazione di Iolanda Conte di Uniontrasporti, dedicata al sistema infrastrutturale (tutto) del Nordest.

Dei 43,6 miliardi di euro da investire per le infrastrutture prioritarie del Veneto, poco più di un quinto (8,6 miliardi) è destinato a Mose, portualità, intermodalità, accesso agli aeroporti e sistemi urbani. Saranno completati oltre il 2025 i lavori per il porto di altura e allacci nell'hub portuale di Venezia, con una disponibilità economica pari al 70 per cento dei quasi 2 miliardi e mezzo di euro necessari. Parlando in termini generali, il porto di Ve-

nezia è il terzo del Nordest per tonnellate di merci movimentate nel 2019: 25 mila, il 5,9 per cento in meno rispetto all'anno precedente. Mentre una crescita si registra in tema di traffici crocieristici, con gli oltre 1,6 milioni di passeggeri transitati.

«Per questo è necessario un piano industriale» l'indicazione di Musolino. «Che produzioni vogliamo da qui al 2050? Quale idea di sviluppo per il Paese? Dobbiamo partire da questi interrogativi per capire dove sono posizionati i grandi "cluster" di produzione e, da qui, pensare alle infrastrutture. Le aziende coinvolte dal porto di Venezia sviluppano un valore di produzione diretto di 6,6 miliardi di euro all'anno; 21 miliardi considerando anche la produzione indiretta. Sono 1.269 le imprese insediate in porto. E poi i posti di lavoro: 19.330 diretti, quasi 95 comprendendo indiretti e indotto. Mutuando il titolo del convegno, il Porto di Venezia nelle nuove rotte economiche globali deve continuare a fare quello che ha sempre fatto: avere banchine funzionanti, realizzare opere di connettività primaria, realizzare investimenti e mantenere le accessibilità nautiche».

Partire dall'inizio, quindi: «I

dragaggi manutentivi. Senza giri di parole, devono arrivare le navi, perché un porto senza navi non è un porto. E solo dopo potremo parlare di Zes, Zls e "grandi" opere». Per questo Musolino ha ricordato la manifestazione di giovedì, in marittima, «che per la prima volta ha visto intorno a un tavolo tutte le categorie economiche: lavoratori, sindacati, associazioni di categoria e "padroni". Insieme per dire una sola cosa: fateci fare il nostro mestiere».

Musolino difende il suo ruolo e ciò che rappresenta: «Dobbiamo parlare di sostenibilità, declinata in quattro principi: ambientale, economico, sociale e culturale. Venezia si è sviluppata intorno alle bellezze create dal porto. E senza il porto, a Venezia non può esserci sostenibilità. Dobbiamo tornare a parlare di infrastrutture: che stiano in piedi, che giustifichino il proprio costo, che non abbiano impatti devastanti».

Chiude Gianluigi Satini, presidente regionale della Federazione autotrasportatori italiani: «Non vogliamo scavare per distruggere Venezia, vogliamo scavare quello che serve per continuare a lavorare al porto. Gli investimenti si valutano per la loro utilità, non per il valore economico». —

**Laura Berlinghieri**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



| IL SISTEMA PORTUALE                                                                        |                |                        |              |                  |             |                        |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|------------------------|--------------|------------------|-------------|------------------------|-------------|
| REGIONE                                                                                    | PORTO          | TONNELLATE TOTALI 2019 |              | TEU 2019         |             | PASSEGGERI TOTALI 2019 |             |
|                                                                                            |                | ton                    | var. % 2018  | n.               | var. % 2018 | n.                     | var. % 2018 |
| <b>VENETO</b><br>2 porti<br>Venezia primo porto del Nordest pax.                           | Venezia        | 24.917.830             | -5,9%        | 593.070          | -6,1%       | 1.814.485              | 1,5%        |
|                                                                                            | Chioggia       | 1.318.275              | 28,9%        | 56               | -18,8%      | -                      | -           |
| <b>FRIULI VENEZIA GIULIA</b><br>2 porti<br>Trieste +50% del traffico movimentato via treno | Trieste        | 61.997.445             | -1,08%       | 789.594          | 8,85%       | 204.736                | 90%         |
|                                                                                            | Monfalcone     | 4.093.425              | -9,8%        | 902              | -17,1%      | 124                    | -16,2%      |
| <b>EMILIA ROMAGNA</b><br>1 porto<br>Ravenna terminale della navigazione idroviaria         | Ravenna        | 26.256.248             | -1,6%        | 218.138          | 0,8%        | 17.536                 | -9,2%       |
| <b>NORDEST</b>                                                                             | <b>5 porti</b> | <b>118.583.223</b>     | <b>-2,3%</b> | <b>1.601.760</b> | <b>1,7%</b> | <b>2.036.881</b>       | <b>6,2%</b> |

Fonte: Uniontrasporti