



Consorzio per il coordinamento delle ricerche
inerenti al sistema lagunare di Venezia

Palazzo Franchetti S. Marco 2847 30124 Venezia

Tel. +39.041.2402511 Fax +39.041.2402512

Progetto **STUDIO B.6.72 B/9**

**ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL
MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE
BOCCHE LAGUNARI**

Contratto Thetis-CORILA n. 132000442

Documento **MACROATTIVITÀ: SETTORE PORTUALE
RAPPORTO FINALE**

Versione **1.0**

Emissione **1 Luglio 2014**

Redazione

Verifica

Approvazione

Dott. Marco Della Puppa Prof. Marco Mazzarino Ing. Pierpaolo Campostrini

CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Indice

1. INTRODUZIONE.....	3
2. I PARAMETRI DI TRAFFICO DEL PORTO DI VENEZIA: VALORI A CONFRONTO E TREND DEL PERIODO GENNAIO 2013 - FEBBRAIO 2014.....	4
3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2013 - FEBBRAIO 2014	9
4. LA QUALITÀ DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI ALLA FINE DELL'ANNO DI MONITORAGGIO	17
5. GLI ASPETTI ECONOMICI DEL PIANO DI MONITORAGGIO	34
6. IL TAVOLO DI RIFERIMENTO: STRATEGIE E CONSIDERAZIONI DEGLI OPINION LEADERS DEL PORTO DI VENEZIA.....	35
7. CONCLUSIONI.....	36

1. INTRODUZIONE

In linea con le pregresse annualità e così come previsto da Disciplinare Tecnico, nel presente Rapporto Finale saranno rielaborate ed integrate le evidenze emerse durante tutta la presente annualità (la nona dall'inizio del Piano di monitoraggio) e trattate nella reportistica prodotta. L'obiettivo è fornire un quadro complessivo di quanto accaduto nel settore portuale veneziano, come sempre in relazione agli aspetti che lo vedono potenzialmente connesso alle opere di infrastrutturazione del MOSE.

A tal fine, nel rispetto della metodologia adottata nei precedenti Rapporti Finali, il lavoro si struttura nel modo seguente.

Nelle prime tre sezioni sarà svolta un'analisi incentrata sui flussi portuali e sulle performance qualitative del servizio marittimo-portuale lagunare. Con particolare riferimento agli aspetti *Mose-related* saranno esaminati i traffici (merci e passeggeri) movimentati dallo scalo lagunare anche nelle loro possibili interconnessioni con quanto movimentato dai porti *competitors* individuati (Ancona, Ravenna, Trieste, Genova e La Spezia)¹. Sempre in riferimento agli aspetti (ai servizi) maggiormente sensibili e strategici ai fini del piano di monitoraggio saranno presi in considerazione gli elementi caratterizzanti la qualità del servizio marittimo-portuale offerto dal porto di Venezia ad un selezionato campione di navi che lo hanno scalato.

Nella quarta sezione viene svolto un focus sui c.d. "parametri economici" al fine di evidenziarne gli elementi salienti e di analizzarne eventuali variazioni.

Nell'ultima parte del lavoro vengono delineate le percezioni e le opinioni degli operatori portuali. È stato individuato un gruppo rappresentativo di *opinion leader* appartenenti alla comunità portuale veneziana; essi sono stati sentiti ricorrendo ad interviste semi-strutturate atte a far emergere tutti quegli elementi qualitativi, altrimenti di difficile individuazione, rilevanti e propri di chi lavora in ambito portuale e non direttamente desumibili dalle evidenze numeriche.

Come consuetudine, le elaborazioni quantitative svolte non sono rapportate esclusivamente allo scorso anno, sono bensì confrontate anche con quanto emerso nel corso della ricostruzione dello "stato di fatto" (o "stato zero"), in sostanza con la "fotografia" che ritraeva l'oggetto dell'analisi prima dell'inizio delle opere alle bocche.

¹ Per i porti di Trieste e Ravenna si presenteranno i dati fino dicembre 2013.

2. I PARAMETRI DI TRAFFICO DEL PORTO DI VENEZIA: VALORI A CONFRONTO E TREND DEL PERIODO

GENNAIO 2013 – FEBBRAIO 2014

In questa sezione, coerentemente con quanto fatto durante tutta l'annualità, e nei tre Rapporti di Valutazione più nello specifico, i dati di traffico riferiti al porto di Venezia vengono riportati all'interno di due distinte tabelle. Mentre nella prima (tab. 1) si fa il confronto 2013 su 2012, il confronto con i dati riferiti allo stato *ante operam* (il 2004) (tab. 2) deve essere fatto ricorrendo, talvolta, ad alcune elaborazioni ed approssimazioni essendo cambiato lo standard di pubblicazione dei dati da parte dell'Autorità Portuale di Venezia, la quale si è allineata a quello previsto dalla European Sea Ports Organization (ESPO). Per questo motivo l'analisi comparata di tab. 1 e tab. 2 deve essere svolta ricordando che le voci in rosso rappresentano i valori direttamente confrontabili, mentre quelle in blu sono quelle per cui si rende necessaria un'approssimazione ed una valutazione d'insieme; le nere sono infine quelle per cui non è possibile svolgere alcuna comparazione.

Tab. 1: Porto di Venezia – flussi portuali

Merci (tonn.)	PERIODO		Var. %
	Gen. 12 - Feb. 13	Gen. 13 - Feb. 14	
Rinfuse solide	7.654.159	7.616.907	-0,5
Rinfuse liquide	12.679.707	10.995.645	-13,3
Container	4.766.047	4.689.300	-1,6
Ro-ro	1.610.535	1.390.557	-13,7
Altre general cargo	2.693.910	2.775.804	3,0
Merci in colli	9.070.492	8.855.661	-2,4
TOTALE GENERALE	29.404.261	27.790.162	-5,5
TEU	496.664	515.117	3,7
Passeggeri	2.018.335	2.086.822	3,4
<i>di cui crocieristi</i>	1.749.761	1.848.354	5,6
Navi	4.175	3.992	-4,4

Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 2: Flussi di traffico (gennaio 2004 - febbraio 2005, dati cumulati)

Merci (tonn.)	PERIODO	Var%
	Gen. 04 - Feb. 05	12/04
Cereali	1.031.695	
Sfarinati	778.715	
Carbone	791.653	
Rinfuse siderurgiche	1.592.688	
Altre rinfuse	2.978.460	
Prodotti siderurgici	2.473.407	
Altre merci	493.344	
Totale tradizionale	10.139.962	
Autostrade del mare	1.840.959	-24,5
Container	3.092.159	51,6
Rinfuse liquide	59.350	
Totale specializzati	4.992.468	
TOTALE COMMERCIALE	15.132.430	
TOTALE INDUSTRIALE	7.182.756	
TOTALE PETROLI	12.212.791	
TOTALE GENERALE	34.527.977	-19,5
Movimento contenitori (TEU)	333.964	54,4
Movimento passeggeri (unità)	1.065.900	95,8
Navi al commerciale (unità)	3.994	
di cui passeggeri	1.225	

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

Il nono anno di monitoraggio si chiude con una **flessione generalizzata dell'interscambio commerciale del porto di Venezia**; con uno scostamento del 5,5% rispetto il 2012 la flessione del tonnellaggio di merci movimentate risulta infatti essere di poco superiore ad 1,6 milioni di tonnellate. Rispetto il 2004 tale situazione risulta essere confermata, in presenza tuttavia di un calo di oltre 6,5 milioni di tonnellate e pari ad un -19,5%.

In relazione alle diverse tipologie di traffico, è possibile notare come il saldo negativo sia il risultato delle **flessioni intervenute, tra 2012 e 2013, in quasi tutte le categorie di merci oggetto di monitoraggio**.

Iniziando dalle merci rinfuse, l'anno in oggetto vede un sostanziale allineamento al pregresso per quanto riguarda le merci solide, mentre sono le rinfuse liquide quelle che registrano un significativo passo indietro rispetto il 2012 (-13,3%, pari a 1,8 milioni di tonnellate circa). Analogi andamenti sono stati riscontrati anche rispetto il 2004 con una flessione di circa 2 punti percentuali.

Passando ora ai **traffici "strategici"**, quanto emerso al termine del periodo in oggetto vede confermato il **trend di generale flessione rispetto il pregresso** con una differenza del 3% circa rispetto il 2012. Ancora una volta scendendo più nello specifico si notano le flessioni delle tonnellate di merce movimentate con servizi containerizzati e con le autostrade del mare (-1,6 e 13,7% rispettivamente), mentre il periodo si chiude con un consolidamento della categoria *altre*

CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

general cargo (+3%). Rispetto lo stato *ante operam*, se la flessione è confermata nelle autostrade del mare, le tonnellate di merci in container vedono un significativo passo in avanti pari a quasi 1,6 milioni di tonnellate in più.

Analizzando i traffici containerizzati **in termini di TEU movimentati il differenziale rispetto il 2012 diventa positivo** in quanto lo scostamento di circa 20 mila TEU equivale ad un +3,7%; positivo il saldo anche rispetto il 2004 con un +55% circa.

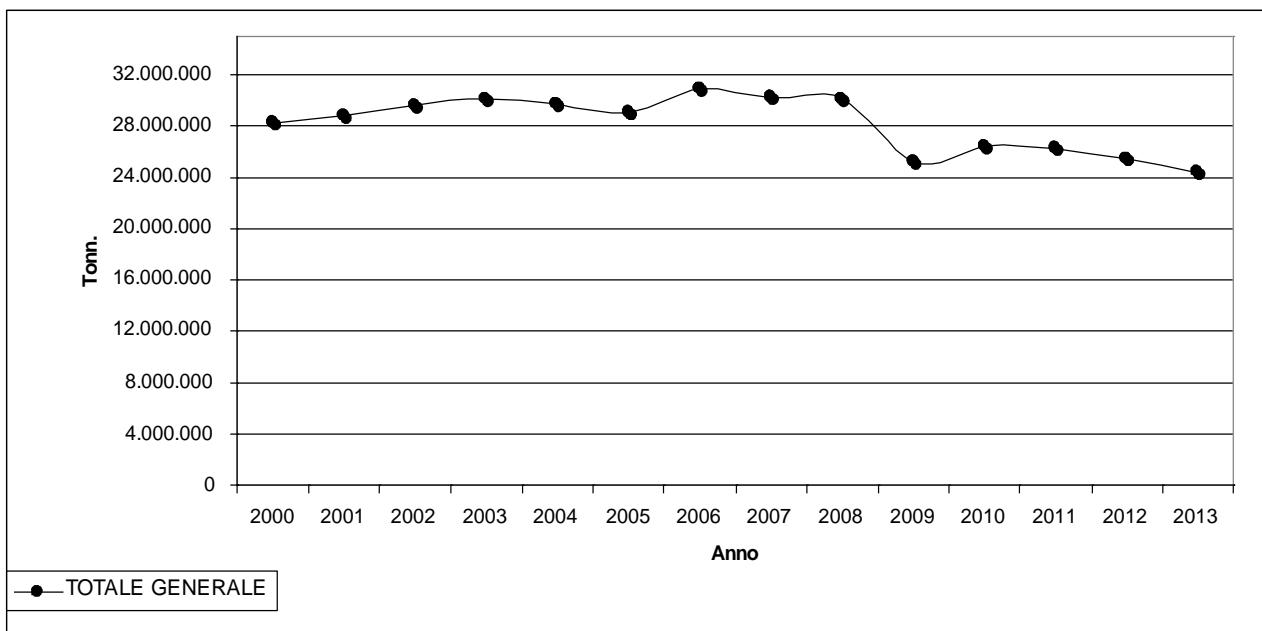
L'annualità conclusa ha visto nel **traffico passeggeri confermato il trend pregresso**. Sono infatti risultati essere **in aumento** sia il **movimento complessivo** (3,4%) che quello **crocieristico** (5,6%). Continua altresì ad essere positivo il dato rispetto il 2004 che vede un +96% circa nel movimento complessivo.

Per completare l'analisi grafica effettuata sono stati aggiornati i dati presentati nel precedente Rapporto Finale (Studio B.6.72 B/8) con quelli registrati durante il presente piano di monitoraggio (limitatamente al periodo gennaio - dicembre 2013). Quanto risultante è contenuto nei grafici che seguono (Graf. 1 - 4).

In relazione ad essi, per quanto riguarda la serie storica dei traffici complessivi portuali (Graf. 1) emergono piuttosto chiaramente la flessione del 2009, l'accenno di ripresa del 2010 ed il nuovo rallentamento nel triennio 2011 - 2013; anche a livello grafico è inoltre possibile ancora una volta riscontrare come anche al termine dell'anno in corso lo scalo chiuda il periodo con livelli di traffico al di sotto del pregresso.

I grafici successivi (Graf 2 e 3) evidenziano infine i segnali di ripresa dei traffici passeggeri e container.

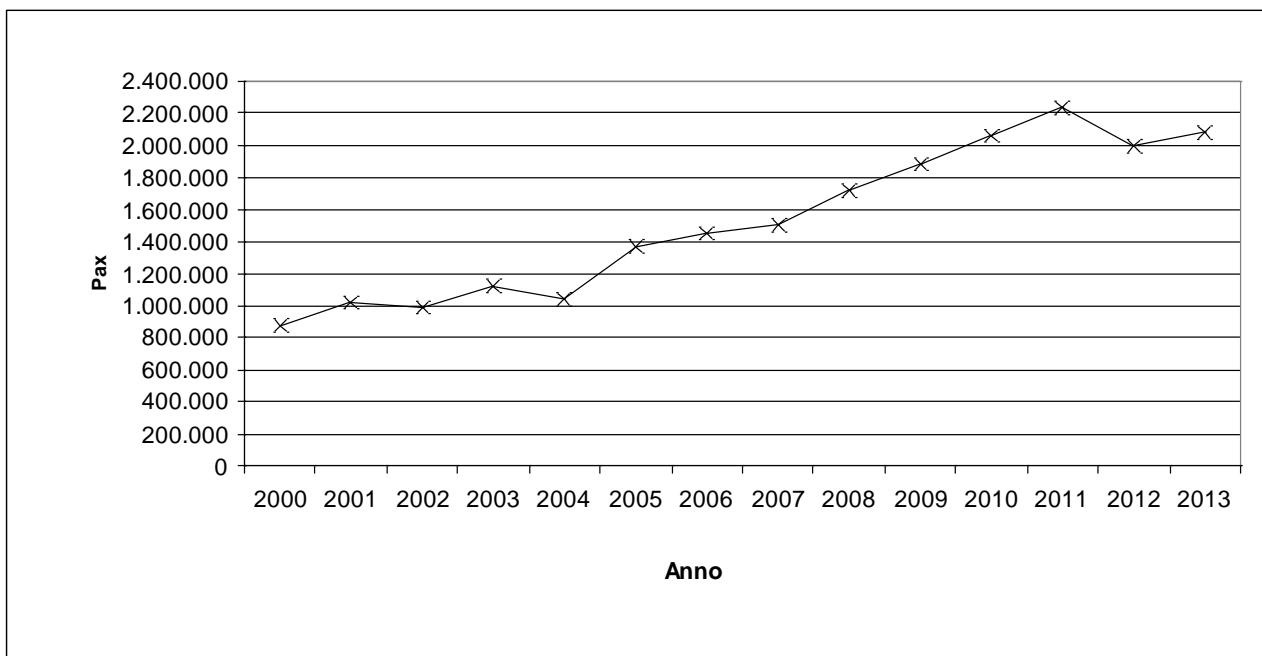
Graf. 1: Traffici portuali – serie storica (2000 - 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

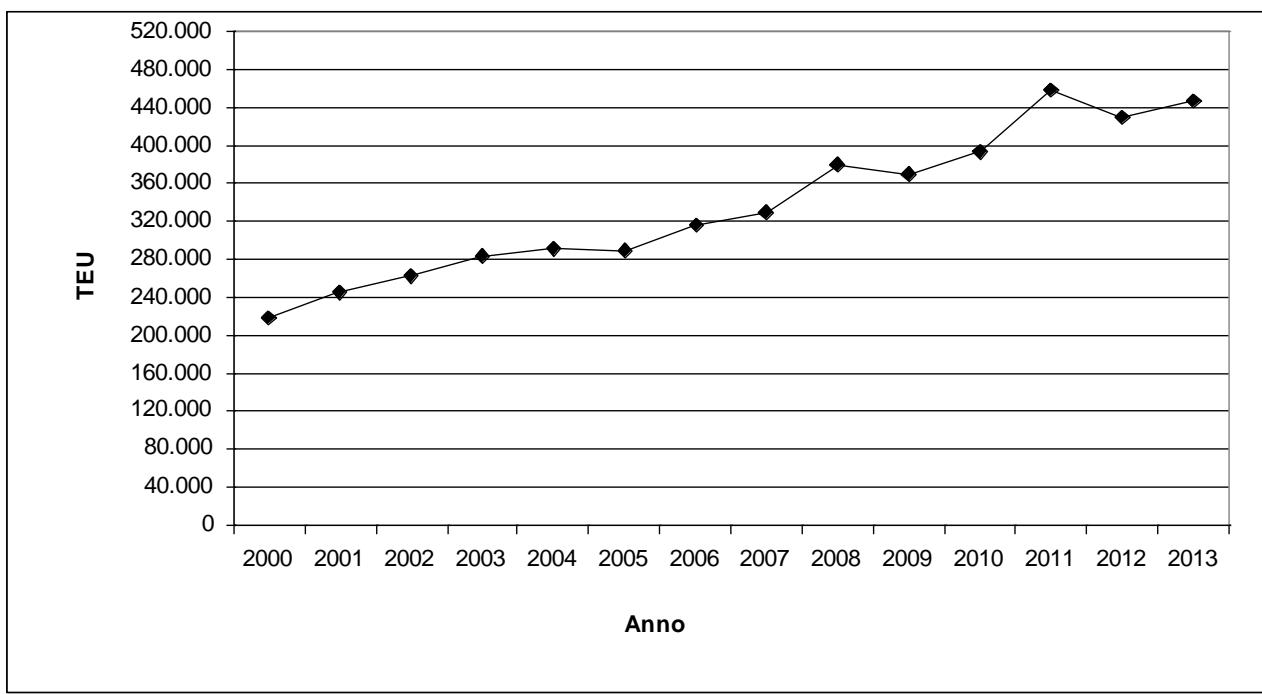
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 2: Movimento passeggeri – serie storica (2000 – 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

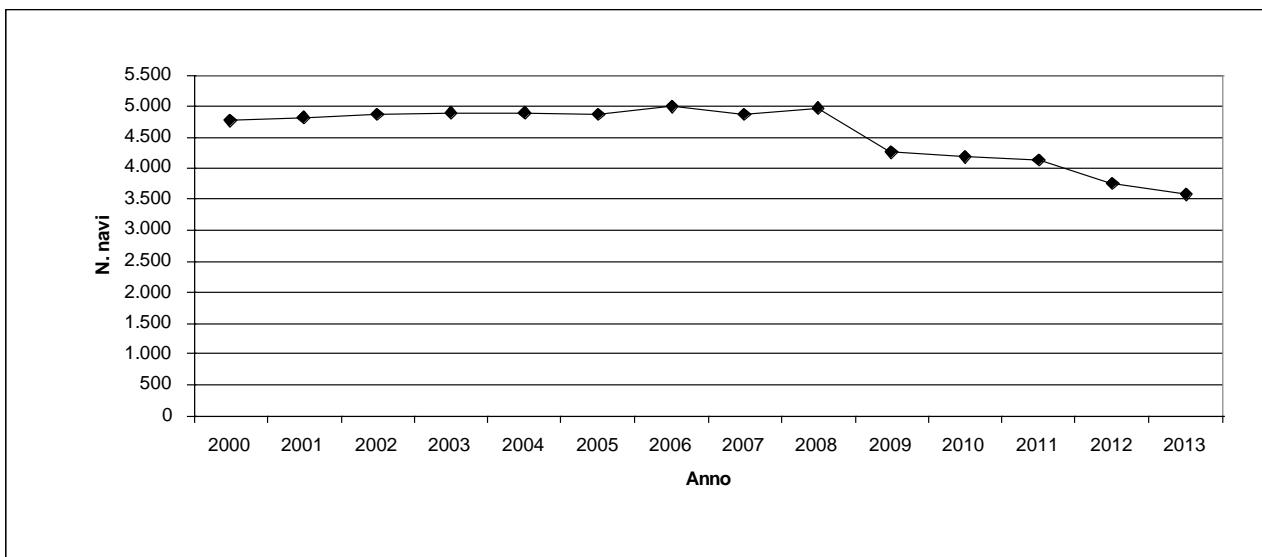
Graf. 3: Movimentazione contenitori – serie storica (2000 – 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 5: Movimento navi – serie storica (2000 – 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

**3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO
MARZO 2013 – FEBBRAIO 2014**

In relazione ai porti che sono stati individuati quali potenziali *competitors* di Venezia, e soprattutto in relazione ai traffici per cui sono stati identificati come tali, sono evidenziabili i seguenti elementi caratterizzanti il concluso anno di monitoraggio.

- Alla fine del nono anno di monitoraggio il porto di **Ancona** realizza una flessione nel traffico camionistico a fronte di un incremento in quello passeggeri (-5,9 e 1,1% rispettivamente). Rispetto il 2004 il movimento camionistico risulta essere in flessione di oltre 35 punti percentuali mentre quello passeggeri del 16% circa.

Tab. 3: Porto di Ancona – flussi portuali

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb . 05	Mar. 12 - Feb. 13	Mar. 13 - Feb. 14	13/12	13/04
Totale tir	187.288	129.075	121.430	-5,9	-35,2
Passeggeri	1.401.928	1.163.764	1.176.361	1,1	-16,1

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

- Al termine della presente annualità il monitoraggio dei traffici del porto di **Ravenna** evidenzia nel 2013 il sostanziale allineamento al 2012 dei traffici delle merci solide; il dato non risulta tuttavia confermato rispetto il 2004 poiché lo scostamento è pari ad un -43%.

Tab. 4: Porto di Ravenna – flussi portuali

	PERIODO			Var. %	
	Gen. - Dic. 04	Gen. - Dic. 12	Gen. - Dic. 13	12/13	13/04
Merci solide	17.228.784	9.732.867	9.814.691	0,8	-43

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

- Il 2013 si configura come positivo per il porto di **Trieste**. A fine anno infatti tutte le voci di traffico monitorate segnano un trend di crescita rispetto il 2012, trend caratterizzato da scostamenti anche significativi. Rispetto il 2004 la situazione muta parzialmente poiché se da una parte non si hanno dati comparabili per i traffici ro-ro/ferry (nel 2012 la competente AP ha iniziato a pubblicare i dati riferiti a questo tipo di traffico esprimendoli in numero di camion anziché in tonnellate di merce), dall'altra si ha un più che rilevante aumento del movimento TEU a fronte di una flessione nel traffico passeggeri.

Tab. 5: Porto di Trieste – flussi portuali

	2004	2012	2013	Var. %	
				13/12	13/04
Ro-ro/Ferry	N.d.	186.919	271.519	45,3	
Teu	173.962	411.247	458.497	11,5	163,6
Passeggeri	305.464	98.647	147.718	49,7	-51,6

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

- L'arco temporale considerato vede il porto di **Genova** registrare una flessione nel numero di TEU movimentati (-3% circa) a fronte di incrementi nel movimento passeggeri complessivo ed in quello crocieristico (5,2 e 32,6% rispettivamente). Rispetto i valori riferiti al 2004 il numero di TEU movimentati nel 2013 è superiore del 24% circa; in relazione al movimento passeggeri si ha invece una flessione nel movimento complessivo (-4% circa), cui si contrappone ancora una volta il più che positivo incremento della componente crocieristica.

Tab. 6: Porto di Genova – flussi portuali

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 12 - Feb. 13	Mar. 13 - Feb. 14	13/12	13/04
TEU	1.617.727	2.059.820	1.999.072	-2,9	23,6
Passeggeri	3.006.267	2.754.300	2.896.300	5,2	-3,7
Crocieristi	278.660	790.261	1.047.903	32,6	276,1

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

- L'arco temporale considerato vede nel porto di **La Spezia** l'aumento dei traffici containerizzati rispetto quanto movimentato lo scorso anno (2012). L'andamento si conferma essere positivo anche andando a confrontare il dato attuale con quello del 2004.

Tab. 7: Porto di La Spezia – flussi portuali

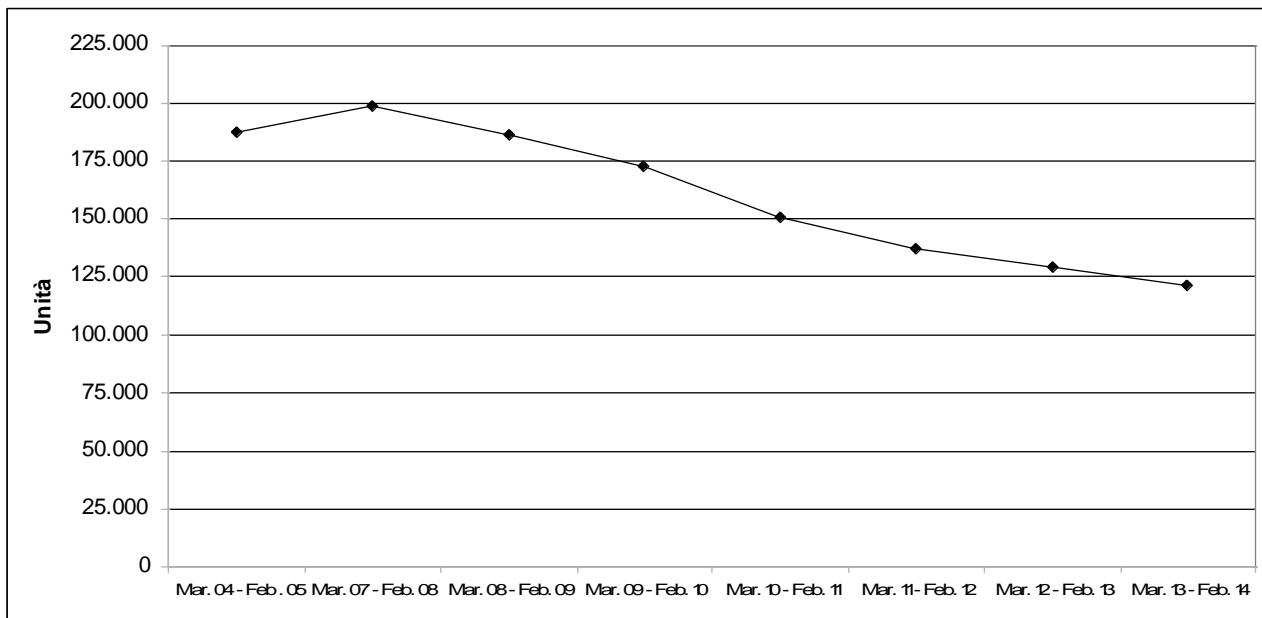
	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 12 - Feb. 13	Mar. 13 - Feb. 14	13/12	13/04
TEU	1.043.843	1.236.475	1.316.117	6,4	26,1

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Come fatto per il porto di Venezia, anche per i porti concorrenti sono stati aggiornati i dati presentati nel precedente Rapporto Finale (studio B.6.72 B/8); alle serie storiche allora presentate, sono stati aggiunti i dati ottenuti nel corso della presente annualità del monitoraggio al fine di valutare i diversi percorsi di sviluppo degli scali monitorati. Si ricorda nuovamente che l'elaborazione grafica delle evidenze riguardanti il porto di Ancona per quanto riguarda i traffici ro-ro/ferry, si basa per il periodo 2000 - 2007 sulle tonnellate movimentate, mentre per gli anni successivi riguarda il numero di camion transitati essendo cambiata la modalità di diffusione dei dati; analogamente anche per il porto di Trieste i dati fino al 2011 riguardanti lo stesso tipo di traffico sono espressi in tonnellate, a partire dal 2012 sono invece espressi in camion.

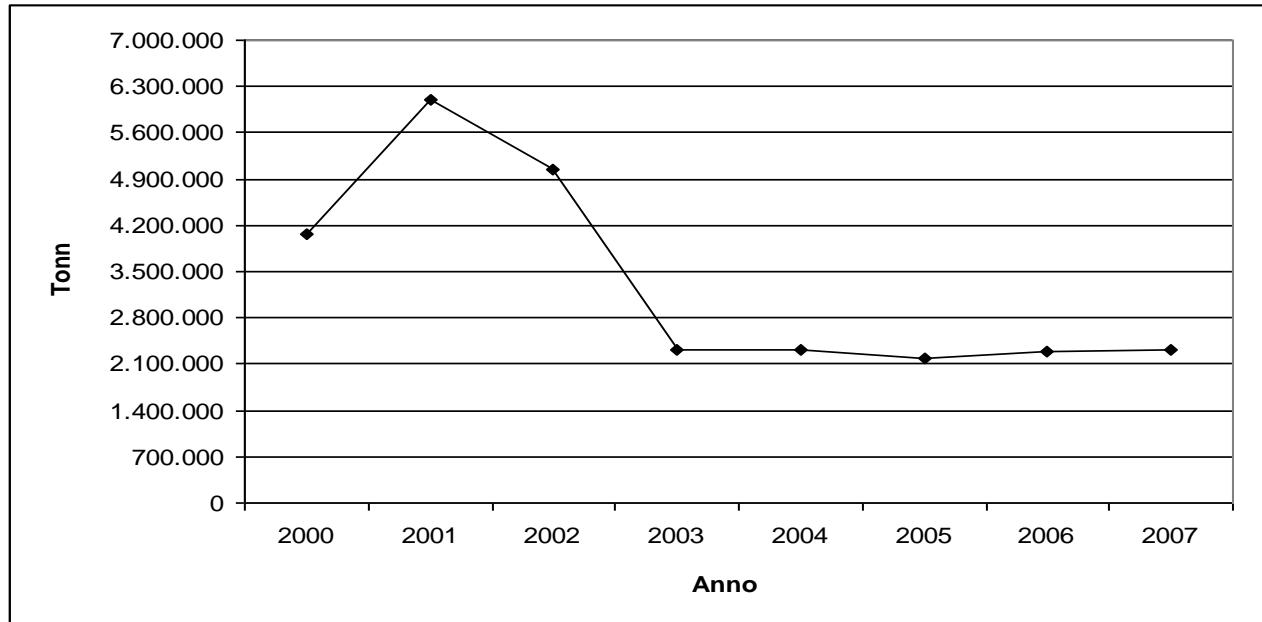
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 6: porto di Ancona movimento camionistico



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

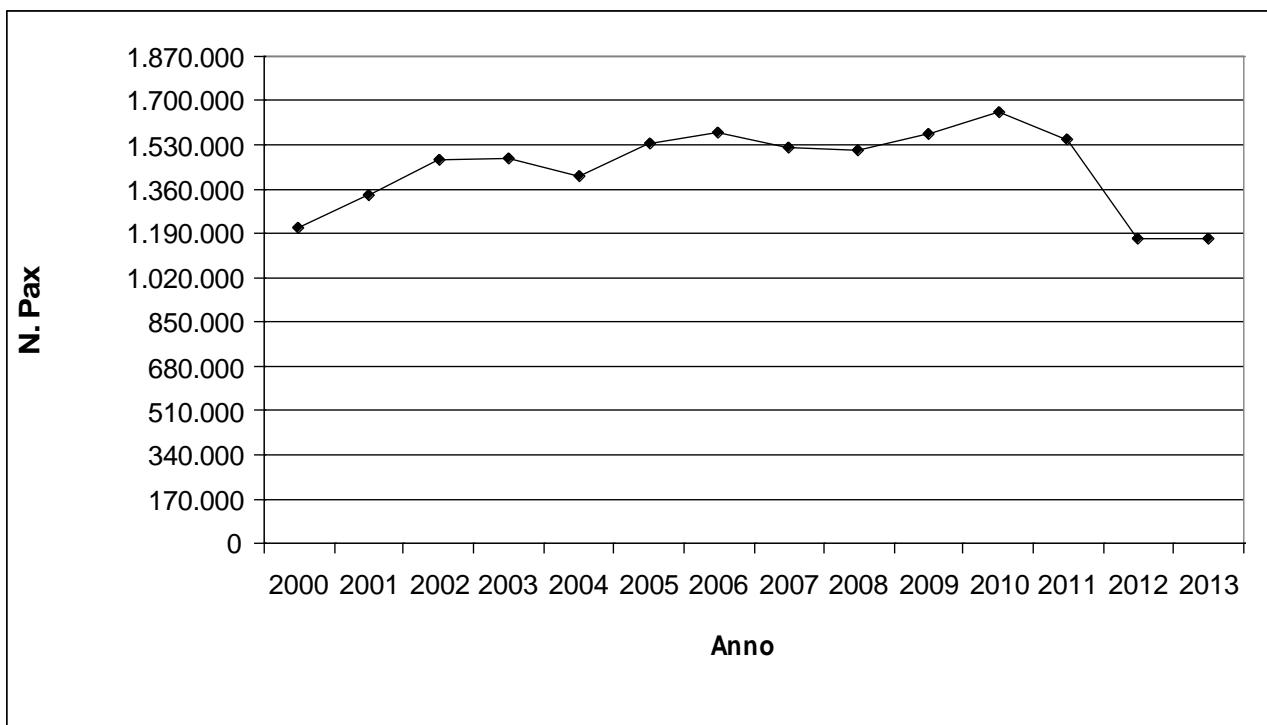
Graf. 7: Porto di Ancona – traffico ro/ro serie storica 2000/2007



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

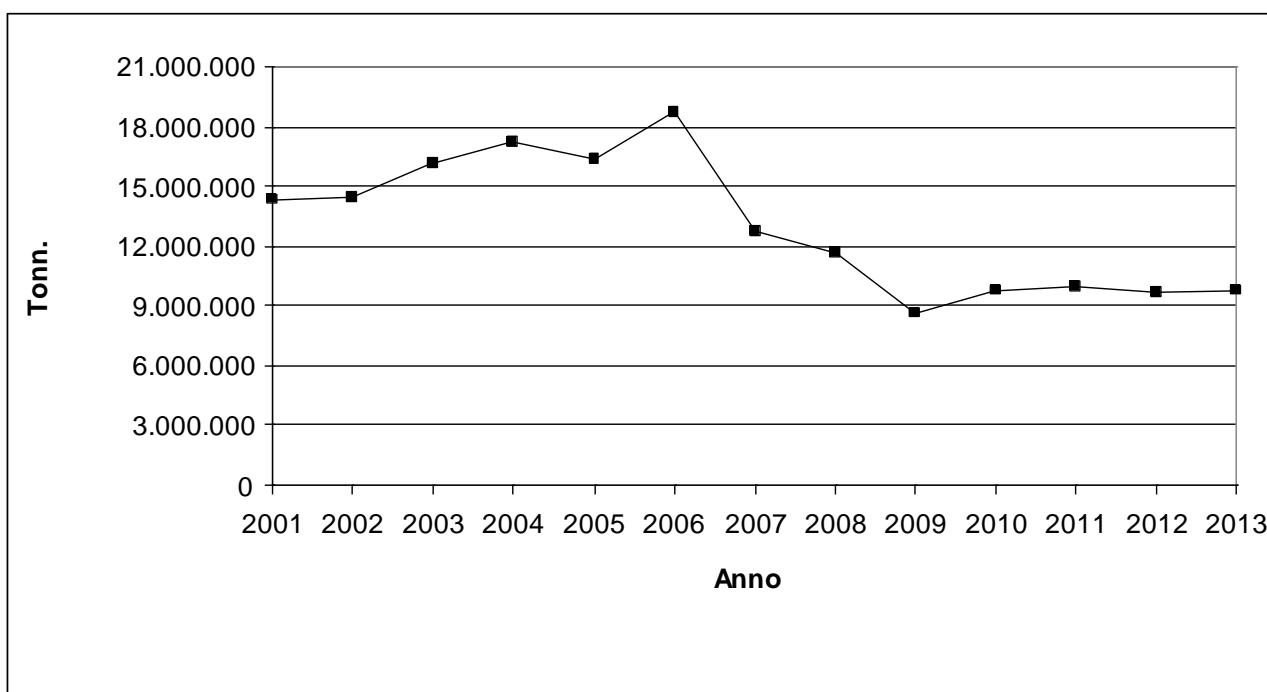
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 8: Porto di Ancona – movimento passeggeri serie storica 2000 - 2013



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

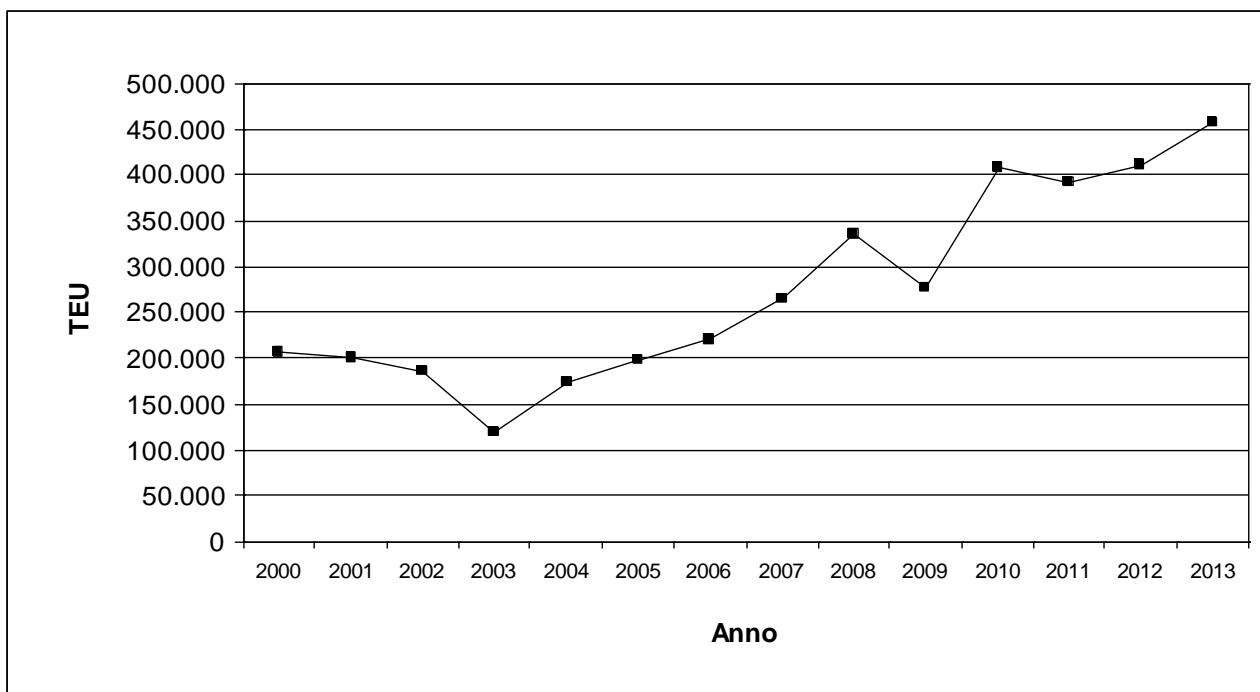
Graf. 9: Porto di Ravenna – serie storica movimento merci 2001 – 2013



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

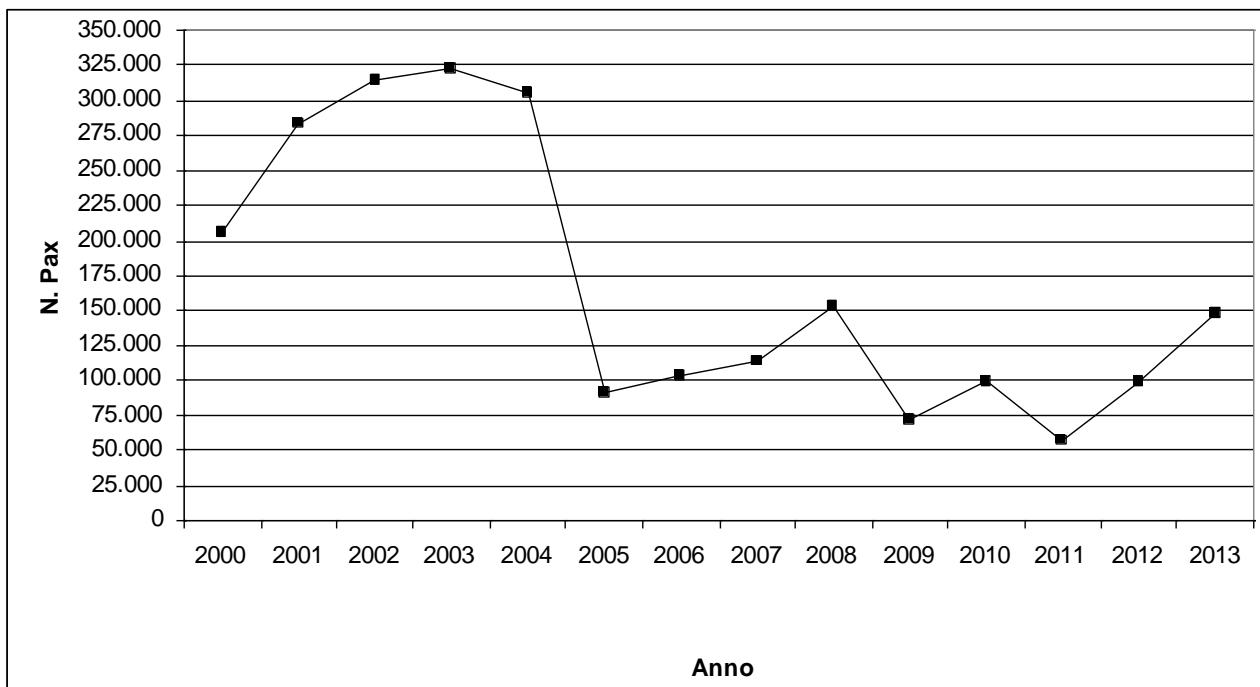
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 10 Porto di Trieste – serie storica movimento container 2000– 2013



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

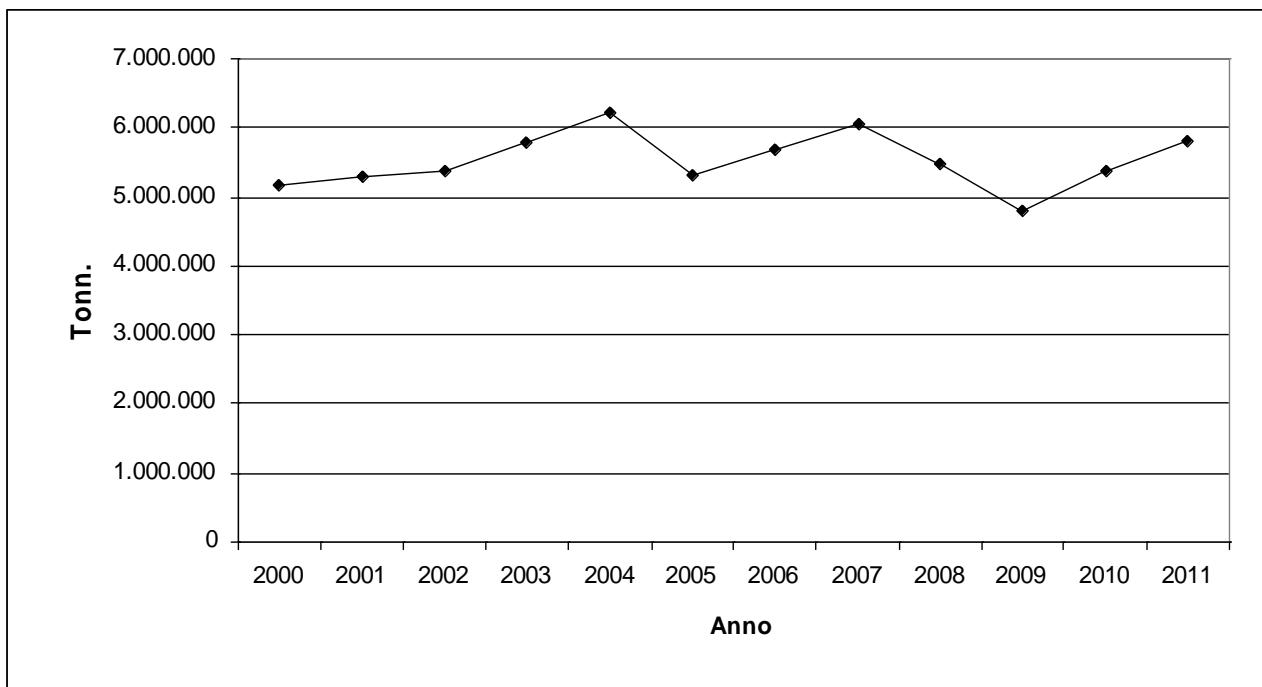
Graf. 11: Porto di Trieste – serie storica movimento passeggeri 2000 – 2013



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

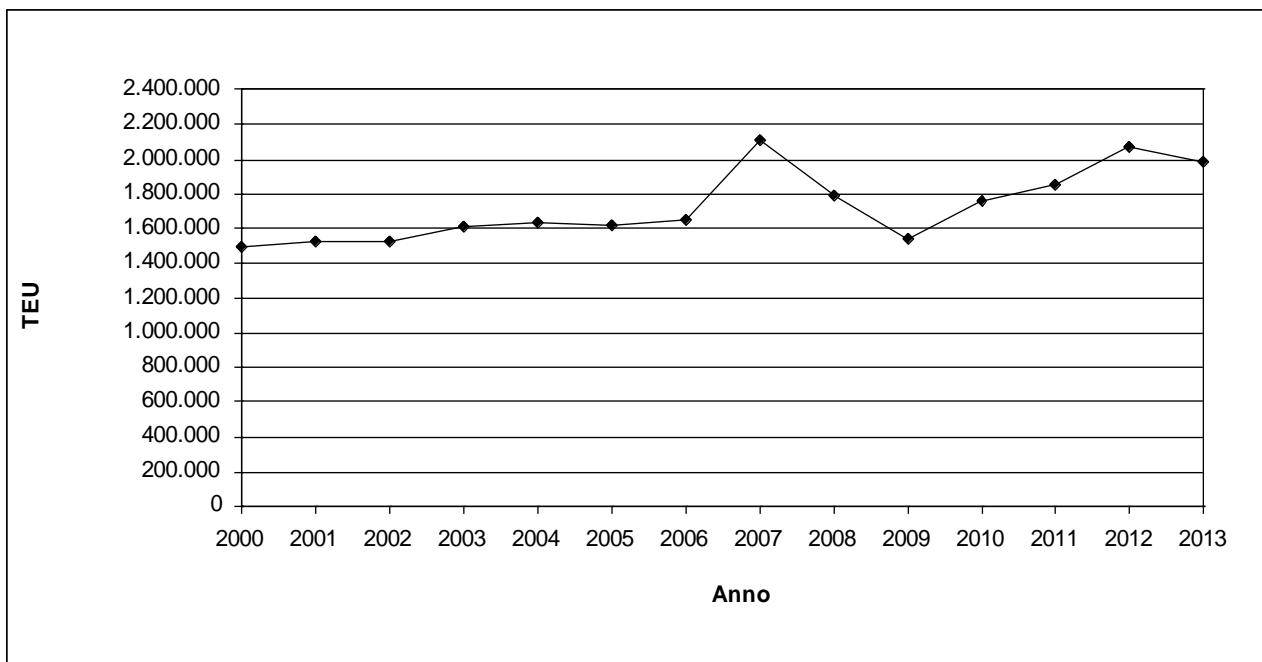
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 12: Porto di Trieste – serie storica movimento ro-ro/ferry 2000 – 2011



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

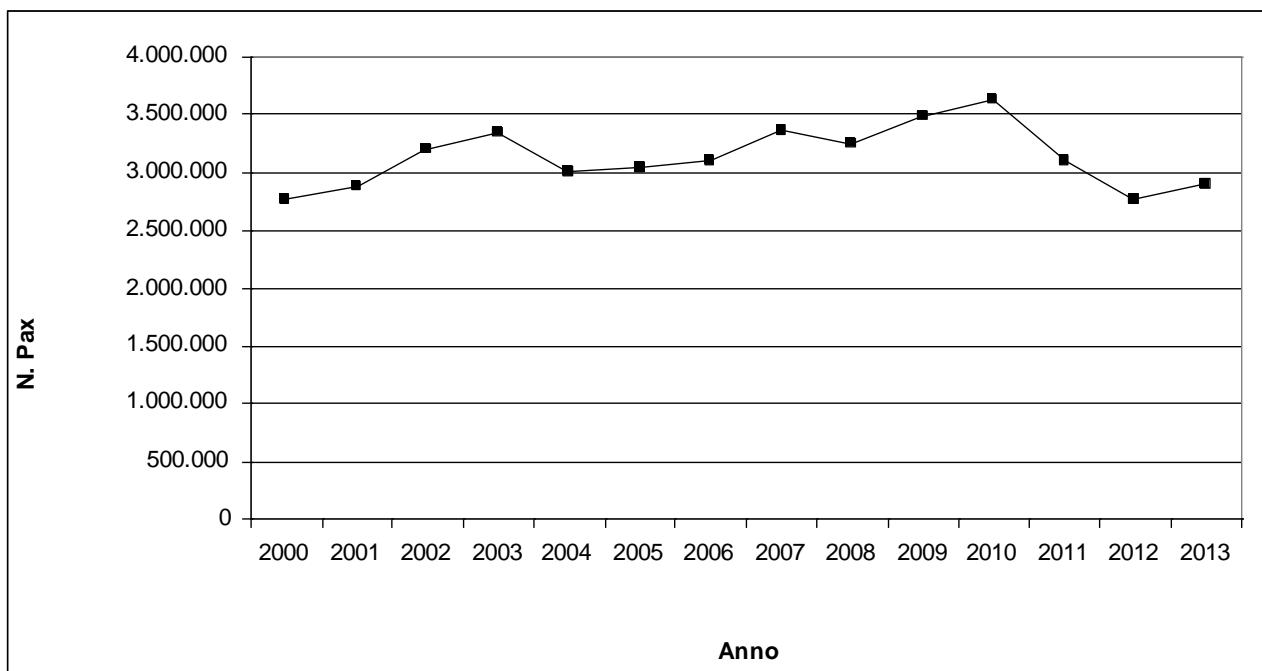
Graf. 13: Porto di Genova – serie storica movimento TEU 2000 – 2013



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

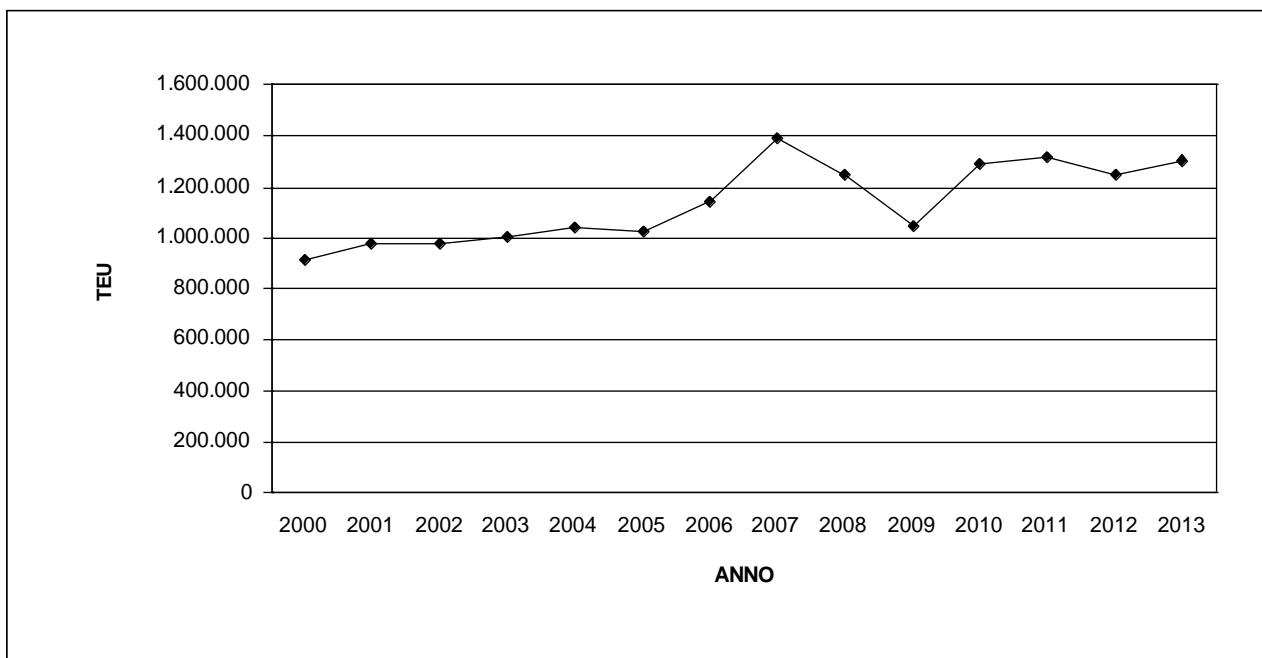
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 14: Porto di Genova – serie storica movimento passeggeri 2000 – 2013



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

Graf. 15: Porto di La Spezia – serie movimento TEU 2000 – 2013



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Prendendo spunto da quanto rilevato per il porto di Venezia e da quanto emerso dal monitoraggio dei porti *compatitors*, possono essere svolte una serie di considerazioni di carattere generale ed alcune valutazioni più specifiche e funzionali alle finalità del presente Piano di monitoraggio.

Partendo da un'osservazione complessiva delle realtà portuali monitorate, si osserva come le **risposte alla crisi congiunturale siano differenti sia tra porti che a livello di tipologia di traffico**; sembrano infatti esserne maggiormente affetti (seppur in misura diversa) i traffici merci, mentre risultano essere maggiormente avulsi ai trend macroeconomici globali i traffici passeggeri.

Scendendo ancora una volta ad un maggiore livello di dettaglio, le principali evidenze emerse nel corso della presente annualità di monitoraggio sono le seguenti:

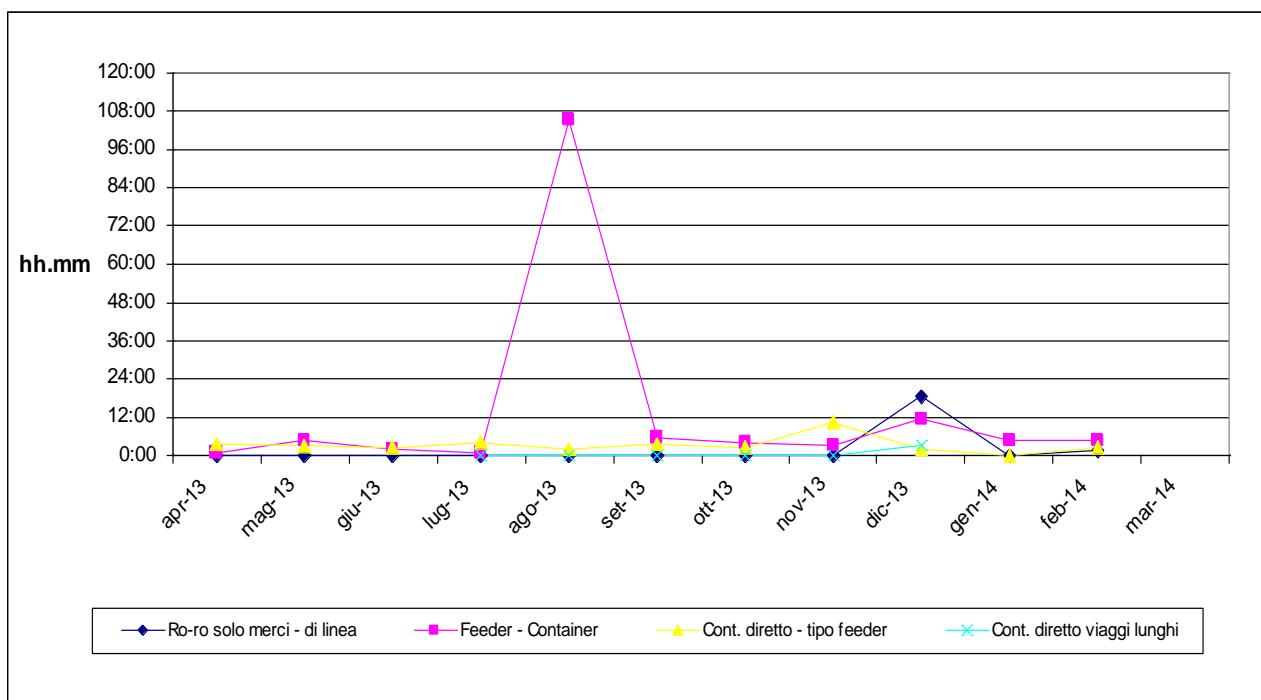
- **Traffici container.** **Segnali di ripresa dei traffici si hanno nei porti di Venezia, Trieste e La Spezia**, mentre il porto di Genova registra rispetto il 2012 una flessione. Siffatto quadro porta alla luce un panorama di sostanziale ripresa "a livello italiano" in cui viene meno la "contrapposizione" tra portualità adriatica e portualità tirrenica segnalata in passato ed in cui la prima evidenziava qualche difficoltà rispetto la seconda. Generalizzando le informazioni, è possibile dire che questa strategica tipologia di traffico stia vivendo un percorso di ripresa, con la sola eccezione del porto di Genova dove la crisi sembrerebbe essere ancora in atto. Diversa appare invece essere la situazione rispetto il 2004 in quanto ancora una volta in termini generali le performance sono tutte più che positive.
- **Autostrade del mare.** Come più volte emerso in altri report, il settore risente significativamente di una crisi strutturale che si traduce in saldi negativi, per Venezia e per Ancona, sia rispetto il 2012 che rispetto il 2004. Una realtà diversa è invece quella che riguarda il porto di Trieste in cui, a fronte dell'impossibilità di confronto con il 2004, è stato registrato un deciso incremento rispetto il 2012; oltre ad una differenziazione del mercato di riferimento, turco per Trieste e greco per Venezia ed Ancona, il differenziale è imputabile anche al dirottamento di alcune toccate da Venezia a Trieste appunto in occasione dell'interdizione dei transiti per la bocca di Lido.
- **Traffico passeggeri.** Il confronto tra 2012 e 2013 si caratterizza in senso positivo in tutti i porti monitorati in quanto i saldi risultano essere positivi sia nei valori complessivi che, ove rilevata, nella sola componente crocieristica. Una situazione diversa emerge invece nei confronti del 2004 poiché, con la sola eccezione dello scalo lagunare, gli altri porti vedono saldi negativi; una precisazione aggiuntiva va fatta per il porto di Genova in cui il saldo complessivo rispetto il 2004 è negativo ma quello riguardante la sola componente crocieristica è positivo.

4. LA QUALITÀ DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI ALLA FINE DELL'ANNO DI MONITORAGGIO

La rilevazione dei valori rappresentativi della qualità del servizio marittimo portuale veneziano nel periodo aprile 2013 – febbraio 2014 ed il suo confronto con i valori del 2012 non evidenzia elementi che inducano a pensare ad un suo scadimento e quanto emerso vede un **quadro piuttosto articolato tanto a livello di servizio quanto di parametro**. Per completare l'analisi svolta nella repostistica già prodotta, di seguito ci si soffermerà maggiormente sul confronto con lo stato *ante operam*; in questo senso quanto emerso dal piano di monitoraggio può essere sintetizzato nel modo seguente.

- **Media della sosta in rada.** Nel corso del 2013 sono i servizi ro-ro e quelli container tipo feeder a registrare valori in aumento rispetto il pregresso (2012 e 2004) essenzialmente a causa di picchi in alcuni valori rilevati. Rispetto il 2004 si evidenzia una maggiore “stabilità” dei tempi.

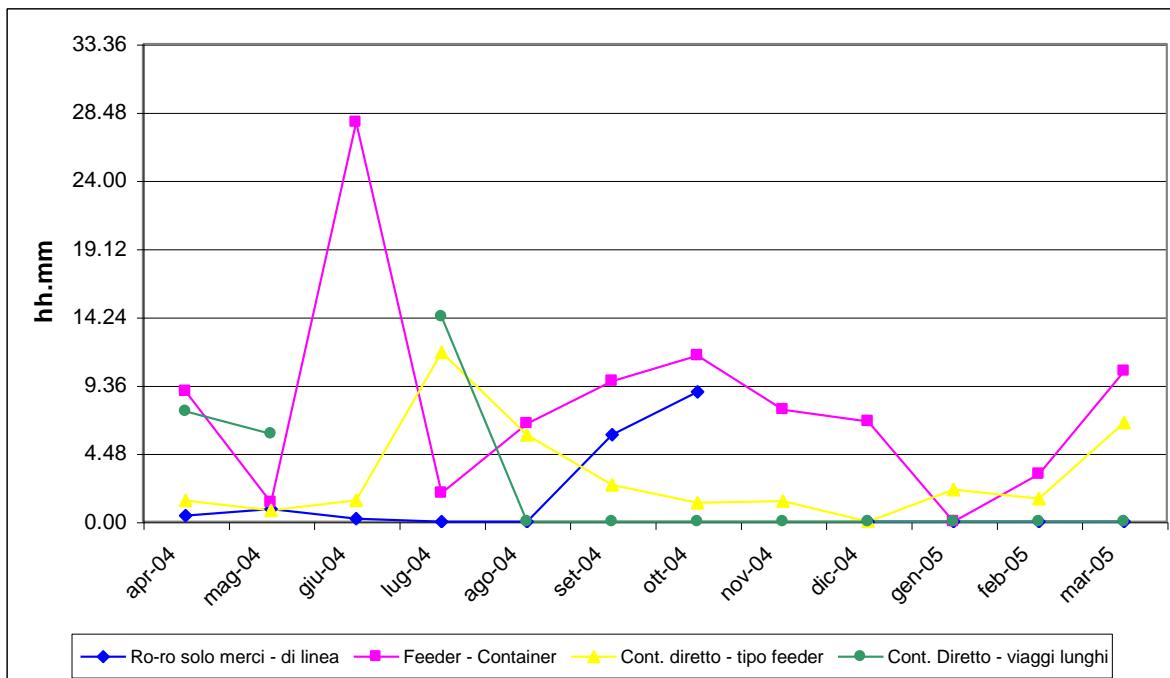
Graf. 16: Media della sosta in rada – bocca di Malamocco (anno 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

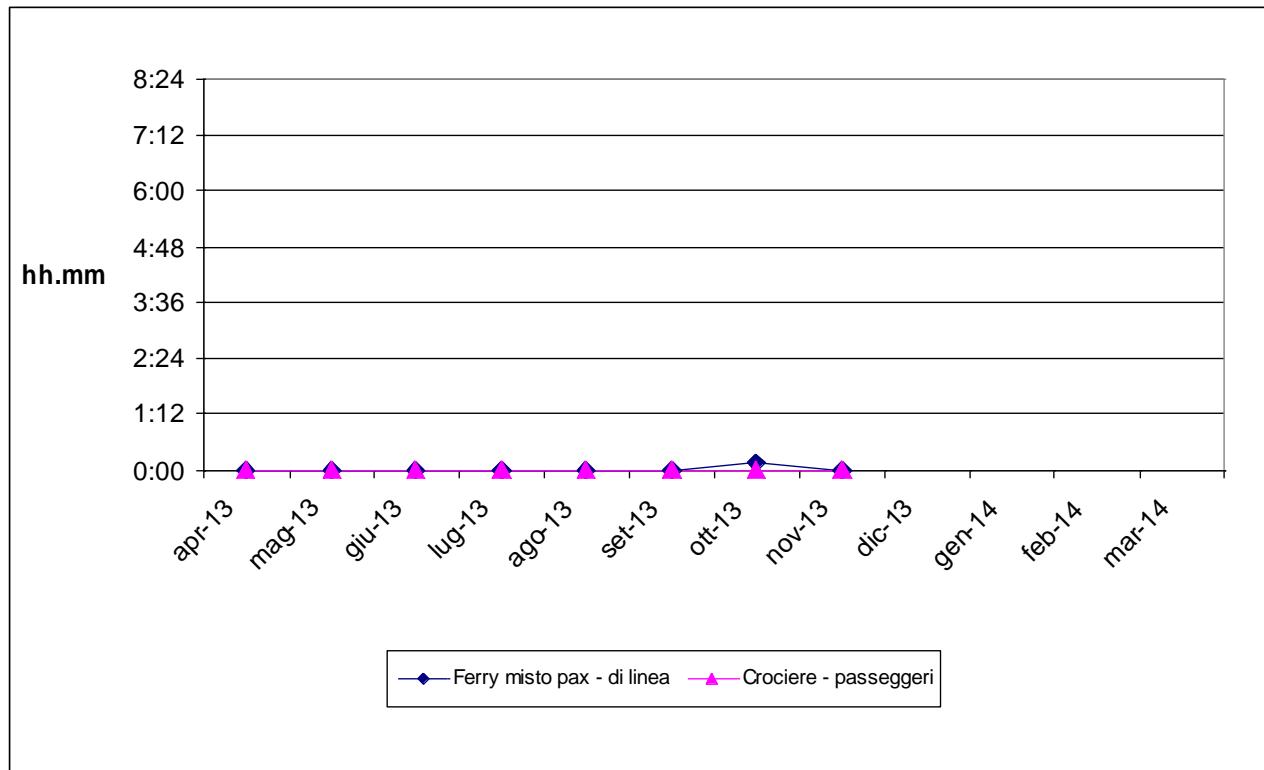
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 17: Media della sosta in rada – bocca di Malamocco (anno 2004)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

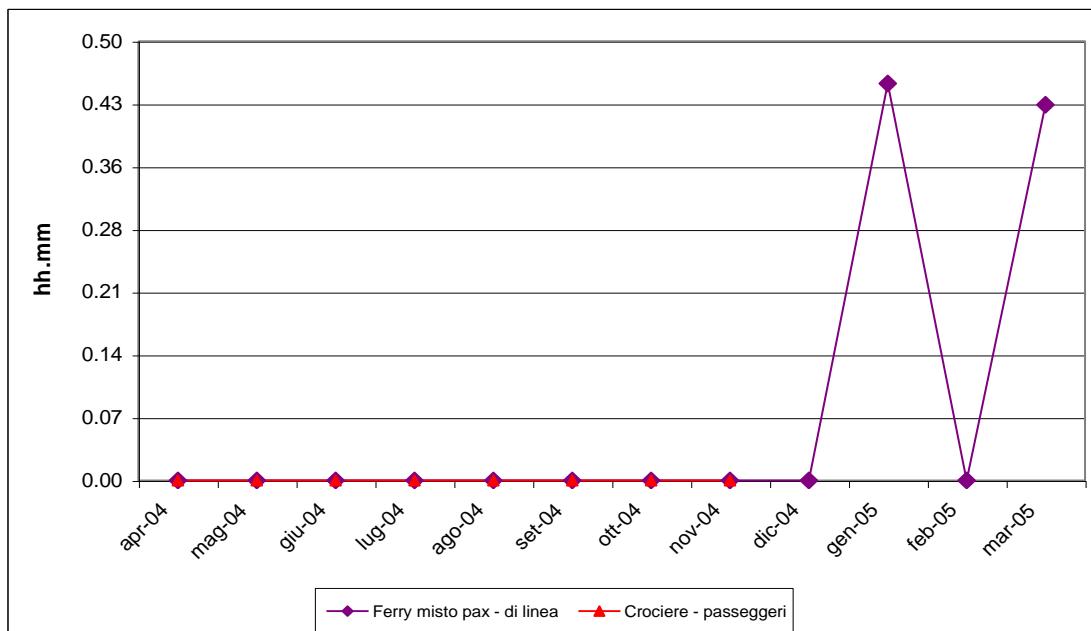
Graf. 18: Media della sosta in rada – bocca di Lido (anno 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

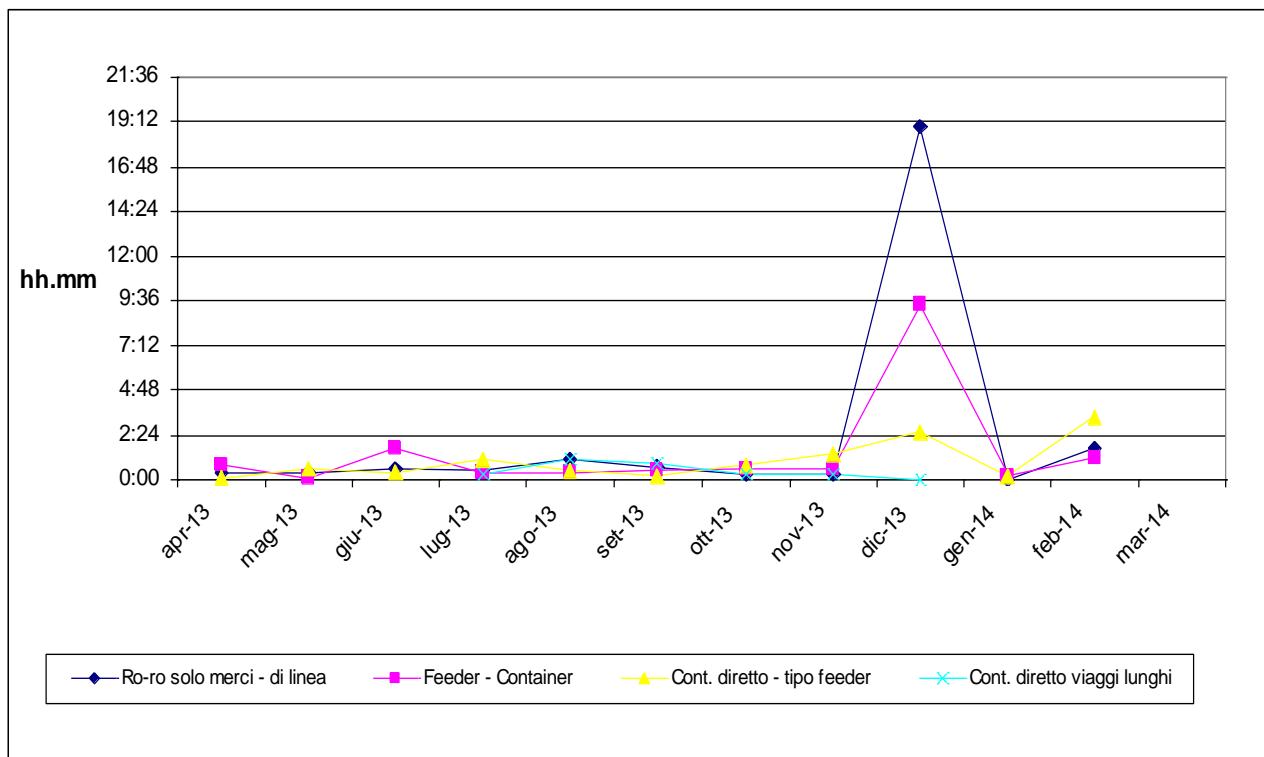
Graf. 19: Media della sosta in rada – bocca di Lido (anno 2004)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

- **Media dei ritardi in entrata.** Ancora una volta gli incrementi maggiormente significativi giungono dai ro-ro; negli altri servizi marittimi i valori registrati segnano alternativamente incrementi e decrementi tanto nei confronti del 2012 che del 2004.

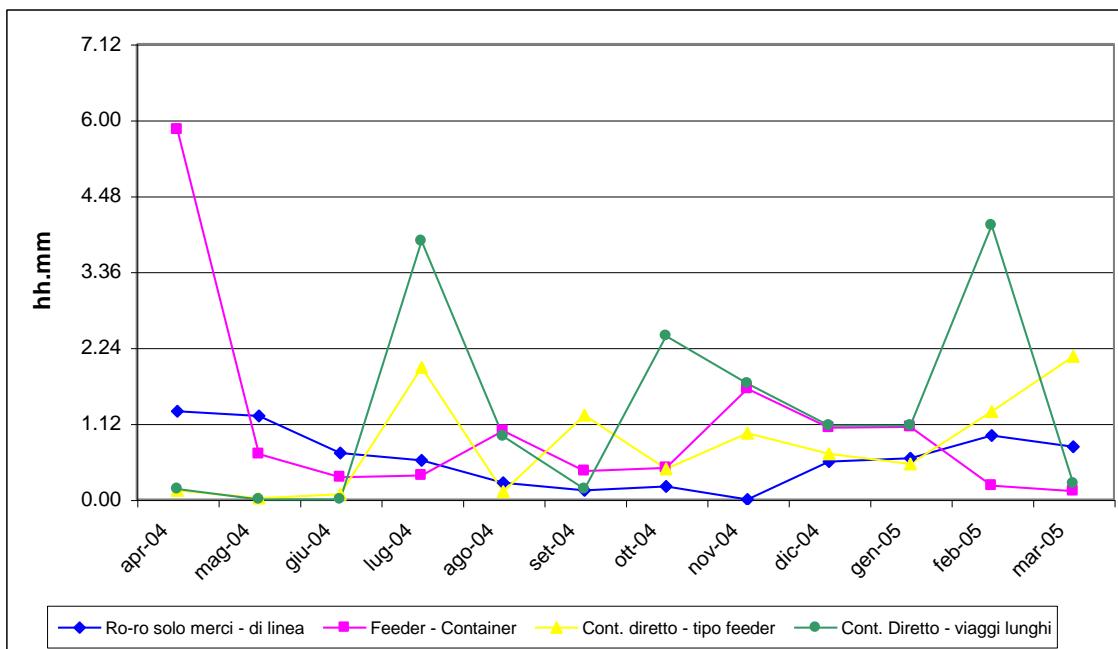
Graf. 20: Media dei ritardi in entrata – bocca di Malamocco (anno 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

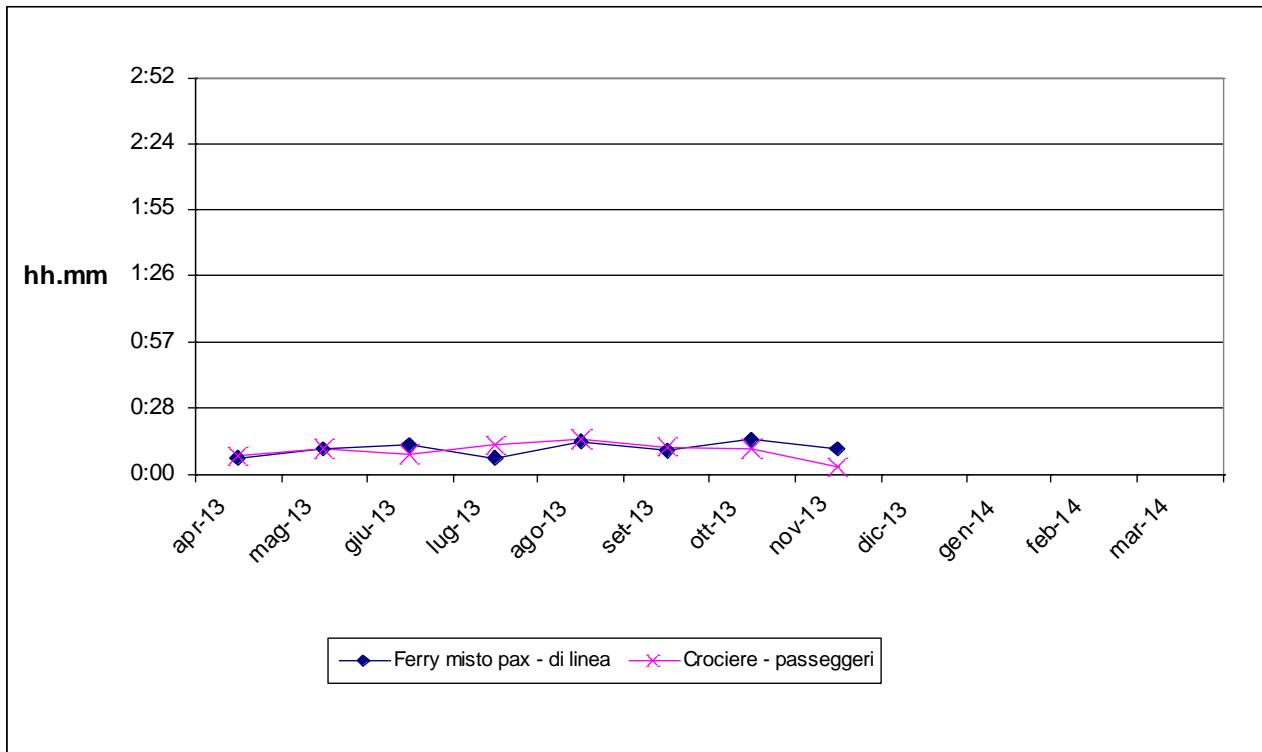
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 21: Media dei ritardi in entrata – bocca di Malamocco (anno 2004)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

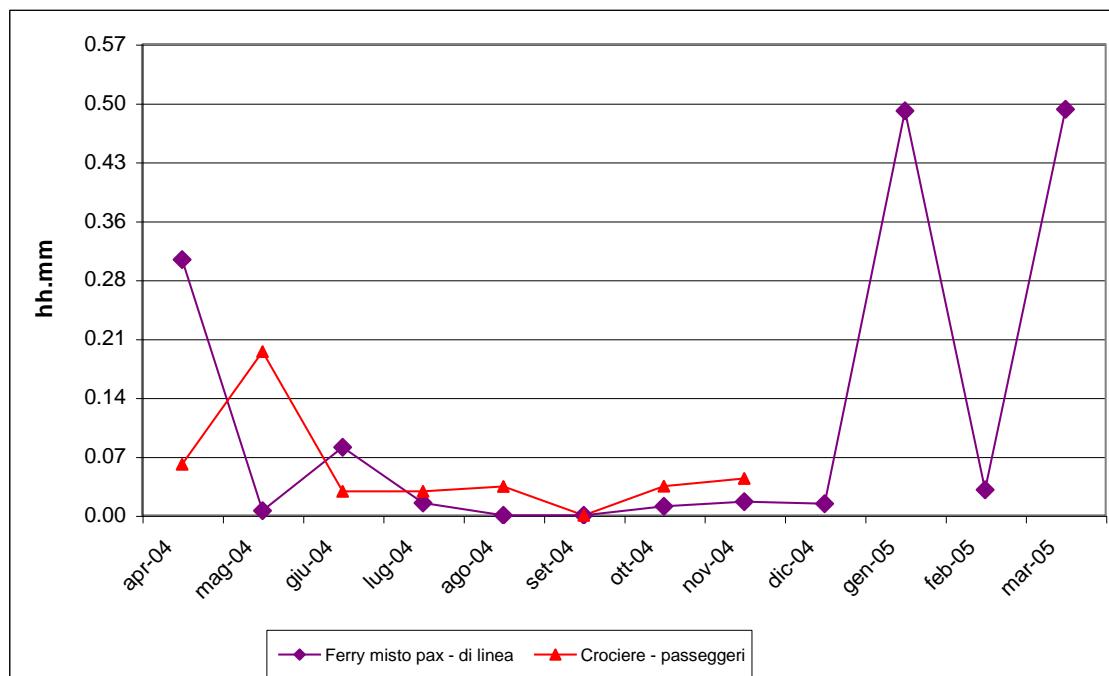
Graf. 22: Media dei ritardi in entrata – bocca di Lido (anno 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

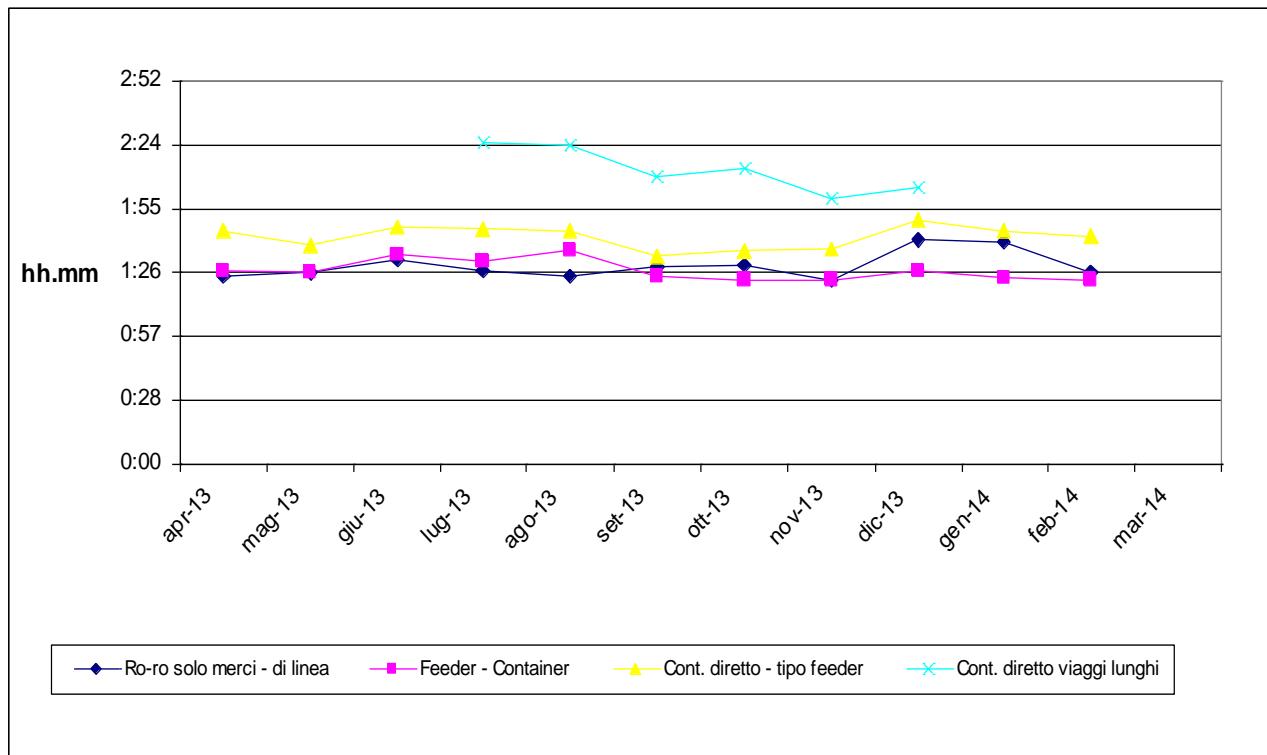
Graf. 23: Media dei ritardi in entrata – bocca di Lido (anno 2004)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

- **Media della manovra d'entrata.** I valori delle rilevazioni afferenti i tempi delle manovre d'entrata si sono attestati principalmente su valori inferiori ovvero allineati al pregresso tanto rispetto il 2012 quanto nei confronti del 2004.

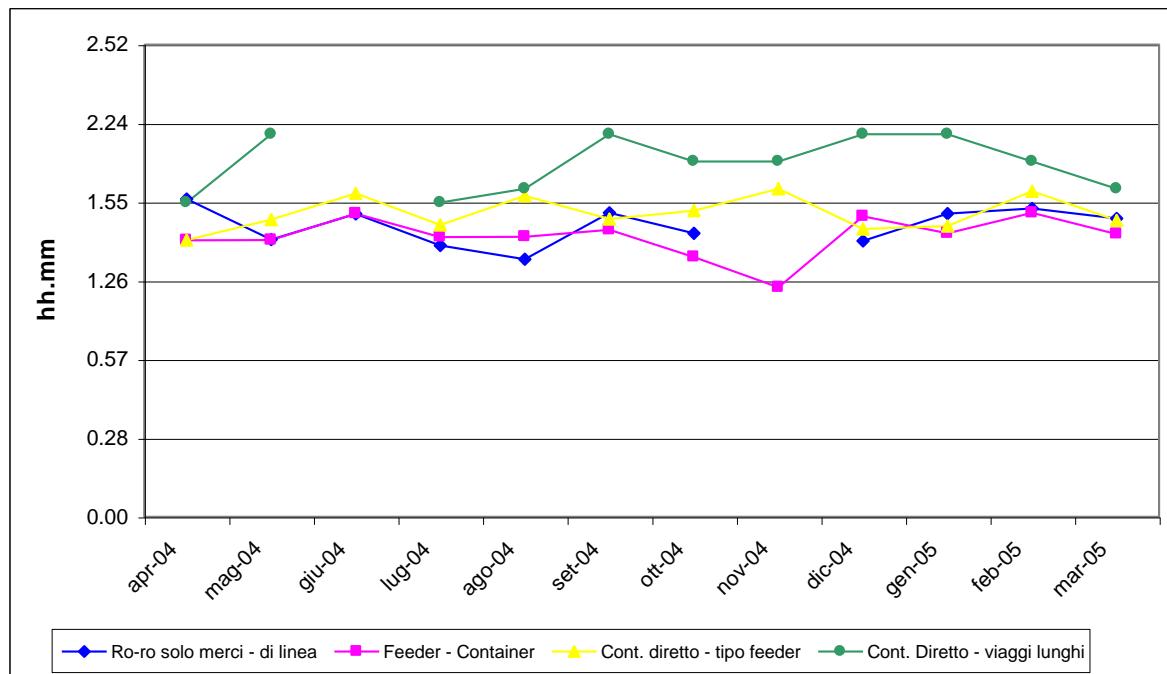
Graf. 24: Media dei tempi della manovra d'entrata – bocca di Malamocco (anno 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

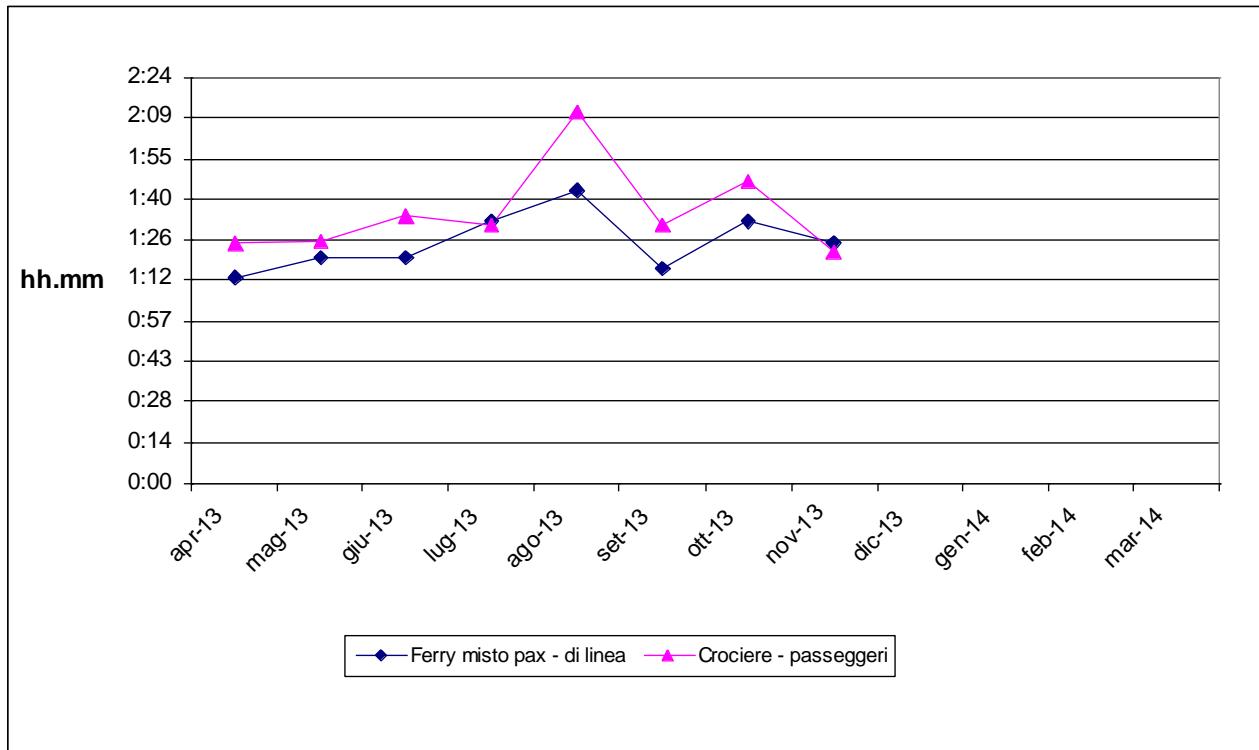
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 25: Media dei tempi della manovra d'entrata – bocca di Malamocco (anno 2004)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

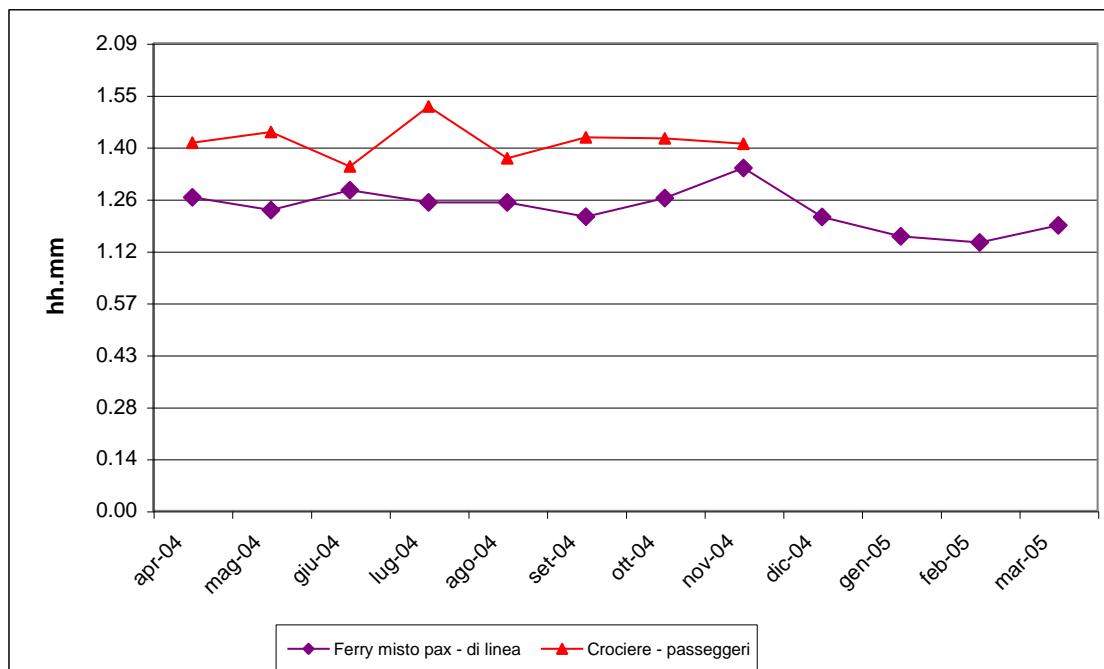
Graf. 26: Media dei tempi della manovra d'entrata – bocca di Lido (anno 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

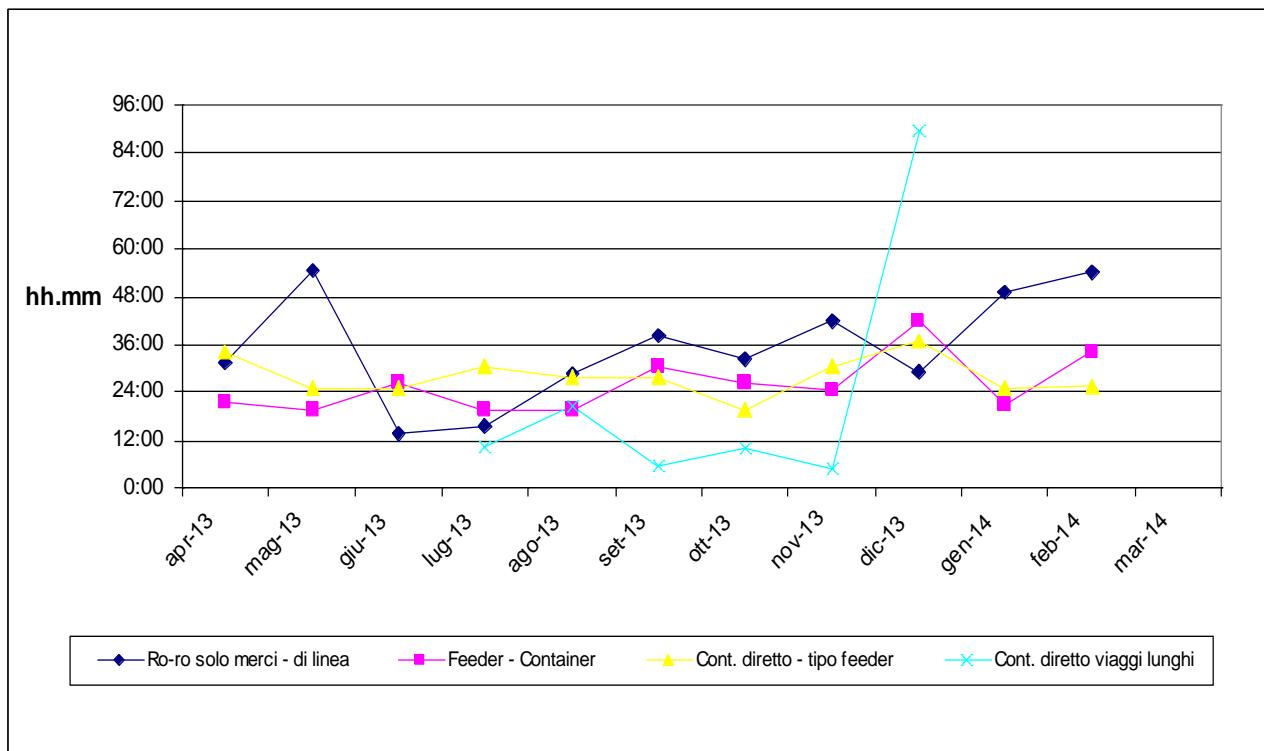
Graf. 27: Media dei tempi della manovra d'entrata – bocca di Lido (anno 2004)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

- **Media della sosta in banchina.** La tendenza all'aumento dei tempi di sosta in banchina per i servizi merci già emersa nelle passate annualità viene parzialmente confermata anche nell'anno in corso; se gli incrementi maggiori sono stati registrati nei servizi ro-ro, anche in questo caso non sono mancati casi di diminuzione dei valori medi.

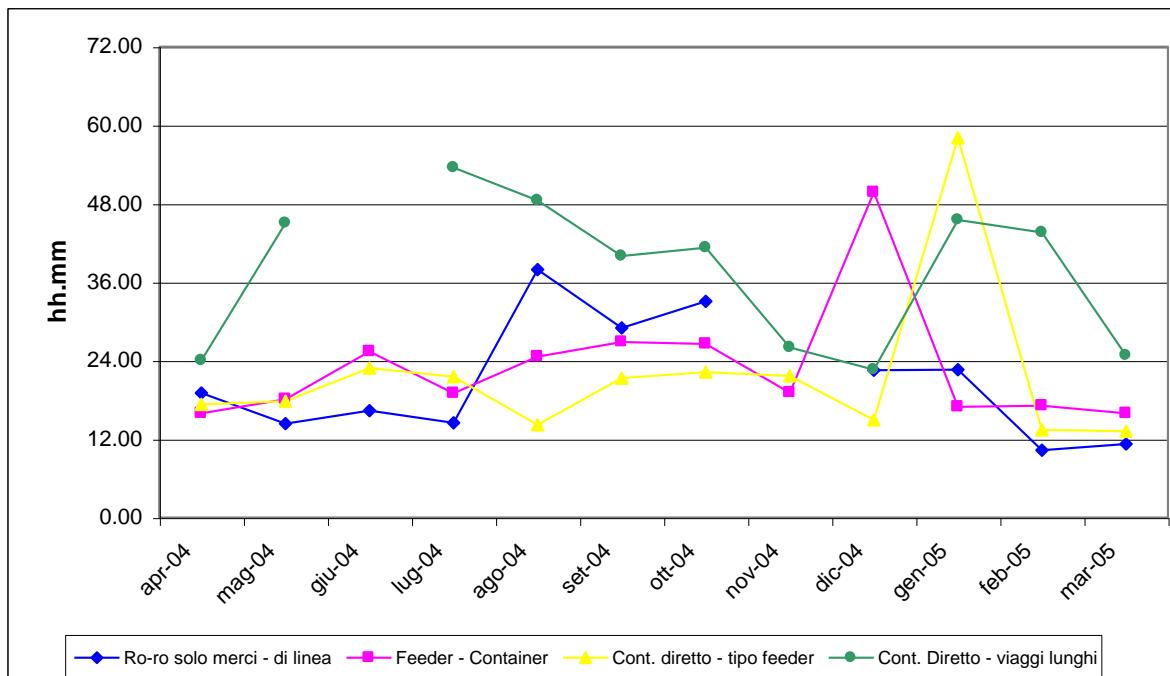
Graf. 28: Media dei tempi di sosta in banchina – bocca di Malamocco (anno 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

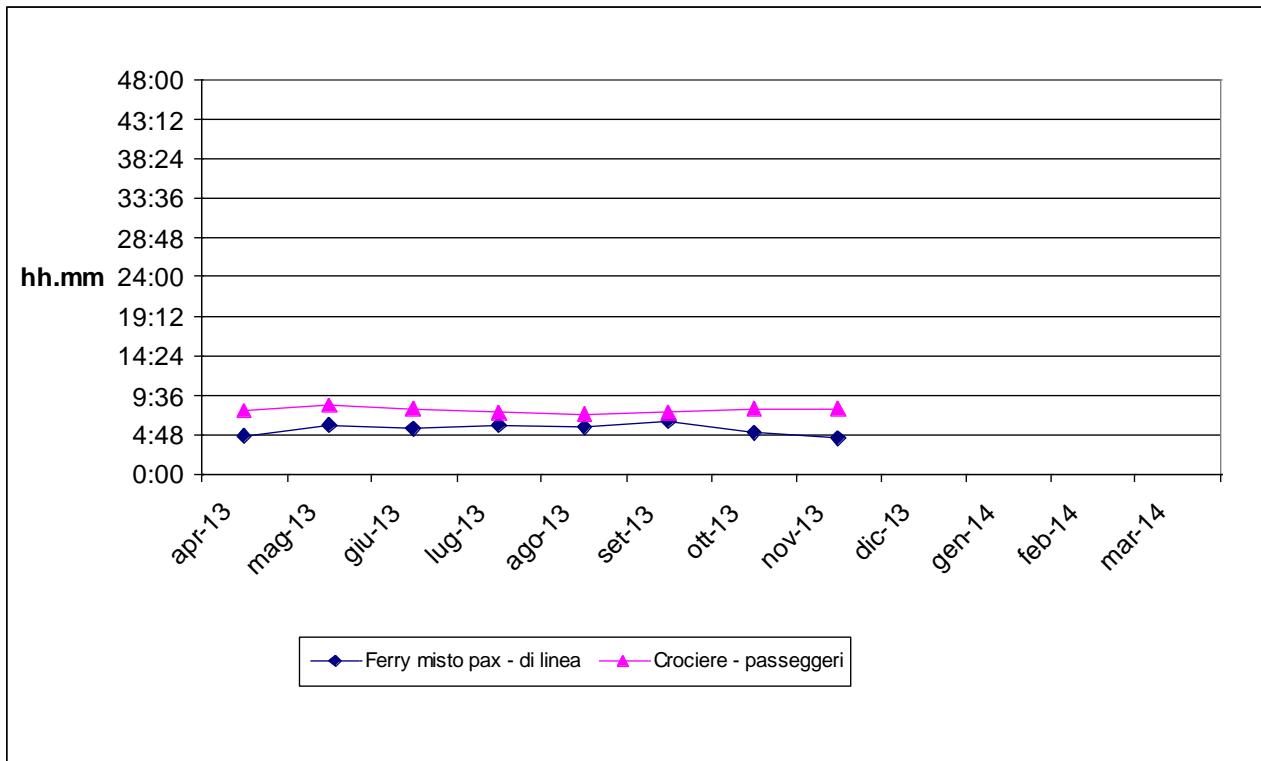
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 29: Media dei tempi di sosta in banchina – bocca di Malamocco (anno 2004)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

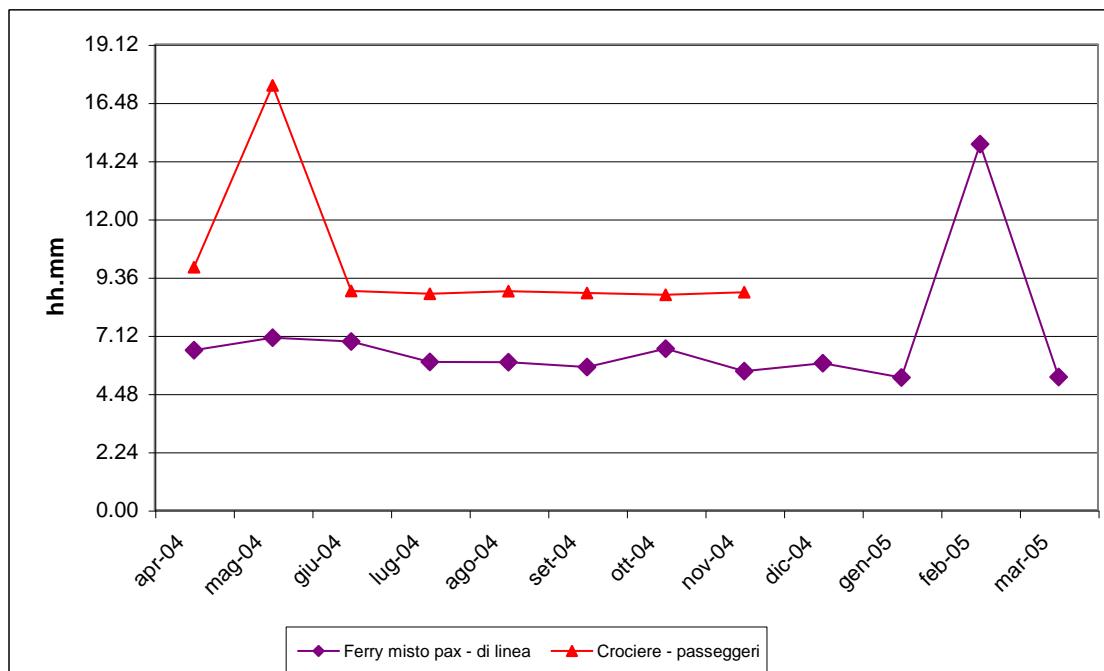
Graf. 30: Media dei tempi di sosta in banchina – bocca di Lido (anno 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

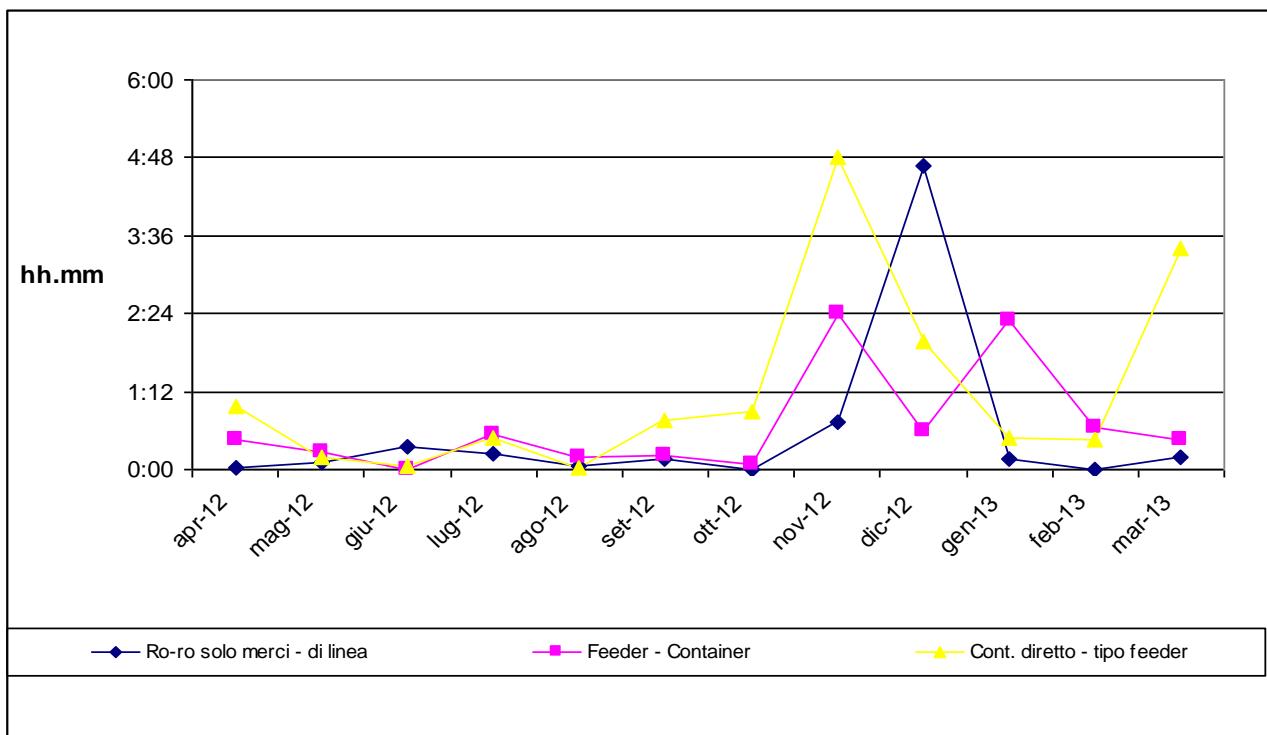
Graf. 31: Media dei tempi di sosta in banchina – bocca di Lido (anno 2004)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

- **Media dei ritardi in partenza.** Si segnalano fenomeni di ritardo in partenza principalmente nei servizi containerizzati a lunga percorrenza rispetto il 2004; incrementi di trascurabile entità (“fisiologici”) sono stati rilevati sempre rispetto il 2004 anche in altre tipologie di servizio; la situazione rispetto il 2012 vede invece una situazione di diminuzione dei valori medi.

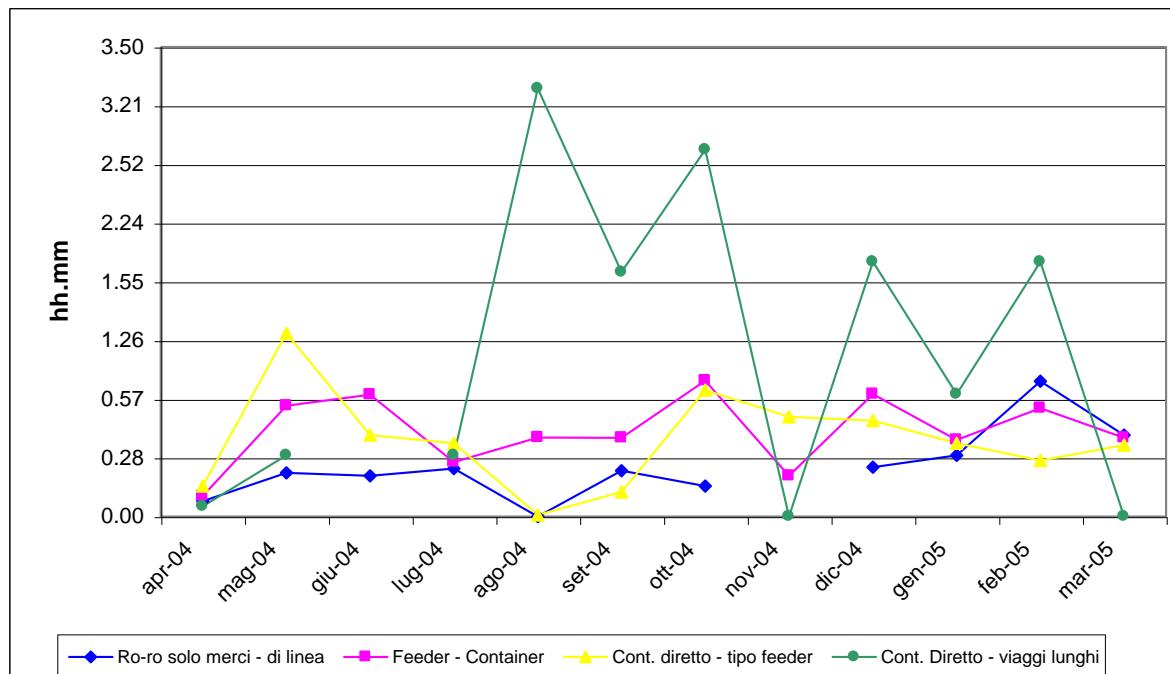
Graf. 32: Media dei ritardi in partenza – bocca di Malamocco (anno 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

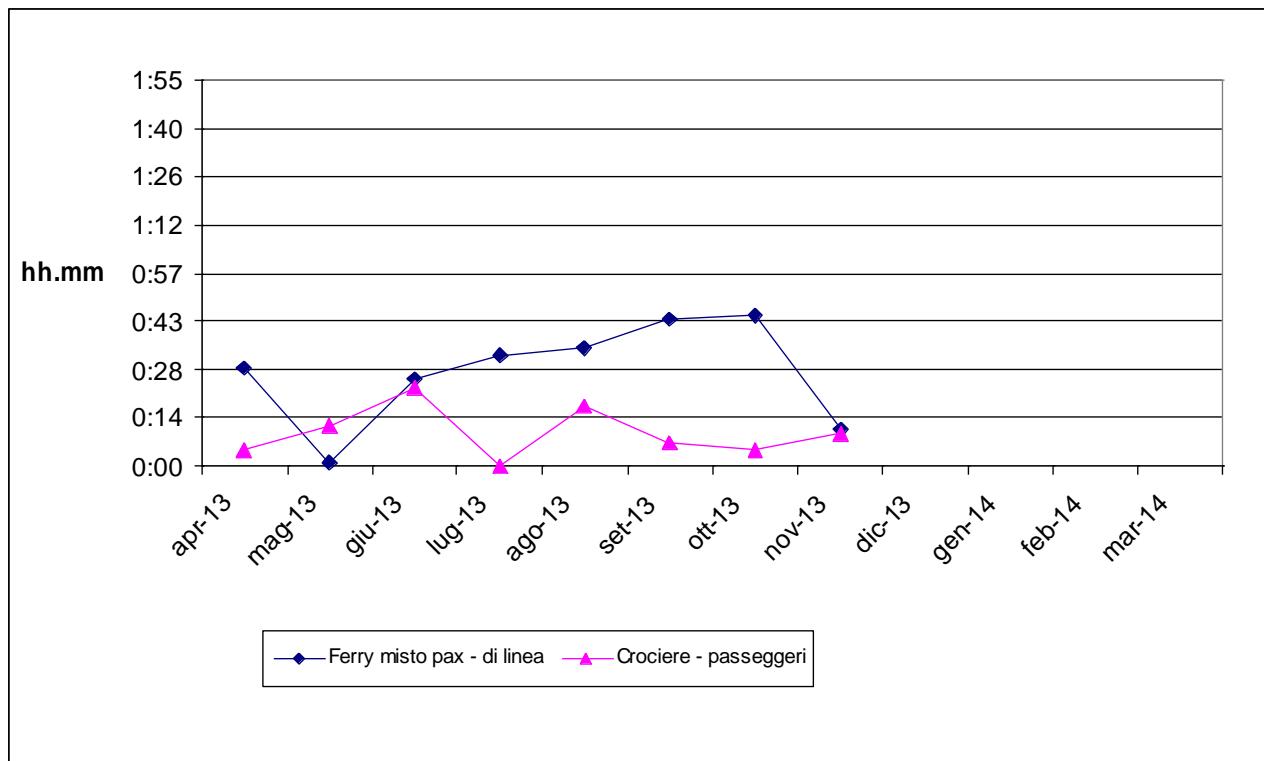
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 33: Media dei ritardi in partenza – bocca di Malamocco (anno 2004)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

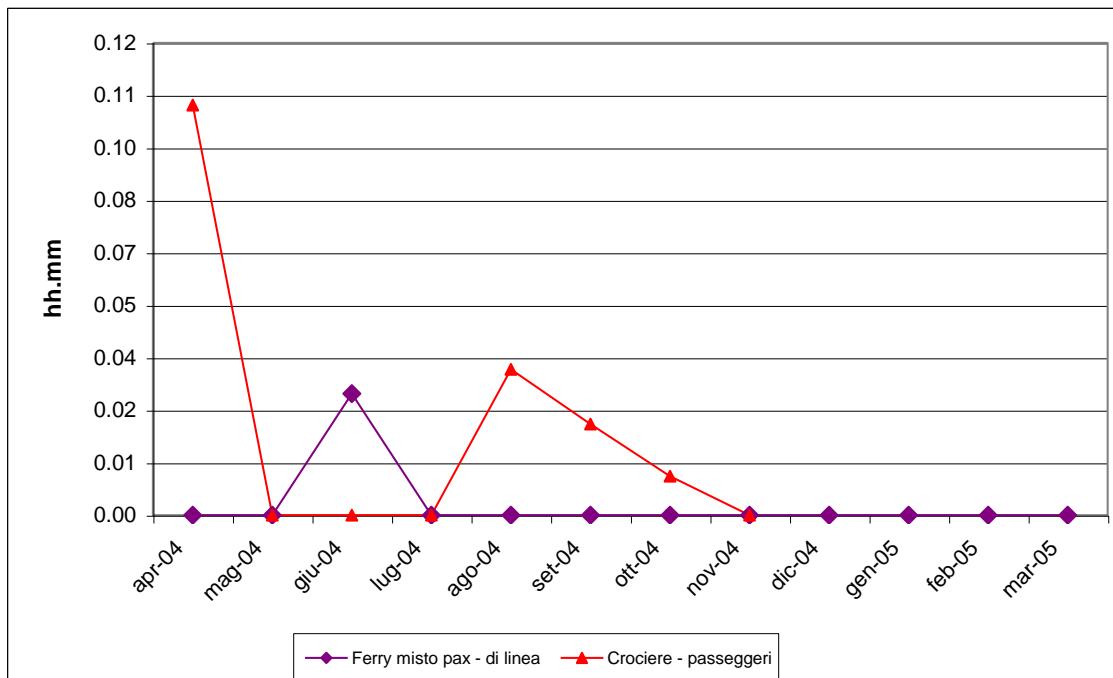
Graf. 34: Media dei ritardi in partenza – bocca di Lido (anno 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

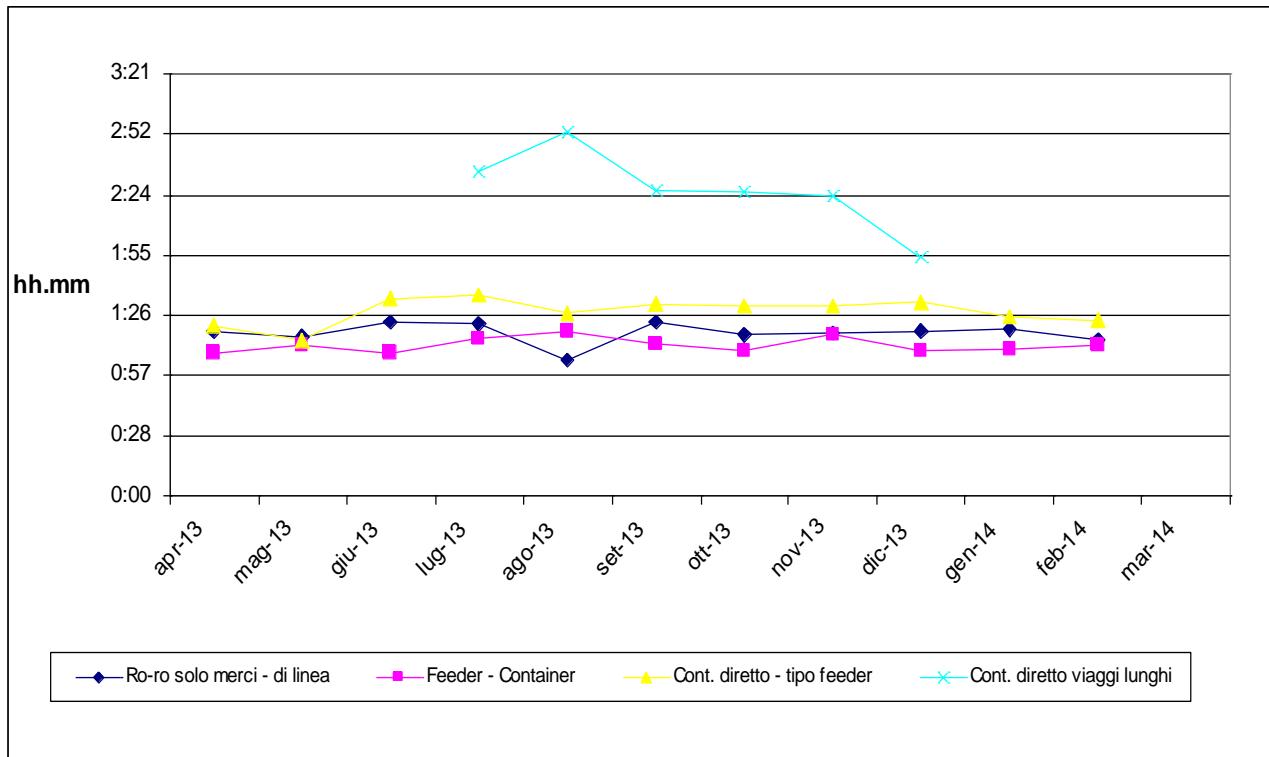
Graf. 35: Media dei ritardi in partenza - bocca di Lido (anno 2004)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

- **Media manovra d'uscita.** I valori registrati in relazione ai tempi della manovra di uscita, con scostamenti di limitata entità rispetto il pregresso, evidenziano un trend di sostanziale allineamento al pregresso.

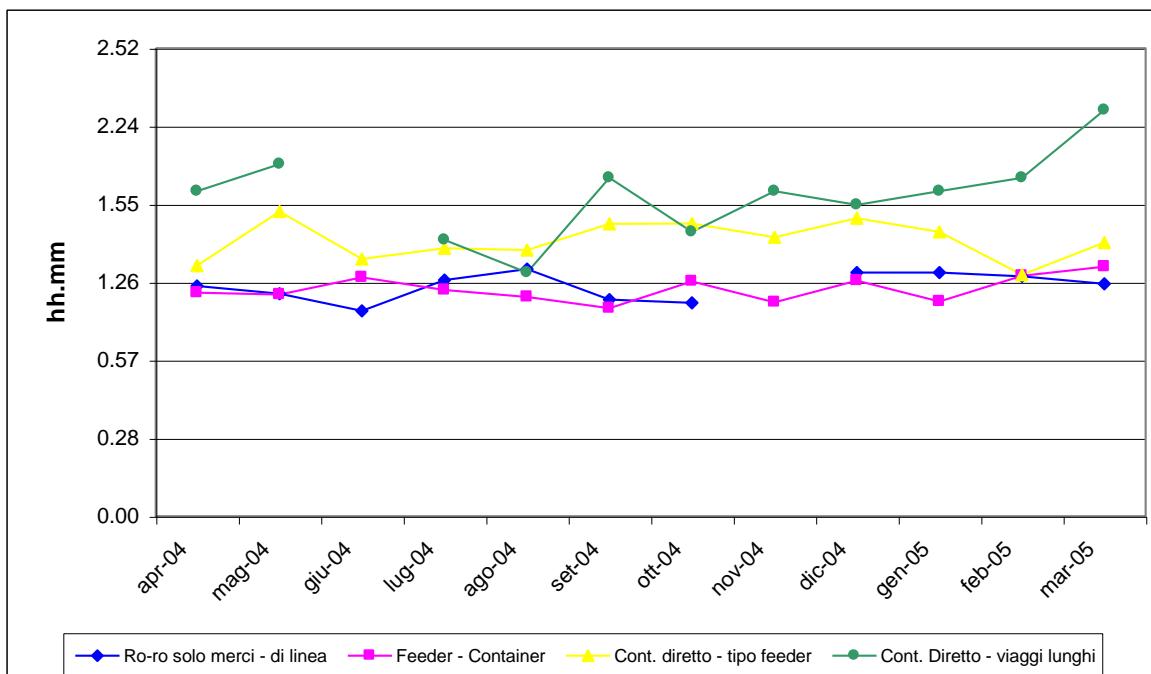
Graf. 36: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Malamocco (anno 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

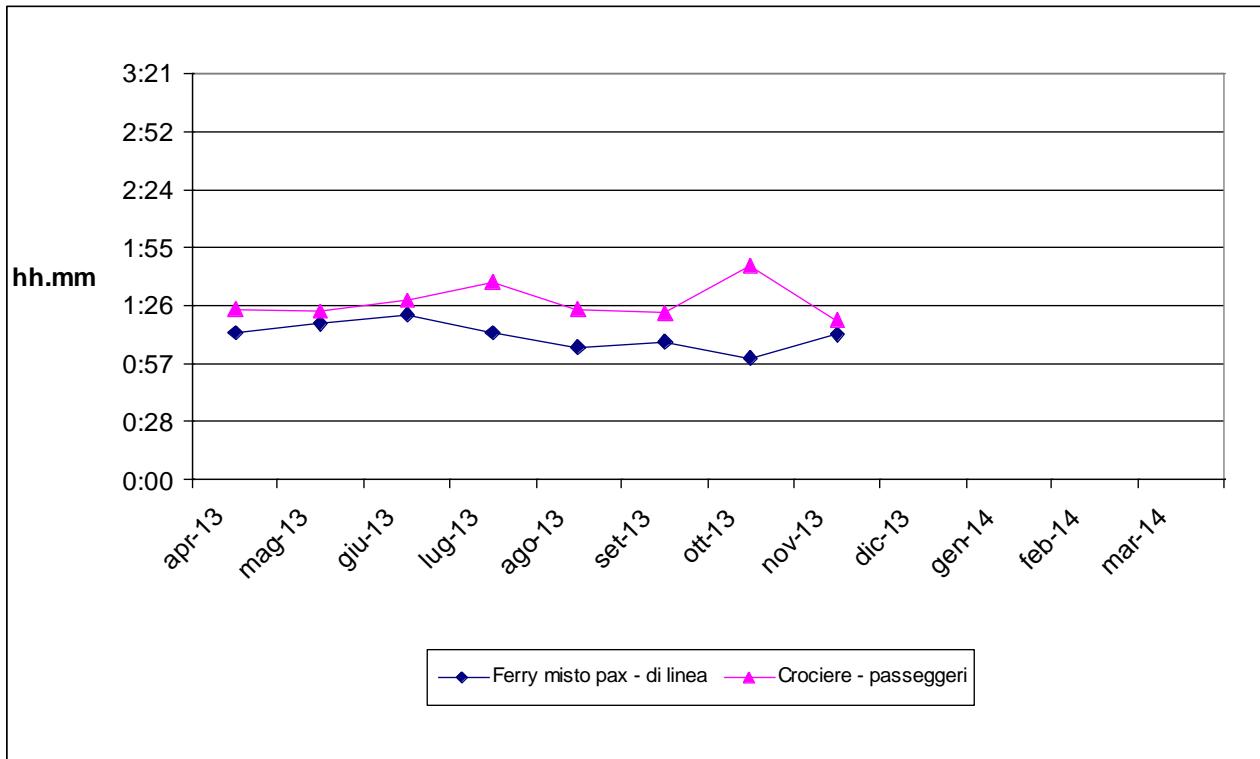
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 37: Media dei tempi della manovra di partenza – bocca di Malamocco (anno 2004)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

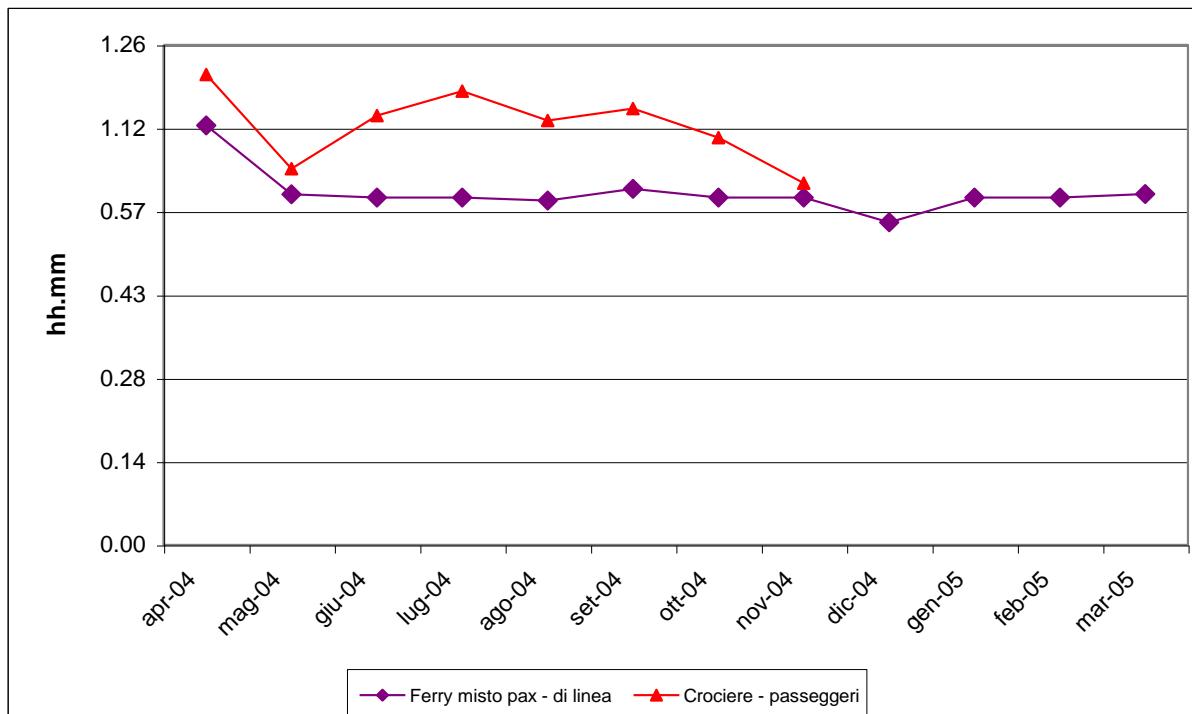
Graf. 38: Media dei tempi della manovra di partenza – bocca di Lido (anno 2013)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 39: Media dei tempi della manovra di partenza – bocca di Lido (anno 2004)



Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

L’osservazione complessiva sopra svolta ed incentrata sull’intero anno di monitoraggio delinea una situazione in cui c’è una **tendenza piuttosto diffusa all’incremento dei valori rispetto il pregresso**. Una più approfondita disamina dei valori porta tuttavia alla luce un quadro in cui molti sono i casi di incrementi trascurabili (qualche minuto) ovvero tra i dieci ed i trenta minuti, a fronte di un significativamente **limitato numero di rilevazioni in cui gli incrementi sono nell’ordine di qualche ora**.

Per quanto riguarda i servizi e le fasi della navigazione in cui sono riscontrabili le maggiori **criticità**, è emerso che si tratta **essenzialmente dei servizi ro-ro e marginalmente container feeder**; per quanto riguarda invece le **fasi maggiormente affette da ritardo sono ancora una volta quelle inbound** ovvero le soste in rada ed i ritardi in entrata.

A completamento dell’analisi della qualità del servizio si propone un’elaborazione ed una valutazione dei parametri di puntualità ed affidabilità. Nelle tabelle che seguono (tab. 8 e 9) si riportano i risultati di tale elaborazione.

Per quanto riguarda il parametro **puntualità** (tab. 8), come desumibile dai commenti precedentemente fatti, al termine del periodo considerato vi è stato un certo peggioramento soprattutto *inbound* determinato dagli aumenti delle soste in rada e dai ritardi in entrata. Di converso la puntualità **outbound** sembra essere, ove non migliorata, almeno allineata al pregresso.

La valutazione dell’**affidabilità** dei servizi monitorati è invece desumibile dalle deviazioni standard (tab. 9) ottenute dai valori rilevati. Quanto emerso va ancora una volta necessariamente di pari passo con le evidenze tendenziali poiché dove si sono rilevati fenomeni di ritardo ovvero di aumento dei tempi, è altresì riscontrabile un fenomeno di aumento della variabilità dei tempi rispetto la media. Siffatto dato sta a testimoniare che nei casi in cui si assiste ad uno scendimento qualitativo del servizio (ancorché non particolarmente accentuato o grave), si ha parimenti una minore affidabilità generale del servizio marittimo stesso.

CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

L'ultimo aspetto sul quale ci si sofferma è quello della **frequenza** dei servizi monitorati. Nella sottostante tab. 10 si riporta il numero di toccate effettuate dalle navi che formano il campione di navi/servizi oggetto di continuo monitoraggio (si assume in sostanza il numero di toccate quale proxy del parametro frequenza). Al termine della presente annualità ciò che emerge è una diffusa tendenza alla diminuzione del numero di navi che hanno scalato il porto.

Incrociando questo elemento con quello dei traffici risulta confermata la tendenza già segnalata che vede alcuni settori di traffico, quelli in crescita, caratterizzati dall'utilizzo di naviglio di maggiori dimensioni a fronte di una minore numerosità delle toccate.

CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 8: Qualità del servizio marittimo portuale - comparazione tra medie (hh.mm). Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

		Ro-ro solo merci - di linea	Feeder - Container	Cont. diretto - tipo feeder	Cont. Diretto - viaggi lunghi	Ferry misto pax - di linea	Crociere - passeggeri
Media sosta in rada	Apr.13 - Feb. 13	6:45	13:30	3:47	3:15	0:10	
	Apr.12 - Mar. 13	1:02	5:24	8:42		0:34	
	Apr. 11 - Mar. 12	0:28	2:33	8:09	4:51	0:41	
	Apr. 10 - Mar. 11	0:55	5:14	8:39	6:34	0:10	
	Apr. 09 - Mar. 10	0:52	4:28	3:44		0:18	
	Apr. 08 - Mar. 09	0:42	1:02	7:25			
	Apr. 07 - Mar. 08	0:55	1:12	6:02		0:40	
	Apr. 04 - Mar. 05	3:21	8:53	3:27	9:27	0:44	
Media ritardi in entrata	Apr.13 - Feb. 13	2:15	0:49	1:00	0:34	0:11	0:10
	Apr.12 - Mar. 13	0:52	1:33	1:48		0:24	0:34
	Apr. 11 - Mar. 12	1:04	1:27	1:09	0:46	0:19	0:12
	Apr. 10 - Mar. 11	1:06	1:25	1:27	1:52	0:09	0:08
	Apr. 09 - Mar. 10	0:58	0:49	1:02		0:09	0:13
	Apr. 08 - Mar. 09	0:41	1:13	2:10		0:06	0:09
	Apr. 07 - Mar. 08	0:44	0:36	1:33		0:16	0:09
	Apr. 04 - Mar. 05	0:42	1:08	0:51	1:40	0:16	0:06
Media manovra di entrata	Apr.13 - Feb. 13	1:29	1:27	1:42	2:12	1:25	1:36
	Apr.12 - Mar. 13	1:27	1:32	1:40		1:14	1:25
	Apr. 11 - Mar. 12	1:28	1:27	1:39	1:56	1:08	1:21
	Apr. 10 - Mar. 11	1:30	1:25	1:43	2:04	1:09	1:22
	Apr. 09 - Mar. 10	1:32	1:28	1:42		1:13	1:30
	Apr. 08 - Mar. 09	1:34	1:30	1:43		1:09	1:30
	Apr. 07 - Mar. 08	1:34	1:28	1:44		1:11	1:28
	Apr. 04 - Mar. 05	1:46	1:42	1:51	2:09	1:23	1:42
Media tempi sosta in banchina	Apr.13 - Feb. 13	35:11	25:51	27:56	23:32	5:29	7:48
	Apr.12 - Mar. 13	24:36	35:01	32:11		5:20	8:23
	Apr. 11 - Mar. 12	18:35	18:06	36:17	34:36	5:40	11:02
	Apr. 10 - Mar. 11	23:50	17:24	28:05	35:36	6:07	8:52
	Apr. 09 - Mar. 10	21:26	42:06	31:05		6:03	8:40
	Apr. 08 - Mar. 09	16:48	22:39	26:12		6:05	8:48
	Apr. 07 - Mar. 08	17:12	19:44	24:55		5:34	11:06
	Apr. 04 - Mar. 05	20:58	22:55	21:32	37.41	6:55	10:09
Media ritardi in partenza	Apr.13 - Feb. 13	1:17	0:37	0:52	42:57	0:28	0:11
	Apr.12 - Mar. 13	0:36	0:43	1:12		0:18	0:24
	Apr. 11 - Mar. 12	0:44	1:51	1:27	1:07	0:06	0:04
	Apr. 10 - Mar. 11	0:22	1:13	1:26	1:56	0:12	0:20
	Apr. 09 - Mar. 10	0:23	1:15	0:46		0:03	0:01
	Apr. 08 - Mar. 09	0:07	1:34	1:35		0:37	0:06
	Apr. 07 - Mar. 08	0:12	0:57	1:54		0:01	0:06
	Apr. 04 - Mar. 05	0:27	0:42	0:40	1:38		0:04
Media manovra di uscita	Apr.13 - Feb. 13	1:17	1:12	1:28	2:26	1:11	1:28
	Apr.12 - Mar. 13	1:20	1:12	1:25		1:01	1:20
	Apr. 11 - Mar. 12	1:25	1:14	1:29	1:53	1:00	1:14
	Apr. 10 - Mar. 11	1:23	1:14	1:34	2:04	1:03	1:13
	Apr. 09 - Mar. 10	1:18	1:16	1:34		1:01	1:11
	Apr. 08 - Mar. 09	1:18	1:12	1:39		1:01	1:15
	Apr. 07 - Mar. 08	1:22	1:11	1:32		0:59	1:12
	Apr. 04 - Mar. 05	1:24	1:23	1:41	1:58	1:00	1:12

Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 9: Qualità del servizio marittimo portuale - comparazione tra deviazioni standard (hh.mm)

		Ro-ro solo merci - di linea	Feeder - Container	Cont. diretto - tipo feeder	Cont. Diretto - viaggi lunghi	Ferry misto pax - di linea	Crociere - passeggeri
Media sosta in rada	Apr.13 - Feb. 13	10:06	30:30	2:29			
	Apr.12 - Mar. 13	0:56	3:27	7:31		0:22	
	Apr. 11 - Mar. 12	0:32	1:54	4:19	2:54	0:25	
	Apr. 10 - Mar. 11	1:23	2:28	6:12	4:54	0:04	
	Apr. 09 - Mar. 10	0:53	2:14	2:59			
	Apr. 08 - Mar. 09	1:09	0:57	4:24			
	Apr. 07 - Mar. 08	1:06	0:35	3:46			
	Apr. 04 - Mar. 05	4:02	7:14	3:27	4:22	0:01	
Media ritardi in entrata	Apr.13 - Feb. 13	5:33	2:40	1:02	0:24	0:02	0:03
	Apr.12 - Mar. 13	0:57	2:26	1:37		0:16	0:41
	Apr. 11 - Mar. 12	1:23	1:30	0:57	0:35	0:23	0:13
	Apr. 10 - Mar. 11	1:08	0:41	1:20	2:04	0:12	0:07
	Apr. 09 - Mar. 10	0:52	0:25	0:37		0:11	0:25
	Apr. 08 - Mar. 09	0:50	1:14	1:49		0:08	0:07
	Apr. 07 - Mar. 08	1:00	0:21	1:23		0:14	0:11
	Apr. 04 - Mar. 05	0:25	1:33	0:46	1:32	0:21	0:06
Media manovra di entrata	Apr.13 - Feb. 13	0:06	0:04	0:05	0:10	0:10	0:16
	Apr.12 - Mar. 13	0:03	0:03	0:05		0:02	0:05
	Apr. 11 - Mar. 12	0:04	0:03	0:05	0:11	0:03	0:03
	Apr. 10 - Mar. 11	0:04	0:03	0:05	0:06	0:04	0:06
	Apr. 09 - Mar. 10	0:03	0:03	0:02		0:07	0:07
	Apr. 08 - Mar. 09	0:04	0:03	0:05		0:06	0:07
	Apr. 07 - Mar. 08	0:04	0:02	0:03		0:07	0:12
	Apr. 04 - Mar. 05	0:06	0:07	0:06	0:10	0:05	0:04
Media tempi sosta in banchina	Apr.13 - Feb. 13	13:57	7:09	4:51	32:51	0:40	0:20
	Apr.12 - Mar. 13	10:56	13:10	7:41		2:25	0:25
	Apr. 11 - Mar. 12	3:57	7:36	14:40	6:55	0:59	11:24
	Apr. 10 - Mar. 11	8:57	2:31	6:54	5:52	0:17	1:20
	Apr. 09 - Mar. 10	10:30	22:42	6:35		0:20	0:38
	Apr. 08 - Mar. 09	7:25	7:19	9:34		0:21	0:34
	Apr. 07 - Mar. 08	4:28	3:34	5:11		0:28	5:38
	Apr. 04 - Mar. 05	9:04	9:25	12:04	11:11	2:37	2:59
Media ritardi in partenza	Apr.13 - Feb. 13	2:11	0:32	0:58	40:22	0:15	0:06
	Apr.12 - Mar. 13	1:21	0:46	1:28		0:13	0:29
	Apr. 11 - Mar. 12	1:08	2:01	1:33	2:18	0:07	0:02
	Apr. 10 - Mar. 11	0:39	1:02	0:49	3:54	0:04	0:08
	Apr. 09 - Mar. 10	0:27	0:54	0:33			
	Apr. 08 - Mar. 09	0:03	1:21	2:24			
	Apr. 07 - Mar. 08	0:09	0:30	1:42			0:04
	Apr. 04 - Mar. 05	0:16	0:17	0:21	1:11		0:04
Media manovra di uscita	Apr.13 - Feb. 13	0:05	0:03	0:06	0:19	0:06	0:08
	Apr.12 - Mar. 13	0:07	0:02	0:04		0:05	0:07
	Apr. 11 - Mar. 12	0:04	0:02	0:05	0:11	0:02	0:05
	Apr. 10 - Mar. 11	0:04	0:03	0:05	0:13	0:04	0:06
	Apr. 09 - Mar. 10	0:06	0:05	0:04		0:04	0:05
	Apr. 08 - Mar. 09	0:03	0:02	0:07		0:04	0:05
	Apr. 07 - Mar. 08	0:05	0:03	0:04		0:03	0:13
	Apr. 04 - Mar. 05	0:05	0:04	0:07	0:15	0:03	0:06

Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

CORILA
**ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI**

Tab. 10: Frequenza toccate – andamento dall'inizio del Piano di Monitoraggio

	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14
Ro-ro	59	117	74	126	140	139	122	119	129	71
Container tipo feeder	80	123	152	183	170	91	163	141	151	132
Container diretti tipo feeder	59	65	63	75	85	104	86	83	84	64
Container viaggi lunghi	11	37	4	-	-	-	34	37	-	9
Ferry	100	105	96	96	95	93	99	94	108	69
Crociere	79	68	56	67	61	69	76	78	68	62

Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. s.r.l.

5. GLI ASPETTI ECONOMICI DEL PIANO DI MONITORAGGIO

Riprendendo quanto fatto nel Rapporto di Variabilità *ante operam*, in questo rapporto sono presentati i risultati derivanti dal monitoraggio dei cosiddetti “parametri economici”. Prima di passare alle evidenze riscontrate si ritiene opportuno riprendere quanto già detto in precedenti Rapporti Finali.

Il primo parametro di natura economica che è stato inserito nel piano di monitoraggio è il **numero di piloti**. È stato monitorato l’impiego dei servizi di pilotaggio in quanto potenzialmente collegabile ai lavori alle bocche, specie nel periodo di attivazione delle conche di navigazione, ovvero ai casi di modifiche alla navigazione. A tale proposito si ricorda che tale parametro, sicuramente “sensibile” ai lavori di cantiere, risulta invariato in quanto **rigidamente determinato da vigenti normative**, che indicano:

- per le navi passeggeri (nello specifico crociere e passeggeri con auto al seguito): l’impiego di 1 pilota per navi con 50.000 tonnellate di stazza lorda (tsl) e di 2 piloti per navi con tonnellaggio superiore;
- per le navi mercantili: l’impiego di 1 pilota per navi con 30.000 tonnellate di stazza lorda (tsl) e di 2 piloti per navi con tonnellaggio superiore. Per il traffico petrolifero sussiste un limite di 35.000 tsl (per le navi cariche) e di 45.000 tsl (per le navi scariche) oltre il quale scatta l’obbligo del secondo pilota.

Un’ulteriore informazione di natura economica è la rilevazione dei **costi delle operazioni portuali**. Tuttavia, risulta confermato come anche per tale categoria sussista un forte **elemento di rigidità** collegabile all’esistenza di precisi indicatori ministeriali².

Infine, è sembrato opportuno inserire anche l’impiego dei **servizi di ormeggio e di rimorchio** in quanto la realizzazione delle conche di navigazione e l’eventuale modifica delle condizioni di navigazione in prossimità dei cantieri potrebbero richiedere un servizio di “ormeggio in conca”, ovvero l’utilizzo di ulteriori rimorchiatori.

Al termine di quest’anno non si segnalano variazioni operative che abbiano determinato una variazione nei parametri economici.

² Si tratta di tariffe con un tetto minimo e massimo (forbice) all’interno del quale avviene un processo di negoziazione tra cliente e terminalista.

6. IL TAVOLO DI RIFERIMENTO: STRATEGIE E CONSIDERAZIONI DEGLI OPINION LEADERS DEL PORTO DI VENEZIA

In generale, durante la nona annualità di monitoraggio non sono stati riscontrati gravi impatti dei lavori sulla situazione generale del porto. L'attività economica di Marghera, infatti, è stata segnalata in crisi per motivi legati alla contingenza economica del Veneto e dei mercati di sbocco del porto e non per problemi del lato-mare. La crisi colpisce in modo differente le singole realtà e i diversi traffici: se, infatti, il **Project Cargo**, storicamente un settore forte, risulta aver tenuto fino alla prima parte del 2014, non altrettanto si può dire del settore **Ferry** e **RoRo**, che ha subito, oltre alla storica concorrenza del porto di Trieste che ha assorbito le rotte Minoan, anche l'impatto dei lavori per l'installazione delle paratie al Lido, con conseguente costoso trasferimento delle operazioni al terminal Vecon di Marghera. L'apertura del nuovo terminal RoRo a Fusina, nel maggio/giugno 2014, potrà portare maggiore respiro al settore. Il traffico **Container** ha avuto un andamento altalenante ed i container trasportati sono risultati essere spesso vuoti o non a pieno carico: è difficile quindi dire quale sia lo stato di salute del settore, ma la percezione degli operatori non è positiva. Nei mesi successivi a giugno 2014, inoltre, il traffico commerciale affronterà i lavori nella bocca di Malamocco: mentre i tecnici non hanno sollevato problemi per la navigazione, alcuni operatori temono invece che gli armatori preferiranno evitare la toccata veneziana per il rischio, anche se remoto, di rimanere bloccati durante i previsti due giorni al mese di chiusura della bocca. Alcuni operatori hanno anche segnalato una limitata riduzione di tonnellaggio delle navi, indice forse di un aumento percentuale delle navi feeder rispetto a quelle maggiori: per quanto questo non sia supportato dai dati, rimane il dubbio, espresso più volte, legato alle dimensioni della conca di Malamocco, che sarebbero limitanti rispetto alle navi previste nei prossimi anni.

All'interno della tematiche del MOSE è rientrato dunque anche il progetto del porto offshore, fortemente voluto dall'Autorità Portuale. Per quanto esso sia visto come soluzione alla questione del gigantismo navale, i lavori per la sua costruzione e per mantenerlo operativo hanno già causato numerose discussioni sulle problematiche ambientali e sui danni che esso causerebbe alla pesca.

La **Crocieristica**, dal canto suo, è al centro di discussioni sociali, politiche ed economiche sulla questione "grandi navi" e sui presunti danni provocati alla città attraverso inquinamento e moto ondoso. Dopo aver subito il blocco del traffico invernale della bocca di porto del Lido, con il conseguente cambio di rotta su Marghera e la perdita di alcuni attracchi, ridiretti su Trieste, il settore dovrà affrontare la decisione finale sull'eventuale spostamento della Marittima con conseguenze difficili da prevedere, allo stato attuale, per gli operatori. A tal proposito sono al vaglio del governo diverse alternative. È certa, invece, la limitazione imposta al tonnellaggio delle navi che possono entrare in bacino da inizio 2014, fatto che, da solo, implica una certa riduzione del traffico.

Come detto, la sensibilità dei temi affrontati ha causato una notevole ritrosia a parlare da parte degli operatori più coinvolti che non hanno quindi apportato il loro importantissimo contributo nella compilazione dei report.

7. CONCLUSIONI

In sintesi, le principali evidenze emerse nel corso della nona annualità di monitoraggio possono essere schematizzate per punti nel modo seguente.

- **Flussi commerciali del porto di Venezia.** Il porto conferma il rallentamento dei traffici tradizionali e delle autostrade del mare; segnali complessivamente positivi vengono ancora una volta dal traffico containerizzato, in crescita in termini di TEU movimentati, e da quello passeggeri.
- **“Effetto concorrenza”.** Sostanziale allineamento tra il porto di Venezia e quello di Ancona nelle autostrade del mare; a livello italiano il porto lagunare risulta essere in linea con La Spezia nel traffico container. Il principale porto italiano, quello di Genova, segna un rallentamento del traffico containerizzato.
- **Qualità del servizio marittimo-portuale.** Vi sono stati diffusi casi di incrementi dei tempi delle varie fasi di navigazione (diffusi ma anche diversificati a livello di entità). Incrementi di maggiore portata riguardano i servizi ro-ro.
- **Tavolo degli operatori.** Non sono stati segnalati particolari ed imprevisti disagi alla navigazione legati alle opere alle bocche; la tempestiva programmazione/comunicazione delle fasi ed il temporaneo spostamento di alcuni servizi su Trieste hanno tuttavia generato un certo scontento e, soprattutto, un marcato livello di preoccupazione sulle scelte strategiche future delle compagnie di navigazione a partire dal momento in cui saranno installate le paratie presso la bocca di Malamocco.