



**Consorzio per la Gestione del Centro
di Coordinamento delle Attività di Ricerca
inerenti il 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/7**

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

Documento **MACROATTIVITÀ: SETTORE PORTUALE
RAPPORTO FINALE**

Versione **1.0**

Emissione **1 Luglio 2012**

Redazione

Verifica

Approvazione

Dott. Marco Della Puppa

Prof. Marco Mazzarino

Ing. Pierpaolo Campostrini

Indice

1	INTRODUZIONE.....	3
2	I PARAMETRI DI TRAFFICO DEL PORTO DI VENEZIA: VALORI A CONFRONTO E TREND DEL PERIODO GENNAIO 2011 - FEBBRAIO 2012.....	4
3	PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2011 - FEBBRAIO 2012.....	9
4	LA QUALITÀ DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI ALLA FINE DELL'ANNO DI MONITORAGGIO.....	16
5	GLI ASPETTI ECONOMICI DEL PIANO DI MONITORAGGIO.....	33
6	IL TAVOLO DI RIFERIMENTO: STRATEGIE E CONSIDERAZIONI DEGLI OPINION LEADERS DEL PORTO DI VENEZIA.....	34
7	CONCLUSIONI GENERALI.....	38

1 INTRODUZIONE

Così come previsto da Disciplinare Tecnico nel presente Rapporto finale saranno rielaborate ed integrate le evidenze emerse durante tutta la presente annualità (la settimana dall'inizio del Piano di monitoraggio) e trattate nella reportistica prodotta. Il suo 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 quantitativa 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, 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 reso 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. E' stato individuato un gruppo rappresentativo di *opinion leaders* 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.

Non è, infine, stato possibile analizzare i traffici del porto di Chioggia in quanto non sono stati resi pubblici i rispettivi dati. Si anticipa tuttavia che, non appena questi dovessero essere noti si procederà alla loro analisi all'interno della reportistica mensile piuttosto che di quella quadrimestrale.

¹ Mancano le elaborazioni riferite al porto di Trieste non essendo stati resi noti i rispettivi dati di traffico.

2 I PARAMETRI DI TRAFFICO DEL PORTO DI VENEZIA: VALORI A CONFRONTO E TREND DEL PERIODO GENNAIO 2011 - FEBBRAIO 2012

Coerentemente con quanto fatto durante tutta l'annualità, e nei tre Rapporti di valutazione più nello specifico, in questa sezione 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 2011 su 2010, il confronto con i dati riferiti allo "stato ante operam" (il 2004) (tab. 2) deve essere eseguito 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, quelle in blu sono quelle per cui si rende necessaria un'approssimazione ed una valutazione d'insieme, mentre le nere sono quelle per cui non è possibile svolgere alcuna comparazione.

Tab. 1: Porto di Venezia - flussi portuali

Merci (tonn.)	PERIODO		Var. %
	Gen. 10 - Feb. 11	Gen. 11 - Feb. 12	11/10
Rinfuse solide	7.281.357	7.538.798	3,5
Rinfuse liquide	13.940.015	12.892.777	-7,5
Container	4.849.775	5.316.490	9,6
Ro-ro	2.243.949	1.900.262	-15,3
Altre general cargo	2.677.682	2.513.819	-6,1
Merci in colli	9.771.406	9.730.571	-0,4
TOTALE GENERALE	30.582.574	30.172.147	-1,3
TEU	464.228	527.214	13,6
Passeggeri	2.106.798	2.280.083	8,2
di cui crocieristi	1.628.889	1.802.539	10,7
Navi	4.689	4.589	-2,1

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
	Gen. 04 - Feb. 05
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
Container	3.092.159
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
Movimento contenitori (TEU)	333.964
Movimento passeggeri (unità)	1.065.900
Navi al commerciale (unità)	3.994
di cui passeggeri	1.225

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

In termini generali l'interscambio commerciale del porto di Venezia al termine della settima annualità del Piano di monitoraggio si attesta su **valori sostanzialmente allineati a quelli della precedente annualità** (-1,3% pari a 400 mila tonnellate in meno) che ha visto il porto recuperare del terreno dopo la flessione del 2009. Diversa è l'evidenza rispetto al 2004, in relazione al quale il porto segna una flessione di quasi 4,5 milioni di tonnellate.

Passando ora ad esaminare nel dettaglio le diverse tipologie di traffico movimentate dal porto di Venezia ed iniziando dai settori merceologici tradizionali, al termine della presente annualità in relazione ai traffici delle **merci rinfuse** si registrano **saldi contrapposti**; le rinfuse solide aumentano i propri volumi del 3,5% rispetto allo scorso anno (pari a circa 250 mila tonnellate in più), mentre quelle liquide registrano una flessione prossima al milione di tonnellate e pari ad un -7,5%. Siffatto **andamento è speculare rispetto a quello derivante dal confronto con il 2004**, poichè si ha una contrazione delle rinfuse solide di oltre 2,5 milioni di tonnellate a fronte di un incremento di quelle liquide che chiudono con un saldo positivo di circa 600 mila tonnellate.

Passando ora ai **traffici "strategici"** ossia a quelli regolari di linea, dall'esame di quanto è emerso al termine del periodo in oggetto si nota un **trend sostanzialmente allineato al progresso**; lo scostamento risulta infatti essere pari ad un -0,4% rispetto al 2011. Non fermandosi al solo valore aggregato, ma scendendo invece ad un maggiore dettaglio e scomponendo la categoria nelle sue diverse componenti, quanto emerge vede il **perdurare della flessione delle autostrade del mare** e un altrettanto negativo saldo in merito alle *altre general cargo* (-15,3 e 6,1% rispettivamente).

Positivo è invece l'**andamento delle merci in container**, che, con un aumento di quasi 450 mila tonnellate, registrano un +9,6% rispetto all'anno precedente.

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

Complessivamente positivo è invece l'andamento degli specializzati, merci in container e autostrade del mare, **rispetto al 2004**; in questo caso gli scostamenti sono rispettivamente di 2,3 milioni e 60 mila tonnellate rispettivamente.

Come già altre volte rilevato il **trend positivo** riscontrato nei traffici containerizzati in termini di tonnellate di merce contenute all'interno dei container ha una conferma **anche ragionando in numero di TEU movimentati tra sbarchi ed imbarchi**. In questo caso tuttavia lo **scostamento risulta essere ancora maggiore**, poiché superiore al 13% e pari ad un differenziale di circa 60 mila TEU. Positivo è ancora una volta il saldo del movimento TEU nei confronti del 2004, anno rispetto al quale lo scostamento è del 57,9% e pari a circa 190 mila TEU in più.

Confermato, infine, l'ottimo momento del traffico passeggeri, spinto essenzialmente dall'incremento superiore ai dieci punti percentuali del traffico crocieristico. Se la variazione complessiva è infatti prossima all'8% (con un passaggio da 2,10 a 2,28 milioni di passeggeri), il solo movimento crocieristico cresce del 10,7% passando da 1,62 a 1,80 milioni di unità, variazione che porta a concludere che, **se quello delle crociere è un traffico passeggeri in continua crescita, quello legato ad altre forme di servizio (es. : traghetti) risulta essere in flessione**. Per quanto riguarda il confronto con il 2004 è invece osservabile una crescita complessiva di oltre 110 punti percentuali.

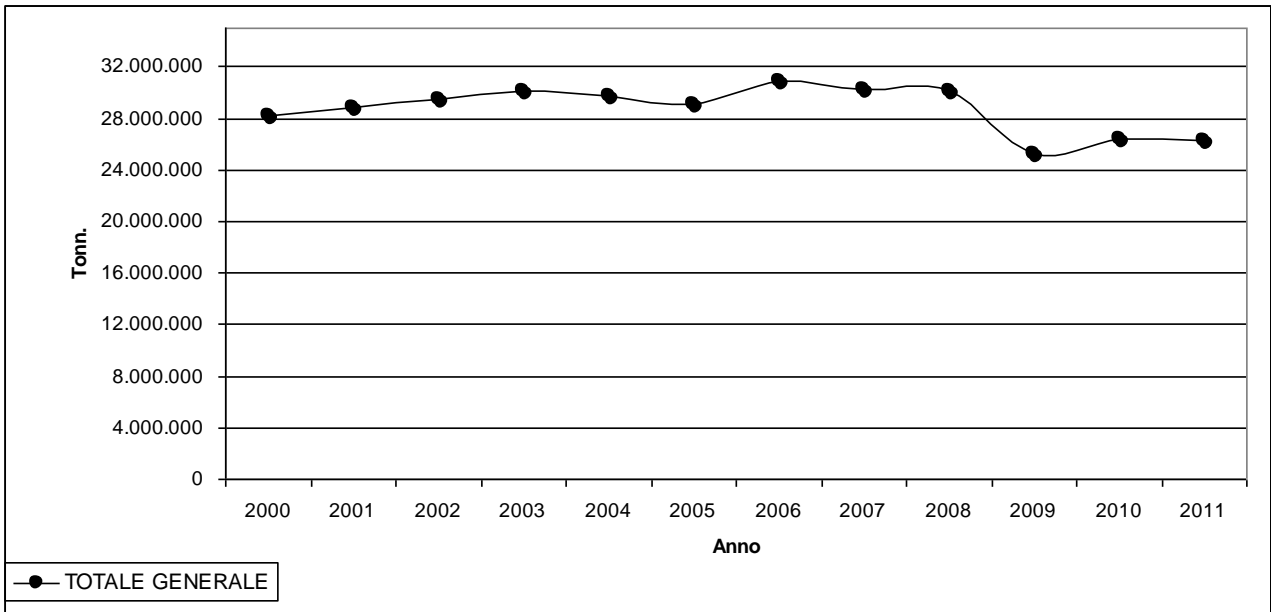
Per completare l'analisi grafica effettuata sono stati aggiornati i dati presentati nel precedente Rapporto Finale (Studio B.6.72 B/6) con quelli registrati durante il presente piano di monitoraggio (limitatamente al periodo gennaio - dicembre 2011). Quanto risultante è contenuto nei grafici che seguono (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 e la sostanziale uniformità di andamento degli anni 2010 e 2011; anche a livello grafico è inoltre possibile riscontrare come anche al termine dell'anno in corso lo scalo chiuda il periodo con livelli di traffico ancora al di sotto del pregresso.

Diverso è invece l'andamento osservabile nelle altre immagini (Graf 2 e 3) in quanto si ha da una parte un trend sempre più che positivo nel movimento passeggeri (che raddoppia nel periodo 2000 - 2011), ed un andamento crescente fino al 2008, trend positivo che mostra robusti segni di ripresa dopo la flessione del 2009.

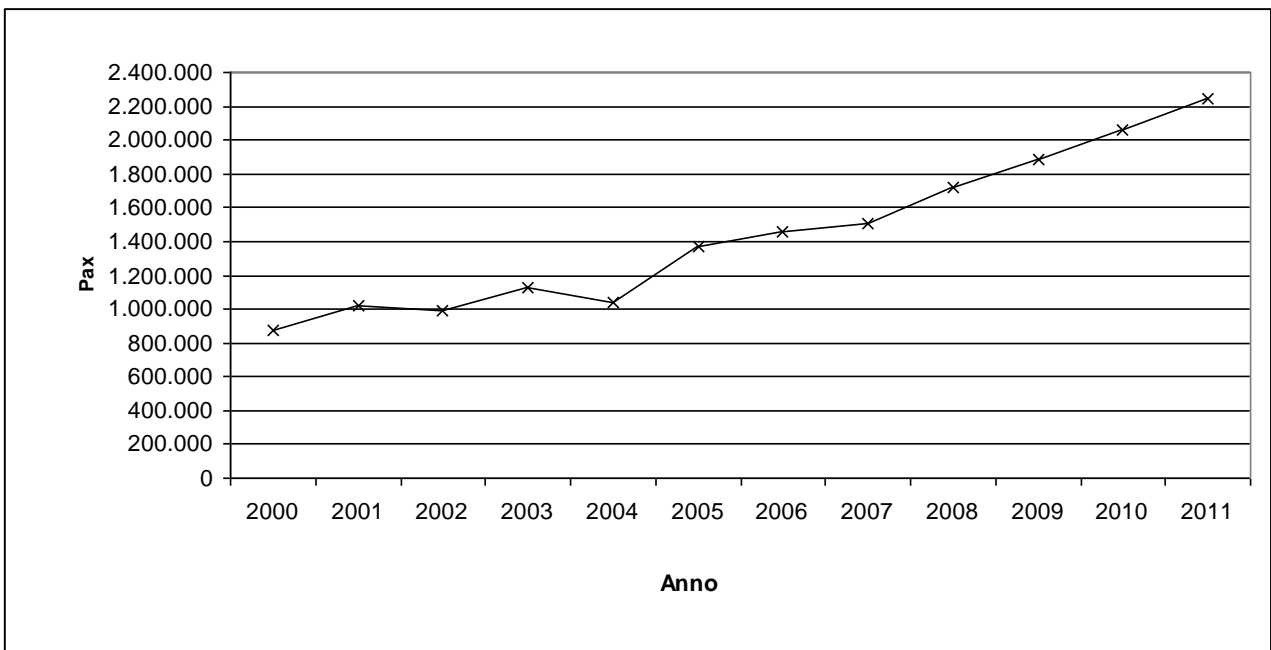
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 1: Traffici portuali - serie storica (2000 - 2011)



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

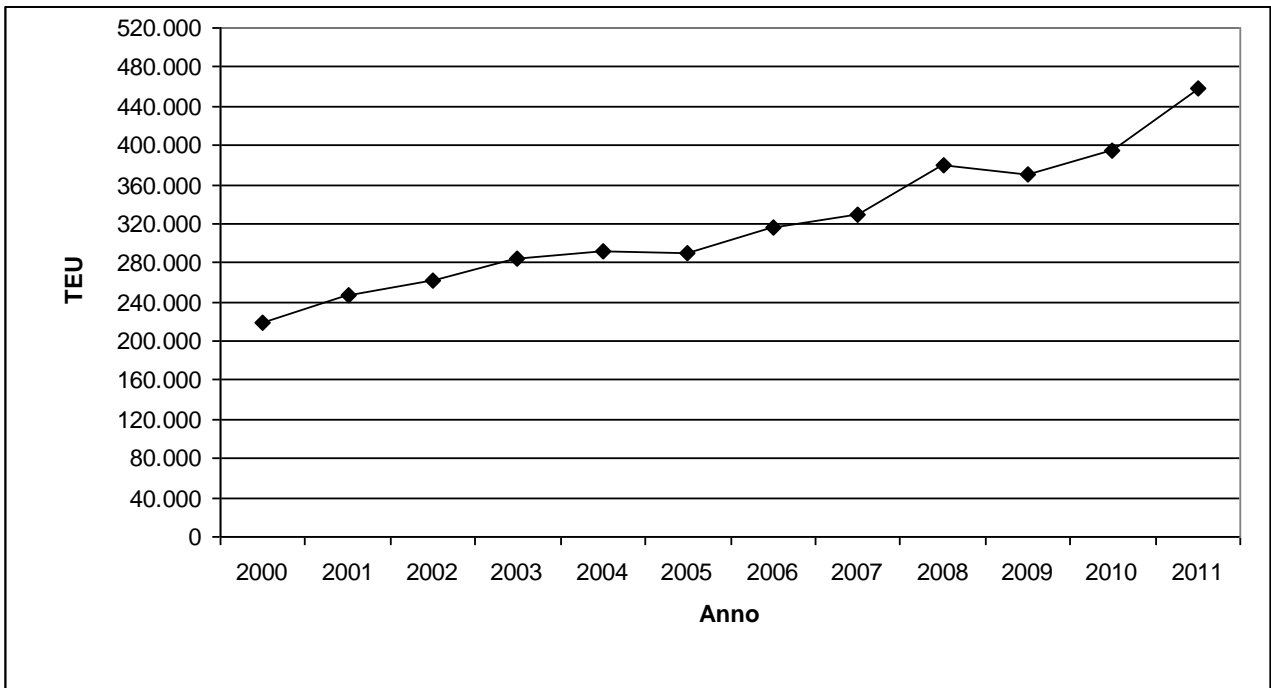
Graf. 2: Movimento passeggeri - serie storica (2000 - 2011)



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

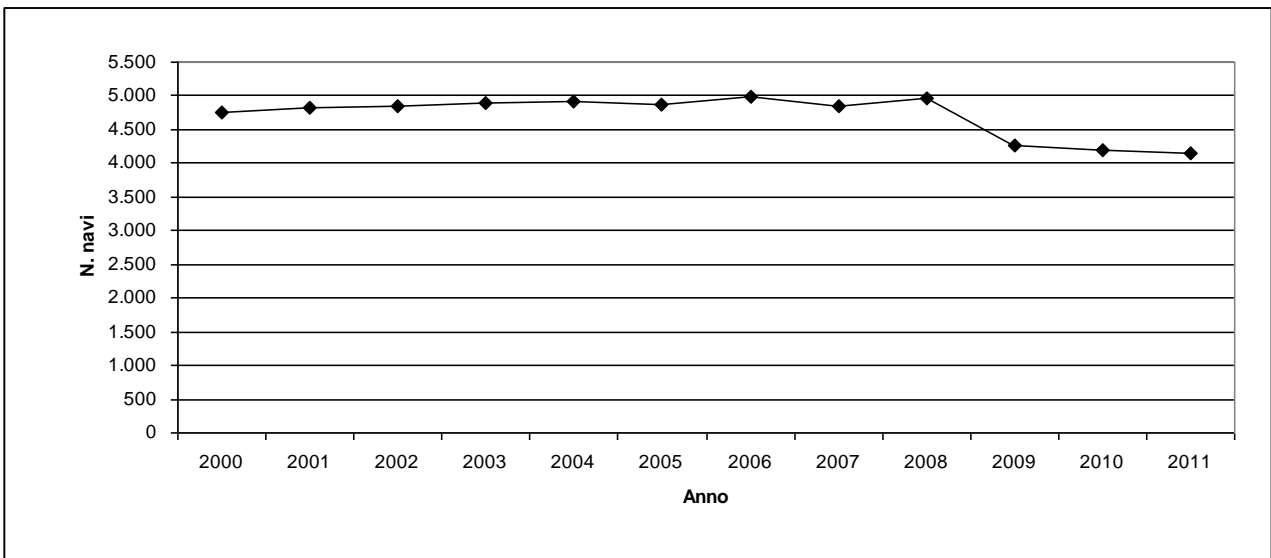
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHIE LAGUNARI

Graf. 3: Movimentazione contenitori - serie storica (2000 - 2011)



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

Graf. 5: Movimento navi - serie storica (2000 - 2011)



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

3 PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2011 - FEBBRAIO 2012

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 (marzo 2011 - febbraio 2012).

- Alla fine del periodo considerato il porto di Ancona realizza una flessione tanto nel traffico camionistico quanto in quello passeggeri (-9,4 e -7,4% rispettivamente). Rispetto al 2004 il movimento camionistico risulta essere in flessione di quasi 27 punti percentuali mentre quello passeggeri in aumento del 9% circa.

Tab. 2: Porto di Ancona - flussi portuali

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 10 - Feb. 11	Mar. 11 - Feb. 12	11/10	11/04
Totale tir	187.288	151.281	137.101	-9,4	-26,8
Passeggeri	1.401.928	1.645.960	1.523.753	-7,4	8,7

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

- Anche nel corso della presente annualità è stato possibile proseguire con il monitoraggio dei traffici del porto di Ravenna. Essendo tuttavia cambiata la periodicità di pubblicazione dei dati, è stato possibile svolgere unicamente valutazioni complessive a fine 2011. Partendo da tale premessa generale, quanto evidenziato dallo scalo vede una tendenza all'aumento dei traffici delle merci solide rispetto al 2010 a fronte di una decisa flessione rispetto al 2004 (-42%).

Tab. 3: Porto di Ravenna - flussi portuali

	PERIODO				Var. %	
	Gen. - Dic. 04	Gen. - Dic. 09	Gen. - Dic. 10	Gen. - Dic. 11	11/10	11/04
Merci solide	17.228.784	8.599.686	9.763.212	9.999.710	2,4	-42,0

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

- L'arco temporale considerato vede il porto di Genova registrare un incremento nel numero di TEU movimentati (+4,7%) a fronte di una flessione nel movimento passeggeri, particolarmente marcata nel traffico complessivo, di minore entità se si considera il solo traffico crocieristico (-14,8 e -5,8% rispettivamente). Rispetto ai valori riferiti al 2004 il numero di TEU movimentati nel 2011 è superiore del 15,9%; in relazione al movimento passeggeri si ha invece una crescita nel movimento complessivo (+3,2%), cui si affianca il più che positivo incremento della componente crocieristica, cresciuta del 190% circa.

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

Tab. 4: Porto di Genova – flussi portuali

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb . 05	Mar. 10 - Feb. 11	Mar. 11 - Feb. 12	12/11	12/04
TEU	1.617.727	1.789.950	1.874.624	4,7	15,9
Passeggeri	3.006.267	3.638.641	3.101.197	-14,8	3,2
Crocieristi	278.660	856.574	806.877	-5,8	189,6

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

- L'arco temporale considerato vede nel porto di La Spezia una contrazione dei traffici containerizzati rispetto a quanto movimentato l'anno precedente (2010). L'andamento appare invece essere positivo andando a confrontare il dato attuale con quello del 2004.

Tab. 5: Porto di La Spezia – flussi portuali

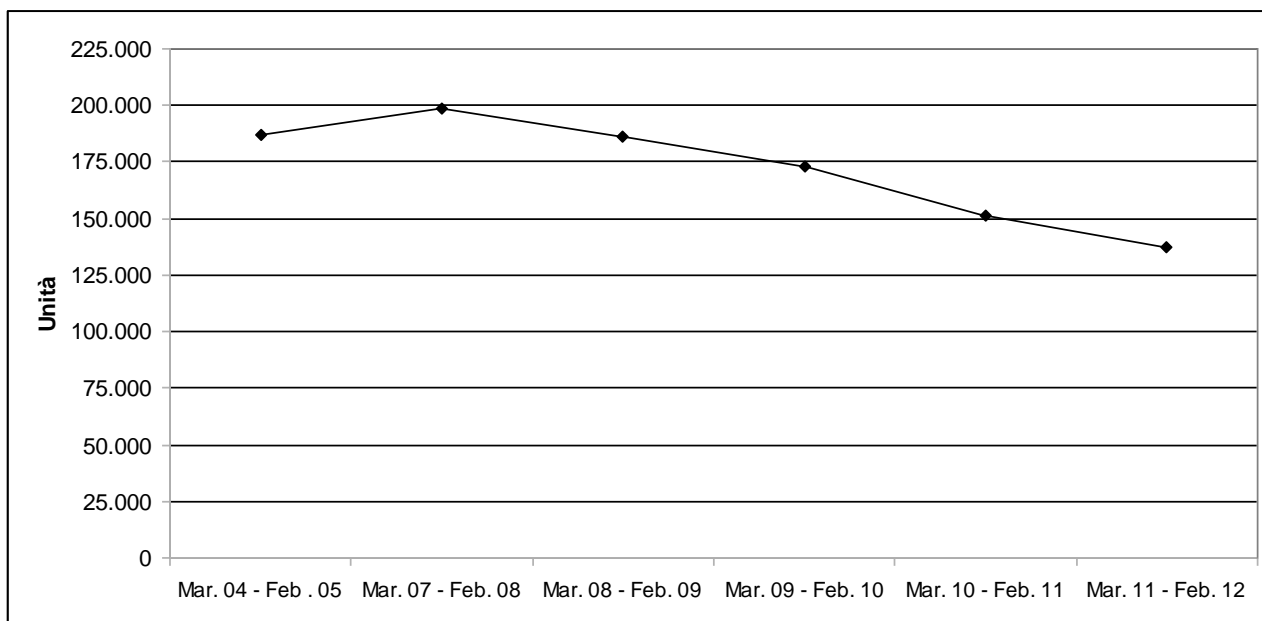
	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb . 05	Mar. 10 - Feb. 11	Mar. 11 - Feb. 12	12/11	12/04
TEU	1.043.843	1.329.866	1.284.780	-3,4	23,1

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Analogamente a quanto svolto 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/6); 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.

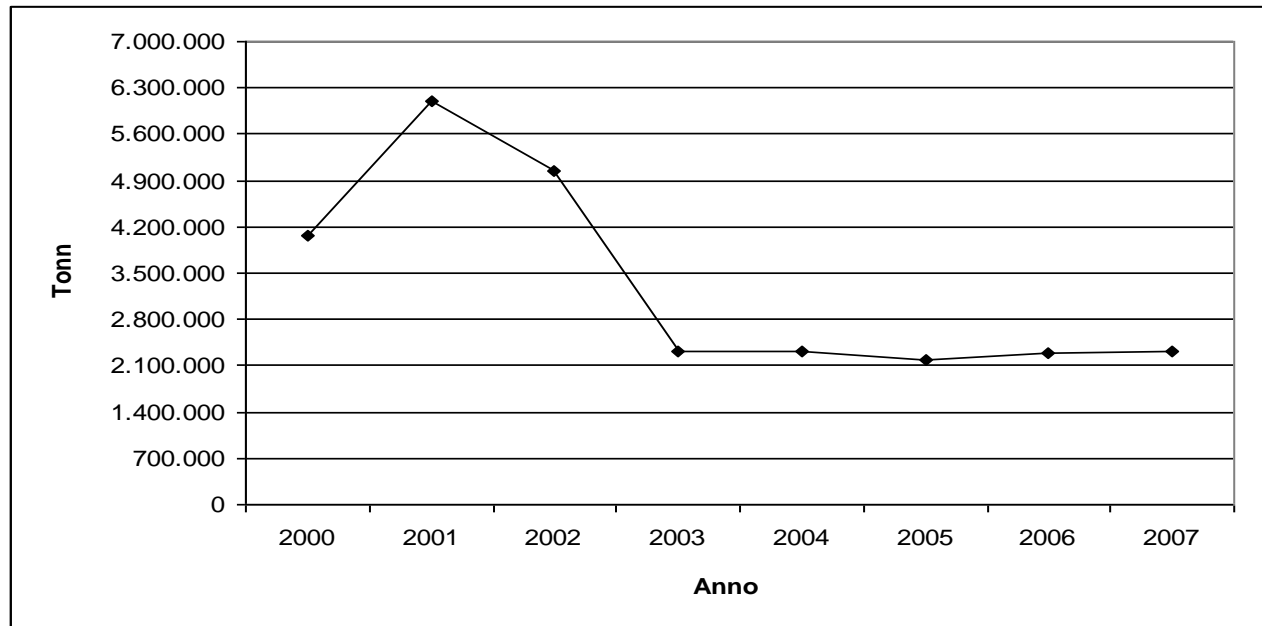
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 6: porto di Ancona movimento camionistico marzo 2011/febbraio 2012



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

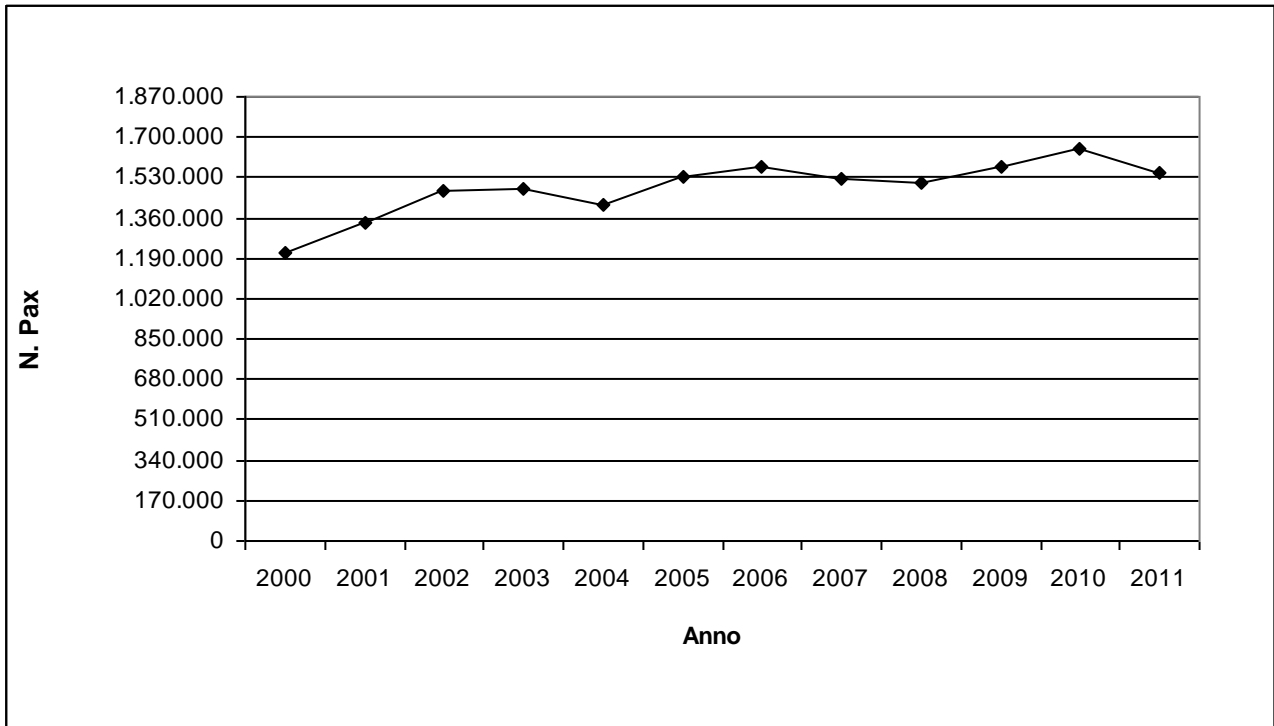
Graf. 7: Porto di Ancona - traffico ro/ro serie storica 2000/2007



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

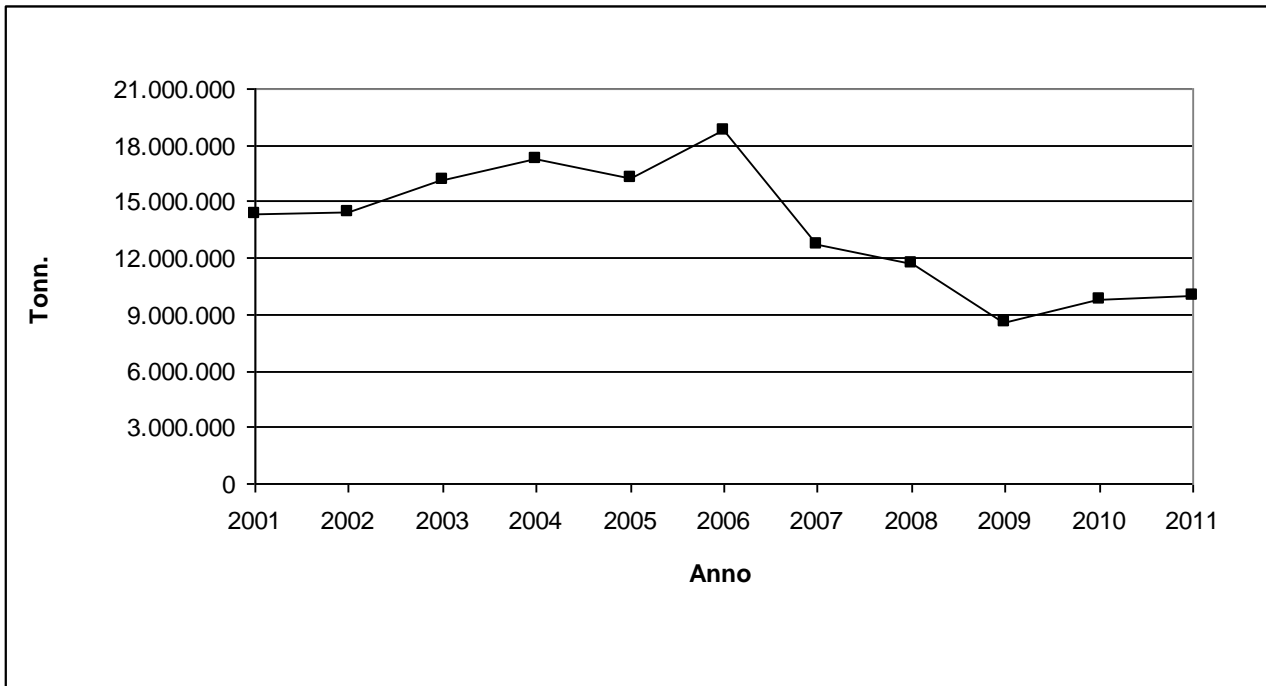
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHIE LAGUNARI

Graf. 8: Porto di Ancona - movimento passeggeri serie storica 2000 - 2011



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

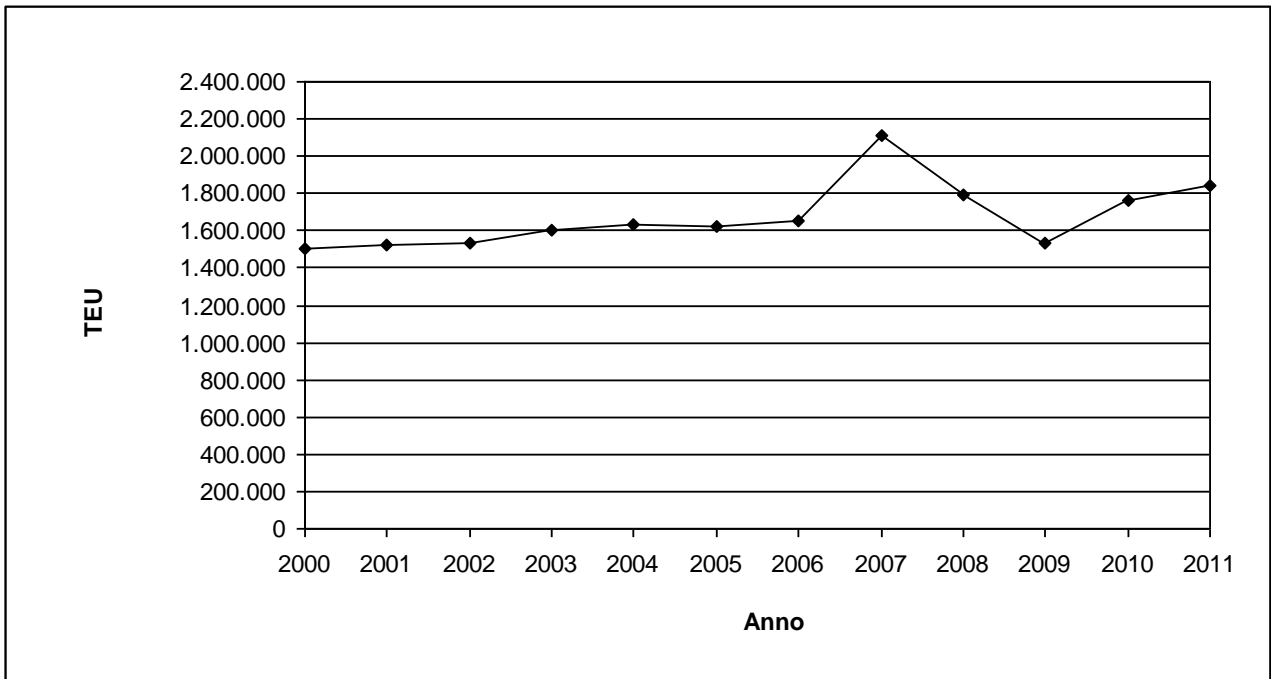
Graf. 9: Porto di Ravenna - serie storica movimento merci 2001 - 2011



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

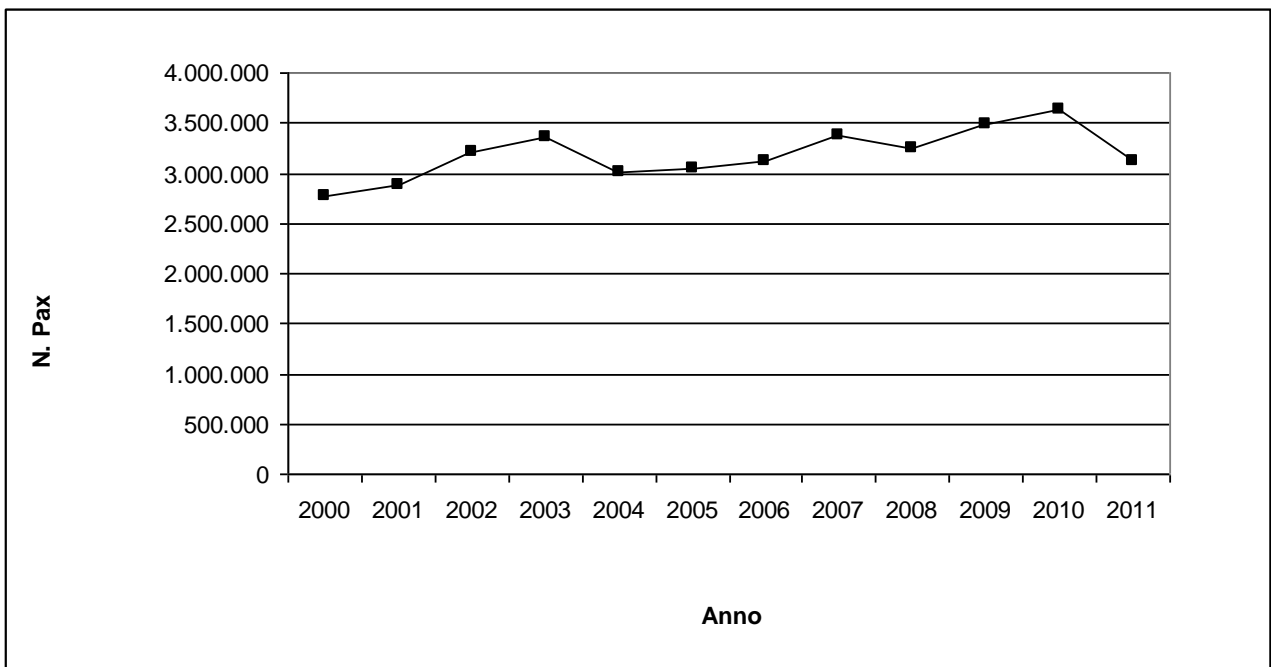
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHIE LAGUNARI

Graf. 10: Porto di Genova – serie storica movimento TEU 2000 – 2011



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

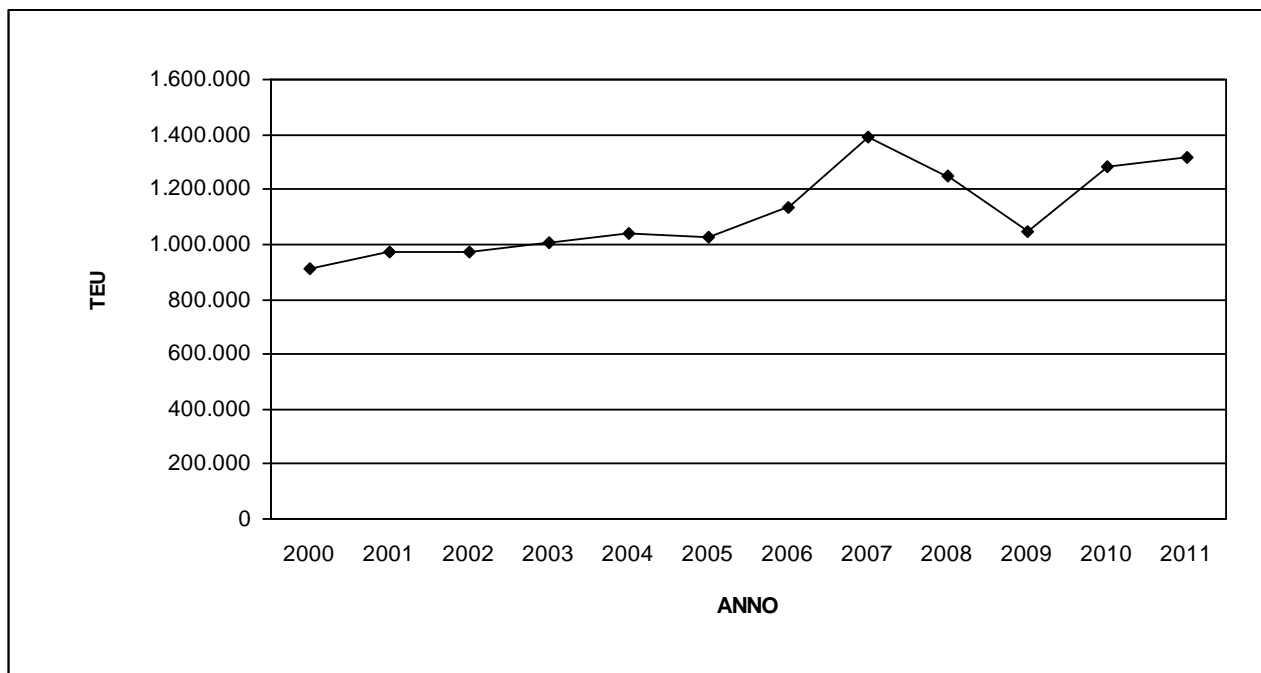
Graf. 11: Porto di Genova – serie storica movimento passeggeri 2000 – 2011



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. 12: Porto di La Spezia - serie movimento TEU 2000 - 2011



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

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

In termini generali una prima osservazione è che sono ravvisabili tanto alcuni elementi di continuità rispetto ai precedenti rapporti, ovvero alcuni elementi di rottura.

Iniziando da una visione d'insieme sembra innanzitutto delinearsi un **quadro complessivamente positivo in cui spiccano i buoni trend realizzati dai traffici container e da quelli passeggeri**.

Soffermandosi quindi sui **traffici "strategici"**, emerge una **sostanziale e complessiva tenuta**. Il contesto appare essere tuttavia ancora caratterizzato dalla dicotomia **traffici containerizzati - autostrade del mare**, poiché nonostante la rinnovata conferma dello **stato di salute dei primi, anche e soprattutto rispetto al 2004**, i **secondi** appaiono essere ancora **"in affanno"** pur essendo il dato attuale (e quello degli anni più recenti) caratterizzato da una relazione più che positiva rispetto allo storico (lo stato *ante operam* più precisamente).

Si conferma altresì il **trend crescente del movimento passeggeri**, processo che sembra continuare ad evolversi positivamente di anno in anno.

Per quanto riguarda i traffici **"tradizionali"**, un elemento di differenziazione rispetto al passato è rappresentato dal fatto che i traffici delle merci rinfuse liquide sono in contrazione mentre evidenziamo **segnali di ripresa** per quelle **solide**, elemento non secondario dato lo storico dei dati di questa particolare tipologia di traffico nel corso dell'ultimo quinquennio.

Come già altre volte sottolineato quest'ultima evidenza appare essere particolarmente significativa e certamente **"degnata di nota"**; essa emerge infatti in un contesto di lungo periodo che vede il porto di Venezia perdere la sua vocazione di porto a supporto delle attività industriali a favore di un ruolo maggiormente commerciale, riconfigurazione che aveva portato a significative perdite di traffico **"tradizionale"** a favore di quello **"specializzato"**.

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

Passando ora ad alcune considerazioni dei rapporti tra il porto di Venezia ed i porti "concorrenti" sono riscontrabili i seguenti elementi:

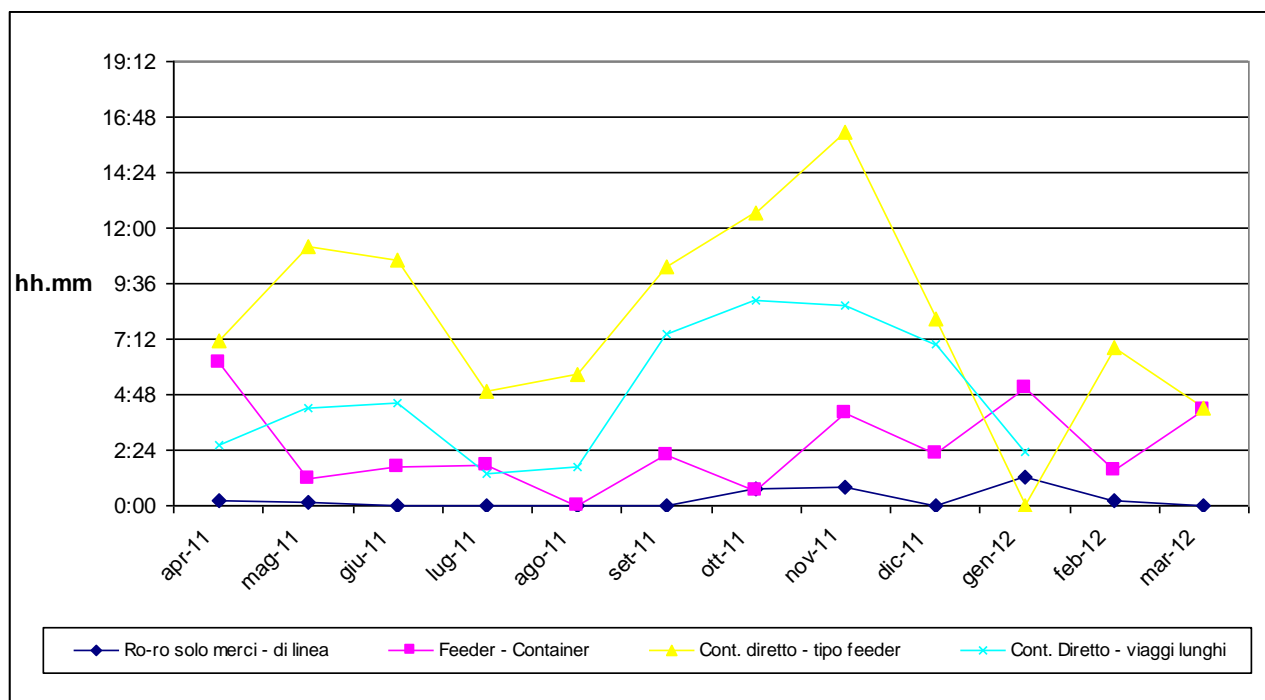
- **Traffici container.** Sono state registrate delle buone performance sia nel porto di Venezia che in quello di Genova, in flessione è invece il traffico nel porto di La Spezia. Complessivamente positiva è la situazione dello stesso tipo di traffico nei confronti del 2004, anno rispetto al quale gli incrementi risultano essere particolarmente significativi. Ciò che tuttavia si ritiene opportuno è che, ricordando sempre la diversità dei valori assoluti tra porti, il porto di **Venezia** sembra dimostrare una **spiccata vitalità** poiché chiude il periodo con un significativo tasso di crescita **anche in presenza** di un recente fenomeno quale la già segnalata **diminuzione delle toccate da parte delle navi oceaniche**, fenomeno che ragionevolmente avrebbe potuto tradursi in un calo dei traffici.
- **Autostrade del mare.** Non si segnalano al momento elementi di particolare rilievo rispetto al pregresso poiché al termine del periodo analizzato anche il porto di Ancona chiude con un decremento sia rispetto al 2010 sia, soprattutto, nei confronti del 2004. Rispetto ad Ancona per il porto di Venezia si segnala unicamente che lo scalo lagunare conferma il trend negativo rispetto al 2010 e quello positivo rispetto allo stato *ante operam* a testimoniare la continuazione dell'elemento congiunturale del porto di Venezia contro uno più prettamente strutturale di quello di Ancona.
- **Traffico passeggeri.** Il porto di Venezia conferma il momento complessivamente buono in un contesto in cui i porti di Genova ed Ancona subiscono un rallentamento. Più nello specifico il porto di Venezia registra una notevole performance nel traffico crocieristico a fronte di un rallentamento in quello "*non cruise*" certamente influenzato dall'andamento negativo delle autostrade del mare. Negli altri due scali si registrano invece decrementi tanto nel comparto crocieristico (Genova) quanto in quello non crocieristico (Genova ed Ancona).

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 2011 - marzo 2012 ed il suo confronto con i valori del 2010 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 reportistica 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 2010 i servizi monitorati hanno evidenziato una generalizzata tendenza alla diminuzione, poiché sono soltanto i servizi ferry ad aver registrato un incremento rispetto al pregresso. Complessivamente buone le performance anche rispetto al 2004 con la sola eccezione dei servizi feeder, in aumento.

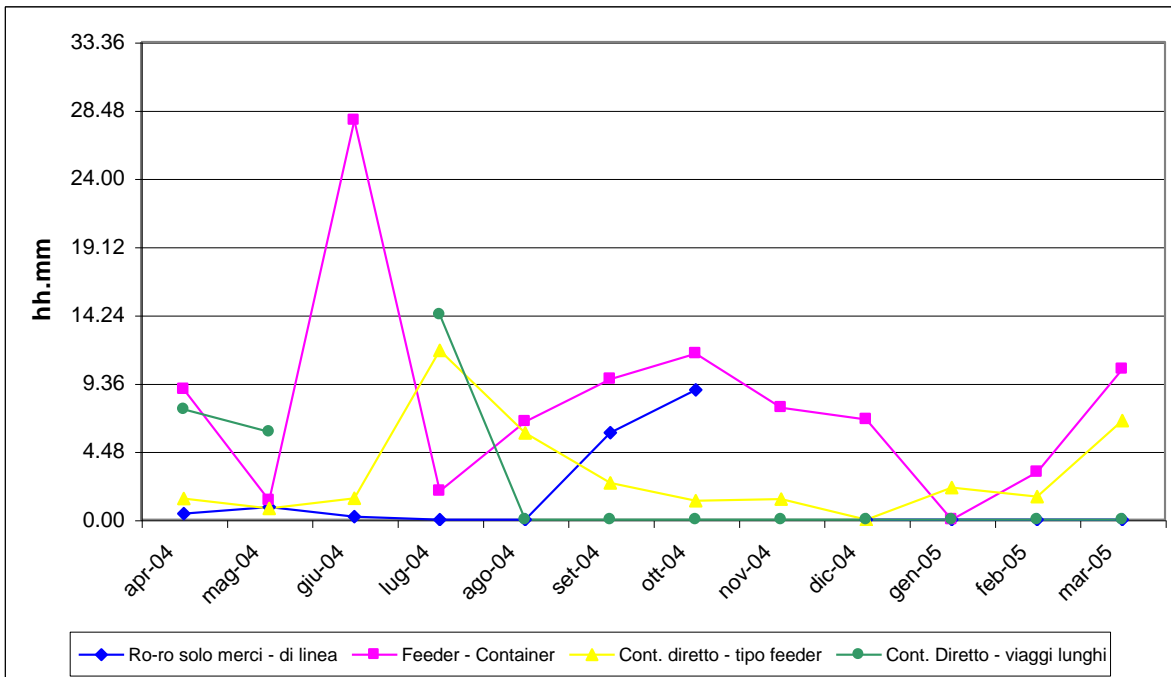
Graf. 13: Media della sosta in rada - bocca di Malamocco (anno 2011)



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

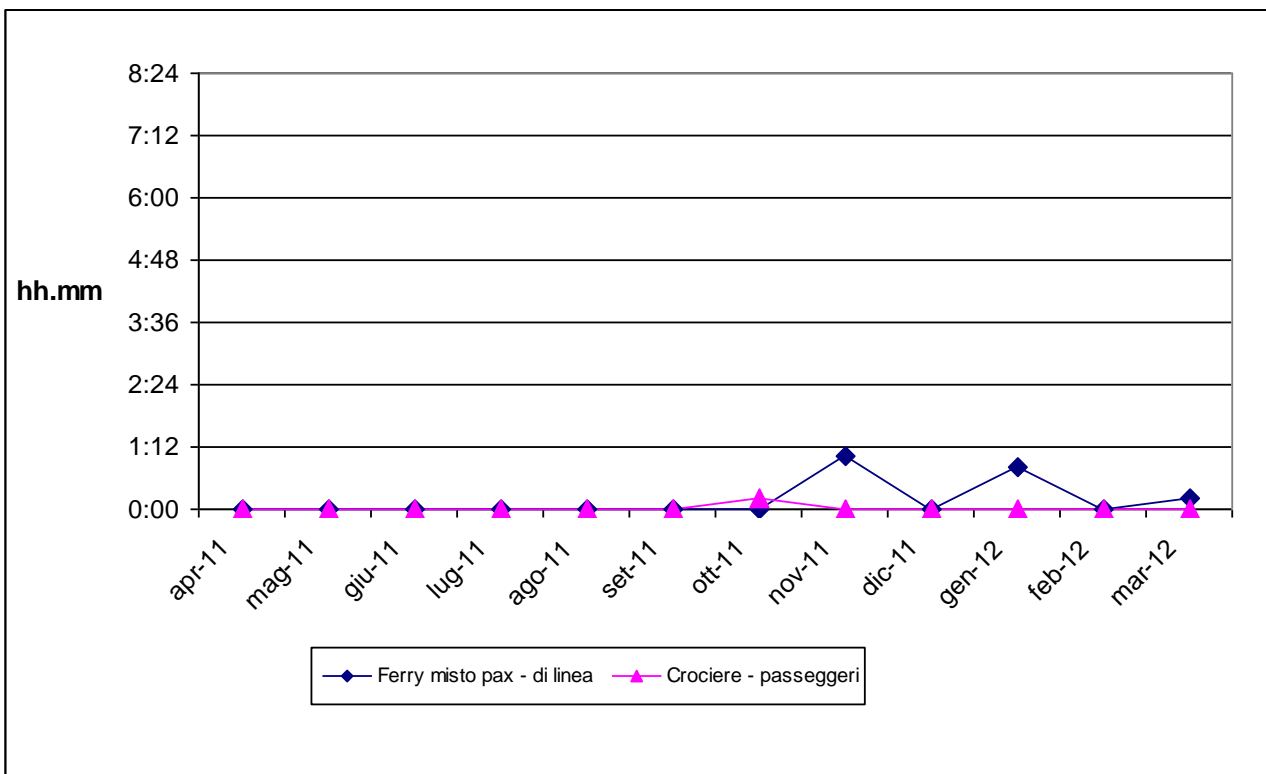
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 14: Media della sosta in rada - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

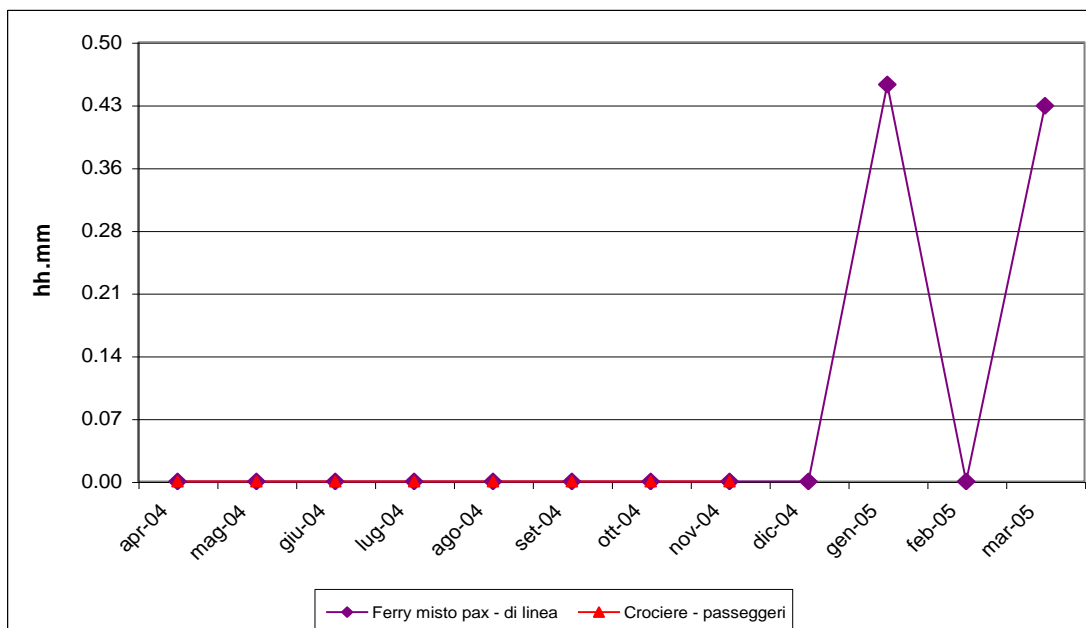
Graf. 15: Media della sosta in rada - bocca di Lido (anno 2011)



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 BOCHE LAGUNARI

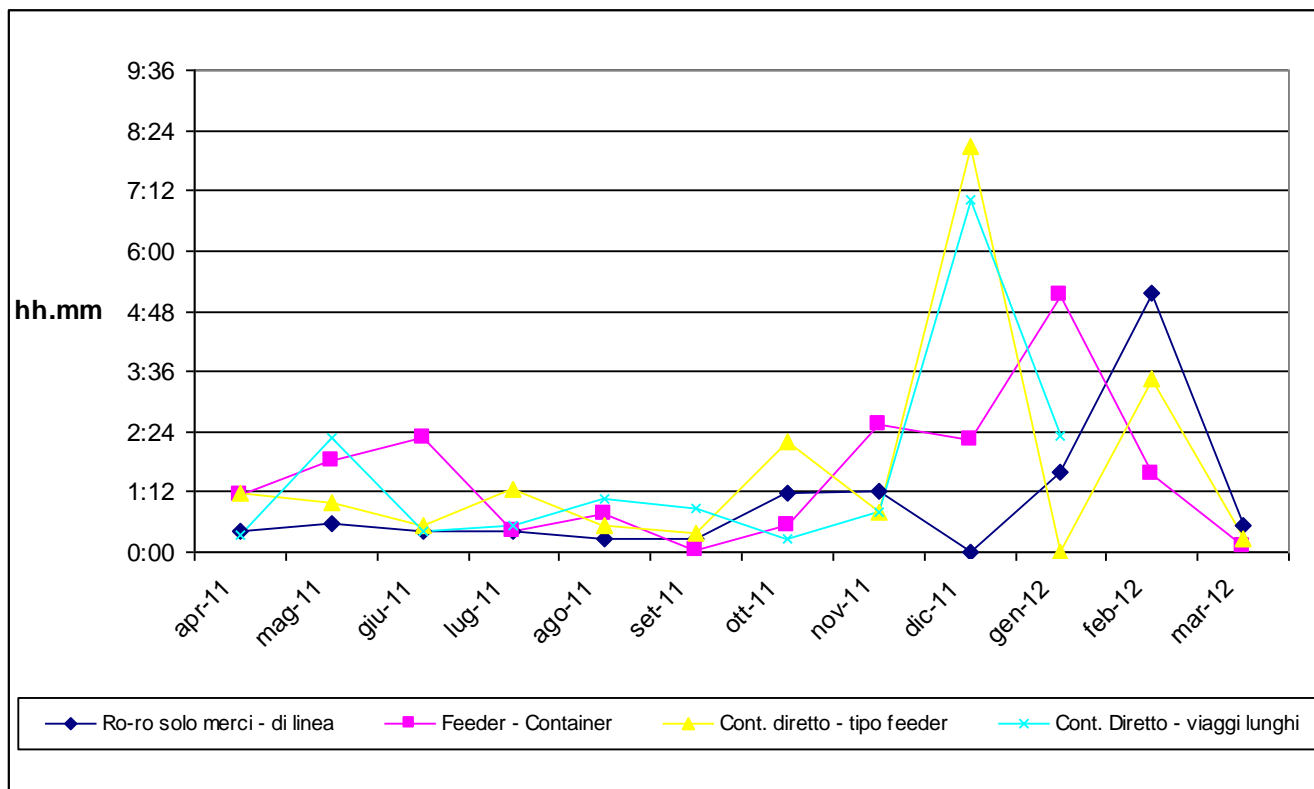
Graf. 16: Media della sosta in rada - bocca di Lido (anno 2004)



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

- **Media dei ritardi in entrata.** Sostanziale tenuta della qualità del servizio in relazione ai ritardi in entrata per i quali si segnalano valori in tendenziale diminuzione ovvero in aumento, ma di limitata entità sia rispetto alla passata annualità, sia nei confronti dello "stato 0".

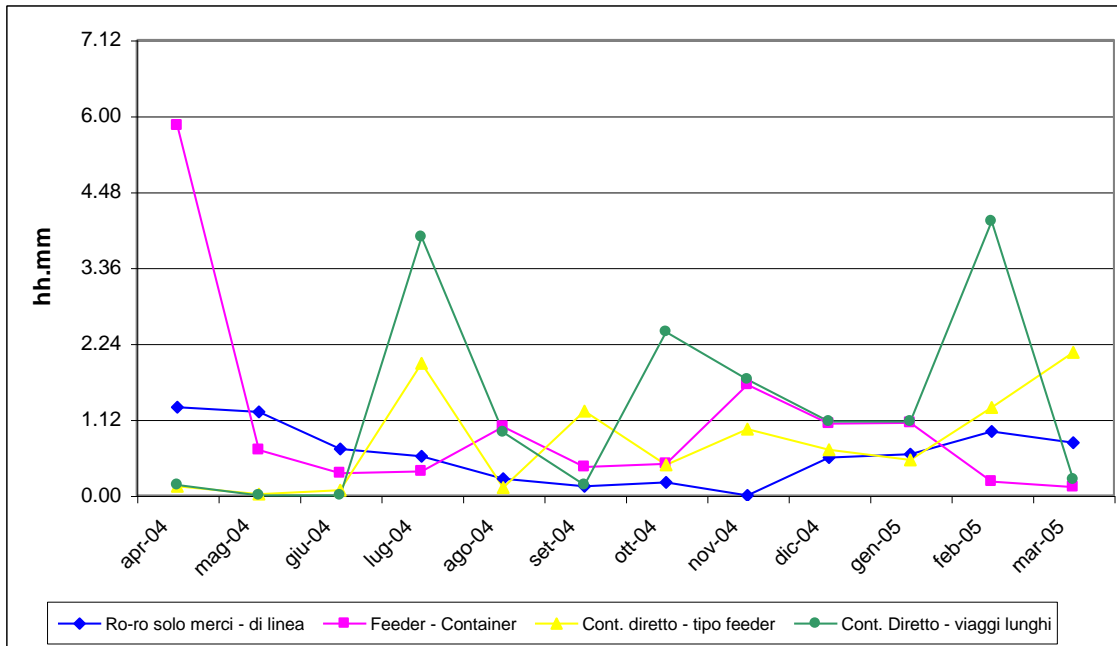
Graf. 17: Media dei ritardi in entrata - bocca di Malamocco (anno 2011)



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

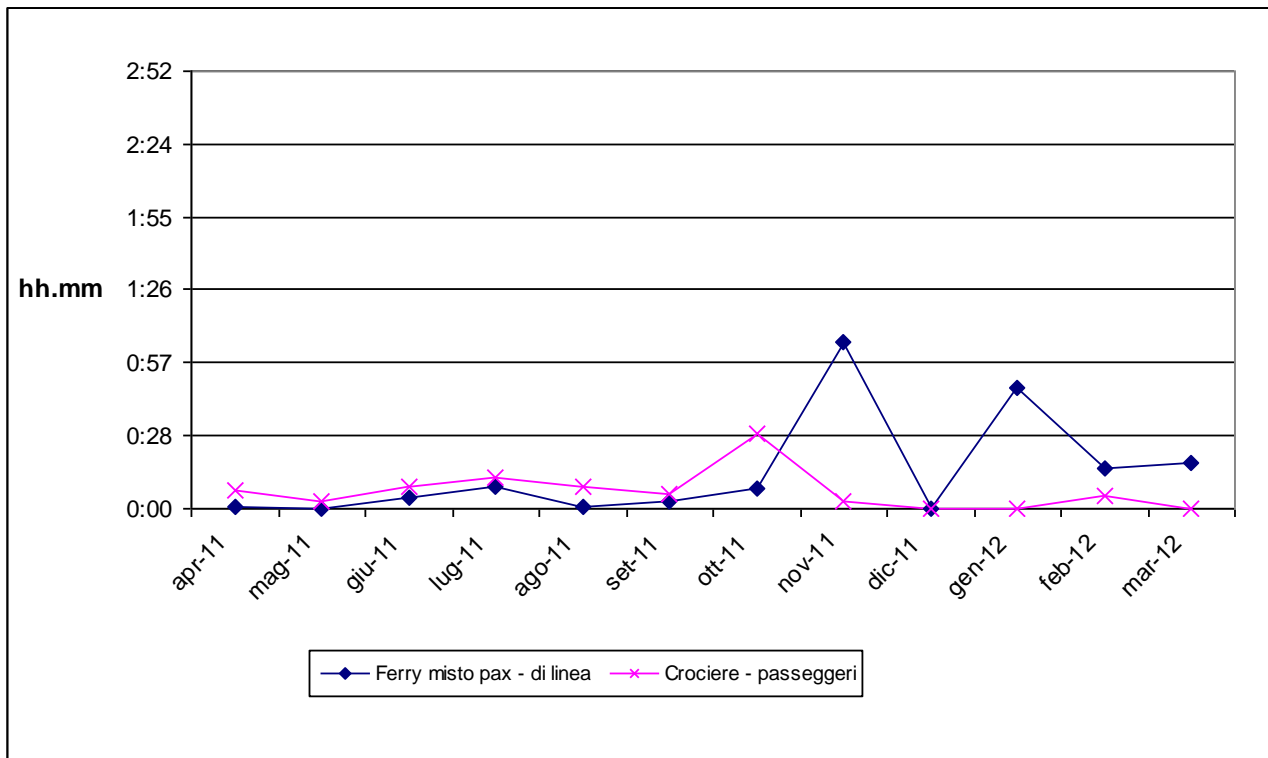
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
 DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 18: Media dei ritardi in entrata - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

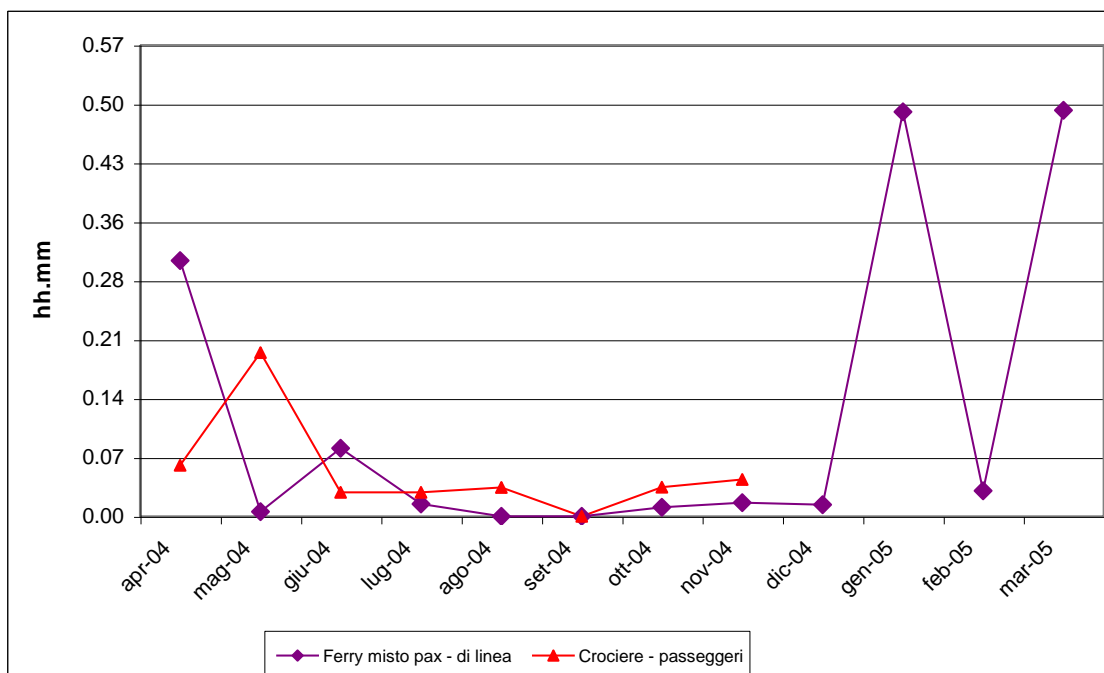
Graf. 19: Media dei ritardi in entrata - bocca di Lido (anno 2011)



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

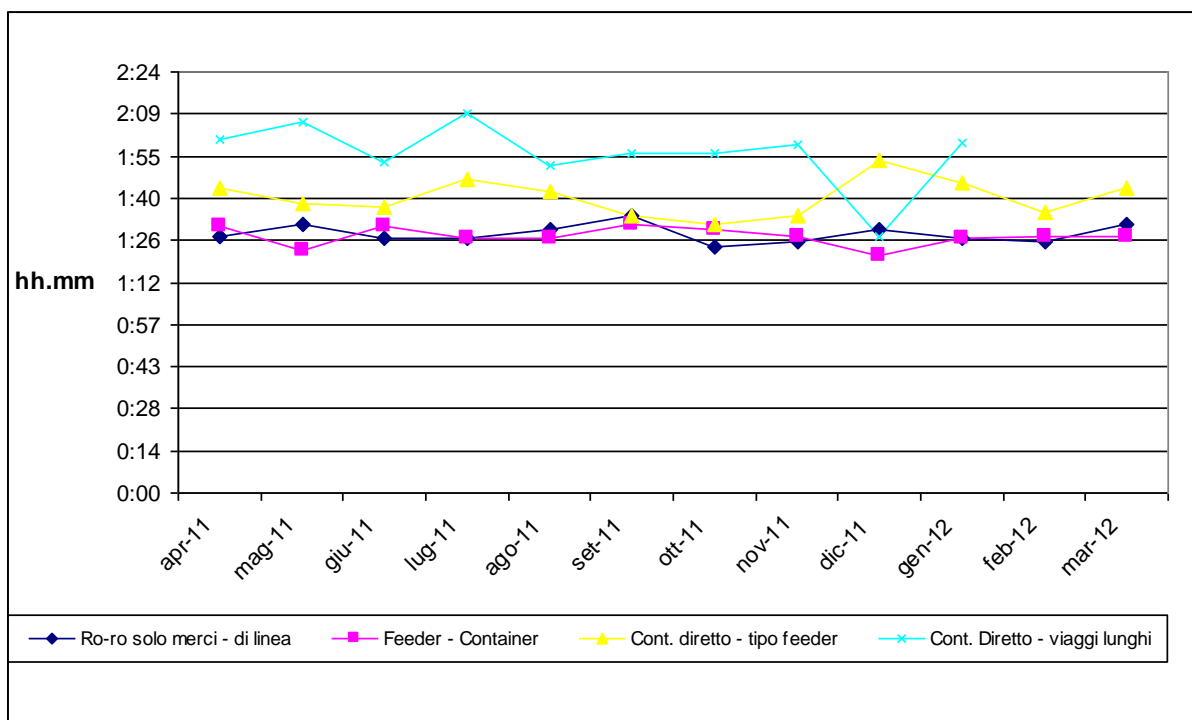
Graf. 20: Media dei ritardi in entrata - bocca di Lido (anno 2004)



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 generalmente attestati su valori inferiori rispetto a quanto registrato nel 2010 e nel 2004.

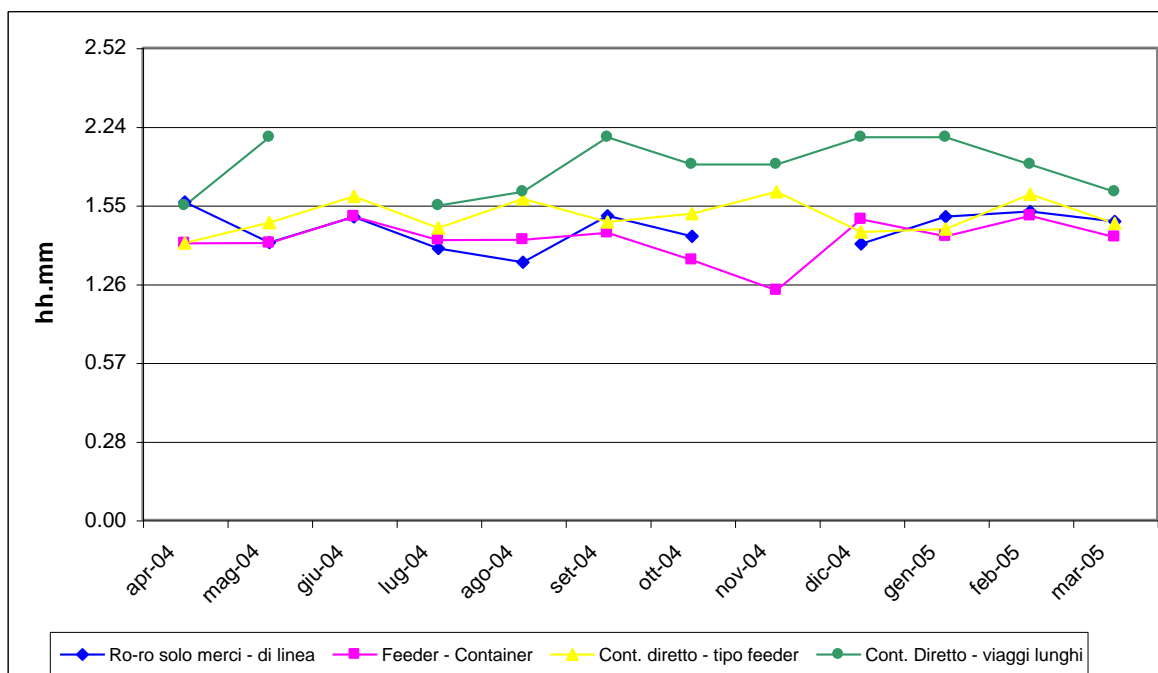
Graf. 21: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Malamocco (anno 2011)



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

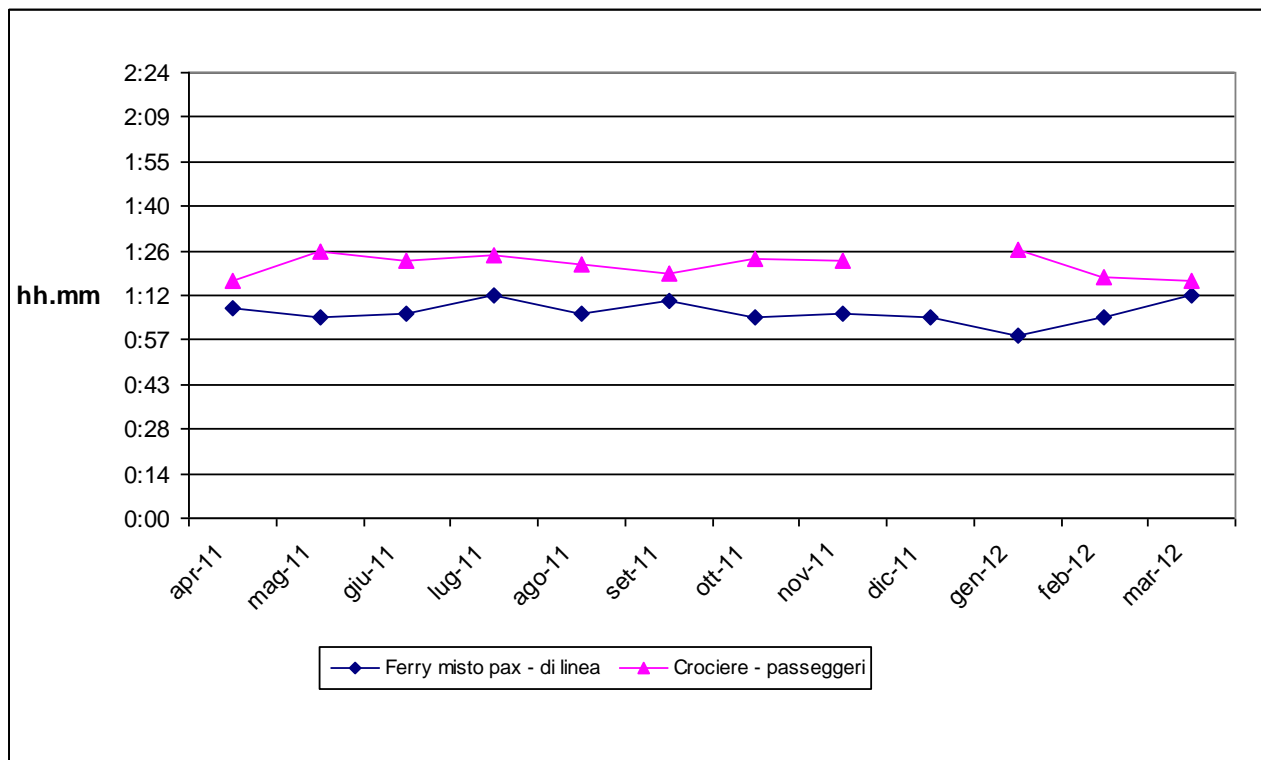
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 22: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

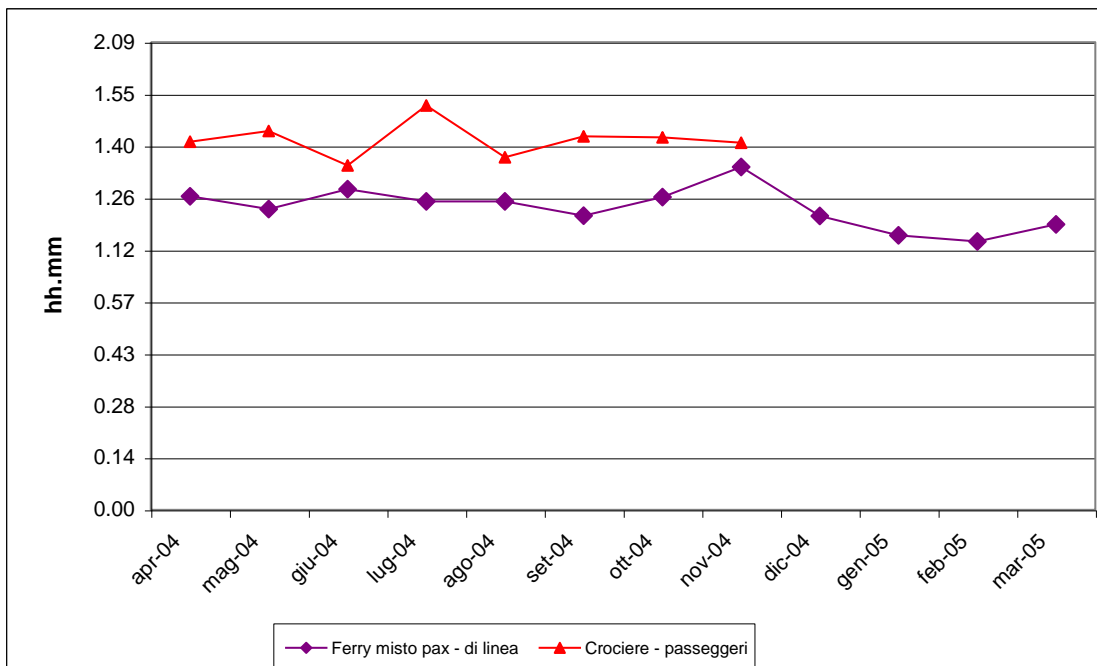
Graf. 23: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Lido (anno 2011)



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 BOCCHIE LAGUNARI

Graf. 24: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Lido (anno 2004)

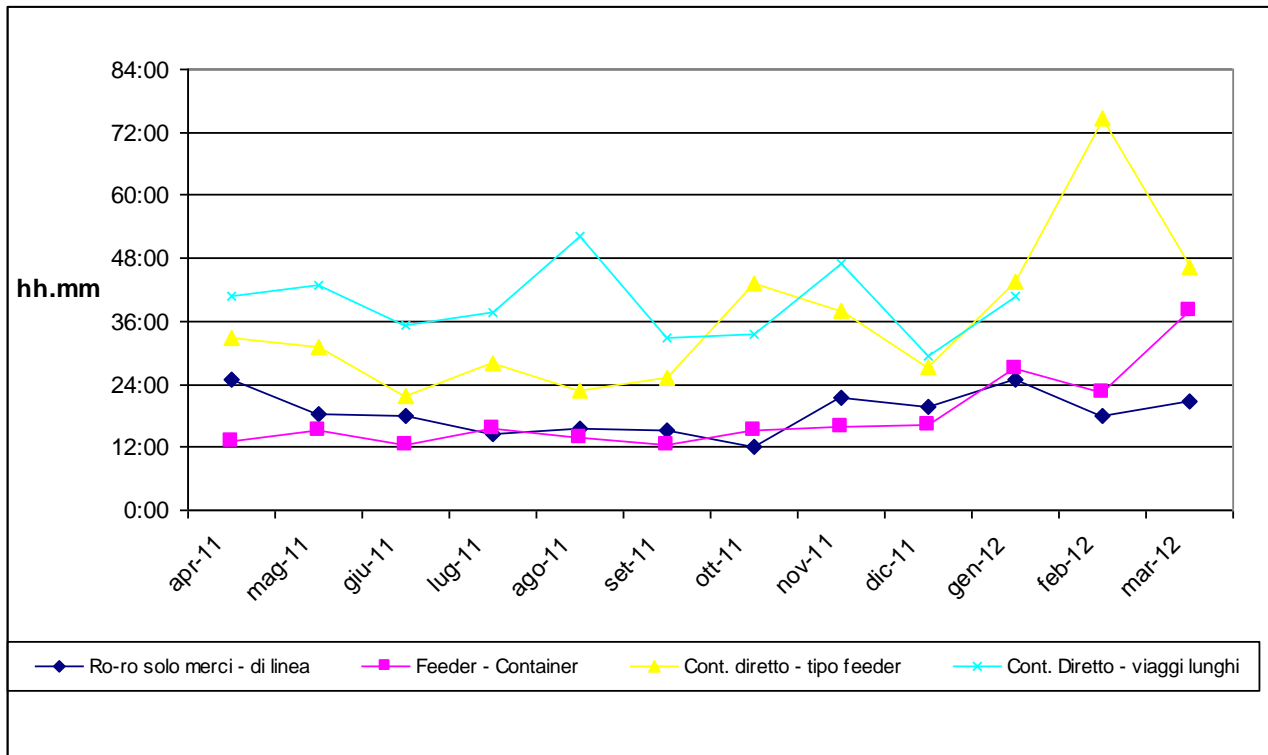


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

- **Media della sosta in banchina.** La tendenza all'aumento dei tempi di sosta in banchina già emersa nelle passate annualità trova conferma anche nell'anno in corso. Più nello specifico si segnalano gli incrementi dei traffici container a lunga percorrenza e delle crociere rispetto al 2010, mentre nei confronti dello stato *ante operam* crescono i tempi dei servizi container diretti.

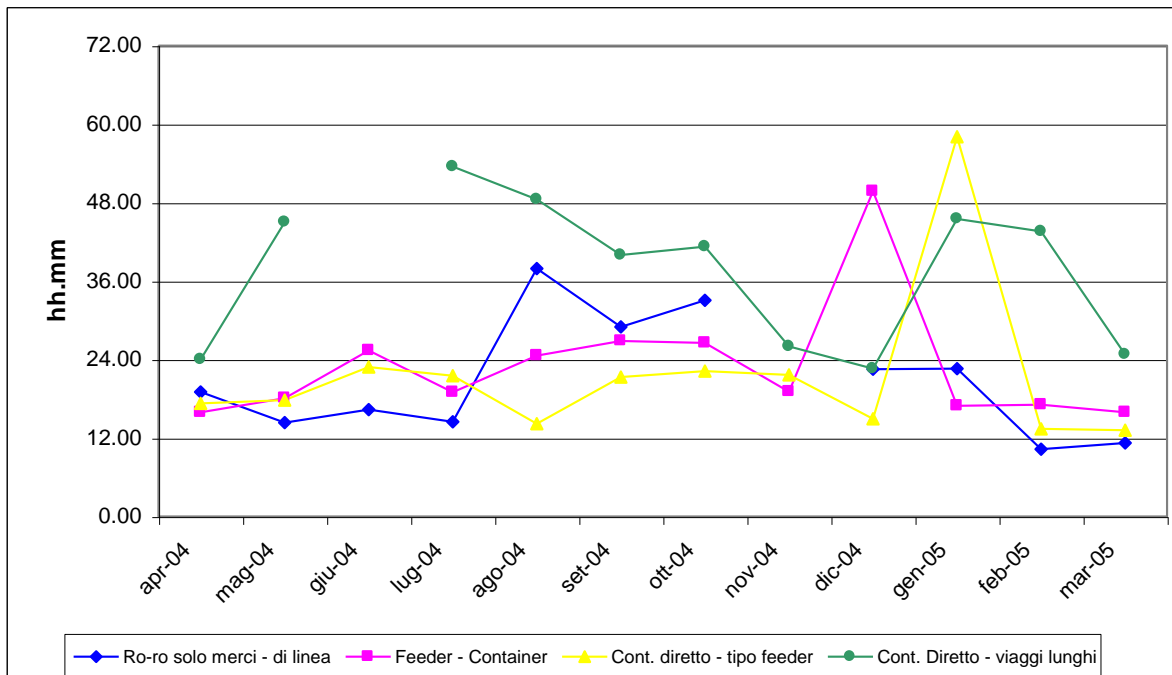
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 25: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Malamocco (anno 2011)



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

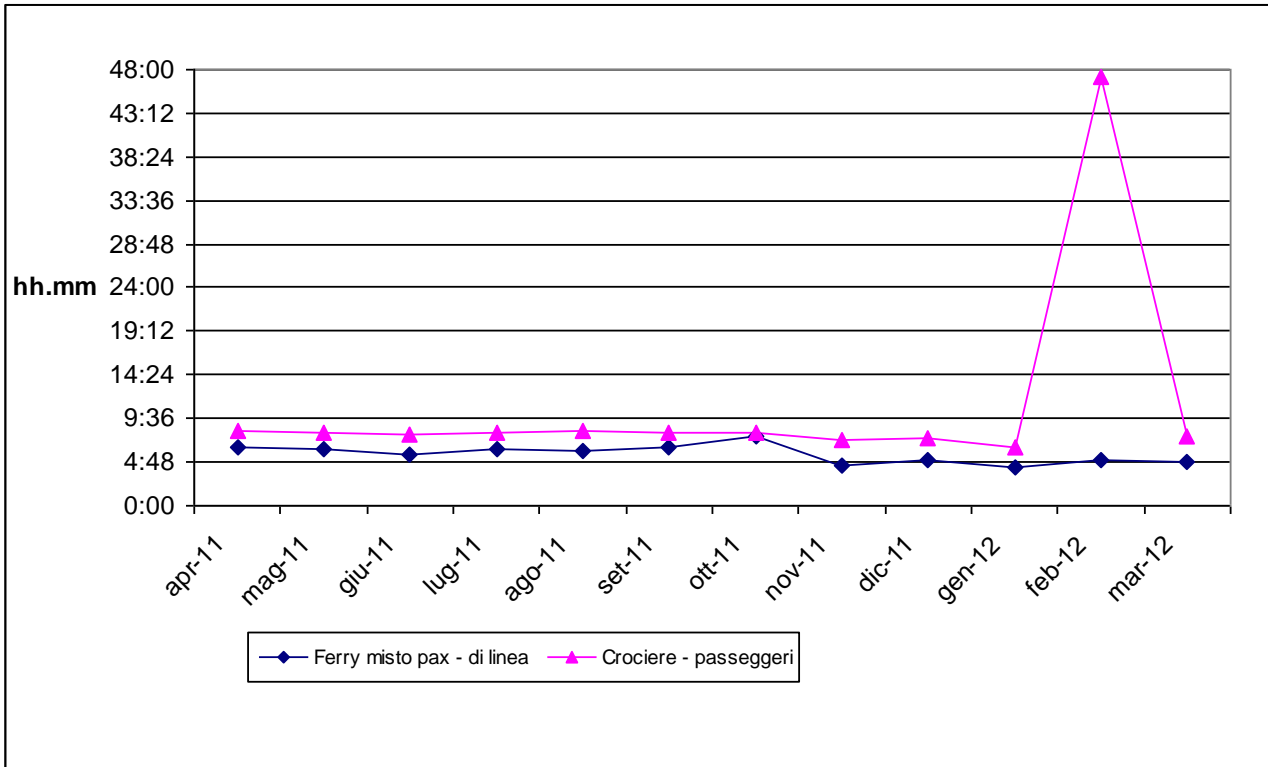
Graf. 26: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

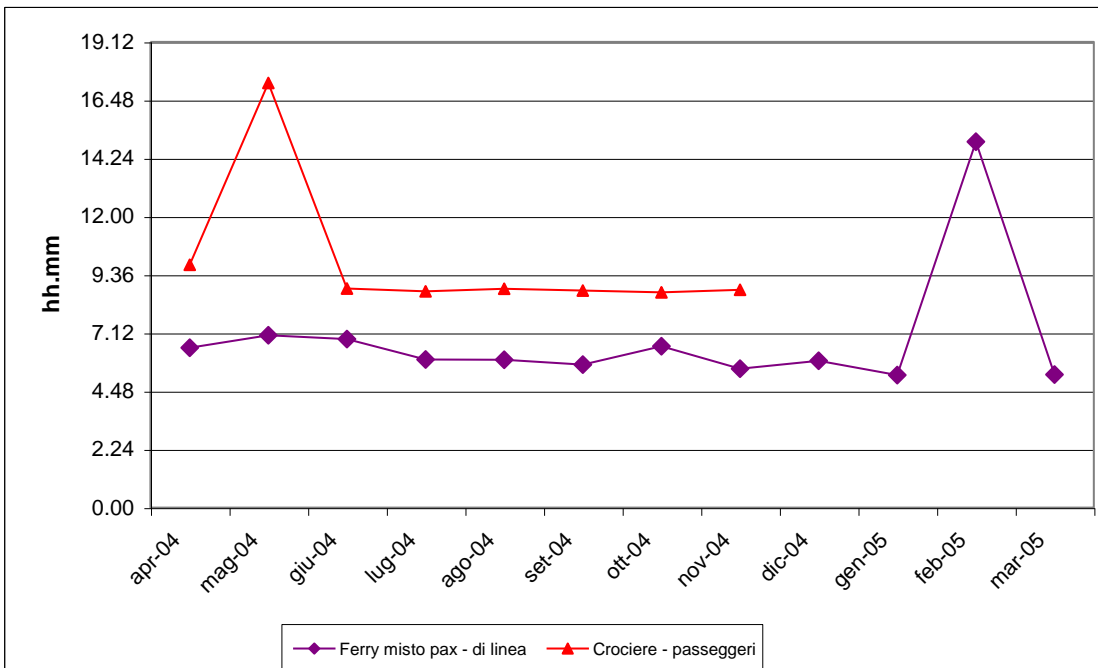
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
 DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 27: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Lido (anno 2011)



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

Graf. 28: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Lido (anno 2004)

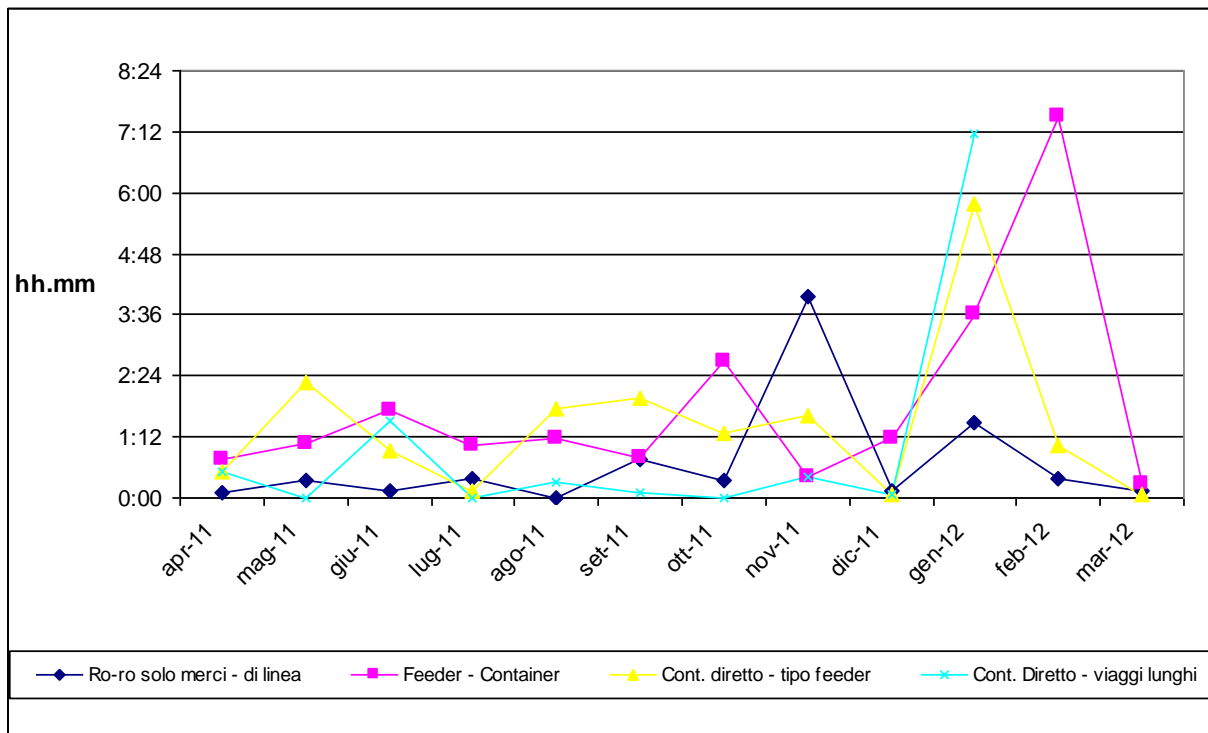


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

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

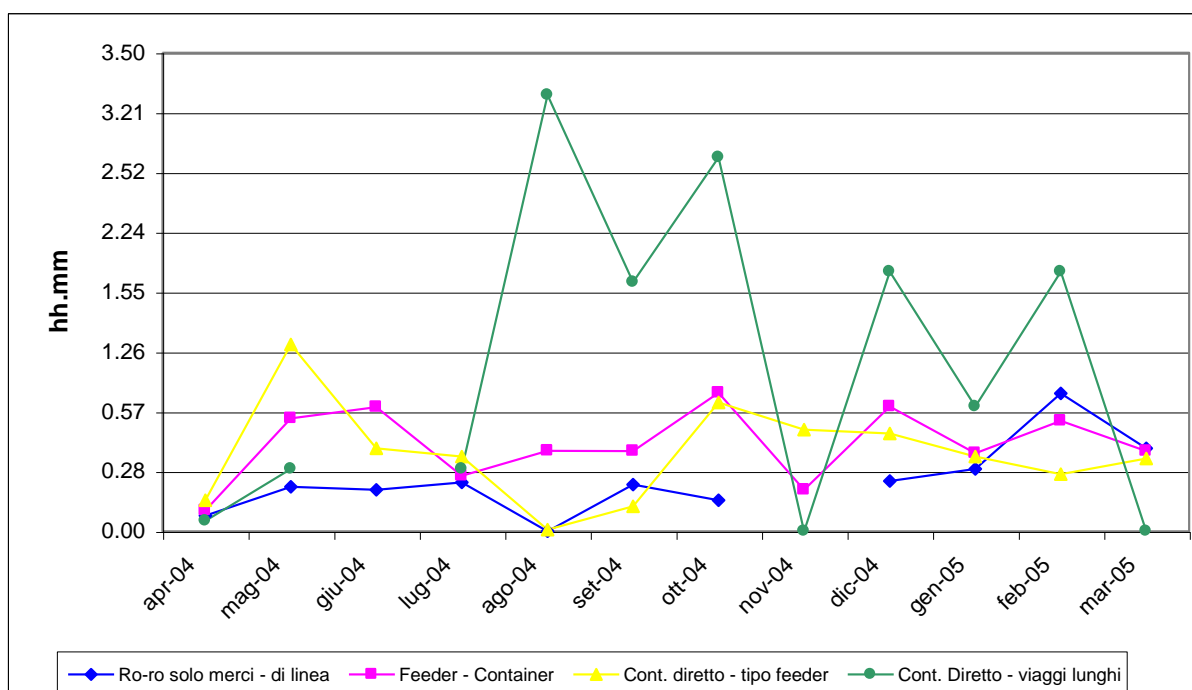
- **Media dei ritardi in partenza.** Si segnalano fenomeni di ritardo in partenza principalmente nei servizi feeder e ro-ro rispetto al 2010 ed in quelli feeder rispetto al 2004. In diminuzione i ritardi medi nelle altre tipologie di traffico.

Graf. 29: Media dei ritardi in partenza - bocca di Malamocco (anno 2011)



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

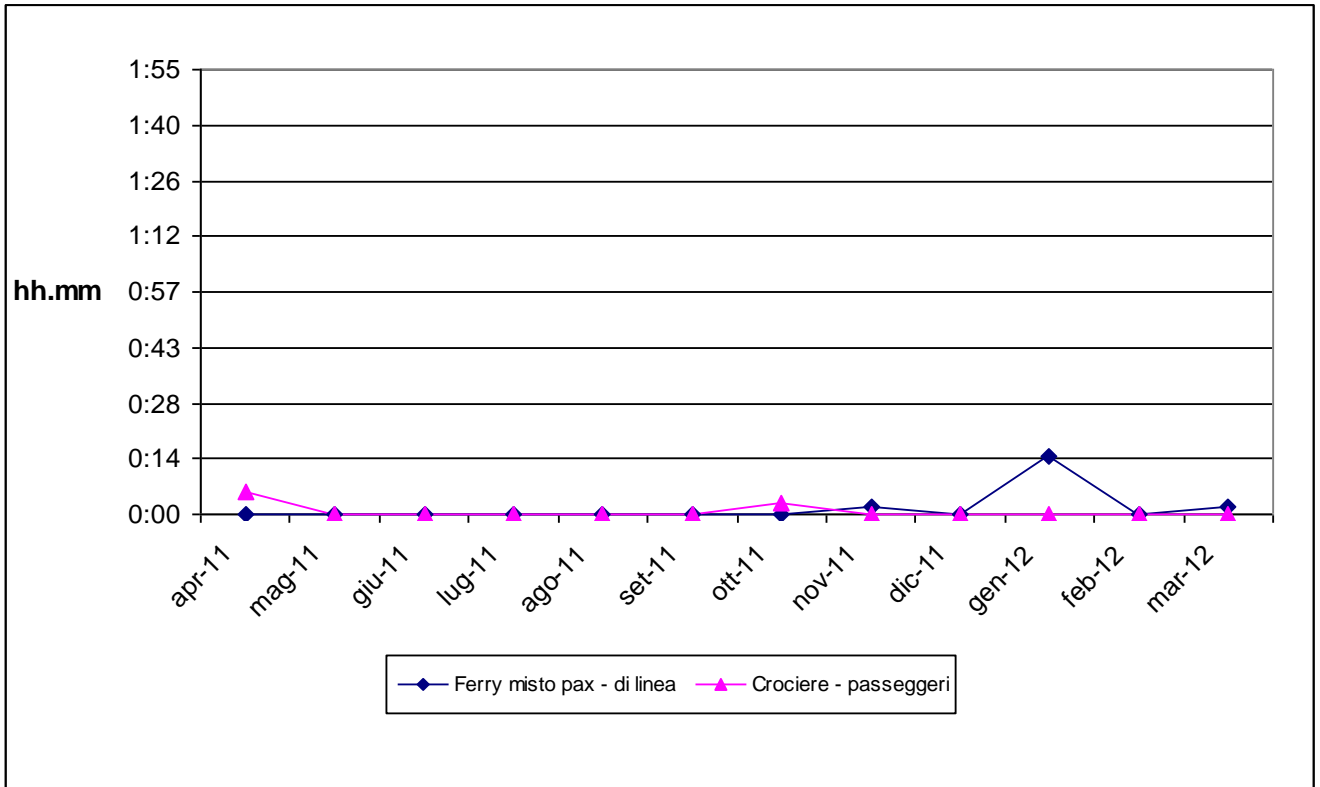
Graf. 30: Media dei ritardi in partenza - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

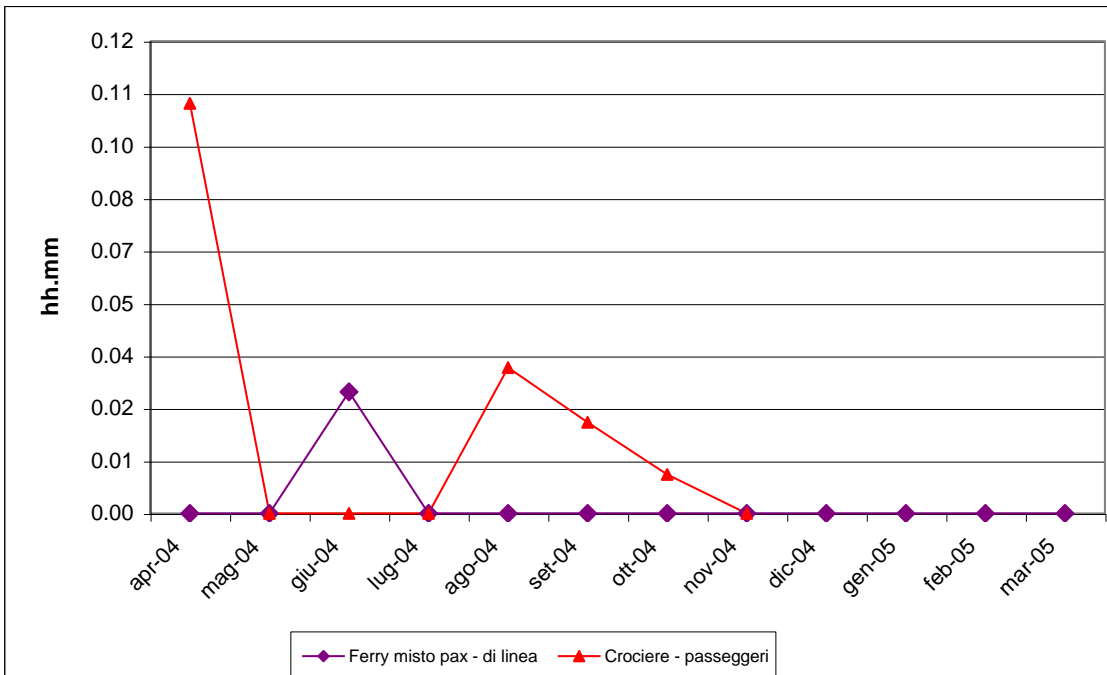
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
 DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 31: Media dei ritardi in partenza - bocca di Lido (anno 2011)



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

Graf. 32: Media dei ritardi in partenza - bocca di Lido (anno 2004)

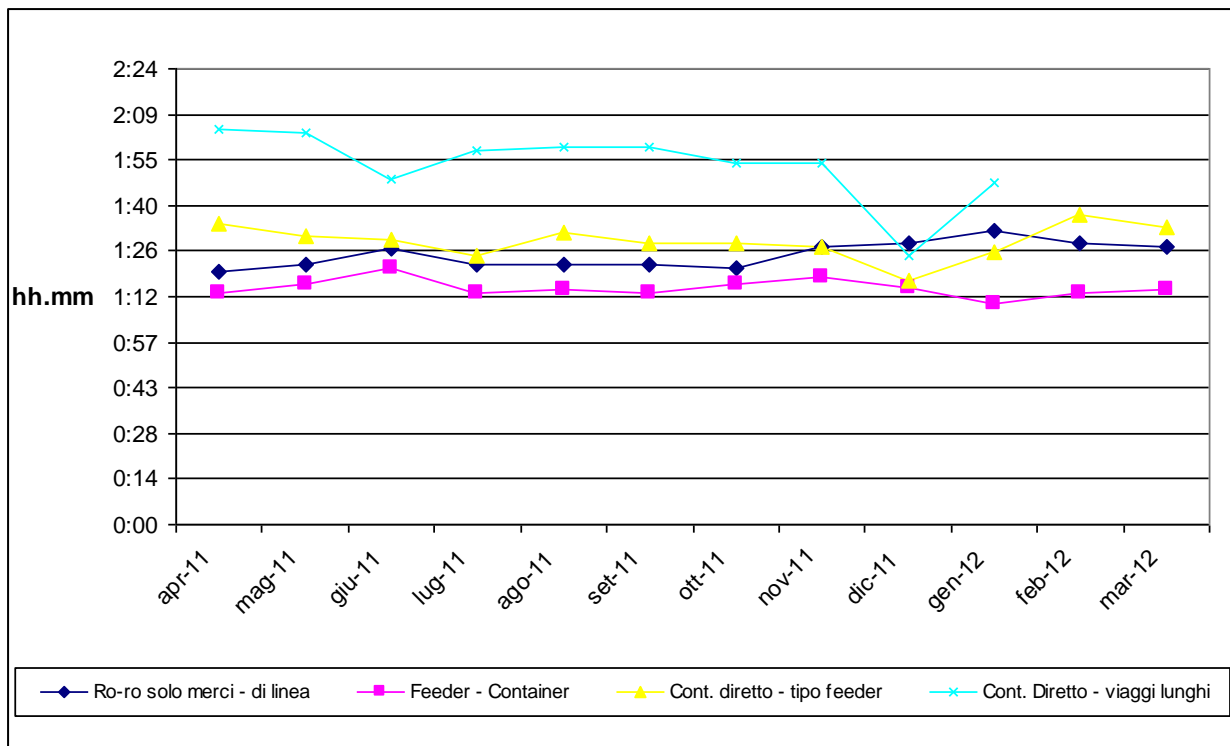


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

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

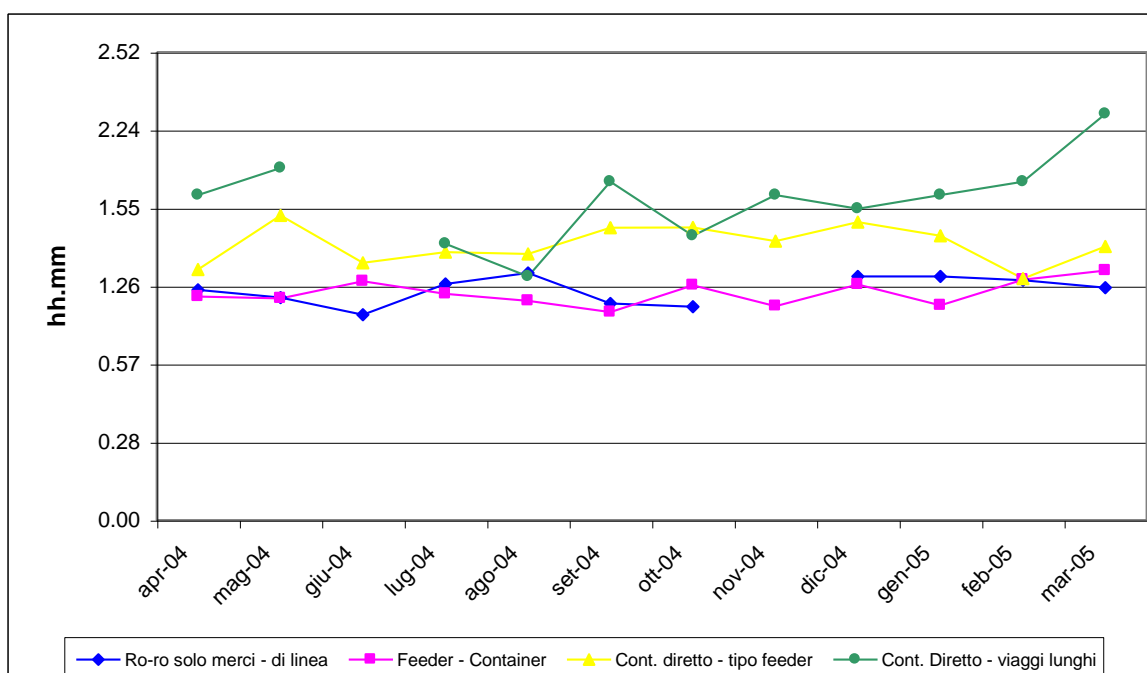
- **Media della manovra d'uscita.** Come già rilevato per i tempi delle manovre d'entrata, anche nel caso di quelle in uscita si sono registrati valori in sostanziale diminuzione ovvero tendenzialmente allineati allo storico.

Graf. 33: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Malamocco (anno 2011)



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

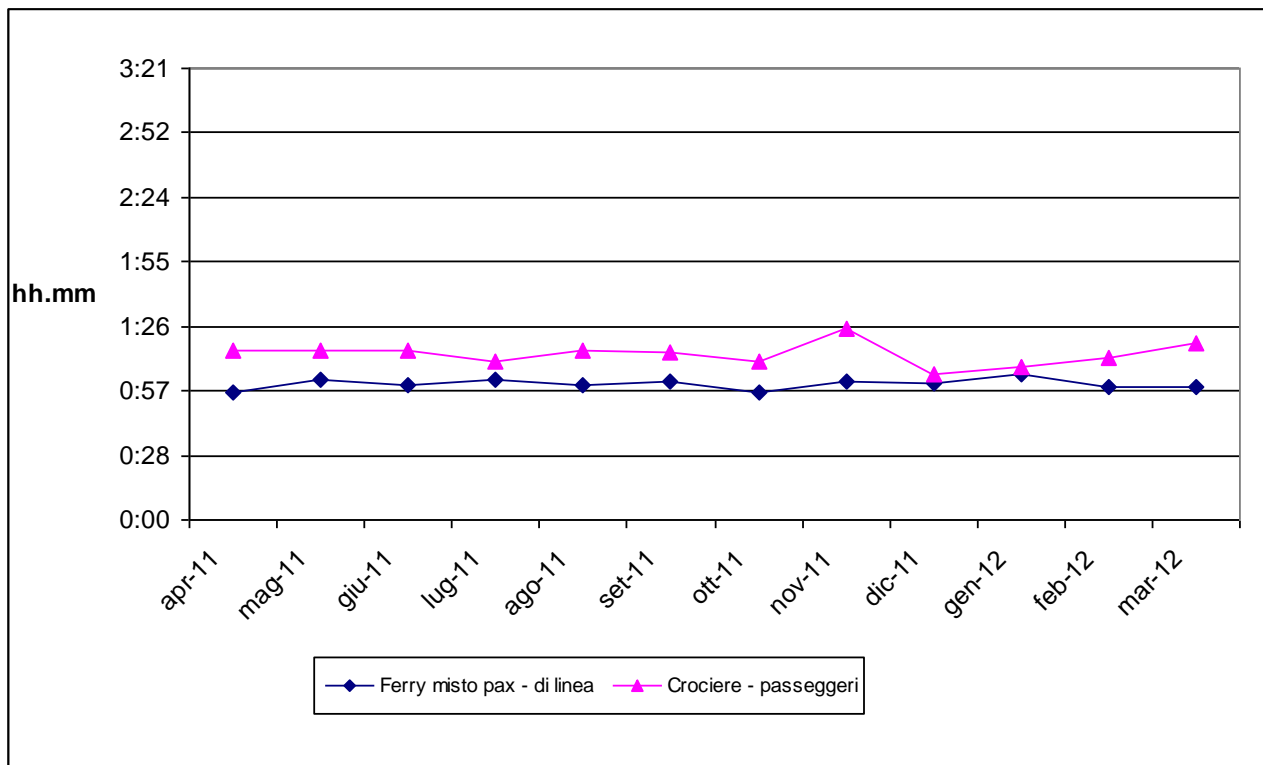
Graf. 34: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

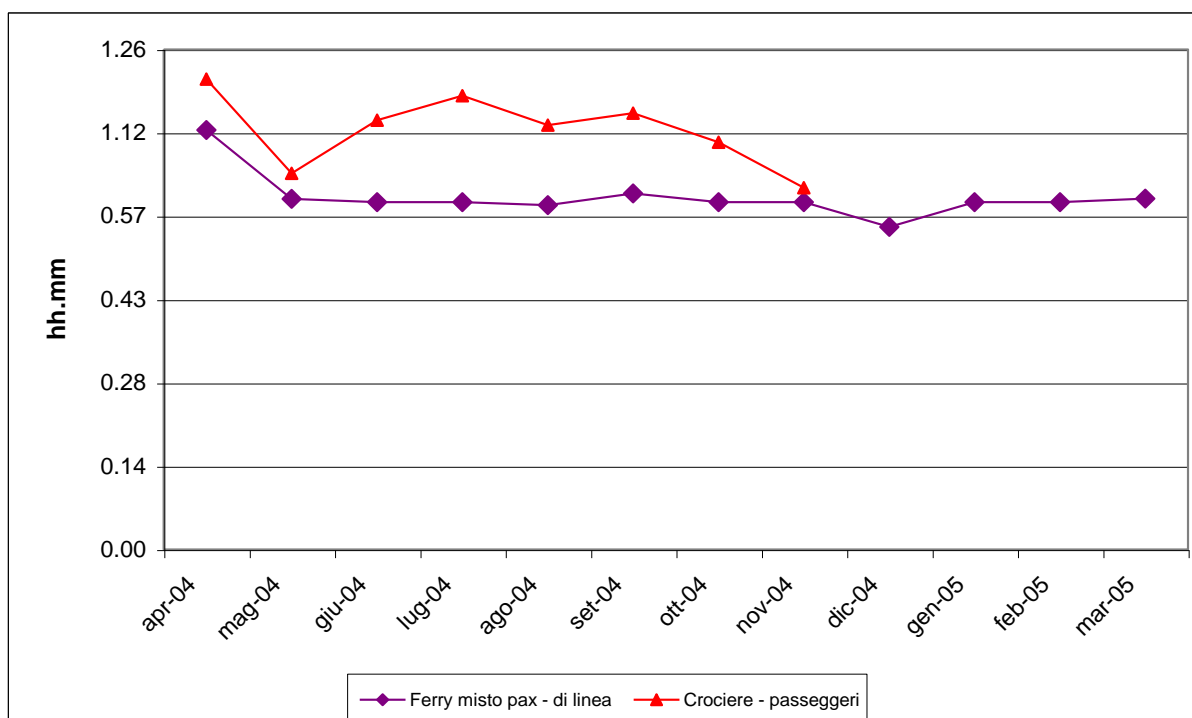
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI
 DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 35: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Lido (anno 2011)



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

Graf. 36: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Lido (anno 2004)



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

Quanto emerso nel corso della presente annualità del piano di monitoraggio conferma la situazione in cui, complessivamente parlando, **la costruzione delle opere alle bocche non ha prodotto esternalità negative che sono andate ad impattare la regolare operatività portuale**. Senza voler anticipare quanto verrà più diffusamente trattato nella quinta parte del presente lavoro, qui si ritiene opportuno sottolineare alcuni ulteriori elementi ritenuti essere rilevanti.

In aggiunta alle osservazioni precedentemente svolte, si espongono le seguenti ulteriori note:

- in un certo numero di casi sono stati registrati degli aumenti nei valori medi; tuttavia risultando questi essere di limitata entità (inferiori ai 30 minuti, spesso ai 10), sono di fatto poco rilevanti;
- incrementi di maggiore entità sono rinvenibili principalmente nei tempi di sosta in banchina e nei conseguenti ritardi in partenza, ossia nella fase immediatamente successiva l'operatività presso i terminal;
- complessivamente buone sono le evidenze riguardanti le soste in rada (unica eccezione sono i ferry), le manovre in entrata ed uscita dalla laguna;
- gli incrementi più significativi sono riscontrabili principalmente nei confronti del 2010 e non del 2004, dato che sottolinea la sostanziale ininfluenza dei cantieri alle bocche;

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. 6 e 7) si riportano i risultati di tale elaborazione.

Per quanto riguarda il parametro **puntualità** (tab. 6), come desumibile dai commenti precedentemente esposti, mentre non si segnalano fenomeni di scadimento della qualità del servizio in termini di puntualità "inbound" non essendo individuabili significativi fenomeni di ritardo in entrata, sul versante "outbound", ossia in uscita dalla laguna, si ha un certo ritardo dovuto sostanzialmente all'allungarsi dei tempi di sosta in banchina per le operazioni di sbarco ed imbarco delle merci, quindi sostanzialmente non imputabile alle opere di cantiere alle bocche.

La valutazione dell'**affidabilità** dei servizi monitorati è invece desumibile dalle deviazioni standard (tab. 7) ottenute dai valori rilevati. Quanto emerso va 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 alla media. Siffatto dato sta a testimoniare che nei casi in cui si assista ad uno scadimento qualitativo del servizio (ancorché non particolarmente accentuato o grave), si ha parimenti una minore affidabilità generale del servizio marittimo stesso.

L'ultimo aspetto sul quale ci si sofferma è quello della **frequenza** dei servizi monitorati. Nella sottostante tab. 8 si riporta il numero di tocche effettuate dalle navi che formano il campione di navi/servizi oggetto di continuo monitoraggio (si assume in sostanza il numero di tocche quale proxy del parametro frequenza). Quanto emerge dai dati va sostanzialmente a confermare (e non potrebbe essere altrimenti) i dati riferiti ai volumi di traffico. Si rileva infatti:

- una diminuzione del numero delle tocche delle autostrade del mare (servizi ro-ro e ferry);
- un incremento delle tocche delle navi da crociera;
- una diminuzione del numero di navi operanti servizi feeder e diretti tipo feeder ed un aumento di quelle a lunga percorrenza; questi dati stanno a testimoniare come sia in atto una crescita dimensionale delle navi ed un cambiamento nella struttura dei servizi container, che vede l'adozione di navi con capacità di stiva sempre crescente a fronte di un numero minore di tocche.

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

Tab. 6: Qualità del servizio marittimo portuale - comparazione tra medie (hh.mm)

		Ro-ro solo merci - di linea	Feeder - Container	Cont. diretto - tipo feeder	Cont. Diretto - viaggi lunghi	Ferry misto pax - di linea	Crociere - passaggeri
Media sosta in rada	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	00:42	1:02	7:25			
	Apr. 07 - Mar. 08	0:55	1:12	6:02		0:40	
	Apr. 06 - Mar. 07	0:56	1:12	3:55		0:32	
	Apr. 04 - Mar. 05	3:21	8:53	3:27	9:27	0:44	
Media ritardi in entrata	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. 06 - Mar. 07	1:17	0:55	1:53	0:56	0:23	0:11
	Apr. 04 - Mar. 05	0:42	1:08	0:51	1:40	0:16	0:06
Media manovra di entrata	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. 06 - Mar. 07	1:37	1:34	1:42	2:05	1:10	1:20
	Apr. 04 - Mar. 05	1:46	1:42	1:51	2:09	1:23	1:42
Media tempi sosta in banchina	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. 06 - Mar. 07	15:10	18:47	18:46	50:57	6:32	9:53
	Apr. 04 - Mar. 05	20:58	22:55	21:32	37:41	6:55	10:09
Media ritardi in partenza	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. 06 - Mar. 07	0:15	1:26	1:09	1:10	0:55	0:06
	Apr. 04 - Mar. 05	0:27	0:42	0:40	1:38		0:04
Media manovra di uscita	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. 06 - Mar. 07	1:27	1:23	1:31	1:50	0:59	1:07
	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 BOCCHIE LAGUNARI

Tab. 7: 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. 11 - Mar. 12	00:32	01:54	04:19	02:54	00:25	
	Apr. 10 - Mar. 11	01:23	02:28	06:12	04:54	00:04	
	Apr. 09 - Mar. 10	00:53	02:14	02:59			
	Apr. 08 - Mar. 09	01:09	00:57	04:24			
	Apr. 07 - Mar. 08	01:06	00:35	03:46			
	Apr. 06 - Mar. 07	01:08	01:23	02:48		00:15	
	Apr. 04 - Mar. 05	04:02	07:14	03:27	04:22	00:01	
Media ritardi in entrata	Apr. 11 - Mar. 12	01:23	01:30	00:57	00:35	00:23	00:13
	Apr. 10 - Mar. 11	01:08	00:41	01:20	02:04	00:12	00:07
	Apr. 09 - Mar. 10	00:52	00:25	00:37		00:11	00:25
	Apr. 08 - Mar. 09	00:50	01:14	01:49		00:08	00:07
	Apr. 07 - Mar. 08	01:00	00:21	01:23		00:14	00:11
	Apr. 06 - Mar. 07	00:46	00:25	01:41	00:59	00:32	00:14
	Apr. 04 - Mar. 05	00:25	01:33	00:46	01:32	00:21	00:06
Media manovra di entrata	Apr. 11 - Mar. 12	00:04	00:03	00:05	00:11	00:03	00:03
	Apr. 10 - Mar. 11	00:04	00:03	00:05	00:06	00:04	00:06
	Apr. 09 - Mar. 10	00:03	00:03	00:02		00:07	00:07
	Apr. 08 - Mar. 09	00:04	00:03	00:05		00:06	00:07
	Apr. 07 - Mar. 08	00:04	00:02	00:03		00:07	00:12
	Apr. 06 - Mar. 07	00:06	00:03	00:06	00:04	00:04	00:10
	Apr. 04 - Mar. 05	00:06	00:07	00:06	00:10	00:05	00:04
Media tempi sosta in banchina	Apr. 11 - Mar. 12	03:57	07:36	14:40	06:55	00:59	11:24
	Apr. 10 - Mar. 11	08:57	02:31	06:54	05:52	00:17	01:20
	Apr. 09 - Mar. 10	10:30	22:42	06:35		00:20	00:38
	Apr. 08 - Mar. 09	07:25	07:19	09:34		00:21	00:34
	Apr. 07 - Mar. 08	04:28	03:34	05:11		00:28	05:38
	Apr. 06 - Mar. 07	02:13	03:52	05:58	08:31	02:11	00:24
	Apr. 04 - Mar. 05	09:04	09:25	12:04	11:11	02:37	02:59
Media ritardi in partenza	Apr. 11 - Mar. 12	01:08	02:01	01:33	02:18	00:07	00:02
	Apr. 10 - Mar. 11	00:39	01:02	00:49	03:54	00:04	00:08
	Apr. 09 - Mar. 10	00:27	00:54	00:33			
	Apr. 08 - Mar. 09	00:03	01:21	02:24			
	Apr. 07 - Mar. 08	00:09	00:30	01:42			00:04
	Apr. 06 - Mar. 07	00:14	00:27	01:06	00:45	01:10	
	Apr. 04 - Mar. 05	00:16	00:17	00:21	01:11		00:04
Media manovra di uscita	Apr. 11 - Mar. 12	00:04	00:02	00:05	00:11	00:02	00:05
	Apr. 10 - Mar. 11	00:04	00:03	00:05	00:13	00:04	00:06
	Apr. 09 - Mar. 10	00:06	00:05	00:04		00:04	00:05
	Apr. 08 - Mar. 09	00:03	00:02	00:07		00:04	00:05
	Apr. 07 - Mar. 08	00:05	00:03	00:04		00:03	00:13
	Apr. 06 - Mar. 07	00:05	00:04	00:04	00:04	00:04	00:03
	Apr. 04 - Mar. 05	00:05	00:04	00:07	00:15	00:03	00:06

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 BOCHE LAGUNARI

Tab. 8: 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
Ro-ro	59	117	74	126	140	139	122	119
Container tipo feeder	80	123	152	183	170	91	163	141
Container diretti tipo feeder	59	65	63	75	85	104	86	83
Container viaggi lunghi	11	37	4	-	-	-	34	37
Ferry	100	105	96	96	95	93	99	94
Crociere	79	68	56	67	61	69	76	78

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 **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.

Per quanto riguarda i **servizi di rimorchio** si ricorda che è stato emesso un **regolamento che ridefinisce l'utilizzo dei rimorchiatori riducendolo ad uno per alcune tipologie di nave**. Questa modifica, in vigore dal 1 gennaio 2011, ha permesso di ridurre il costo delle operazioni di rimorchio sostenute dalle compagnie di navigazione, modifica operativa vista con assoluto favore essendo ritenuto essere non necessario il precedente regime di utilizzo dei rimorchiatori.

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

Durante il settimo anno di monitoraggio le continue interviste effettuate nei confronti dei portatori d'interesse appartenenti alla comunità portuale, rappresentati all'interno del Tavolo di riferimento, non hanno evidenziato preoccupazioni diverse rispetto a quelle emerse durante i rapporti degli anni precedenti. L'infrastruttura in fase di costruzione a protezione della laguna non ha interferito in alcun modo sull'ordinaria attività portuale e sulla navigazione, anche se, come sottolineato in diversi rapporti, esiste una preoccupazione di fondo sullo svantaggio competitivo che si potrebbe creare a seguito del completamento dell'opera. Queste preoccupazioni si sono comunque rilevate molto più lievi rispetto al passato in quanto l'attenzione degli operatori attualmente si riversa sulla crisi generalizzata e sugli effetti che essa è in grado di produrre a livello di sistema economico-portuale. L'apprensione durante quest'anno di rilevamento si è spostata verso la crisi congiunturale e sul ruolo che il porto di Venezia potrebbe avere in uno scenario economico modificato nel suo equilibrio rispetto a quello di solo alcuni anni fa. Le preoccupazioni, relative agli effetti del completamento e poi dell'operatività dell'opera, sono state solamente spostate in avanti. Da quanto emerso in questo periodo gli operatori si preoccupano della sopravvivenza su un mercato sempre più competitivo, dove, oltre alle infrastrutture efficienti e di capacità adeguata, è necessario adottare modalità operative veloci ed efficaci, mantenendo al contempo un controllo sui prezzi del servizio.

Le operazioni di accesso e transito in laguna non destano più alcuna preoccupazione. Il passaggio attraverso le bocche viene gestito in sicurezza e con buona velocità operativa, non andando a gravare sui costi armatoriali. Infatti, è stato espresso in modo chiaro dal Tavolo di riferimento che la gestione del naviglio durante le fasi di accesso e di transito in laguna è divenuta standard grazie all'esperienza maturata da parte di piloti e rimorchiatori. I piloti, una delle categorie che maggiormente sono a contatto con le modificazioni dell'assetto operativo all'interno della laguna, affermano che il livello e la struttura delle correnti si sono assestati e non costituiscono una difficoltà nell'espletamento dei servizi alle navi in ingresso ed in navigazione nella laguna. L'obbligatorietà del doppio pilota e del doppio rimorchio, iniziata con l'entrata in vigore del nuovo regolamento relativo ai servizi di rimorchio in laguna del 1 gennaio 2011 per le navi con più di 40.000 tonnellate, consente di mantenere il livello di massima sicurezza durante tutta la navigazione in laguna. Il regolamento è apprezzato da quasi tutti i portatori d'interesse. La possibile mancanza di rimorchiatori per alcune tipologie di flussi è stata indagata ulteriormente ed il Tavolo ha dichiarato una sostanziale normalità del servizio ed una presenza adeguata di offerta di rimorchiatori.

Si può quindi dire che il processo di infrastrutturazione, in questo momento, viene percepito come neutro da parte della comunità portuale, che si interroga sui suoi effetti nel medio termine sulle scelte strategiche degli armatori. Attualmente gli attori portuali sono più preoccupati degli effetti immediati di una crisi ancora senza segni di risoluzione.

La categoria dei piloti per prima e poi anche altre categorie di attori economici del porto di Venezia hanno espresso preoccupazione per una diminuzione del numero di navi in porto. Questa diminuzione è poco evidente dalla rilevazione statistica annuale, poiché vi è stata una compensazione della diminuzione delle navi merci attraverso l'aumento di quelle passeggeri, ed in particolare delle navi da crociera nei periodi invernali e primaverili. In alcuni periodi dell'anno, però, si teme un drastico calo delle presenze di navi in porto, un vuoto dovuto alla situazione di squilibrio temporale nell'arco dell'anno dei traffici, sempre più caratterizzati dal peso dei passeggeri.

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

Il periodo di osservazione relativo all'ultimo rapporto del settimo anno è stato caratterizzato da un generalizzato allungamento delle soste in banchina ed in rada per quasi tutte le tipologie di naviglio, comprese le crociere. Questo aspetto è stato approfondito con gli operatori della comunità portuale durante la serie di interviste effettuate in modo da comprendere nel dettaglio le motivazioni della variazione di comportamento da parte degli armatori. La domanda rivolta ai diversi portatori d'interesse era incentrata nel capire se questi effetti fossero dovuti a problemi di operatività portuale oppure a scelte armatoriali strategiche. Tutti gli operatori sentiti sono stati concordi nello spiegare questi ritardi come una precisa volontà degli armatori, derivante da un eccesso di offerta di stiva dovuta alla crisi congiunturale. Le navi, secondo gli intervistati facenti parte del Tavolo di riferimento, scelgono di rallentare le operazioni in banchina per permettere un maggiore accumulo di merce. Le operazioni sono volutamente rallentate in modo da aspettare il carico e diminuire il numero di viaggi nave. In altri casi si è potuto riscontrare che gli armatori preferiscono stare fermi in banchina piuttosto che viaggiare con carico ridotto, visti anche i noli particolarmente bassi. Altre navi in assenza di carico attendono in rada piuttosto che muoversi e consumare bunker.

La problematica dei noli è stata citata da diversi operatori della comunità portuale in quanto particolarmente rilevante sulle performance portuali. Tutti gli attori intervistati sono concordi nel notare un decremento generalizzato dei noli, giustificato per la gran parte da una forte diminuzione della domanda di trasporto. La crisi globale manifesta i suoi effetti in modo evidente nel comparto del trasporto marittimo con un effetto moltiplicatore rispetto ai beni di consumo. La diminuzione dei flussi tra Paesi diviene evidente sul lato delle banchine portuali. Con uno scenario caratterizzato da noli bassi le compagnie armatoriali, le *liner shipping companies*, hanno modificato i loro comportamenti in navigazione, con lo *slow steaming*, ed in banchina, con un rallentamento delle operazioni. Alcuni intervistati hanno messo in evidenza che per contrastare questo calo dei noli diverse compagnie di *liner shipping* potrebbero aver effettuato degli accordi di cartello in modo da gonfiare i noli per evitare perdite. Come appena sottolineato, il calo dei noli ha avuto effetti sulle soste in banchina anche di navi che prima erano costrette in finestre temporali molto precise e dove il tempo in banchina era visto come una determinante fondamentale nella efficienza della linea. Ora anche le navi portacontainer possono permettersi tempi più lunghi in banchina, anzi, le attese consentono coefficienti di riempimento maggiori e quindi vengono viste come necessarie.

Venezia secondo gli *stakeholder* continua ad essere uno scalo competitivo, nonostante la sua natura lagunare. I risultati in alcuni flussi ne sono una dimostrazione. Risulta evidente agli operatori l'importanza strategica delle crociere, che hanno mostrato livelli di crescita, per molti operatori, inaspettati. Il valore aggiunto, se correttamente gestito, di questa tipologia di traffico è secondo gli attori sentiti un fattore estremamente importante nell'economia della città e della regione.

Gli appartenenti alla comunità portuale si sono dimostrati soddisfatti nei confronti dell'attività svolta dalle diverse autorità coinvolte nella pianificazione e gestione delle attività portuali. Si rileva un apprezzamento per gli sforzi effettuati nell'adeguamento infrastrutturale del porto nei settori considerati come strategici, ad esempio quello crocieristico e container. La gestione da parte delle autorità competenti dei lavori del MOSE è particolarmente apprezzata dai portatori d'interesse in quanto non è stato permesso alle importanti modificazioni dell'assetto lagunare di influire sulle attività economiche. Altre sono le dinamiche che in questo momento preoccupano gli operatori. Le modificazioni dello scenario geoeconomico globale, la competitività portuale, la probabile carenza di fondi per l'infrastrutturazione sono viste come fattori che potranno, e che già hanno, un'immediata influenza sulle attività economiche lagunari.

L'infrastrutturazione sembra l'unica soluzione per rimanere competitivi, ma all'interno della comunità portuale sorgono alcuni interrogativi, ad esempio se questo processo possa essere sostenibile anche alla luce della diminuzione dei fondi pubblici e dello scarso successo del *project financing* effettuato da Partnership Pubblico Private (PPP).

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

In generale sono state rilevate opinioni diverse per quanto concerne la costruzione di nuovi *asset* terminalistici. Molti attori sentiti si sono dimostrati perplessi sulla volontà di investire in un'*overcapacity* che si percepisce come poco utile a soddisfare le necessità della comunità. Persiste un clima di incertezza e scetticismo nei confronti di nuove opere infrastrutturali pensate allo scopo di ampliare sensibilmente l'offerta di servizi terminalistici. Gli operatori hanno manifestato opinioni abbastanza omogenee in merito. Questa incertezza prescinde dall'opera MOSE. Il periodo di crisi economica, nonostante la reazione positiva dello scalo veneziano, ha fatto sì che gli operatori non percepiscano in modo chiaro l'opportunità di crescita sistemica. Essi diffidano nella prospettiva di uno scenario quantitativo di flussi molto più consistente di quello attuale. Le dinamiche geoeconomiche spingono ad una nuova regionalizzazione dei poli produttivi e di consumo dove l'Europa non è più al centro del sistema. La nuova marginalità europea, anche se non compresa appieno dagli operatori, inizia a divenire loro sempre più evidente, anche a causa delle scelte strategiche industriali di molti gruppi che spingono verso fasi avanzate di internazionalizzazione, dove le merci vengono prodotte e consumate in luoghi lontani dall'Europa, senza venire più a contatto con il suolo comunitario.

Soprattutto durante il primo rapporto quadrimestrale del settimo anno i portatori d'interesse intervistati si sono dimostrati però particolarmente interessati alle relazioni funzionali tra l'infrastruttura idraulica MOSE ed il possibile terminal portuale *off-shore*, di cui molto si è sentito parlare durante il periodo di rilevazione. L'interesse nei confronti della nuova infrastruttura terminalistica è stato alzato, a sentire gli operatori, grazie agli sforzi dell'Autorità Portuale di Venezia, la quale crede nel successo dell'iniziativa e nel valore aggiunto che essa riuscirebbe a generare all'interno della comunità portuale. Le opinioni degli attori economici a riguardo non sono allineate. Alcuni operatori si sono detti ancora scettici sull'effettiva utilità di detta infrastruttura, che secondo loro andrebbe ad aggravare i tempi ed i costi delle operazioni di carico e scarico in quanto si andrebbe ad aggiungere un processo di trasbordo. Diversi operatori confidano per il medio periodo in interventi che vadano a migliorare l'assetto infrastrutturale esistente, secondo loro già in grado di soddisfare i *requirements* di diverse tipologie di traffico.

Nonostante il porto di Venezia ed i suoi più vicini concorrenti in Adriatico abbiano goduto di un incremento consistente nel traffico containerizzato, dovuto in buona parte dai traffici con l'Oriente, vi è stata una precisa scelta strategica da parte degli armatori Yang Ming, Hanjin, UASC, Hyundai, che assieme gestivano una linea con l'Estremo Oriente, di cessare il servizio diretto a partire da metà gennaio ed affidarsi a linee *feeder* per servire lo scalo lagunare e gli altri porti adriatici. Questa scelta deve ancora essere compresa dalla comunità economica veneziana e sarà materia di approfondimento nel prossimo rapporto. Alcuni soggetti sentiti hanno espresso l'opinione che la compagnia di navigazione preferisca concentrare il traffico su porti *hub* in grado di aumentare la dimensione delle navi e diminuire i costi, anche alla luce dei noli molto bassi che costringono a trovare nuove economie per poter sostenere il servizio. Attualmente Venezia, a causa dei fondali relativamente poco profondi, non può accogliere navi dimensionalmente maggiori e non è nemmeno chiaro agli intervistati se la maggiore dimensione sia giustificabile dal punto di vista dei traffici potenziali. Comunque l'Autorità portuale ha dichiarato l'intenzione di proseguire con la volontà di adeguare i canali alla nuova generazione di naviglio dragando i fondali. I porti hub sui quali le navi verranno dirette a seguito della nuova strategia non sono ancora noti.

Le prospettive per il futuro, a seguito di queste modificazioni strategiche da parte delle compagnie di navigazione di linea, sono percepite con preoccupazione. In alcuni attori vi è il pensiero che la cessazione della linea diretta possa provocare una contrazione dei traffici ancora poco stimabile.

Oltre alla diminuzione dei traffici containerizzati, delle rinfuse e del project cargo si è confermato anche il trend negativo dei traghetti. Unica eccezione nei traffici che coinvolgono anche passeggeri è il traffico crocieristico, sempre in crescita e dove il vantaggio competitivo della città è considerato dagli operatori come più forte. Nei diversi rapporti è emerso con chiarezza che i rapporti con

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

alcuni Paesi, come ad esempio la Grecia, stanno influenzando in modo negativo questo traffico senza permettere alcuna prospettiva di miglioramento. A livello generale si nota come invece l'unico traffico Ro-Ro che tiene a livello di quantità è quello con la Turchia, che però non tocca Venezia, bensì Trieste. Per ora non si ritiene plausibile spostare questi traffici verso lo scalo lagunare in quanto i vantaggi fiscali di Trieste dovuti al Porto franco non sono bilanciabili da altre tipologie di azione.

Ritornando alle scelte armatoriali nella gestione del naviglio si è rilevato che le soste in rada, attualmente più frequenti per i *ferries*, sono una conseguenza diretta di questo calo dei traffici e quindi del conseguente eccesso di offerta di spazio nave. Gli armatori preferiscono immobilizzare le navi per alcuni periodi, anche lunghi, in quanto non vedono opportunità nemmeno su rotte alternative, in particolare durante alcuni periodi dell'anno. Si è potuto riscontrare una sfiducia generalizzata verso le autostrade del mare, definite da alcuni attori come progetti senza futuro viste le modificazioni nella dinamica geoeconomica globale. Quindi, avendo un traffico focalizzato sulla Grecia, gli operatori si dimostrano poco fiduciosi per il futuro di questo traffico, considerato come destinato ad estinguersi. L'utilizzo di questa modalità di trasporto viene percepita come obsoleta e quindi è calata anche la fiducia che nuove infrastrutture possano essere utili per il rilancio di questi traffici. Una sfiducia che si è potuta però anche rilevare su un piano generalizzato come opportunità di sviluppo delle attività portuali veneziane.

L'aumento delle soste in banchina per le navi da crociera secondo alcuni portatori d'interesse sentiti possono derivare da modalità di riposizionamento delle navi sulle diverse rotte stagionali, ad esempio lo *shift* che avviene tra Mediterraneo e Caraibi. Questi fenomeni in alcuni periodi dell'anno possono portare a soste leggermente più lunghe.

Anche alcuni operatori terminalisti, che in diversi momenti precedenti si erano dimostrati positivi in merito alle aspettative di traffico, hanno dimostrato nel complesso una certa sfiducia nella ripresa. Questo fatto è giustificato dal calo anche in operazioni portuali legate al *project cargo* e *multi-purpose*, che fino a settembre 2011 avevano dimostrato ancora una certa vivacità ed una tenuta nonostante il calo generalizzato riscontrato dagli altri terminal. Il *project cargo* secondo gli operatori specializzati è calato del 50% rispetto alle migliori performance. Anche il settore siderurgico ha mostrato segni di forte calo, in 3 anni si è quasi dimezzato e si è sottolineato come le acciaierie facciano fatica a riprendersi, cala l'importazione e si impone sul lato produzione una concorrenza anche da altri Paesi mediterranei. Il servizio di qualità offerto dal terminal dedicato a Venezia per il *multi-purpose* consente comunque di mantenere alcuni traffici che in altri porti verrebbero gestiti con meno efficienza. I rottami di ferro si sono mantenuti ad un buon livello anche grazie alla presenza nella *catchment area* portuale di una delle acciaierie più importanti in Italia e che forse soffre meno delle altre della crisi.

In conclusione, durante il settimo anno di rilevazione nel Tavolo di riferimento è emersa una posizione sostanzialmente positiva da parte degli operatori economici della comunità portuale. Le opere del MOSE sono entrate nella gestione ordinaria dell'operatività per i soggetti sentiti, anche grazie alla buona direzione da parte delle autorità territoriali. Al contempo, però, il Tavolo si è dimostrato particolarmente preoccupato nel breve e medio termine sulle prospettive di sviluppo economico dell'attività portuale a seguito delle modificazioni derivanti dalla crisi globale e dai vantaggi competitivi del porto lagunare che a sentire gli operatori sono concentrati molto sul lato crociere e *project cargo*. Per quanto riguarda l'influenza del MOSE sull'attività economica, essa dovrà essere testata una volta messa in funzione l'opera poiché le scelte degli operatori economici, in primis le linee di navigazione, probabilmente seguiranno il suo completamento.

7 CONCLUSIONI GENERALI

In ultima analisi, sembra che gli elementi critici da enfatizzare nel piano di monitoraggio relativamente all'operatività portuale connessa alle opere del MOSE, tenuto conto delle risultanze delle diverse sezioni del presente Rapporto finale, siano i seguenti:

- buone performance complessive del porto di Venezia in termini di traffico movimentato e di qualità del servizio marittimo-portuale reso alle navi che lo hanno scalato; in termini generali non sono state attualmente riscontrate esternalità negative determinate dalle opere alle bocche di porto;
- particolarmente critico è ritenuto essere il futuro del porto ed i suoi possibili percorsi di sviluppo a partire dal momento in cui l'opera sarà completata e regolarmente funzionante;
- opportunità di monitoraggio critico dei traffici per comprenderne a fondo gli elementi determinanti;
- sistema di monitoraggio che, grazie al mix di elementi quantitativi e qualitativi, ha permesso di tenere "sotto controllo" lo stato di salute del porto ed evidenziarne eventuali "malfunzionamenti".