



**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/4**

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

Contratto prot.n. 17128 si/gce/fbe

Documento **MACROATTIVITÀ: SETTORE PORTUALE  
RAPPORTO FINALE**

Versione **2.0**

Emissione **2 Luglio 2009**

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 2008 - GENNAIO 2009 .....	4
3	PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2008 - FEBBRAIO 2009 .....	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 .....	41

## 1 INTRODUZIONE

Il presente rapporto intende raccogliere, sintetizzare e completare le analisi svolte nel corso dell'annualità appena conclusa e contenute nella reportistica prodotta. Il fine principale è quello di dare una visione complessiva del porto di Venezia e di come esso lavora alla luce del progredire delle opere di infrastrutturazione presso le bocche lagunari.

A tal fine, ed in linea con quanto già fatto in passato, il lavoro si struttura in cinque parti. Nelle prime due si svolge un'analisi che ha per oggetto i traffici prodotti dallo scalo e dai suoi potenziali concorrenti, nella terza si analizza la qualità del servizio marittimo portuale offerto, nella quarta si fa riferimento ad una serie di aspetti di tipo economico che hanno rilievo nell'ambito operativo portuale mentre nell'ultima vengono delineate le percezioni e le opinioni di chi opera in ambito portuale.

Le elaborazioni svolte non sono rapportate esclusivamente allo scorso anno, sono bensì confrontate anche con quanto emerso nel corso della ricostruzione dello stato *ante operam* (o "stato zero"), in sostanza con una "fotografia" che ritraeva l'oggetto dell'analisi prima dell'inizio delle opere alle bocche.

## 2 I PARAMETRI DI TRAFFICO DEL PORTO DI VENEZIA: VALORI A CONFRONTO E TREND DEL PERIODO GENNAIO 2008 - GENNAIO 2009

Tab. 1: Porto di Venezia – flussi portuali

Merci (tonn.)	PERIODO			Var. %	
	Gen. 04 - Gen. 05	Gen. 07 - Gen. 08	Gen. 08 - Gen. 09	08/0 7	08/0 4
Cereali	976.071	818.181	956.431	16,9	-2,0
Sfarinati	753.515	872.304	919.529	5,4	22,0
Carbone	758.401	873.698	746.256	-14,6	-1,6
Rinfuse siderurgiche	1.491.120	1.491.563	1.597.604	7,1	7,1
Altre rinfuse	2.740.141	2.060.219	1.710.144	-17,0	-37,6
Prodotti siderurgici	2.316.847	3.358.198	2.885.536	-14,1	24,5
Altre merci	476.150	397.647	310.144	-22,0	-34,9
<i>Totale tradizionale</i>	<b>9.512.245</b>	9.871.810	9.125.644	-7,6	-4,1
Autostrade del mare	1.687.433	2.185.709	2.757.360	26,2	63,4
Container	2.846.185	3.637.520	3.980.725	9,4	39,9
Rinfuse liquide	59.350	55.862	55.267	-1,1	-6,9
<i>Totale specializzati</i>	<b>4.592.968</b>	5.879.091	6.793.352	15,6	47,9
TOTALE COMMERCIALE	14.105.213	15.750.901	15.918.996	1,1	12,9
TOTALE INDUSTRIALE	6.602.502	4.763.314	4.568.011	-4,1	-30,8
TOTALE PETROLI	11.684.085	12.283.472	11.760.362	-4,3	0,7
TOTALE GENERALE	32.391.800	32.797.687	32.247.369	-1,7	-0,4
Movimento contenitori (TEU)	310.136	356.871	404.795	13,4	30,5
Movimento passeggeri (unità)	1.050.653	1.503.165	1.736.925	15,6	65,3
<i>di cui crocieristi</i>	680645	992.510	1.215.162	22,4	78,5
<i>di cui traghetti</i>	262817	397.098	398.579	0,4	51,7
Navi al commerciale (unità)	3.792	3.715	3.835	3,2	1,1
<i>di cui passeggeri</i>	1.188	1.369	1.433	4,7	20,6

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

La quarta annualità del Piano di Monitoraggio degli effetti prodotti dalla costruzione delle opere alla bocche lagunari evidenzia, in relazione ai traffici tradizionali del porto di Venezia, un saldo in flessione (-7,6%) rispetto i valori realizzati durante lo stesso arco temporale del 2007 (gennaio 2007 - gennaio 2008, Studio B.6.72 B/3). A fronte dei saldi positivi registrati nei cereali (+16,9%), negli sfarinati (+5,4%) e nelle rinfuse siderurgiche (+7,1%), si segnalano flessioni nel carbone, nelle altre rinfuse, nei prodotti siderurgici e nelle altre merci. Nei confronti dello stato *ante operam* la situazione, in calo del 4,1%, risulta invece caratterizzata da incrementi negli sfarinati, nelle rinfuse siderurgiche e nei prodotti siderurgici e da flessioni nelle rimanenti merceologie.

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

Diversa è invece la tendenza che caratterizza i traffici specializzati i quali confermano un andamento complessivamente positivo sia rispetto l'annualità passata sia rispetto il 2004 (rispettivamente +15,6 -pari a 900 mila tonnellate- e +47,9% -pari a 2 milioni di tonnellate). Nei confronti del 2007 crescono del 26 e del 9% rispettivamente le autostrade del mare e le tonnellate di merci containerizzate, mentre si mantengono sostanzialmente in linea col progresso le rinfuse liquide (-1,1%). Rispetto il 2004 la crescita risulta confermata tanto per le autostrade del mare quanto per le merci containerizzate, mentre è in flessione il traffico di rinfuse liquide.

Durante il periodo gennaio 2008 - gennaio 2009 la movimentazione generale dello scalo risulta essere calata di 500 mila tonnellate (-1,7%) rispetto lo stesso periodo del 2007. Disaggregando il dato complessivo nei tre settori portuali che compongono lo scalo lagunare, si osserva che il porto commerciale realizza un risultato lievemente positivo (1,1%) a fronte di una diminuzione tanto in quello industriale quanto in quello petroli (circa 4 punti percentuali ciascuno). Nei confronti del 2004, in una situazione di complessiva stabilità, sono invece riscontrabili il buon risultato del porto commerciale, la sostanziale stabilità di quello petroli nonché il decremento di quello industriale.

Risulta ancora una volta confermato il trend di crescita che caratterizza il traffico containerizzato in termini di TEU, il movimento passeggeri e quello navi.

Anche nel corso dell'annualità appena conclusa se rispetto il 2007 sono aumentati il numero di TEU operati (+13,4%) ed il numero di passeggeri (+15,6%), è altrettanto positivo il loro andamento anche rispetto il 2004 (poichè sono osservabili incrementi che vanno dal 30% dei TEU al 78% dei crocieristi). In relazione ai passeggeri, rimandando per informazioni più di dettaglio a quanto fatto nel presente Piano di Monitoraggio dal Settore Turismo, qui si ritiene interessante sottolineare un elemento che non traspare dai dati aggregati ma che si ritiene debba essere oggetto di futura attenzione. In sostanza dall'analisi dei dati disaggregati nei mesi di dicembre 2008 e gennaio 2009 appare essersi innescato un trend negativo nel movimento passeggeri che deve essere attentamente monitorato al fine di verificarne cause, entità e durata.

Anche il movimento navi mercantile e passeggeri chiude il periodo con un andamento positivo sia rispetto la scorso periodo sia rispetto il 2004.

Partendo dai dati e dalle tendenze emerse nel corso del periodo analizzato e sopra riportati, è possibile completare l'analisi con alcune considerazioni che permettono di meglio interpretare le risultanze. In particolare:

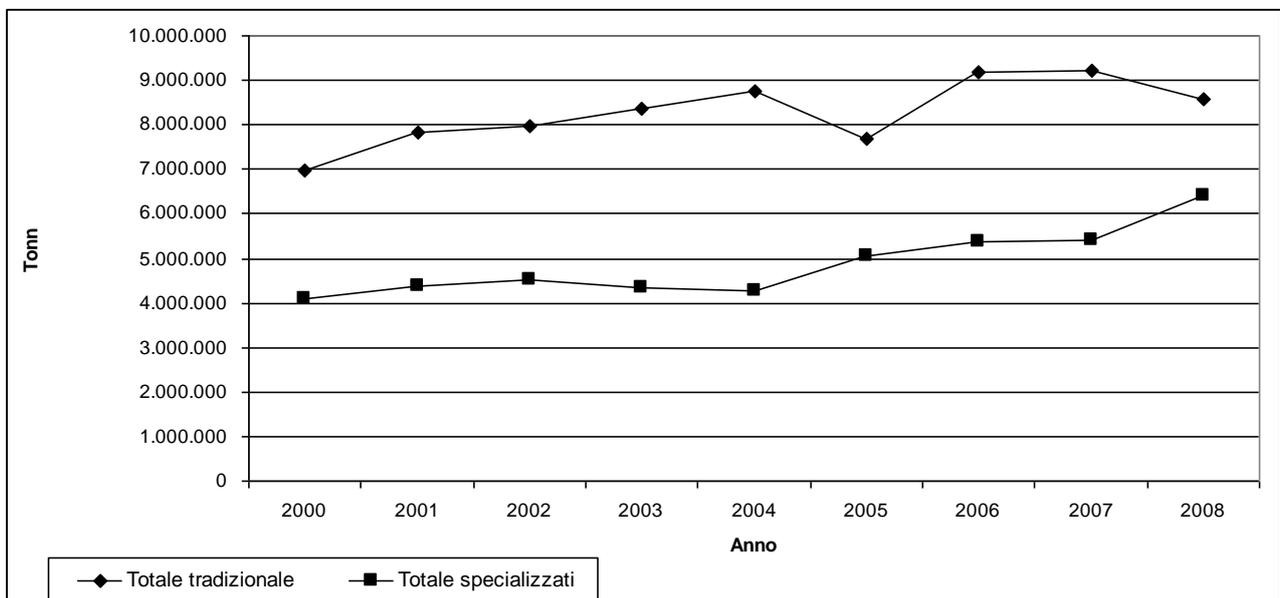
- i settori merceologici tradizionali confermano andamenti significativamente diversificati sia a livello di tipologia di traffico che di periodo di riferimento; tale variabilità può essere in linea di principio attribuibile a fattori stagionali e/o congiunturali di mercato (non solo italiani) nonché alle caratteristiche di non regolarità di questo tipo di traffico. Ad ogni modo i dati raccolti inducono a pensare ad una ripresa del settore legato ai mangimi per gli allevamenti (si leggano in tal senso gli incrementi nei cereali e negli sfarinati) e ad una perdita di terreno delle attività industriali (ovvero di un cambiamento di specializzazione) del tessuto produttivo afferente allo scalo veneziano;
- si conferma nuovamente il costante consolidamento dei settori di linea quali autostrade del mare, servizi container (tanto in termini di tonnellate di merce trasportate che di TEU movimentati) e servizi passeggeri; i risultati molto buoni realizzati dai tre settori esprimono la buona vitalità del porto di Venezia in ed oggetto di attenzione degli operatori e dell'opinione pubblica, non solo a livello locale;
- il costante consolidamento dei settori strategici di linea quali autostrade del mare, servizi container e servizi passeggeri esprime un buon livello di vitalità del porto di Venezia in settori particolarmente sensibili e costantemente oggetto di attenzione non solo da parte del mondo operativo;

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

- la continuazione della tendenza “a forbice” tra porto commerciale (in crescita) e porto industriale (in calo) trova fondamento nelle strategie di specializzazione del porto veneziano;
- come i traffici tradizionali anche la movimentazione del porto petroli sconta una variabilità dettata da condizioni di mercato e dal fatto che i servizi operati dalle petroliere sono non di linea; si ritiene tuttavia che il dato maggiormente significativo sia quello di lungo periodo il quale vede il porto di Venezia in una condizione di sostanziale stabilità.

Per completare l'analisi effettuata sono stati aggiornati i dati presentati nel precedente Rapporto Finale (Studio B.6.72 B/3) con quelli registrati durante il presente piano di monitoraggio (limitatamente al periodo gennaio - dicembre 2008); il quadro emerso, anche alla luce delle valutazioni precedentemente riportate, vede confermata una situazione positiva piuttosto diffusa la quale porta a concludere che allo stato attuale di avanzamento delle opere non vi sono conseguenze negative sull'operatività portuale (Graf. 1 - 5).

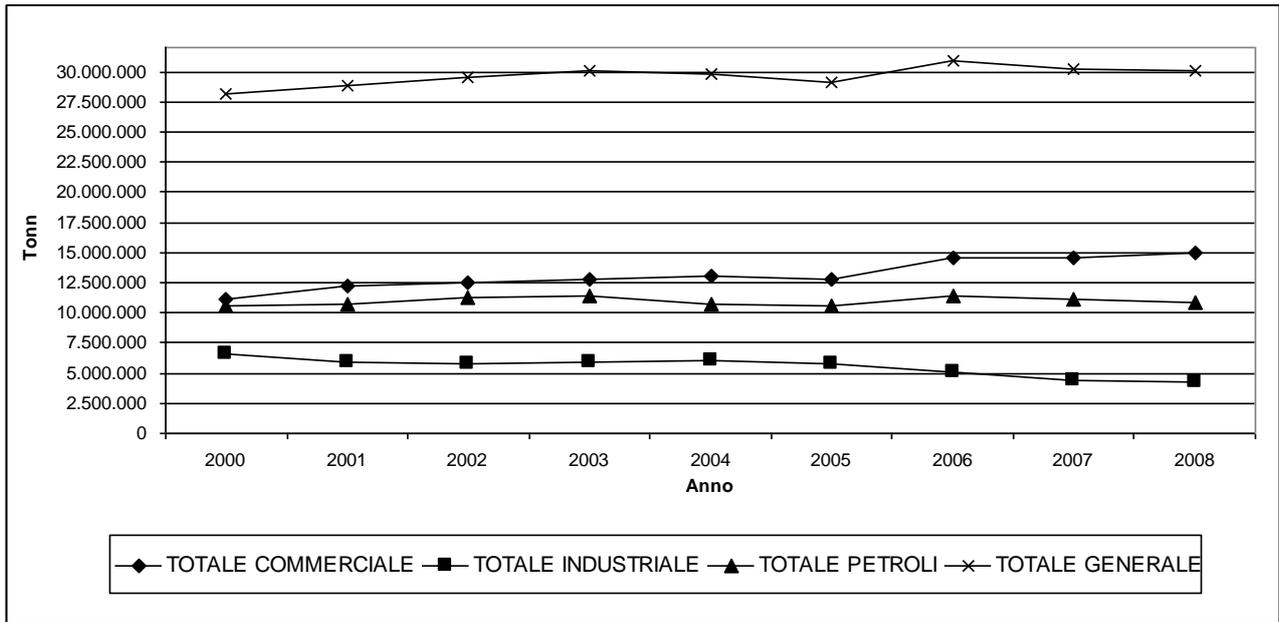
Graf. 1: Traffici portuali - serie storica (2000 - 2008)



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

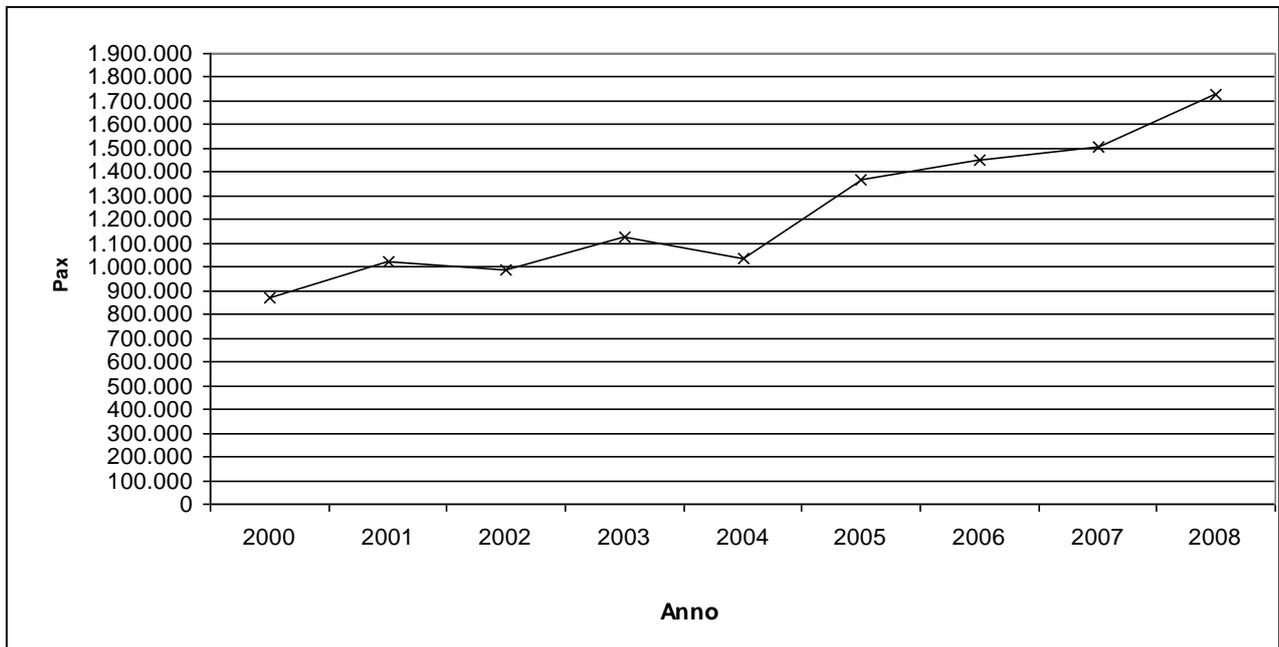
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 2: Settori portuali - serie storica (2000 - 2008)



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

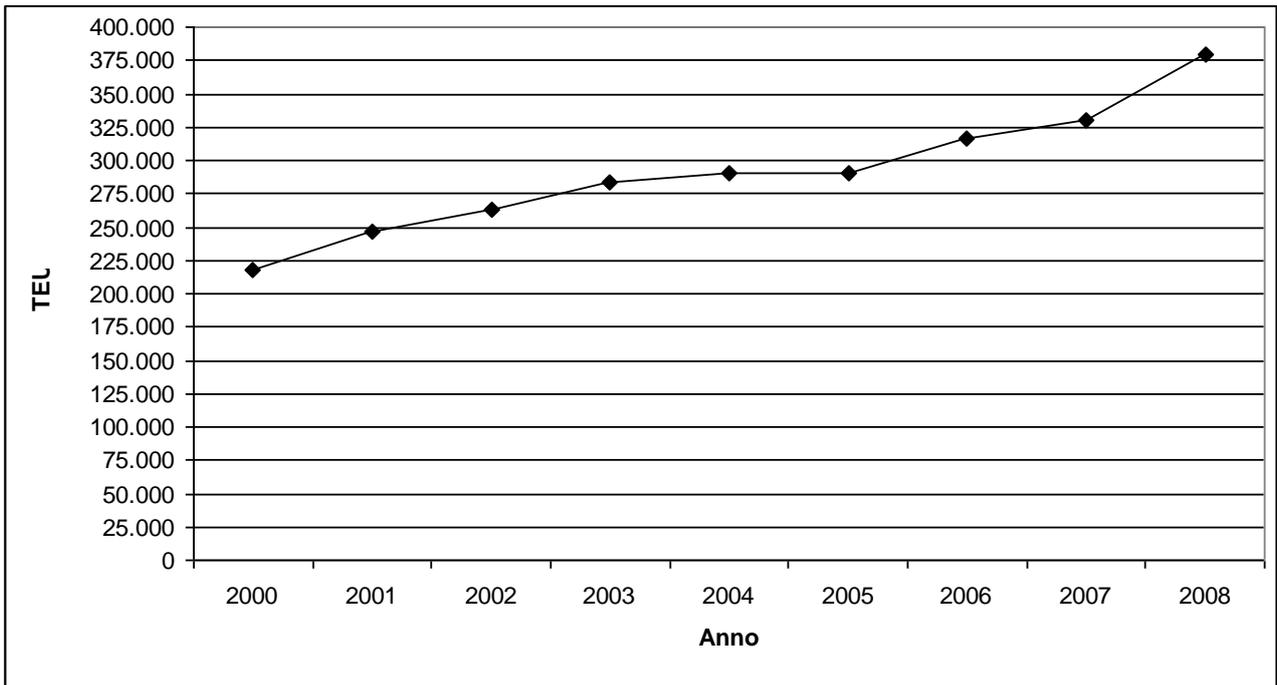
Graf. 3: Movimento passeggeri - serie storica (2000 - 2008)



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

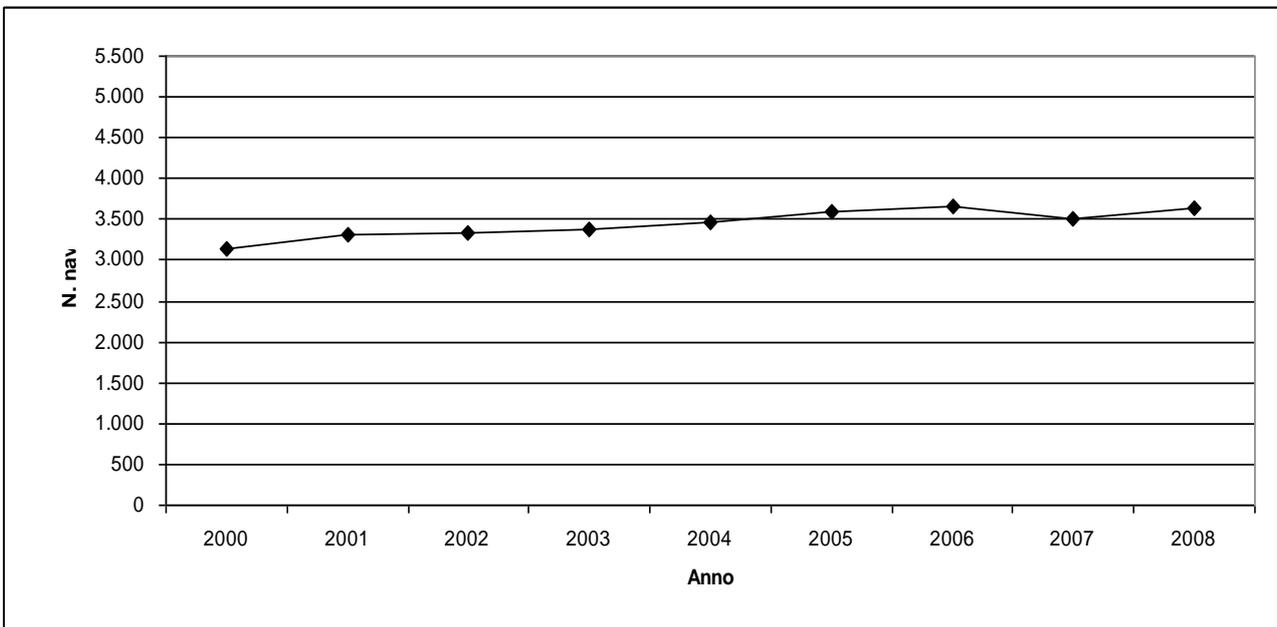
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 4: Movimentazione contenitori - serie storica (2000 - 2008)



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

Graf. 5: Movimento navi - serie storica (2000 - 2008)



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

### 3 PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2008 - FEBBRAIO 2009

In relazione ai porti che sono stati individuati quali potenziali *competitors* di Venezia<sup>1</sup>, 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 2008 - Febbraio 2009).

- Il periodo analizzato si chiude con una flessione nel numero di camion transitati per il porto di Ancona (-2,4%) e con una sostanziale stabilità nel movimento passeggeri. Quanto registrato nel 2008 vede rispetto il 2004 una situazione di stabilità nel movimento camionistico ed un saldo positivo in quello passeggeri (+7,3%).

Confrontando quanto rilevato per il porto di Ancona con quanto emerso per Venezia in relazione al traffico ro-ro/ferry<sup>2</sup>, appare piuttosto chiaramente la maggiore competitività del secondo rispetto il primo. Per quanto riguarda il traffico passeggeri se da una parte si ha un deciso segno positivo a Venezia ed una sostanziale stabilità ad Ancona, andando ad osservare più nel dettaglio i valori si ha che, a fronte di valori assoluti abbastanza vicini, il traffico afferente ai traghetti<sup>3</sup> appare essere sostanzialmente in linea col pregresso in entrambe e che di fatto il segno più di Venezia è determinato dai buoni risultati nel settore crocieristico;

Tab. 2: Porto di Ancona - flussi portuali

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 07 - Feb. 08	Mar. 08 - Feb. 09	08/07	08/04
Totale tir	187.288	190.887	186.262	-2,4	-0,5
Passeggeri	1.401.928	1.515.422	1.504.721	-0,7	7,3

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

- Il periodo analizzato vede il porto di Trieste registrare rispetto il 2007 una contrazione nel traffico ro-ro/ferry (-12,9%) a fronte di tassi di sviluppo molto positivi nel movimento container ed in quello passeggeri (+18,8 e 34,1% rispettivamente). La comparazione dei dati attuali con quelli del 2004, oltre a confermare il decremento del movimento rotabili, fa emergere un decremento anche nel traffico passeggeri.

Anche in rapporto a Trieste, benché in termini assoluti i volumi siano significativamente diversi è possibile rilevare il maggiore stato di salute di Venezia nel settore traghetti (siamo in presenza di un aumento a Venezia e di una flessione a Trieste); la situazione appare essere simile anche andando ad osservare i trend che caratterizzano i traffici containerizzati e quelli passeggeri. Partendo dal primo, per quanto ci si trovi davanti a differenziali più che positivi in tutti e due i porti, ciò che deve essere rilevato è che mentre a Trieste il momento di ripresa segue una pregressa fase di erosione dei traffici, a Venezia il trend positivo appare essersi

<sup>1</sup> Come già segnalato si ricorda che l'analisi inerente il porto di Ravenna non è stata realizzata poiché la competente Autorità Portuale ha ritenuto di non rendere più pubblici i dati riguardanti i propri traffici. Si precisa però che con la stessa sono in corso contatti finalizzati all'ottenimento di tali dati ai fini del presente lavoro.

<sup>2</sup> Si richiamano qui, come già spiegato in precedenti rapporti, le problematiche di comparabilità tra i dati sul movimento rotabili dovute alle diverse unità di misura (tonnellate di merce per Venezia, numero di camion per Ancona) ed ai diversi archi temporali di riferimento.

<sup>3</sup> Prevalente ad Ancona.

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

innescato da tempo<sup>4</sup>. Analoga evidenza è riscontrabile anche nei passeggeri, traffico la cui ripresa a Trieste è diretta conseguenza dell'avvio di regolari servizi crocieristici in seguito all'abbandono delle toccate di una compagnia armatoriale del settore traghetti;

Tab. 3: Porto di Trieste - flussi portuali

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 07 - Feb. 08	Mar. 08 - Feb. 09	08/07	08/04
Ro-ro/Ferry	5.182.930	6.012.467	5.235.783	-12,9	1,0
Teu	188.836	280.334	333.140	18,8	76,4
Passeggeri	326.636	113.906	152.698	34,1	-53,3

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

- La quarta annualità del presente piano di monitoraggio vede il porto di Genova contrarre di un punto percentuale il numero di TEU operati tra sbarchi ed imbarchi rispetto i livelli realizzati nel 2007; cresce invece il movimento passeggeri anche nella sua componente crociere (+ 2,8 e 5% rispettivamente). Rispetto lo stato *ante operam* si ha invece un saldo positivo sia nel traffico containerizzato sia, soprattutto, nel movimento passeggeri (si noti il +101% delle crociere).

Tab. 4: Porto di Genova - flussi portuali

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 07 - Feb. 08	Mar. 08 - Feb. 09	08/07	08/04
TEU	1.617.727	1.797.439	1.779.651	-1,0	10,0
Passeggeri	3.006.267	3.159.738	3.247.800	2,8	8,0
Crocieristi	278.660	533.245	560.156	5,0	101,0

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

- Il porto di La Spezia chiude il periodo analizzato con una movimentazione di TEU sostanzialmente in linea con il risultato realizzato nel 2007. In relazione a questo scalo si sottolinea la portata dell'incremento di questo traffico rispetto il 2004 (+15,6%).

Tab. 5: Porto di La Spezia - flussi portuali

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 07 - Feb. 08	Mar. 08 - Feb. 09	08/07	08/04
TEU	1.043.843	1.202.656	1.206.581	0,3	15,6

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

I dati sui traffici movimentati dal porto di Venezia appaiono essere buoni anche rispetto i porti tirrenici di Genova e La Spezia in cui il traffico containerizzato non ha fatto registrare significativi scostamenti rispetto il 2007. A tale riguardo deve però essere precisato che se le variazioni percentuali dicono ciò, l'analisi dei valori assoluti ridimensiona la portata di questo risultato poiché trovandosi in presenza di volumi differenti<sup>5</sup>, variazioni minime a Genova e La Spezia si traducono comunque in aumenti o diminuzioni di un certo rilievo. Lo stesso ragionamento può

<sup>4</sup> In altre parole può essere "più facile" fare bene dopo un periodo di calo dei traffici, mentre risulta essere "più complicato" quando i traffici vanno bene.

<sup>5</sup> Molto elevati nel caso di Genova e La Spezia.

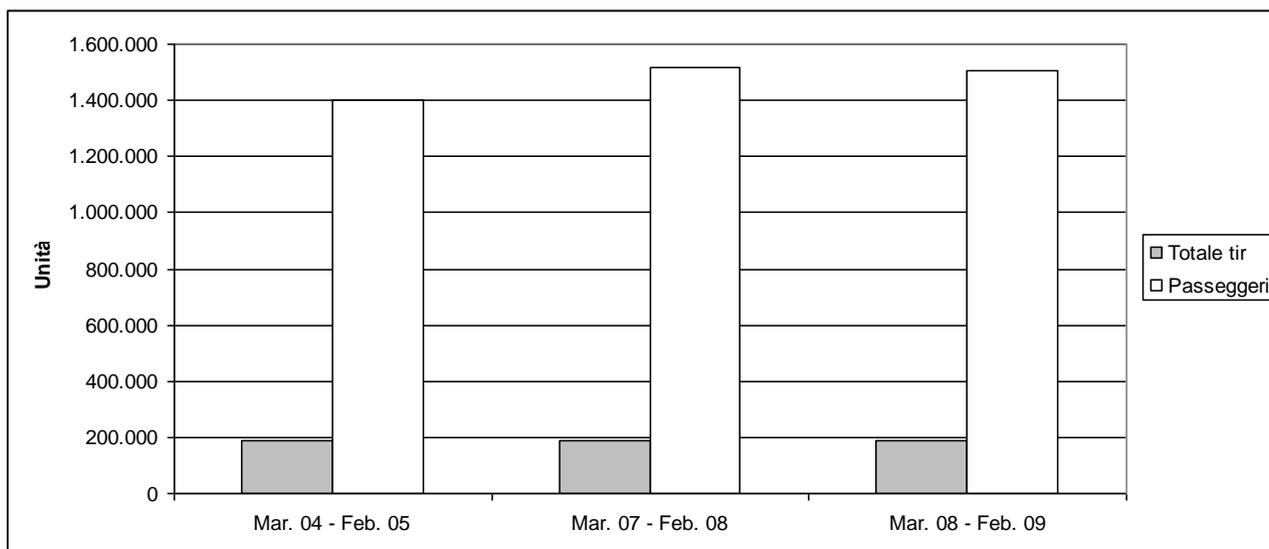
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

essere esteso anche al movimento passeggeri complessivamente considerato; in questo caso tuttavia lo scenario muta considerando solo i crocieristi in cui spicca la variazione positiva realizzata dallo scalo veneziano.

In conclusione, da quanto osservato è possibile affermare che l'attuale grado di avanzamento dei lavori di infrastrutturazione alle bocche non ha prodotto *shiftamenti* dei traffici dal porto di Venezia verso i *competitors*. Al contrario esso si è rivelato essere uno scalo con un più che buon livello di competitività in cui i traffici strategici di linea sono cresciuti, dato rilevante alla luce della congiuntura economica sfavorevole in atto e del fatto che negli altri porti sono stati rilevati andamenti diversificati e non necessariamente positivi.

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/3); alle serie storiche allora presentate, sono stati aggiunti i dati ottenuti dal monitoraggio per il periodo gennaio - dicembre 2008 al fine di valutare i diversi percorsi di sviluppo degli scali monitorati. Una precisazione deve tuttavia essere fatta per il porto di Ancona poiché, essendo ora rilevato il numero di camion transitati e non più le tonnellate di merce in essi contenute, non è stato possibile aggiornare la relativa serie storica (graf. 7) raffigurante invece le tonnellate di merce trasportate. Si è scelto quindi di riportare il grafico raffigurante i traffici dei periodi marzo 2007/febbraio 2008 e marzo 2008/febbraio 2009 in modo da poter avere, ragionando per approssimazione, un quadro completo.

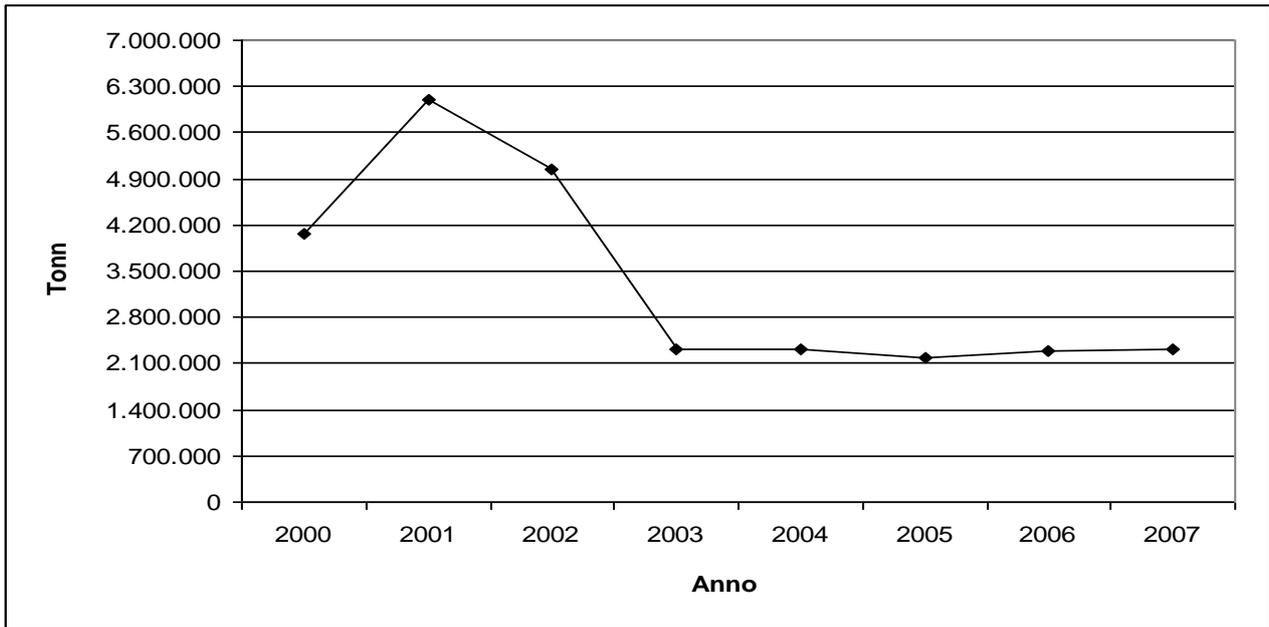
Graf. 6: porto di Ancona flussi portuali marzo 2007/febbraio 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

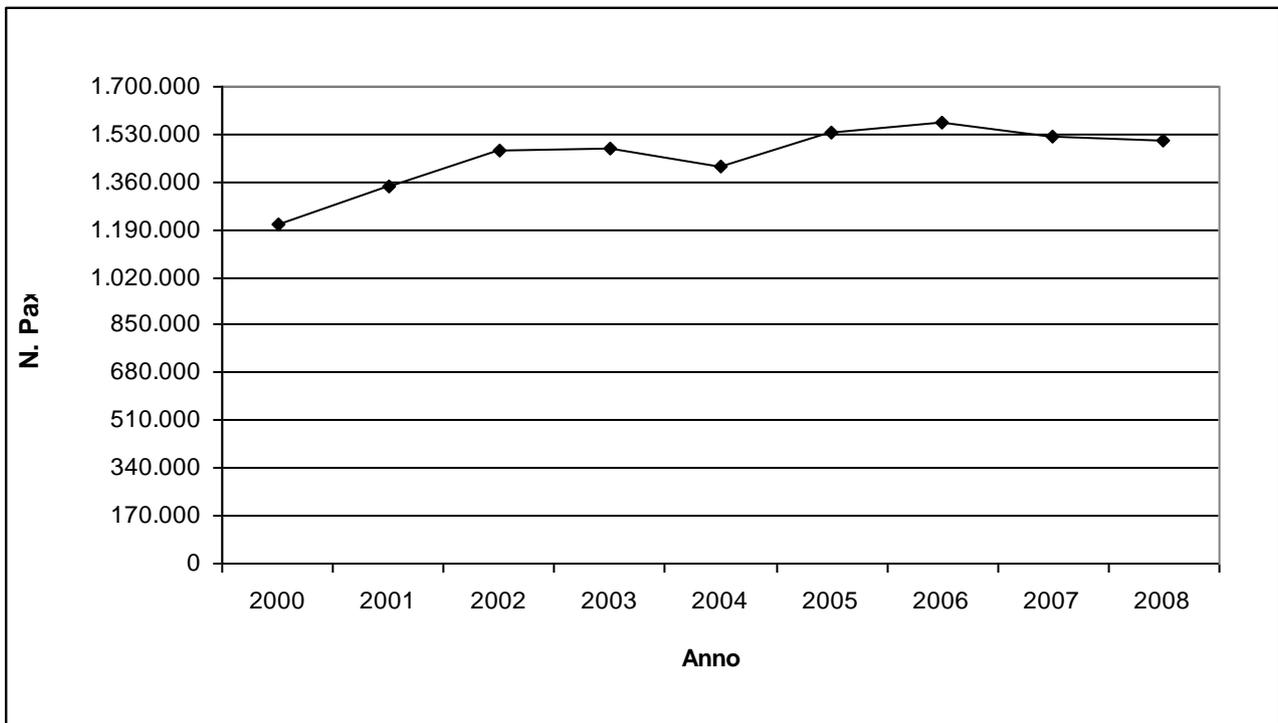
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

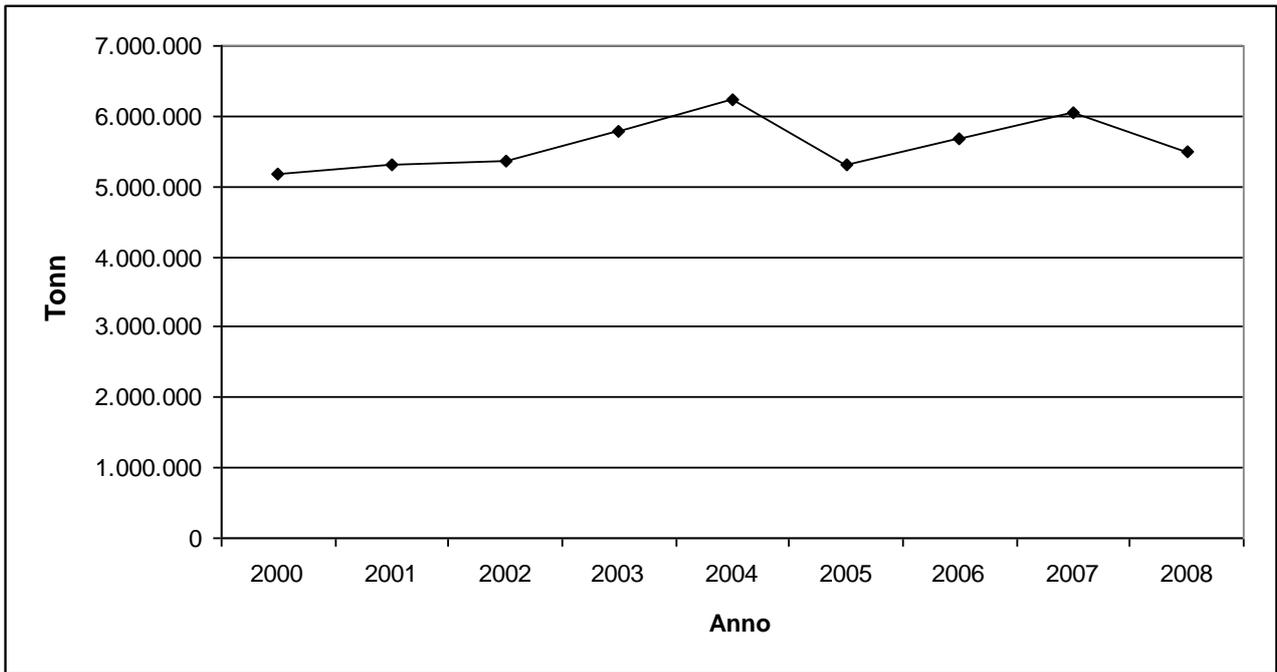
Graf. 8: Porto di Ancona - movimento passeggeri serie storica 2000 - 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

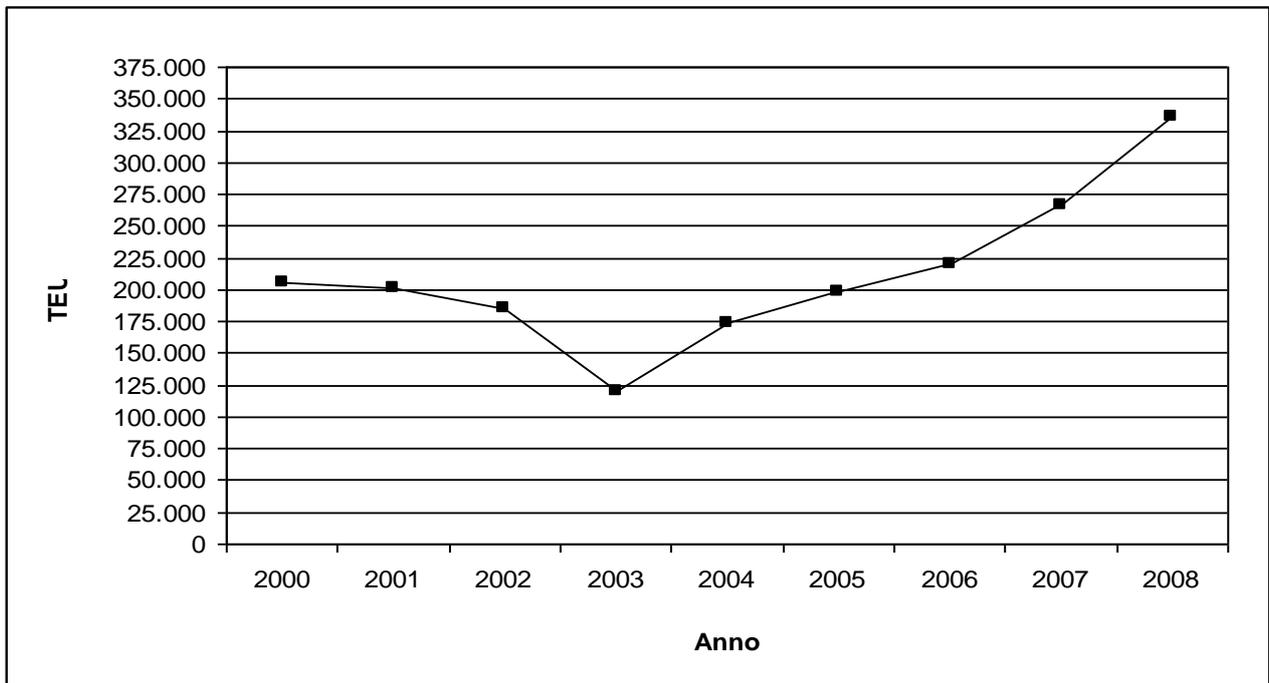
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 9: Porto di Trieste - serie storica traffici ro/ro 2000 - 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

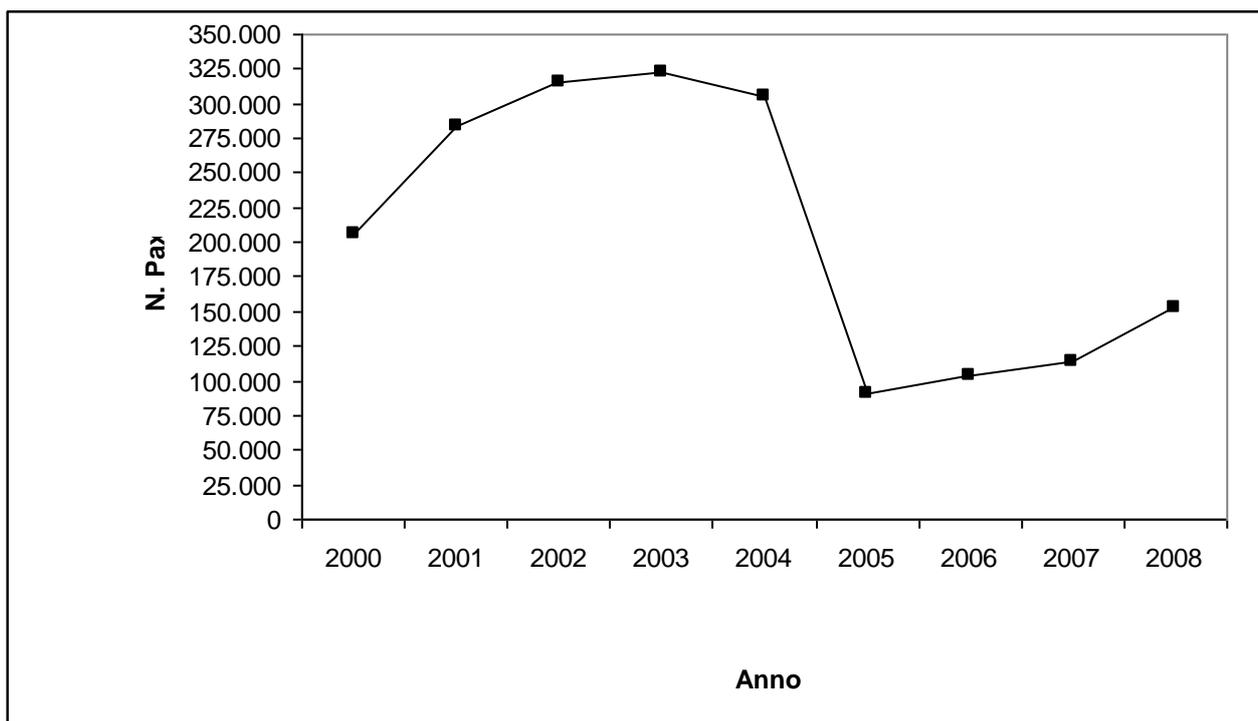
Graf. 10: Porto di Trieste - serie storica movimentazione TEU 2000 - 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

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

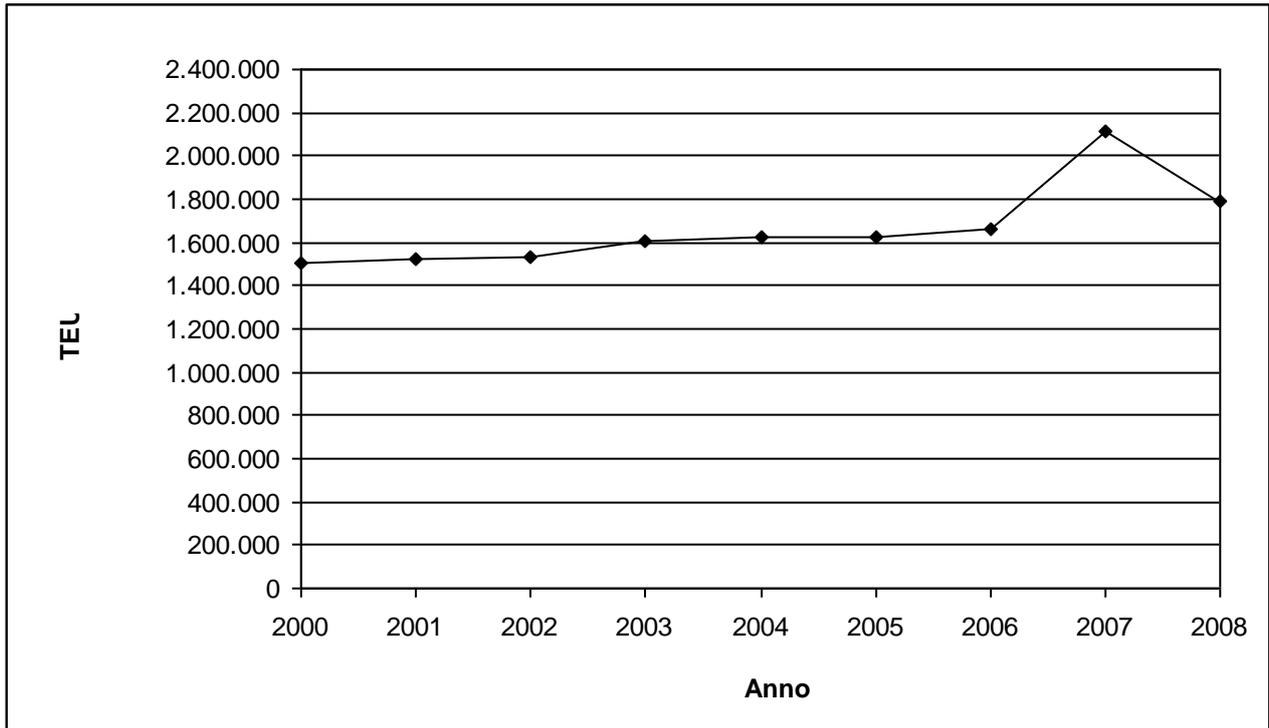
Graf. 11: Porto di Trieste - serie storica movimento passeggeri 2000 - 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

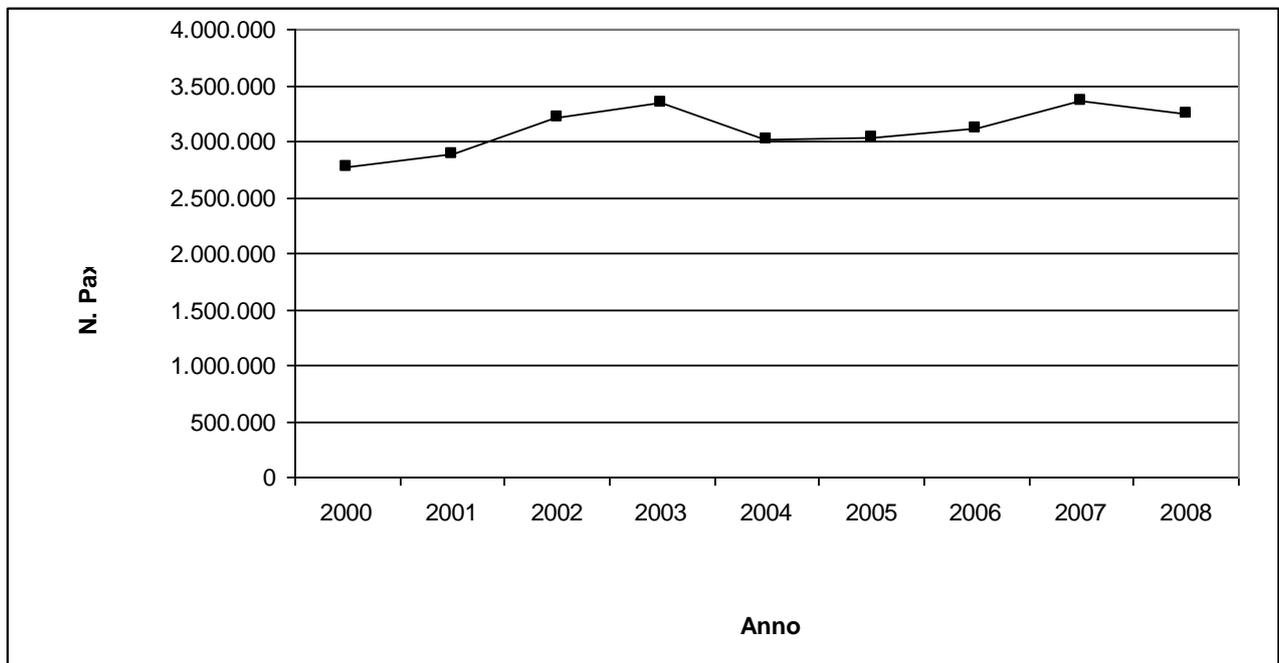
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 12: Porto di Genova - serie storica movimento TEU 2000 - 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

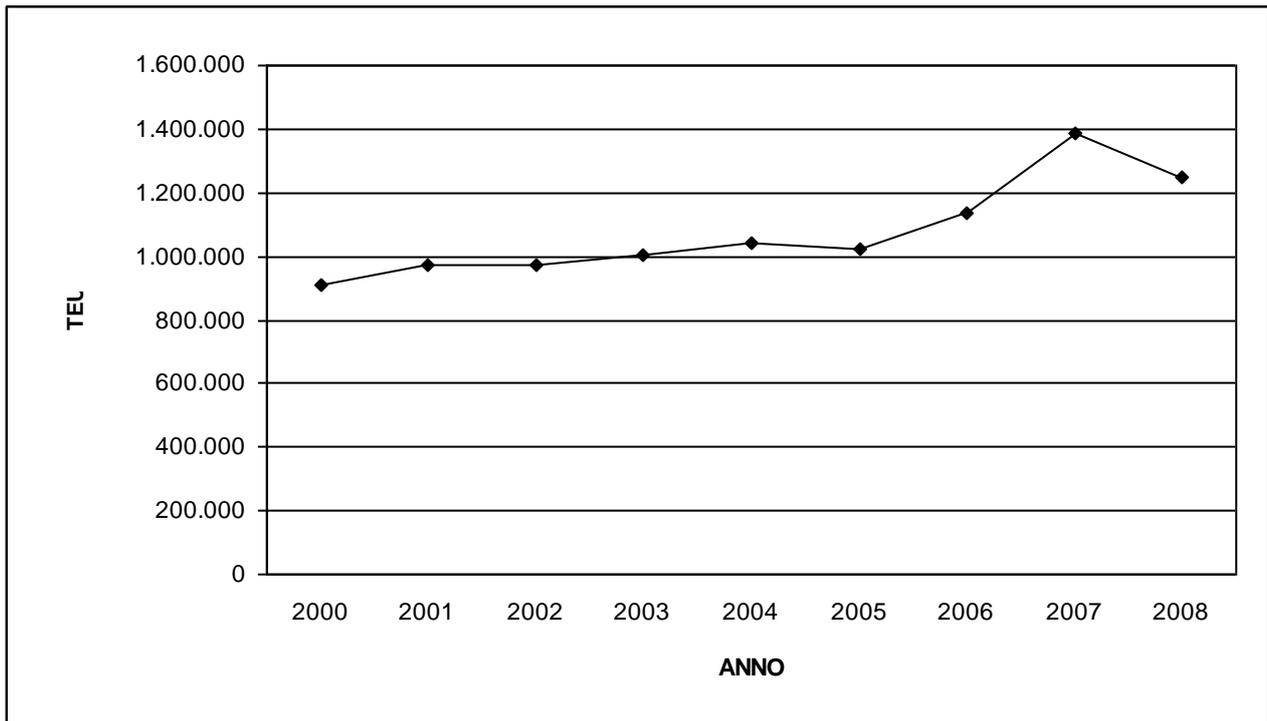
Graf. 13: Porto di Genova - serie storica movimento passeggeri 2000 - 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

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

Graf. 14: Porto di La Spezia - serie movimento TEU 2000 - 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

## **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 2008 - marzo 2009 non evidenzia alcun elemento che induce a pensare ad un suo scadimento. Andando ad osservare e rielaborare quanto già riferito durante l'anno, emerge un quadro piuttosto articolato tanto a livello di servizio quanto di parametro. In breve, quanto emerso dal piano di monitoraggio può essere sintetizzato nel modo seguente<sup>6</sup>.

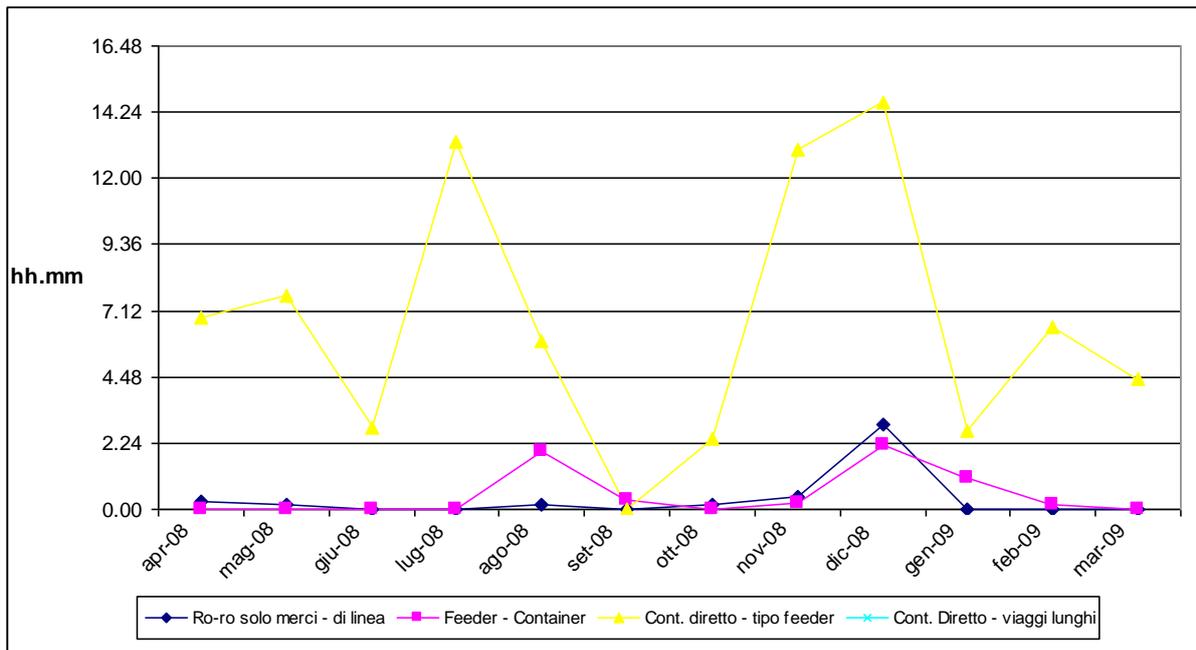
- Media della sosta in rada. Il quadro emerso conferma l'andamento maggiormente costante già segnalato nei confronti del 2004 (stato *ante operam*) tanto in relazione ai servizi ro-ro quanto a quelli feeder. Ancora una volta maggiormente variabile è il trend che caratterizza i servizi container diretti tipo feeder. Non si segnalano invece attese presso la bocca di Lido poiché i servizi che la riguardano passano senza doversi fermare in rada.

---

<sup>6</sup> Si ricorda nuovamente che i servizi container diretti a lunga percorrenza non scalano più il porto di Venezia e che i servizi crociera sono sospesi durante i mesi invernali.

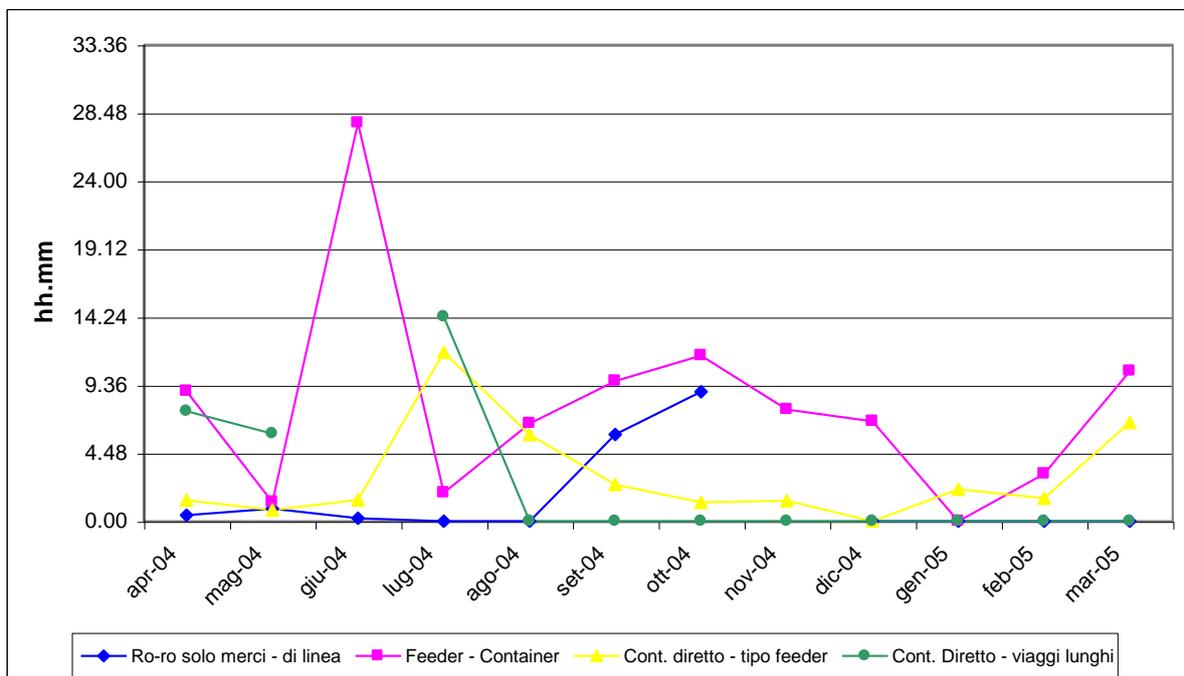
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 15: Media della sosta in rada - bocca di Malamocco (anno 2008)



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

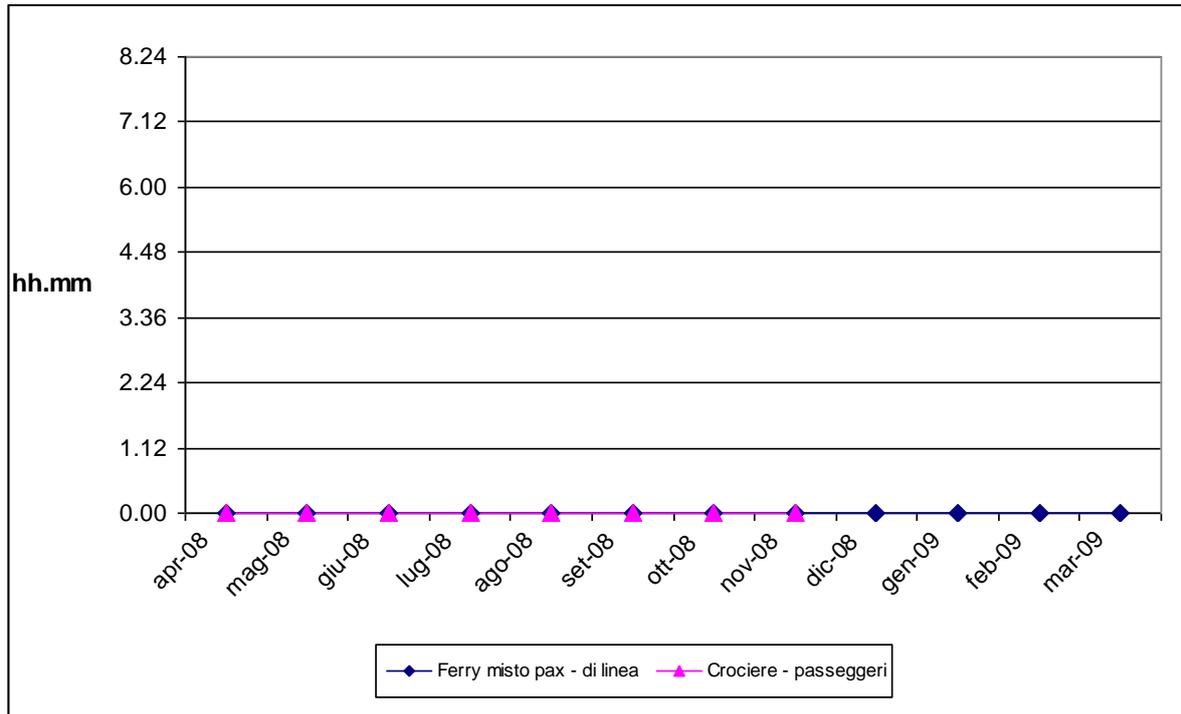
Graf. 16: Media della sosta in rada - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

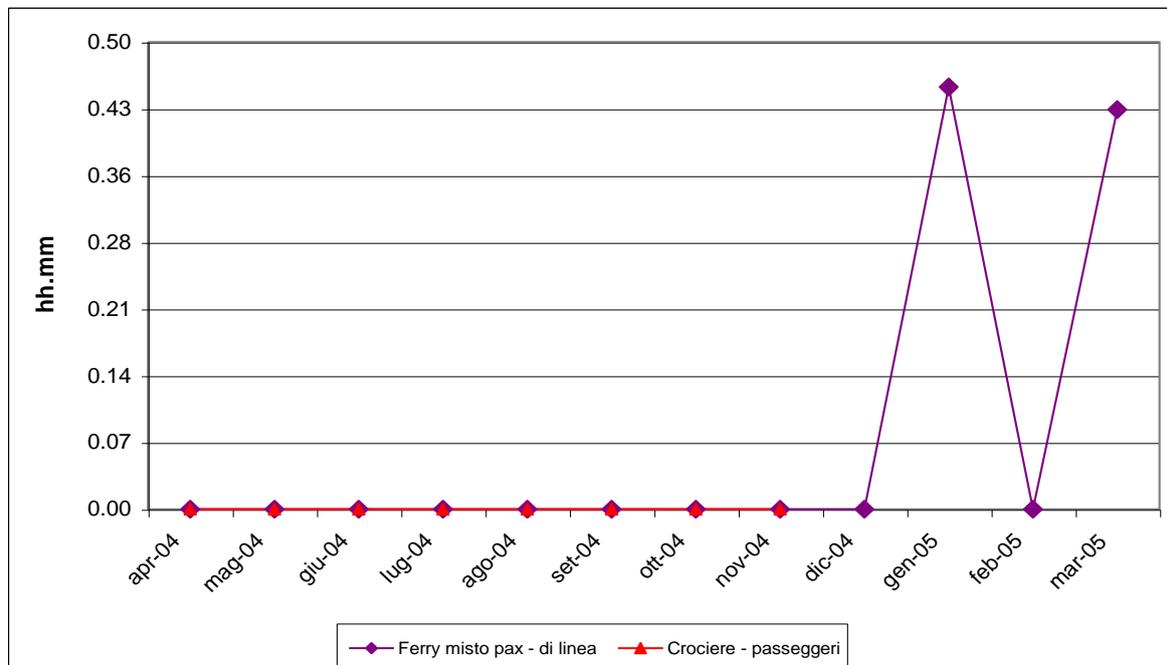
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 17: Media della sosta in rada - bocca di Lido (anno 2008)



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

Graf. 18: Media della sosta in rada - bocca di Lido (anno 2004)

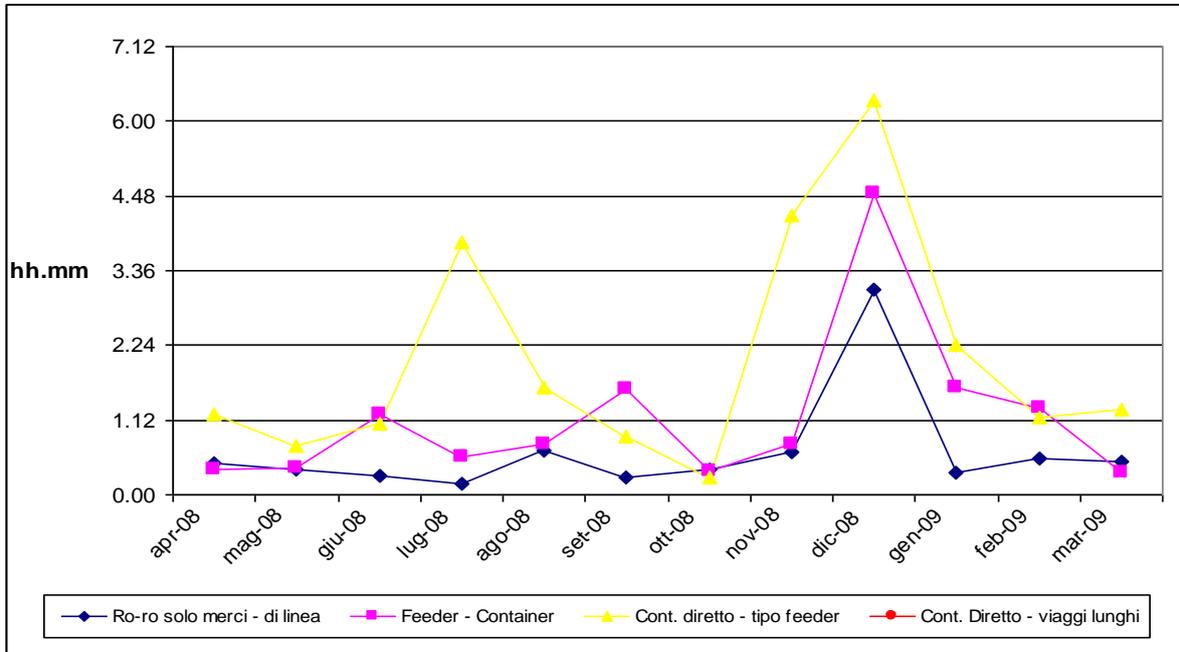


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

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

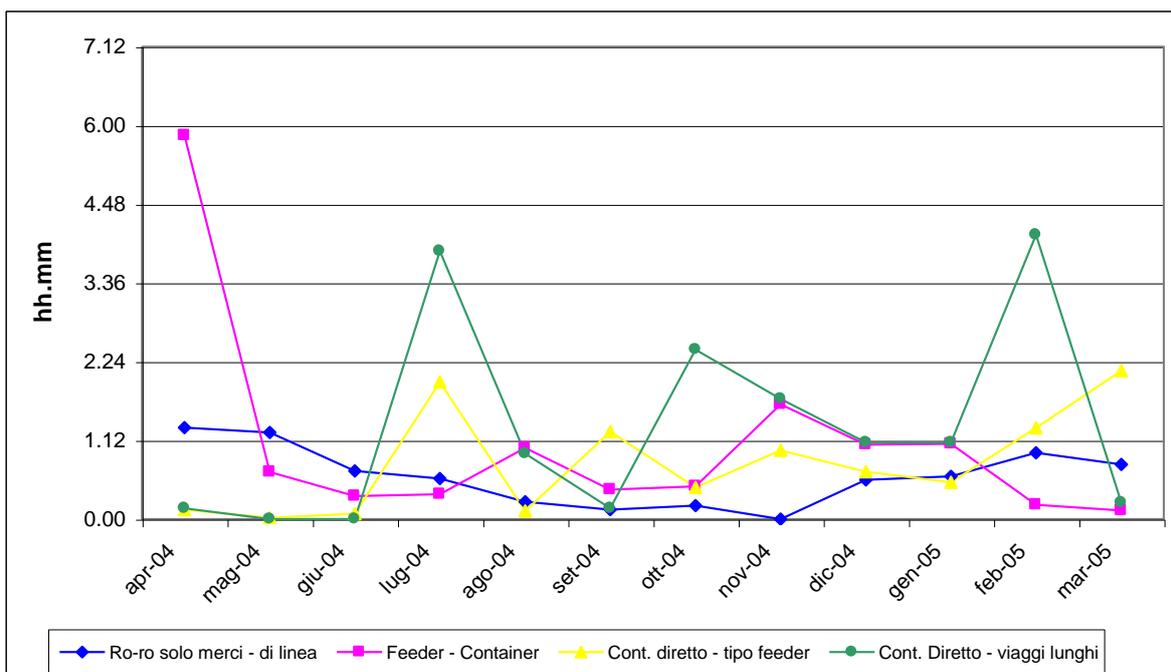
- Media dei ritardi in entrata. L'accentuata variabilità dei valori riscontrata nella sosta in rada può essere estesa anche a questo parametro, specie per i servizi containerizzati feeder e diretti tipo feeder. In linea generale si osserva una crescente variabilità di tutti i servizi nei mesi da novembre a febbraio. Per quanto riguarda i servizi passeggeri sono state riscontrate alcune lievi fluttuazioni, che si attestano comunque su valori inferiori rispetto il 2004.

Graf. 19: Media dei ritardi in entrata – bocca di Malamocco (anno 2008)



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

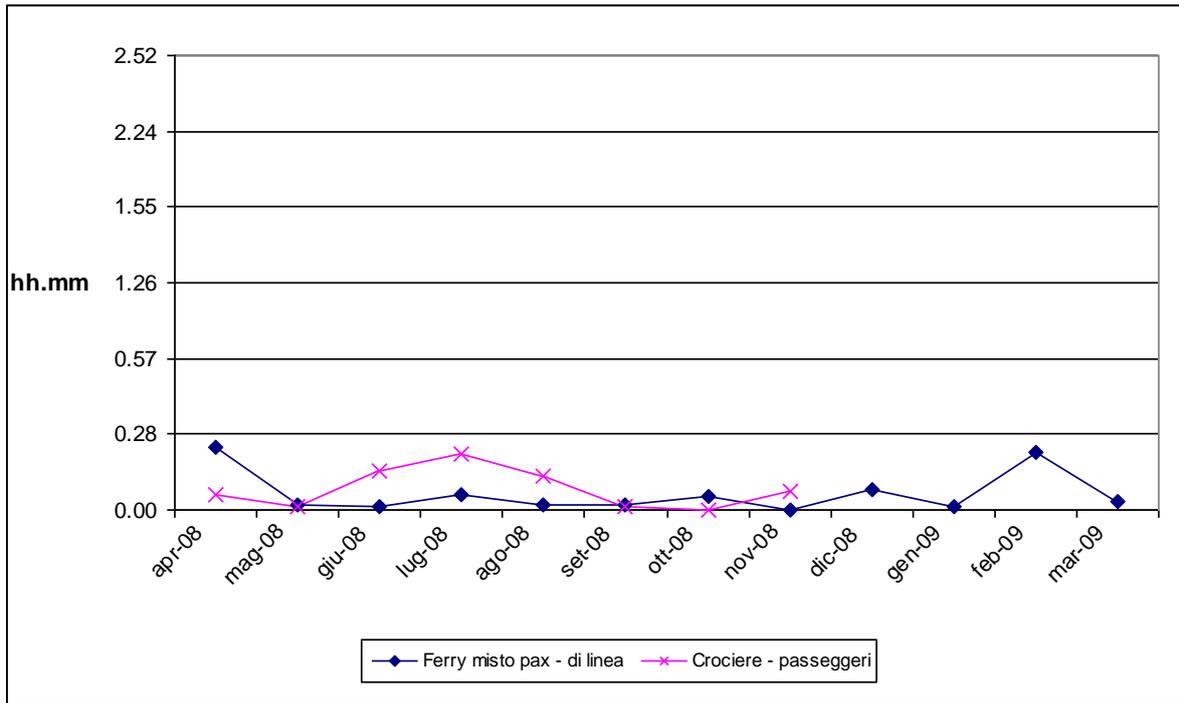
Graf. 20: Media dei ritardi in entrata – bocca di Malamocco (anno 2004)



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

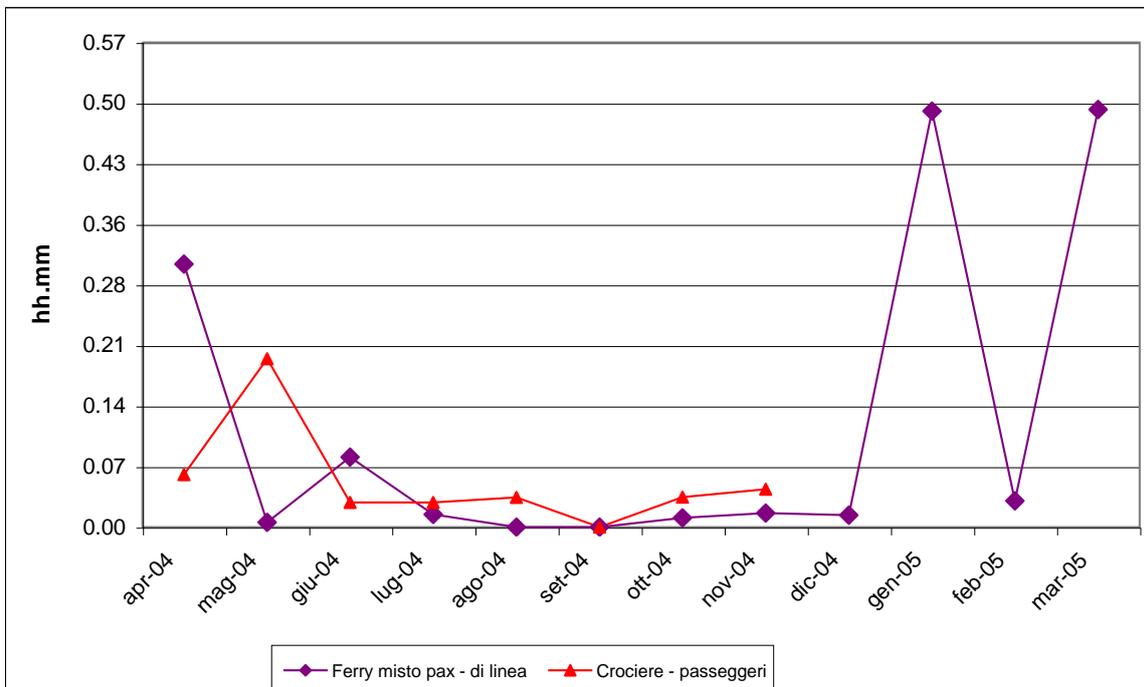
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 21: Media dei ritardi in entrata - bocca di Lido (anno 2008)



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

Graf. 22: Media dei ritardi in entrata - bocca di Lido (anno 2004)

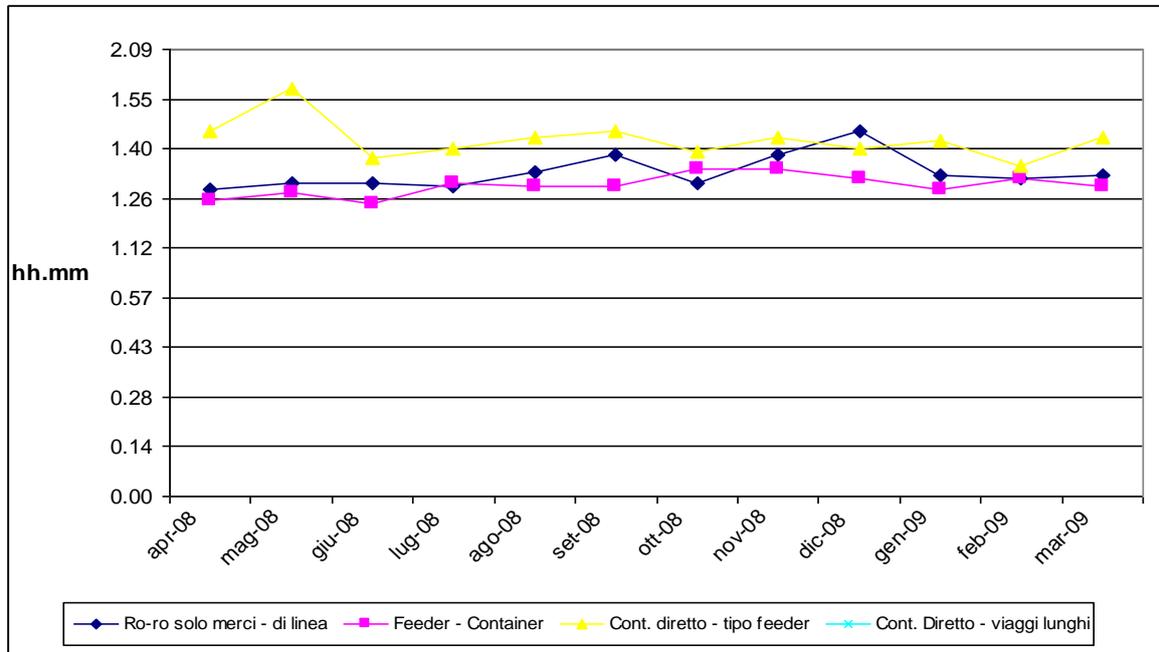


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

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

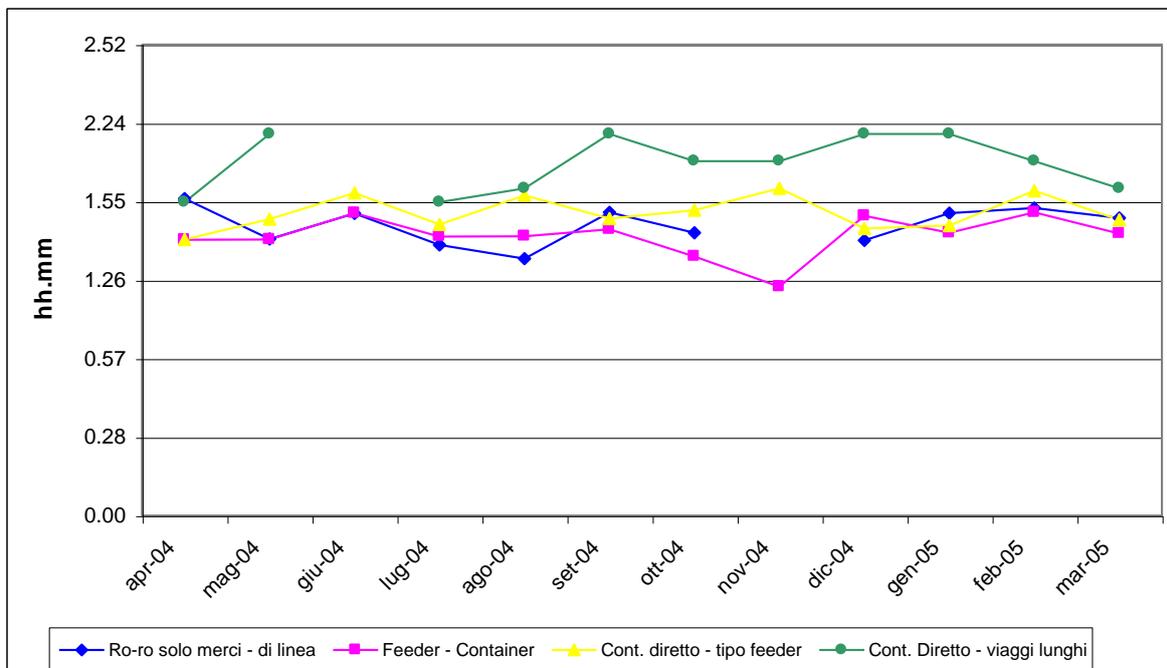
- Media della manovra d'entrata. Il periodo in questione evidenzia una sostanziale linearità nei trend riguardanti tutti i servizi monitorati, sia presso la bocca di Malamocco che presso quella di Lido. L'andamento costante risulta poi particolarmente chiaro nel confronto con i valori del 2004 riferiti ai servizi mercantili.

Graf. 23: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Malamocco (anno 2008)



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

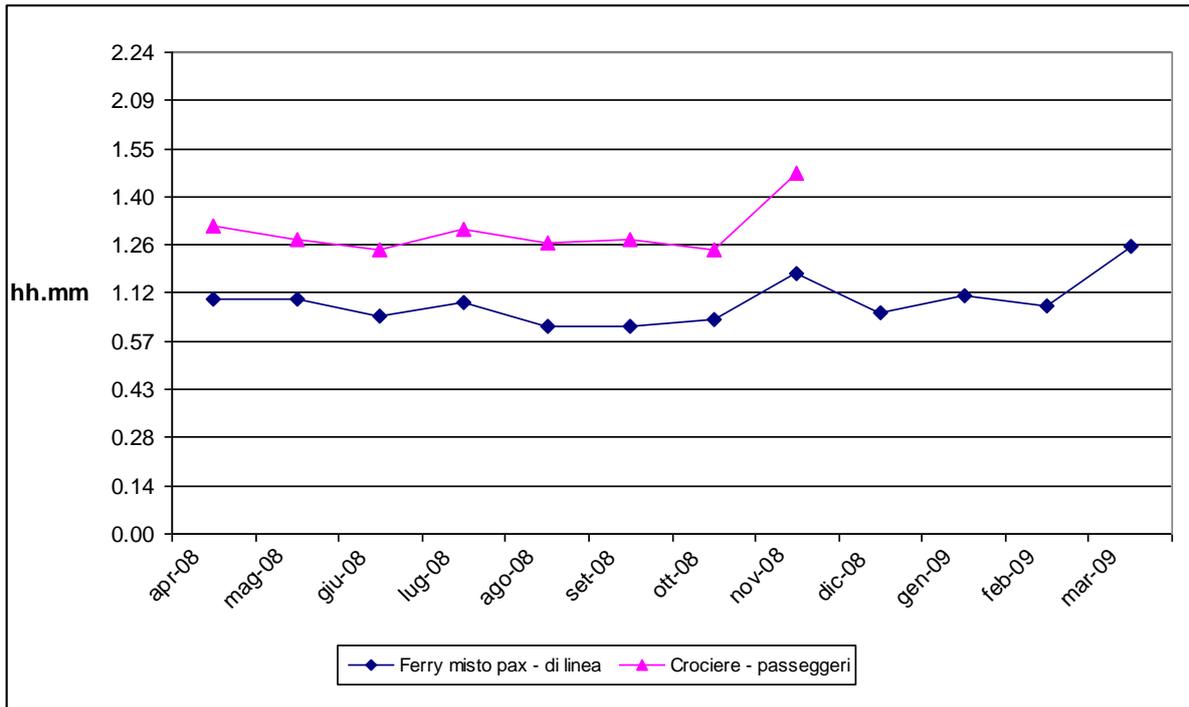
Graf. 24: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

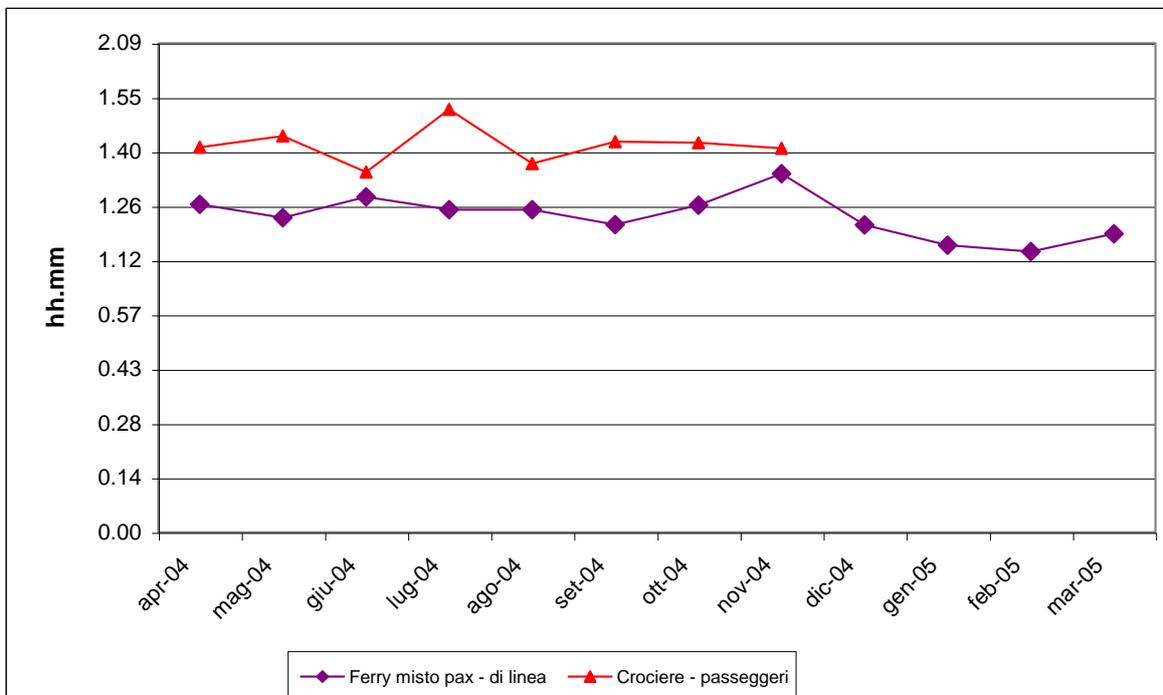
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 25: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Lido (anno 2008)



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 2004)

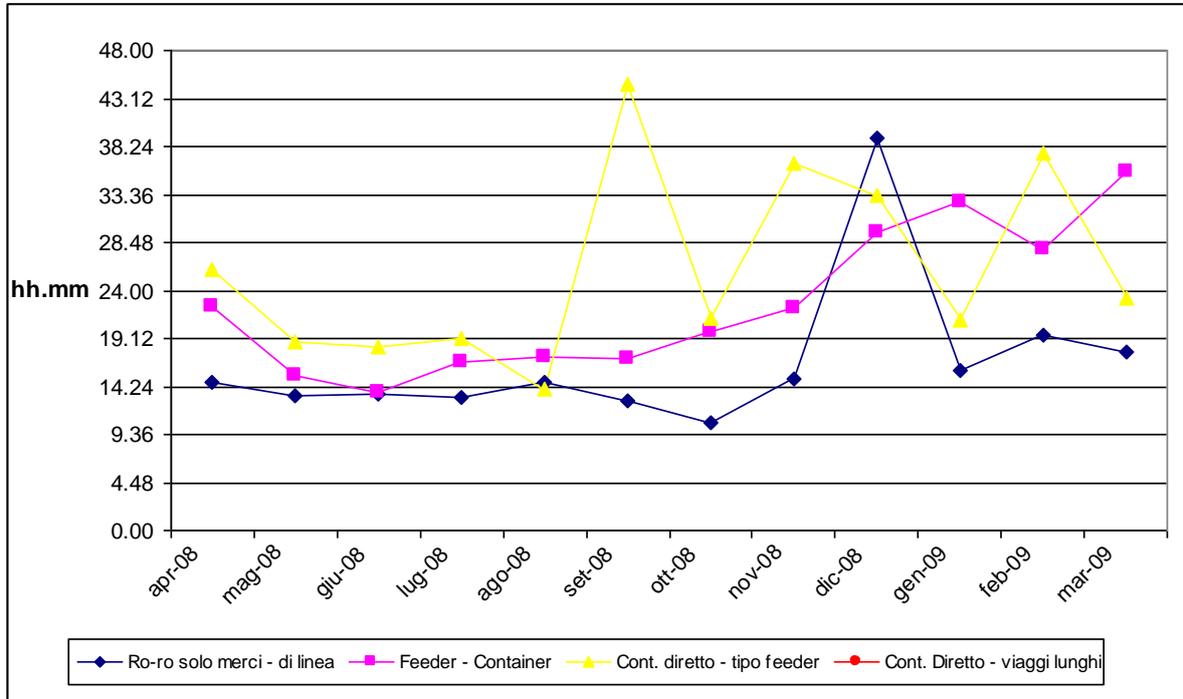


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

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

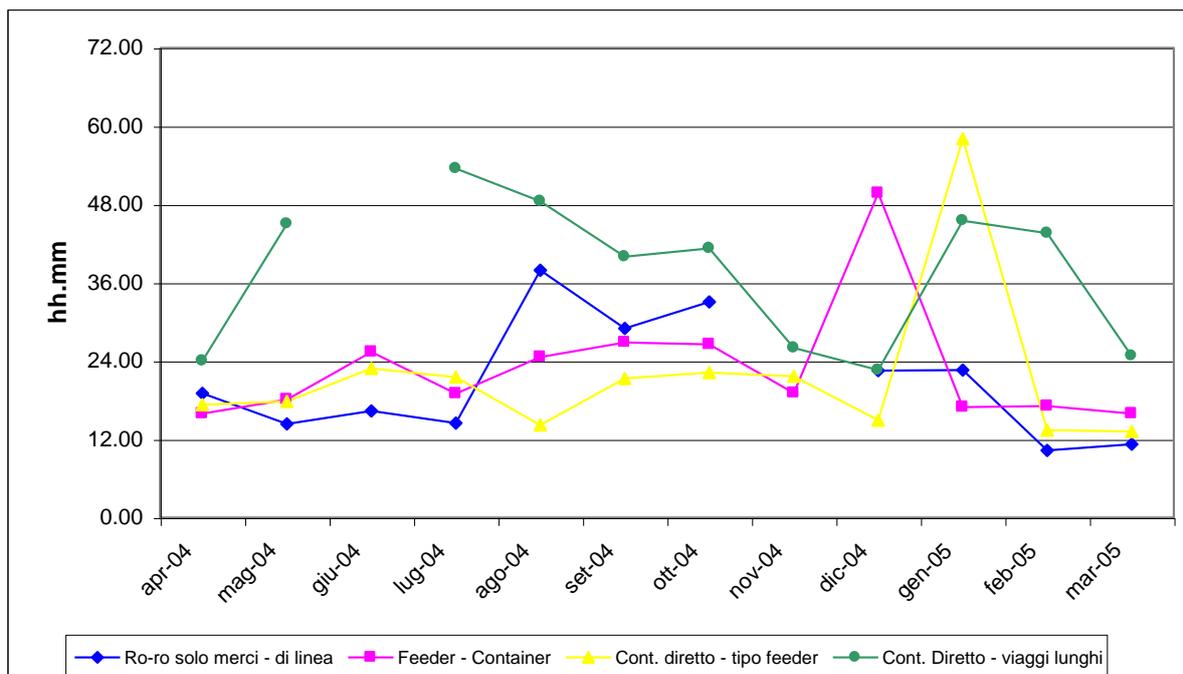
- Media della sosta in banchina. I valori registrati presso la bocca di Malamocco evidenziano un trend particolarmente variabile nel corso del periodo autunnale ed invernale. Non si segnalano invece scostamenti particolari in relazione ai servizi passeggeri della bocca di Lido.

Graf. 27: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Malamocco (anno 2008)



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

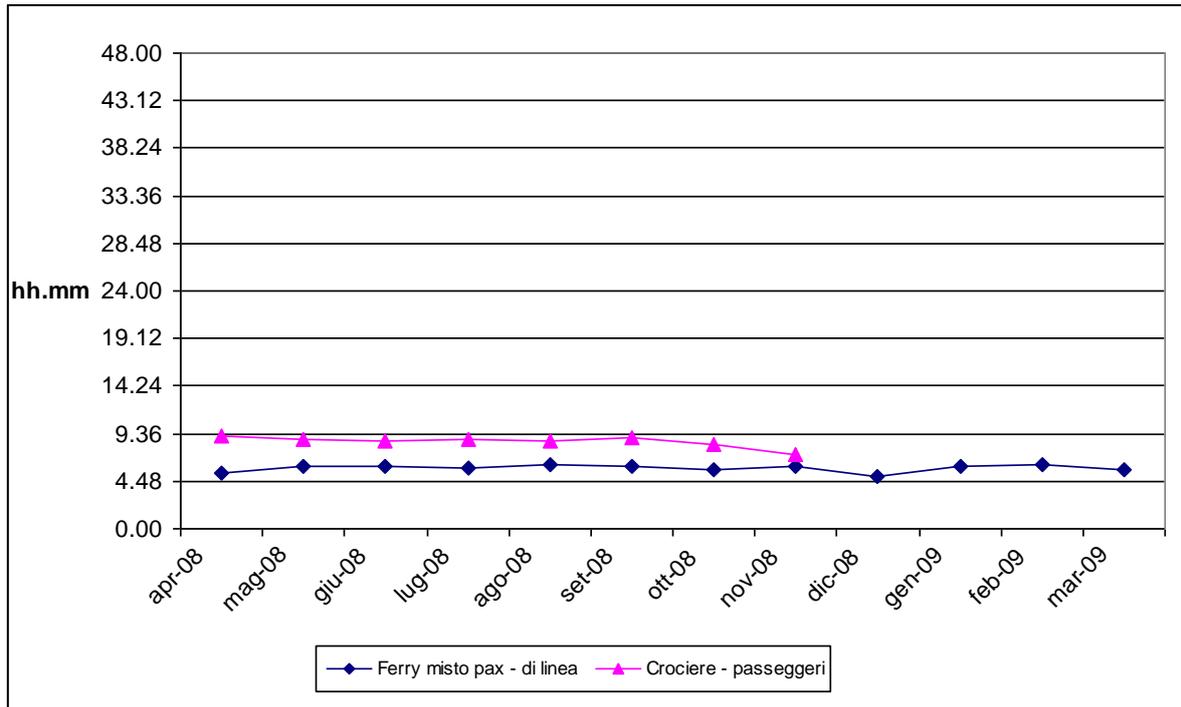
Graf. 28: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

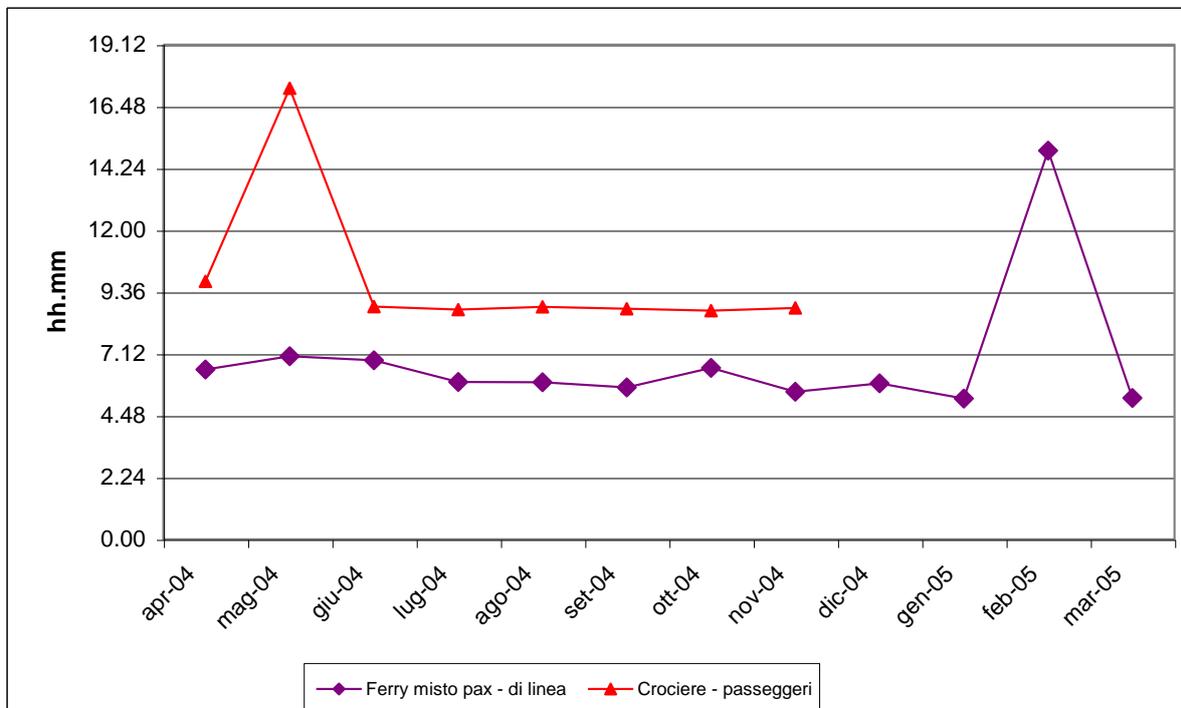
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 29: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Lido (anno 2008)



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 2004)

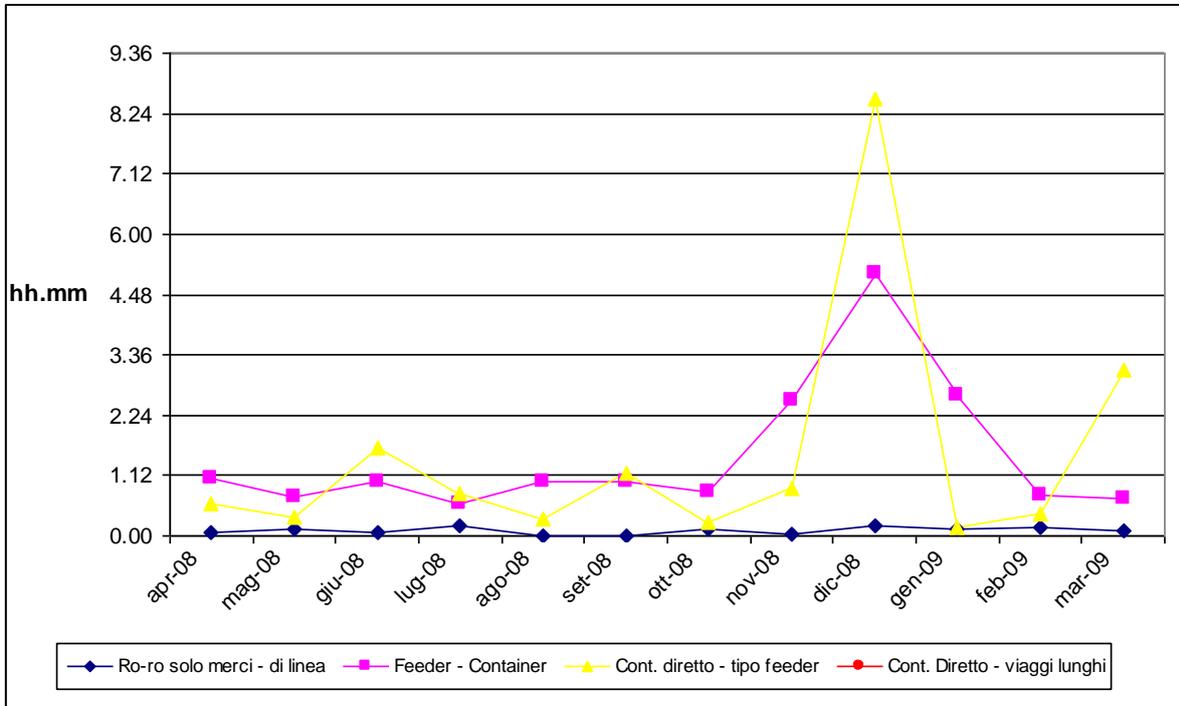


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

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

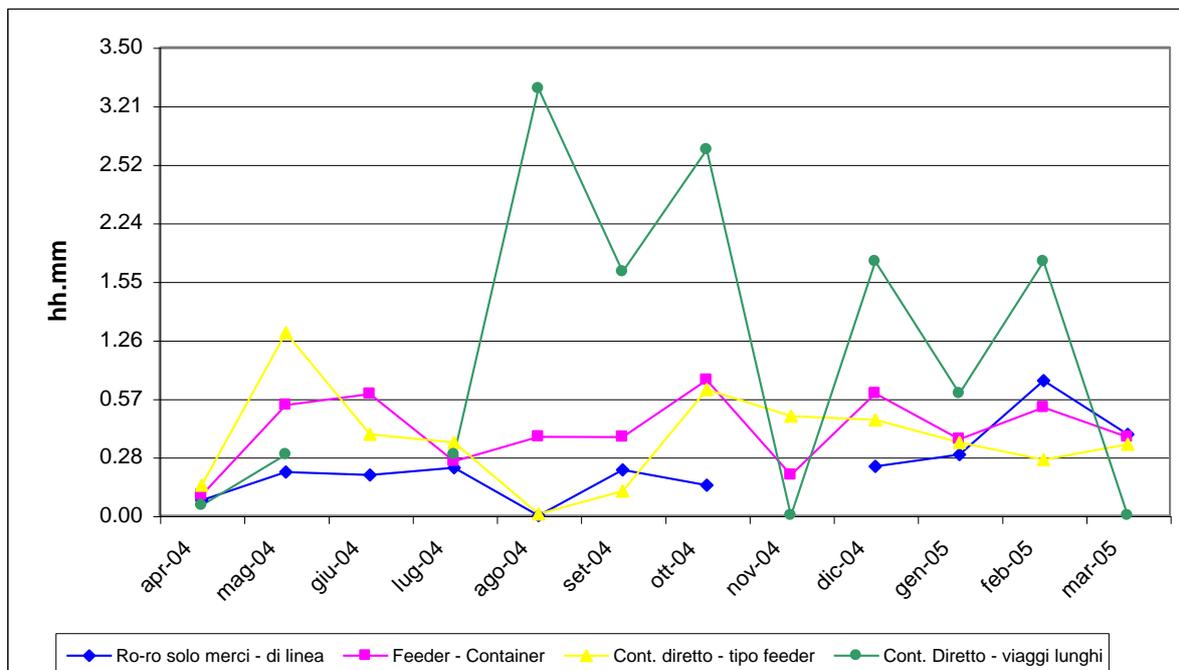
- Media dei ritardi in partenza. Per quanto riguarda i servizi merci, si segnala, così come emerso in riferimento ad altri parametri, una certa costanza nell'andamento dei tempi durante gran parte del periodo ed un significativo incremento nel corso della stagione fredda. Oscillazioni di limitata entità sono invece rilevabili nei servizi passeggeri.

Graf. 31: Media dei ritardi in partenza – bocca di Malamocco (anno 2008)



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

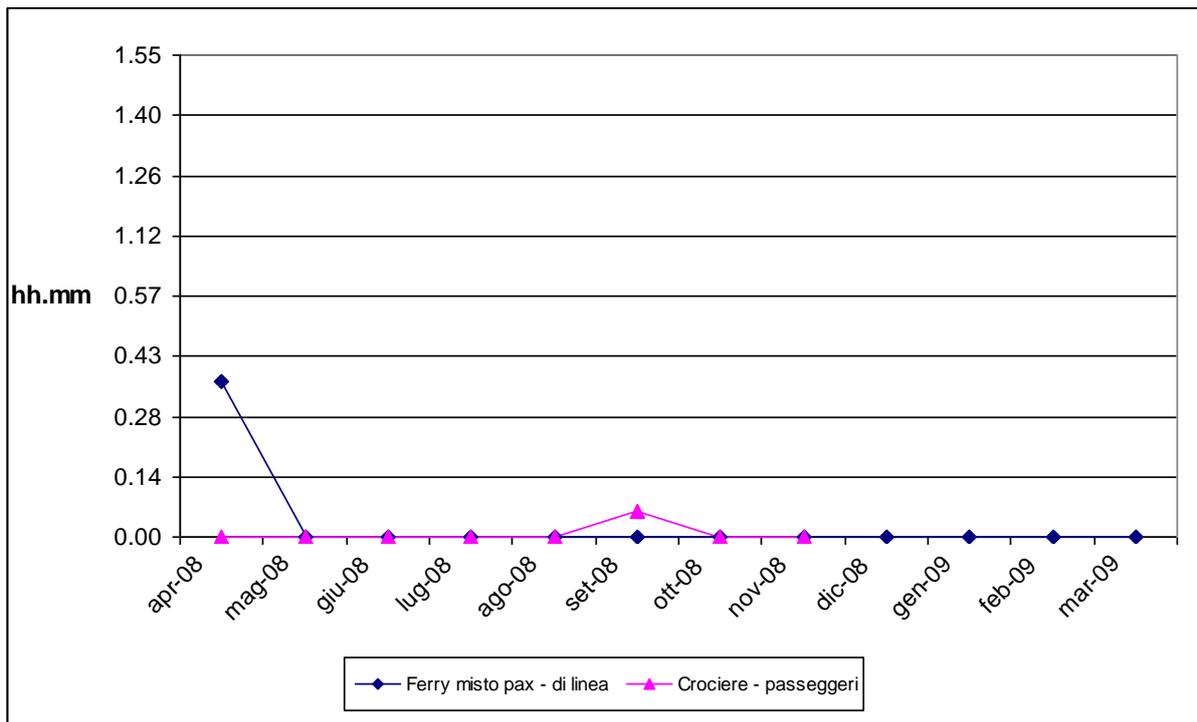
Graf. 32: Media dei ritardi in partenza – bocca di Malamocco (anno 2004)



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

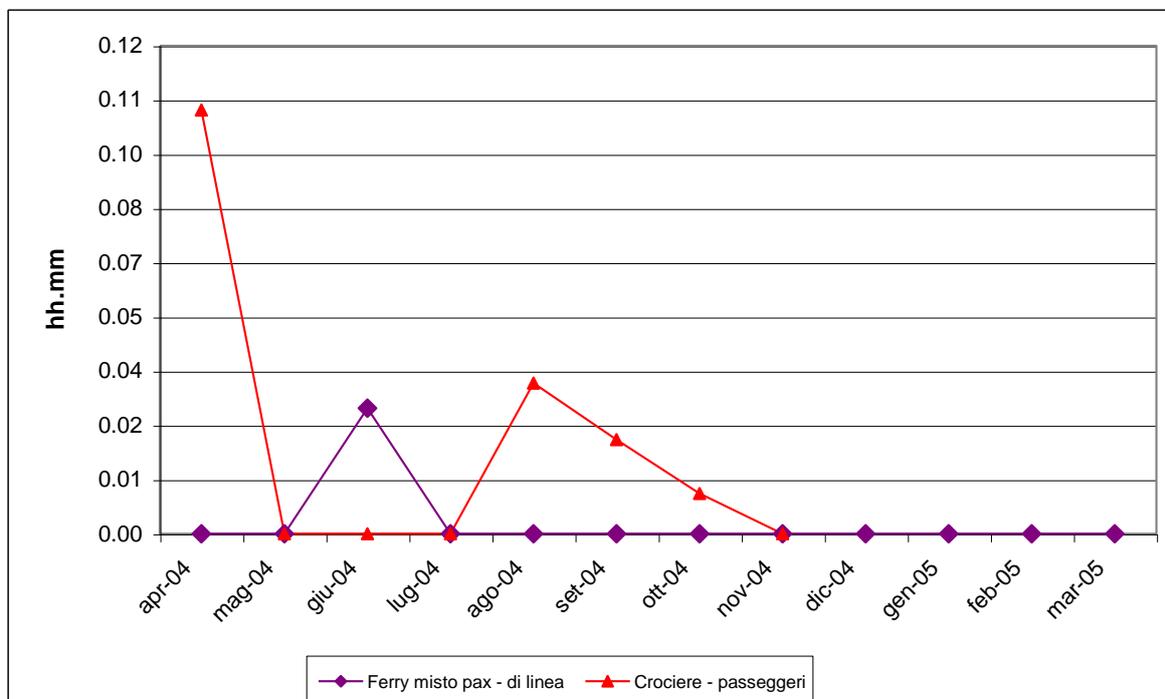
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 33: Media dei ritardi in partenza - bocca di Lido (anno 2008)



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

Graf. 34: Media dei ritardi in partenza - bocca di Lido (anno 2004)

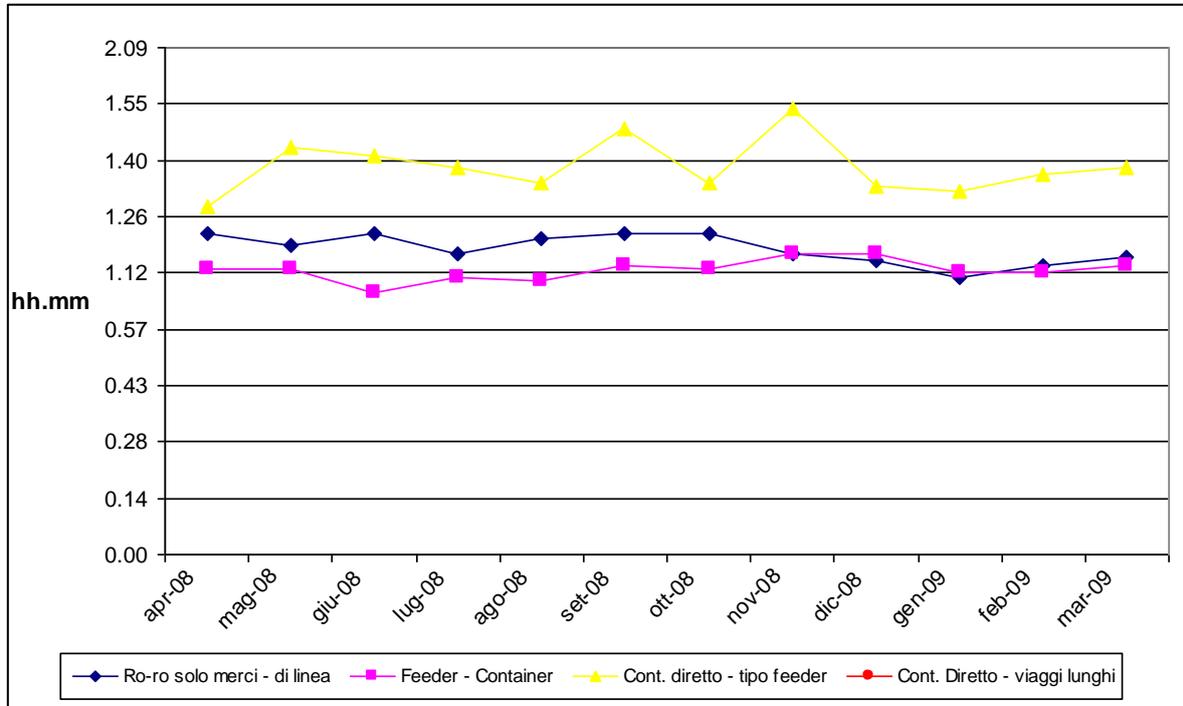


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

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

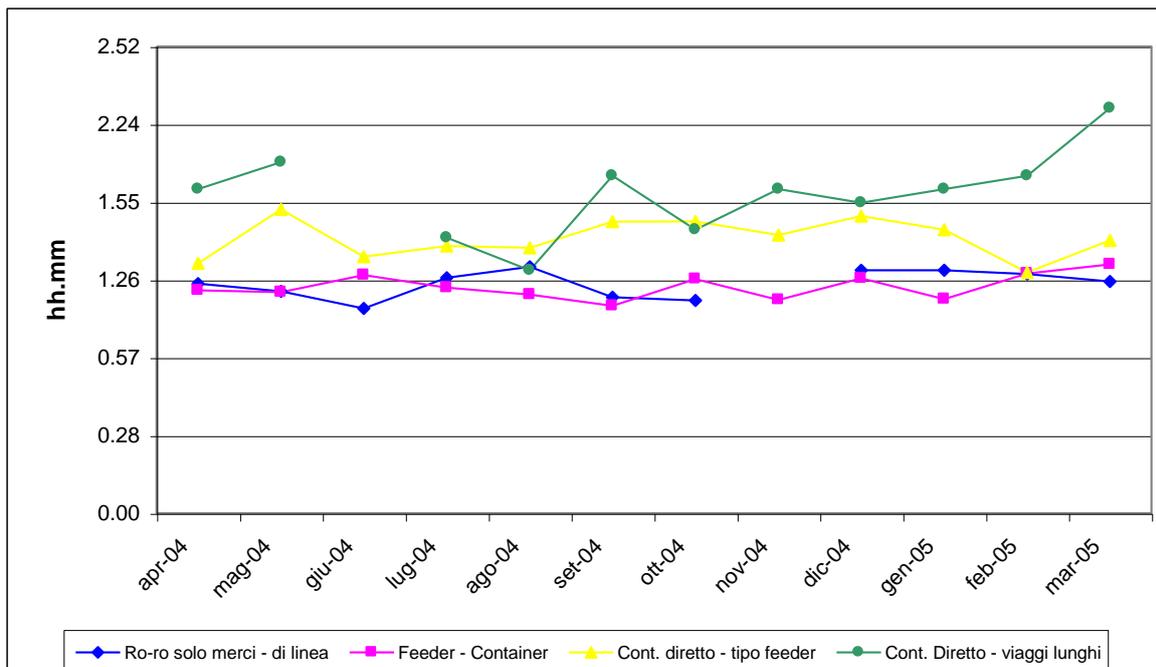
- Media manovra d'uscita. Così come rilevato per i tempi della manovra d'entrata, la tendenza caratterizzante i tempi della manovra di uscita appare sostanzialmente costante sia per la bocca di Malamocco che per quella di Lido.

Graf. 35: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Malamocco (anno 2008)



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

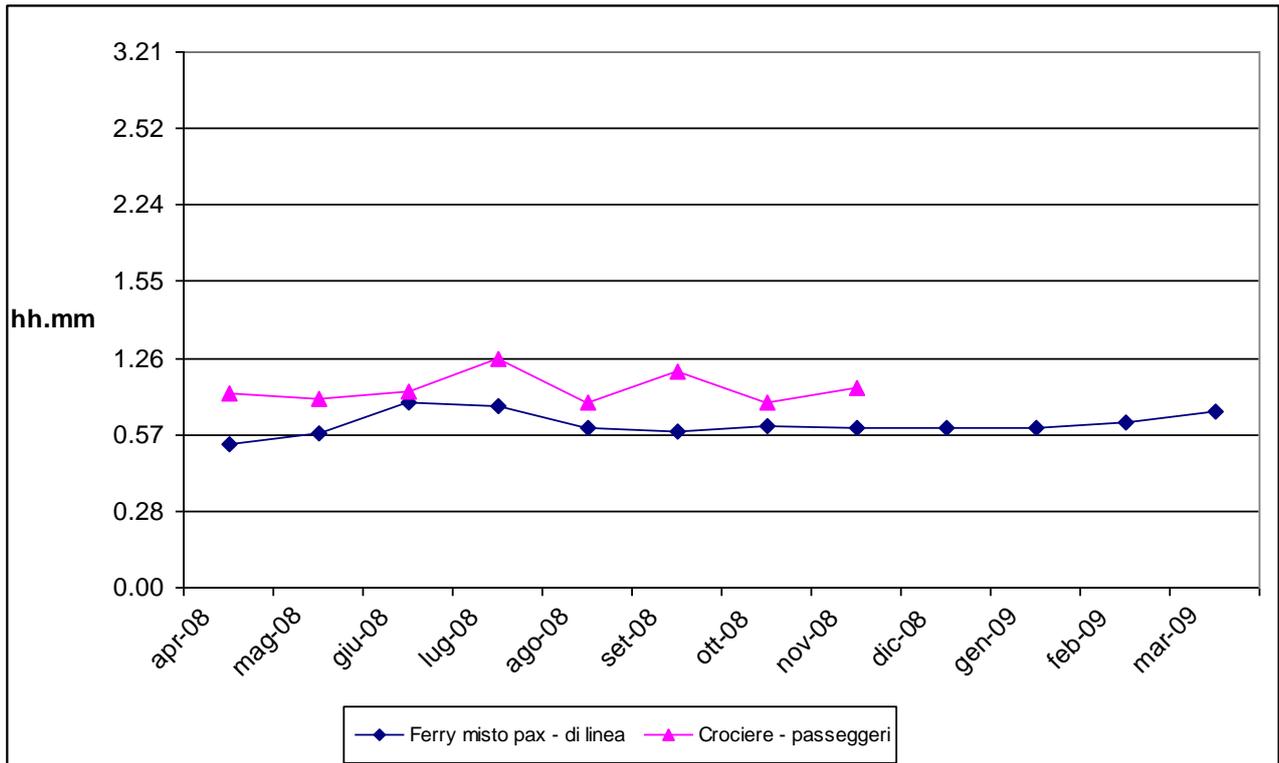
Graf. 36: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

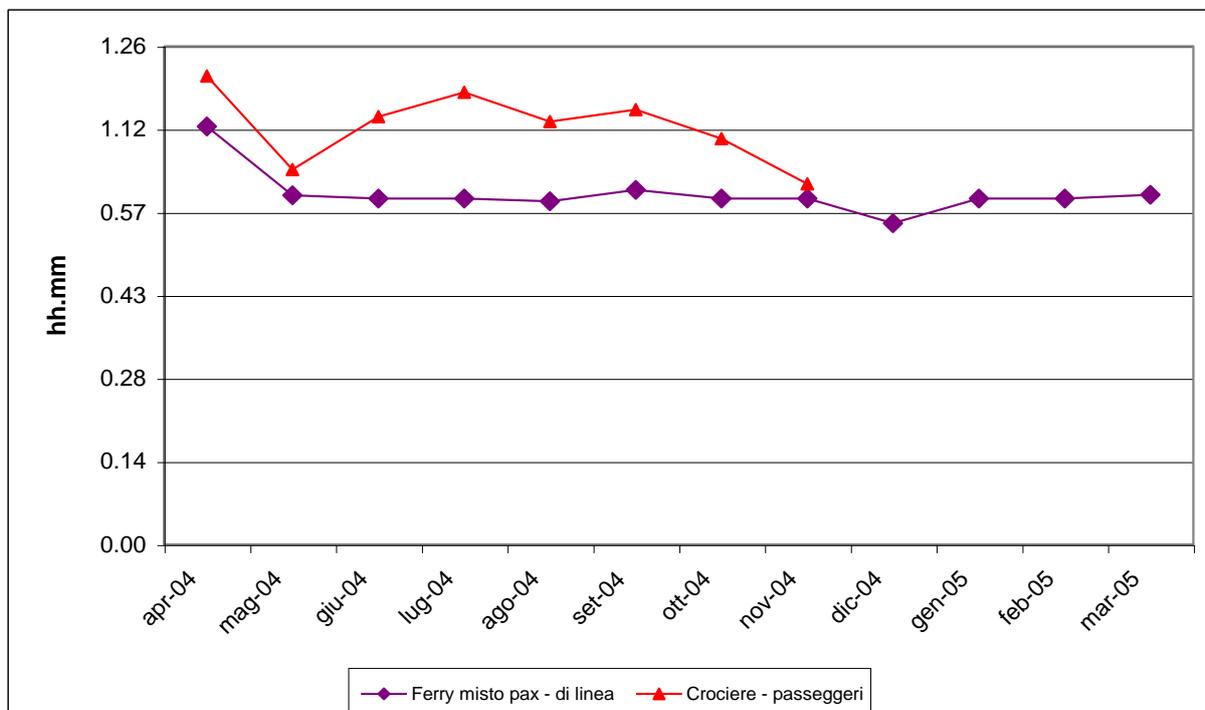
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 37: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Lido (anno 2008)



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 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

In conclusione, le rilevazioni e le elaborazioni effettuate mettono in luce una sostanziale tenuta (se non un miglioramento) degli standard di qualità di servizio testimoniata dalla minore variabilità e dalla diminuzione dei valori medi dei parametri, nonché la mancanza di impatti negativi da parte delle opere di cantiere.

Possono tuttavia essere fatte alcune ulteriori considerazioni:

- il periodo appena concluso ha messo in luce uno standard di servizio particolarmente elevato nel settore ro-ro in quanto i valori riguardanti questo particolare traffico (strategico ed in crescita) registrano nel periodo una diffusa diminuzione;
- i servizi containerizzati feeder rivelano una buona tenuta pur in presenza di alcuni valori in crescita rispetto il 2007 (ritardi in entrata e ritardi in partenza), ma generalmente in flessione rispetto lo “stato zero”;
- i servizi containerizzati diretti tipo feeder fanno registrare alla fine della presente annualità un peggioramento in termini qualitativi, specie nei parametri riferiti alle fasi immediatamente precedenti le manovre di entrata ed uscita (sosta in rada, ritardi in entrata e ritardi in partenza). Si ricorda tuttavia che questo elemento negativo è legato a fattori organizzativi esterni in quanto molto sovente si hanno difformità tra gli orari attesi di arrivo/ripartenza segnalati agli operatori che si occupano delle fasi di manovra e quelli effettivi;
- i servizi ferry e quelli crocieristici<sup>7</sup> soprattutto registrano una sostanziale costanza, in gran parte dei parametri di qualità del servizio monitorati.

Date le evidenze emerse si ritiene che nelle prossime annualità, in corrispondenza dell'avanzare dei lavori di infrastrutturazione, dovrà essere riservata particolare attenzione agli aspetti di qualità del servizio al fine di verificare l'eventuale insorgere di problematiche connesse ai cantieri ovvero il perdurare delle condizioni (e delle problematiche esogene) finora delineatesi.

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.

In relazione al parametro puntualità (tab. 6), la tendenziale diminuzione dei valori riferiti ai ritardi in entrata che riguarda la quasi totalità dei servizi monitorati può essere interpretata come una maggiore puntualità delle navi in arrivo. Anche rispetto lo stato *ante operam* (2004) si segnala la diminuzione dei ritardi medi con la sola eccezione dei servizi containerizzati diretti tipo feeder dove l'aumento dei ritardi è attribuibile con certezza alle cause esogene richiamate poco sopra.

L'affidabilità dei servizi monitorati è invece desumibile dalle deviazioni standard (tab. 7) ottenute dai valori rilevati. L'osservazione complessiva permette di rilevare una generalizzata tendenza alla diminuzione dei valori ricavati che può quindi essere interpretata come una maggiore attendibilità dei servizi di linea che scalano il porto di Venezia.

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). Rispetto il periodo precedente (Aprile 2007 - Marzo 2008) si osserva un incremento del numero di tocche in gran parte dei servizi merci; a tale proposito è interessante rilevare come l'incremento del numero di TEU movimentati corrisponde ad un numero maggiore di tocche di navi di maggiori dimensioni operanti nei servizi diretti tipo feeder a fronte di meno tocche di navi feeder. Calano infine per effetto delle maggiori dimensioni navali le tocche dei servizi passeggeri.

---

<sup>7</sup> Che si ricorda essere sospesi nei mesi invernali.

CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE 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 - passeggeri
<b>Media sosta in rada</b>	Apr.08 - Mar. 09	0.42	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	
<b>Media ritardi in entrata</b>	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
<b>Media manovra di entrata</b>	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
<b>Media tempi sosta in banchina</b>	Apr.08 - Mar. 09	16.48	22.39	2.12		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
<b>Media ritardi in partenza</b>	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
<b>Media manovra di uscita</b>	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 BOCHE 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
<b>Media sosta in rada</b>	<b>Apr. 08 - Mar. 09</b>	1.09	0.57	4.24			
	<b>Apr. 07 - Mar. 08</b>	1.06	0.35	3.46			
	<b>Apr. 06 - Mar. 07</b>	1.08	1.23	2.48		0.15	
	<b>Apr. 04 - Mar. 05</b>	4.02	7.14	3.27	4.22	0.01	
<b>Media ritardi in entrata</b>	<b>Apr. 08 - Mar. 09</b>	0.50	1.14	1.49		0.08	0.07
	<b>Apr. 07 - Mar. 08</b>	1.00	0.21	1.23		0.14	0.11
	<b>Apr. 06 - Mar. 07</b>	0.46	0.25	1.41	0.59	0.32	0.14
	<b>Apr. 04 - Mar. 05</b>	0.25	1.33	0.46	1.32	0.21	0.06
<b>Media manovra di entrata</b>	<b>Apr. 08 - Mar. 09</b>	0.04	0.03	0.05		0.06	0.07
	<b>Apr. 07 - Mar. 08</b>	0.04	0.02	0.03		0.07	0.12
	<b>Apr. 06 - Mar. 07</b>	0.06	0.03	0.06	0.04	0.04	0.10
	<b>Apr. 04 - Mar. 05</b>	0.06	0.07	0.06	0.10	0.05	0.04
<b>Media tempi sosta in banchina</b>	<b>Apr. 08 - Mar. 09</b>	7.25	7.19	9.34		0.21	0.34
	<b>Apr. 07 - Mar. 08</b>	4.28	3.34	5.11		0.28	5.38
	<b>Apr. 06 - Mar. 07</b>	2.13	3.52	5.58	8.31	2.11	0.24
	<b>Apr. 04 - Mar. 05</b>	9.04	9.25	12.04	11.11	2.37	2.59
<b>Media ritardi in partenza</b>	<b>Apr. 08 - Mar. 09</b>	0.03	1.21	2.24			
	<b>Apr. 07 - Mar. 08</b>	0.09	0.30	1.42			0.04
	<b>Apr. 06 - Mar. 07</b>	0.14	0.27	1.06	0.45	1.10	
	<b>Apr. 04 - Mar. 05</b>	0.16	0.17	0.21	1.11		0.04
<b>Media manovra di uscita</b>	<b>Apr. 08 - Mar. 09</b>	0.03	0.02	0.07		0.04	0.05
	<b>Apr. 07 - Mar. 08</b>	0.05	0.03	0.04		0.03	0.13
	<b>Apr. 06 - Mar. 07</b>	0.05	0.04	0.04	0.04	0.04	0.03
	<b>Apr. 04 - Mar. 05</b>	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. 8: Frequenza toccate - andamento dall'inizio del Piano di Monitoraggio

	<b>2004-05</b>	<b>2005-06</b>	<b>2006-07</b>	<b>2007-08</b>	<b>2008-09</b>
<i>Ro-ro</i>	59	117	74	126	140
<i>Container tipo feeder</i>	80	123	152	183	170
<i>Container diretti tipo feeder</i>	59	65	63	75	85
<i>Container viaggi lunghi</i>	11	37	4	-	-
<i>Ferry</i>	100	105	96	96	95
<i>Crociere</i>	79	68	56	67	61

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 ricostruzione dello stato di fatto (Studio B.6.72 B/1), in questo rapporto sono presentati i risultati derivanti dal monitoraggio dei cosiddetti "parametri economici".

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 ministeriali<sup>8</sup>.

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 una variazione del loro utilizzo è avvenuta a partire dal 1 maggio 2008, data in cui è stato spostato il canale di entrata a Malamocco. Lo spostamento del canale ha provocato la necessità di utilizzare il rimorchiatore fuori mare, quindi molto prima di quanto fosse in uso in precedenza: per le navi più grosse è divenuto necessario procedere all'utilizzo del rimorchiatore un miglio fuori dalle bocche di porto. L'utilizzo dei rimorchiatori per un periodo prolungato, rispetto al passato, ha comportato un aumento dei costi per gli stessi rimorchiatori, sia di personale (costi fissi) che di carburante (costi variabili), i quali non possono per ora essere trasferiti al committente a causa degli accordi sottoscritti in precedenza.

I parametri economici relativi ai servizi dei rimorchiatori hanno subito a partire da giugno 2008 un'ulteriore variazione con l'obbligo dell'utilizzo di due rimorchiatori per le navi transitanti nei pressi della bocca del Lido. In questo caso il costo è trasferito alla nave transitante in quanto il servizio viene pagato per unità.

---

<sup>8</sup> 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 quarto anno di attività del Piano di Monitoraggio non si sono riscontrate particolari anomalie rispetto a quanto rilevato nell'annualità precedente (Rapporto Finale, Studio B.6.72 B/3). La prosecuzione dei lavori relativi al MOSE viene valutata in modo positivo; le anomalie createsi con i lavori, in particolar modo legate all'incremento ed ai cambiamenti delle correnti in laguna, sono state assimilate dagli operatori. I piloti ed i comandanti dei rimorchiatori hanno fatto presente nel contesto del tavolo di riferimento che la situazione si è completamente normalizzata. Le maggiori difficoltà derivanti dal cambiamento e dall'intensificazione strutturale delle correnti vengono affrontate con successo grazie all'esperienza acquisita dall'inizio dei lavori, che ha permesso l'instaurarsi di un'operatività consolidata ed efficace. Le correnti, modificate in precedenza sia nell'intensità sia nella direzione, sono gestite con perizia dagli operatori portuali, il che permette una riduzione al minimo dei problemi di navigazione in laguna. I piloti hanno sottolineato che solo il naviglio più piccolo e meno dotato di potenza motore può avere delle difficoltà. Per queste navi se vi è forte corrente contraria la difficoltà di manovra viene accentuata dalla diminuzione di velocità conseguente all'impossibilità di utilizzare maggiore potenza da parte dei motori. Viene puntualizzato che questo fenomeno avviene quando le correnti si attestano a velocità di circa 5 miglia contrarie al senso di marcia, sia esso in entrata che in uscita.

La perizia nelle manovre portuali ha permesso di far fronte a delle condizioni climatiche di scarsa visibilità che si sono presentate con una certa frequenza. A ciò si aggiunga una modificazione nell'ordinanza che regola le entrate e le uscite dal porto, la quale risulta maggiormente restrittiva nelle condizioni di navigabilità. Secondo questa ordinanza, la 44/08, al di sotto dei 300 metri di visibilità nei pressi di Malamocco la nave non può più navigare. Prima di questa disposizione le piccole imbarcazioni tendevano a partire anche con condizioni più precarie, ora ciò non accade più.

I piloti hanno peraltro riscontrato un incremento della loro attività su navi di dimensioni maggiori alle 30.000 tonnellate, su cui vi è la necessità del secondo pilota a bordo. Lo scalo di naviglio di dimensioni maggiori viene spiegato, oltre che dal fenomeno di gigantismo navale, con le sempre migliori condizioni di fondale della laguna, dove i lavori di dragaggio, che stanno proseguendo con regolarità, consentono alle navi di arrivare a pieno carico e quindi al porto di Venezia di essere maggiormente competitivo. Oltre alle dimensioni sempre maggiori delle navi lo stesso gruppo portatore d'interessi ha sottolineato un aumento delle navi transitanti a San Leonardo.

All'interno del gruppo di opinion leaders, che viene regolarmente interpellato mediante il tavolo di riferimento, vi è una generale soddisfazione sull'andamento dei traffici passanti per il porto lagunare. Gli *stakeholder* mantengono, nonostante l'andamento congiunturale dell'economia non risulti essere positivo, una certa fiducia nelle attività del porto di Venezia. Contemporaneamente alla consapevolezza dei risultati negativi in alcuni settori merceologici vi è ben più presente la soddisfazione per l'andamento dei settori strategici. L'andamento di questi traffici, passeggeri e container, è sicuramente quello più sensibile all'interno del complesso delle attività portuali e quello su cui maggiormente si basano le aspettative di sviluppo del porto lagunare. Il trend di sviluppo di queste movimentazioni è fortemente dipendente dalle decisioni strategiche degli operatori, che possono essere condizionate dalle modificazioni dello scenario endogeno o esogeno al contesto portuale. Le variazioni del contesto economico o le variazioni nell'operatività del porto di Venezia, le quali possono derivare anche dai lavori inerenti all'implementazione del progetto MOSE, possono influire in modo determinante nello sviluppo delle attività portuali.

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

La comunità portuale è pienamente consapevole dell'andamento assolutamente positivo del comparto passeggeri, di cui si comprende appieno la strategicità. Sia il traffico Ro-Ro che quello crocieristico hanno manifestato buona salute e gli *stakeholder* sono anche in questo caso pienamente consapevoli delle potenzialità dello scalo e delle ottime prospettive future nonostante alcuni impedimenti strutturali che si dovranno affrontare.

Questa fiducia viene ulteriormente consolidata dalla buona risposta dello scalo durante il periodo di crisi economica, che viene percepita essere nello stadio terminale. Per quanto riguarda le movimentazioni strategiche del porto lagunare, cioè quelle in grado di creare il maggior indotto e di esprimere la maggior numerosità di imbarcazioni movimentate, i passeggeri ed i container, l'andamento è stato percepito, nonostante alcune flessioni a livello statistico, come positivo. Vi è la convinzione che i traffici persi nei settori tradizionali del trasporto marittimo veneziano saranno presto recuperati quando vi sarà una variazione di tendenza. Ad esempio il petrolio ed i prodotti siderurgici hanno segnato forti cali nei traffici, dovuti, a vedere degli operatori, dal prezzo di queste tipologie merceologiche.

Tutti gli *stakeholder* concordano sul fatto che le modificazioni, ben evidenti a livello statistico, delle categorie merceologiche movimentate nello scalo lagunare sono il frutto più che della contingenza economica di un rimodellamento strategico del porto stesso. Il calo del porto industriale viene percepito come inevitabile e non desta particolari preoccupazioni, al contrario il porto commerciale viene visto quasi nella sua interezza come strategico e con forti potenzialità di crescita.

I terminalisti sentiti sottolineano che i risultati estremamente positivi, anche in considerazione del momento storico dell'economia mondiale, riscontrati per alcune tipologie di traffico sono in gran parte da imputarsi all'abilità commerciale dei terminal stessi. L'efficienza e la localizzazione strategica del punto nodale hanno permesso alle attività portuali di Venezia di consolidarsi ulteriormente all'interno dello scenario competitivo. Anche le opere infrastrutturali nel retroterra, come il passante di Mestre, hanno permesso di incrementare il livello di competitività dello scalo veneziano. Il livello di servizio elevato ha consentito in alcuni terminali di non abbassare le tariffe.

Nel settore delle rinfuse solide la crisi congiunturale è stata sentita principalmente nei mesi di ottobre e novembre del 2008, immediatamente dopo si è avuta la sensazione di una pronta ripresa. I terminalisti prospettano una situazione stabilizzata, non più caratterizzata da ulteriori perdite ma nemmeno da crescite significative. Per il cemento e per i fertilizzanti si prevede una ripresa, legata alla ripartenza di molte attività economiche prima rallentate dalla congiuntura negativa. Gli operatori del settore sono convinti che lo scalo possa godere della localizzazione geografica favorevole, nei pressi di un tessuto industriale dove la richiesta per alcune tipologie di prodotti, come ad esempio i rottami di ferro, non è calata.

Durante il periodo di rilevazione vi è stato un incremento di traffico nei cereali e negli sfarinati, che durante la prima parte del periodo oggetto di rilevazione avevano subito delle flessioni. In trend si è dimostrato positivo e gli operatori terminalisti lo considerano stabile. Rispetto allo stesso semestre del 2007 il porto di Venezia ha visto dei sensibili incrementi di flusso relativamente a queste categorie merceologiche, il che viene spiegato tramite la convinzione che la domanda a livello nazionale si sia incrementata. Gli operatori credono che le abitudini di consumo alimentare si stiano modificando a causa delle contingenze negative e della crisi economica presente nel nostro Paese. Generi alimentari come il pollo ed i cereali, essendo a buon mercato rispetto ad altri generi alimentari, hanno subito un incremento nei consumi. Di conseguenza gli sfarinati, che vengono in buona parte destinati all'industria avicola, sono stati commerciati, e quindi trasportati, in quantità maggiori. Le difficoltà che si erano manifestate per queste categorie merceologiche nel rapporto precedente, e che erano imputabili ai mercati di approvvigionamento, sono state completamente superate. Gli operatori si aspettano per queste categorie merceologiche nel futuro un trend positivo stabile.

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

Il livello di specializzazione e di efficienza raggiunti nella movimentazione di *project cargo* e *general cargo* permettono a Venezia di poter contare su forti vantaggi competitivi nei confronti dei porti concorrenti. La vicinanza ai centri di produzione di questa tipologia di beni è un ulteriore vantaggio per i terminalisti lagunari, che hanno compreso appieno l'opportunità e si sono strutturati in modo da poter competere efficacemente. Le attrezzature e la struttura organizzativa dei terminal permettono ora di mantenere una leadership nel settore. Altri porti, come ad esempio quello di Ravenna, si sono sviluppati, sempre secondo le opinioni degli *stakeholder* interpellati, grazie ai disservizi del porto lagunare. Gli stessi portatori d'interessi sostengono che le possibilità di sviluppo di diverse attività portuali, come ad esempio la movimentazione di sfarinati, sono fortemente condizionate dalla mancanza di spazi e magazzini. Anche gli investimenti nel dragaggio, ed in particolare nel canale Malamocco - Marghera, porteranno, secondo gli appartenenti al tavolo di riferimento, indubbi benefici alla competitività dello scalo e quindi al flusso di traffico. I 36 piedi consentiranno di portare a Venezia nuove opportunità sulle quali i portatori d'interesse confidano fortemente.

La movimentazione di container è percepita come non soggetta a cali, nemmeno a causa della crisi economica. Gli operatori sono convinti ci possa essere una stagnazione ma ancora per un breve periodo. La convinzione è che il terminal container di Venezia sia fortemente competitivo e destinato ad una crescita, compatibilmente con gli spazi e le infrastrutture a disposizione. Nemmeno la limitazione di profondità, che consente l'approdo a navi con pescaggio massimo di 36 piedi, non viene vista come un limite. I terminalisti non credono che l'Adriatico senta la necessità di accogliere navi più grandi, le transoceaniche da 8.000 e più TEU attualmente in navigazione, perché la domanda non le giustifica. Un'opinione diversa ce l'hanno gli operatori del porto di Trieste, che puntano sulla capacità dei loro fondali di ospitare le più grosse navi porta contenitori, che però sono solitamente di linea diretta verso l'Oriente e non *feeder* come nel caso di Venezia. Comunque, se ci fosse bisogno di ospitare navi portacontainer di pescaggio più profondo si crede che potrebbe essere valutato San Leonardo, dove il pescaggio è di 44 piedi.

Il problema degli spazi, come peraltro messo in evidenza in numerosi rapporti del tavolo di riferimento, emerge quale principale impedimento alla crescita. La disponibilità di più spazio per lo stoccaggio, e quindi magazzini e spazio retro portuale, e di banchine potrebbe permettere lo sviluppo, che viene percepito come potenziale ma inespresso, del porto di Venezia. Al contempo sono chiare ai portatori d'interesse le limitazioni di carattere ambientale di cui Venezia deve tener conto nel suo sviluppo portuale.

Il tavolo di riferimento è stato inoltre interpellato per cercare di delineare le percezioni dei portatori d'interesse nei confronti di alcune tipologie di traffico che il gruppo di ricerca incaricato di questo rapporto ha individuato come strategici per Venezia. Lo stretto equilibrio esistente tra l'ambiente lagunare e le infrastrutture portuali, su entrambe le quali il MOSE esercita degli effetti, porta la ricerca qualitativa a dirigersi verso un'analisi approfondita delle percezioni degli *stakeholder* per quanto concerne l'andamento e lo sviluppo di alcuni settori che caratterizzano in modo deciso l'attività portuale di Venezia, e la contraddistinguono rispetto ai porti concorrenti.

Il primo settore ad essere stato preso in considerazione durante quest'annualità è quello crocieristico. L'andamento delle crociere è stato caratterizzato negli ultimi anni da un tasso di crescita significativo, ed allo stato attuale i portatori d'interesse iniziano a percepire il rischio di congestione delle infrastrutture esistenti. Nei mesi di luglio e agosto i crocieristi possono arrivare anche a 25.000 al giorno, una quantità molto vicina alla saturazione. Risulta chiara l'intenzione di spingere verso un servizio maggiormente destagionalizzato, nell'interesse sia degli armatori sia del porto; da gennaio a marzo vi è però un scarso interesse da parte della domanda verso questo tipo di servizi. La predisposizione, dovuta alle attrazioni turistiche della città, di essere *home port* causa ulteriori pressioni sull'apparato infrastrutturale veneziano, ma indubbiamente genera un

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

maggior valore aggiunto per la città. Il turista, presente in città per alcuni giorni prima o dopo la crociera, è generatore di reddito per l'economia cittadina.

Anche la dimensione crescente delle navi provoca delle preoccupazioni negli operatori lagunari per quanto riguarda la possibilità di venir ospitate all'interno dell'attuale stazione marittima e riuscire a sfruttare gli attuali canali per le manovre necessarie. Ad esempio, la nuova generazione di navi lunghe più di 330 metri, di cui fa parte la MSC Fantasia, non possono essere attualmente accolte all'interno del porto lagunare. Sarebbe indispensabile un adeguamento della stazione marittima, in quanto nelle condizioni attuali non è assicurabile, come sottolineano i piloti, la manovrabilità in qualsiasi condizione. Secondo gli *stakeholder* la capacità della stazione marittima dovrà essere a breve adeguata all'incremento della domanda, che, da quanto è emerso dal dialogo con gli operatori, difficilmente potrà essere assorbito dai porti concorrenti.

Trieste, nonostante il suo recente sviluppo nel traffico crocieristico, paga delle problematiche infrastrutturali ed organizzative rilevanti. La stazione marittima non è adeguata e l'organizzazione delle visite, in particolare quella più richiesta dai turisti a Venezia, non è stata gestita, secondo gli operatori, in modo soddisfacente. La necessità di organizzare per i crocieristi una visita a Venezia comporta uno sforzo organizzativo complesso, la distanza elevata e l'utilizzo quasi obbligato del treno non hanno consentito di offrire un servizio apprezzato. I crocieristi non possono utilizzare gran parte delle poche ore a loro messe a disposizione per la visita in un viaggio in treno, che non offre la comodità e la spettacolarità necessarie. Le esperienze con il treno non si sono dimostrate all'altezza delle aspettative e gli operatori turistici hanno fatto pressione sugli armatori per ristabilire lo scalo a Venezia.

A causa di queste problematiche il porto di Trieste, il concorrente naturale del porto di Venezia nell'Alto Adriatico, non è riuscito ad assicurare ai *tour operator* il servizio da loro richiesto e questo ha provocato la dipartita di due delle principali compagnie di crociera, la MSC, che ha ricollocato le navi a Venezia, e la Costa. Queste scelte stanno a dimostrare l'indubbio grado di attrazione che esercita Venezia nei confronti dei crocieristi e la necessità di infrastrutture sempre efficienti al servizio di passeggeri sempre più esigenti.

Altri elementi decretano la supremazia di Venezia su Trieste, anche per quanto riguarda la capacità di essere *home port*. L'aeroporto di Trieste non permette i necessari collegamenti per fare della città un porto di partenza. L'aeroporto di Venezia, oltre alla favorevole posizione geografica nei pressi della città, permette di godere di un numero molto elevato di collegamenti diretti verso i mercati di riferimento.

La competitività del sistema porto-aeroporto di Venezia non ha rivali nell'Alto Adriatico. L'unica limitazione alla crescita dimensionale dei traffici crocieristici può essere data dalle dimensioni della, o delle, stazione marittima e dei canali di navigazione. I portatori d'interesse citano Marghera quale possibile soluzione per la costruzione di una nuova stazione marittima, in grado di ospitare anche le navi di ultima generazione.

Gli operatori hanno manifestato soddisfazione, ma al contempo una certa preoccupazione per le limitazioni strutturali alla crescita, nei confronti del traffico crocieristico. Il trend assolutamente positivo viene vissuto come un passo naturale per un porto dalle potenzialità enormi come quello di Venezia per questo tipo di traffici. Si è consapevoli che l'incremento del traffico crocieristico sarà veloce ed inarrestabile finché non si dovrà affrontare la questione della limitazione spaziale. Si è convinti che alcune politiche per sfruttare in modo più efficiente gli spazi stessi possono essere perseguite, vi sono alcuni giorni della settimana in cui gli ormeggi sono sottoutilizzati e che potrebbero essere immediatamente impegnati. La sensazione che la comunità portuale ha è che Venezia voglia in ogni caso essere l'*home port* in modo da massimizzare l'indotto provocato da questa situazione. Per ora avere lo status di *home port* con partenze infrasettimanali risulta maggiormente difficoltoso rispetto ai giorni di partenza tradizionali. Si crede che Venezia

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

svilupperà anche tipologie di vacanza crocieristica diverse, aumentando gli *overnight* previsti nella città lagunare. La carenza di infrastrutture alberghiere potrebbe portare all'utilizzo delle navi da crociera come alberghi e quindi questo potrebbe provocare l'insorgere di ulteriori ormeggi per periodi di tempo prolungati rispetto agli standard.

La problematica dello spazio nelle crociere risulta stringente e si crede che ben presto una soluzione dovrà essere trovata. Discordanti sono le opinioni per quanto concerne la localizzazione di una nuova e più capace stazione marittima, in grado di accogliere senza difficoltà navi che sono caratterizzate da dimensioni sempre maggiori. Alcuni operatori vedono possibile l'inserimento di questa struttura nei pressi del Lido, per poi collegarsi con la città tramite un naviglio dedicato. In questo modo si eviterebbero le problematiche del passaggio in laguna, con conseguente aumento del moto ondoso. Anche su questo tema ci sono opinioni discordanti con operatori che considerano i vantaggi derivanti dal passaggio di fronte a piazza San Marco ben più rilevanti degli eventuali disturbi provocati.

Nel complesso gli operatori coinvolti al tavolo credono che il settore delle crociere sia destinato a crescere, probabilmente non con il ritmo a cui si è assistito negli ultimi anni, e se la domanda rimane consistente potrebbe a breve incentivare scelte infrastrutturali importanti da parte dei *decision maker* locali.

Un altro settore che è stato investigato, mediante l'analisi delle percezioni degli opinion leader, durante quest'annualità di monitoraggio è quello legato al traffico sulle Autostrade del mare, quindi legato a flussi non containerizzati che vedono il porto di Venezia come nodo per il cambio di modalità da gomma a nave. I traghetti ed i Ro-Ro dalle statistiche risultano aumentati in modo significativo nel 2009 rispetto all'anno precedente e rispetto alla situazione *ante* lavori. I gruppi portatori d'interesse coinvolti nel tavolo di riferimento, nonostante manifestino un grande interesse per questo tipo di traffici e li giudichino strategici per il porto di Venezia, non concordano sull'estrema positività che emerge dalle statistiche. Anche se da queste emerge un numero di tonnellate significativamente maggiore nel 2008 rispetto al 2007 (+26,2%) gli *stakeholder* sostengono che questa tipologia di traffico stia soffrendo in modo particolare l'andamento congiunturale negativo dell'economia.

Soprattutto i Ro-Ro "puri", quindi quei traffici che non prevedono flussi turistici ma che effettuano il trasporto dei semirimorchi ed in alcuni casi dei trattori stradali e dei loro autisti, si ritiene abbiano subito delle forti ripercussioni a causa della crisi economica che però non emergono chiaramente dalle statistiche. Gli operatori sottolineano come il traffico stradale sia diminuito di circa il 30% per quanto riguarda il trasporto merci su gomma, una quota di flessione che ritengono si sia riflessa direttamente sul traffico che coinvolge le Autostrade del mare. Gli *stakeholder* inoltre ritengono che la misurazione in tonnellate che si evince dalle statistiche non sia in grado di esprimere appieno la situazione reale, secondo alcuni di essi una misurazione dei metri lineari sarebbe più corretta, in quanto anche le tariffe applicate dagli armatori vengono calcolate in base a questo parametro.

Secondo l'opinione di alcuni operatori coinvolti in questi flussi di traffico sono gli autotrasportatori i soggetti che hanno risentito in modo più immediato e consistente dell'aumento delle difficoltà per la concessione del credito e della diminuzione del traffico reale di prodotti e semilavorati. Molti di questi autotrasportatori sono stati costretti a fermarsi per la mancanza di carico, altri si sono dimostrati in difficoltà nei pagamenti dei biglietti per il trasporto su nave in quanto questo deve essere pagato in anticipo invece il pagamento della fattura per la prestazione di trasporto avviene molte volte dopo 5 o 6 mesi. I servizi Ro-Ro concedono, per gli operatori più accreditati, una dilazione massima di 30 o 60 giorni. Per questo motivo molti autotrasportatori preferiscono effettuare il percorso tutto su strada, dove i loro fornitori degli concedono condizioni di pagamento più elastiche. Sempre secondo questi *stakeholder* la flessione dovuta a carenza di liquidità potrebbe essere stimata in circa il 15-20% del traffico complessivo.

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

Durante le indagini nel tavolo di riferimento sono emerse alcune perplessità sui documenti utilizzati dall’Autorità portuale per le statistiche relative ai traffici Ro-Ro. Gli operatori sostengono che nelle domande d’approdo vengono indicate sempre il numero massimo di tonnellate per camion, e quindi 24.

Il numero di toccate per quanto riguarda i servizi di Ro-Ro “puri” si sono, sempre secondo gli operatori sentiti, dimezzate nel periodo che va da novembre 2008 ad aprile 2009. I traghetti non sembra abbiano subito flessioni di rilievo in quanto si è riscontrato che i flussi turistici hanno retto alla crisi. Dopo la forte crescita che vi era stata fino a marzo 2008, la quale aveva portato ad aumentare in modo significativo le navi a disposizione di questi flussi di traffico, vi è stato un ritorno ai livelli precedenti al 2007.

Il porto di Venezia è caratterizzato da molti aspetti positivi per questa tipologia di traffici, innanzitutto la vicinanza alle localizzazioni produttive e poi la buona connessione stradale, migliorata dalla costruzione del passante di Mestre. Aspetti negativi sono la percorrenza molto lunga per le navi in laguna, in quanto Malamocco è a senso unico alternato e se si perde il convoglio si può sostare anche 4 ore, e le particolarità dell’ambiente lagunare con la nebbia ed i limiti di vento.

Gli *stakeholder* sono comunque convinti in una forte ripresa del traffico Ro-Ro. Per ora delle navi sono ferme e stanno approfittando del periodo di crisi per effettuare la pulizia e la manutenzione. Poi a seconda delle esigenze l’armatore deciderà quali linee mantenere su Venezia e se il traffico non si sarà ristabilito le destinerà ad altre rotte. Nel lungo termine vengono percepite delle alte aspettative di sviluppo nel Mediterraneo per i traffici Ro-Ro, soprattutto per quei servizi “puri” e quindi in grado di ottimizzare le risorse umane e gli *asset* fisici quali i trattori stradali.

Allo stesso tempo viene evidenziato dagli operatori che vi è una certa fiducia nella ripresa in quanto nonostante i risultati non siano positivi i gruppi armatoriali hanno deciso di mantenere le linee con Venezia, privilegiando questo scalo nei confronti di altri concorrenti. La posizione strategica di Venezia, con la sua prossimità a importanti centri di produzione ed in secondo piano anche di consumo, e l’incremento della profondità dei canali di navigazione permette allo scalo lagunare di essere preferito, sempre secondo l’opinione dei portatori d’interesse, ai porti concorrenti di Ravenna e Trieste.

## 7 CONCLUSIONI

In sostanza, la quarta annualità del Piano di monitoraggio non ha portato alla luce elementi che possano far pensare ad un qualche tipo di impatto negativo, reale o percepito, esercitato dalle opere del MOSE sulla normale operatività del porto di Venezia.

Al contrario le evidenze fanno emergere uno scalo che, pur presentando alcune problematiche “storiche”, dimostra di godere di un buono stato di salute complessivo e che è in grado di essere competitivo, specie nei confronti dei porti che sono stati evidenziati quali suoi potenziali concorrenti. Questo aspetto risulta essere particolarmente rilevante alla luce del fatto che la competitività si esprime tanto in termini di volumi di traffico prodotti quanto di qualità del servizio offerto alle navi che lo scalano, in un momento congiunturale particolarmente complesso.

La vitalità dello scalo e la sua efficienza non emergono poi soltanto da dati di tipo quantitativo, sono bensì sottolineate anche dalle testimonianze raccolte nel corso di interviste svolte ad una serie di *opinion leader* qualificati rappresentativi della comunità portuale veneziana.

In conclusione, alla luce di quanto argomentato, benché al momento non siano ravvisabili problematiche *MOSE-related*, si ritiene che il piano di monitoraggio debba proseguire in modo da chiarire se il futuro (e forse probabile) manifestarsi di trend negativi possa essere ascritto ai cantieri alle bocche ovvero alla crisi economica in atto, o comunque a cause esogene di carattere stagionale, organizzativo, ecc.