



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/8**

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

Contratto Thetis-CORILA n. 122000551

Documento **MACROATTIVITÀ: SETTORE PORTUALE
RAPPORTO FINALE**

Versione **1.0**

Emissione **1 Luglio 2013**

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 2012 - FEBBRAIO 2013.....	4
3	PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2012 - FEBBRAIO 2013	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	38

1 INTRODUZIONE

In linea con le pregresse annualità e così come previsto da Disciplinare Tecnico, nel presente Rapporto Finale saranno rielaborate ed integrate le evidenze emerse durante tutta la presente annualità (l'ottava 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 cinque porti *competitors* individuati (Ancona, Ravenna, Trieste, Genova e La Spezia)¹. Sempre in riferimento agli aspetti (ai servizi) maggiormente sensibili e strategici ai fini del Piano di Monitoraggio, saranno presi in considerazione gli elementi caratterizzanti la qualità del servizio marittimo-portuale offerto dal porto di Venezia ad un selezionato campione di navi che lo hanno scalato.

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

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

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

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 Per il porto di Trieste si presenteranno i dati fino al mese di maggio 2012 non essendo stati resi pubblici dati più aggiornati.

2 I PARAMETRI DI TRAFFICO DEL PORTO DI VENEZIA: VALORI A CONFRONTO E TREND DEL PERIODO GENNAIO 2012 - FEBBRAIO 2013

In questa sezione, coerentemente con quanto fatto durante tutta l'annualità, e nei tre Rapporti di Valutazione più nello specifico, i dati di traffico riferiti al porto di Venezia vengono riportati all'interno di due distinte tabelle. Mentre nella prima (tab. 1) si fa il confronto 2012 su 2011, il confronto con i dati riferiti allo "stato ante operam" (il 2004) (tab. 2) deve essere fatto ricorrendo, talvolta, ad alcune elaborazioni ed approssimazioni essendo cambiato lo standard di pubblicazione dei dati da parte dell'Autorità Portuale di Venezia, la quale si è allineata a quello previsto dalla European Sea Ports Organization (ESPO). Per questo motivo l'analisi comparata di tab. 1 e tab. 2 deve essere svolta ricordando che le voci in rosso rappresentano i valori direttamente confrontabili, mentre quelle in blu sono quelle per cui si rende necessaria un'approssimazione ed una valutazione d'insieme; le nere sono infine quelle per cui non è possibile svolgere alcuna comparazione.

Tab. 1: Porto di Venezia - flussi portuali

Merci (tonn.)	PERIODO		Var. %
	Gen. 11 - Feb. 12	Gen. 12 - Feb. 13	12/11
Rinfuse solide	7.524.546	7.652.919	1,7
Rinfuse liquide	12.925.499	12.727.965	-1,5
Container	5.319.151	4.768.706	-10,3
Ro-ro	1.900.261	1.610.536	-15,2
Altre general cargo	2.513.819	2.669.156	6,2
Merci in colli	9.733.231	9.048.098	-7,0
TOTALE GENERALE	30.183.277	29.428.982	-2,5
TEU	526.902	496.358	-5,8
Passeggeri	2.281.000	2.012.533	-11,8
<i>di cui crocieristi</i>	1.803.456	1.743.869	-3,3
Navi	4.603	4.167	-9,5

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

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

Merci (tonn.)	PERIODO	Var ⁰ %
	Gen. 04 - Feb. 05	12/04
Cereali	1.031.695	
Sfarinati	778.715	
Carbone	791.653	
Rinfuse siderurgiche	1.592.688	
Altre rinfuse	2.978.460	
Prodotti siderurgici	2.473.407	
Altre merci	493.344	
Totale tradizionale	10.139.962	
Autostrade del mare	1.840.959	-12,5
Container	3.092.159	54,2
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	-14,8
Movimento contenitori (TEU)	333.964	48,6
Movimento passeggeri (unità)	1.065.900	88,8
Navi al commerciale (unità)	3.994	
di cui passeggeri	1.225	

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

Al termine dell'ottava annualità del Piano di Monitoraggio, il porto di Venezia chiude con una **flessione** di 2,5 punti percentuali **rispetto il 2011** (pari a circa 850 mila tonnellate in meno). La tendenza negativa risulta non solo confermata ma anche accentuata andando a confrontare i dati del 2012 con quelli dello stato *ante operam* rispetto al quale il differenziale negativo sale a quasi 15 punti percentuali e circa cinque milioni di tonnellate in meno.

Entrando ora nel merito delle diverse tipologie di traffico, al termine del periodo considerato si ha una sostanziale conferma del trend già segnalato al termine della precedente annualità che vede un segnale di **crescita nelle rinfuse solide**, in aumento di quasi due punti percentuali, a fronte di una **flessione** di simile entità in **quelle liquide**. Come anticipato poco sopra il **confronto con il 2004** può essere fatto solo per approssimazione essendo diversa la base di dati; in ogni caso il 2012 chiude con una **flessione del 8%** circa pari a poco più di 1,5 milioni di tonnellate in meno.

Passando ora ai **traffici "strategici"** ossia a quelli regolari di linea, quanto emerso al termine del periodo in oggetto vede un **trend di generale flessione rispetto il progresso** con uno scostamento del 7% rispetto il 2011. Scomponendo la categoria nelle sue diverse componenti, quanto emerge vede il **perdurare della flessione delle autostrade del mare** (-15%), un **saldo positivo** nella categoria *altre general cargo* (6,2%) e, dato nuovo, la **flessione** di poco superiore ad dieci punti percentuali nelle **tonnellate di merce in container**. Confrontando i dati attuali con quelli del 2004 emerge una situazione marcatamente differente per quanto riguarda i traffici containerizzati in quanto si ha un aumento superiore al 50%, mentre **confermano il rallentamento le autostrade del mare**, seppur in presenza di una flessione minore (-12%).

Come emerso in passato vi è di norma una corrispondenza tra l'andamento dei traffici containerizzati in termini di tonnellate di merce ed in numero di TEU movimentati. Anche al

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

termine della presente annualità siffatta tendenza viene rispettata in quanto il decremento poco sopra segnalato trova conferma anche in relazione al **traffico TEU**; in questo caso la **flessione è tuttavia più contenuta essendo di poco inferiore al 6%**. Analogamente, rispetto il 2004 così come cresce il tonnellaggio cresce anche il numero di container movimentati tra sbarchi ed imbarchi.

L'annualità conclusa ha visto nel **traffico passeggeri un'inversione di tendenza rispetto al progresso**. Sono infatti risultati essere **in calo** sia il **movimento complessivo** (-11%) che quello **crocieristico** (-3%). Continua invece ad essere positivo il dato rispetto il 2004 che vede un +88% nel movimento complessivo.

Per completare l'analisi grafica effettuata, sono stati aggiornati i dati presentati nel precedente Rapporto Finale (Studio B.6.72 B/7) con quelli registrati durante il presente Piano di Monitoraggio (limitatamente al periodo gennaio - dicembre 2012). Quanto risultante è contenuto nei grafici che seguono (Graf. 1 - 4).

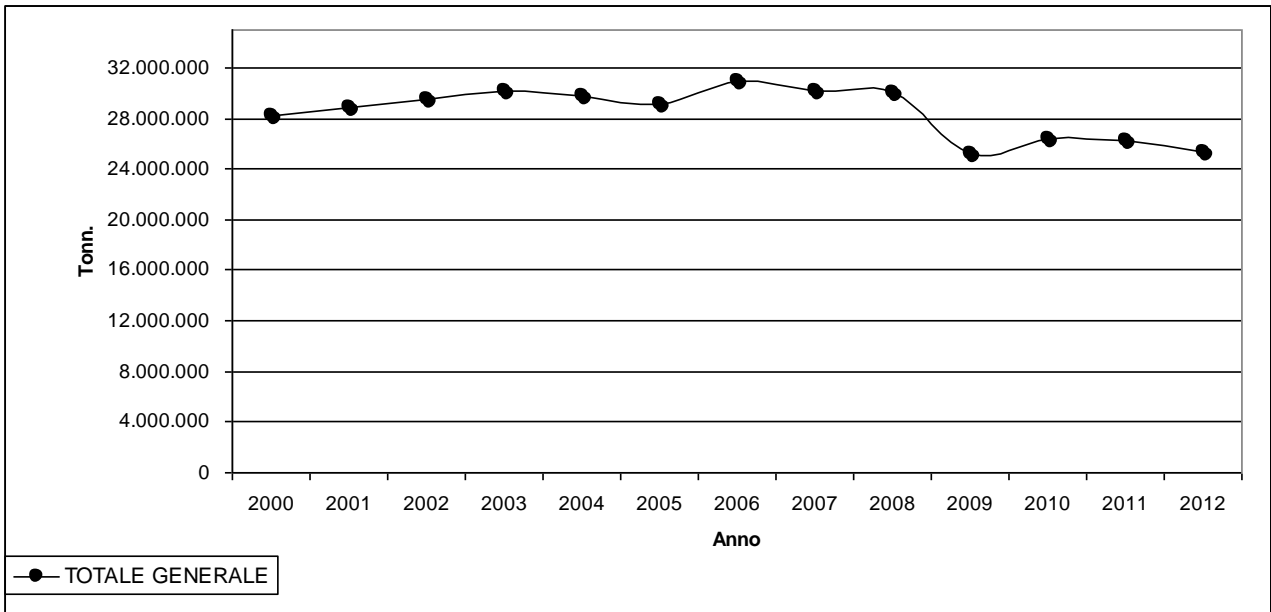
In relazione ad essi per quanto riguarda la serie storica dei traffici complessivi portuali (Graf. 1) emergono piuttosto chiaramente la flessione del 2009, l'accenno di ripresa del 2010 ed il nuovo rallentamento nel biennio 2011 e 2012; anche a livello grafico è inoltre possibile ancora una volta riscontrare come anche al termine dell'anno in corso lo scalo chiuda il periodo con livelli di traffico al di sotto del progresso.

Come già segnalato, anche i grafici successivi (Graf 2 e 3) evidenziano l'attuale rallentamento dei traffici passeggeri e container, andamenti che risultano essere "nuovi" per questi tipi di traffico, tradizionalmente contraddistinti da andamenti tendenzialmente crescenti.

In definitiva, ai fini del piano, emerge come dato di fondo l'esigenza di proseguire con un attento monitoraggio su tutto il comparto di quelli che sono i traffici individuati come potenzialmente MOSE-related, ossia gli specializzati, che evidenziano complessivamente un trend negativo. In particolare, da un lato si assiste ad un peggioramento congiunturale dei traffici containerizzati e di quelli passeggeri, mentre, dall'altro lato, continua il trend strutturale negativo dei traffici ro-ro.

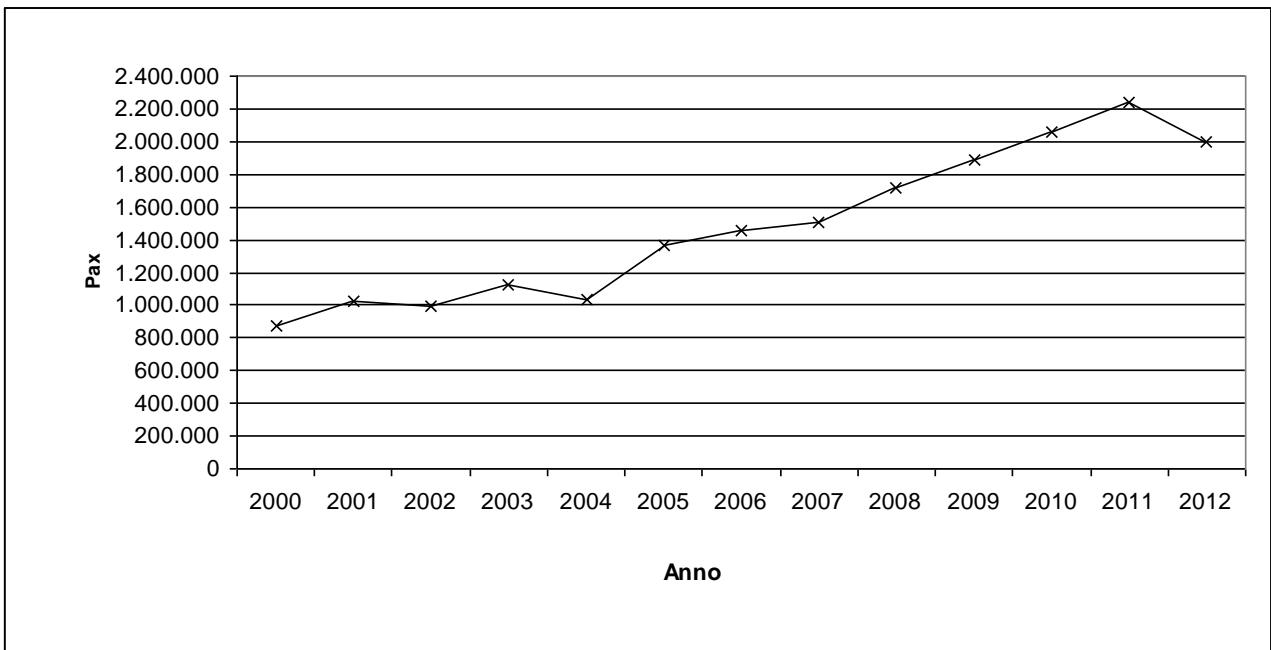
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 1: Traffici portuali - serie storica (2000 - 2012)



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

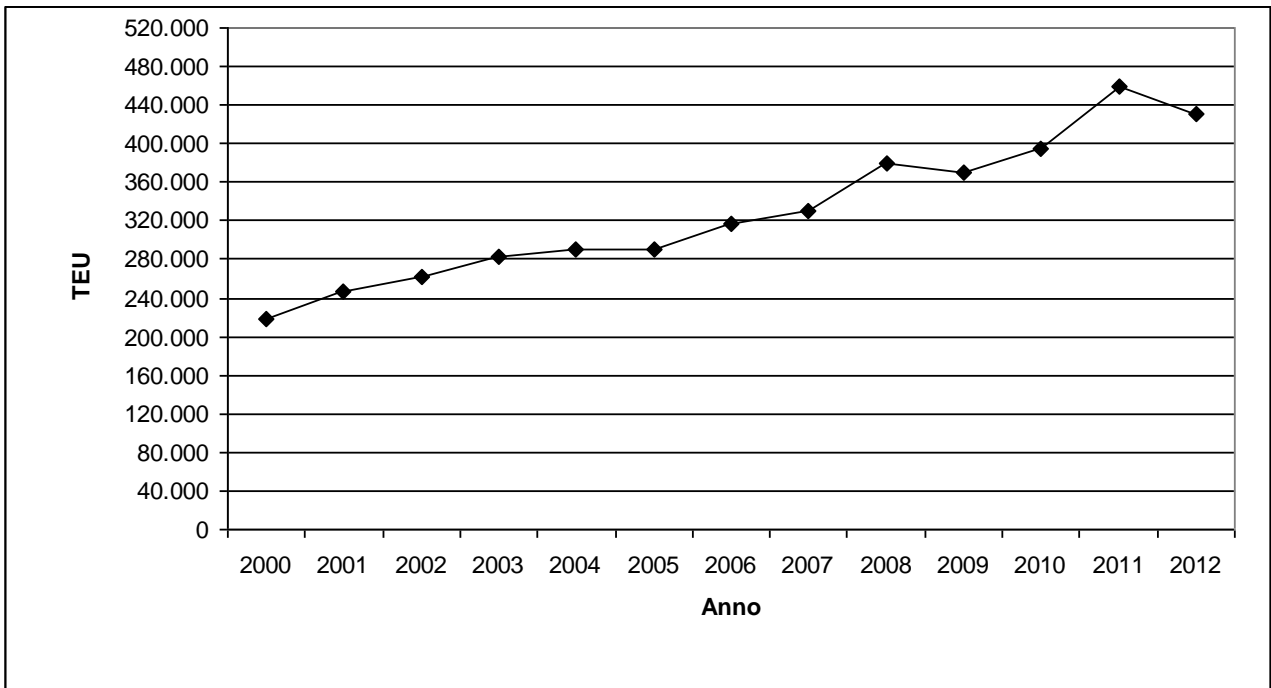
Graf. 2: Movimento passeggeri - serie storica (2000 - 2012)



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

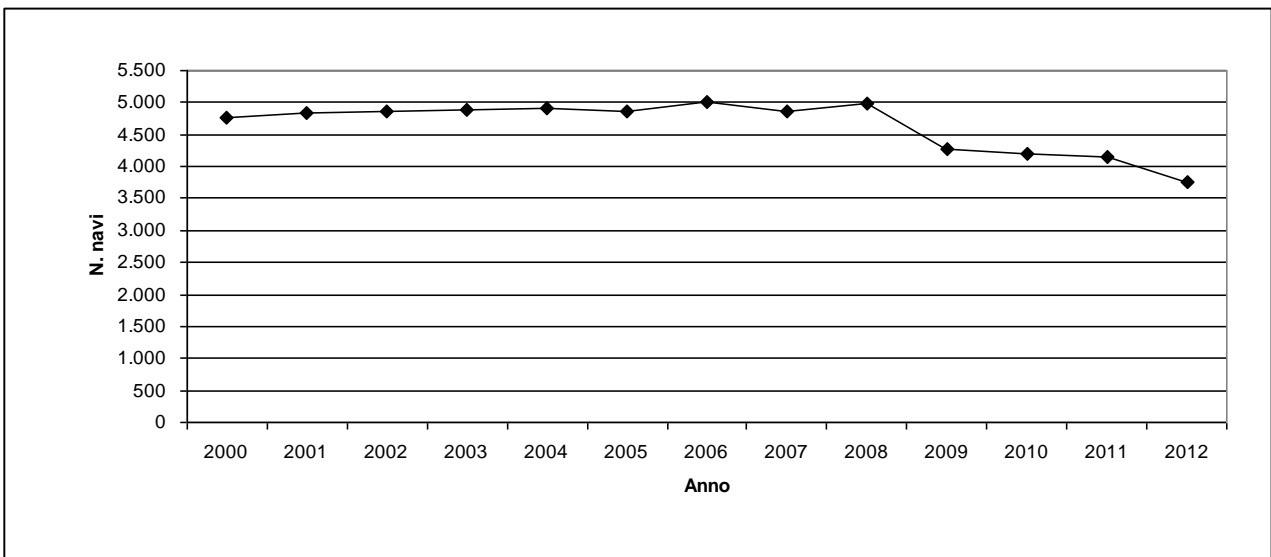
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 3: Movimentazione contenitori - serie storica (2000 - 2012)



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

Graf. 5: Movimento navi - serie storica (2000 - 2012)



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

3 PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2012 - FEBBRAIO 2013

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

- Alla fine del periodo considerato il porto di Ancona realizza una flessione tanto nel traffico camionistico quanto in quello passeggeri (-5,9 e -23,6% rispettivamente). Rispetto il 2004 il movimento camionistico risulta essere in flessione di oltre 30 punti percentuali mentre quello passeggeri del 17%.

Tab. 3: Porto di Ancona - flussi portuali

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 11 - Feb. 12	Mar. 12 - Feb. 13	12/11	12/04
Totale tir	187.288	137.101	129.075	-5,9	-31,1
Passeggeri	1.401.928	1.523.753	1.163.764	-23,6	-17,0

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 2012. Partendo da tale premessa generale, quanto evidenziato dallo scalo vede una tendenza al decremento dei traffici delle merci solide rispetto il 2011, dato che risulta non confermato anche rispetto il 2004 con un -43%.

Tab. 4: Porto di Ravenna - flussi portuali

	PERIODO			Var. %	
	Gen. - Dic. 04	Gen. - Dic. 11	Gen. - Dic. 12	11/10	11/04
Merci solide	17.228.784	9.999.710	9.732.867	-2,7	-43,5

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

- I primi cinque mesi del 2012 vedono il porto di Trieste registrare una flessione nel traffico ro-ro/ferry (-6%); di segno opposto sono invece i traffici containerizzati, che registrano un +20% ed il movimento passeggeri con un +114% rispetto il 2011. Data la base di dati di riferimento, non è invece possibile svolgere delle considerazioni rispetto il 2004 in quanto per esso si ha esclusivamente un dato complessivo al 31-12 e non il parziale a fine maggio.

Tab. 5: Porto di Trieste - flussi portuali

	MESE		% 12/11
	Gen.-Mag. 2011	Gen.-Mag. 2012	
Ro-ro/Ferry	2.502.135	2.344.367	-6,3
Teu	138.066	165.820	20,1
Passeggeri	5.102	10.926	114,2

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

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

- L'arco temporale considerato vede il porto di Genova registrare un incremento nel numero di TEU movimentati (+10% circa) a fronte di una flessione nel movimento passeggeri complessivo ed in quello crocieristico (-11 e -2% rispettivamente). Rispetto i valori riferiti al 2004 il numero di TEU movimentati nel 2012 è superiore del 27%; in relazione al movimento passeggeri si ha invece una flessione nel movimento complessivo (-8%%), cui si contrappone il più che positivo incremento della componente crocieristica, cresciuta di più del 180%.

Tab. 6: Porto di Genova - flussi portuali

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb . 05	Mar. 11- Feb. 12	Mar. 12 - Feb. 13	12/11	12/04
TEU	1.617.727	1.874.624	2.059.820	9,9	27,3
Passeggeri	3.006.267	3.101.197	2.750.017	-11,3	-8,5
Crocieristi	278.660	806.877	790.261	-2,1	183,6

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 quanto movimentato lo scorso anno (2011). L'andamento appare invece essere positivo andando a confrontare il dato attuale con quello del 2004.

Tab. 7: Porto di La Spezia - flussi portuali

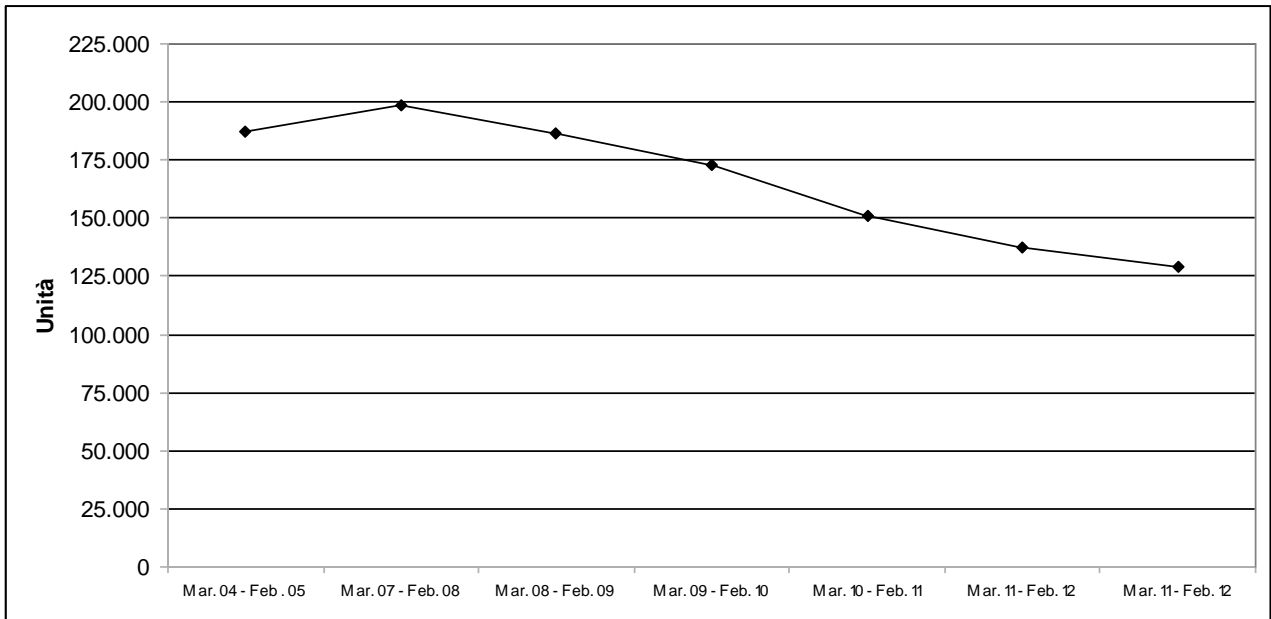
	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb . 05	Mar. 11 - Feb. 12	Mar. 12 - Feb. 13	12/11	12/04
TEU	1.043.843	1.284.780	1.236.475	-3,8	18,5

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Come fatto per il porto di Venezia, anche per i porti concorrenti sono stati aggiornati i dati presentati nel precedente Rapporto Finale (studio B.6.72 B/7); 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. Data la parzialità dei dati riferiti al porto di Trieste non è stato invece possibile procedere, in linea con gli altri porti, all'aggiornamento delle rispettive serie storiche.

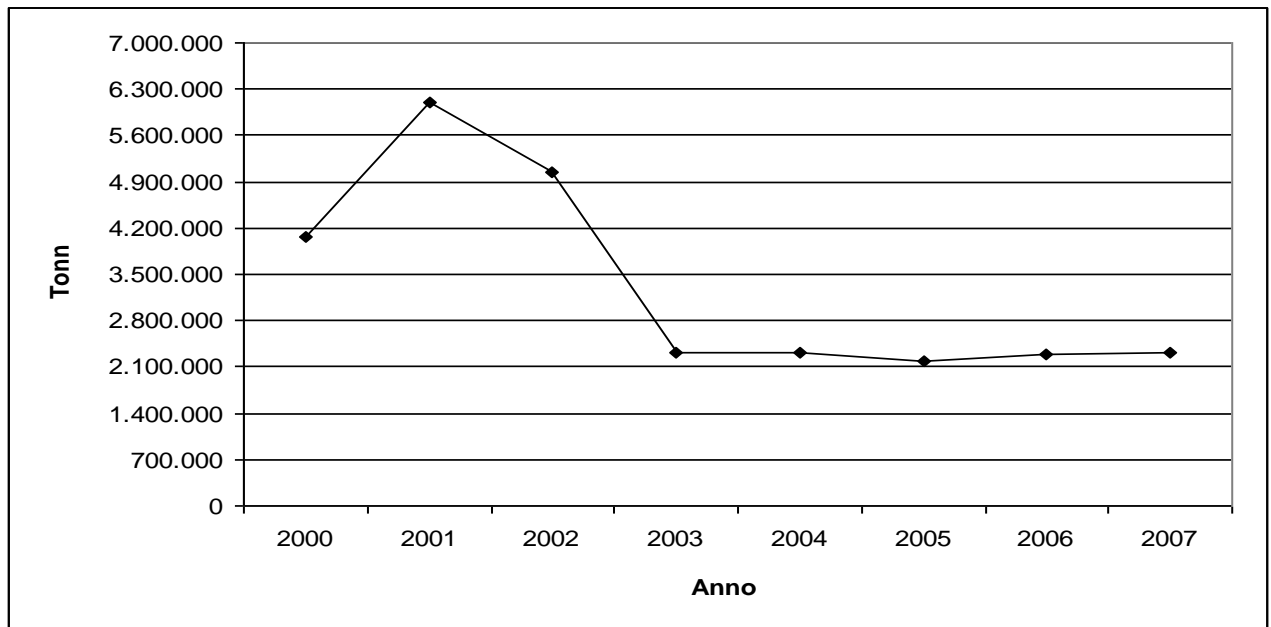
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 6: porto di Ancona movimento camionistico



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

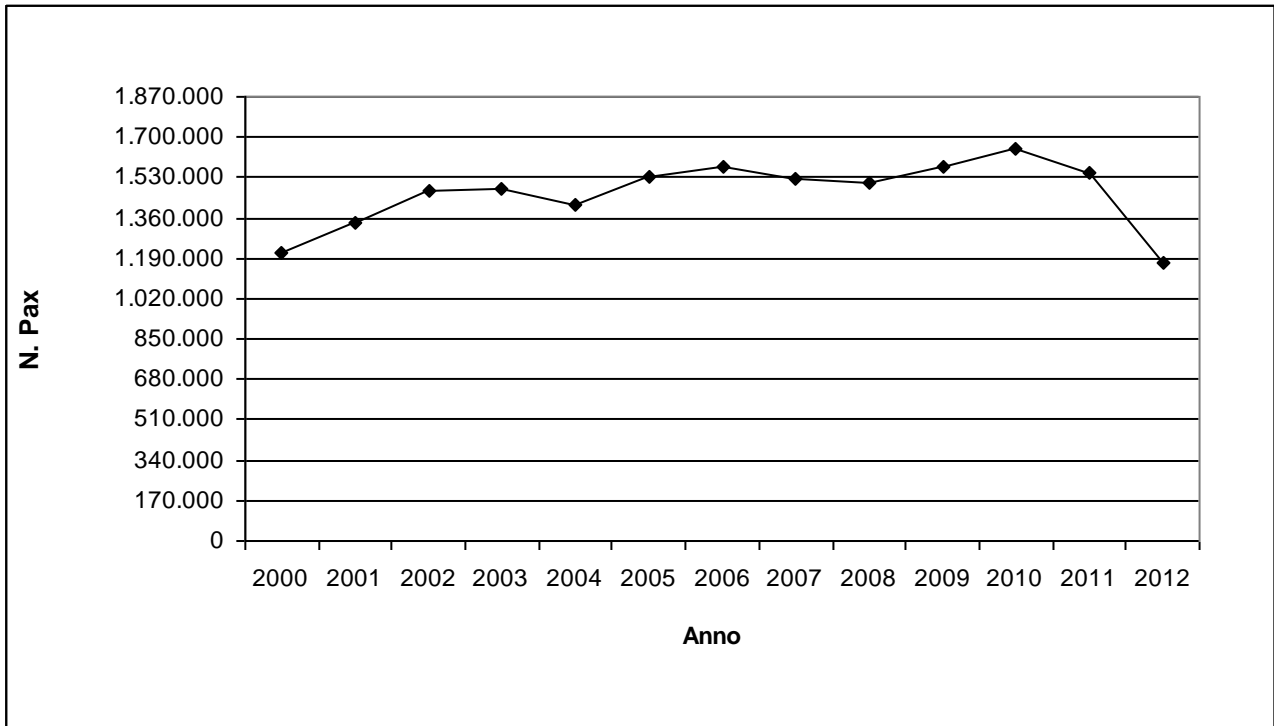
Graf. 7: Porto di Ancona - traffico ro/ro serie storica 2000/2007



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

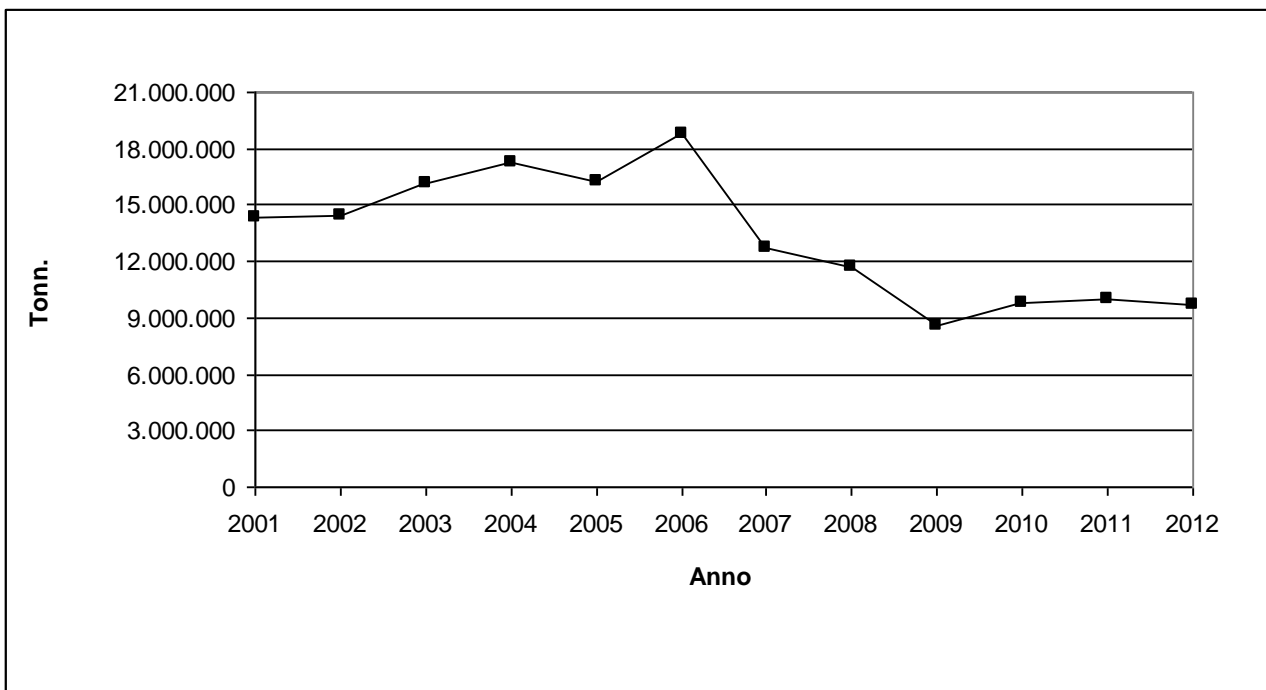
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 8: Porto di Ancona - movimento passeggeri serie storica 2000 - 2012



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

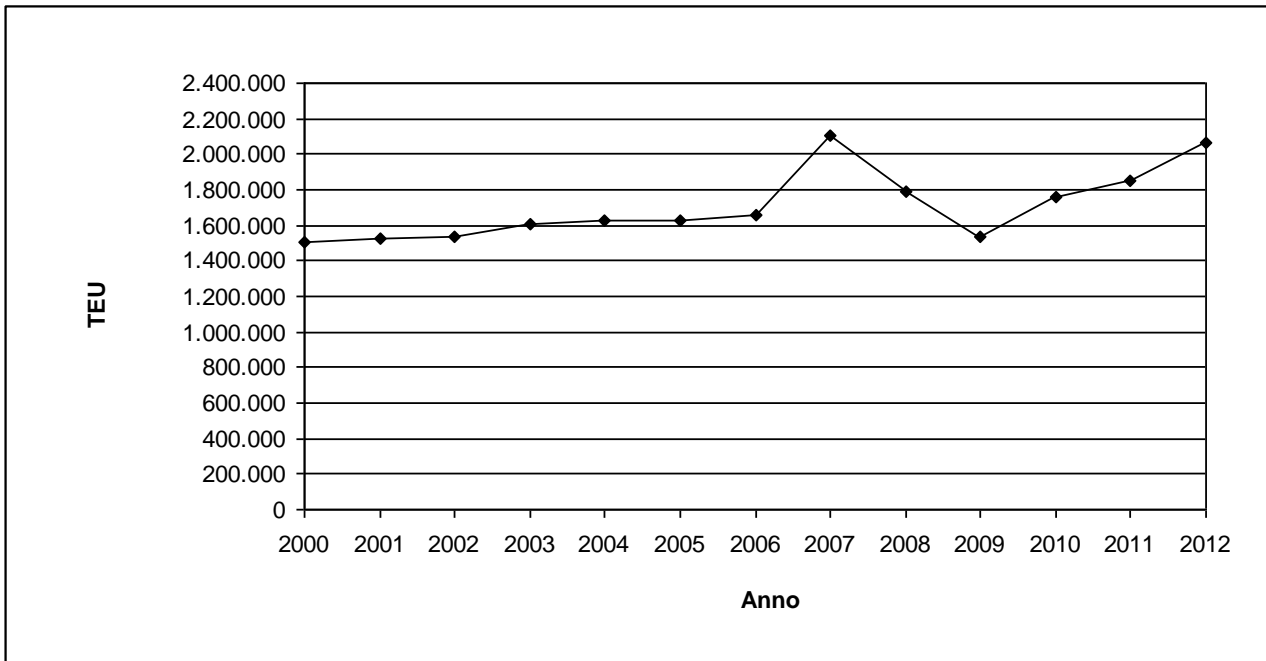
Graf. 9: Porto di Ravenna - serie storica movimento merci 2001 - 2012



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

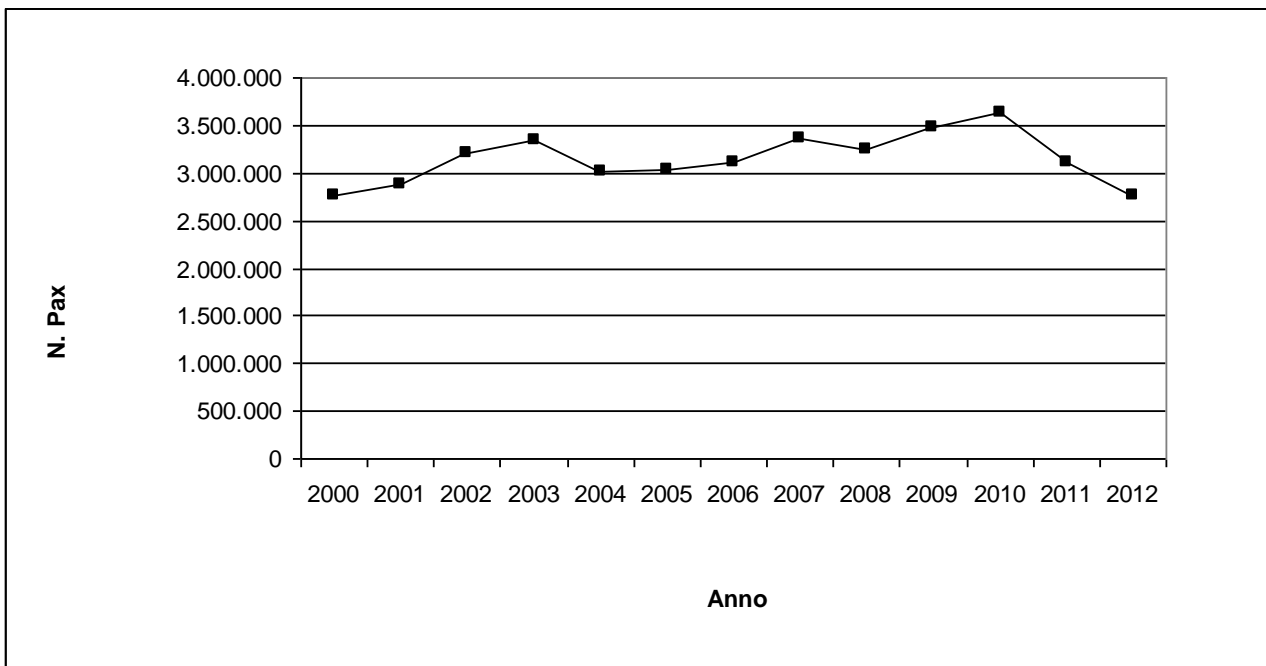
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 10: Porto di Genova – serie storica movimento TEU 2000 – 2012



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

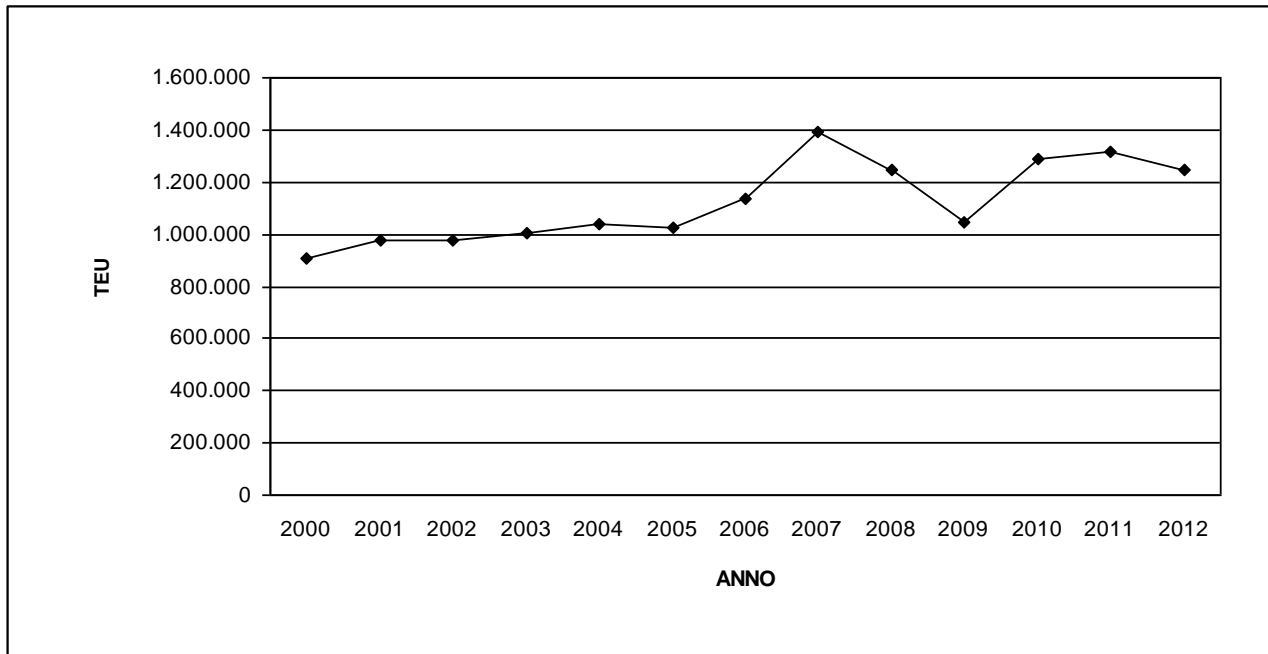
Graf. 11: Porto di Genova – serie storica movimento passeggeri 2000 – 2012



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 – 2012



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Prendendo spunto da quanto rilevato per il porto di Venezia e 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.

Innanzitutto osservando l'insieme dei porti monitorati, con particolare riferimento alle serie storiche, si riscontra una **significativamente diffusa tendenza alla diminuzione dei traffici merci ed al movimento passeggeri**.

Questa **connotazione generale risulta essere in controtendenza rispetto quanto rilevato nelle precedenti annualità** in quanto, seppur in presenza di alcune eccezioni, alla fine del 2011 l'andamento generale era in direzione della ripresa dei traffici in seguito alla caduta del 2009.

Uno scenario di questo tipo risulta certamente essere degno di nota in quanto, come più volte emerso nelle precedenti annualità, se da una parte si era **"abituati" alla "trasformazione" della portualità italiana** che vede un rallentamento delle tipologie merceologiche tradizionali (più che) controbilanciato dalla crescita dei traffici specializzati di linea (autostrade del mare e servizi container), assistere anche al rallentamento di questi ultimi porta certamente a concludere che **gli effetti della congiuntura economica globale non si sono ancora esauriti**.

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

- **Traffici container.** La situazione complessiva di questa tipologia di traffico non sembra essere, così come invece appariva in passato, caratterizzata da un "trend adriatico" e da uno "tirrenico". I risultati del monitoraggio evidenziano infatti una situazione in cui vi sono da una parte i porti di Venezia e La Spezia che vedono scendere il movimento TEU, mentre **a Genova e a Trieste**, per il quale si ribadisce la parzialità del dato, **si hanno segnali positivi di crescita**, a testimoniare che l'incertezza e la volatilità che caratterizzano la situazione economica attuale riguardano anche, necessariamente, le merci che vengono movimentate via mare.

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

- **Autostrade del mare.** Anche in relazione alle autostrade del mare sembrano essere venute meno le caratterizzazioni pregresse che vedevano a Venezia una fase di rallentamento di tipo congiunturale mentre ad Ancona uno strutturale. Dal momento che i traffici rilevati nel corso della conclusa annualità confermano il dato di Ancona e nel caso Venezia il 2012 risulta essere il primo anno in cui si registra un segno negativo anche nei confronti dello *stato ante operam*, è possibile concludere che, come già segnalato, è in atto una fase di **rallentamento generale di questa specifica tipologia di traffico**.
- **Traffico passeggeri.** Come anticipato poco sopra, anche i traffici passeggeri sembrano risentire della negatività del momento in quanto la flessione intervenuta nel porto di Venezia porta quest'ultimo scalo ad allinearsi ai trend negativi di Ancona e Genova. Questo elemento diviene ancora più significativo se si va a scomporre il traffico in quanto l'elemento di rottura con il passato, soprattutto per Venezia, viene dalla flessione del comparto crocieristico, tradizionalmente sempre più che positivo.

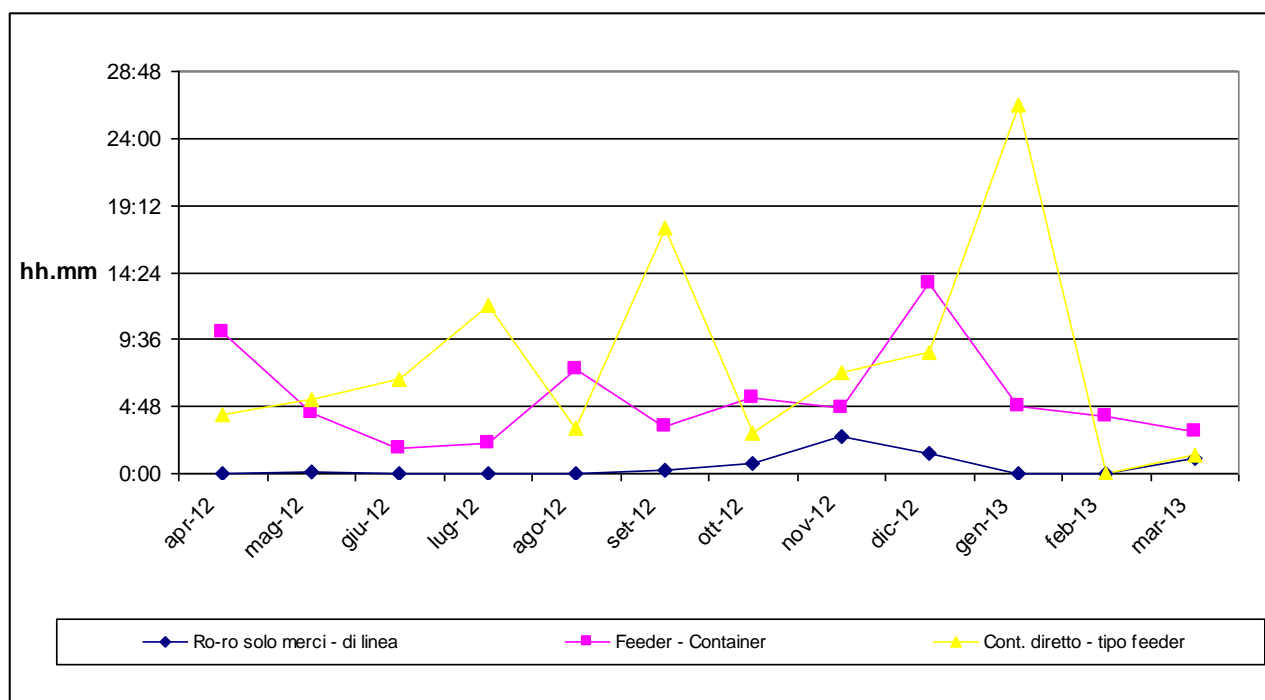
Ai fini del Piano di Monitoraggio, in definitiva, va segnalato come principale alert il trend in controtendenza dei porti di Trieste e di Genova nel comparto containerizzato.

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 2012 - marzo 2013 ed il suo confronto con i valori del 2011 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 2012 i servizi monitorati hanno evidenziato una **generalizzata tendenza all'aumento** poiché sono soltanto i servizi ferry ad aver registrato un decremento rispetto il progresso. Complessivamente buona le performance rispetto il 2004 con la sola eccezione dei servizi container diretti, in aumento.

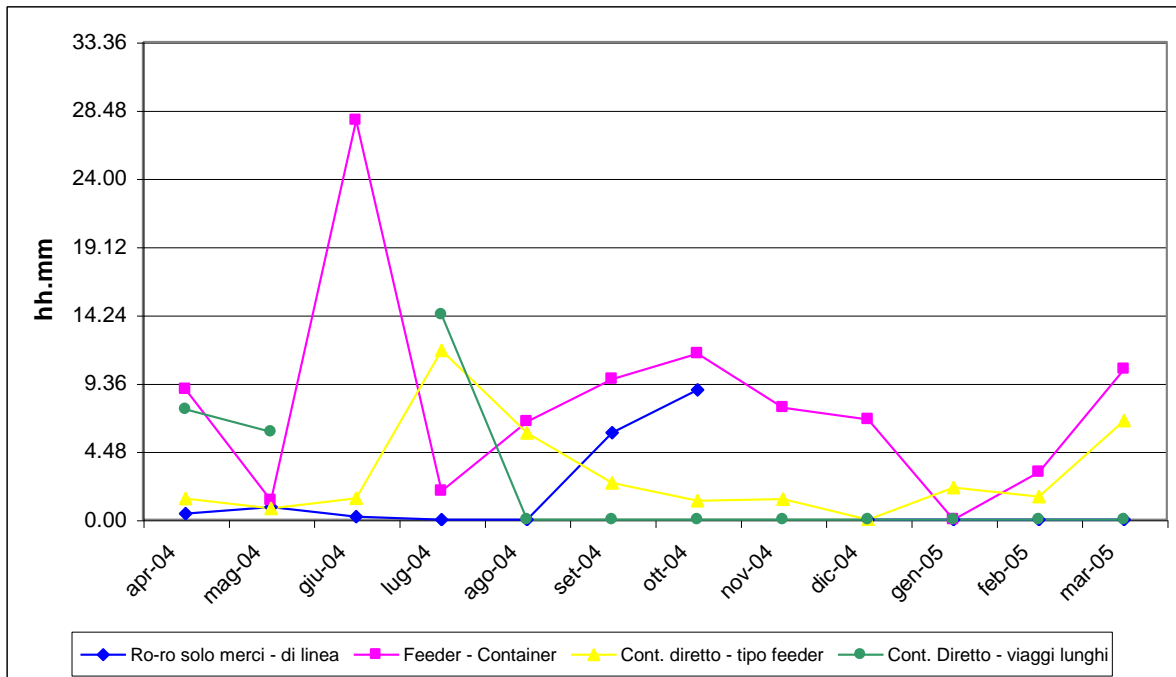
Graf. 13: Media della sosta in rada - bocca di Malamocco (anno 2012)



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

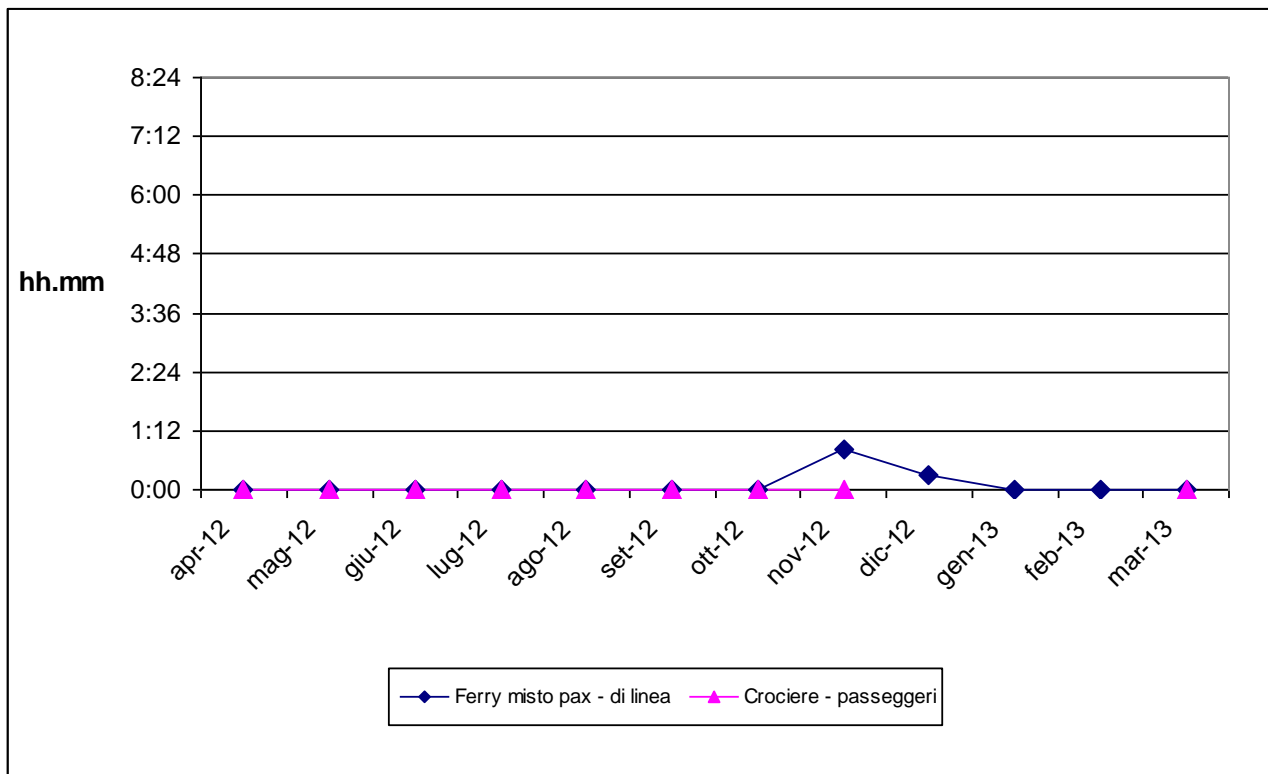
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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



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

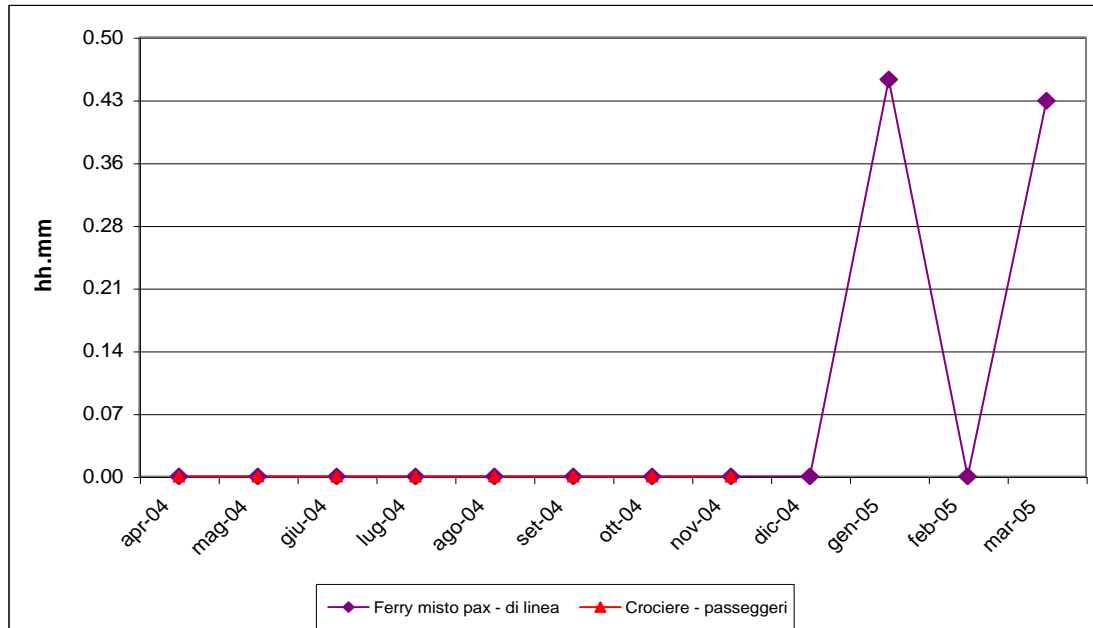
Graf. 15: Media della sosta in rada - bocca di Lido (anno 2012)



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

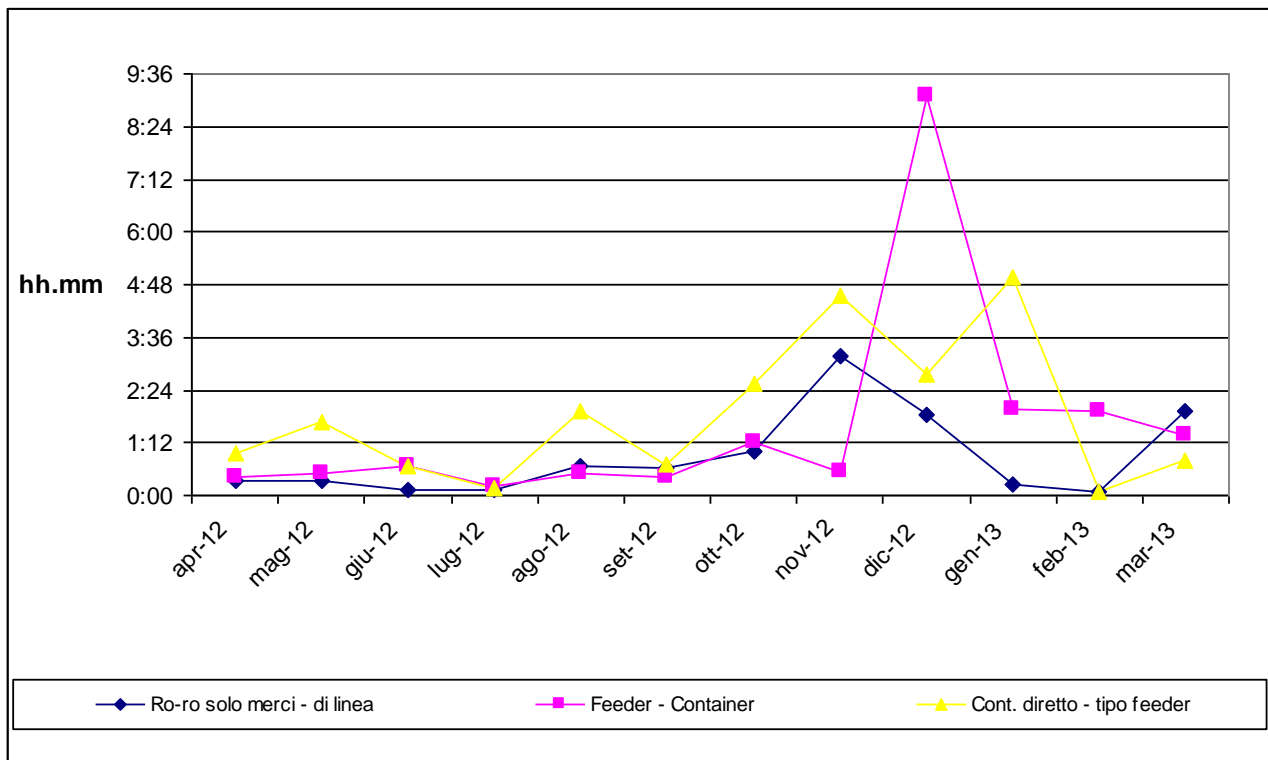
Graf. 16: Media della sosta in rada - bocca di Lido (anno 2004)



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

- **Media dei ritardi in entrata. Gran parte dei servizi monitorati registrano incrementi nei valori rilevati tanto rispetto al 2011 quanto rispetto al 2004; l'unica eccezione, limitatamente al confronto con il 2011, viene dai servizi ro-ro.**

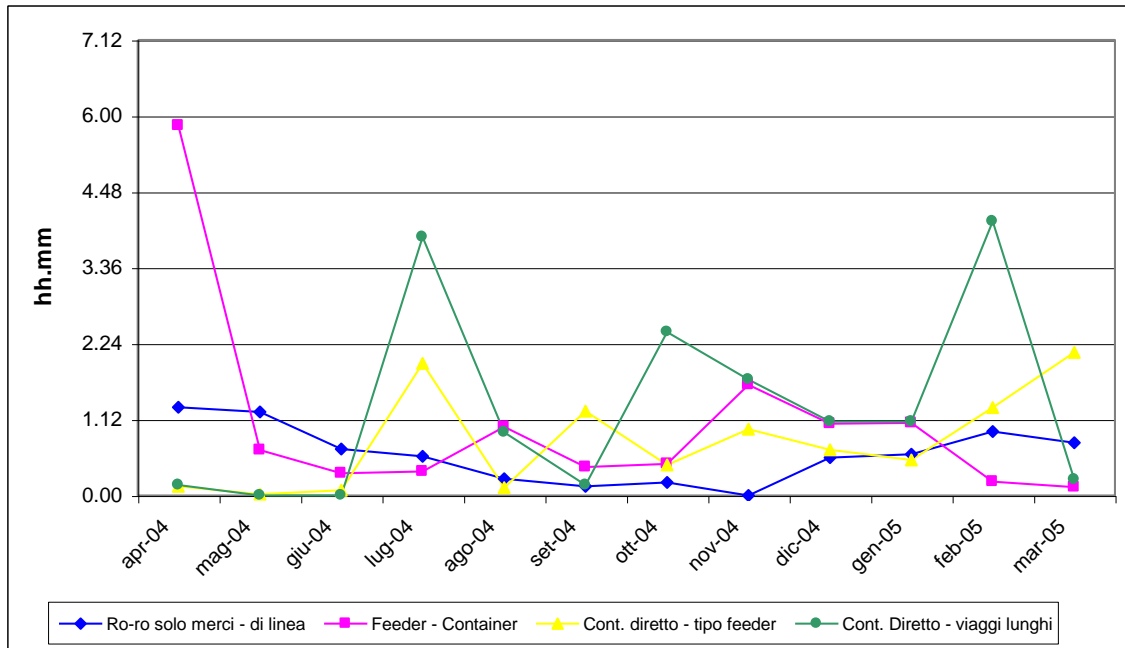
Graf. 17: Media dei ritardi in entrata - bocca di Malamocco (anno 2012)



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

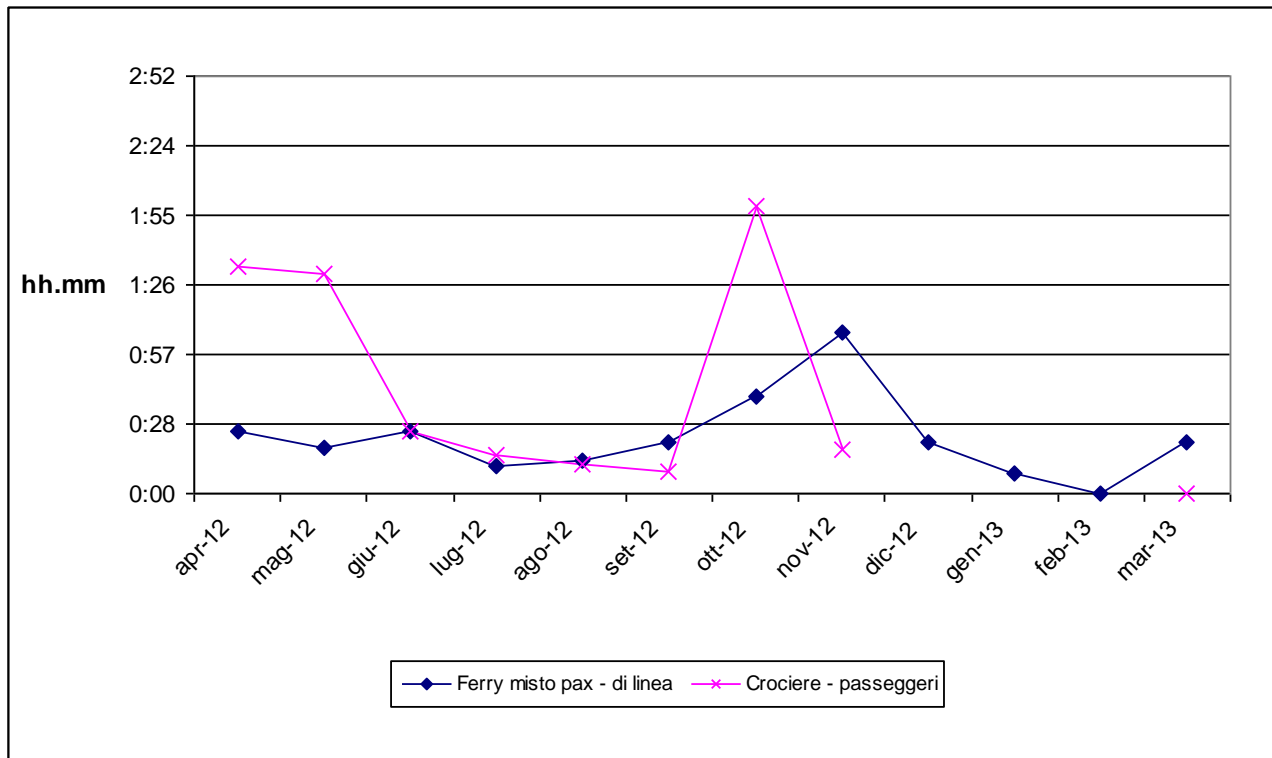
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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



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

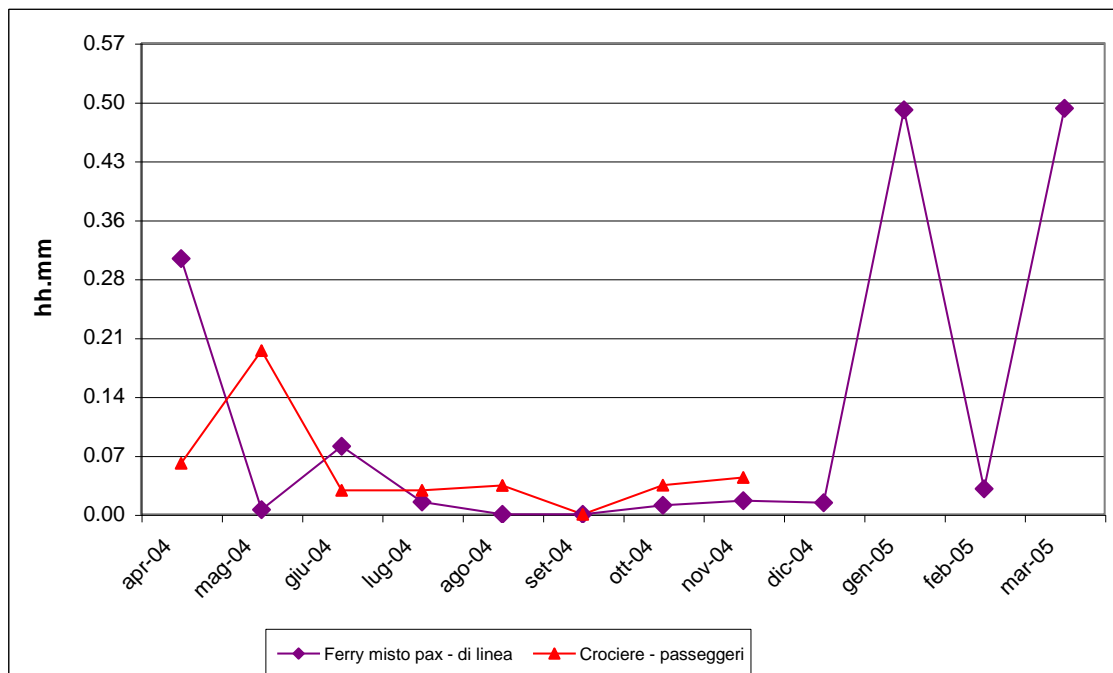
Graf. 19: Media dei ritardi in entrata - bocca di Lido (anno 2012)



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

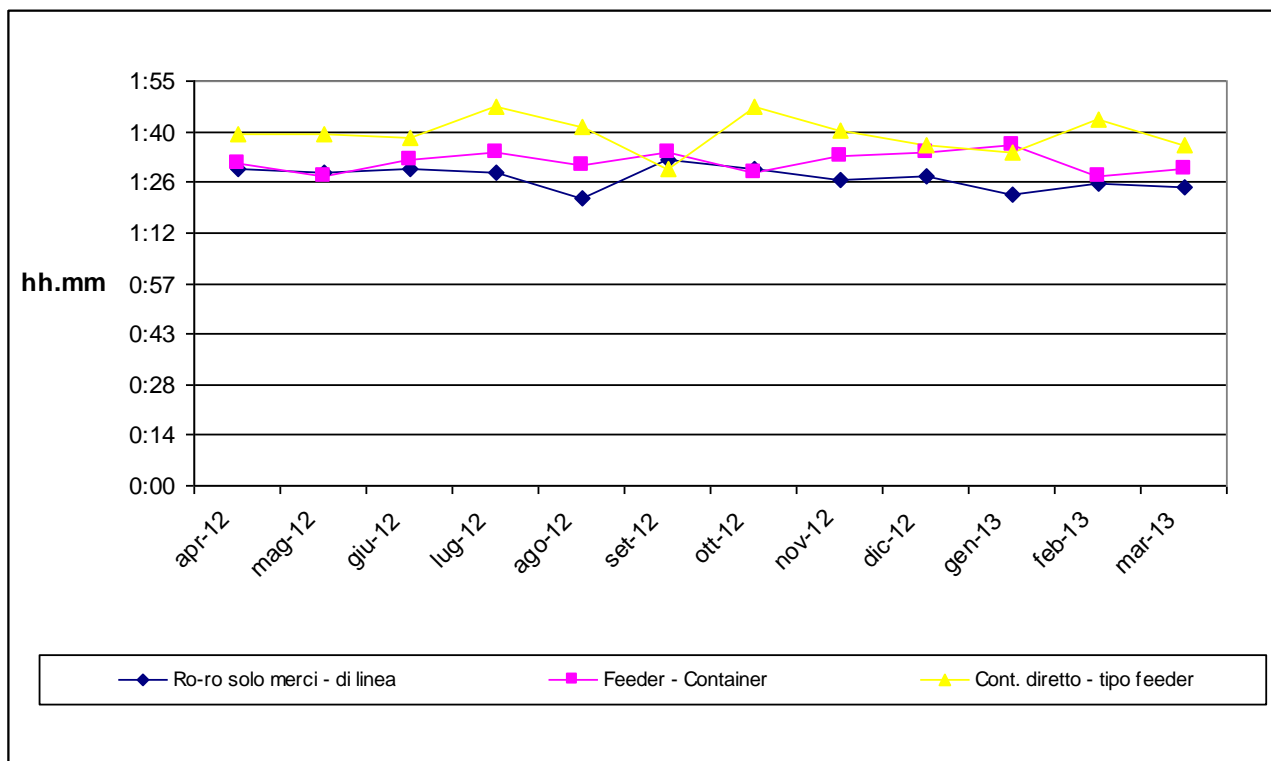
Graf. 20: Media dei ritardi in entrata - bocca di Lido (anno 2004)



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 attestati principalmente su **valori inferiori ovvero allineati al progresso** tanto rispetto il 2011 quanto nei confronti del 2004.

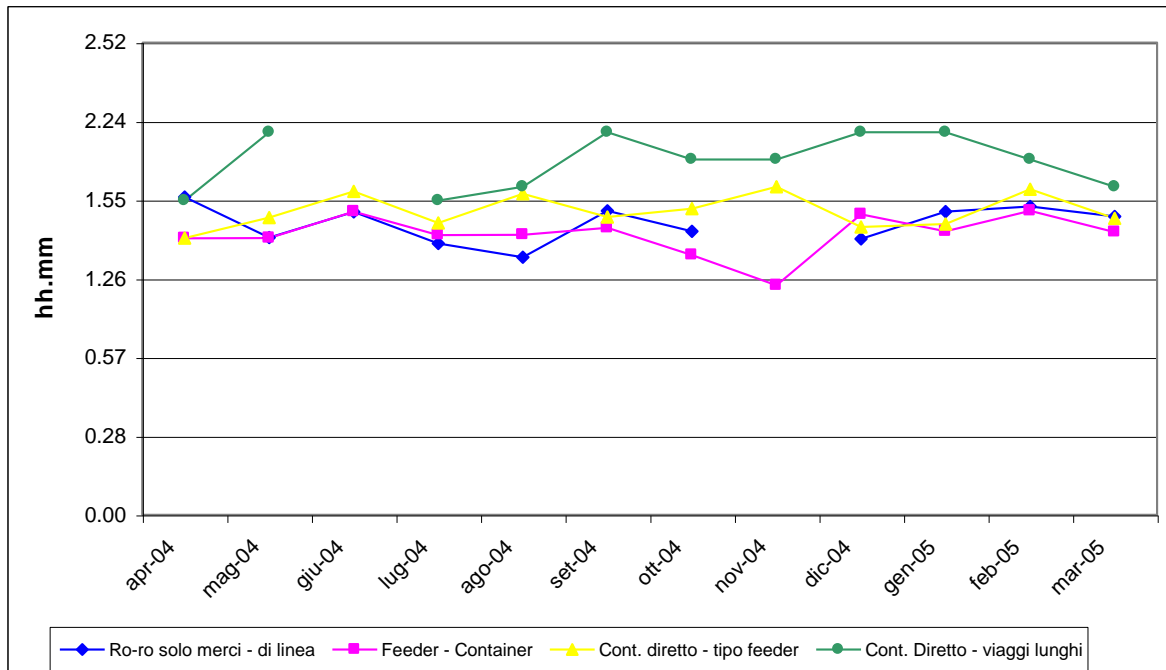
Graf. 21: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Malamocco (anno 2012)



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

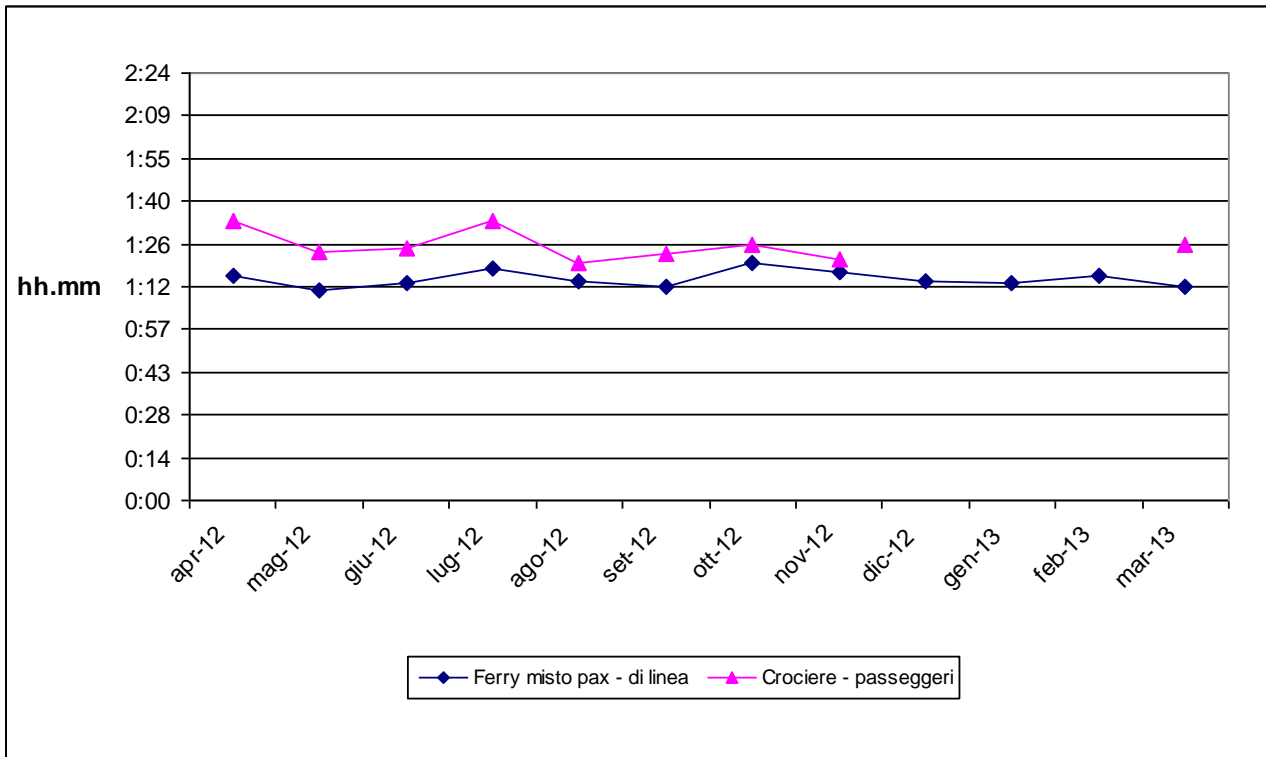
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 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.

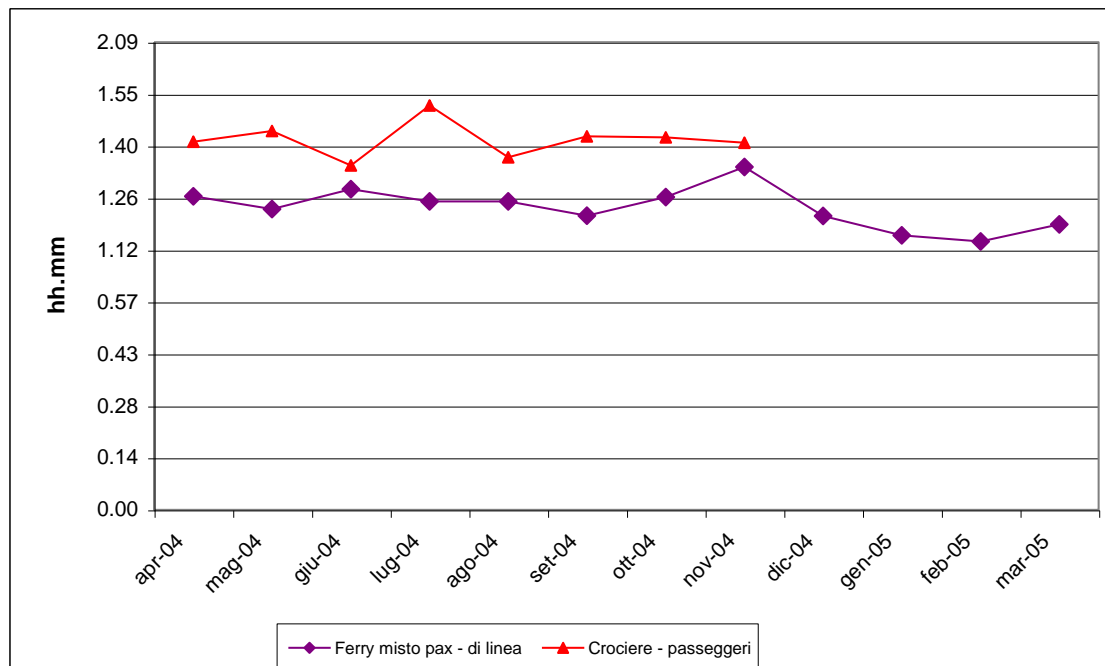
Graf. 23: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Lido (anno 2012)



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

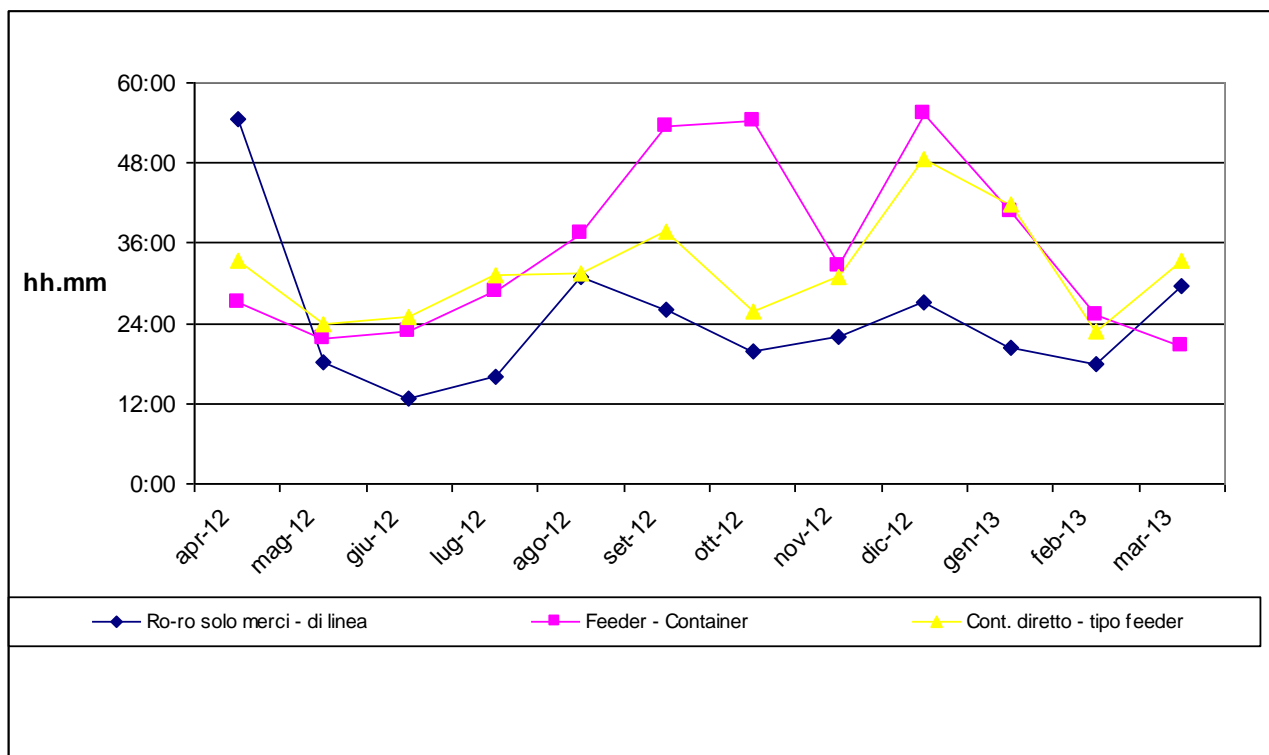
Graf. 24: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Lido (anno 2004)



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 per i servizi merci già emersa nelle passate annualità trova conferma anche nell'anno in corso; risultano invece essere in diminuzione i servizi afferenti la bocca di Lido. Analoga tendenza è riscontrabile anche rispetto il 2004.

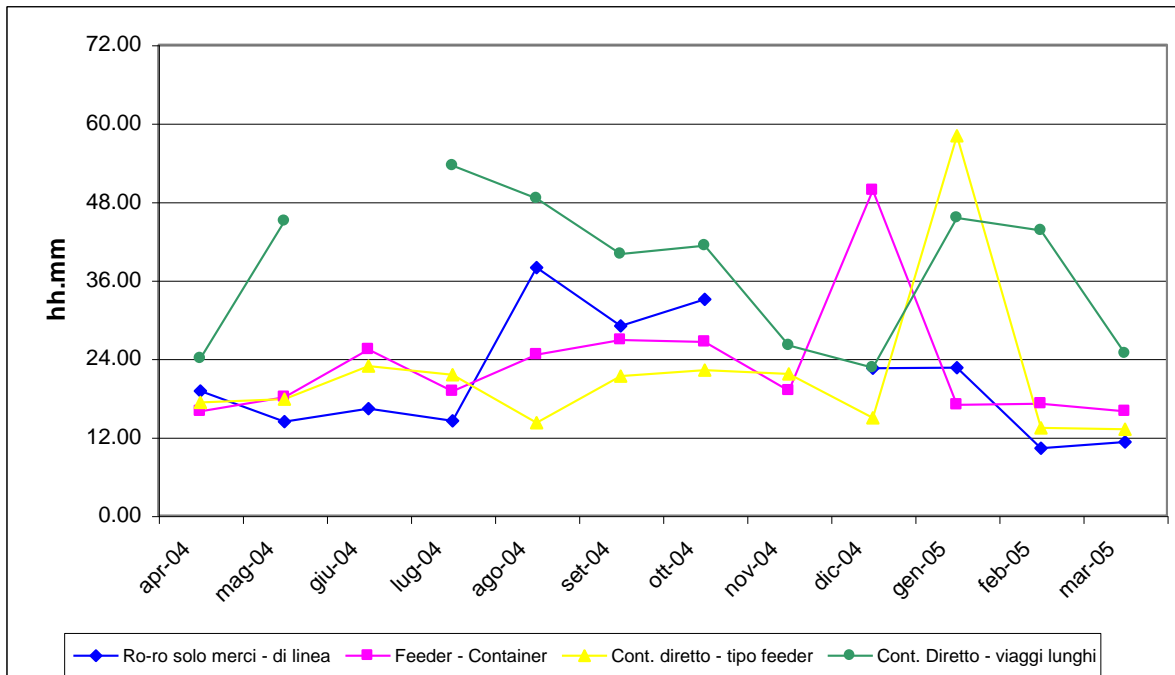
Graf. 25: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Malamocco (anno 2012)



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

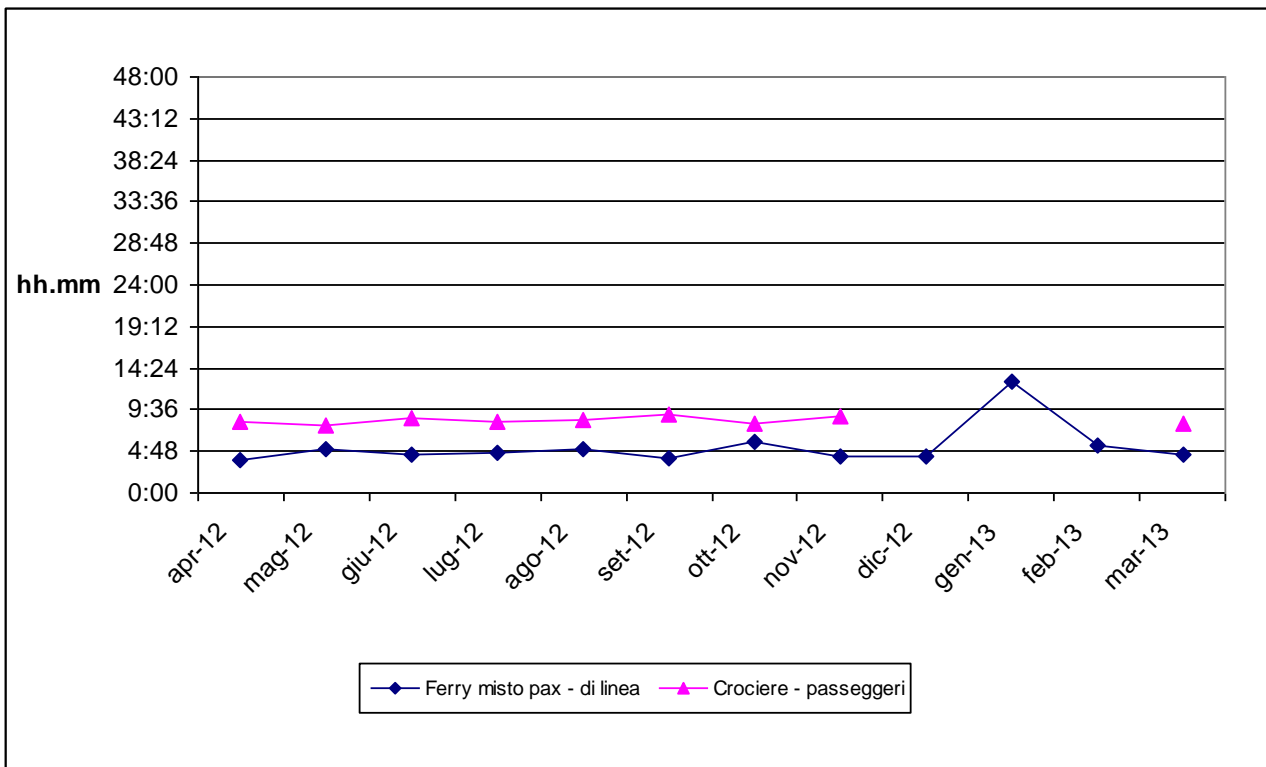
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 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.

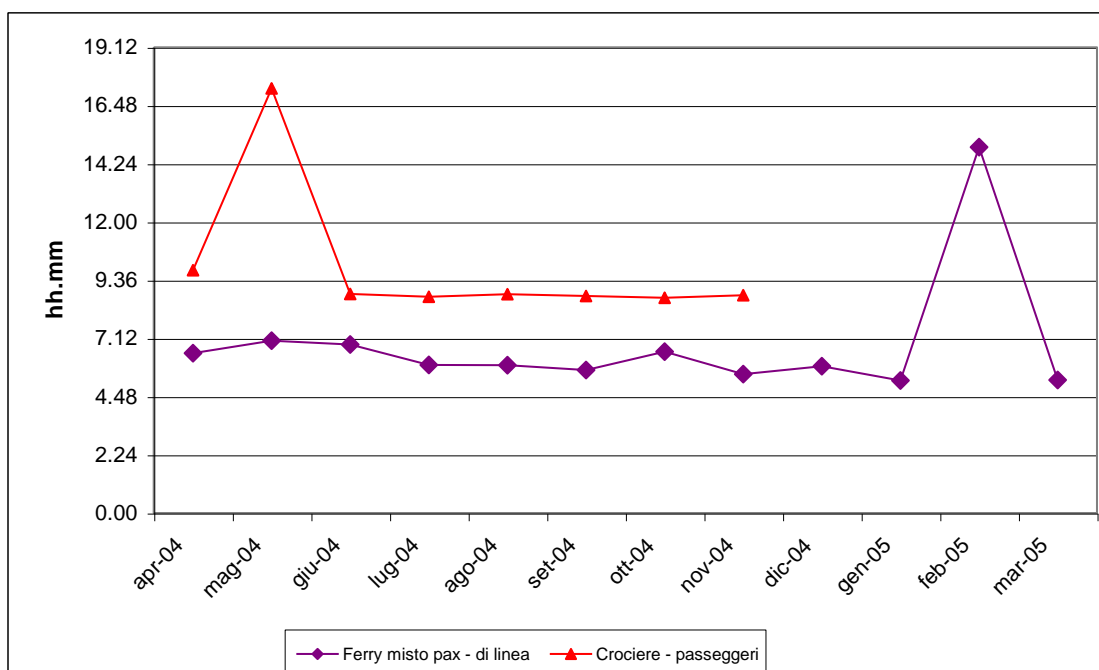
Graf. 27: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Lido (anno 2012)



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

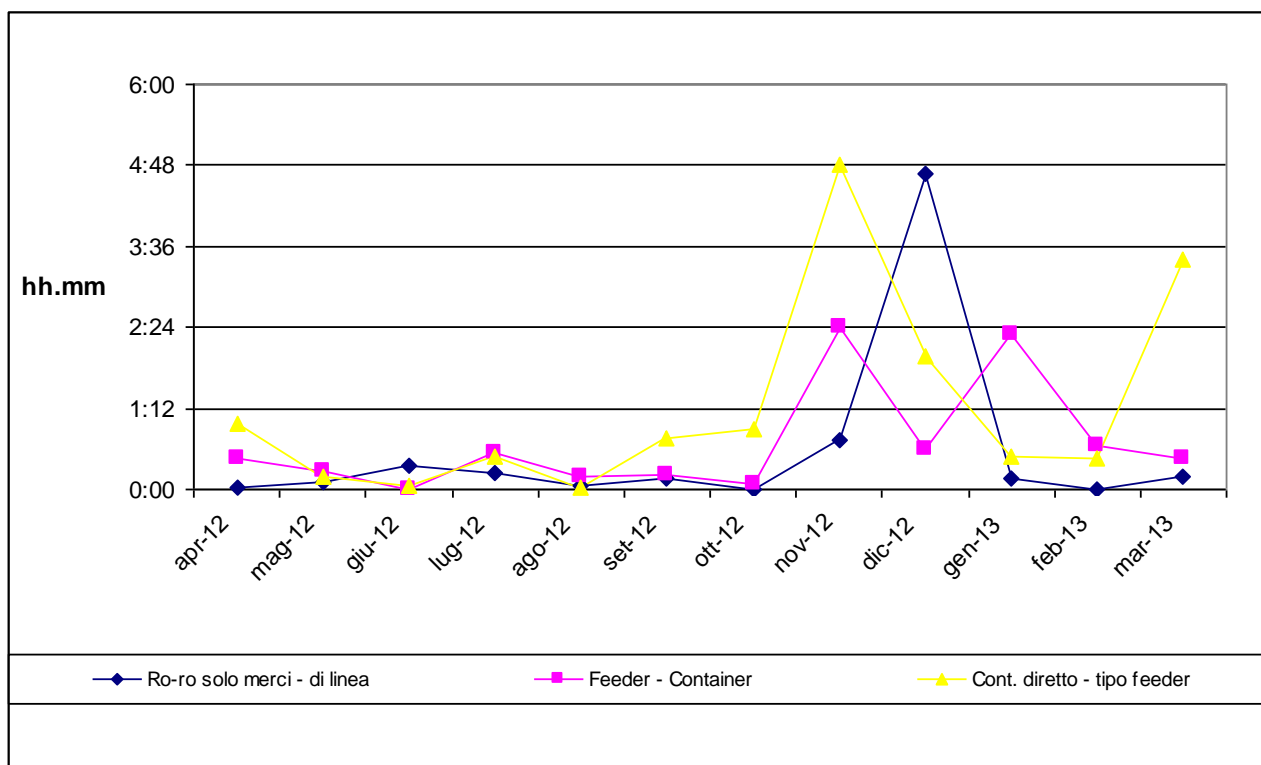
Graf. 28: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Lido (anno 2004)



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

- Media dei **ritardi in partenza**. Si segnalano fenomeni di ritardo in partenza principalmente nei servizi ferry e crociere rispetto il 2011; **rispetto il 2004 la tendenza all'aumento appare invece essere maggiormente diffusa** e riguardare anche i servizi solo merci.

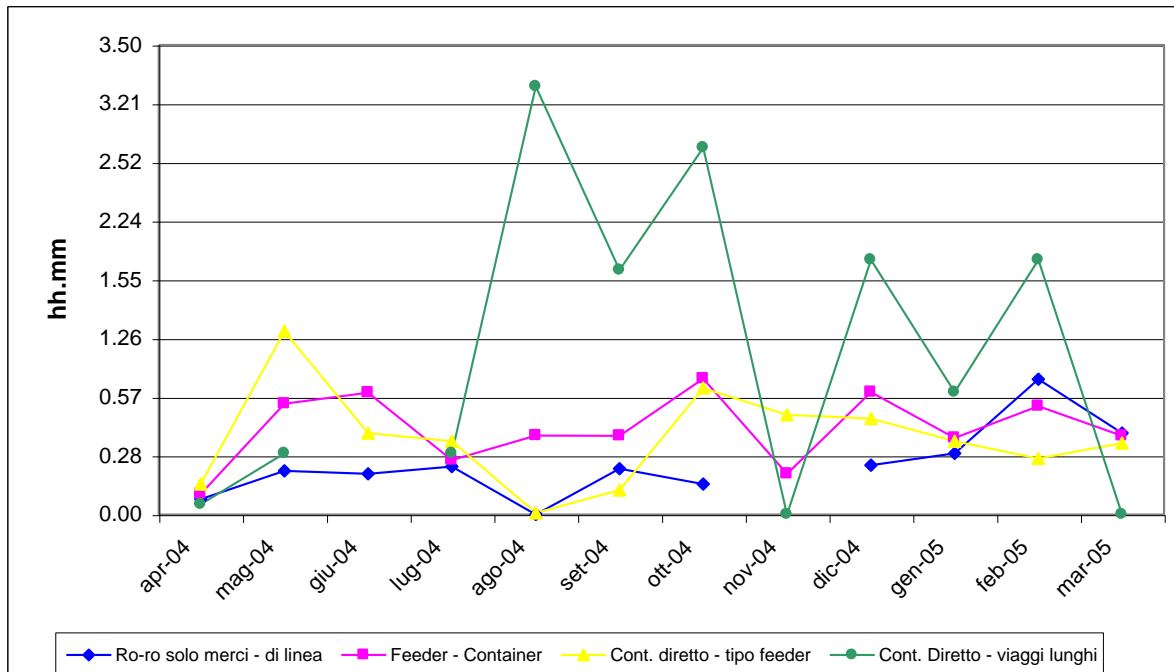
Graf. 29: Media dei ritardi in partenza - bocca di Malamocco (anno 2012)



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

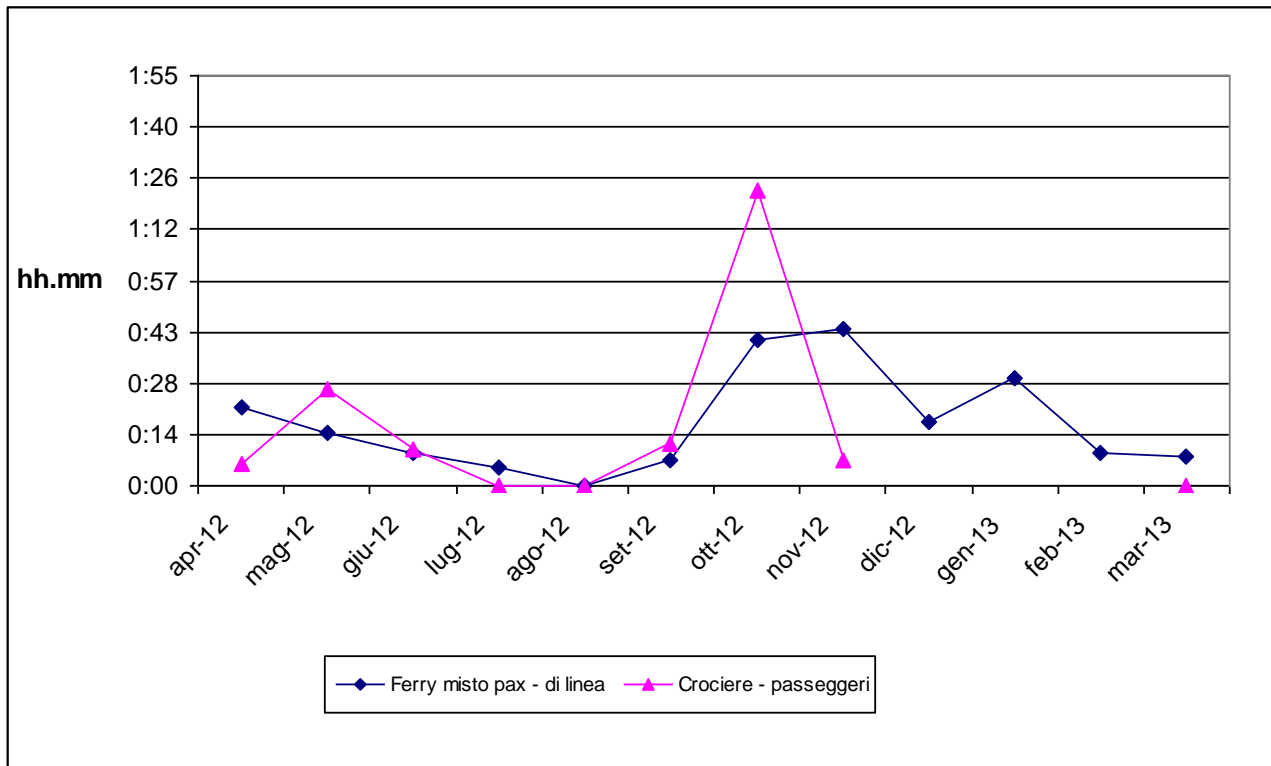
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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



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

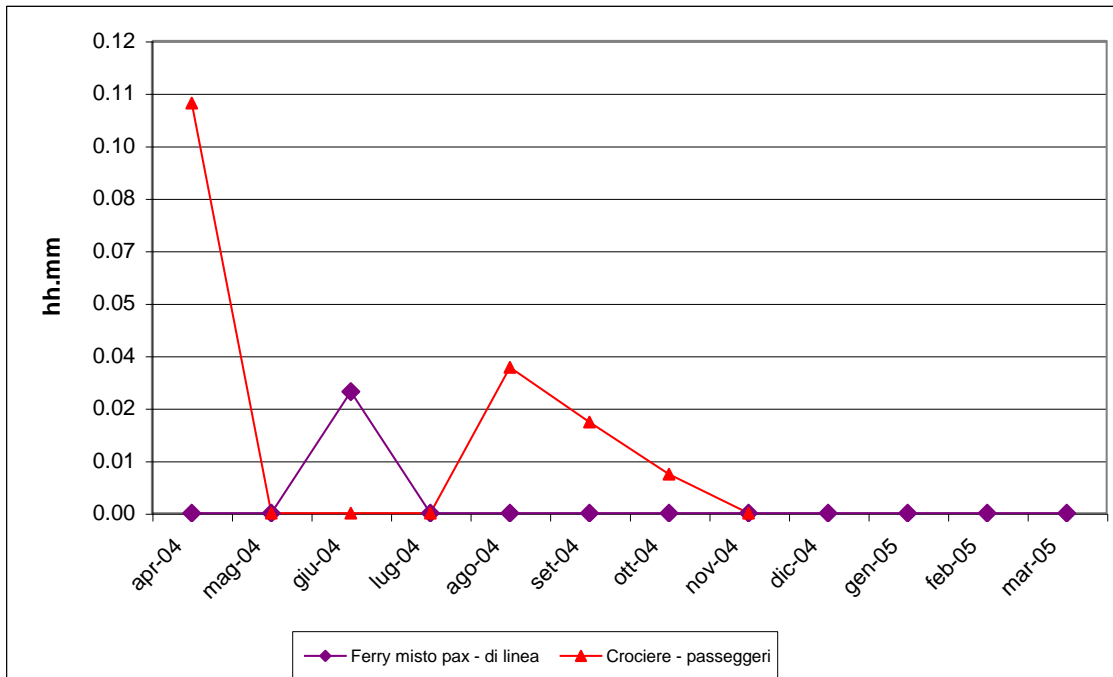
Graf. 31: Media dei ritardi in partenza - bocca di Lido (anno 2012)



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

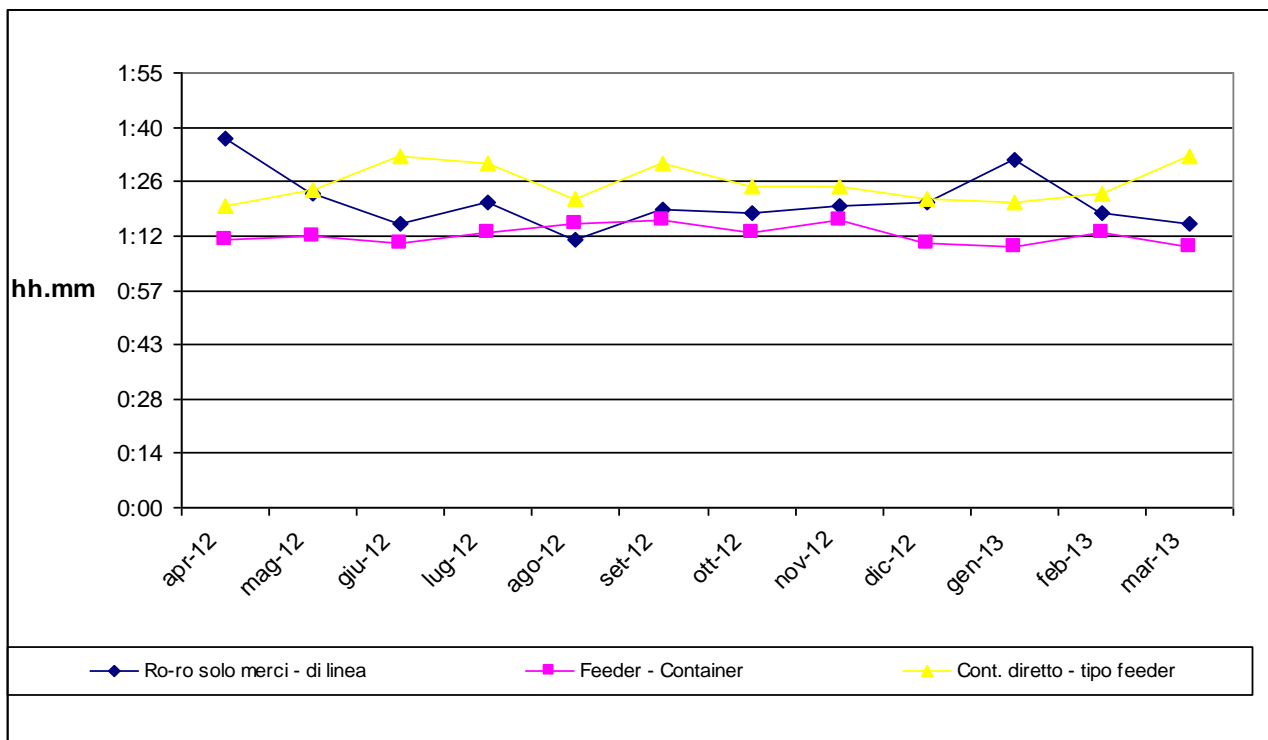
Graf. 32: Media dei ritardi in partenza - bocca di Lido (anno 2004)



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

- Media **manovra d'uscita**. 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**. Segnali di aumento dei tempi si hanno esclusivamente nei servizi passanti per Lido, sia rispetto il 2011 che il 2004.

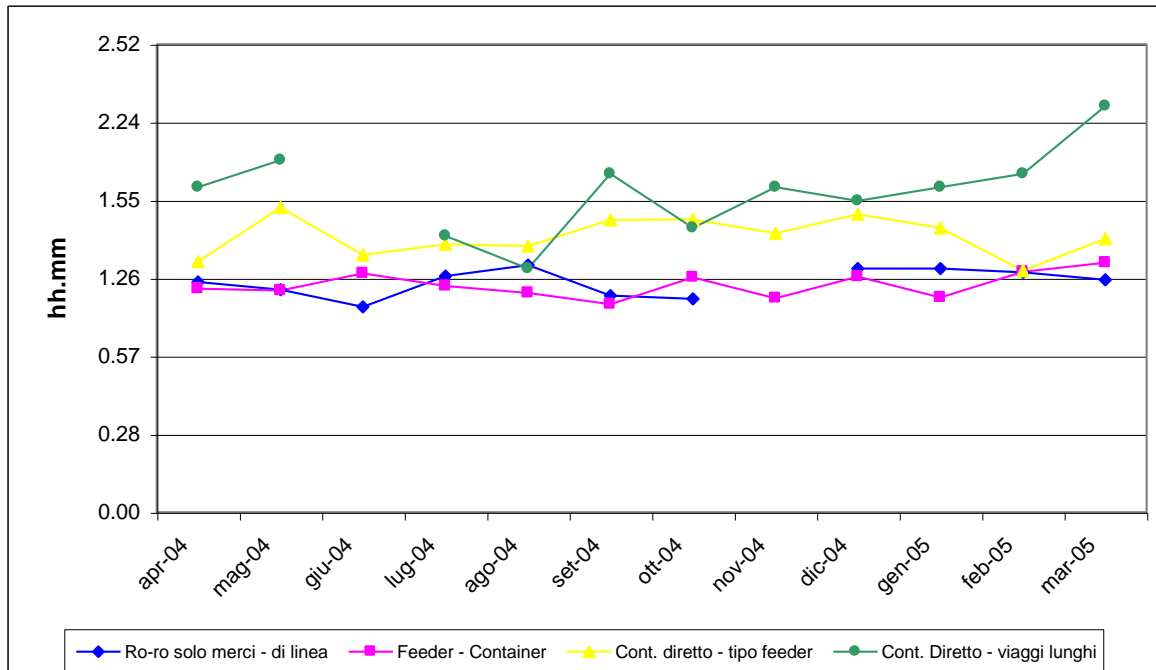
Graf. 33: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Malamocco (anno 2012)



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

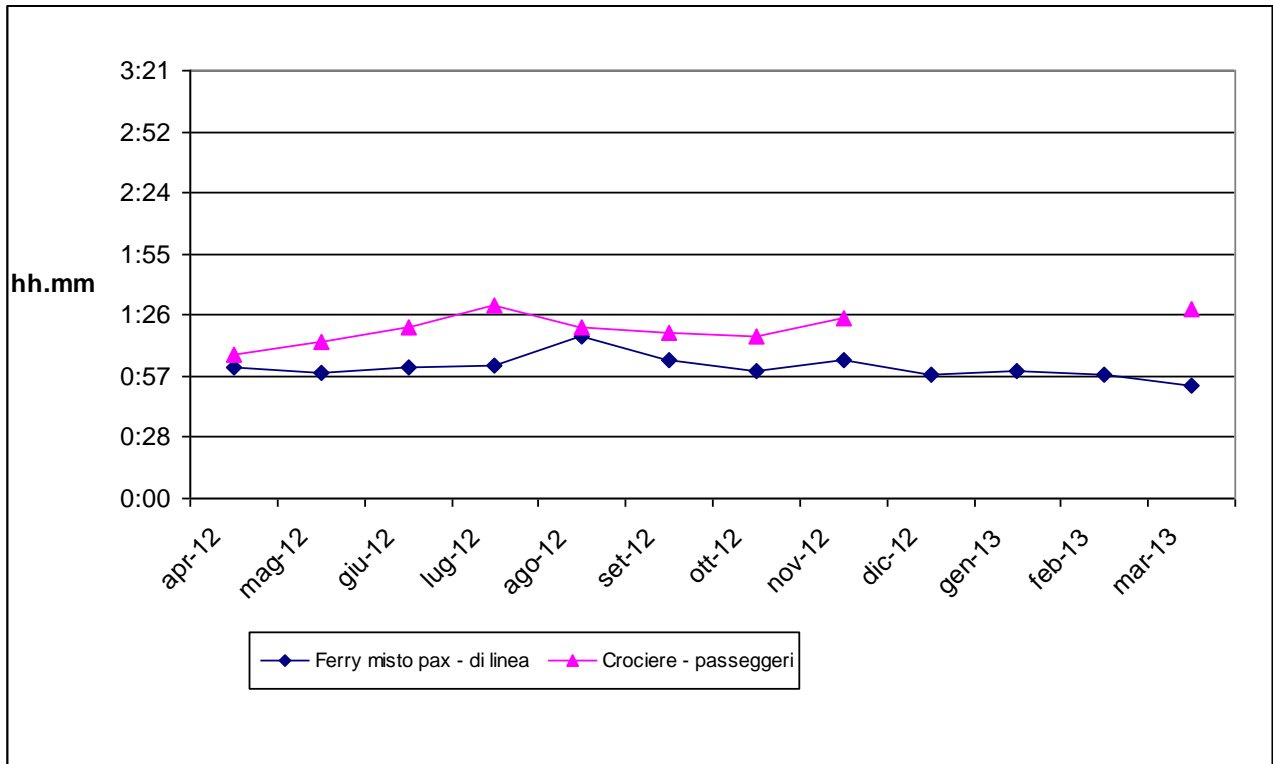
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 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.

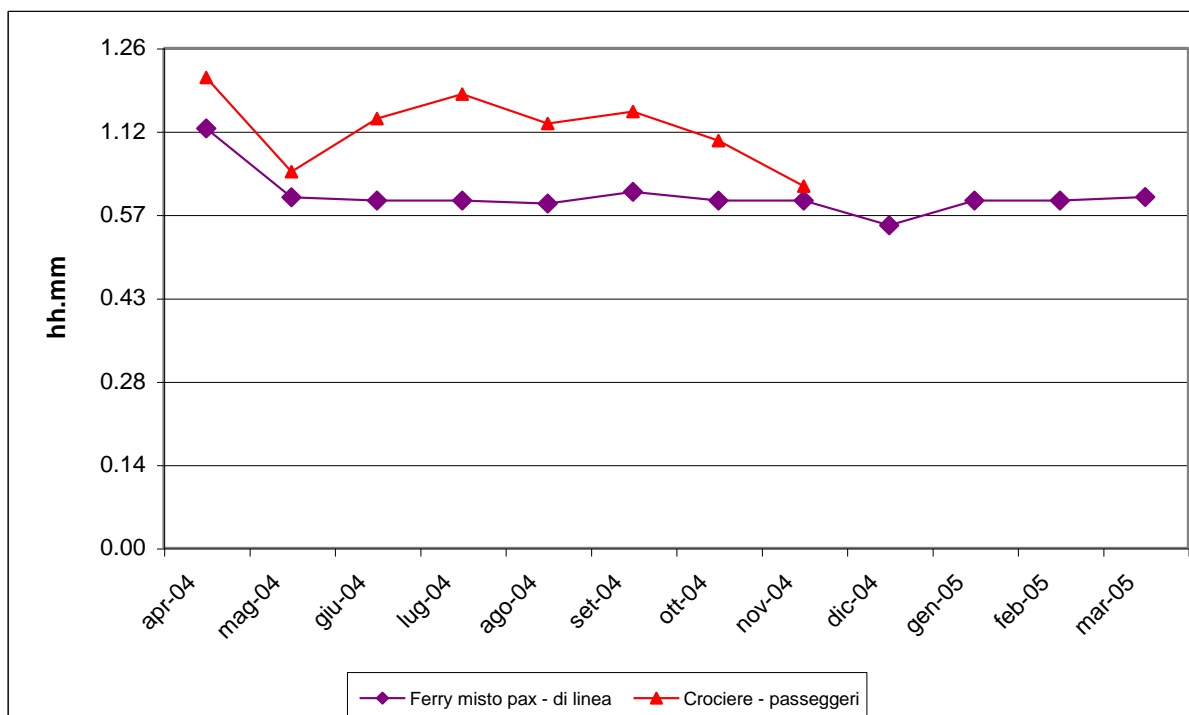
Graf. 35: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Lido (anno 2012)



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. 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.

L'osservazione complessiva sopra svolta ed incentrata sull'intero anno di monitoraggio ha dunque evidenziato una situazione che, **diversamente dal passato, vede una tendenza piuttosto diffusa all'incremento dei valori rispetto il progresso**. Una più approfondita disamina dei valori porta tuttavia alla luce un quadro in cui molti sono i casi di incrementi trascurabili (qualche minuto) ovvero dell'ordine di mezz'ora, a fronte di un più **limitato numero di rilevazioni in cui gli incrementi sono nell'ordine di qualche ora**.

Per quanto riguarda i servizi e le fasi della navigazione in cui sono riscontrabili le maggiori **criticità**, è emerso che si tratta **essenzialmente dei servizi solo merci** (ro-ro e container) e che **le fasi maggiormente affette da ritardo sono quelle inbound** ovvero le **soste in rada** ed i **ritardi in entrata**.

Pur essendo **poco significative**, si ritiene comunque per completezza analitica ricordare anche l'aumento delle **soste in banchina** riguardanti i servizi containerizzati feeder ed i ro-ro, che tuttavia non appaiono rilevanti in quanto non connesse con le opere di infrastrutturazione².

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

Per quanto riguarda il parametro **puntualità** (tab. 8), come desumibile dai commenti precedentemente fatti, al termine del periodo considerato vi è stato un certo **peggioramento** soprattutto *inbound* determinato dagli aumenti delle soste in rada e dai ritardi in entrata. Di

² Detti incrementi sono per lo più connessi, come già sottolineato in altri rapporti, a questioni organizzative dei terminal stessi (es.: avvio e durata delle operazioni di carico e scarico delle merci), ovvero alla situazione economica congiunturale che vede le navi restare ai terminal più a lungo, facendo quindi in qualche modo "saltare" le *sailing list*, nel tentativo di reperire la maggiore quantità di carico possibile ed ottimizzare quindi i propri percorsi.

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

converso, pur in presenza di significativi incrementi delle soste in banchina, la puntualità **outbound** sembra essere, ove non migliorata, almeno allineata al pregresso.

La valutazione dell'**affidabilità** dei servizi monitorati è invece desumibile dalle deviazioni standard (tab. 9) ottenute dai valori rilevati. Quanto emerso va ancora una volta necessariamente di pari passo con le evidenze tendenziali poiché dove si sono rilevati fenomeni di ritardo ovvero di aumento dei tempi, è altresì riscontrabile un fenomeno di aumento della variabilità dei tempi rispetto la media. Siffatto dato sta a testimoniare che nei casi in cui si assiste ad uno 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. 10 si riporta il numero di toccate effettuate dalle navi che formano il campione di navi/servizi oggetto di continuo monitoraggio (si assume in sostanza il numero di toccate quale proxy del parametro frequenza). Quanto emerge dai dati generalmente conferma i dati riferiti ai volumi di traffico. Si ha da infatti:

- una diminuzione delle toccate delle navi da crociera;
- una diminuzione del numero di navi operanti servizi feeder e diretti tipo feeder.

Il dato più interessante in questo caso viene dai servizi ro-ro e ferry in quanto pur essendo traffico in diminuzione, il naviglio che ha toccato Venezia è complessivamente cresciuto di numero (ferry), ovvero perfettamente allineato al pregresso.

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

Tab. 8: 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
Media sosta in rada	Apr.12 - Mar. 13	1:02	5:24	8:42		0:34	
	Apr. 11 - Mar. 12	0:28	2:33	8:09	4:51	0:41	
	Apr. 10 - Mar. 11	0:55	5:14	8:39	6:34	0:10	
	Apr. 09 - Mar. 10	0:52	4:28	3:44		0:18	
	Apr. 08 - Mar. 09	0:42	1:02	7:25			
	Apr. 07 - Mar. 08	0:55	1:12	6:02		0:40	
	Apr. 04 - Mar. 05	3:21	8:53	3:27	9:27	0:44	
Media ritardi in entrata	Apr.12 - Mar. 13	0:52	1:33	1:48		0:24	0:34
	Apr. 11 - Mar. 12	1:04	1:27	1:09	0:46	0:19	0:12
	Apr. 10 - Mar. 11	1:06	1:25	1:27	1:52	0:09	0:08
	Apr. 09 - Mar. 10	0:58	0:49	1:02		0:09	0:13
	Apr. 08 - Mar. 09	0:41	1:13	2:10		0:06	0:09
	Apr. 07 - Mar. 08	0:44	0:36	1:33		0:16	0:09
	Apr. 04 - Mar. 05	0:42	1:08	0:51	1:40	0:16	0:06
Media manovra di entrata	Apr.12 - Mar. 13	1:27	1:32	1:40		1:14	1:25
	Apr. 11 - Mar. 12	1:28	1:27	1:39	1:56	1:08	1:21
	Apr. 10 - Mar. 11	1:30	1:25	1:43	2:04	1:09	1:22
	Apr. 09 - Mar. 10	1:32	1:28	1:42		1:13	1:30
	Apr. 08 - Mar. 09	1:34	1:30	1:43		1:09	1:30
	Apr. 07 - Mar. 08	1:34	1:28	1:44		1:11	1:28
	Apr. 04 - Mar. 05	1:46	1:42	1:51	2:09	1:23	1:42
Media tempi sosta in banchina	Apr.12 - Mar. 13	24:36	35:01	32:11		5:20	8:23
	Apr. 11 - Mar. 12	18:35	18:06	36:17	34:36	5:40	11:02
	Apr. 10 - Mar. 11	23:50	17:24	28:05	35:36	6:07	8:52
	Apr. 09 - Mar. 10	21:26	42:06	31:05		6:03	8:40
	Apr. 08 - Mar. 09	16:48	22:39	26:12		6:05	8:48
	Apr. 07 - Mar. 08	17:12	19:44	24:55		5:34	11:06
	Apr. 04 - Mar. 05	20:58	22:55	21:32	37.41	6:55	10:09
Media ritardi in partenza	Apr.12 - Mar. 13	0:36	0:43	1:12		0:18	0:24
	Apr. 11 - Mar. 12	0:44	1:51	1:27	1:07	0:06	0:04
	Apr. 10 - Mar. 11	0:22	1:13	1:26	1:56	0:12	0:20
	Apr. 09 - Mar. 10	0:23	1:15	0:46		0:03	0:01
	Apr. 08 - Mar. 09	0:07	1:34	1:35		0:37	0:06
	Apr. 07 - Mar. 08	0:12	0:57	1:54		0:01	0:06
	Apr. 04 - Mar. 05	0:27	0:42	0:40	1:38		0:04
Media manovra di uscita	Apr.12 - Mar. 13	1:20	1:12	1:25		1:01	1:20
	Apr. 11 - Mar. 12	1:25	1:14	1:29	1:53	1:00	1:14
	Apr. 10 - Mar. 11	1:23	1:14	1:34	2:04	1:03	1:13
	Apr. 09 - Mar. 10	1:18	1:16	1:34		1:01	1:11
	Apr. 08 - Mar. 09	1:18	1:12	1:39		1:01	1:15
	Apr. 07 - Mar. 08	1:22	1:11	1:32		0:59	1:12
	Apr. 04 - Mar. 05	1:24	1:23	1:41	1:58	1:00	1:12

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

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

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

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

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

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

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

	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13
<i>Ro-ro</i>	59	117	74	126	140	139	122	119	119
<i>Container tipo feeder</i>	80	123	152	183	170	91	163	141	138
<i>Container diretti tipo feeder</i>	59	65	63	75	85	104	86	83	76
<i>Container viaggi lunghi</i>	11	37	4	-	-	-	34	37	-
<i>Ferry</i>	100	105	96	96	95	93	99	94	99
<i>Crociere</i>	79	68	56	67	61	69	76	78	66

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* (Studio B.6.72 B/1), in questo rapporto sono presentati i risultati derivanti dal monitoraggio dei cosiddetti “parametri economici”. Prima di passare alle evidenze riscontrate si ritiene opportuno riprendere quanto già detto in precedenti Rapporti Finali.

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

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

Un’ulteriore informazione di natura economica è la rilevazione dei **costi delle operazioni portuali**. Tuttavia, risulta confermato come anche per tale categoria sussista un forte **elemento di rigidità** collegabile all’esistenza di precisi indicatori ministeriali³.

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.

Mentre al termine della scorsa annualità vi era stata l’entrata in vigore di un regolamento che ha ridefinito l’utilizzo dei rimorchiatori riducendolo ad uno per alcune tipologie di nave, al termine di quest’anno non si segnalano ulteriori variazioni rispetto quanto già rilevato.

³ 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 l'ottavo 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 inficiato in alcun modo l'ordinaria attività portuale e la 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 questi momenti 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 sul prezzo 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 però nel medio termine sugli effetti dell'operatività delle opere 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.

Il periodo di osservazione relativo all'ultimo rapporto dell'ottavo 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 erano dovuti a problemi di

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

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. 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 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).

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

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

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 I Rapporto di Valutazione quadrimestrale dell'ottavo 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 complessivamente nel tempo 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 conosciuti.

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. Nei diversi Rapporti è emerso con chiarezza che i rapporti con 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.

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

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 per quanto concerne le possibilità 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 l'ottavo 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, momento che la comunità ritiene critico** in quanto evidenzierà la tenuta dell'operatività e delle competitività del porto in un quadro complessivo di mercato sempre più rivolto alla massima efficienza ed efficacia.

7 CONCLUSIONI

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:

- generale momento di rallentamento dei traffici del porto di Venezia cui corrisponde tuttavia una sostanziale tenuta della 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;
- presenza di alcuni parametri particolarmente rilevanti che debbono essere tenuti sotto controllo in quanto afferenti traffici *MOSE-sensitive*;
- particolarmente critico è ancora ritenuto essere il futuro del porto anche in funzione del futuro completamento ed entrata in funzione dell'opera;
- opportunità di monitoraggio dei traffici per comprenderne a fondo gli elementi maggiormente significativi e critici.