

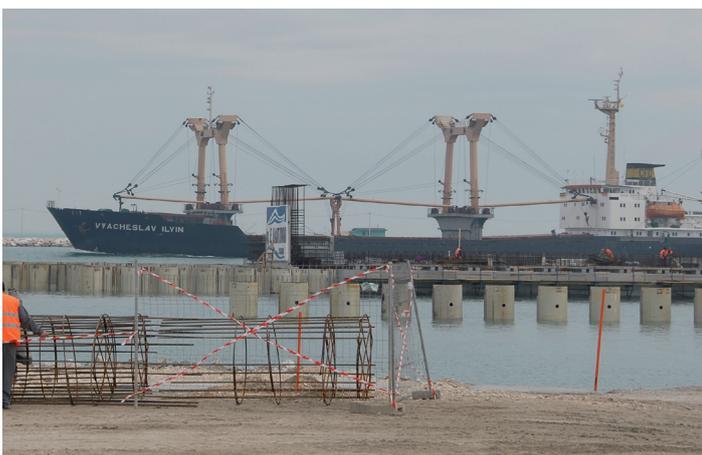


*Il settore portuale ricopre un ruolo chiave in quanto anello di congiunzione tra modalità di trasporto marittime e terrestri, nonché gateway sul resto del mondo per le realtà economico-produttive sulle quali un determinato contesto portuale insiste o che ad esso fanno riferimento. È partendo da questo assunto di base che l'implementazione di un piano di monitoraggio degli effetti potenzialmente generati sulla regolare attività portuale nelle fasi di cantiere del*

*MOSE è stata portata avanti. Le analisi, condotte su dati ed informazioni provenienti da pubblicazioni, statistiche, siti web, ecc. (c.d. fonti secondarie) e da rilevazioni "sul campo" ed interviste (c.d. fonti primarie), si sono concentrate su una serie di settori di traffico, merci e passeggeri, che per rilevanza nell'ambito delle catene logistiche globali, rilevanza per l'economia veneziana, marcata competitività inter-portuale, regolarità e*

*puntualità del servizio, forte connessione con l'operatività del porto, risultano essere potenzialmente altamente MOSE-sensitive.*

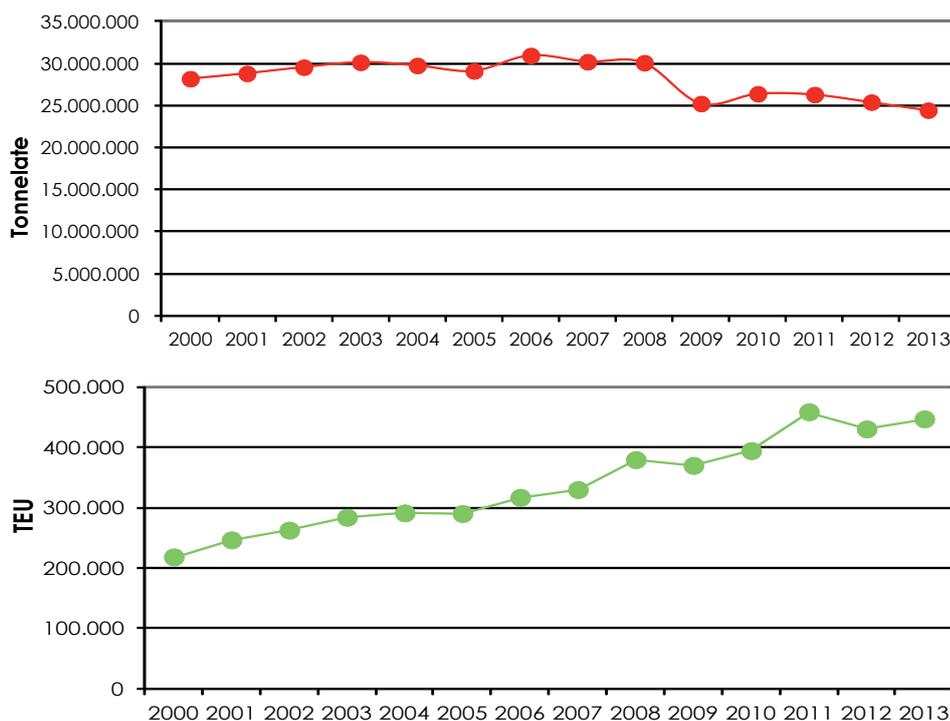
*Il piano di monitoraggio è stato strutturato in modo da evidenziare l'insorgere di eventuali problematiche per l'attività portuale (variazioni quantitative e qualitative dei traffici portuali), di individuarne altresì le motivazioni alla base e le eventuali conseguenze.*



## I traffici del porto di Venezia

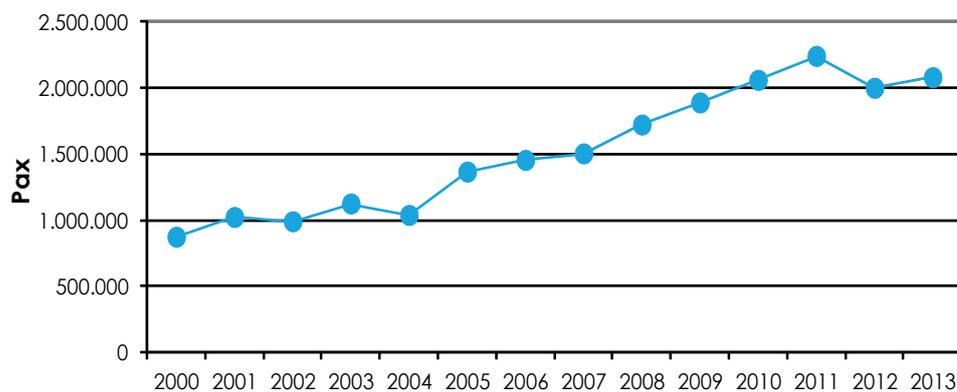
In termini aggregati l'andamento storico dei traffici merci del porto di Venezia è caratterizzato, in un quadro di generale rallentamento, dal passaggio da una connotazione di tipo prevalentemente industriale ad una di tipo commerciale.

Ciò di cui si è assistito è stata da una parte la "perdita di terreno" dei traffici delle merci "tradizionali" (rinfuse liquide, carbone, minerali, ecc.), mentre dall'altra si è avuto un progressivo rafforzamento dei traffici "specializzati", cioè di quelli intermodali. In relazione a questi ultimi, l'andamento nel corso delle diverse annualità è risultato inoltre essere sostanzialmente allineato ai trend generali del settore (in progressiva crescita i container, in calo dopo un avvio positivo i traghetti) ovvero all'andamento dei commerci internazionali determinato dalla congiuntura economica in atto.



Traffici portuali - serie storica (2000 - 2013) in alto e Movimentazione contenitori - serie storica (2000 - 2013) in basso.

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



Passando ai traffici passeggeri (diagramma a sinistra) l'andamento complessivamente positivo del settore è stato determinato dal trend di crescita del movimento crocieristico essendo risultate essere tendenzialmente in calo le altre categorie di passeggeri (es.: traghetti).

Movimento passeggeri - serie storica (2000 - 2013).

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

## Il monitoraggio dei porti concorrenti

Il monitoraggio dei c.d. "porti concorrenti" è stato condotto con l'obiettivo di individuare eventuali spostamenti di traffico da Venezia verso essi a causa dei cantieri. La scelta è ricaduta sui porti indicati nella tabella a lato.

Quanto emerso non ha evidenziato significativi casi di spostamento di quote di traffico dal porto lagunare verso gli altri scali, imputabili alle opere di infrastrutturazione del MOSE; ciò che invece è apparso con maggiore forza è, seppur in presenza di singole peculiarità e fluttuazioni, un sostanziale allineamento tra le portualità in merito

PORTO	MOTIVAZIONE	TRAFFICO MONITORATO
Ancona	Porto adriatico; rilevanza del settore ro-ro/ferry	Numero TIR; passeggeri
Trieste	Porto adriatico, competitor di Venezia	TEU movimentati, ro-ro/ferry, passeggeri
Ravenna	Porto adriatico; rilevanza nel settore rinfuse	Rinfuse solide
Genova	Principale porto italiano	TEU movimentati, traffico passeggeri
La Spezia	Concorrenza per politiche di trasporto inland	TEU movimentati

ad alcuni trend, cioè variazioni legate a fenomeni di ristrutturazione/evoluzione di mercato.

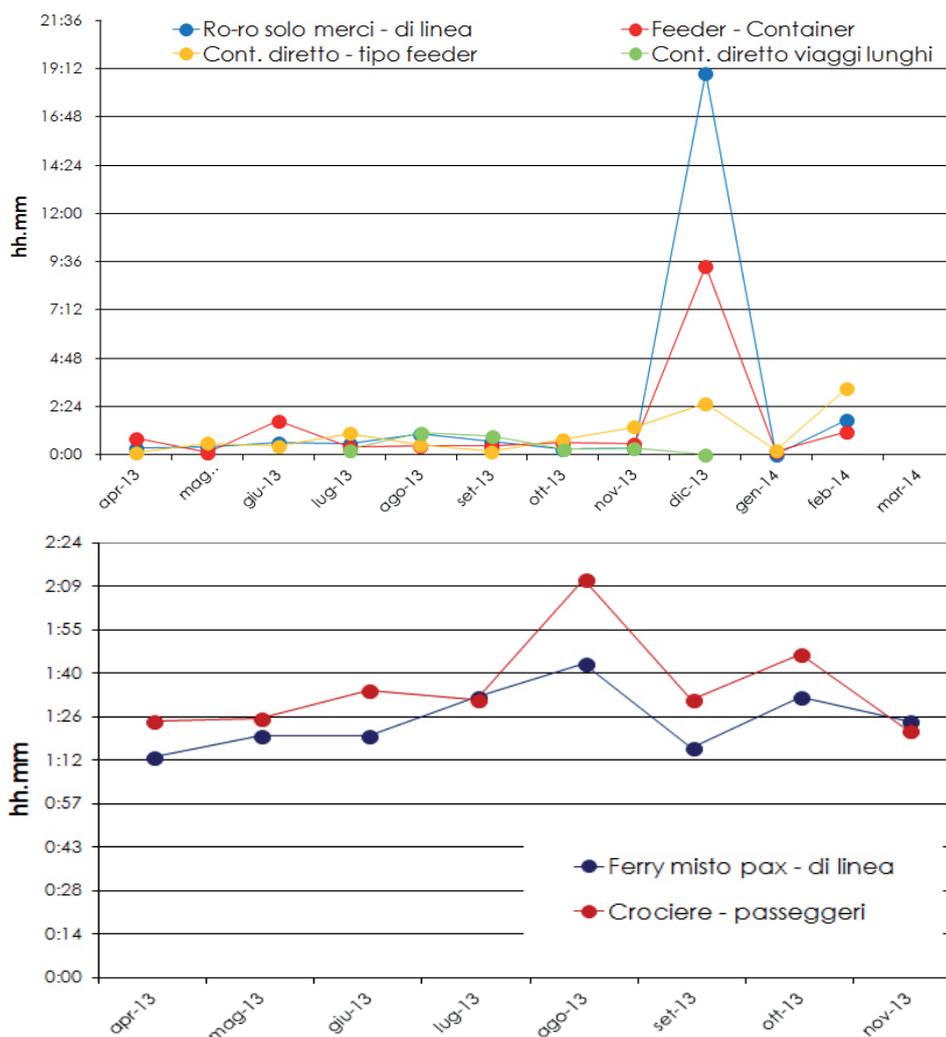
Porti concorrenti, criteri di scelta e traffici monitorati.

## La qualità del servizio marittimo-portuale

Il monitoraggio della qualità del servizio marittimo-portuale offerto dal porto di Venezia è stato realizzato rilevando i tempi medi impiegati da una serie di servizi marittimi nello svolgimento di alcune fasi di navigazione. Più nello specifico l'attenzione è stata rivolta a quei settori di traffico per i quali regolarità e puntualità sono elementi caratterizzanti e di fondamentale importanza, ovvero per i servizi ro-ro (traghetti solo merci), container (suddivisi sulla base della lunghezza delle rotte percorse), ferry (traghetti misti passeggeri-merci) e crociere. Per ciascuno dei servizi marittimi individuati sono stati rilevati i tempi di:

- sosta in rada – differenza tra orario di arrivo e orario di accesso al porto;
- ritardo in entrata – differenza tra orario previsto di accesso e arrivo del pilota a bordo;
- manovra di entrata – tempo tra imbarco del pilota ed ormeggio al terminal;
- sosta in banchina – tempo di operatività al terminal;
- ritardo in partenza – periodo tra autorizzazione alla partenza ed arrivo del pilota a bordo;
- manovra di uscita - tempo tra imbarco del pilota e sua discesa in prossimità della bocca.

In linea generale non si sono manifestati trend di scadimento della qualità del servizio offerto dal porto di Venezia a causa dei cantieri alle bocche poiché i tempi medi osservati non hanno evidenziato alterazioni rilevanti e continuative. L'ordine di grandezza delle variazioni (sia in aumento che in diminuzione) è stato nella maggior parte dei casi inferiore ai trenta minuti (frequentemente +/- dieci minuti), dunque in qualche maniera fisiologico, mentre scostamenti di maggiore entità (in aumento) si sono manifesti per lo più in conseguenza a fattori esogeni quali condizioni meteo, discrepanza tra orari previsti ed orari effettivi di arrivo delle navi, operatività ai terminal, ecc.



In alto, servizi merci: media dei tempi di sosta in rada. Il grafico mostra come nel periodo invernale vi sia un aumento medio dei ritardi in entrata imputabile essenzialmente alle condizioni meteo (nebbia, vento, ecc.).

In basso, servizi passeggeri: media dei tempi della manovra di entrata.

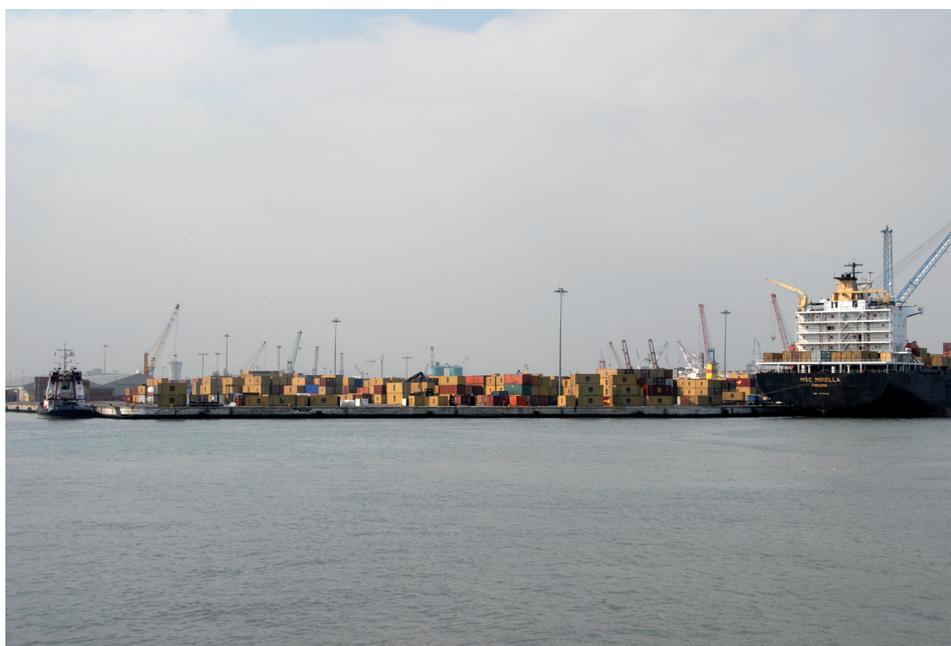


## Il tavolo degli operatori

Il Tavolo di riferimento, composto da diversi portatori d'interesse della comunità portuale/marittima veneziana, ha sottolineato il costante adeguamento degli operatori alle modificazioni strutturali del porto. Nonostante i lavori presso le bocche e la creazione di nuove correnti, non si sono riscontrati disagi particolari in quanto, dopo un primo periodo di adattamento, i soggetti preposti al pilotaggio ed al rimorchio hanno internalizzato le nuove condizioni ed hanno sviluppato nuove procedure che

sono diventate in breve standard. Preoccupazioni sono invece talvolta emerse tra gli stakeholder in merito al posizionamento strategico del Porto di Venezia dopo l'entrata in funzione del sistema elettromeccanico. Si teme che le scelte delle compagnie marittime possano ricadere su altri porti anche a seguito della percepita scarsa utilizzabilità della conca di navigazione per naviglio di dimensioni importanti. Oltre ai timori derivanti dalla nuova caratterizzazione infrastrutturale, ci

sono importanti preoccupazioni per l'andamento del traffico commerciale del porto; gli operatori attivi nella comunità portuale stanno assistendo a difficoltà legate in modo particolare al settore ro-ro. Gli attori coinvolti ritengono che si avranno momenti complessi per la comunità portuale di Venezia; i cambiamenti strutturali e la competizione con gli altri scali dell'Adriatico intimoriscono ed è sentita la necessità di ripensare il ruolo per un nodo portuale importante come quello di Venezia.



## I numeri del monitoraggio

**150** operatori intervistati.

**2.239.751** massimo numero di passeggeri, nell'anno 2011 a Venezia.

Porto di Venezia: **ottavo** porto in Italia, secondo in Adriatico, per volumi di merci movimentate nel 2013.

Oltre **750** tempi medi di manovra considerati ed analizzati.

Oltre **90%** il tasso di crescita del traffico passeggeri dall'inizio del monitoraggio.

Oltre **50%** il tasso di crescita del traffico container dall'inizio del monitoraggio.

## Conclusioni

L'impianto metodologico utilizzato per monitorare il possibile insorgere di legami tra le fasi di cantiere del MOSE e la portualità veneziana è risultato essere, al termine di nove anni di monitoraggio, adeguato ai fini per i quali è stato concepito.

Allo stato attuale è possibile affermare che le interferenze manifestatesi (es.: variazioni delle correnti) oltre ad aver riguardato essenzialmente alcune fasi della navigazione in prossimità delle bocche, sono state prontamente "fatte proprie" e superate dagli

operatori. Più che le fasi di cantiere, destano attualmente particolare attenzione la futura operatività del sistema e le possibili ricadute che potrebbero verificarsi sul complesso portuale.



**Prof. Marco Mazzarino (IUAV)**  
Dott. Maurizio Cociancich (IUAV)  
Dott. Marco Della Puppa (IUAV)  
Dott. Massimo Gardina (IUAV)



Cap. Roberto Pietropaoli (C.I.M.A. S.r.l.)  
Gianni Gogioso (C.I.M.A. S.r.l.)

