

AVAMPORTO GALLEGGGIANTE BOCCA DI LIDO TERMINAL PASSEGGERI



2013 - 2015

ALLEGATO 8

ALLEGATO 8

L'OCCUPAZIONE NEL PORTO PASSEGGERI E IL NUOVO ATTRACCO IN BOCCA DI LIDO

Prof. Giuseppe Tattara

Venezia 30-7-2014

Le crociere a Venezia generano occupazione e valore, per due principali motivi che concernono:

- le spese relative alla nave: la conduzione della nave al porto, l'attracco, il carico e scarico dei passeggeri e delle merci
- le spese dei crocieristi in città: i crocieristi visti come turisti.

Il primo aspetto è quello che qui ci interessa. Infatti lo studio prende a riferimento un progetto alternativo all'attuale percorso delle navi da crociera che arrivano alla Stazione Martittima attraversando il Bacino di San Marco e le sue possibili alternative entro-laguna e propone uno scalo, per le grandi navi alla Bocca di porto del Lido.

La soluzione che presentiamo non comporta la riduzione dei flussi dei crocieristi come turisti; i crocieristi seguirebbero solo un diverso percorso per raggiungere il centro storico che comunque raggiungerebbero agevolmente ed è quindi influente discutere qui dell'ammontare delle loro spese in città che non hanno ragione di mutare. E' invece importante valutare quali sono gli addetti direttamente connessi all'arrivo, attracco, rifornimento della navi da crociera che sono gli addetti direttamente interessati dal possibile cambiamento del percorso delle navi o dalla scelta di un diverso scalo.

Rileviamo anche che i crocieristi che sbarcano in città e vi restano come turisti (o che vi arrivano prima del giorno della partenza della nave) sono limitati (si stimano in 300.000 per anno), appena l'1-2% dei turisti che la visitano annualmente, e qualche possibile oscillazione nel loro numero connessa allo

spostamento del porto non ingenererebbe una perdita rilevante per Venezia, che è anzi afflitta da un eccesso di turismo. Le grandi navi arrivano e partono in prevalenza nei week-end estivi, dove la domanda dei turisti è maggiore e dove l'eccesso di domanda rispetto alle possibilità della città è superiore¹.

Primo. La stima dell'occupazione nel porto crocieristico

Esistono due modi per stimare l'occupazione nel porto, connessa alle crociere.

La stima diretta dell'occupazione.

Una stima molto approssimata è stata fatta dalla Autorità Portuale che ha censito tutte le attività localizzate in territorio portuale distinguendo, in base alla localizzazione, quelle attribuibili al traffico crocieristico (localizzate in centro storico) da quelle attribuibili al traffico commerciale (localizzate a Mestre-Marghera).

La stima presenta margini di incertezza: ad esempio gli addetti alla capitaneria sono tutti attribuiti al crocierismo perché l'ufficio è a Venezia e gli occupati in una qualsiasi agenzia marittima che si occupa di crociere ma è localizzata a Mestre sono attribuiti al porto commerciale.

Secondo questa indagine gli addetti al crocierismo variano tra 1.618 a 2.175. Molti di questi sono a tempo (molto) parziale (come gli addetti ai servizi alla nave che sono la maggior parte). Anche in base ai risultati di alcune interviste effettuate presso operatori portuali si può stimare che gli occupati a tempo pieno equivalenti siano circa 800-1.000.

Questo calcolo è riportato nella scheda che segue.

¹ La misura della spesa dei crocieristi in quanto turisti è fatta sia da Dosi , *I. Musu, D. Rizzi e M. Zanette (L'impatto economico della crocieristica a Venezia, Autorità Portuale, 2013)* sia da G. Tattara (*Contare il crocierismo, Università di Venezia, 2014*) cui rinviamo per un approfondimento.

Scheda: L'occupazione legata alle crociere.

I dati sull'occupazione legata alle crociere sono incerti. L'Autorità portuale presenta dei dati sull'occupazione in "ambito portuale" e "fuori ambito portuale" in base alla attività svolta e alla localizzazione della stessa che costituiscono la base per il calcolo.

< <http://www.port.venice.it/files/page/improntaoccupazionaledelportodiVenezia.pdf>>

Li riportiamo

Attività	Addetti
Servizi alla nave	249
Servizi alla merce	
Servizi ai passeggeri	1.322
Servizi di banchina conto terzi	47
Servizi di banchina conto proprio	
Altre attività portuali	
Totale attività strettamente portuali	1.618
Attività industriali portuali	
Totale attività portuali e industriali portuali	1.618
Altre attività di interesse portuale	
Attività industriali	
Altre attività non di interesse portuale	
Totale altre attività produttive	
Attività istituzionali	347
Totale marittima	1.965
Addetti a Marghera che si occupano di servizi ai passeggeri	24
Addetti fuori ambito portuale che si occupano di servizi ai passeggeri	186
Totale	2.175

Le attività istituzionali svolte in Marittima riguardano anche il porto commerciale (si pensi alla Capitaneria), come d'altra parte le attività istituzionali svolte a Marghera (332 addetti) e "fuori ambito portuale" (260 addetti) possono riguardare il traffico crocieristico. Alla Marittima attraccano comunque anche i traghetti e gli aliscafi e anche questi richiedono un'attività di servizio.

La stima indiretta dell'occupazione.

Il valore economico legato direttamente all'attracco, rifornimento, partenza delle navi da crociera è riconducibile una quota delle spese fatte dalle compagnie di navigazione: le navi di crociera che sono arrivate nel 2012 hanno generato i servizi indicati nelle tabelle sottostanti, che ne riportano il valore. La fonte è uno studio fatto per conto e con la collaborazione della Autorità Portuale.

Tab. 1 - Costi dei servizi tecnico nautici relativi alle navi da crociera e forniture varie, anno 2012, in milioni di €

Tariffe portuali e servizi nautici		Forniture di vario genere	
Rimorchio	5,5	Carico del combustibile	1,6
Ormeggio	1,2	Acqua potabile	0,6
Spese alla banchina		Asporto rifiuti liquidi	1,6
		Asporto rifiuti solidi	0,9
Vigilanza	9,8	Altre	0,5
Sicurezza	3,7		
Movimento bagagli	10,9		
Movimentazione provviste	1,2		
Altre	0,5		
Totale complessivo			41,8

Tab. 2 - Trasporto dei crocieristi al terminal, 2012, in milioni di €

Spese	Ammontare
Quota del biglietto aereo*	6,7
Trasporto tra aeroporto e porto	8,6
Parcheggio delle auto dei crocieristi	2,5
Totale	17,8

* parte della spesa dei biglietti aerei devoluta a vario titolo agli aeroporti di Venezia e Treviso:
Fonte alle tab 1 e 2 : C. Dosi cit. pp. 21-22.

Le spese indicate nelle tabelle 1 e 2, portano a un totale di 59,6 milioni di € (41,8+17,8). Si tratta di una spesa e quindi di una Produzione lorda vendibile.

Per passare all'occupazione dobbiamo prima di tutto passare dalla Produzione vendibile al Valore aggiunto, cosa che facciamo in base al rapporto tra queste due grandezze che ricaviamo dalle statistiche provinciali e regionali di Unioncamere e Istat: a una produzione lorda di 59,6 milioni corrisponde un valore aggiunto la cui stima oscilla tra i 25 e i 30 milioni di Euro².

Stimiamo gli addetti che risultano dal calcolo del valore generato dalla spese effettuate dalle compagnie di crociera in porto usando il valore medio regionale per analoghe categorie di servizi³ e otteniamo la cifra di circa 600-800

² il rapporto medio, a livello provinciale, tra valore aggiunto e produzione lorda vendibile, è 0,39 per il settore 52, Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti, riportato da Unioncamere, analogo rapporto per il settore turistico che ricaviamo dalla tab. 5 di Istat (2014) come media dei settori Ristorazione, Noleggio attività di trasporto, Agenzie di viaggio, Servizi culturali, Dettaglio, è 0,50.

³ Istat, 2014, Conti economici regionali.

addetti direttamente connessi alla portualità; la variabilità del risultato è spiegata dal possibile diverso peso delle categorie che compongono l'aggregato, cosa che non possiamo controllare.

Si potrebbe chiedersi se abbiamo calcolato tutti i servizi richiesti dalla nave. Da un lato i dati riportati provengono da una indagine fatta dalla Autorità Portuale, che ben conosce la situazione nella sua complessità e quindi è esaustiva, dall'altro rileviamo che molti servizi che abitualmente venivano attribuiti alla nave in porto sono oggi prestati a bordo e ciò trae di frequente in inganno. Questo vale per servizi come lavanderia (tutta a bordo: nelle navi maggiori ci sono una decina di lavanderie), smaltimento dei rifiuti solidi (che sono trattati dagli inceneritori di bordo) e solo in piccola misura sbarcati, molti servizi di agenzia turistica effettuati da uffici a bordo della nave (prenotazioni e simili). Tanto maggiori sono le dimensioni della nave, tanto maggiore è la quota di servizi che vengono svolti a bordo.

Ovviamente resta il problema della movimentazione delle provviste, tra cui il carico del combustibile, il carico dell'acqua, le cui spese sono indicate nella tabella. La spesa più rilevante, in merito al *transfer* dei passeggeri, riguarda il carico e lo scarico dei bagagli. Poi vi sono le spese di parcheggio delle auto dei passeggeri e di arrivo al terminal (tab. 2).

Delle spese indicate nelle due tabelle si possono estrapolare le spese connesse all'*home port* da quelle connesse al porto di transito:

Home port : nel 2012 ha interessato 770.114 passeggeri.

Spese per pilotaggio, rimorchio e ormeggio sono stimabili in 8,4 milioni €; la stima è fatta pro quota. L'occupazione che vi corrisponde è di 80-100 persone.

Spese per la sicurezza (in genere legate allo sbarco/imbarco dei passeggeri), al movimento bagagli e al movimento delle provviste più (quasi) tutte le spese relative alle forniture di vario genere e quelle relative all'imbarco/sbarco dei passeggeri, calcolate come quota del biglietto aereo, relativa alle spese fatte nel territorio da parte degli enti che governano gli aeroporti di arrivo dei voli, il parcheggio e il transfer. In tutto si stimano in 44,0 milioni € e vi corrisponde una occupazione stimata di 560-600 persone.

Porto di transito: nel 2012 ha interessato 198.320 passeggeri.

Le spese per pilotaggio, rimorchio, ormeggio, parte della vigilanza e qualche rifornimento sono stimabili in 4,5 milioni di €. Vi corrisponde una occupazione di circa 35 persone.

Se Venezia fosse solo ed esclusivamente porto di transito per tutti i passeggeri, che sono 966.000, le spese delle compagnie sarebbero ridotte, rispetto all'oggi, a circa 16 milioni di € (resterebbero ormeggio, rimorchio, pilotaggio, qualche rifornimento e un pò di vigilanza), cui corrisponderebbe una occupazione di circa 120 persone. La perdita dell'home port comporterebbe quindi la caduta di circa 400 posti di lavoro.

Tab. 3 – Occupazione diretta (a pieno tempo) relativa all'home port e al transito

Passeggeri al 2012	Spesa stimata in milioni di €	Occupazione
770.114 home port	53,6	640-700
198.320 transito	6,0	35
968.434 complesso*		675-735

- sono misure di stock. I flussi dei passeggeri imbarcati/sbarcati/transitati sono 1.7381.547

UN AVANPORTO ALLA BOCCA DI LIDO.

Vantaggi e problemi aperti

La distinzione tra un porto nella città storica e un avanporto in mare consente di sfruttare la segmentazione della domanda crocieristica dovuta al fatto che le navi di minore stazza, quelle compatibili, possono usare il porto nella città storica che può essere allargato all'approdo dei *maxi yacht* e praticare tariffe relativamente elevate, mentre un avanporto con alcune banchine potrebbe gestire le navi di maggiori dimensioni al di là dello sbarramento del MoSE.

Pensando a una necessaria calendarizzazione degli arrivi delle grandi navi (che dovrebbero essere scaglionati con attenzione durante l'intera settimana, evitando le concentrazioni nei *week end*), con tre banchine si potrebbe offrire spazio per circa 500 approdi di 24 ore, quindi un numero di toccate nettamente

superiori a quelle registrate nel 2012 (che sono 387, navi > 40.000 tsl) per una durata superiore alla durata dello stazionamento medio attuale, nei 5 mesi e mezzo di maggiore traffico.

Se si usassero solo quattro giorni (a cavallo dei fine settimana: venerdì, sabato, domenica e lunedì) basterebbero 4 banchine (377 approdi).

Questa segmentazione del mercato tra avanporto e porto storico, dovrebbe avvenire in modo graduale. Alla base del ragionamento c'è la considerazione che le crociere più costose sono, in linea generale, fatte con navi di minore tonnellaggio, che possono fronteggiare maggiori oneri legati all'ingresso in porto, e quindi rispecchia anche una precisa logica economica; recentemente alcune compagnie (la Costa Crociere) hanno inaugurato delle crociere "slow" con navi di modesto tonnellaggio, che appunto hanno tra i loro fini quello di fermarsi relativamente a lungo in alcuni porti per permettere ai crocieristi di visitare le città più interessanti; è ovvio che in questa logica il porto storico di Venezia può giocare un ruolo di primo piano⁴. Tale sdoppiamento non cambierebbe la quota di traffico che si distribuisce tra *home port* e transito perché l'*home port* è legato essenzialmente all'aeroporto e questo legame viene mantenuto, anzi la localizzazione dell'avamporto alla Bocca di Lido rende questo collegamento più facile, più diretto e meno dispendioso.

Un avanporto collocato alla Bocca di Lido presenta numerosi vantaggi:

- permette ai crocieristi che sbarcano nell'avanporto un ingresso in città appropriato e molto scenografico, attraverso la "porta d'acqua" storica di san Nicolò. Si tratta di movimentare circa 1.000 crocieristi per grande nave (i crocieristi che si fermano in città sono circa 1/3 del totale, secondo i dati della Autorità Portuale). Cosa del tutto possibile attraverso una calendarizzazione degli arrivi più scadenzata di quella attuale e una appropriata predisposizione di mezzi del trasporto pubblico, prenotati già nel corso della crociera, e che non hanno alcuna difficoltà a trasportare questo numero di passeggeri.
- non può venire percepita come una difficoltà all'esterno, o un motivo per non venire a Venezia, essendo il tragitto dall'avanporto all'Arsenale

⁴ Vedi l'intervista a C. Schiavon direttore commerciale della compagnia in <http://webitmag.it/costa-crociere-da-completare-martedi/>

(possibile scalo) molto breve e essendo possibile un efficiente collegamento tra avanporto e aeroporto. Secondo i dati forniti dall'Autorità Portuale⁵ nel 2012 sono stati 855.000 i crocieristi che hanno usato l'aeroporto, quindi 427.000 in andata e altrettanti in ritorno. Nel complesso circa 800 per arrivo di una grande nave. 224.000 crocieristi, quindi 1/4 del totale, sempre secondo la stessa fonte, hanno usato Ali Laguna linea Blu, che dall'aeroporto va prima al Lido e poi in Marittima (quindi un avanporto alla bocca di porto del Lido rappresenta una riduzione drastica del tragitto). Più difficile resta il collegamento per i crocieristi che arrivano con la ferrovia e in auto, per i quali il *ceck-in* dovrebbe restare alla marittima e quindi userebbero delle linee di navigazione che percorrerebbero il canale della Giudecca e il bacino di San Marco.

- evita le difficoltà legate a possibili chiusure del MoSE, che si faranno inevitabilmente frequenti a causa dell'innalzamento medio del livello del mare previsto già alla metà di questo secolo, come abbiamo detto in precedenza e a causa della manutenzione delle paratie, che richiede il loro smontaggio e trasporto in cantiere, con conseguente difficoltà per il traffico navale.
- consente una logistica relativamente agevole attraverso un servizio di *Ferry Boat*, analogo al servizio che collega oggi il Trochetto con il Lido di Venezia, via mare. Si calcola che una grande nave passeggeri che sosta in un *home port*, richieda una media di 10/11 Tir per le furniture e questi mezzi sono trasportabili con uno o due *Ferry Boat*, di quelli oggi in uso con ACTV. Nel corso del 2012 solo un *week end* ha visto attraccate 4 navi di dimensione maggiore di 70.000 tsl; il caso più frequente è di avere due o tre grandi navi e quindi i loro rifornimenti appaiono gestibili nel modo indicato, senza un aumento eccessivo del traffico marittimo nel canale delle Giudecca. Il rifornimento diventerebbe problematico qualora le grandi navi alla fonda fossero contemporaneamente più di 4.
- offre una soluzione stabile, di lungo periodo evitando le difficoltà di una lunga navigazione interna alla laguna (20 miglia) che caratterizza le

⁵ Dosi, L'impatto. cit..

soluzioni di avamporto in Marittima e a Marghera, con le spese di pilotaggio e di rimorchio di cui abbiamo già detto.

Per quanto riguarda i collegamenti tra avamporto, città e aeroporto, sono possibili diverse soluzioni, anche segmentabili e tra loro compatibili, a seconda della domanda:

- un collegamento diretto aeroporto-avamporto attraverso una breve modifica del tragitto esistente di Ali laguna, che potrebbe con facilità venire potenziato specialmente in relazione ai fine settimana estivi
- la formazione di una sezione dell'attuale Stazione Marittima nell'Arsenale facilmente collegabile con l'attracco in Bocca di Lido, data la vicinanza, per mezzo di vaporette pubblici e da cui accedere poi alla città storica attraverso i normali mezzi forniti dal servizio pubblico o direttamente a piedi
- un collegamento con l'attuale Stazione Marittima, anch'esso fattibile attraverso il bacino e il canale della Giudecca.

Questi collegamenti dovrebbero essere effettuati con mezzi nautici adeguati di piccole e medie dimensioni, in larga misura, nel breve periodo, potrebbero essere usati mezzi esistenti, con particolare attenzione al moto ondoso e all'inquinamento dell'aria.

La seguente tabella riassume il problema con riferimento a una grande nave attraccata alla Bocca di Lido.

Tab. 4 – Mobilitazione delle merci e dei passeggeri per una grande nave attraccata alla Bocca di Lido.

Tipo di movimentazione	Corse al giorno
Tir per rifornimenti 10: 1-2 Ferry	2-4 corse al giorno
Carburante	2 corse
Approvvigionamento idrico	2 corse
Smaltimento rifiuti	2 corse
Movimento bagagli	2 corse dalla marittima
Movimento bagagli	2 corse dall'aeroporto
Trasporto passeggeri-equipaggio- imbarco e sbarco e operatori portuali	6 corse con motonavi da 800 passeggeri dalla Marittima e/o arsenale 6 corse con motonavi da 800 passeggeri dall'aeroporto

Con due o più navi l'aumento delle corse richiesto è meno che proporzionale. Molte volte i Tir per le provviste riforniscono più navi della stessa compagnia, e così i rifornimenti idrici, l'asporto rifiuti possono avvenire per diverse navi. Se il movimento dei passeggeri venisse concentrato, almeno in un secondo tempo, tra aeroporto e arsenale, si eviterebbe il transito in Canale della Giucecca e bacino di san Marco

L'occupazione aumenterebbe

La gestione dei due porti separati richiede comunque più personale che la gestione del porto attuale.

Si ridurrebbero i costi per le compagnie che attraccano in avamposto perché diventano molto ridotti i costi di pilotaggio e rimorchio che sono pagati dalle compagnie (da 10,5 a 4 milioni di €). Aumentano i costi relativi alla movimentazione delle merci (oggi 1,2 milioni), al rifornimento di combustibile (1,6 milioni) e al portabagagli (10,9 milioni) che aumentano nel complesso a 17-20 milioni €. Crescono leggermente i costi a carico dei passeggeri in imbarco/sbarco per la necessità di fare un maggiore tragitto a e dal terminal ferroviario (ma non a quello aeroportuale) e per recarsi, se lo desiderano, a Venezia.

L'occupazione aumenterebbe del 12%, circa 100 addetti equivalenti a tempo pieno; circa 50 addetti dedicati al trasporto passeggeri e all'accoglienza (ingresso in città, all'arsenale o altro) e circa 50 addetti dedicati alle forniture.

Ovviamente con il passare del tempo ci dobbiamo attendere degli adattamenti per quanto riguarda la zona di reclutamento degli addetti ai servizi alla nave assunti con contratti a chiamata che probabilmente privilegerebbe la zona orientale del commune di Venezia e lo spostamento di alcune forniture dalla attuale Stazione Marittima ad altre zone della gronda lagunare ad esempio Fusina o Tessera non appena se ne realizzasse il previsto Terminal. In tal ultimo caso con benefica riduzione degli impatti da transito in Bacino di S.Marco ma portando al contempo molta attenzione di prevenzione degli effetti del moto ondoso sulle rive e le aree lagunari di Certosa/Vignole/Murano (che deve essere aggirato a sud e ovest, mancando un canale che ne consenta il superamento a nord-est, percorso teoricamente più breve ed esterno-).

Si renderebbero così gli imbarchi delle merci più agevoli svincolando il traffico stradale dalla strettoia costituita dal Ponte della Libertà, con grande vantaggio per l'accesso al centro storico.