



**STUDIO B.6.72 B/I  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL  
MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI  
DALLA COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE  
BOCCHIE LAGUNARI**

Contratto prot.n. 31572 si/gce/fbe

**I RAPPORTO DI VALUTAZIONE**

**Periodo di riferimento:  
da maggio ad agosto 2005**

**Area: Attività economiche**

**Macroattività: Settore portuale**

30 Settembre 2005

**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**

**Supervisore macroattività      Responsabile d'Area      Approvazione**

Dott. Marco Della Puppa      Prof. Marco Mazzarino      Ing. Pierpaolo Campostrini

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

Indice

1. Introduzione.....	3
2. Porto di Venezia: analisi cumulata del primo semestre 2005.....	4
3 Porti concorrenti: analisi del primo semestre 2005 .....	10
3.1 Il porto di Ancona .....	10
3.2 Il porto di Ravenna.....	15
3.3 Il porto di Trieste.....	19
3.4 Il porto di Genova .....	24
3.5 Il porto di La Spezia.....	28
4 La qualità del servizio marittimo-portuale: prime evidenze.....	33
5. Aspetti qualitativi: Tavolo di riferimento e questionari .....	43

## **1. Introduzione**

Nel presente Rapporto di Valutazione viene effettuata una opportuna riclassificazione ed analisi critica dei dati raccolti durante i primi quattro mesi di monitoraggio al fine di evidenziare, per il settore portuale, gli eventuali influssi derivanti dalla costruzione delle opere alle bocche lagunari.

Il report è strutturato in quattro parti. Mentre nelle prime due è stata effettuata la rielaborazione dei dati riguardanti le movimentazioni dei porti oggetto di monitoraggio (Venezia, Ancona, Trieste, Ravenna, Genova e La Spezia), nella terza si espongono i risultati delle rilevazioni che servono a determinare la qualità del servizio marittimo-portuale offerto dal porto di Venezia, nella quarta ed ultima sezione verranno infine esposti tanto gli elementi emersi dal Tavolo di riferimento quanto i risultati derivanti dalla somministrazione dei questionari alle categorie di operatori individuate nella Fase A del Piano di Monitoraggio.

Non è stato possibile eseguire siffatta analisi anche con riferimento al porto di Chioggia a causa della mancanza di dati dovuta a problemi organizzativi dell'ente preposto alla diffusione degli stessi (la Capitaneria di Porto di Chioggia); in ogni caso, data la continuità dei contatti con la Capitaneria stessa, la lacuna sarà colmata non appena i dati dovessero rendersi disponibili.

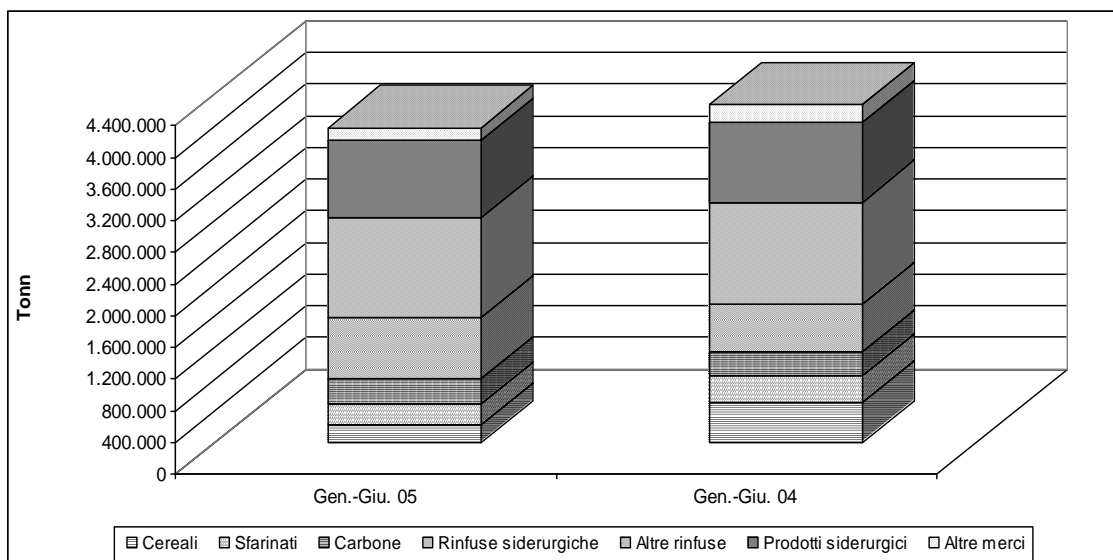
## 2. Porto di Venezia: analisi cumulata del primo semestre 2005

Tab. 1: Flussi di traffico (periodo gennaio-giugno)<sup>1</sup>

Merci (tonn.)	MESE	
	Gen.-Giu. 05	Gen.-Giu. 04
Cereali	215.758	506.047
Sfarinati	276.859	332.756
Carbone	320.421	309.344
Rinfuse siderurgiche	757.766	592.304
Altre rinfuse	1.262.629	1.296.376
Prodotti siderurgici	993.402	1.007.617
Altre merci	152.116	230.387
<b>Totale tradizionale</b>	<b>3.978.951</b>	<b>4.274.831</b>
Autostrade del mare	997.687	763.846
Container	1.444.438	1.312.195
Rinfuse liquide	6.400	41.850
<b>Totale specializzati</b>	<b>2.448.525</b>	<b>2.117.891</b>
<b>TOTALE COMMERCIALE</b>	<b>6.427.476</b>	<b>6.392.722</b>
<b>TOTALE INDUSTRIALE</b>	<b>2.977.987</b>	<b>3.341.108</b>
<b>TOTALE PETROLI</b>	<b>5.024.907</b>	<b>5.251.218</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>14.430.370</b>	<b>14.985.048</b>
Movimento contenitori (TEU)	140.349	147.748
Movimento passeggeri (unità)	436.080	323.839
Navi al commerciale (unità)	1.595	1.627
<i>di cui passeggeri</i>	536	404

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

Graf. 1: Traffici convenzionali (tonn.)



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

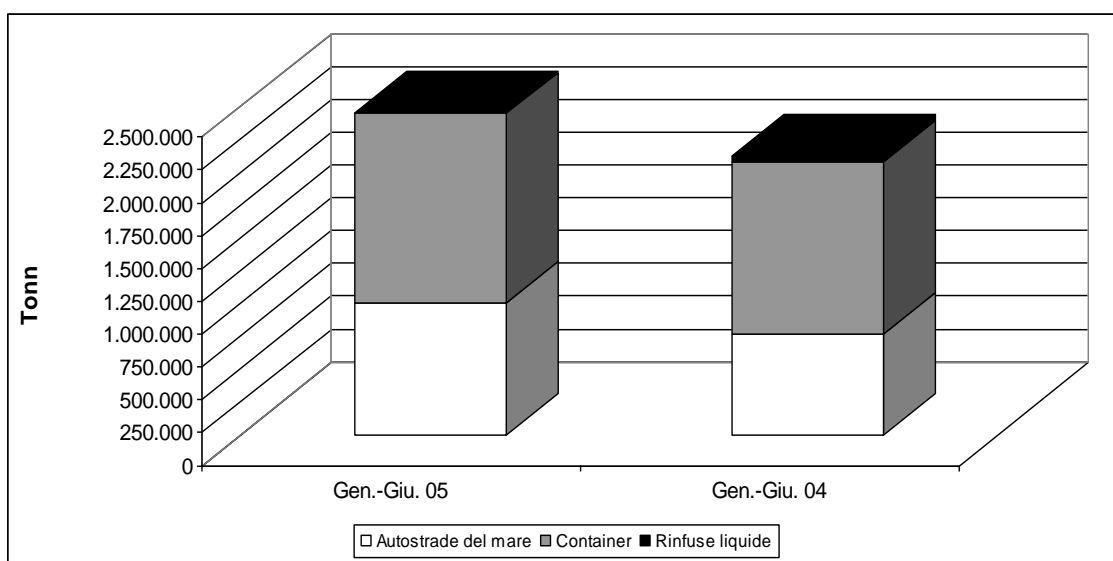
<sup>1</sup> Dati provvisori.

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

Come riscontrabile osservando i valori riportati nella precedente tabella (tab. 1) ed il grafico qui sopra (graf. 1), i primi sei mesi del 2005 vedono una flessione nella movimentazione di quelle merci classificabili come "tradizionali", trasportate cioè alla rinfusa o su navi *general cargo*, non specializzate. Andando a scomporre la sintetica voce "*Totale tradizionale*" (-6%) ed osservando le singole voci emergono tendenze diversificate:

- ✓ piuttosto marcate sono le perdite registrate nella movimentazione dei *cereali* (-57%), delle *merci altre* (-34%) e degli *sfarinati* (-16%); altresì in flessione, ma in modo decisamente meno accentuato, sono le *rinfuse altre* (-2%) ed i *prodotti siderurgici* (-1%);
- ✓ in controtendenza rispetto quanto precedentemente detto sono i traffici di *carbone* (+3,6%) e di *rinfuse siderurgiche* (+27%).

Graf. 2: Traffici specializzati (tonn.)



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

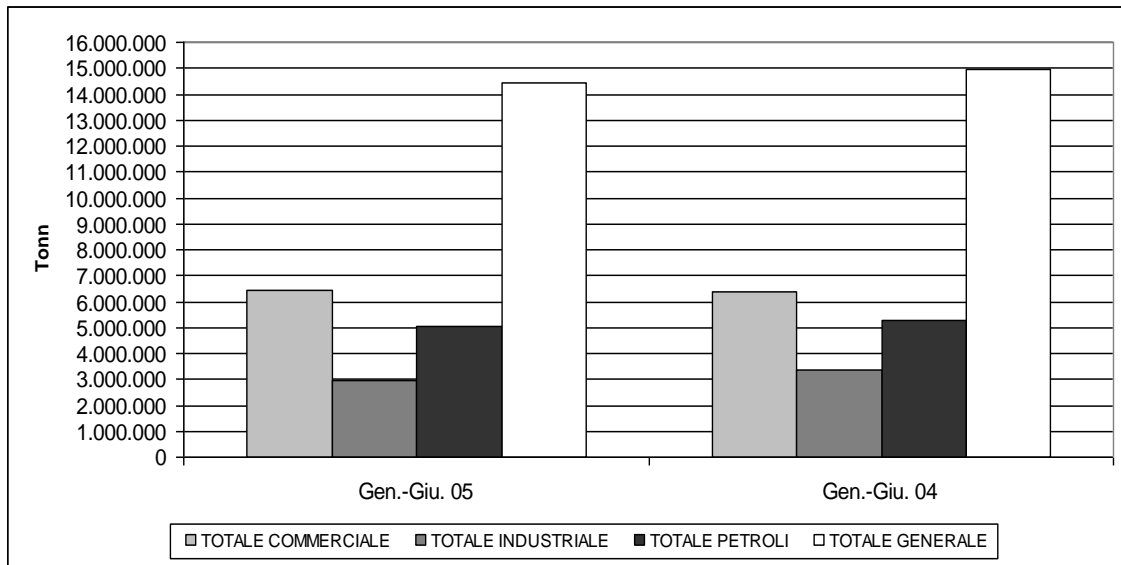
Nel precedente grafico (graf. 2) sono stati considerati i valori riferiti ai traffici specializzati; anche in questo caso si è ritenuto opportuno scindere la voce sintetica *Totale specializzati* per comprendere quali sono stati i fattori che hanno determinato nel primo semestre 2005 l'incremento di 15 punti percentuali. Dall'operazione è emerso che:

- ✓ mentre le *autostrade del mare* hanno visto crescere il tonnellaggio del 30% rispetto lo stesso periodo del 2004, le tonnellate di *merce trasportate in container* hanno realizzato un +10%;
- ✓ anche questa tipologia di carico registra una forte flessione; in particolare sono le *rinfuse liquide* (-84%) ad ottenere siffatto risultato vedendo scendere drasticamente i volumi movimentati.

Il grafico che segue (graf. 3) vuole invece fotografare la situazione dei diversi settori portuali. Dall'osservazione dello stesso appare la sostanziale stabilità del *porto commerciale* (+0,5% in sei mesi) alla quale corrispondono le flessioni dei settori *industriale* e *petroli* (-10 e 4% rispettivamente). I risultati realizzati dai tre settori contribuiscono alla flessione che caratterizza il porto nel suo complesso (*Totale generale*, -3%).

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

Graf. 3: Settori portuali (tonn.)



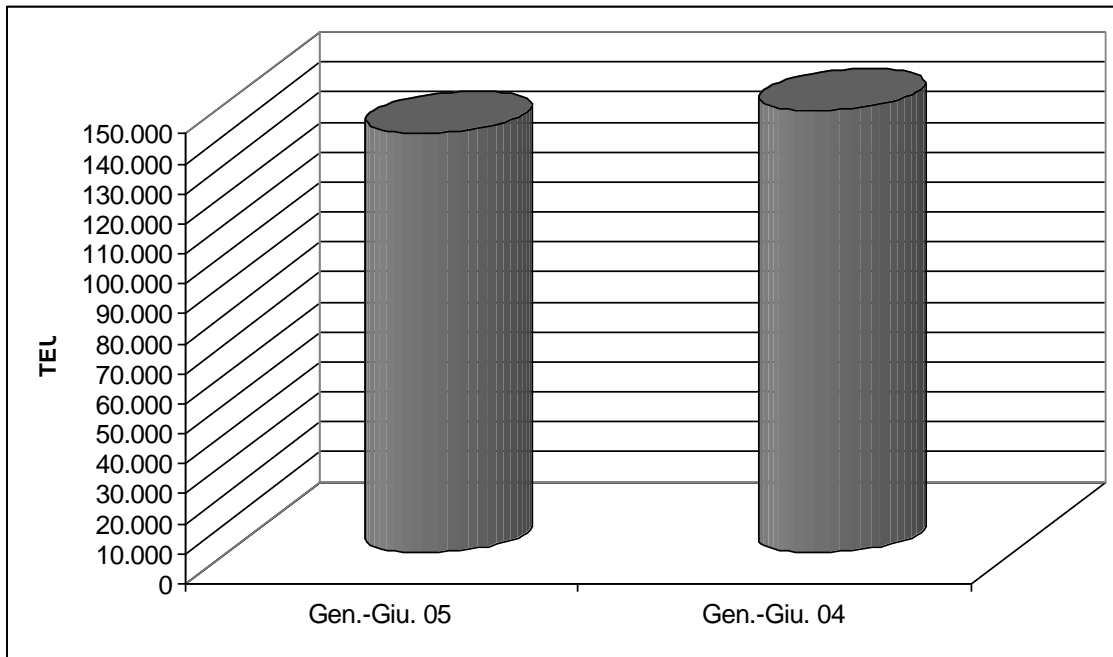
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

I prossimi tre grafici (graff. 4, 5, 6) danno, invece, rappresentazione di quanto avvenuto nella movimentazione di container (in termini di TEU sbarcati ed imbarcati), del flusso di passeggeri che hanno avuto Venezia quale home port (porto di partenza o destinazione) o che sono transitati per lo stesso (è il caso del traffico crocieristico, che ha Venezia semplicemente come una delle toccate) e del numero di navi arrivate al porto commerciale.

Delle tre voci sono solo i *passeggeri* ad incrementare la propria quota di mercato facendo segnare un ottimo +34% rispetto quanto realizzato nel 2004; sensibile è la flessione registrata tanto dal movimento *contenitori* (-5%) quanto dal numero di *navi arrivate* al commerciale (-2%). Tuttavia in merito a queste ultime è da segnalare il +32% delle *navi passeggeri*, voce compresa nella precedente.

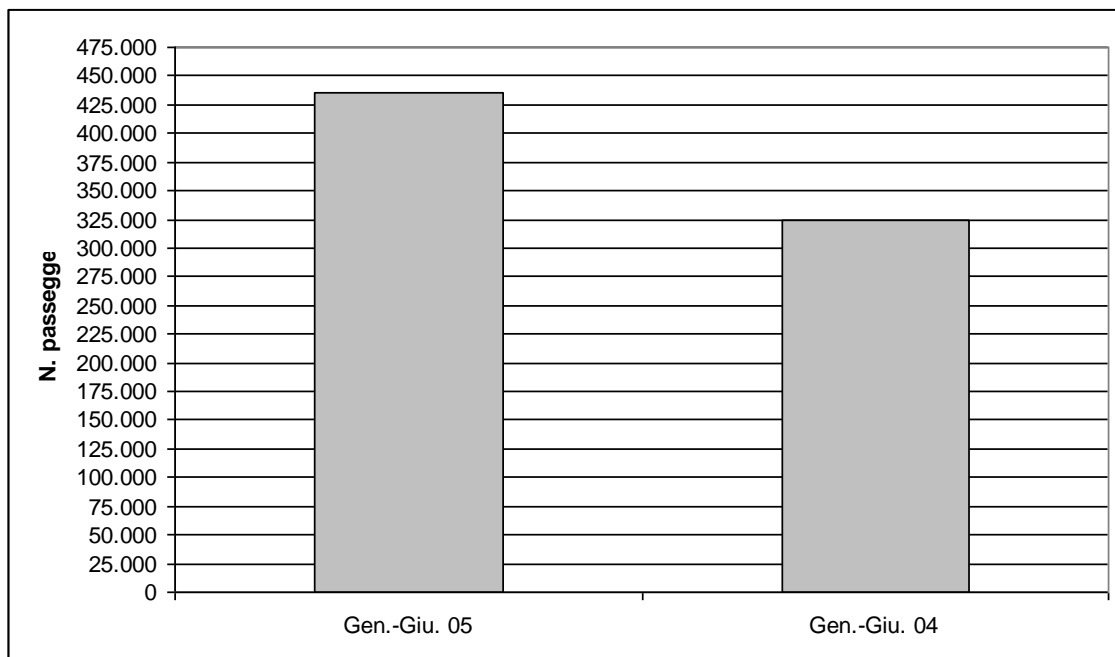
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 4: Movimento contenitori (TEU)



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

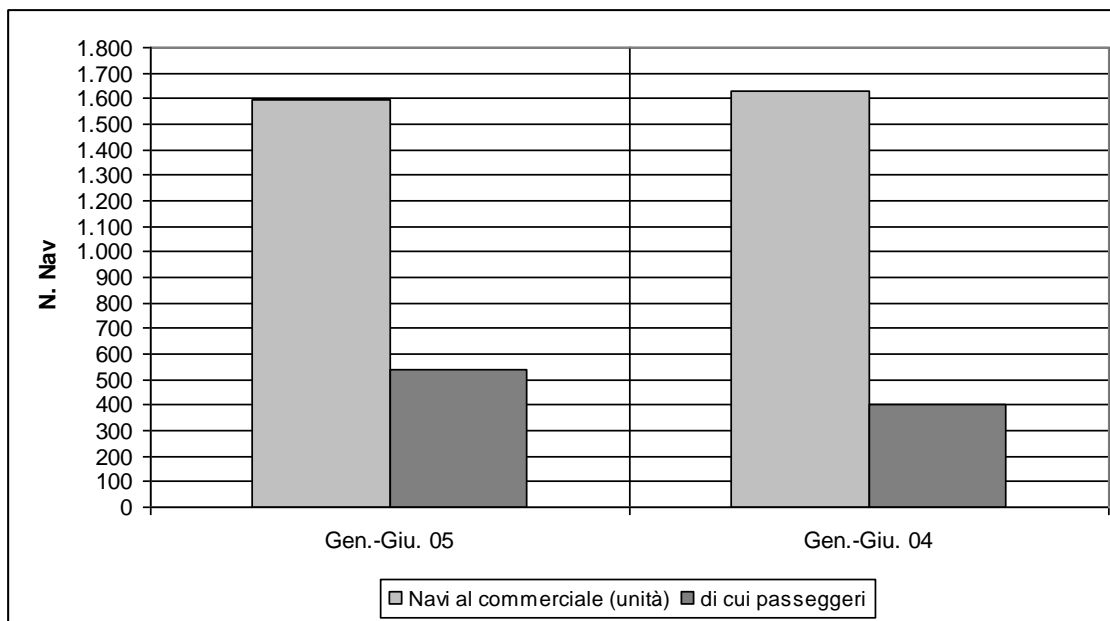
Graf. 5: Movimento passeggeri (unità)



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. 6: Movimento navi (unità)



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

Se quanto finora detto serve a rappresentare ciò che è accaduto nel porto di Venezia durante i primi sei mesi del 2005, può essere interessante aggiungere alcune precisazioni di carattere generale. Premesso che per avere un buon quadro di riferimento della situazione portuale, e di come essa possa eventualmente risultare influenzata dalle opere alle bocche lagunari, può non essere sufficiente confrontare i valori attuali con quelli degli scorsi anni ma si debba proseguire con il monitoraggio anche in futuro per vederne l'evoluzione, è possibile aggiungere che:

- ✓ le flessioni più pesanti riguardano principalmente i traffici convenzionali non di linea (tramp), caratterizzati dalla non regolarità e dalla non sensibilità al fattore tempo. Una nave tramp può scalare in un porto in un dato momento o per un determinato periodo di tempo, in base alle esigenze, e poi non ritornarvi più; inoltre, data la particolarità del servizio (impiegato per trasportare commodities di basso valore), navi di questo tipo non sono vincolate al rispetto di prestabilite sailing list;
- ✓ in linea di principio, data l'evoluzione della moderna logistica, le fluttuazioni più rilevanti sono quelle dei traffici di linea in quanto sensibili al fattore tempo (rispetto delle sailing list). Per questa particolare tipologia di servizio marittimo l'eventuale scadimento, anche se soltanto percepito dell'accessibilità portuale, scadimento peraltro attualmente non rilevato, potrebbe comportare la perdita di rilevanti quote di traffico;
- ✓ per i traffici di linea deve essere sempre tenuta in considerazione la sailing list; in un determinato mese può accadere che, fermo restando il rispetto della stessa, vi sia una toccata in più o in meno.

Entrando nel merito delle statistiche è invece possibile precisare che:

- ✓ la perdita registrata nella movimentazione di cereali è dovuta tanto ad una generalizzata crisi di settore che dovrebbe risolversi durante l'anno ed alla diminuzione del consumo di pollo a livello italiano (un minor consumo di pollo si traduce in una minore richiesta di mangimi), quanto al fatto che parte del traffico è stato temporaneamente dirottato su Ravenna poiché il terminal che tratta questa tipologia di merce (terminal Multiservice) è stato sottoposto ad alcuni lavori;



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

- ✓ la pesante flessione nel traffico di rinfuse liquide è dovuta alla progressiva dismissione di questa attività dal porto commerciale; oltre a ciò è da evidenziare la modesta incidenza del suo tonnellaggio su quello complessivo del porto (discorso estendibile anche ad altri traffici convenzionali) ed il fatto che si tratta di un traffico del porto commerciale e non di quello petroli;
- ✓ la flessione del porto industriale rispecchia la tendenza innescatasi in passato che vede la trasformazione di Venezia da porto a servizio della vicina zona industriale di Marghera in porto a vocazione commerciale;
- ✓ la flessione del porto petroli, per un tonnellaggio di poco superiore alle 200 mila tonnellate in sei mesi, non va vista con allarme data l'imprevedibilità del mercato (che oltre ad essere trampistico è legato alle quantità estratte) e dato l'elevato tonnellaggio trasportato dalle singole petroliere (200 mila tonnellate possono equivalere ad un paio di navi in meno in un semestre);
- ✓ il -5% del numero di TEU movimentati è dovuto all'abbandono da parte dell'Evergreen delle toccate alla Vecon per motivi legati al pescaggio presso il terminal stesso; essendo tuttavia ripresi i lavori di dragaggio dei canali, dei quali quelli riguardanti la Vecon dovrebbero concludersi nel mese di ottobre, la LSC in questione dovrebbe essere a breve in grado di ripristinare la toccata;
- ✓ la crescita delle autostrade del mare è in parte dovuta all'arrivo in porto, a partire da gennaio, delle Anek Lines (compagnia greca che opera nel settore dei ferry), la quale ha spostato i suoi traffici da Trieste a Venezia;
- ✓ la crescita del numero di passeggeri, esplosa con la fine dell'inverno, è dovuta non solo allo sviluppo del settore crocieristico, ma anche alle precedentemente citate Anek Lines per il traffico turistico con la Grecia;
- ✓ la flessione del numero di navi arrivate al commerciale a fronte di una crescita del tonnellaggio movimentato allo stesso vuol dire che sono arrivate navi di maggiori dimensioni (o con maggiore carico imbarcato);
- ✓ gran parte dell'aumento del numero di navi passeggeri al commerciale è dovuto all'apporto proveniente dalle Anek.

### 3 Porti concorrenti: analisi del primo semestre 2005

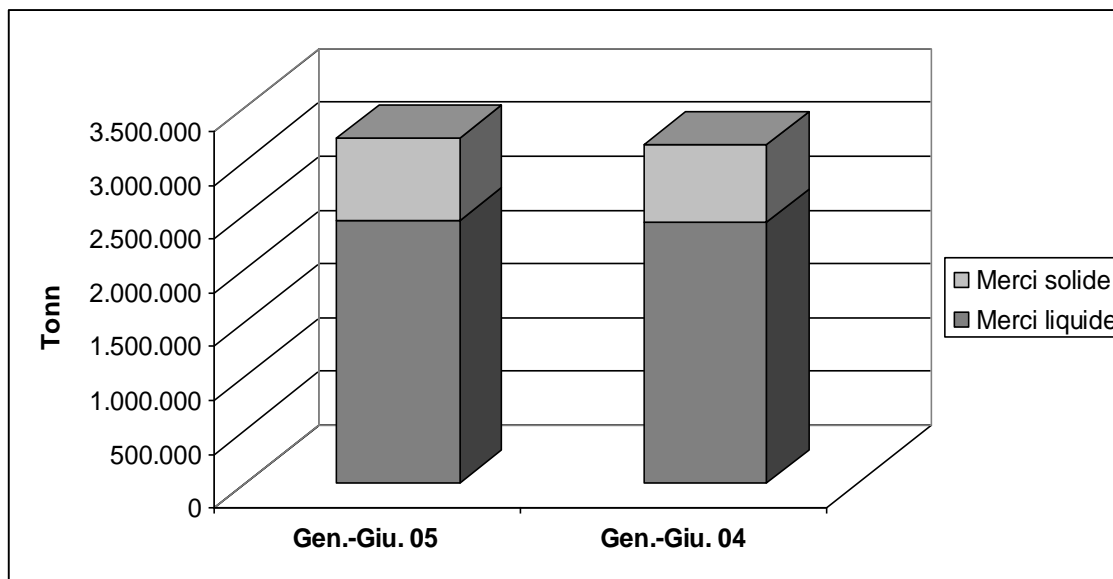
#### 3.1 Il porto di Ancona

Tab. 2: Porto di Ancona - Flussi di traffico (gennaio-giugno, dati cumulati)

	MESE	
	Gen.-Giu. 05	Gen.-Giu. 04
Merci liquide	2.447.009	2.422.278
Merci solide	754.521	729.355
Container (TEU)	29.064	34.564
Totale auto	86.563	96.429
Totale tir	92.342	103.254
<i>Grecia</i>	82.716	98.473
<i>Altri</i>	9.356	4.781
Passeggeri	475.762	477.164
<i>Crocieristi</i>	6.156	489
N. Navi arrivate	1.551	1.725

Fonte: Autorità Portuale di Ancona

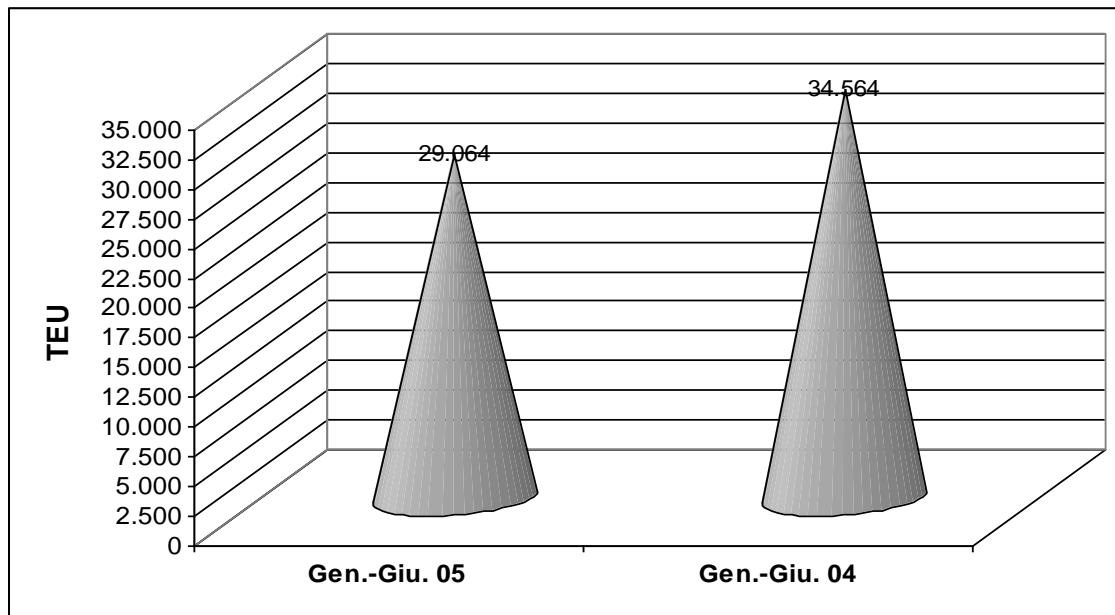
Graf. 7: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

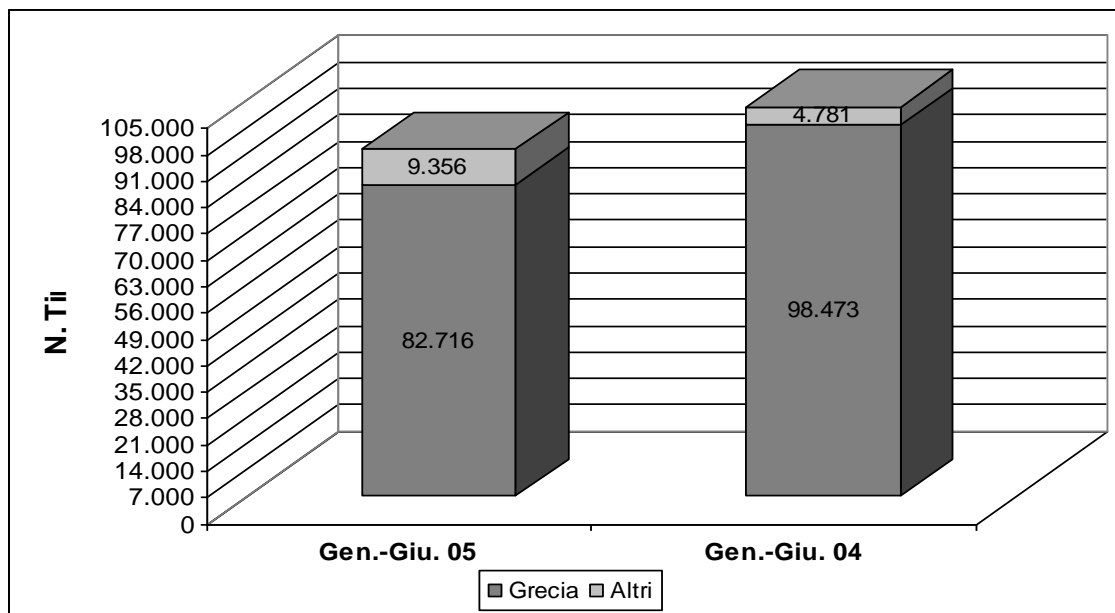
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 8: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

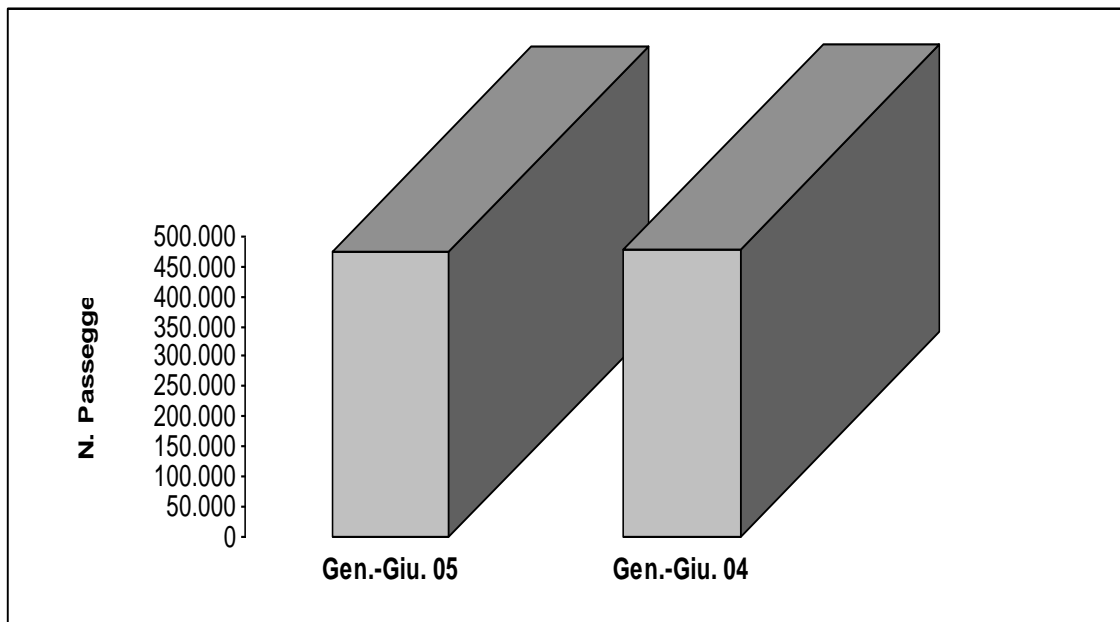
Graf. 9: Movimento rotabili (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

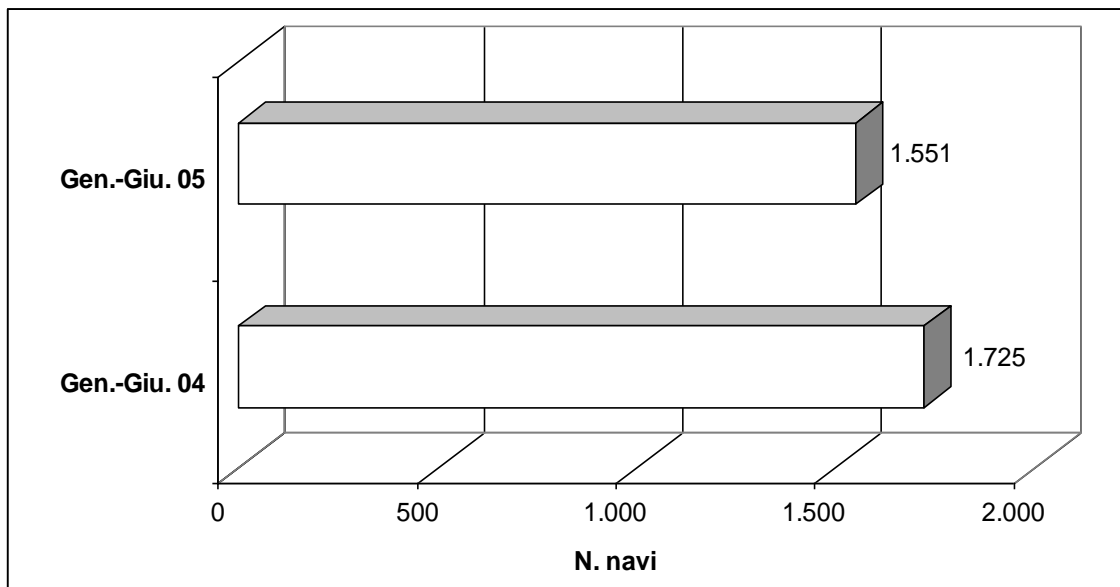
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 10: Movimento passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

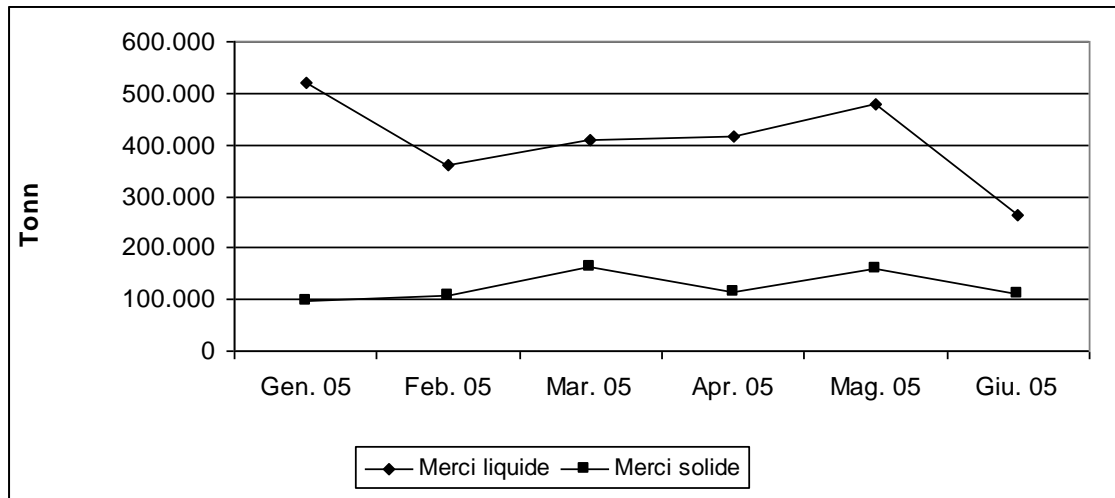
Graf. 11: Movimento navi (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

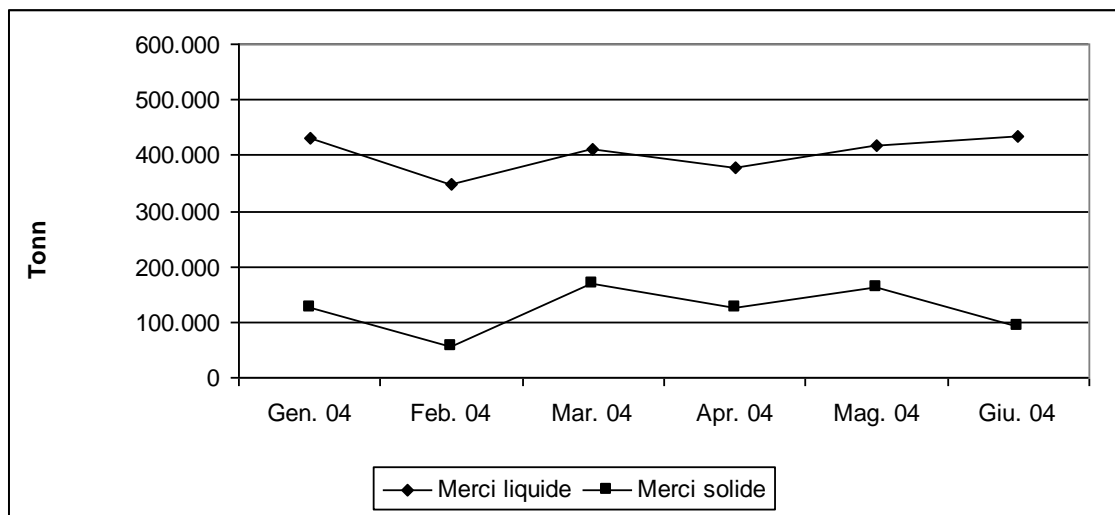
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 12: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

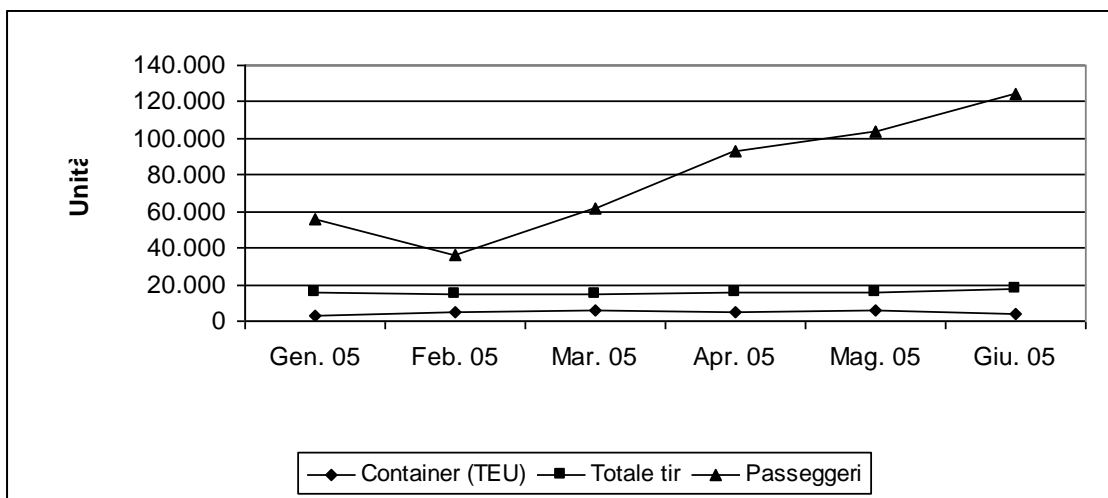
Graf. 13: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

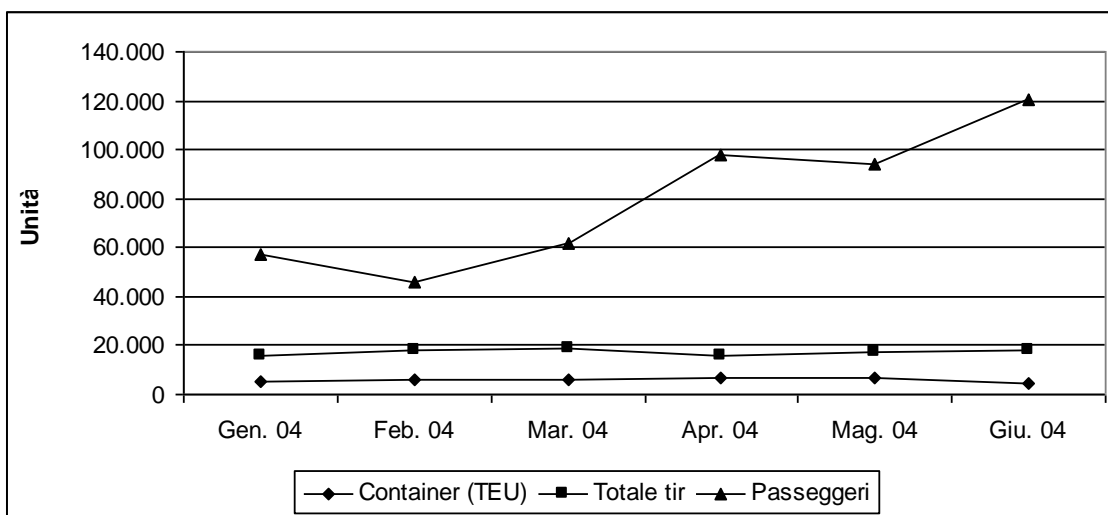
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 14: Traffici specializzati - trend periodo gennaio-giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

Graf. 15: Traffici specializzati - trend periodo gennaio-giugno 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

Il porto di Ancona vede nei primi sei mesi del 2005 una sensibile crescita nelle movimentazioni di merci liquide, di quelle solide e del numero di TIR sulle direttrici non greche; negativi sono, invece, i saldi riguardanti tutte le altre voci (TEU, automobili, TIR con la Grecia, passeggeri e numero navi arrivate).

I valori registrati nell'anno in corso evidenziano, seppur con lievi variazioni, volumi e trend sostanzialmente in linea con quelli dell'anno passato. Bisogna comunque evidenziare i due picchi registrati nei mesi di gennaio e di giugno (positivo il primo, negativo il secondo) nel traffico di merci liquide.

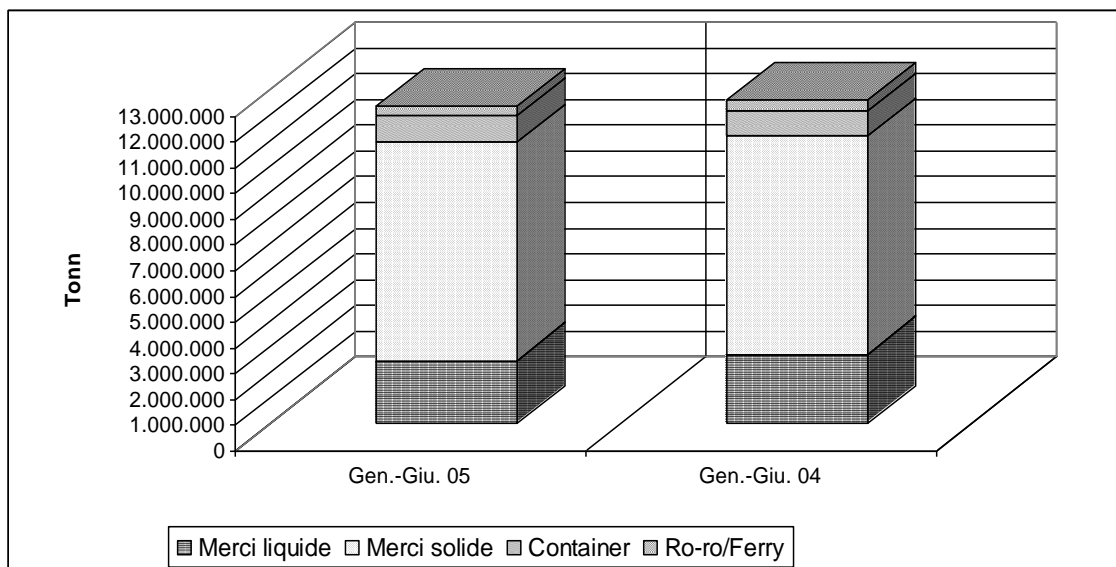
### 3.2 Il porto di Ravenna

Tab. 3: Porto di Ravenna – Flussi di traffico (gennaio-giugno, dati cumulati)

	MESE	
	Gen.-Giu. 05	Gen.-Giu. 04
Merci liquide	2.432.120	2.674.383
Merci solide	8.451.001	8.474.574
Merci varie	1.420.861	1.375.364
Container	1.030.522	950.149
Ro-ro/Ferry	390.339	425.215
<b>Totale merci</b>	<b>12.303.982</b>	<b>12.524.321</b>
Teu	88.092	83.972
N. Navi arrivate	1.941	2.093

Fonte: Autorità Portuale di Ravenna

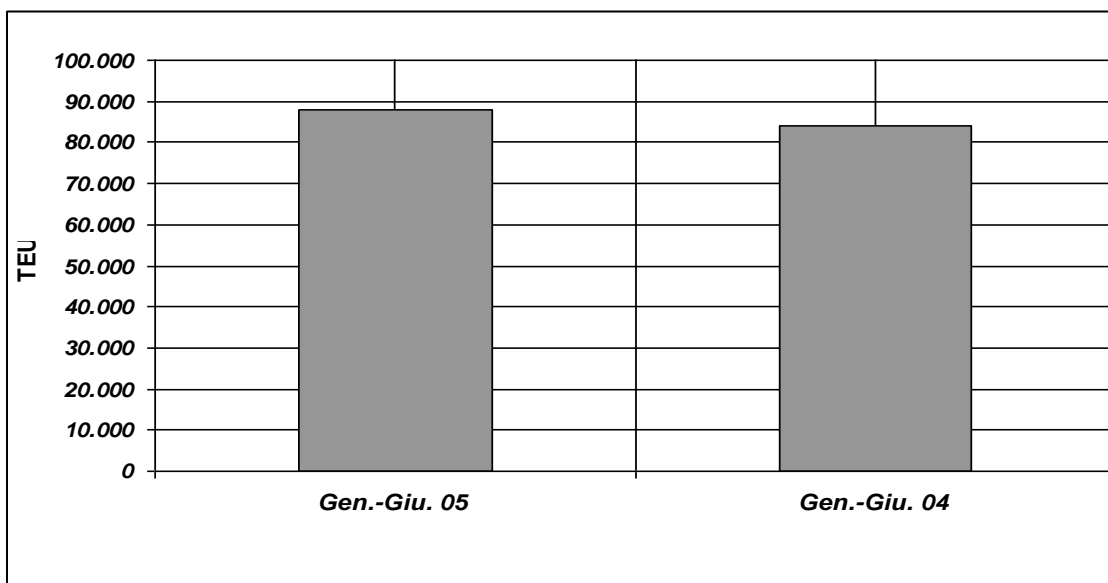
Graf. 16: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

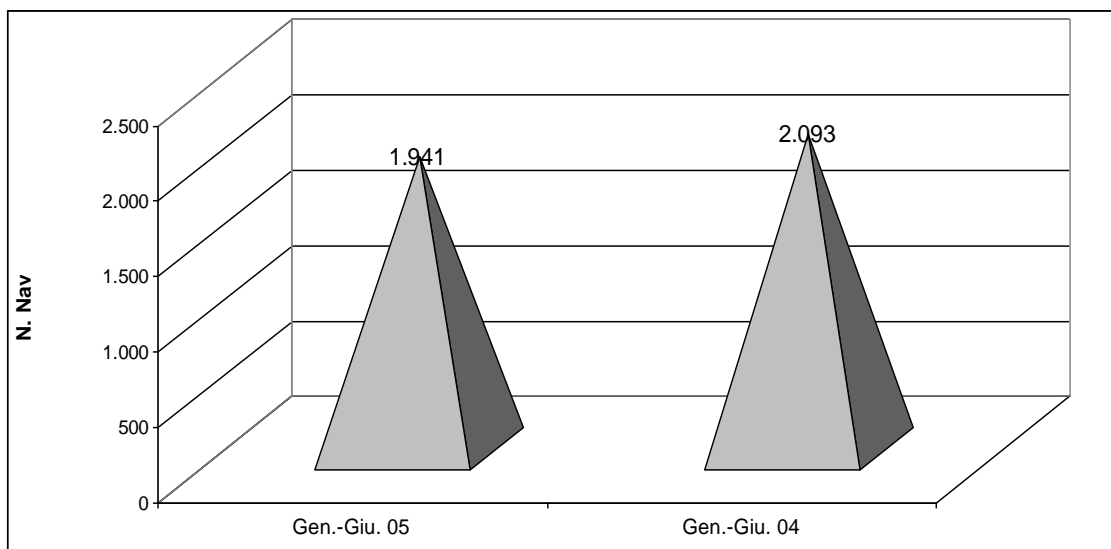
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 17: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

Graf. 18: Movimento navi (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

Il primo semestre 2005 vede nel porto di Ravenna segnali altalenanti. Il totale generale appare in lieve contrazione; all'ottenimento di un tale risultato hanno contribuito andamenti diversificati a seconda del gruppo considerato. Negativo è il saldo di merci liquide, solide e di quelle trasportate su navi ro-ro/ferry, mentre positivo è il risultato raggiunto dalle merci racchiuse in container (altrettanto positivo è il numero di TEU movimentati).

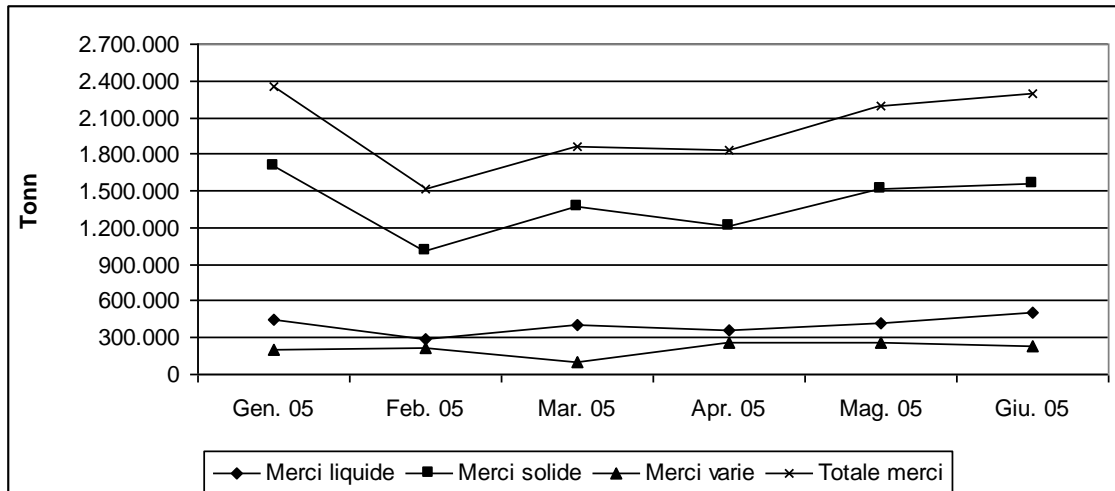
Passando in rassegna le linee di tendenza, con riferimento al totale generale è riscontrabile nel 2005 un andamento più incerto a fronte di uno con fluttuazioni di minore entità del 2004 (in entrambi i casi l'andamento è fortemente influenzato da ciò che accade nelle merci solide essendo questo il traffico maggiormente rilevante per lo scalo ravennate); trend analoghi si riscontrano nei due anni



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

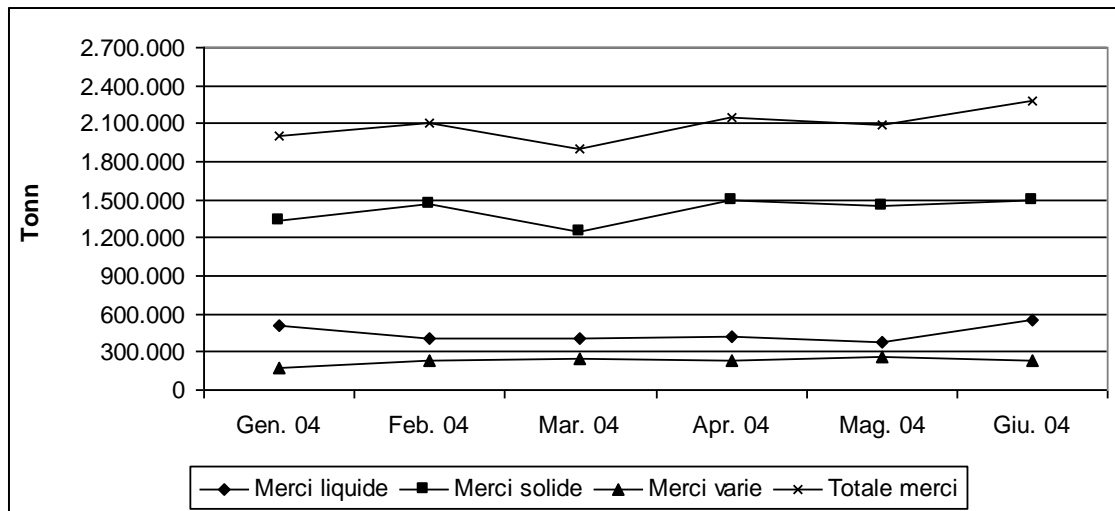
nelle merci liquide ed in quelle varie. In crescita nel è l'andamento della voce TEU per il 2005 a fronte di un trend più altalenante del 2004.

Graf. 19: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

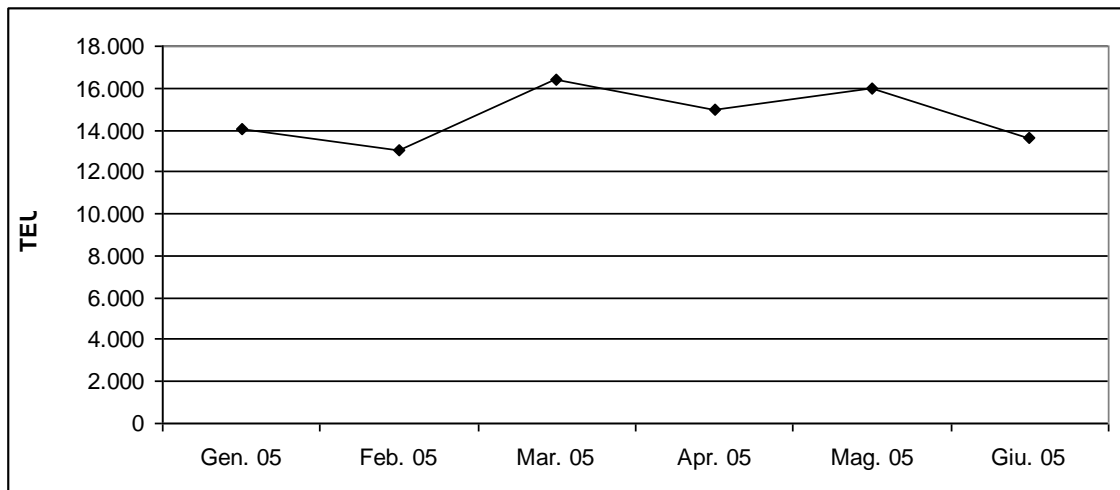
Graf. 20: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

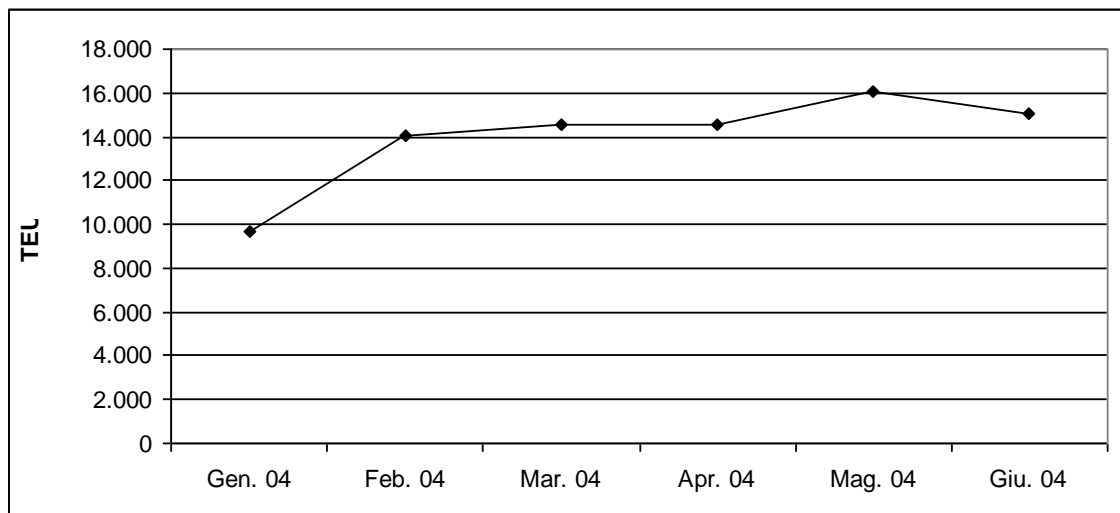
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 21: Traffici containerizzati - trend periodo gennaio-giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

Graf. 22: Traffici containerizzati - trend periodo gennaio-giugno 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

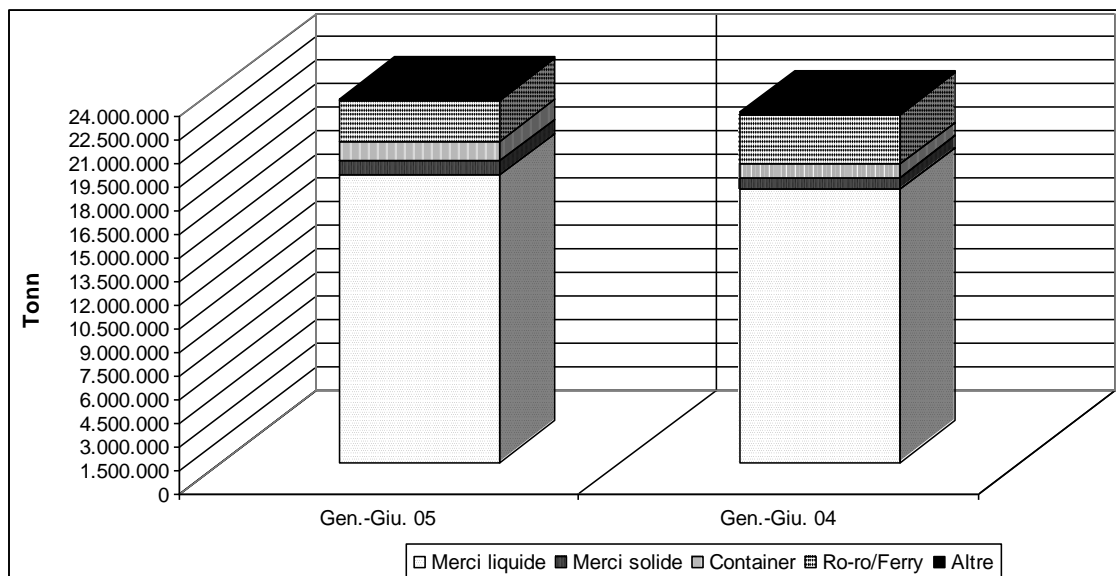
### 3.3 Il porto di Trieste

Tab. 4: Porto di Trieste – Flussi di traffico (gennaio-giugno, dati cumulati)

	MESE	
	Gen.-Giu. 05	Gen.-Giu. 04
Merci liquide	18.291.580	17.446.412
Merci solide	949.460	716.916
Merci varie	3.938.227	4.144.463
Container	1.242.027	888.500
Ro-ro/Ferry	2.619.832	3.124.366
Altre	76.368	131.597
<b>Totale merci</b>	<b>23.179.267</b>	<b>22.307.791</b>
Teu	100.021	81.030
Passeggeri	30.057	106.104
N. Navi	1.901	1.904

Fonte: Autorità Portuale di Trieste

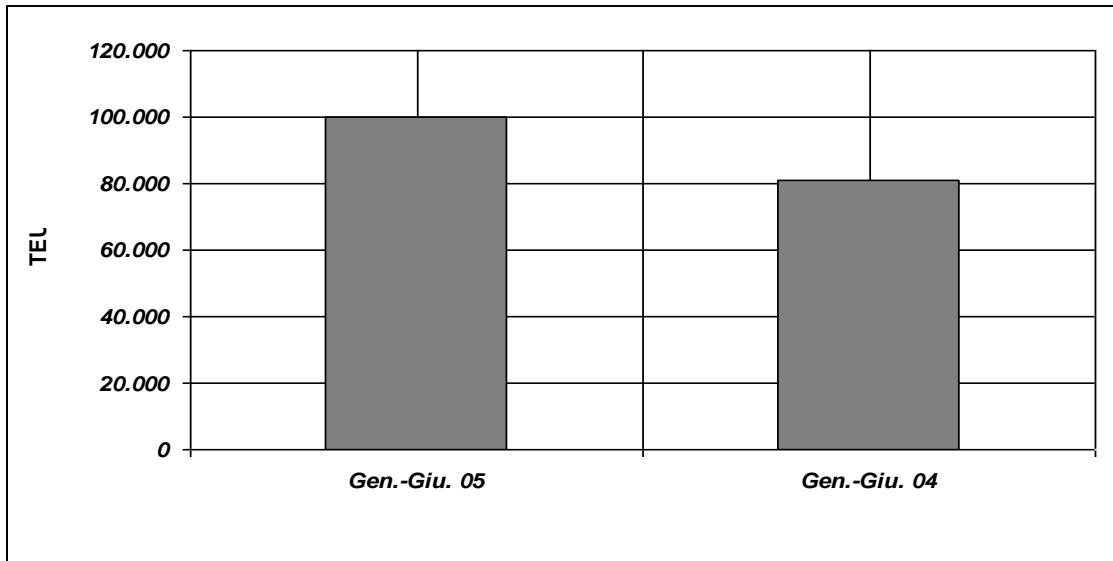
Graf. 23: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

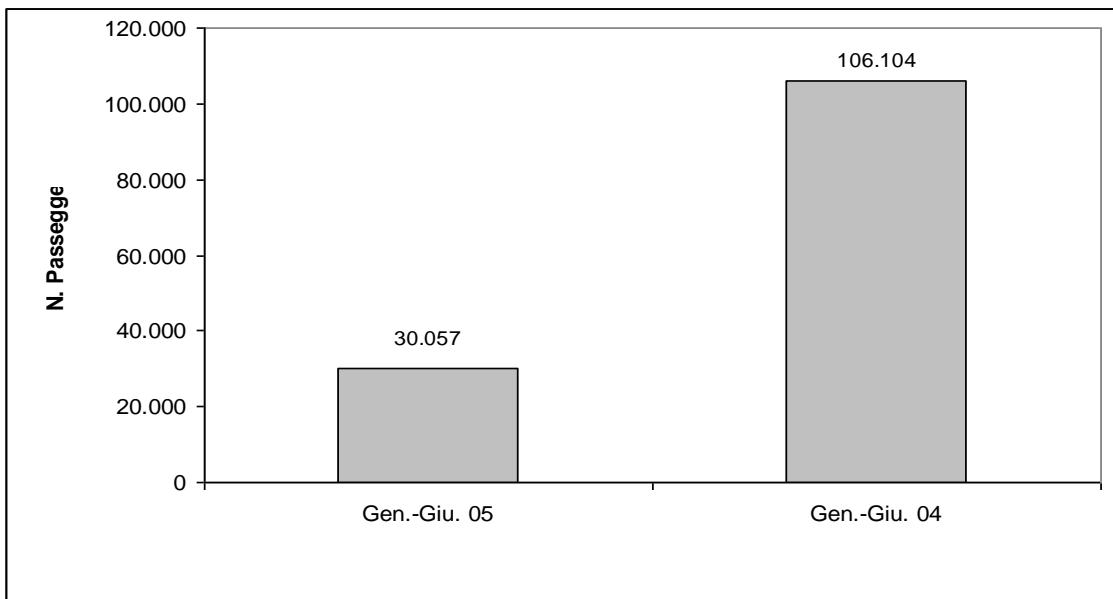
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 24: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

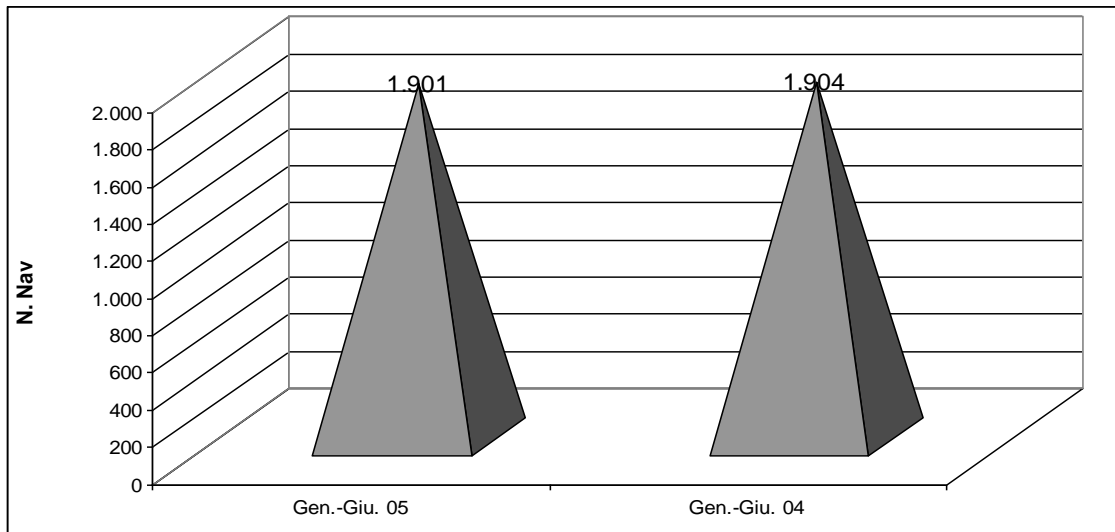
Graf. 25: Movimento passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

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

Graf. 26: Movimento navi (unità)



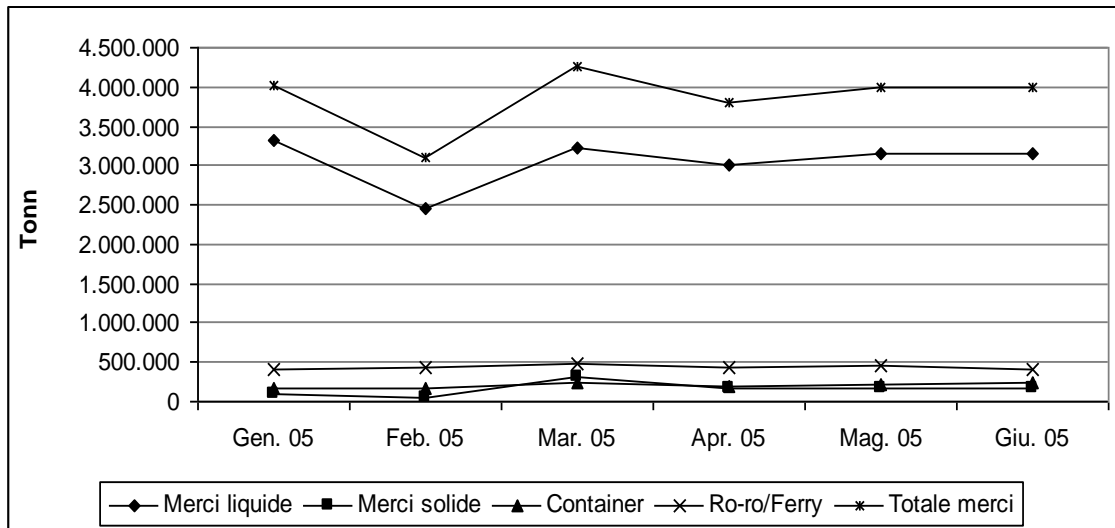
Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Il semestre in analisi vede rafforzare la movimentazione complessiva del porto a fronte di un numero di navi transitate sostanzialmente stabile. Positivi sono i saldi delle merci liquide (decisamente il traffico con i volumi maggiori dovuti agli sbarchi di greggio) e di quelle solide. Benché siano in crescita le merci trasportate in contenitore e le altre merci, complessivamente in calo è la voce merci varie a causa della flessione dei flussi trasportati su navi ferry. In crescita è altresì il numero di TEU movimentati. Pesante è invece la perdita subita dal movimento passeggeri a causa del precedentemente citato abbandono da parte delle Anek Lines delle toccate su Trieste. Tale scenario ha prodotto, date le frequenti toccate che caratterizzavano il servizio, la drastica riduzione del numero di passeggeri essendo quest'ultimo in gran parte formato dai passeggeri che partivano per la Grecia o che da questa arrivavano.

Analoghi nei due anni sono i trend riguardanti merci solide, merci in container e merci su ro-ro/ferry; influenzato dall'andamento delle merci liquide (e quindi dagli sbarchi di greggio) è invece l'andamento della linea che raffigura l'andamento complessivo dello scalo. Osservando la linea di tendenza dei passeggeri appare analogo l'andamento nei primi due mesi del 2005, ai quali non è però seguita la crescita registrata a partire da marzo 2004. A fronte di un trend crescente nel 2004, su livelli leggermente superiori ma con andamenti altalenanti si assesta l'andamento della voce TEU durante l'anno in corso.

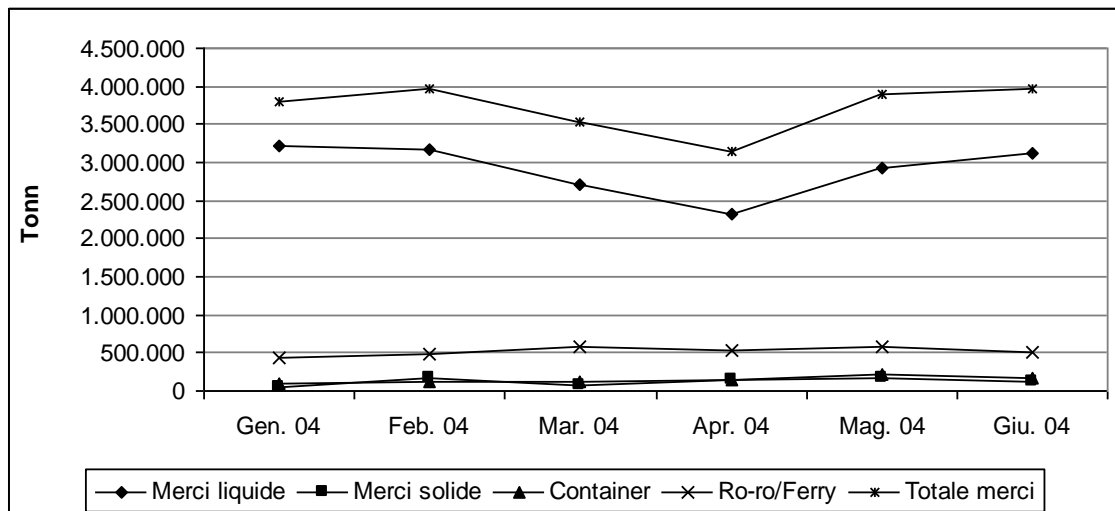
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 27: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

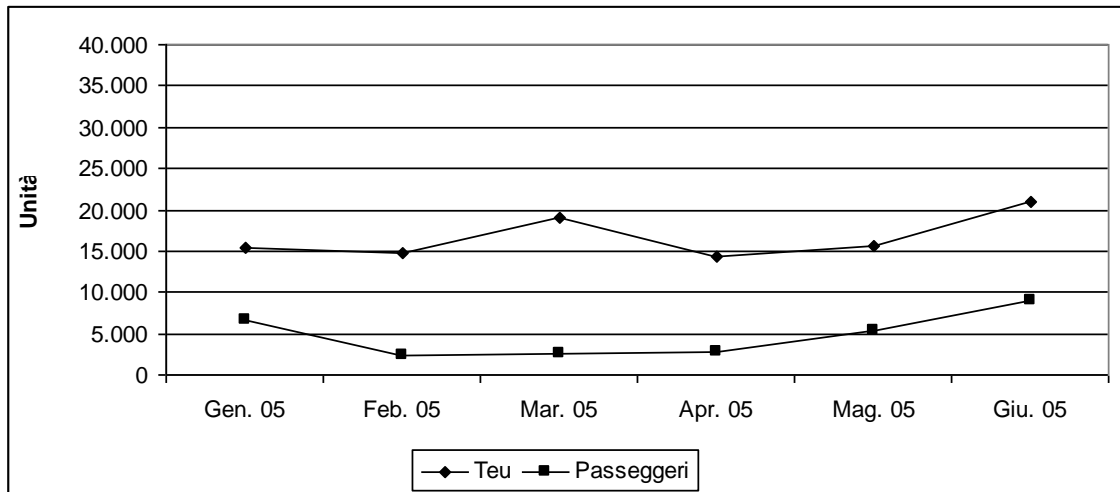
Graf. 28: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

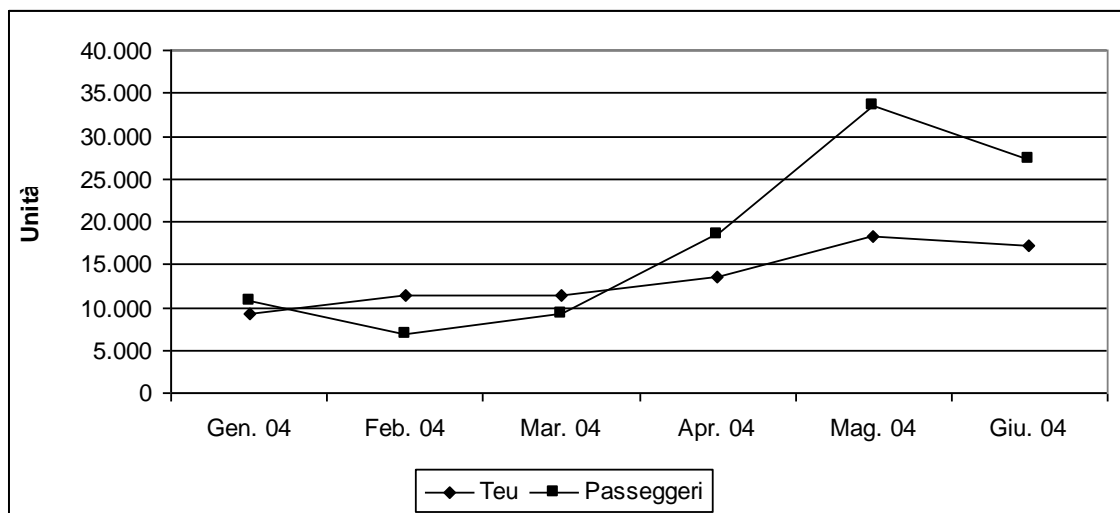
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 29: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Graf. 30: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

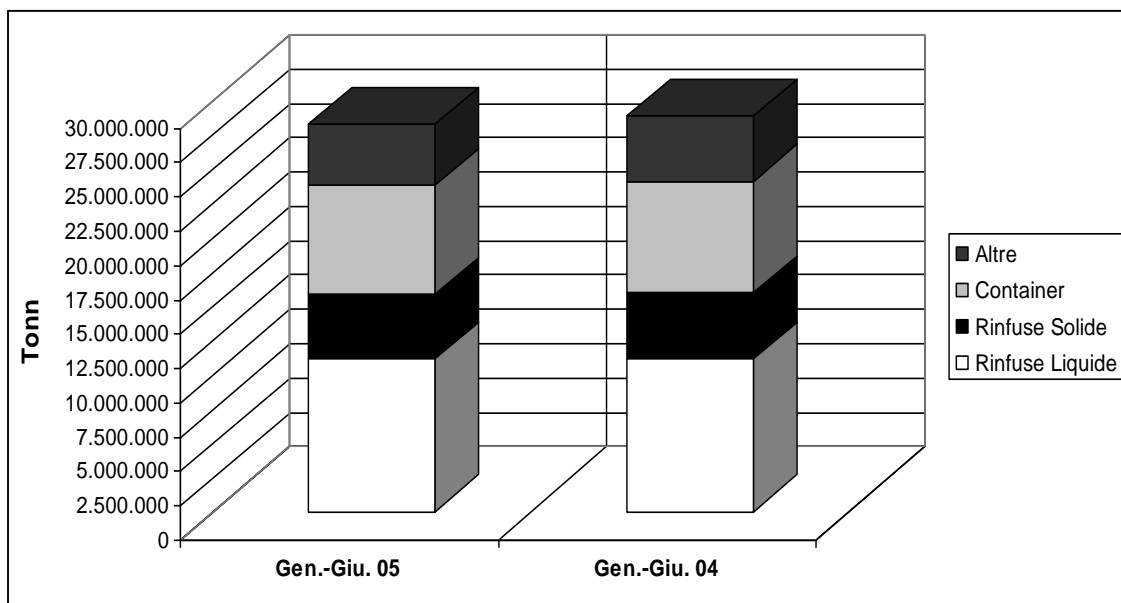
### 3.4 Il porto di Genova

Tab. 5: Porto di Genova - Flussi di traffico (gennaio-giugno, dati cumulati)

	MESE	
	Gen.-Giu. 05	Gen.-Giu. 04
Rinfuse Liquide	11.155.484	11.137.614
Rinfuse Solide	4.695.196	4.817.540
Merci varie	12.401.276	12.886.751
Container	7.922.739	8.117.277
Altre	4.478.537	4.769.474
<b>Totale</b>	<b>28.251.956</b>	<b>28.841.905</b>
TEU	794.684	826.840
Passeggeri	977.524	963.763
Crocieristi	135.441	106.713
Navi arrivate	3.659	3.746

Fonte: Autorità Portuale di Genova

Graf. 31: Movimento merci

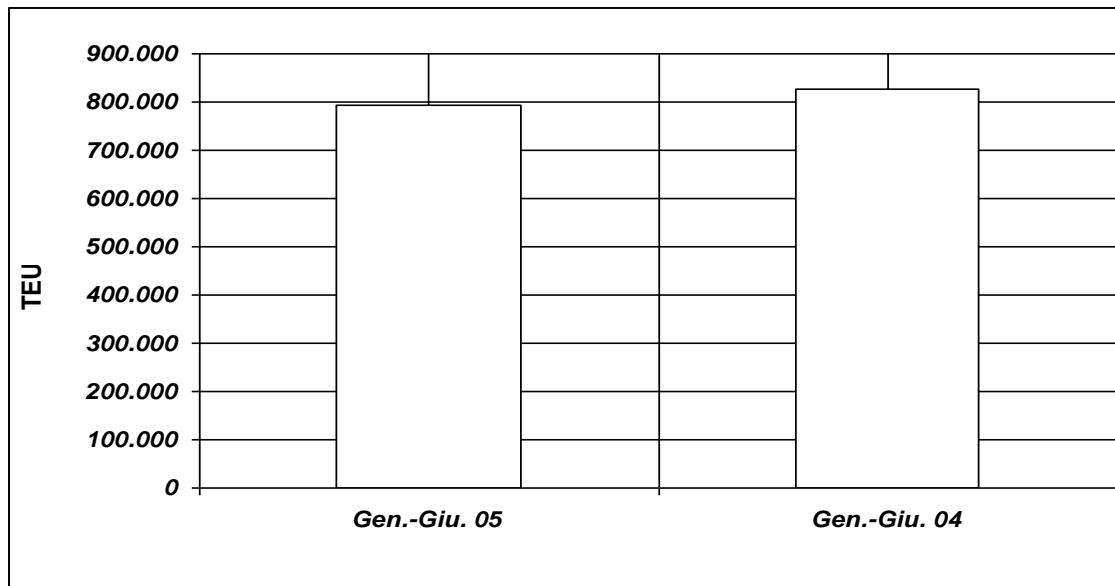


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova



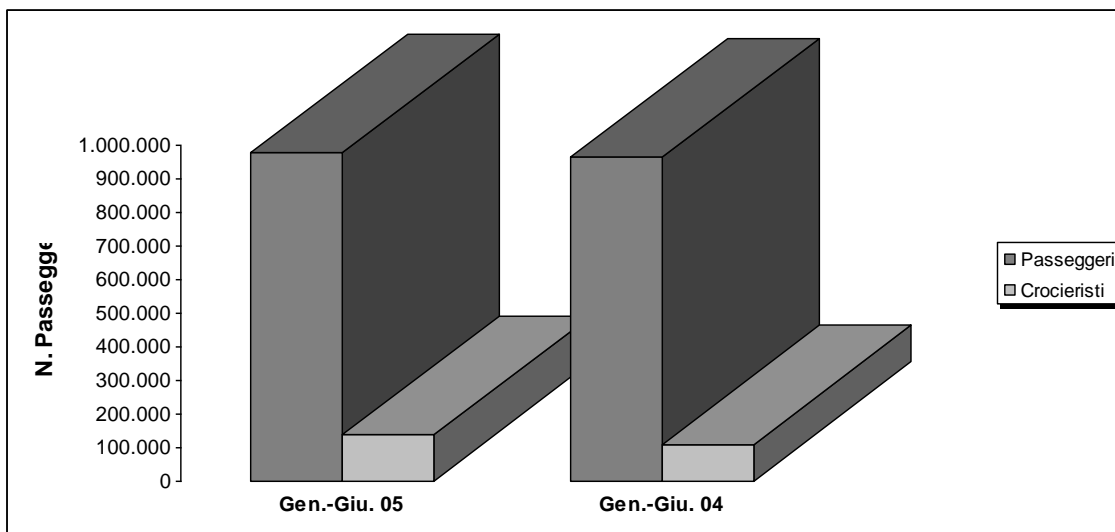
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 32: Movimento contenitori



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

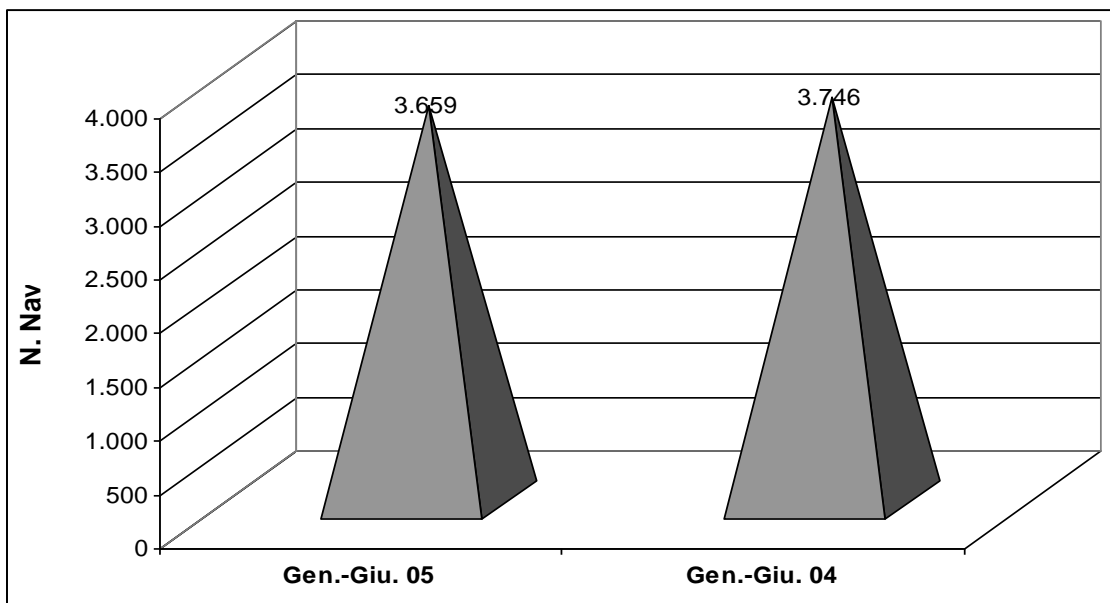
Graf. 33: Movimento passeggeri



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

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

Graf. 34: Movimento navi

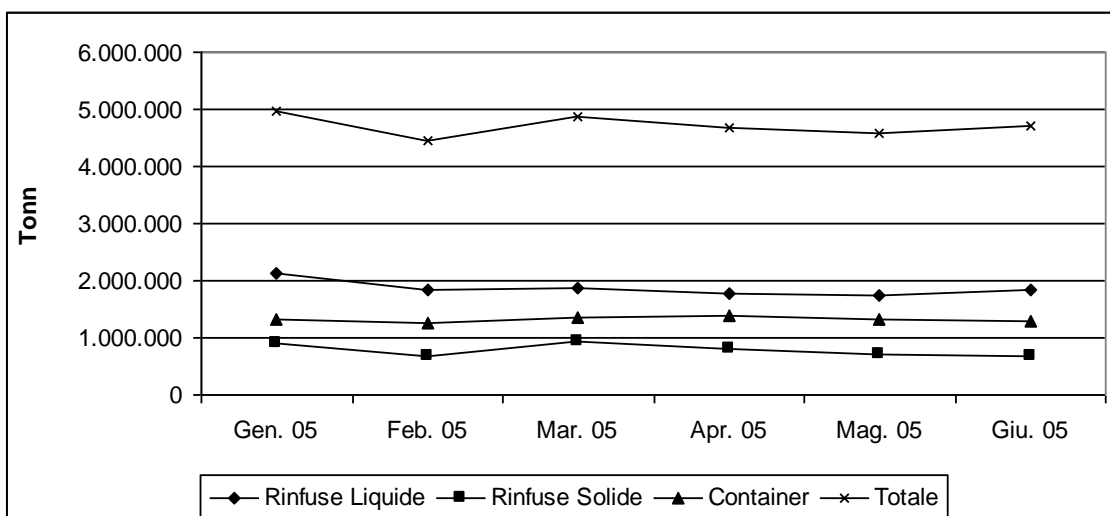


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

Nel primo semestre 2005 il porto di Genova registra, a fronte di un sostanziale equilibrio col 2004 nelle movimentazioni di merci liquide e solide, una leggera flessione nella movimentazione generale dovuta al calo delle merci varie (merci in contenitore e merci altre). Parimenti negativo, e sempre di ridotte dimensioni, è il saldo del numero di TEU operati nel porto ed il numero di navi arrivate. L'unico segno positivo del semestre arriva dal movimento passeggeri che vede una crescita anche nel settore crocieristico.

Analoghi per livelli ed andamenti sono i trend nel corso del semestre analizzato.

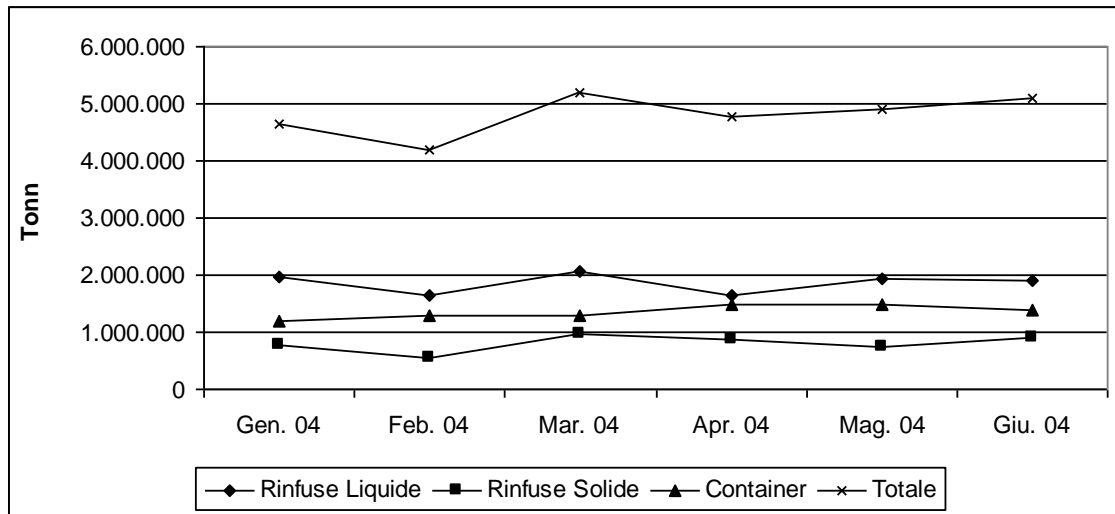
Graf. 35: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

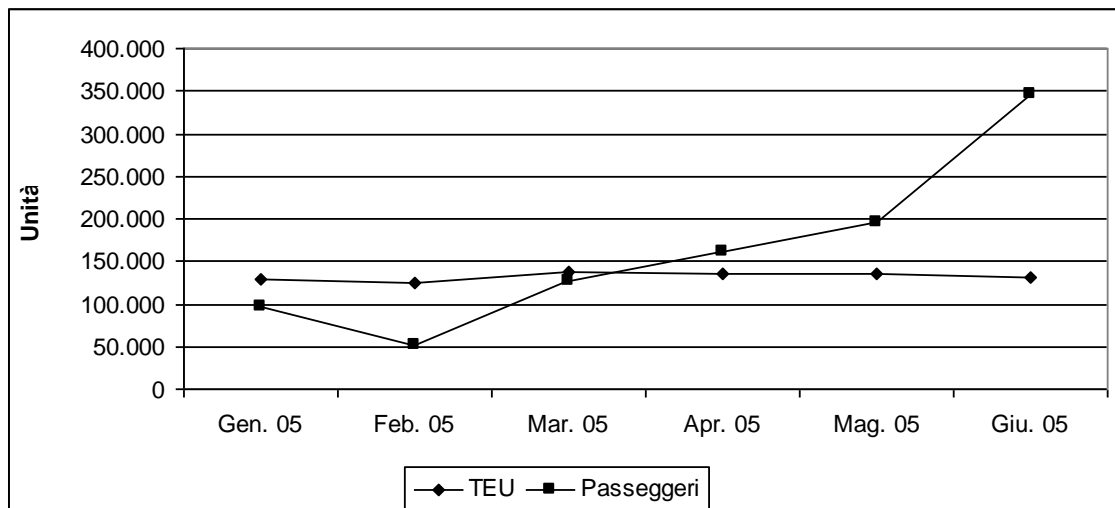
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 36: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

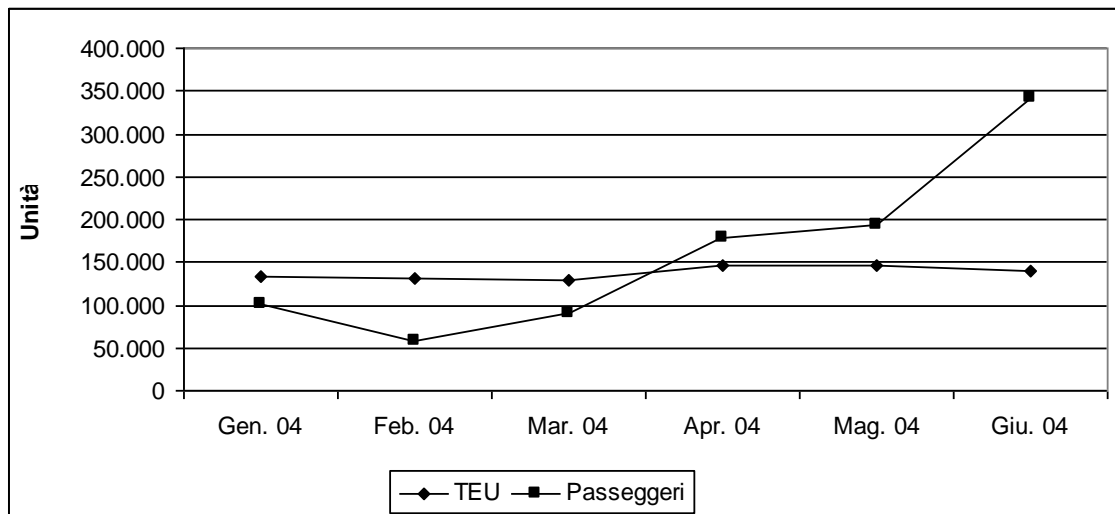
Graf. 37: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2005



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. 38: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

### 3.5 Il porto di La Spezia

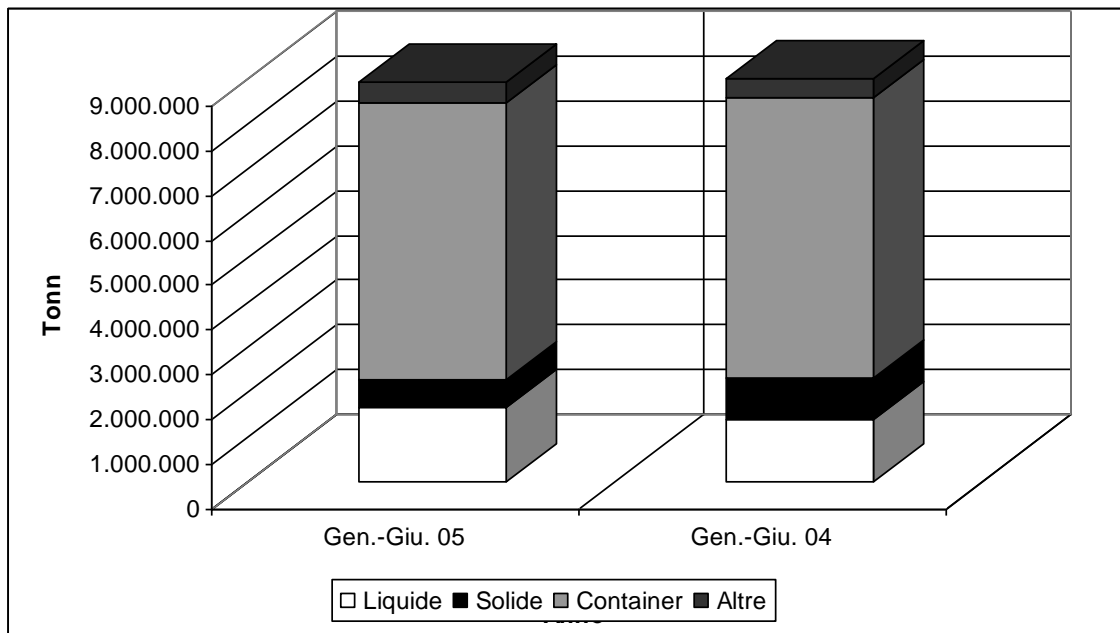
Tab. 6: Porto di La Spezia - Flussi di traffico (gennaio-giugno, dati cumulati)

	MESE	
	Gen.-Giu. 05	Gen.-Giu. 04
Liquide	1.633.797	1.379.728
Solide	619.319	930.141
Merci varie	6.645.237	6.656.829
Container	6.199.519	6.250.290
Altre	445.718	406.539
<b>Totale</b>	<b>8.898.353</b>	<b>8.966.698</b>
TEU	522.428	508.320
Passengeri	13.073	3.629
Navi (arrivi e partenze)	1.797	1.850

Fonte: Autorità Portuale di La Spezia

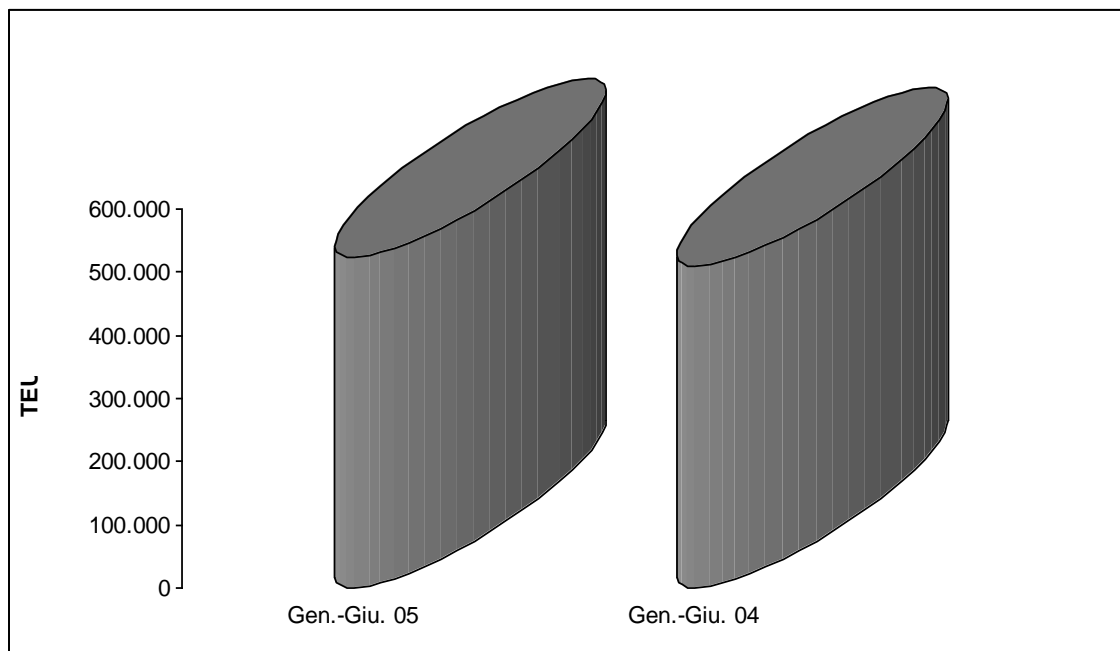
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 39: Movimento merci



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

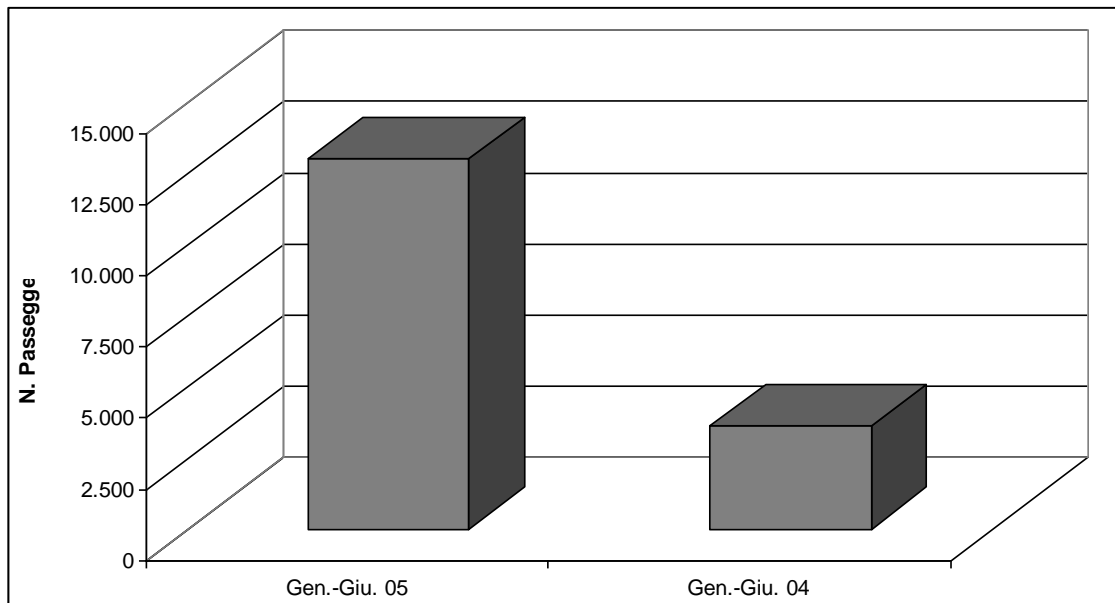
Graf. 40: Movimento contenitori



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

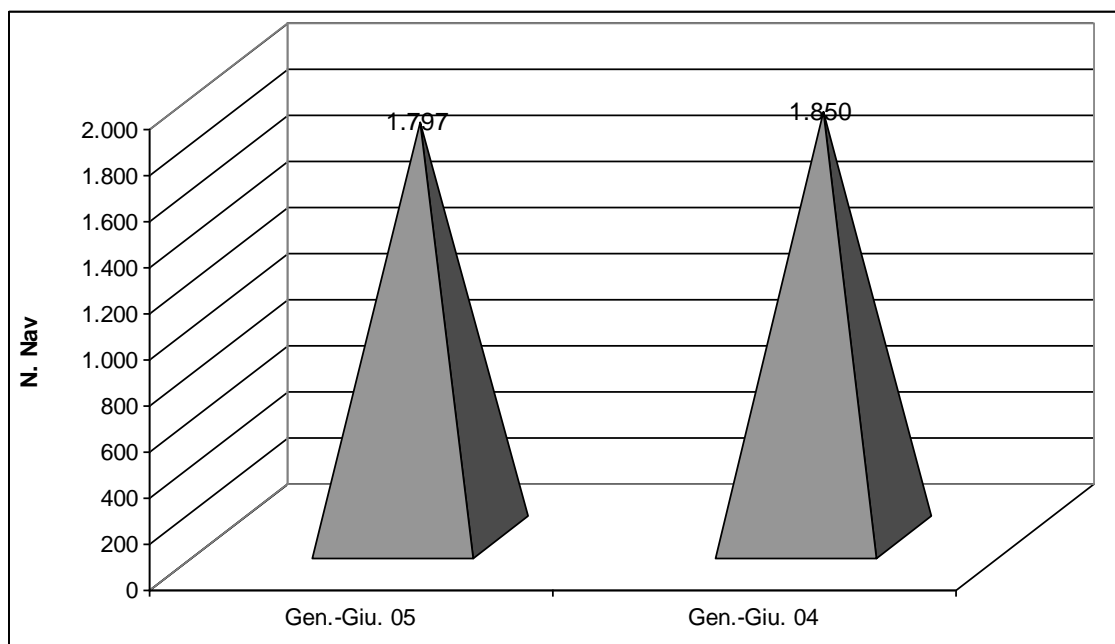
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 41: Movimento passeggeri



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Graf. 42: Movimento navi



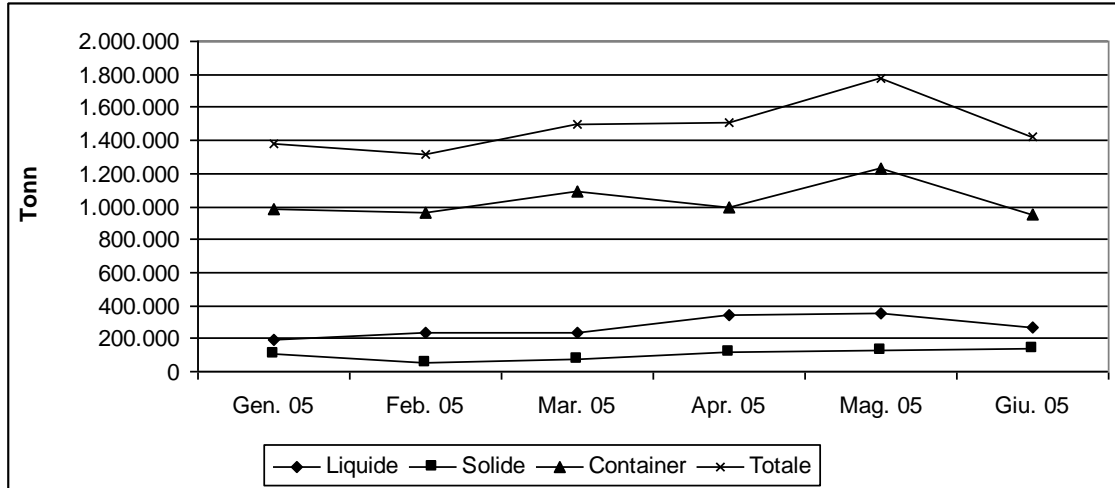
Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

I primi sei mesi vedono nel porto di La Spezia una movimentazione complessiva sostanzialmente in linea con quella dello scorso anno. Ad un quadro del genere hanno contribuito la crescita delle merci liquide, la flessione di quelle solide e la sostanziale stabilità delle merci varie (tra le quali la fanno da padrone le merci in contenitore). In leggera crescita è il numero di TEU sbarcati ed imbarcati, mentre notevole è l'incremento del numero di passeggeri.

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

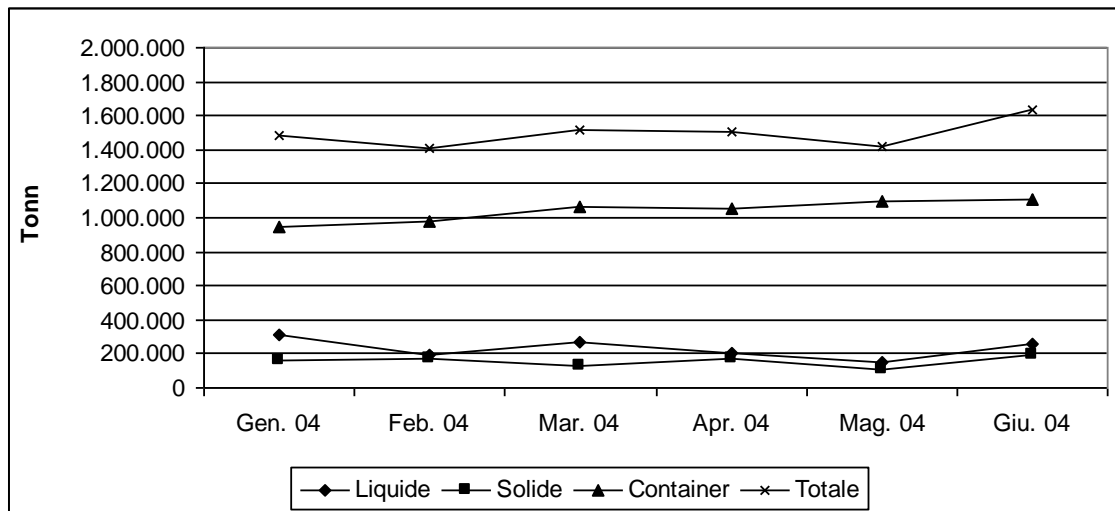
A La Spezia sono le merci in contenitore a determinare il trend generale del porto. Data questa premessa, bisogna dire che il 2005, se analoghi sono nei due anni i trend per le merci liquide e quelle solide, vede un picco positivo a maggio dovuto al picco realizzato nel comparto container.

Graf. 43: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

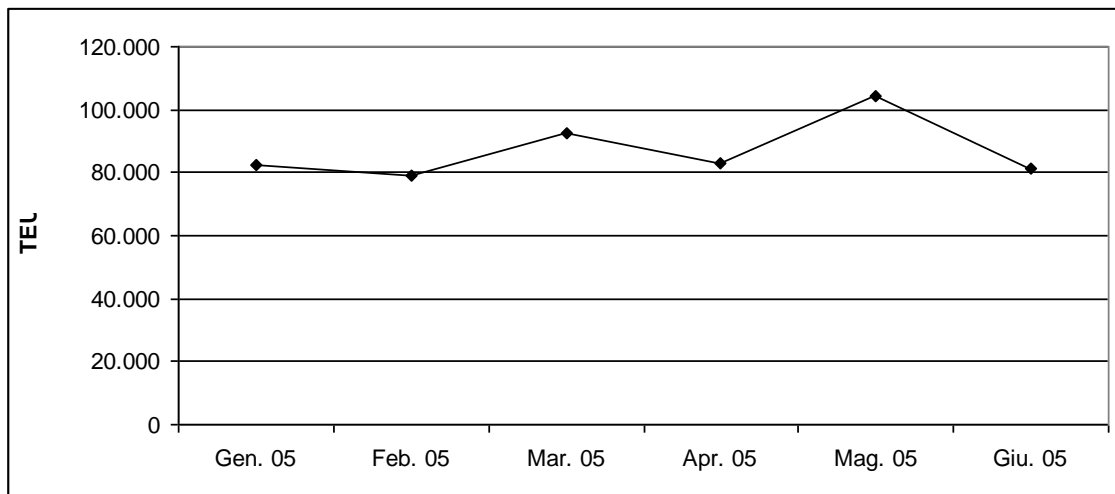
Graf. 44: Traffici portuali - trend periodo gennaio-giugno 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

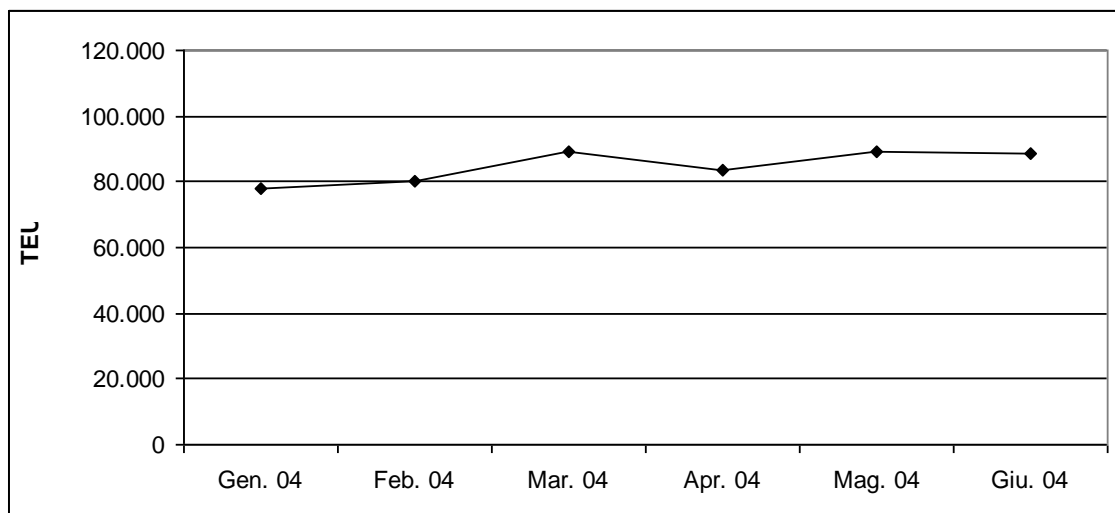
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 45: Traffico container - trend periodo gennaio-giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Graf. 46: Traffico container - trend periodo gennaio-giugno 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Così come stabilito dal Disciplinare Tecnico, e come illustrato durante la ricostruzione dello stato di fatto, l'analisi statistica sui porti potenzialmente concorrenti di Venezia viene condotta per verificare se eventuali variazioni nei traffici di questi ultimi possano essere in qualche modo correlate alle attività del porto di Venezia, e più precisamente, ai cantieri alle bocche.

Ferme restando le osservazioni già fatte circa i legami tra Venezia ed i porti concorrenti (vedi spostamenti dei traffici ferry da Trieste a Venezia, di quelli containerizzati da Venezia a Trieste e di quelli di cereali da Venezia a Ravenna), peraltro non riconducibili alle opere alle bocche, si può concludere dicendo che i primi mesi di monitoraggio non hanno fatto emergere "migrazioni" di flussi da Venezia verso altri porti a causa dei cantieri.



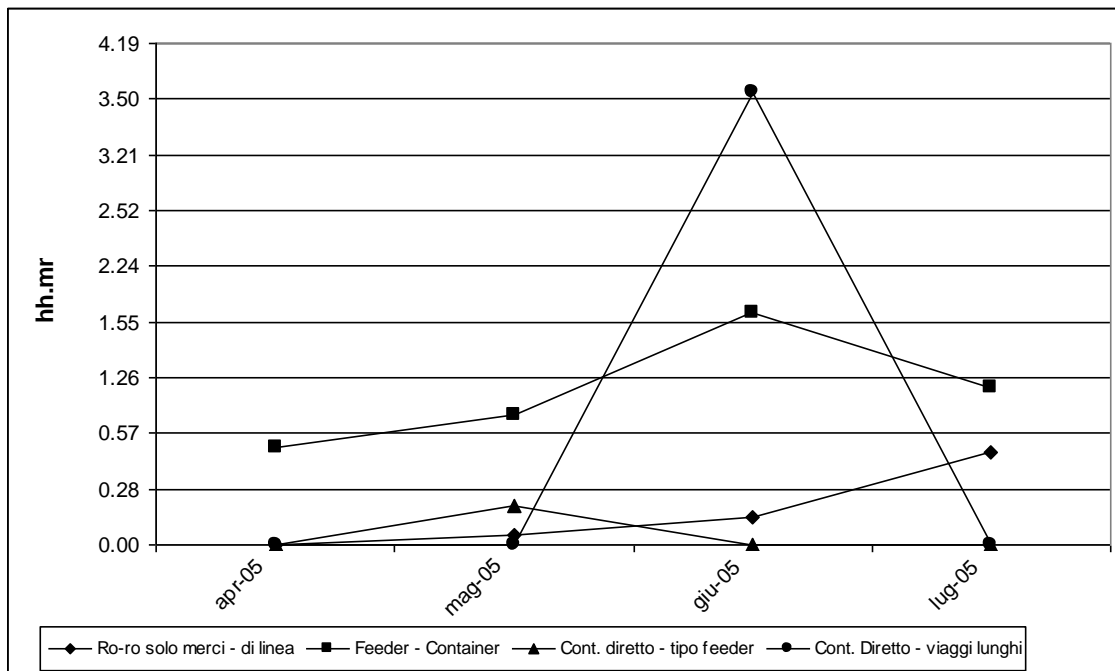
## 4 La qualità del servizio marittimo-portuale: prime evidenze

Tab. 7: Media della sosta in rada

<i>Mese</i>	Ro-ro solo merci - di linea	Feeder - Container	Cont. diretto - tipo feeder	Cont. Diretto - viaggi lunghi	Ferry misto pax - di linea	Crociere - passeggeri
apr-05	0.00	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00
mag-05	0.05	1.07	0.20	0.00	0.00	0.00
giu-05	0.14	2.00	0.00	3.54	0.00	0.00
lug-05	0.48	1.21	0.00	0.00	0.00	0.00

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

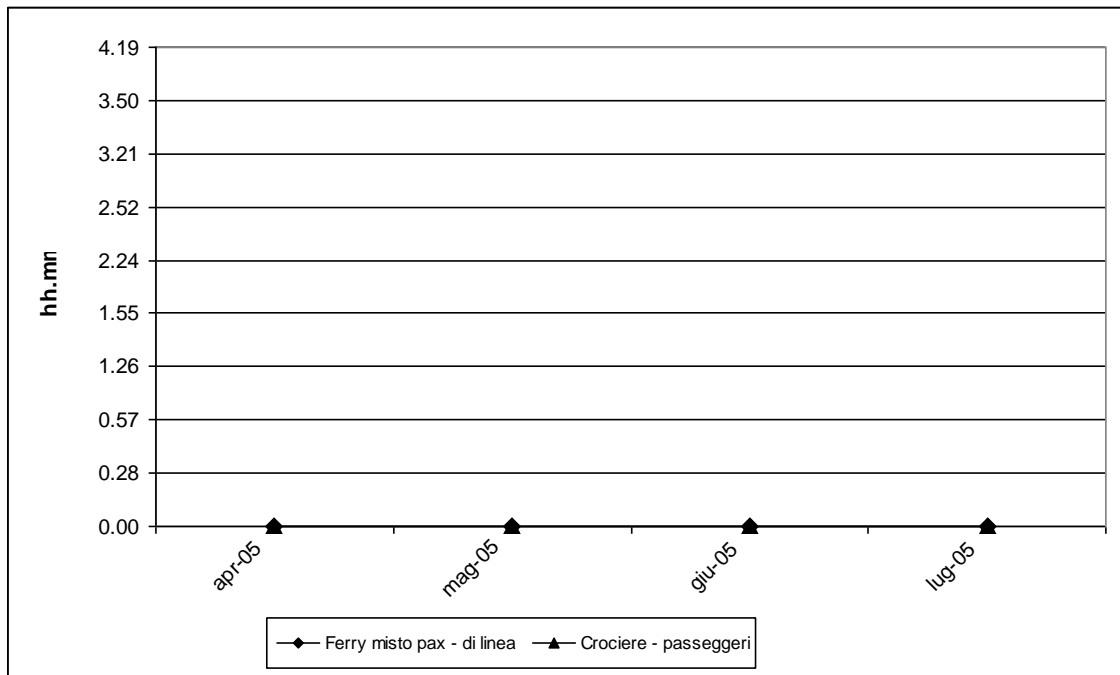
Graf. 47: Media della sosta in rada - bocca di Malamocco



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. 48: Media della sosta in rada - bocca di Lido



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

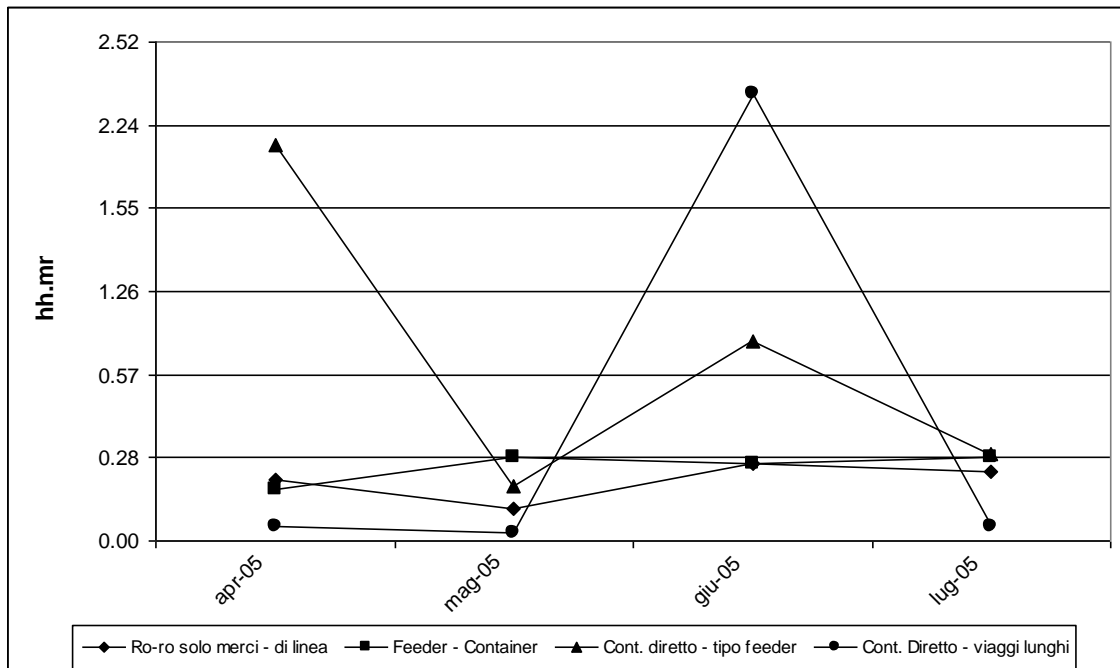
Tab. 8: Media dei ritardi in entrata

<i>Mese</i>	<b>Ro-ro solo merci - di linea</b>	<b>Feeder - Container</b>	<b>Cont. diretto - tipo feeder</b>	<b>Cont. Diretto - viaggi lunghi</b>	<b>Ferry misto pax - di linea</b>	<b>Crociere - passeggeri</b>
apr-05	0.21	0.18	2.17	0.05	0.12	0.03
mag-05	0.11	0.29	0.19	0.03	0.02	0.10
giu-05	0.27	0.27	1.09	2.35	0.06	0.04
lug-05	0.24	0.29	0.30	0.05	0.02	0.14

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

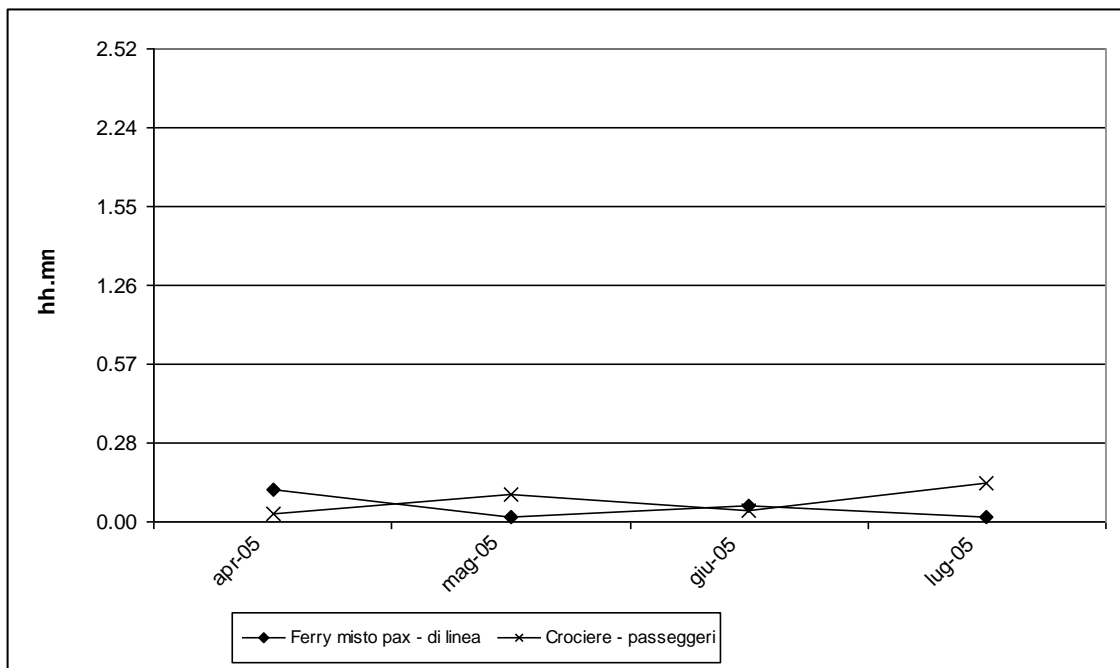
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 49: Media dei ritardi in entrata - bocca di Malamocco



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

Graf. 50: Media dei ritardi in entrata - bocca di Lido



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

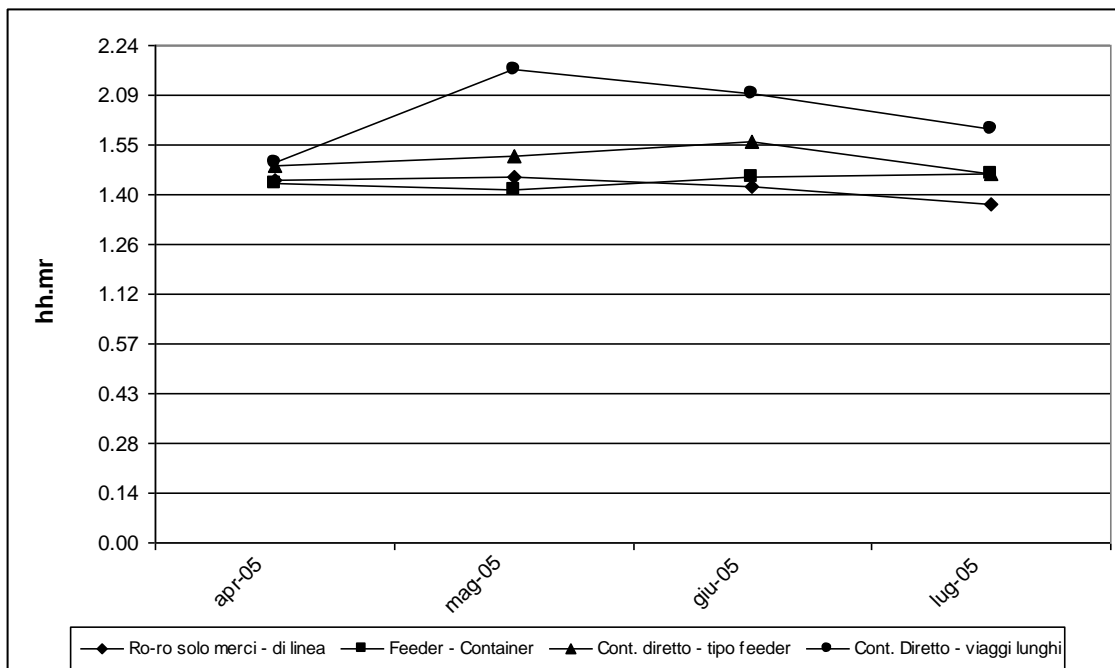
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 9: Media della manovra d'entrata

<i>Mese</i>	Ro-ro solo merci - di linea	Feeder - Container	Cont. diretto - tipo feeder	Cont. Diretto - viaggi lunghi	Ferry misto pax - di linea	Crociere - passeggeri
apr-05	1.45	1.44	1.49	1.50	1.12	1.41
mag-05	1.46	1.42	1.52	2.17	1.32	1.46
giu-05	1.43	1.46	1.56	2.10	1.09	1.41
lug-05	1.38	1.47	1.47	2.00	1.24	1.41

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

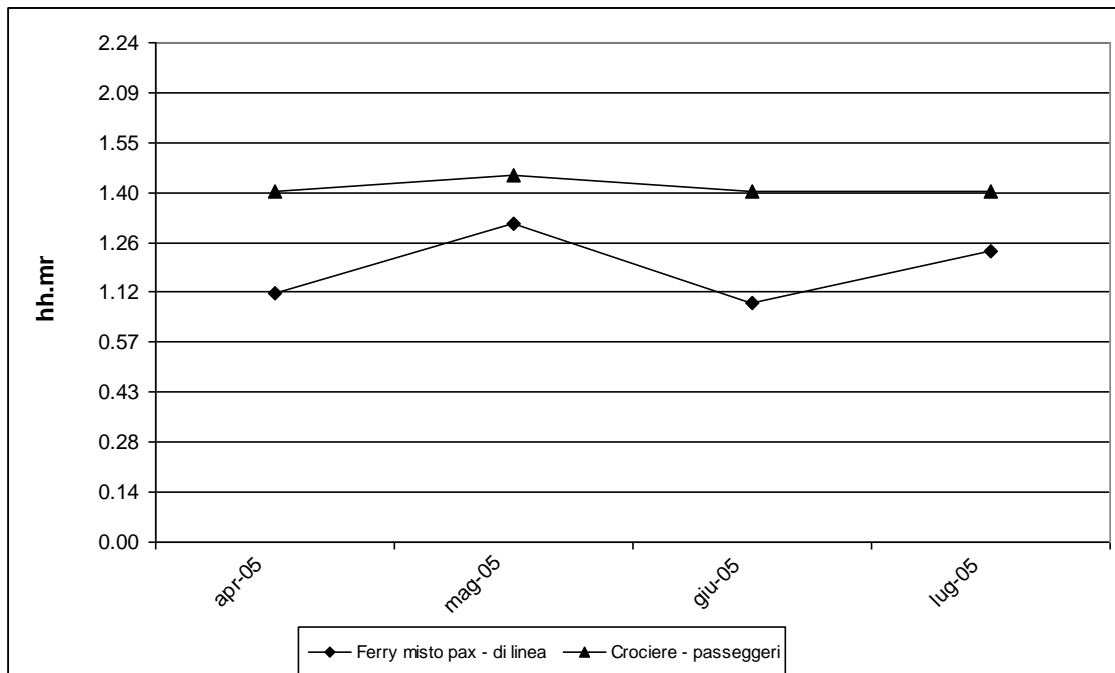
Graf. 51: Media della manovra d'entrata - bocca di Malamocco



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. 52: Media della manovra d'entrata - bocca di Lido



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

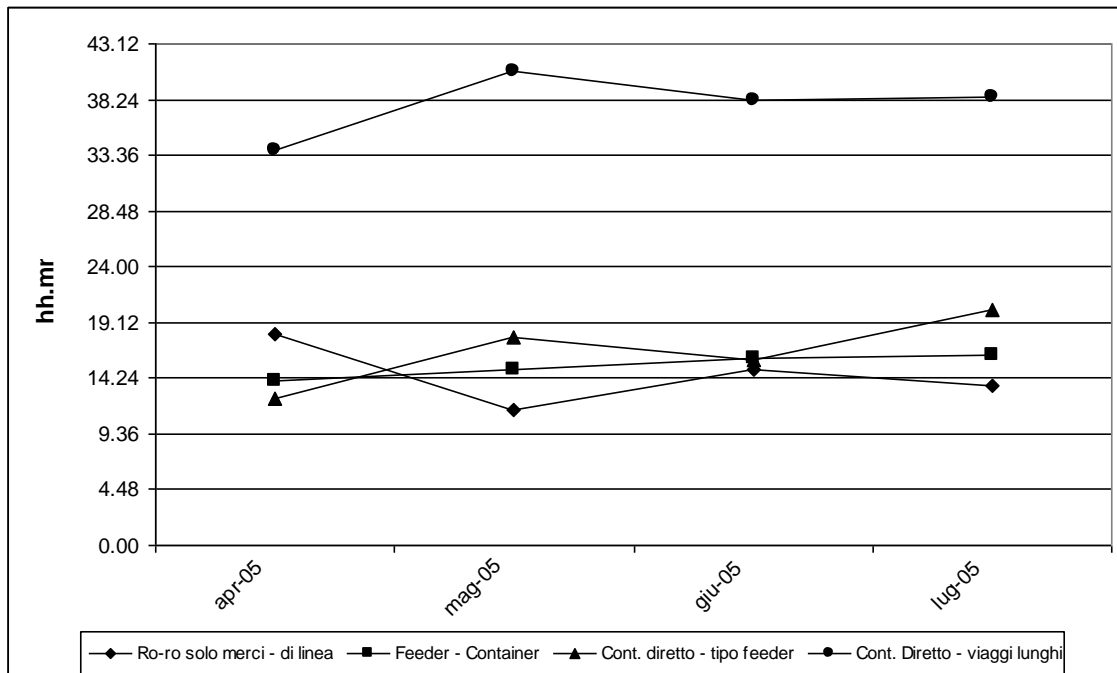
Tab. 10: Media dei tempi di sosta in banchina

<i>Mese</i>	<b>Ro-ro solo merci - di linea</b>	<b>Feeder - Container</b>	<b>Cont. diretto - tipo feeder</b>	<b>Cont. Diretto - viaggi lunghi</b>	<b>Ferry misto pax - di linea</b>	<b>Crociere - passeggeri</b>
apr-05	18.14	14.13	12.42	34.05	6.11	8.57
mag-05	11.44	15.12	17.55	40.48	5.56	8.26
giu-05	15.07	16.04	15.57	38.20	7.04	8.21
lug-05	13.48	16.26	20.18	38.40	6.01	8.08

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

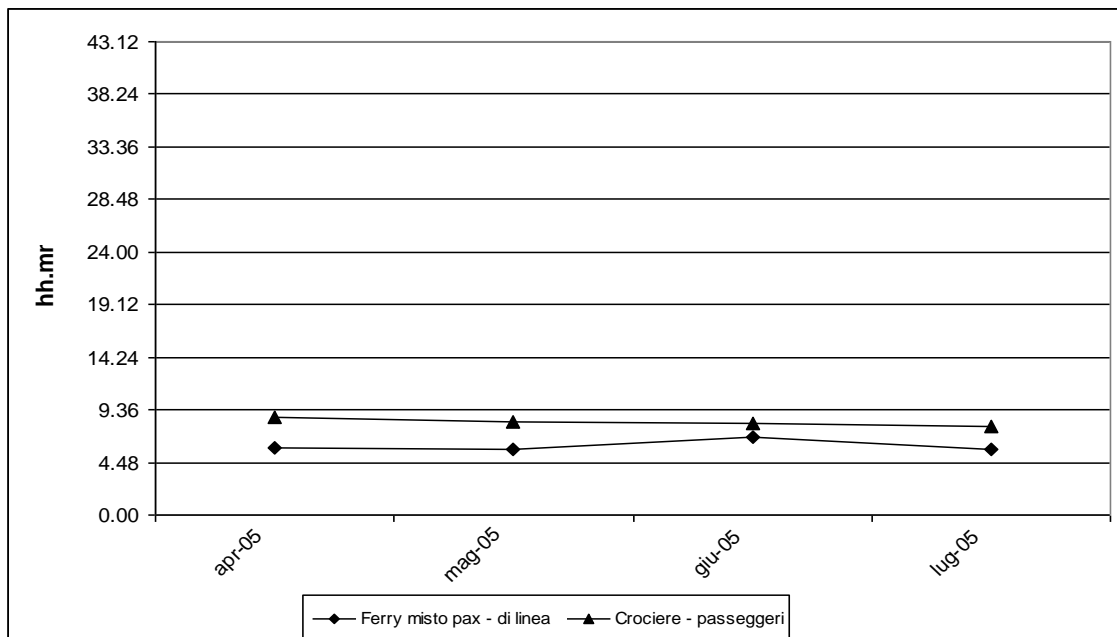
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 53: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Malamocco



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

Graf. 54: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Lido



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

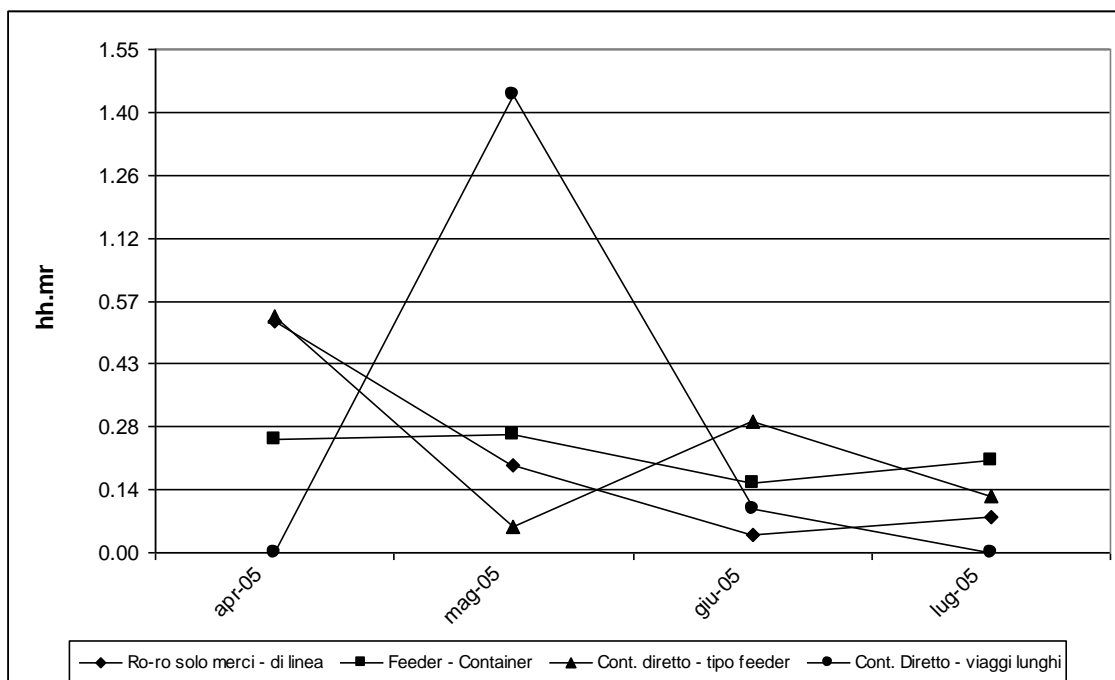
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 11: Media dei ritardi in partenza

<i>Mese</i>	Ro-ro solo merci - di linea	Feeder - Container	Cont. diretto - tipo feeder	Cont. Diretto - viaggi lunghi	Ferry misto pax - di linea	Crociere - passeggeri
apr-05	0.53	0.26	0.54	0.00	0.00	0.00
mag-05	0.20	0.27	0.06	1.45	0.00	0.00
giu-05	0.04	0.16	0.30	0.10	0.01	0.00
lug-05	0.08	0.21	0.13	0.00	0.00	0.06

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

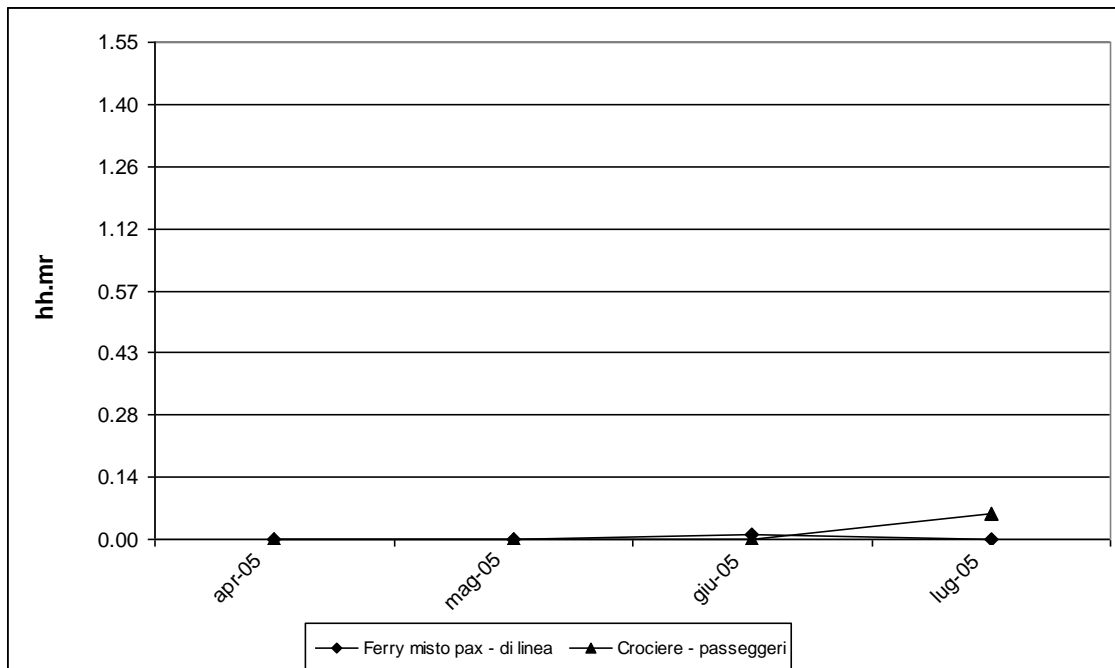
Graf. 55: Media dei ritardi in partenza - bocca di Malamocco



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. 56: Media dei ritardi in partenza - bocca di Lido



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

Tab. 12: Media della manovra d'uscita

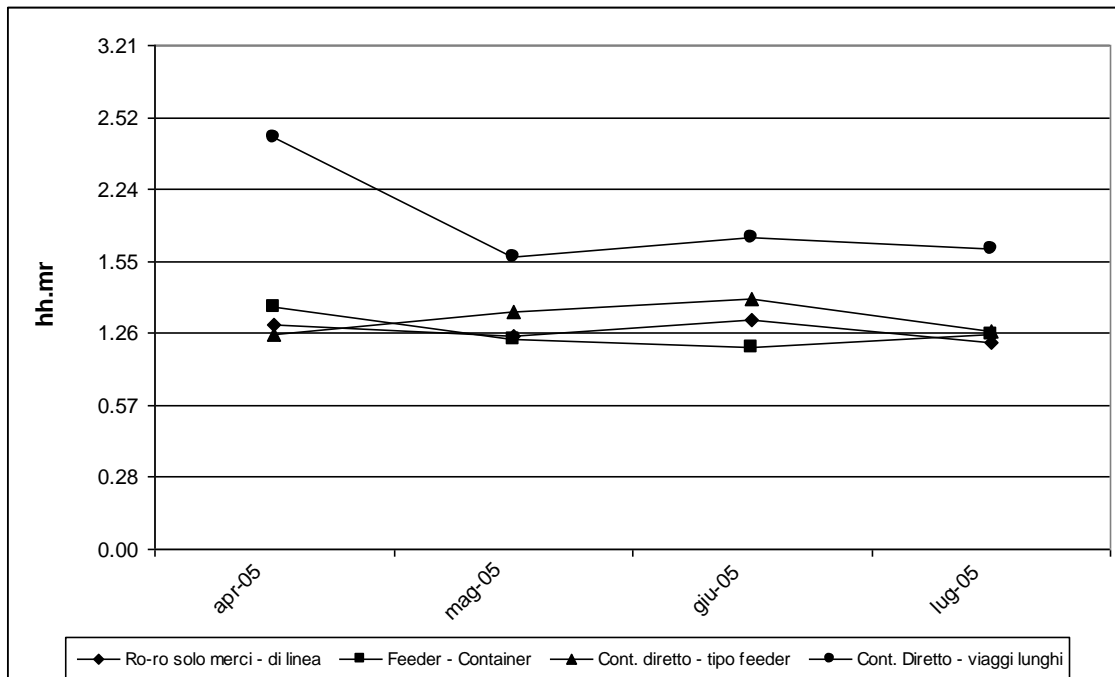
<i>Mese</i>	<b>Ro-ro solo merci di linea</b>	<b>Feeder - Container</b>	<b>Cont. diretto - tipo feeder</b>	<b>Cont. Diretto - viaggi lunghi</b>	<b>Ferry misto pax - di linea</b>	<b>Crociere - passeggeri</b>
apr-05	1.30	1.37	1.26	2.45	1.00	1.11
mag-05	1.25	1.24	1.35	1.57	0.59	1.14
giu-05	1.32	1.21	1.40	2.05	0.59	1.11
lug-05	1.23	1.26	1.27	2.00	1.01	1.08

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



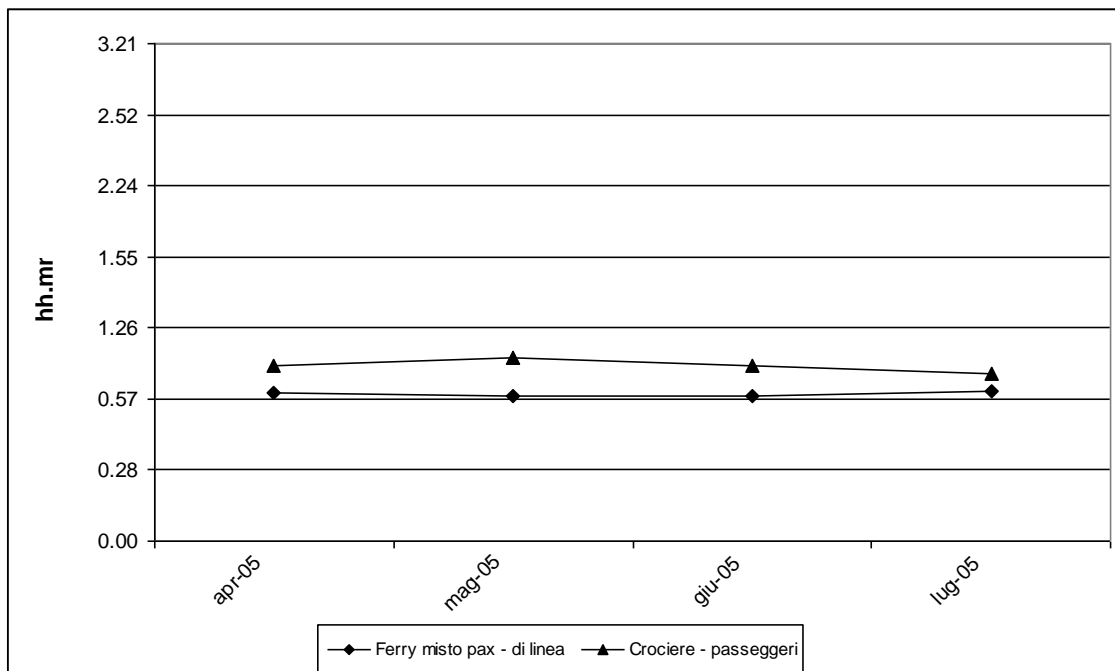
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 57: Media della manovra d'uscita - bocca di Malamocco



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

Graf. 58: Media della manovra d'uscita - bocca di Lido



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

I primi quattro mesi di monitoraggio dei parametri che sono stati individuati quali utili indicatori della qualità del servizio marittimo-portuale offerto dal porto di Venezia non hanno fatto emergere elementi che possano far pensare ad uno scadimento della stessa. In un contesto di questo tipo, dall'osservazione dei valori riportati nelle precedenti tabelle (tabb. 7 - 12) e dai grafici dagli stessi ricavati (graff. 47 - 58) possono comunque essere fatte le seguenti considerazioni:

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

- ✓ la media della sosta in rada vede, per i servizi che utilizzano la bocca di Malamocco, non solo oscillazioni non eccessive tra un mese e l'altro, ma anche tempi mediamente più bassi di quelli registrati nello stesso periodo dello scorso anno; l'unica eccezione viene dal picco registrato a giugno dai servizi containerizzati a lunga percorrenza;
- ✓ la media dei ritardi in entrata si assesta su tempi mediamente inferiori di quelli del 2004 e non fa emergere oscillazioni particolarmente ampie; anche in questo caso si hanno delle eccezioni ad aprile e giugno per i servizi containerizzati tipo feeder ed a giugno per i servizi container a lungo raggio;
- ✓ i tempi della media della manovra d'entrata si sono mantenuti sostanzialmente stabili nei mesi e su valori analoghi al 2004; in questo caso l'eccezione è rappresentata dai ferry misti con passeggeri poiché hanno fatto rilevare andamenti leggermente più scostanti;
- ✓ la media della sosta in banchina appare essere maggiore per i servizi container a lunga percorrenza; in linea generale i valori dei primi quattro mesi del 2005 si sono dimostrati più bassi e costanti di quanto non lo fossero nel 2004;
- ✓ la media dei ritardi in partenza appare essersi mediamente ridotta rispetto lo scorso anno; anche in questo caso il picco è stato registrato nei container a lungo raggio;
- ✓ la media della manovra d'uscita è sostanzialmente in linea con il 2004 e non evidenzia andamenti particolarmente alterni.

## **5. Aspetti qualitativi: Tavolo di riferimento e questionari**

Per esaminare e comprendere approfonditamente una realtà complessa quale è il porto di Venezia può non essere sufficiente considerare i soli aspetti che possano in qualche modo trovare espressione numerica. Per ragioni di questo tipo, parallelamente all'attività di monitoraggio "quantitativo", viene condotta un'attività di tipo "qualitativo", finalizzata all'ottenimento delle informazioni possedute dalle diverse tipologie di attori coinvolti. A questo fine durante la Fase A del monitoraggio è stato costituito ed avviato un Tavolo di riferimento ed è stato predisposto un sistema di somministrazione di questionari opportunamente strutturati. I primi quattro mesi di lavoro hanno portato alla luce molteplici elementi; mentre alcuni di essi sono per loro natura confluiti nelle precedenti sezioni, altri (soprattutto quelli derivanti dalla compilazione dei questionari) sono stati oggetto di classificazione e rielaborazione. Qui di seguito si espongono i risultati di detto procedimento.

Premesso che al momento i cantieri alle bocche lagunari sono ancora in una fase relativamente iniziale poiché è da poco più di un anno che sono cominciati i lavori, non si avvertono, per il momento, cambiamenti dovuti alla costruzione delle opere. Secondo gran parte degli operatori risulta difficile prevedere se ed in che misura i cantieri incideranno sulle regolari attività portuali presenti nella laguna veneziana.

Ferme restando le ipotesi appena menzionate, dalle indagini e dalle interviste svolte si evince che le percezioni dei diversi attori presenti nei porti di Venezia e di Chioggia sono estremamente diversificate a seconda dell'attività svolta, del ruolo all'interno del porto e del tipo di mercato specifico su cui agiscono.

È opinione diffusa nella maggior parte degli operatori che le attività portuali siano in una fase di continuo e costante sviluppo. Le motivazioni che vengono addotte sono le più diversificate: vi è chi riscontra un aumento dell'interscambio commerciale piuttosto che lo sviluppo di nuove linee o una migliore pianificazione delle aree. Tutte le cause elencate esulano totalmente dalle opere alle bocche, quindi appare chiaro che la visione di chi ritiene di essere in fase di sviluppo sia concentrata su fattori legati al settore di appartenenza.

Posizioni diverse si registrano in altri attori intervistati. Gli industriali avvertono segnali che portano a pensare ad una situazione di crisi di tutto il tessuto industriale: alcune imprese sono in una fase di rallentamento e di flessione sia di fatturato che di attività svolta. La causa, dal loro punto di vista, è soprattutto di natura politica. Essi auspicano, entrando nel merito dei lavori alle bocche, che questi procedano il più rapidamente possibile affinché si arrivi al punto in cui non sarà possibile tornare indietro.

Altri attori, soprattutto i rappresentanti delle case di spedizione e degli agenti marittimi, percepiscono una sensibile diminuzione del traffico portuale in taluni settori, sia in termini di import che di export, dovuta alla graduale chiusura di molti impianti industriali presenti nel retroterra. Secondo gli stessi, questi presupposti sommati ad altri fattori, quali la situazione economica generale, le politiche di delocalizzazione attuate da molte aziende, le scelte di molte compagnie armatoriali di scalare altri porti (alla base di quest'ultimo punto ci sono vari motivi, non ultimo la ricerca di fondali con un maggiore pescaggio) portano al depauperamento di buona parte di quanto è stato fatto negli ultimi anni. L'avanzare delle opere di cantiere suscita una certa preoccupazione nei rappresentanti di categoria che temono un'ulteriore aggravamento della situazione. Da essi viene messa in risalto la necessità di una maggiore promozione del porto di Venezia e di maggiori investimenti in opere infrastrutturali per risolvere quanto prima la situazione di *impasse* in cui ritengono essere il settore.

Tuttavia quasi nessuno degli intervistati ritiene che l'attuale grado di avanzamento delle opere di cantiere abbia finora anche solo minimamente intaccato la navigabilità degli specchi acquei

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

lagunari. Tra essi gli operatori che offrono servizi tecnico-nautici, in particolare rimorchio e pilotaggio, sostengono che il traffico portuale e la navigabilità hanno subito pochissime variazioni negli ultimi tre anni e che attualmente non si riscontrano variazioni dovute ai cantieri. Secondo gli stessi è possibile prevedere alcune variazioni con l'inizio delle fasi successive, soprattutto nei punti di entrata alla laguna, ma non è possibile ipotizzare se e quando ciò accadrà.

Dai questionari raccolti si ricava altresì che alcuni operatori, soprattutto armatori ed agenti marittimi, sono preoccupati non tanto dalla fase attuale, dove non è avvertito il pericolo di una perdita di traffico causata dai cantieri, ma per quelle successive durante la quale soprattutto le grandi porta-contenitori e le navi da crociera potrebbero risentirne. Ciò che essi auspicano è di ottenere dalle Istituzioni competenti e direttamente coinvolte informazioni chiare sullo stato dell'arte e sulle previsioni, indipendentemente dal fatto che siano per loro positive o negative, riguardanti il prosieguo dei lavori.

Vi sono altresì posizioni paradossali. È, infatti, opinione di alcuni che, a lavori conclusi, il sistema di paratoie possa addirittura aiutare la crescita del sistema portuale e non danneggiarlo garantendo la navigabilità della laguna anche in quei giorni in cui il moto ondoso non ne garantirebbe una comoda esecuzione.

In sintesi, quanto emerso dagli operatori fa emergere un insieme di percezioni ed opinioni, legate fondamentalmente al settore di appartenenza, piuttosto variegato. Ferma restando l'idea comunemente condivisa che allo stato attuale non vi sono state ripercussioni sulla normale operatività portuale, ciò che viene chiesto agli organi competenti è, sostanzialmente, che vi sia un buon livello di informazione circa lo stato di avanzamento dei lavori.

Emerge altresì, anche nelle altre sezioni del presente rapporto, l'esigenza di riservare particolare attenzione alle grandi navi porta-contenitori ed a quelle da crociera poiché ritenute essere le più sensibili alle attività che si svolgono alle bocche lagunari.