



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/2**

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

Contratto prot.n. 17128 si/gce/fbe

Documento **MACROATTIVITÀ: SETTORE PORTUALE**
RAPPORTO FINALE

Versione **1.0**

Emissione **15 Giugno 2007**

Redazione

Verifica

Approvazione

Dott. Marco Della Puppa

Prof. Marco Mazzarino

Ing. Pierpaolo Campostrini

Indice

1 ANALISI DEI TRAFFICI DEL PORTO DI VENEZIA NEL PERIODO GENNAIO 2006 - FEBBRAIO 2007: VALORI A CONFRONTO E TREND	3
2 PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO GENNAIO 2006 - FEBBRAIO 2007	7
3 LA QUALITÀ DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI ALLA FINE DELL'ANNO DI MONITORAGGIO	20
4 ASPETTI QUALITATIVI DEL MONITORAGGIO: STRATEGIE E CONSIDERAZIONI DEGLI OPINION LEADERS	38

1 ANALISI DEI TRAFFICI DEL PORTO DI VENEZIA NEL PERIODO GENNAIO 2006 – FEBBRAIO 2007: VALORI A CONFRONTO E TREND

Tab. 1: Porto di Venezia – flussi portuali

Merci (tonn.)	PERIODO			Var. %		
	Gen. 04 - Feb. 05	Gen. 05 - Feb. 06	Gen. 06 - Feb. 07	05/04	06/05	06/04
Cereali	1.031.695	563.253	695.752	-45,4	23,5	-32,6
Sfarinati	778.715	798.241	899.450	2,5	12,7	15,5
Carbone	791.653	805.737	1.012.511	1,8	25,7	27,9
Rinfuse siderurgiche	1.592.688	1.397.681	1.851.302	-12,2	32,5	16,2
Altre rinfuse	2.978.460	2.706.436	2.373.693	-9,1	-12,3	-20,3
Prodotti siderurgici	2.473.407	2.126.811	3.446.995	-14,0	62,1	39,4
Altre merci	493.344	333.177	462.370	-32,5	38,8	-6,3
Totale tradizionale	10.139.962	8.731.336	10.742.073	-13,9	23,0	5,9
Autostrade del mare	1.840.959	2.350.899	2.245.863	27,7	-4,5	22,0
Container	3.092.159	3.454.348	3.844.415	11,7	11,3	24,3
Rinfuse liquide	59.350	31.495	41.164	-46,9	30,7	-30,6
Totale specializzati	4.992.468	5.836.742	6.131.442	16,9	5,0	22,8
TOTALE COMMERCIALE	15.132.430	14.568.078	16.873.515	-3,7	15,8	11,5
TOTALE INDUSTRIALE	7.182.756	6.783.965	5.845.189	-5,6	-13,8	-18,6
TOTALE PETROLI	12.212.791	12.433.958	13.106.646	1,8	5,4	7,3
TOTALE GENERALE	34.527.977	33.786.001	35.825.350	-2,1	6,0	3,8
Movimento contenitori (TEU)	333.964	339.347	363.429	1,6	7,1	8,8
Movimento passeggeri (unità)	1.065.900	1.420.518	1.475.053	33,3	3,8	38,4
Navi al commerciale (unità)	3.994	4.051	4.093	1,4	1,0	2,5
<i>di cui passeggeri</i>	1.225	1.482	1.442	21,0	-2,7	17,7

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

Il secondo anno del piano di monitoraggio del settore portuale veneziano, riguardante il periodo gennaio 2006 – febbraio 2007, ha evidenziato una ripresa nei volumi delle merci tradizionali. Passando da 9 milioni scarsi di tonnellate a oltre 10 (pari a un + 23% rispetto il periodo gennaio 2005 – febbraio 2006), il porto ha realizzato un risultato che lo porta a superare di quasi sei punti percentuali anche i livelli ottenuti durante lo stato zero, periodo di riferimento del piano.

Dall'analisi dei dati riguardanti gli specializzati emerge che anche questa tipologia di flusso si è rafforzata nel periodo crescendo di circa 300 mila tonnellate (pari a +5%). Ad un maggiore livello di dettaglio si è riscontrato un rafforzamento tanto nelle quote di mercato delle merci containerizzate quanto nelle rinfuse liquide (+ 11,3 e +30,7% rispettivamente) a fronte di una lieve flessione nelle autostrade del mare. Rispetto lo stato 0, seppur in un quadro di sviluppo, si hanno incrementi in queste ultime e nelle merci in container ed una flessione nelle rinfuse liquide.

Il quadro complessivo vede i volumi totali del porto cresciuti di quasi 2 milioni di tonnellate; risultano essere cresciuti il porto commerciale e quello petroli, mentre sono calate le tonnellate

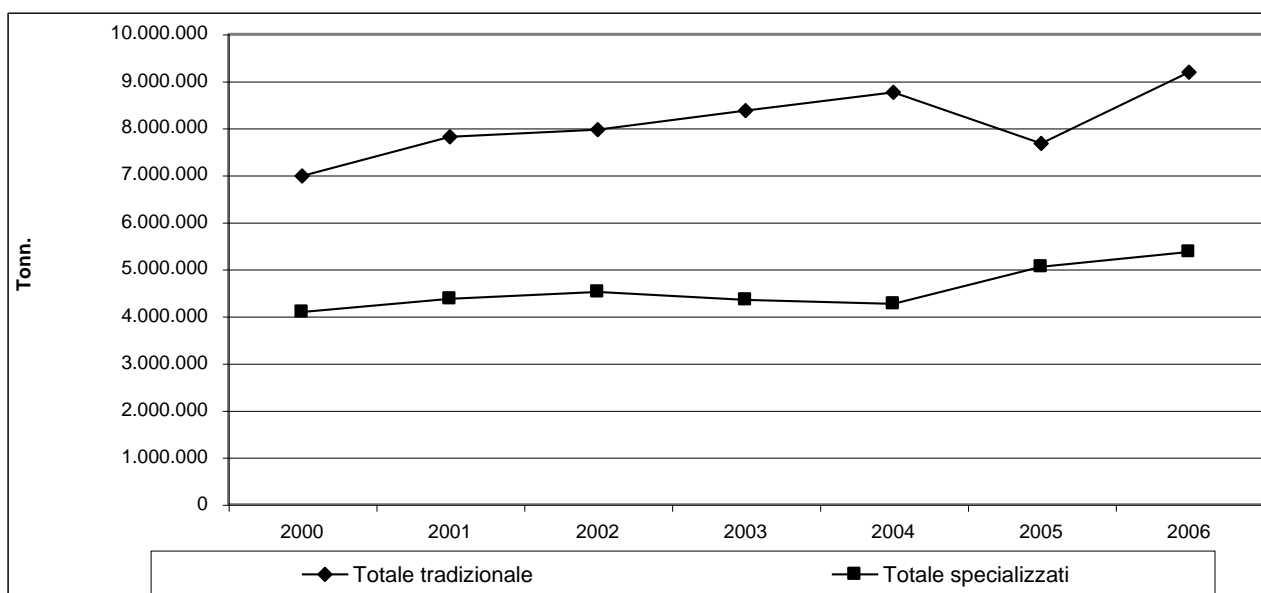
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

movimentate da quello industriale. Analoga tendenza è riscontrabile nel confronto con il 2004 - 2005.

Continua il buon momento del movimento passeggeri, cresciuto del 3% seppur in presenza di un minor numero di navi giunte allo scalo a causa delle sospensioni del servizio crocieristico durante il periodo invernale. Crescono rispettivamente del 7% e dell'1% il numero di TEU movimentati ed il numero di navi transitate al porto commerciale.

Per completare l'analisi effettuata sono stati aggiornati i dati presentati nel precedente Rapporto Finale (Studio B.6.72 B/1) con quelli ottenuti durante il presente piano di monitoraggio (limitatamente al periodo gennaio - dicembre 2006); il quadro emerso vede una situazione di crescita piuttosto diffusa la quale porta a concludere che non vi sono in nessun modo conseguenze negative attribuibili alla costruzione delle opere alle bocche lagunari (Graf. 1 - 5).

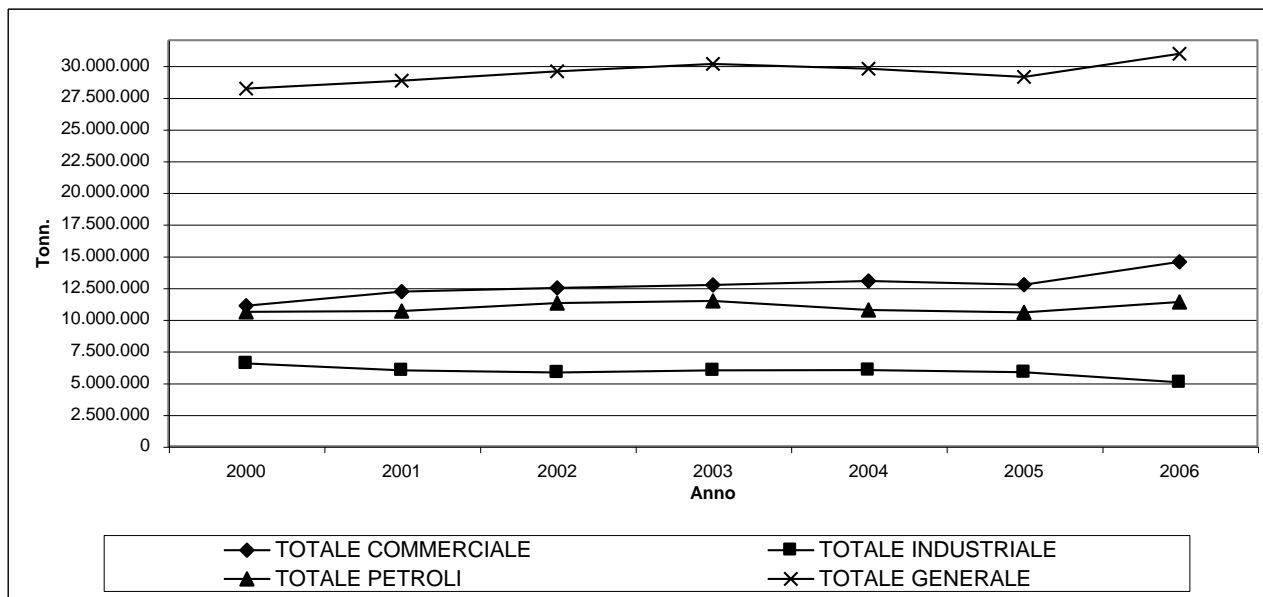
Graf. 1: Traffici portuali - serie storica (2000 - 2006)



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

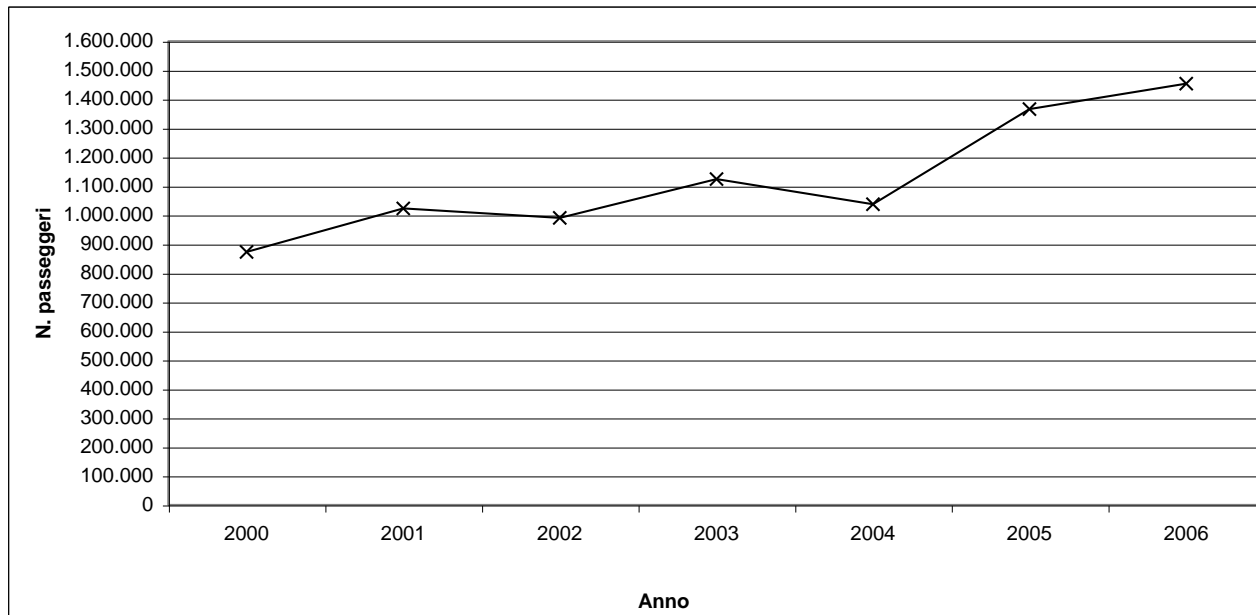
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 2: Settori portuali - serie storica (2000 - 2006)



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

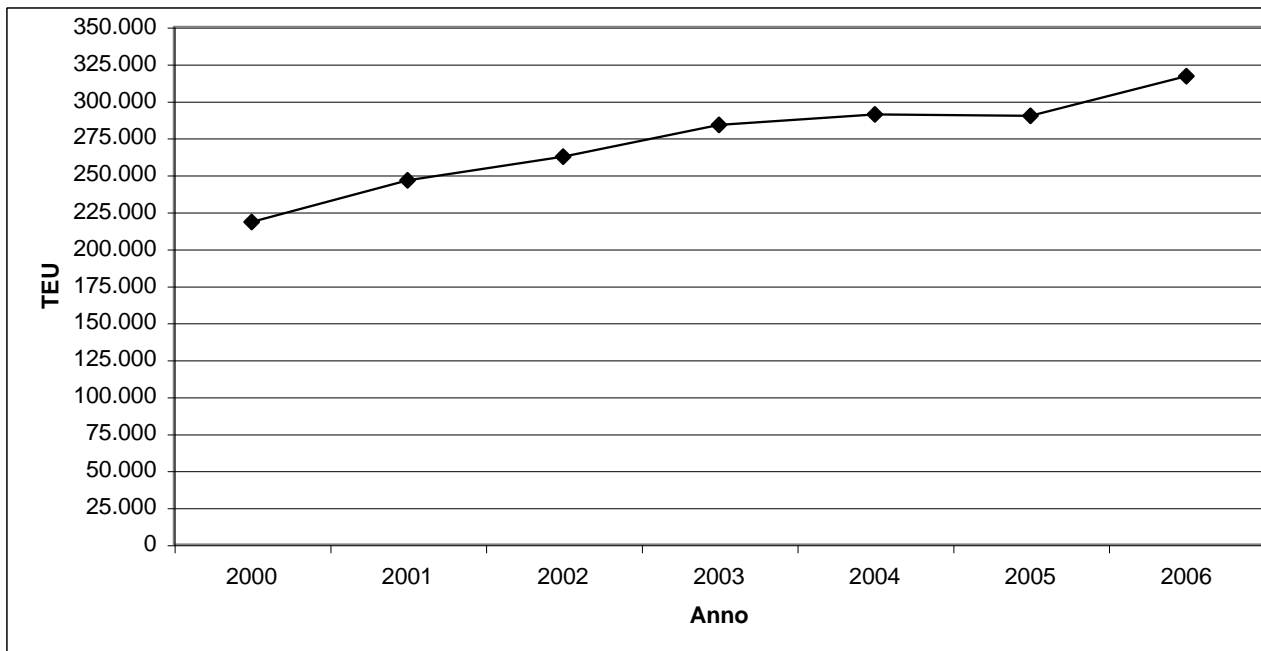
Graf. 3: Movimento passeggeri - serie storica (2000 - 2006)



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

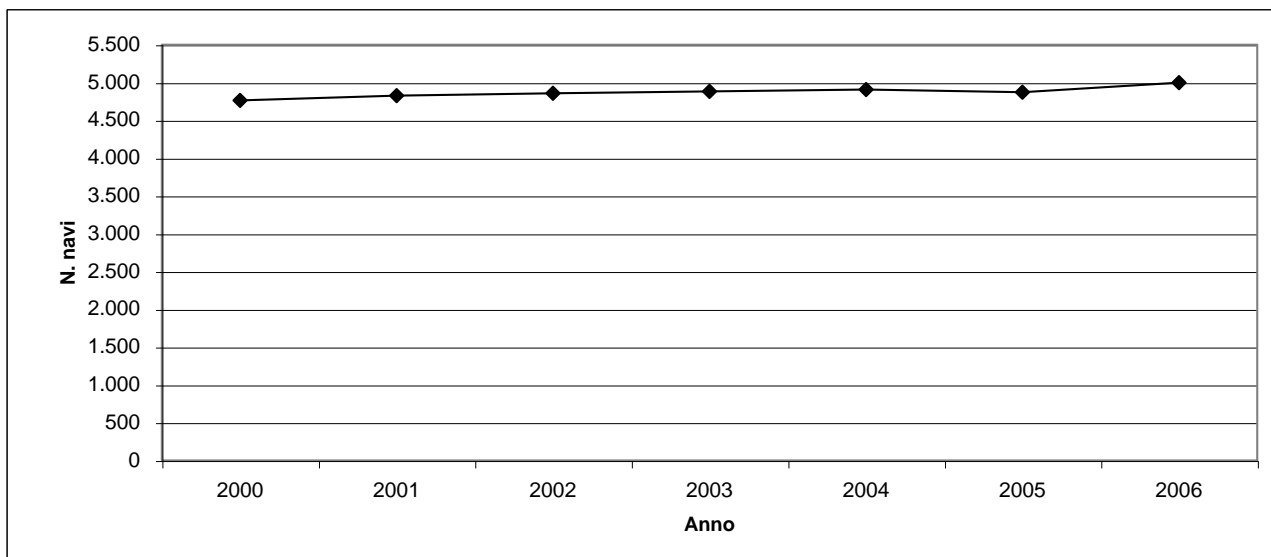
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 4: Movimentazione contenitori - serie storica (2000 - 2006)



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

Graf. 5: Movimento navi - serie storica (2000 - 2006)



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

2 PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO

GENNAIO 2006 - FEBBRAIO 2007

La rilevazione e lo studio dei traffici dei porti potenzialmente concorrenti del porto di Venezia, per verificare se eventuali variazioni nei valori dei primi potessero essere in qualche modo correlate alle attività alle bocche lagunari, non ha fatto emergere, ancora una volta, alcun tipo di segnale che abbia indotto a pensare ad uno spostamento da Venezia verso essi. In merito ai cinque potenziali competitors sono evidenziabili i seguenti elementi caratterizzanti:

- nel porto di Ancona l'andamento nel corso dei mesi analizzati si è rivelato essere in crescita per quanto concerne merci solide, camion, passeggeri, movimento container ed automobilistico; in calo sono, invece, le merci solide ed il movimento navi.

Tab. 2: Porto di Ancona - flussi portuali

	PERIODO			Var. %		
	Gen. 04 - Feb. 05	Gen. 05 - Feb. 06	Gen. 06 - Feb. 07	05/04	06/05	06/04
Merci liquide	5.575.647	5.692.289	5.412.649	2,1	-4,9	-2,9
Merci solide	1.764.468	1.846.099	1.911.824	4,6	3,6	8,4
Container (TEU)	73.514	73.958	89.307	0,6	20,8	21,5
Totale auto	317.151	329.362	337.244	3,9	2,4	6,3
Totale tir	220.720	209.496	216.012	-5,1	3,1	-2,1
<i>Grecia</i>	<i>210.067</i>	<i>186.759</i>	<i>193.685</i>	<i>-11,1</i>	<i>3,7</i>	<i>-7,8</i>
<i>Altri</i>	<i>10.653</i>	<i>22.737</i>	<i>22.297</i>	<i>113,4</i>	<i>-1,9</i>	<i>109,3</i>
Passeggeri	1.505.110	1.619.599	1.678.732	7,6	3,7	11,5
<i>Crocieristi</i>	<i>5.299</i>	<i>37.022</i>	<i>16.202</i>	<i>598,7</i>	<i>-56,2</i>	<i>205,8</i>
N. Navi arrivate	4.176	3.709	3.556	-11,2	-4,1	-14,8

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

- Il porto di Ravenna ha visto durante il periodo crescere la maggior parte dei suoi traffici; segni negativi, di limitata entità, sono riscontrabili esclusivamente nel traffico containerizzato (sia in TEU che in tonnellate). Si precisa che, data la disponibilità dei dati non sempre regolare, l'analisi è stata condotta esclusivamente da gennaio a dicembre 2006.

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

Tab. 3: Porto di Ravenna - flussi portuali

	PERIODO			Var. %		
	Gen. 04 - Dic. 04	Gen. 05 - Dic. 05	Gen. 06 - Dic. 06	05/04	06/05	06/04
Merci liquide	5.459.578	4.757.046	5.211.537	-12,9	9,6	-4,5
Merci solide	17.228.784	16.377.026	18.753.913	-4,9	14,5	8,9
Merci varie	2.740.933	2.745.125	2.804.726	0,2	2,2	2,3
<i>Container</i>	1.896.032	1.996.495	1.990.776	5,3	-0,3	5,0
<i>Ro-ro/Ferry</i>	844.901	748.630	813.950	-11,4	8,7	-3,7
Totale merci	25.429.295	23.879.197	26.770.176	-6,1	12,1	5,3
Teu	169.467	168.590	162.052	-0,5	-3,9	-4,4
N. Navi arrivate	4.174	3.873	4.161	-7,2	7,4	-0,3

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

- In un quadro di crescita complessiva durante il periodo in analisi che, data la disponibilità dei dati, va da gennaio 2006 a gennaio 2007, nel porto di Trieste è stato registrato un calo esclusivamente nella movimentazione delle rinfuse liquide, di quelle solide e nel movimento navi.

Tab. 4: Porto di Trieste - flussi portuali

	PERIODO			Var. %		
	Gen. 04 - Gen. 05	Gen. 05 - Gen. 06	Gen. 06 - Gen. 07	05/04	06/05	06/04
Merci liquide	40.056.438	41.022.816	40.474.024	2,4	-1,3	1,0
Merci solide	1.724.746	2.164.593	2.114.640	25,5	-2,3	22,6
Merci varie	8.922.879	8.316.302	9.098.837	-6,8	9,4	2,0
<i>Container</i>	1.983.254	2.462.401	2.566.561	24,2	4,2	29,4
<i>Ro-ro/Ferry</i>	6.650.076	5.696.787	6.142.988	-14,3	7,8	-7,6
<i>Altre</i>	379.419	212.828	471.706	-43,9	121,6	24,3
Totale merci	50.704.063	51.503.711	51.687.501	1,6	0,4	1,9
Teu	183.891	213.122	236.192	15,9	10,8	28,4
Passeggeri	314.139	94.340	106.834	-70,0	13,2	-66,0
N. Navi	4.549	4.070	3.775	-10,5	-7,2	-17,0

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

- Nel periodo analizzato il porto di Genova ha visto crescere rispetto l'arco 2005 - 2006 la quasi totalità delle tipologie merceologiche analizzate; gli unici segni negativi sono venuti dal traffico delle rinfuse solide contrattosi del 16,6% e, anche se si può parlare di una sostanziale tenuta, dal movimento navi (-0.5%).

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

Tab. 5: Porto di Genova – flussi portuali

	PERIODO			Var. %		
	Gen. 04 - Feb. 05	Gen. 05 - Feb. 06	Gen. 06 - Feb. 07	05/04	06/05	06/04
Rinfuse Liquide	26.179.240	26.615.737	27.022.312	1,7	1,5	3,2
Rinfuse Solide	10.891.312	9.404.354	7.846.432	-13,7	-16,6	-28,0
Merci varie	29.380.485	29.531.233	31.037.597	0,5	5,1	5,6
<i>Container</i>	18.476.753	18.676.676	19.482.441	1,1	4,3	5,4
<i>Altre</i>	10.903.722	10.854.557	11.555.156	-0,5	6,5	6,0
Totale	66.451.037	65.551.324	65.906.341	-1,4	0,5	-0,8
TEU	1.881.983	1.879.793	1.944.021	-0,1	3,4	3,3
Passeggeri	3.165.234	3.196.930	3.285.066	1,0	2,8	3,8
<i>Crocieristi</i>	289.148	418.180	503.696	44,6	20,4	74,2
Navi arrivate	8.943	8.750	8.703	-2,2	-0,5	-2,7

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

- L'arco temporale analizzato ha visto il porto di La Spezia realizzare incrementi in tutte le voci di traffico monitorato; l'unico segno negativo, di entità piuttosto limitata, è venuto dalle rinfuse solide diminuite di circa 15 mila tonnellate rispetto il periodo precedente.

Tab. 6: Porto di La Spezia – flussi portuali

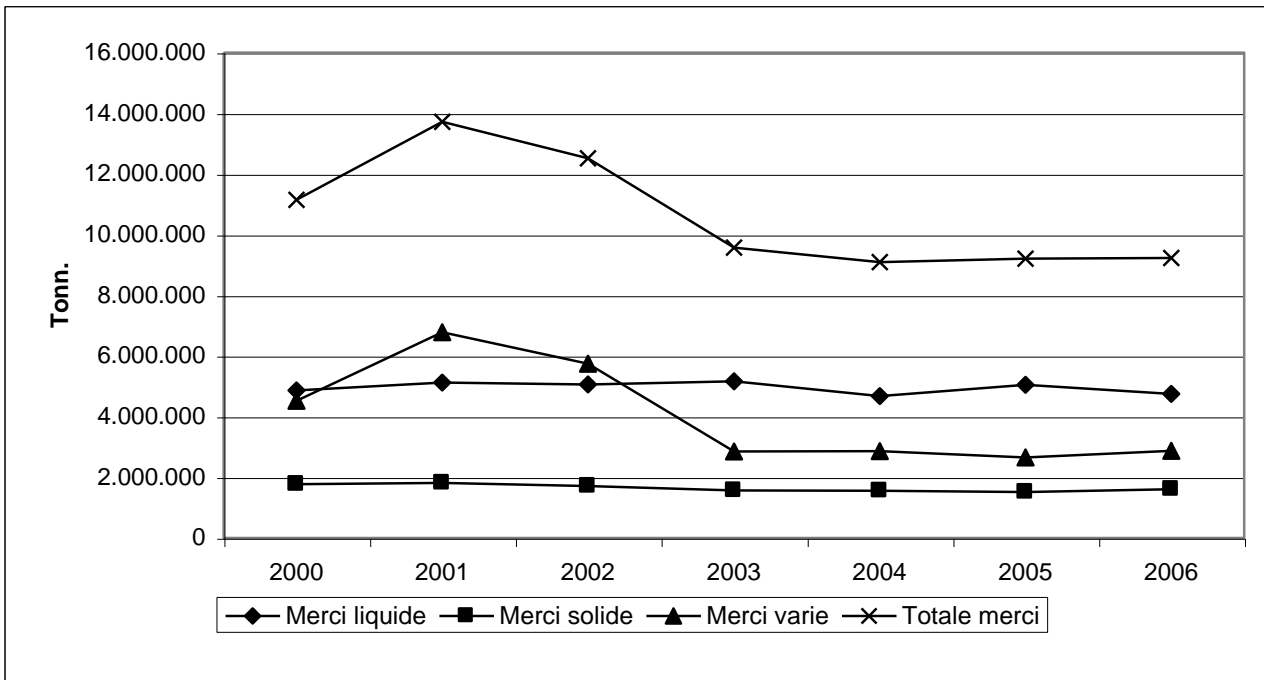
	PERIODO			Var. %		
	Gen. 04 - Feb. 05	Gen. 05 - Feb. 06	Gen. 06 - Feb. 07	05/04	06/05	06/04
Liquide	3.354.558	3.875.375	4.665.852	15,5	20,4	39,1
Solide	2.324.506	1.853.024	1.838.433	-20,3	-0,8	-20,9
Merci varie	15.451.691	14.516.417	15.716.896	-6,1	8,3	1,7
<i>Container</i>	14.409.412	13.446.601	14.469.429	-6,7	7,6	0,4
<i>Altre</i>	1.042.279	1.069.816	1.247.467	2,6	16,6	19,7
Totale	21.130.755	20.244.816	22.221.181	-4,2	9,8	5,2
TEU	1.201.744	1.185.078	1.323.531	-1,4	11,7	10,1
Passeggeri	52.392	56.358	62.088	7,6	10,2	18,5
Navi (arrivi e partenze)	4.360	4.308	4.475	-1,2	3,9	2,6

Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Anche in questo caso, così 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/1); alle serie storiche allora presentate, che coprivano il periodo 2000 – 2005, sono stati aggiunti i dati ottenuti dal monitoraggio per il periodo gennaio – dicembre 2006 al fine di valutare i diversi percorsi di sviluppo degli scali monitorati.

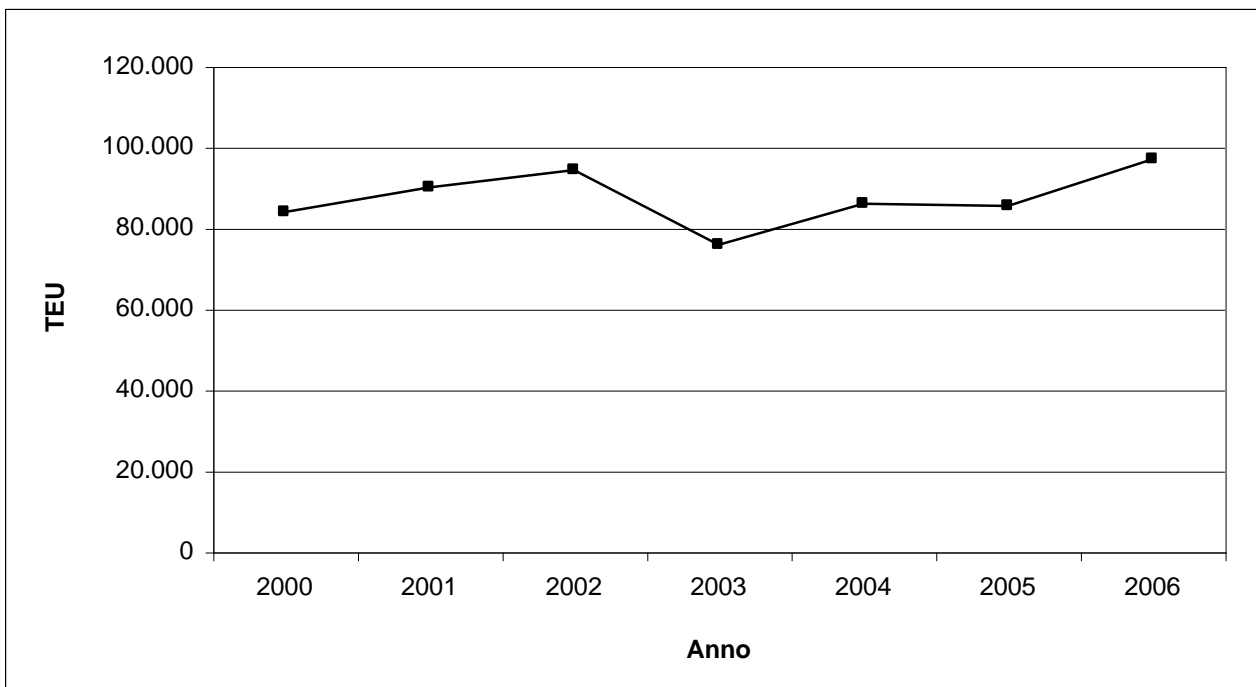
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 6: porto di Ancona - serie storica flussi portuali 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

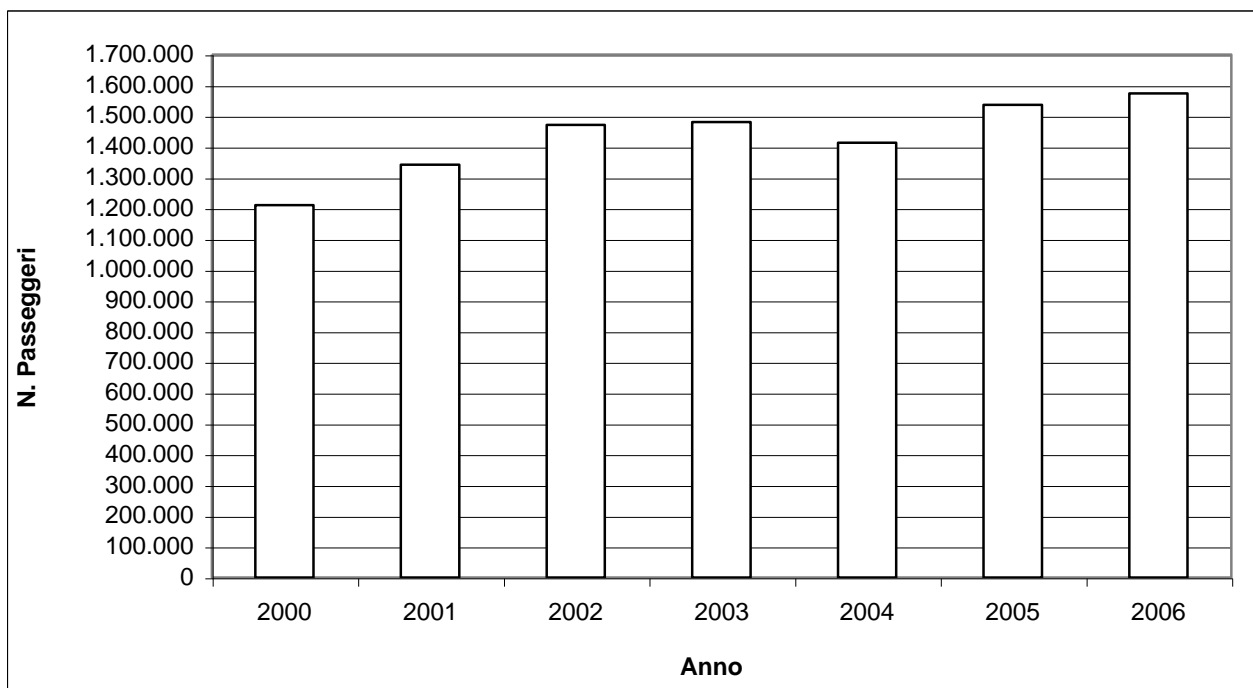
Graf. 7: Porto di Ancona - serie storica movimentazione TEU 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

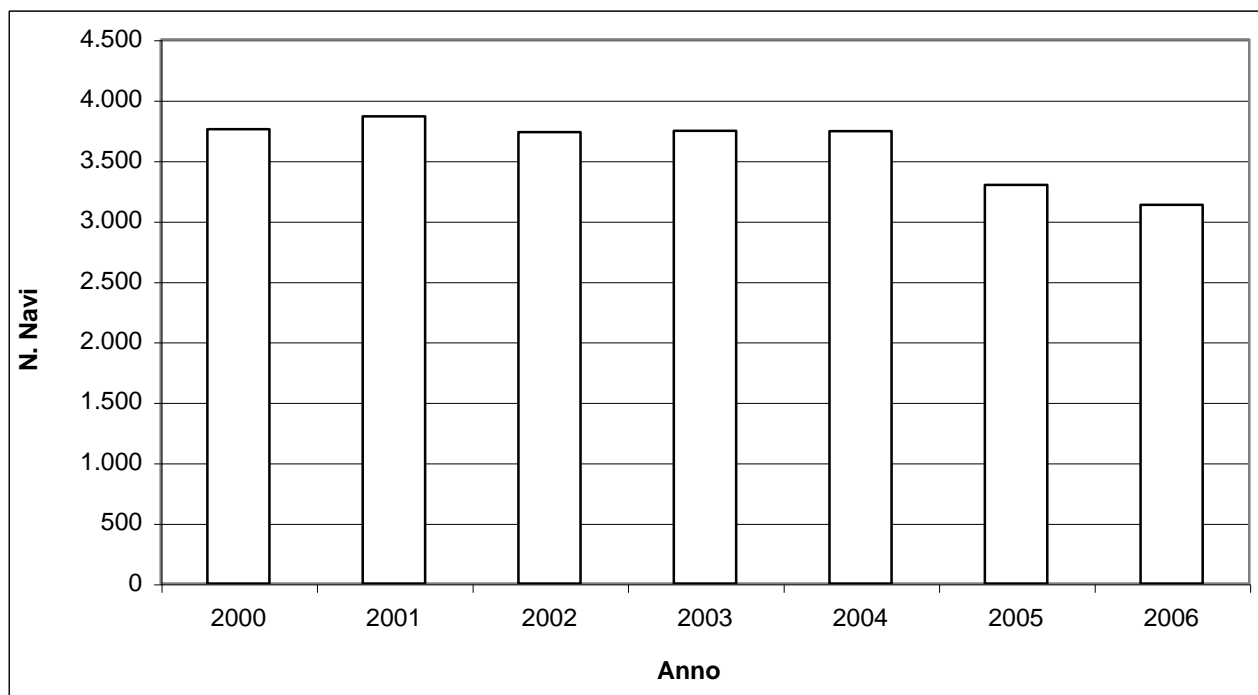
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 8: Porto di Ancona – serie storica traffico passeggeri 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

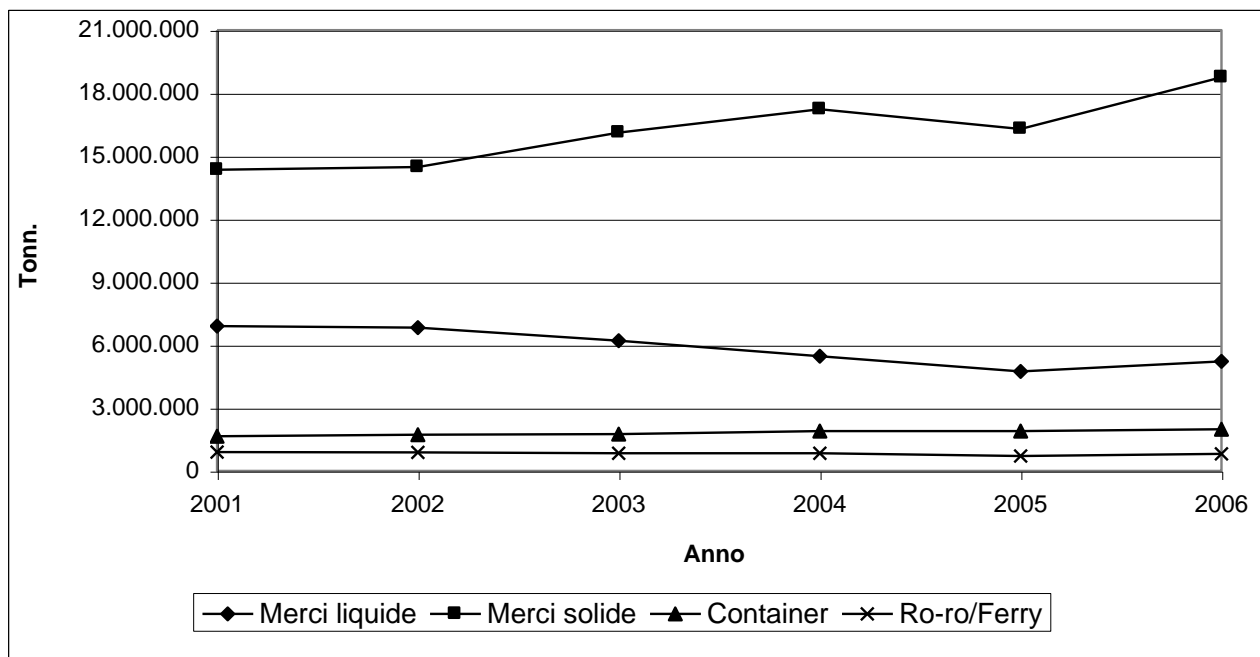
Graf. 9: Porto di Ancona – serie storica movimento navi 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

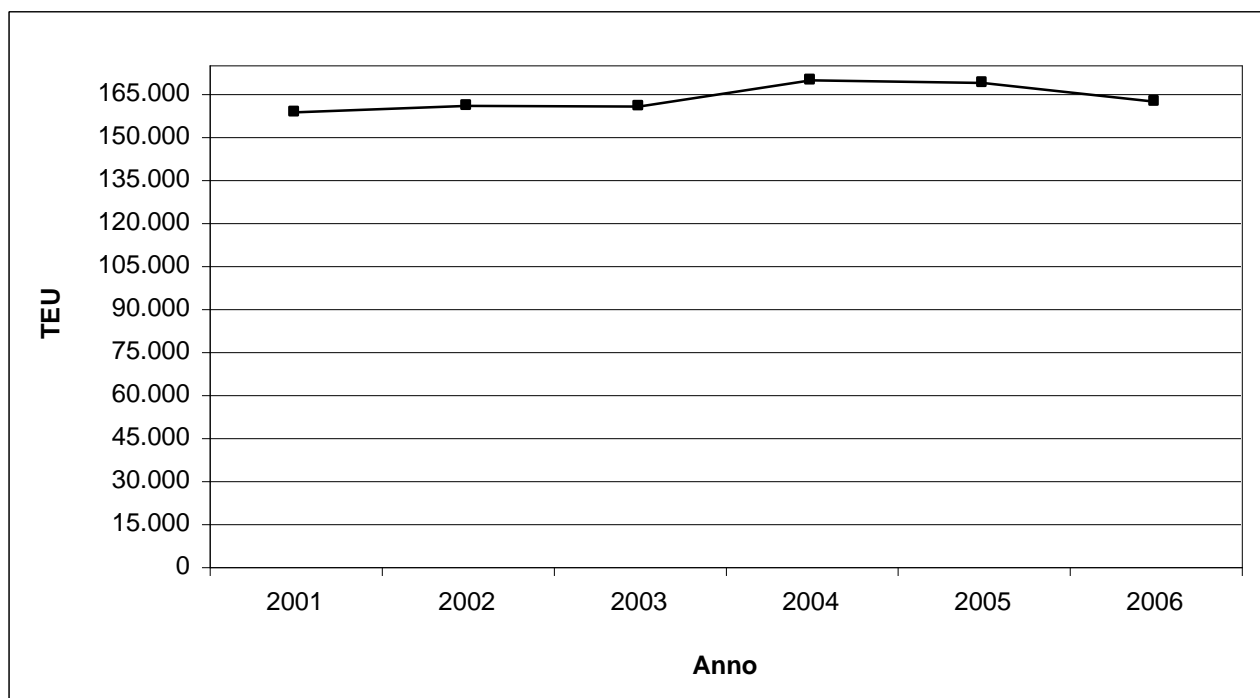
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 10: Porto di Ravenna - serie storica flussi portuali 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

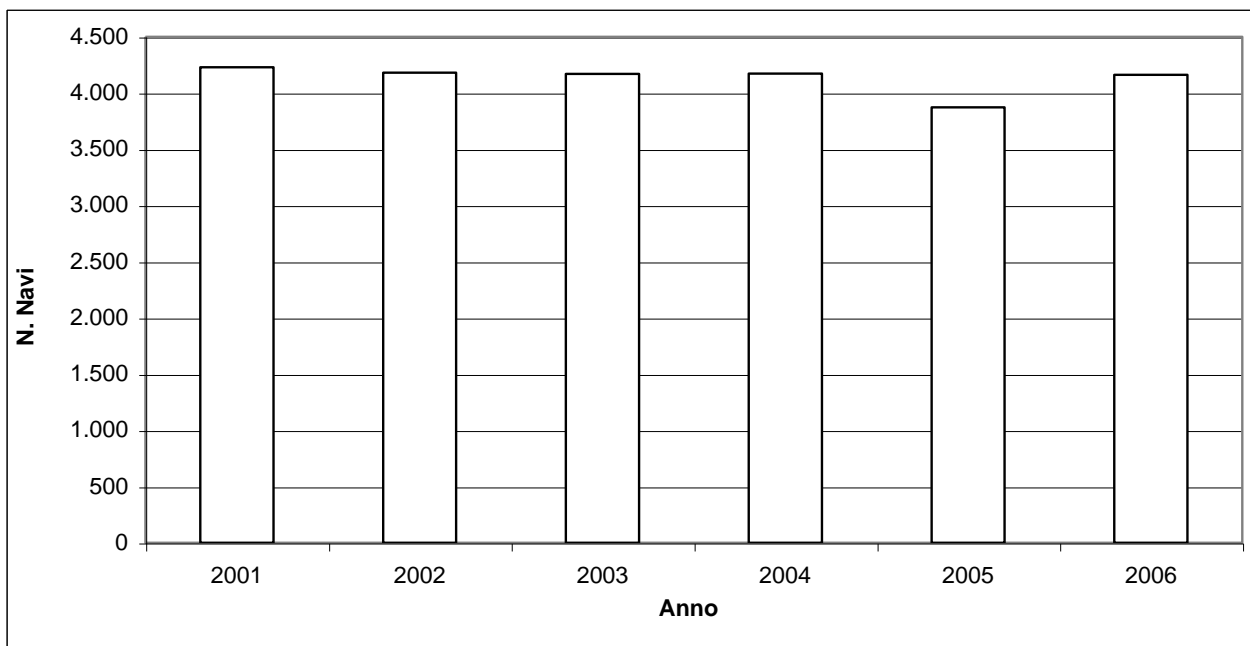
Graf. 11: Porto di Ravenna - serie storica movimentazione TEU 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

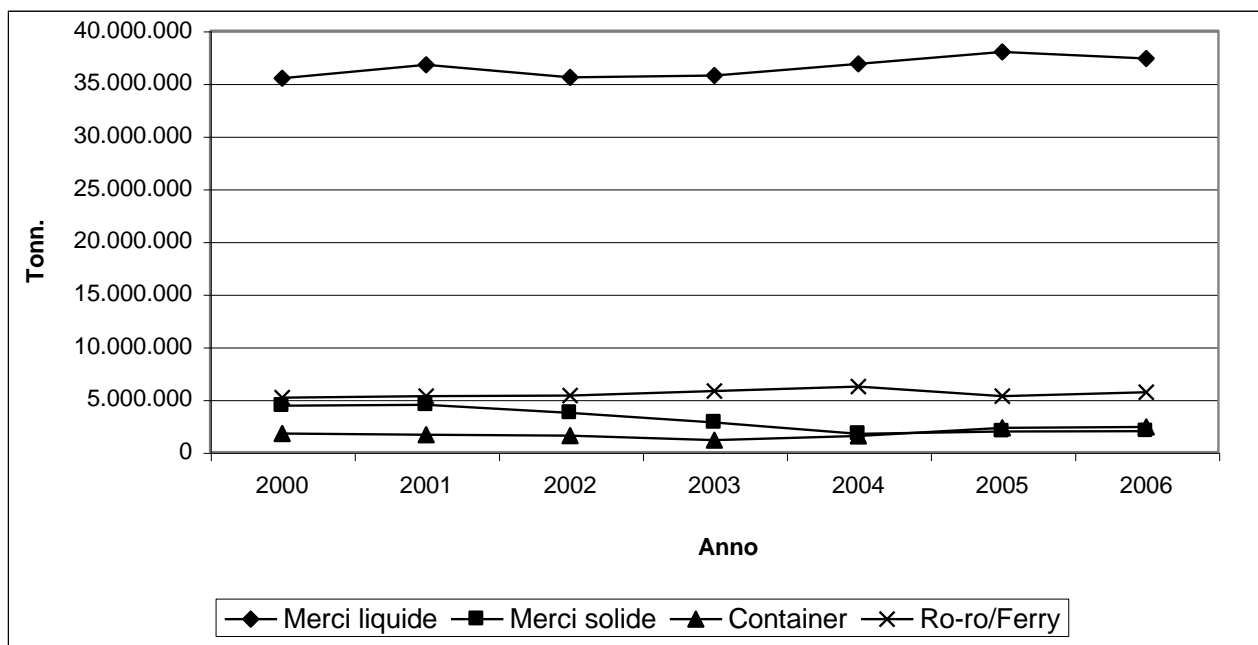
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 12: Porto di Ravenna – serie storica movimento navi 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

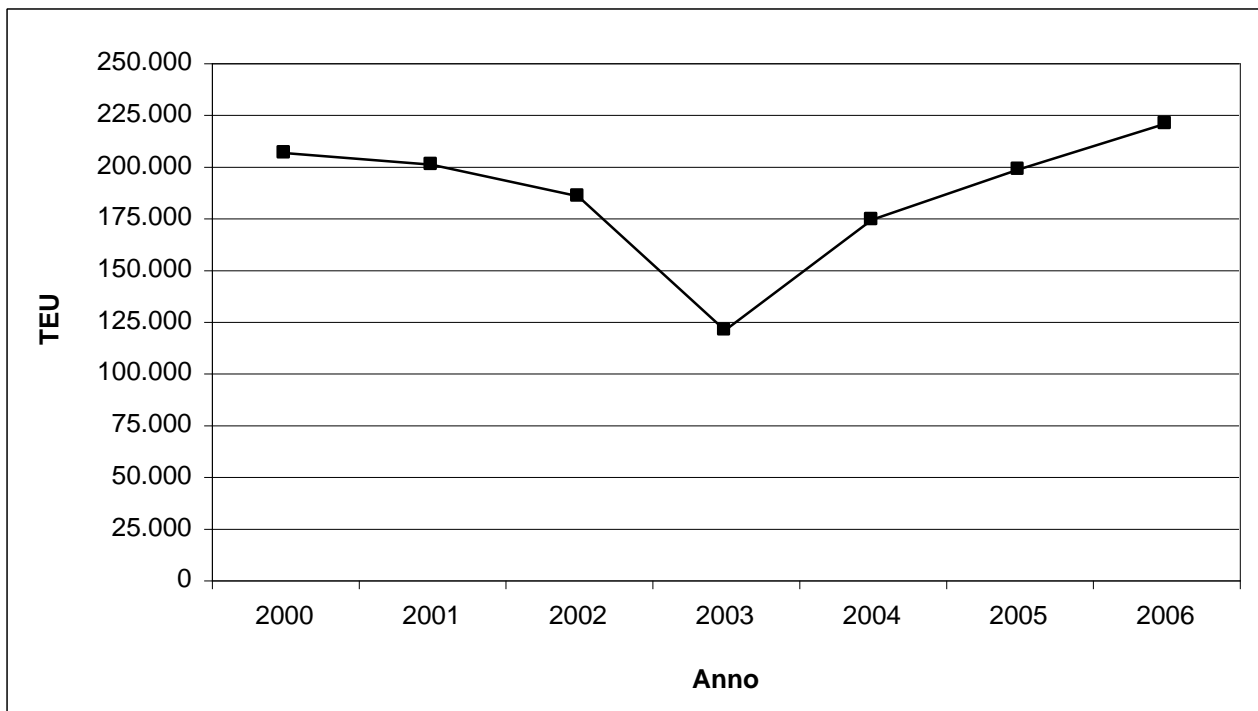
Graf. 13: Porto di Trieste – serie storica traffici portuali 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

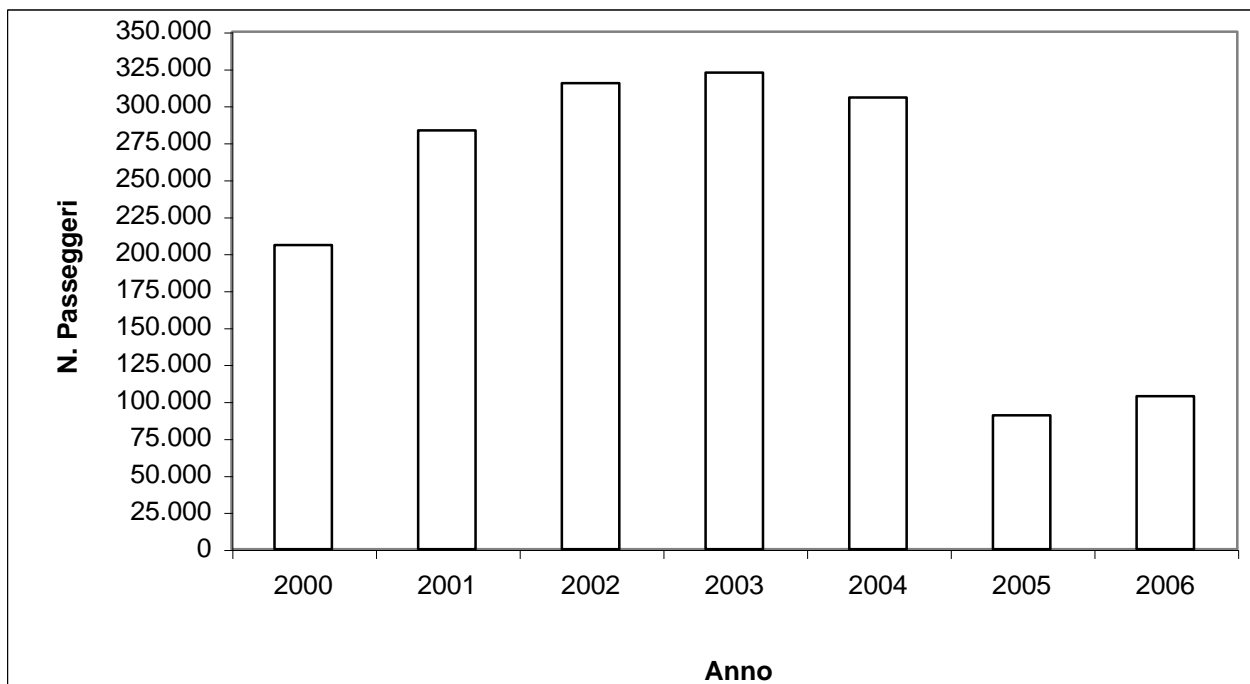
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 14: Porto di Trieste - serie storica movimentazione TEU 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

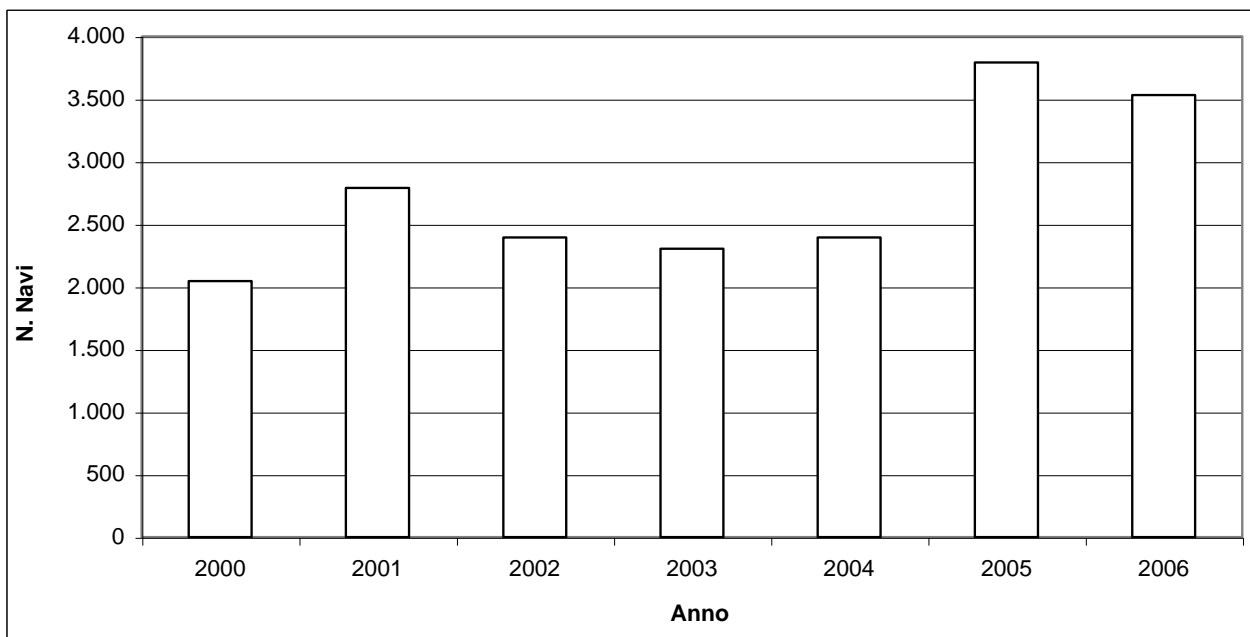
Graf. 15: Porto di Trieste - serie storica movimento passeggeri 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

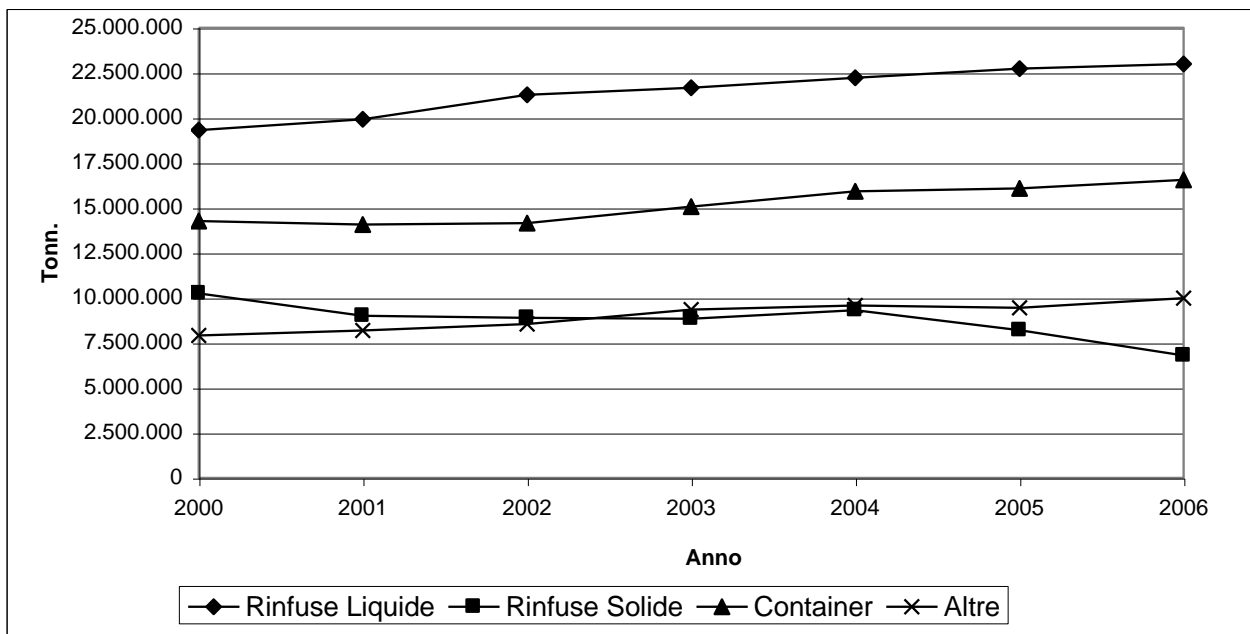
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 16: Porto di Trieste - serie storica movimento navi 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

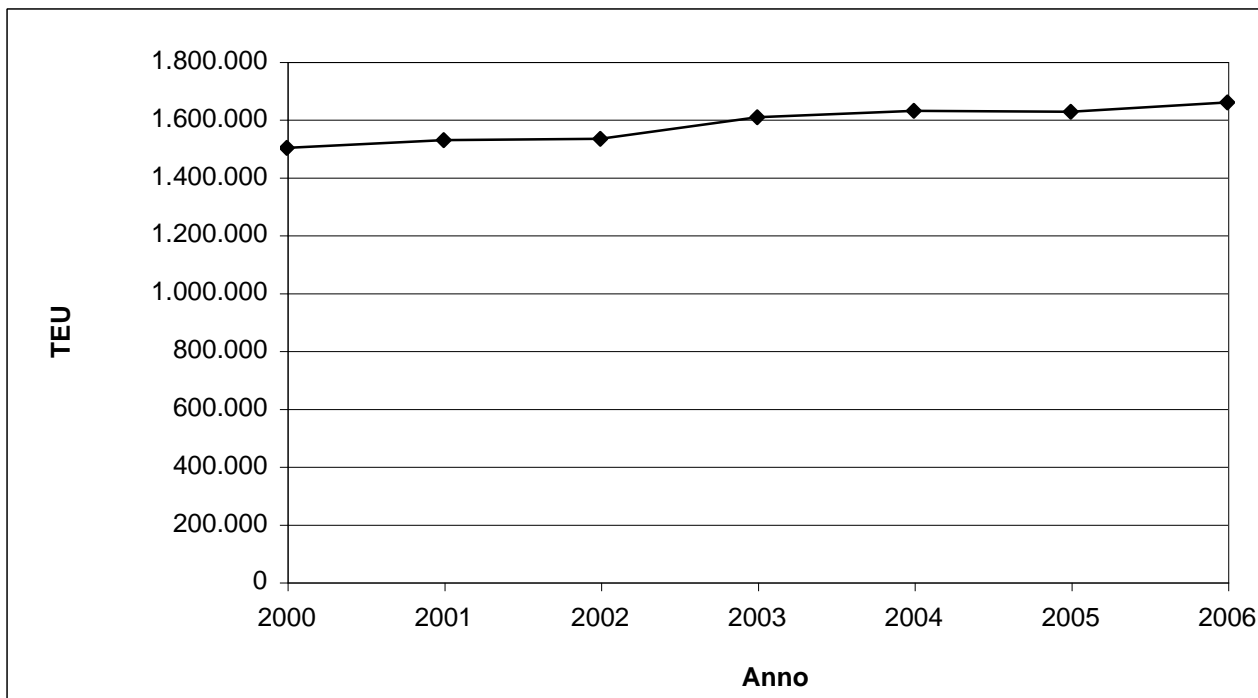
Graf. 17: Porto di Genova - serie storica flussi portuali 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

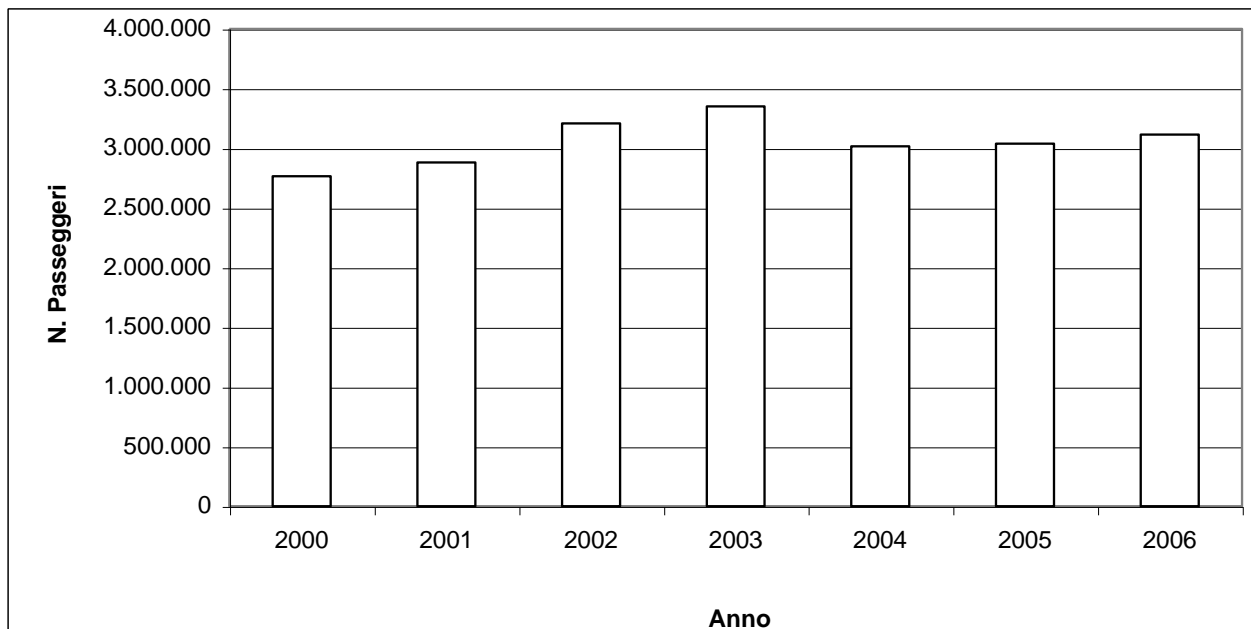
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 18: Porto di Genova - serie storica movimentazione TEU 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

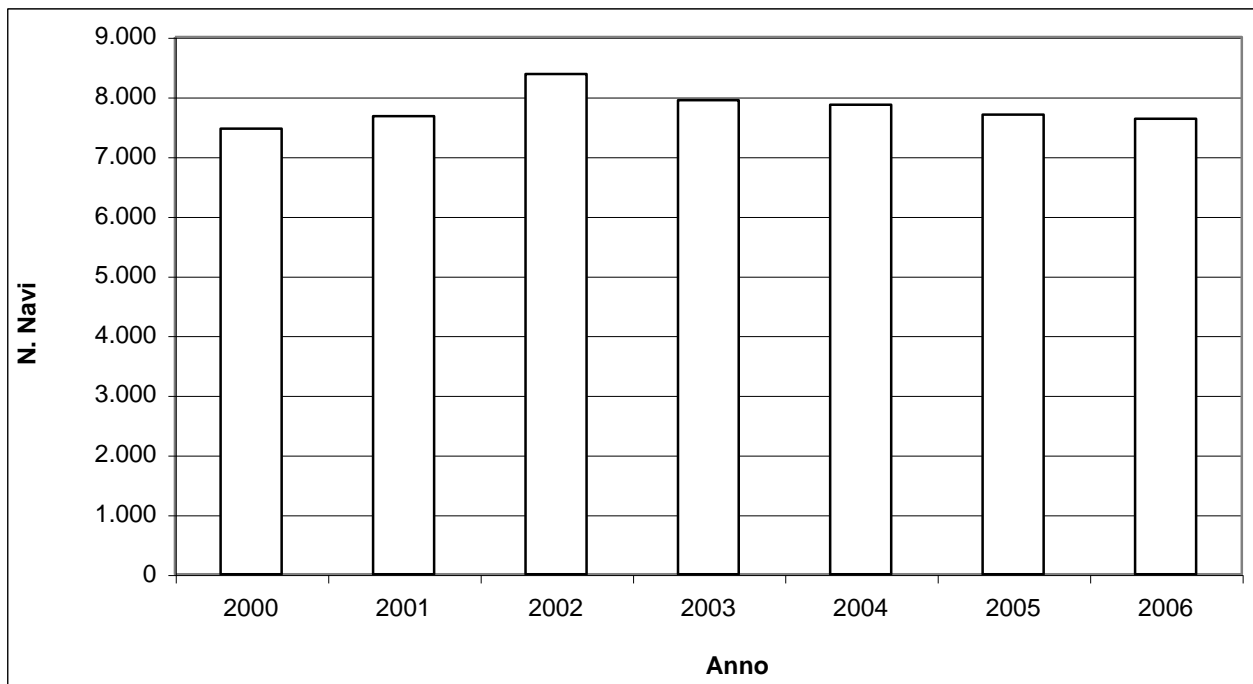
Graf. 19: Porto di Genova - serie storica movimento passeggeri 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

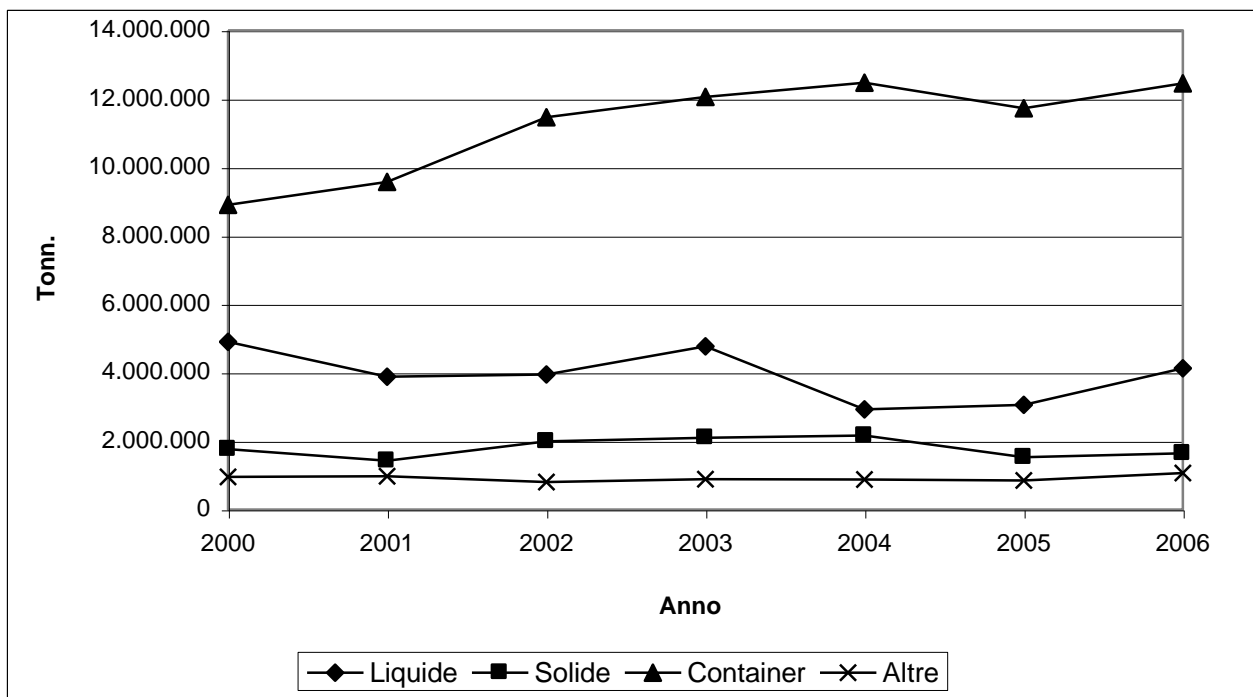
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 20: Porto di Genova – serie storica movimento navi 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

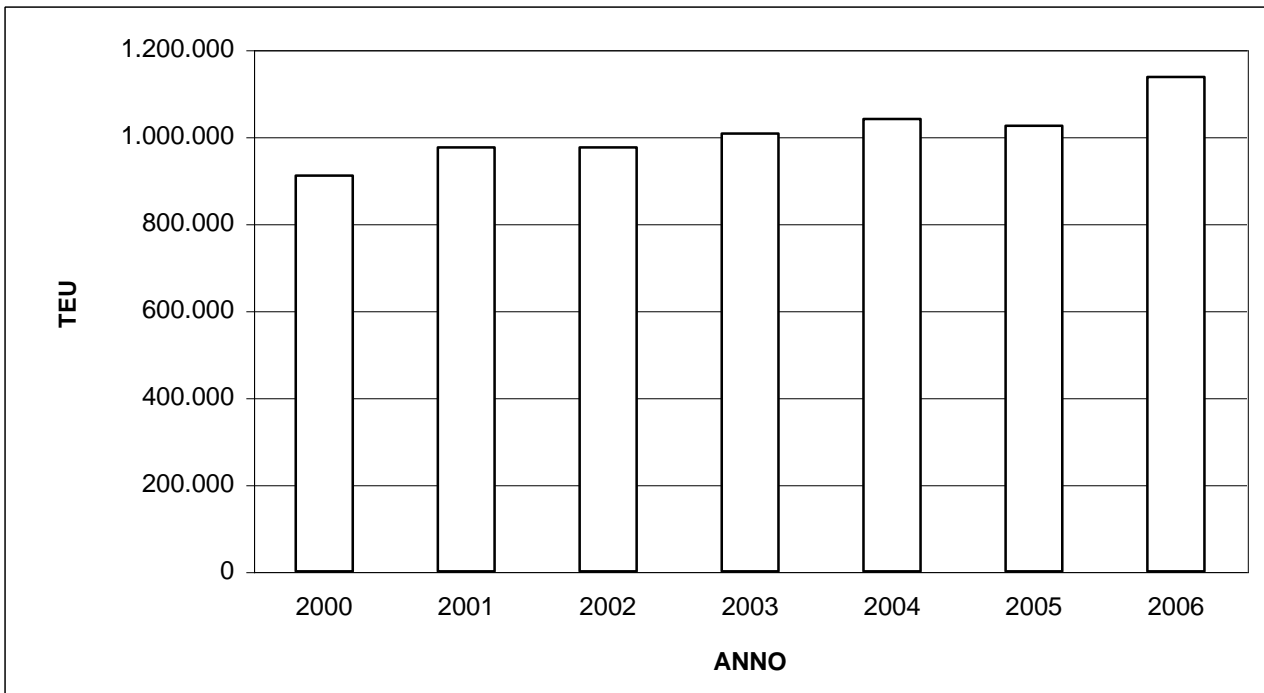
Graf. 21: Porto di La Spezia – serie storica flussi portuali 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

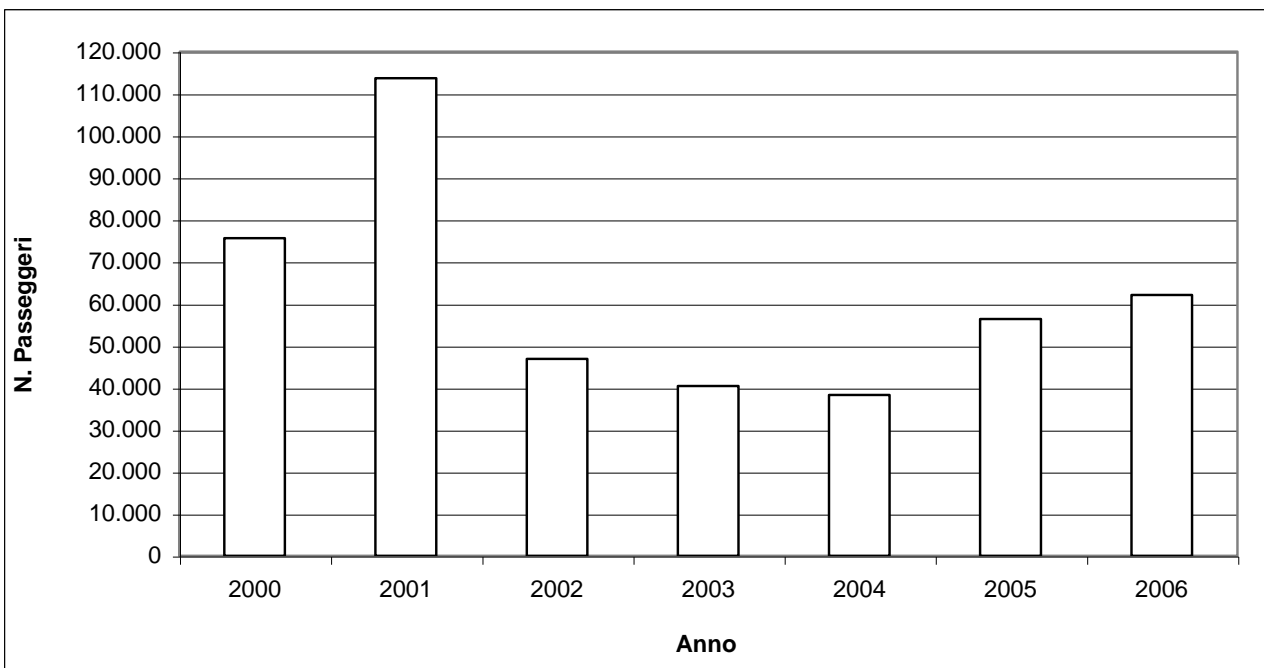
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 22: Porto di La Spezia - serie storica movimentazione TEU 2000 - 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

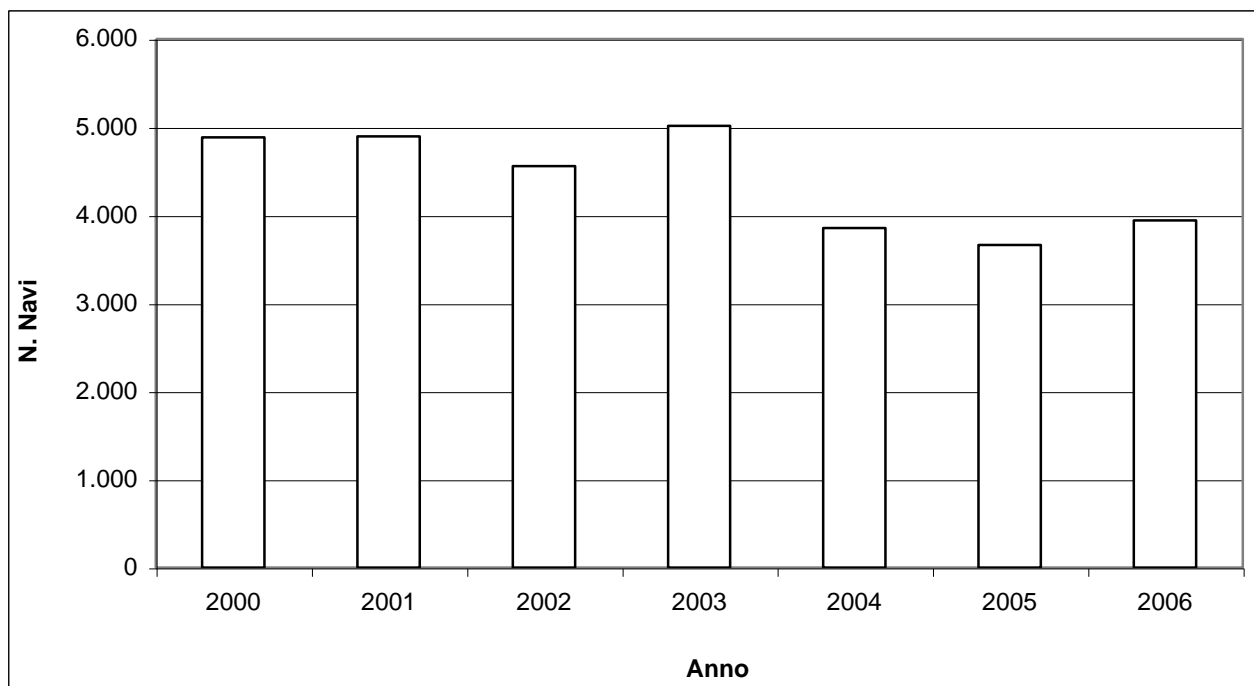
Graf. 23: Porto di La Spezia - serie storica movimento passeggeri 2000 - 2006



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. 24: Porto di La Spezia - serie storica movimento navi 2000 - 2006



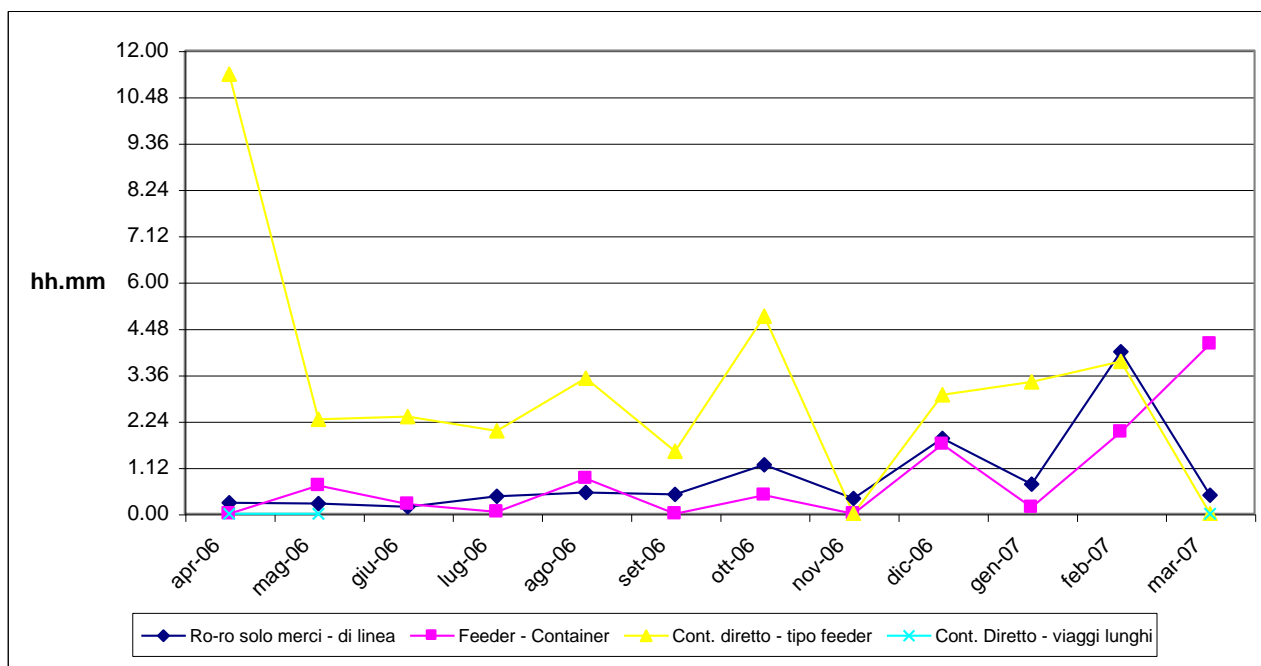
Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

3 LA QUALITÀ DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI ALLA FINE DELL'ANNO DI MONITORAGGIO

L'attività di rilevazione dei valori riguardanti la qualità del servizio marittimo portuale offerto dal porto di Venezia per il periodo aprile 2006 - marzo 2007 non ha portato alla luce alcun elemento che potrebbe indurre a pensare ad un suo scadimento. Andando ad osservare quanto già riportato mensilmente nei Rapporti di Misura e nei tre Rapporti di Valutazione, emerge un quadro piuttosto complesso, che cambia sia in base al tipo di parametro considerato sia in base alla tipologia di servizio di riferimento. In breve, quanto emerso dal piano di monitoraggio può essere sintetizzato nel modo seguente:

- La media della sosta in rada nei servizi containerizzati diretti tipo feeder si rivela in tutto il periodo abbastanza variabile e con valori superiori rispetto agli altri; per le altre tipologie di servizio che transitano attraverso le bocche di Malamocco e Lido si riscontra, invece, una maggiore linearità salvo il periodo invernale dove sono stati rilevati valori maggiormente costanti e leggermente superiori rispetto il resto dell'anno.

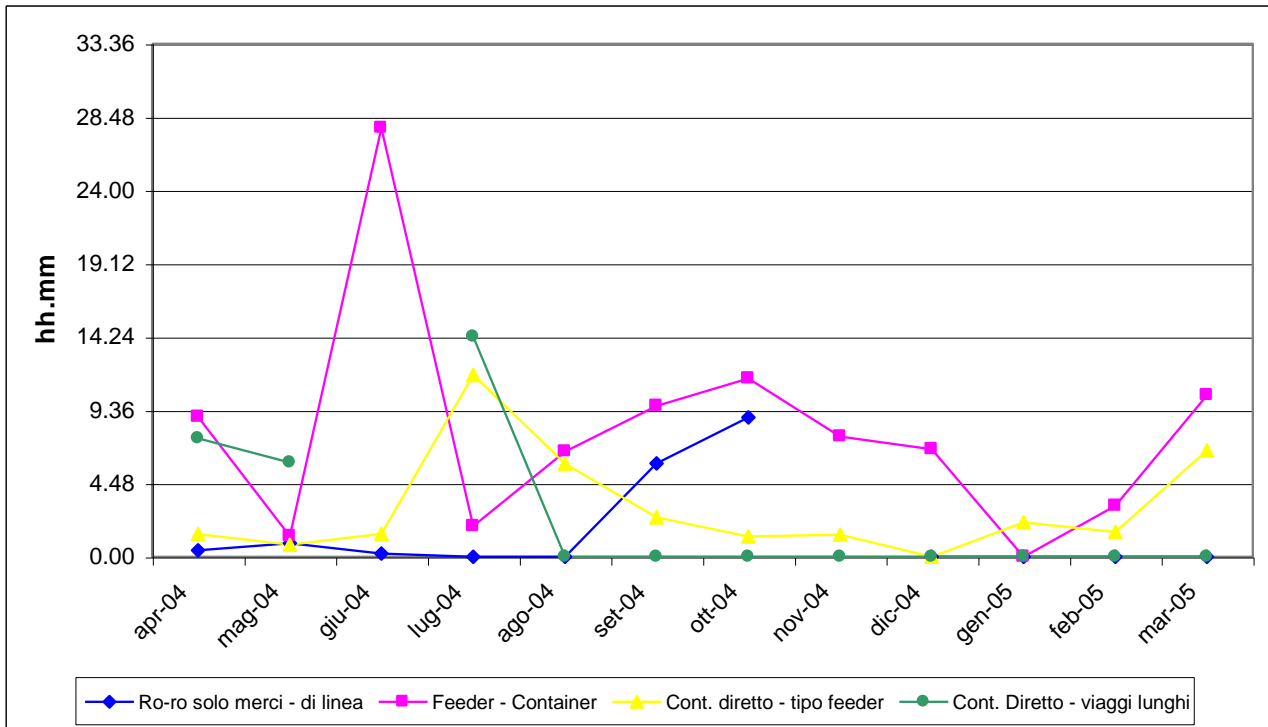
Graf. 25: Media della sosta in rada - bocca di Malamocco (anno 2006)



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

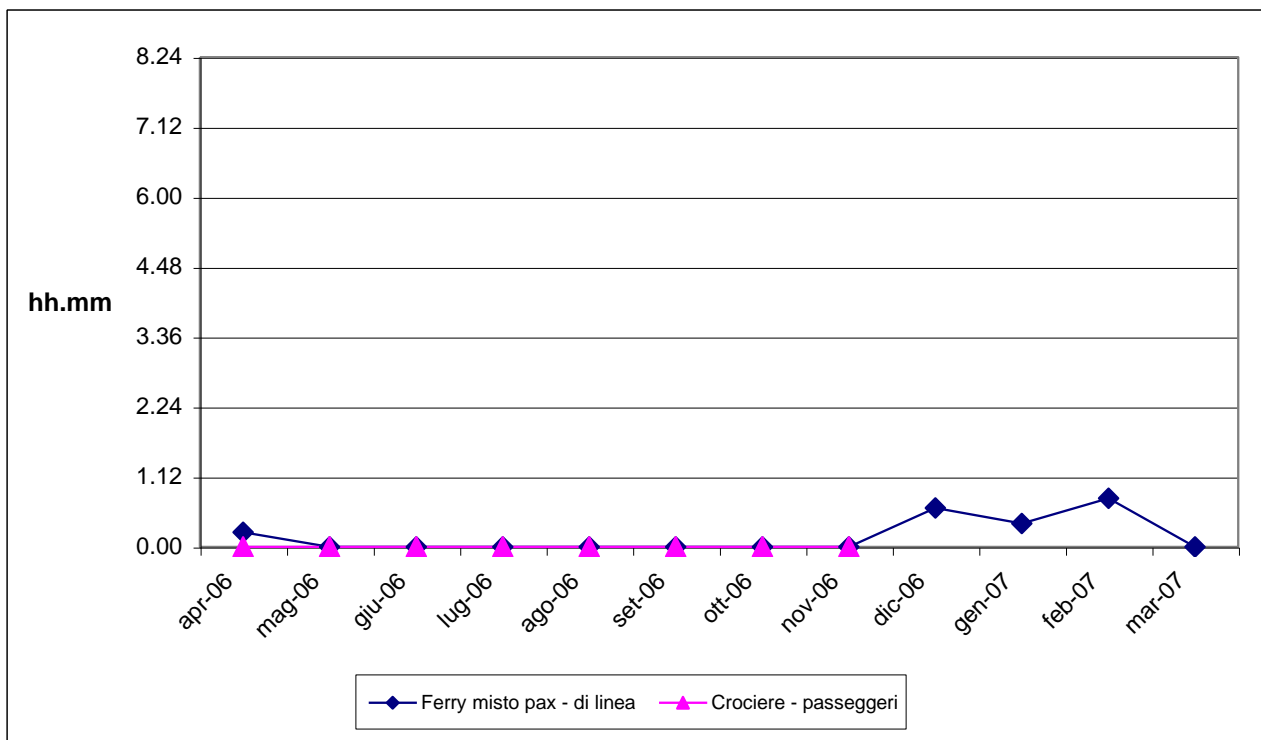
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 26: Media della sosta in rada - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

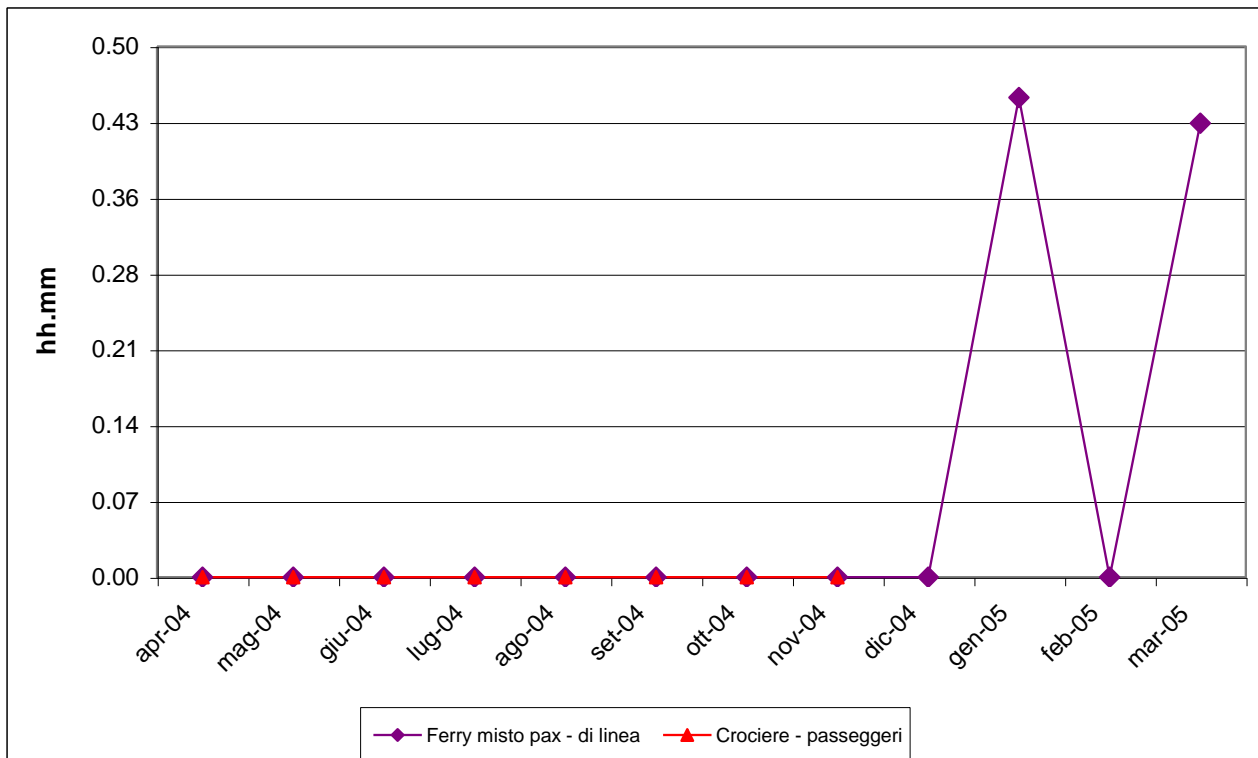
Graf. 27: Media della sosta in rada - bocca di Lido (anno 2006)



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 della sosta in rada - bocca di Lido (anno 2004)

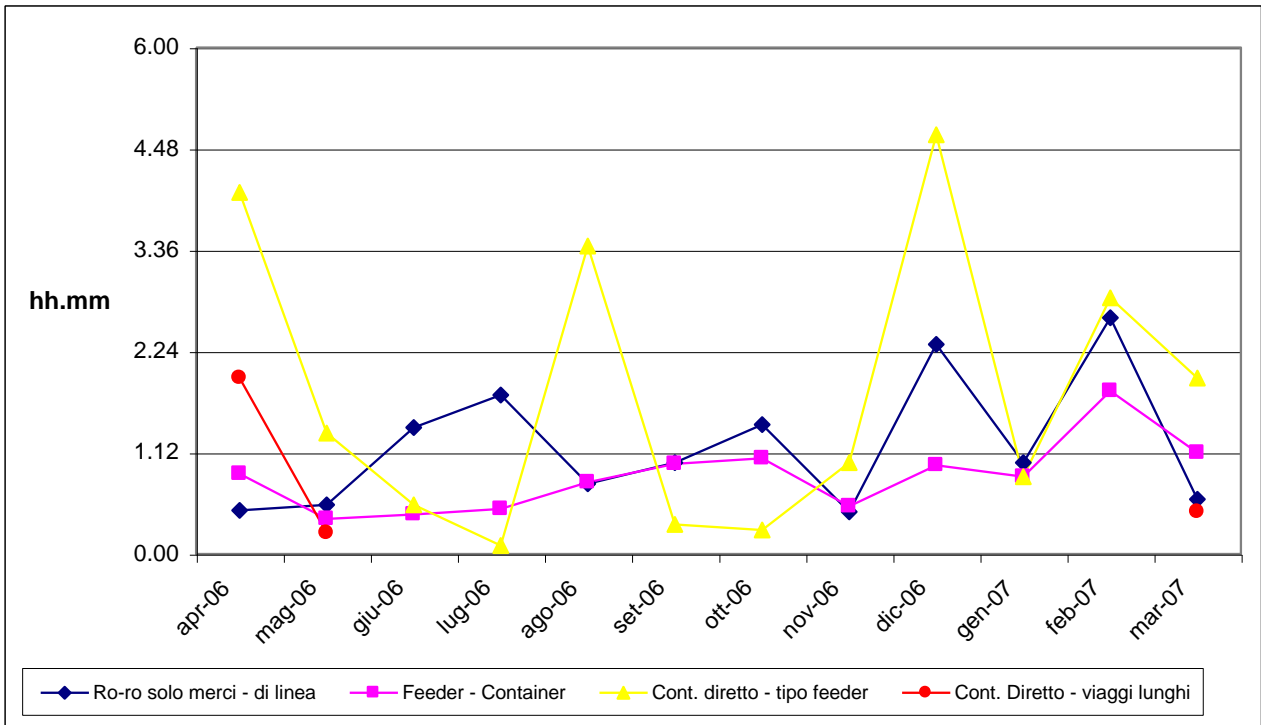


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

- L'accentuata variabilità dei valori riscontrata nella sosta in rada può essere estesa anche alla media dei ritardi in entrata, specie per i servizi containerizzati diretti e per le navi ro-ro solo merci; anche i tempi riguardanti la bocca di Lido hanno rivelato una certa discontinuità in particolare verso fine 2006 / inizio 2007.

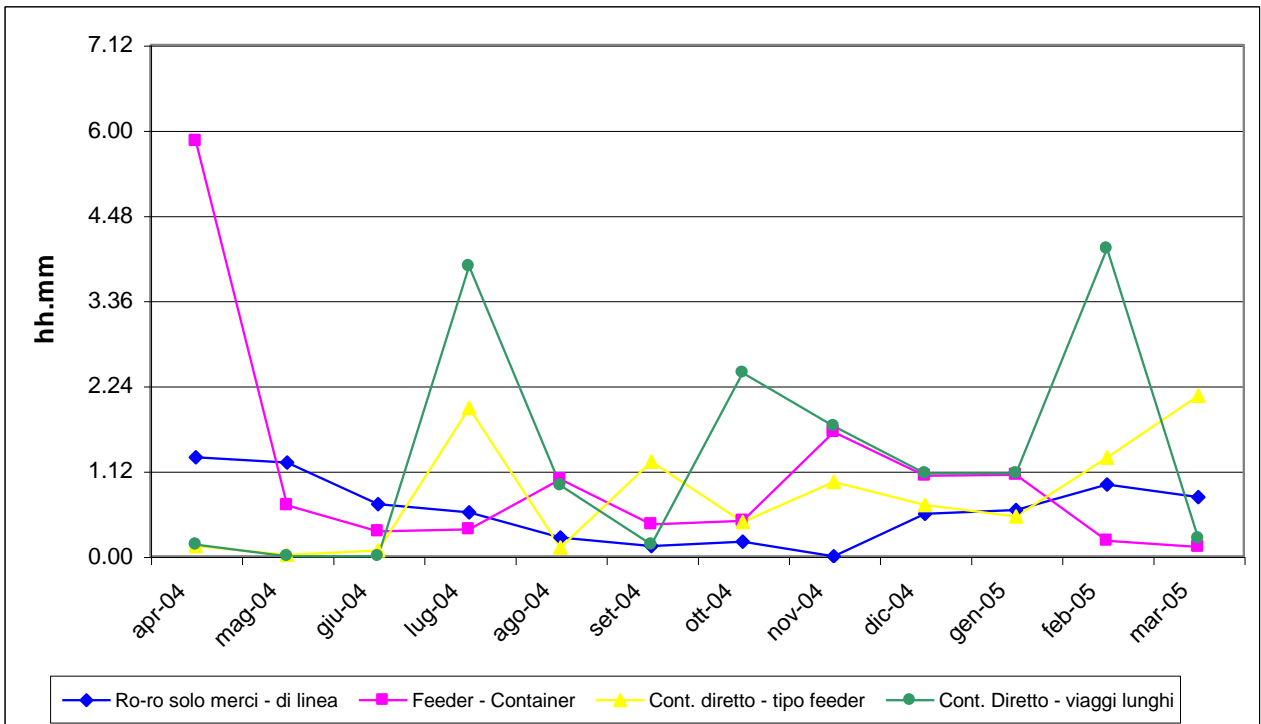
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 29: Media dei ritardi in entrata - bocca di Malamocco (anno 2006)



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

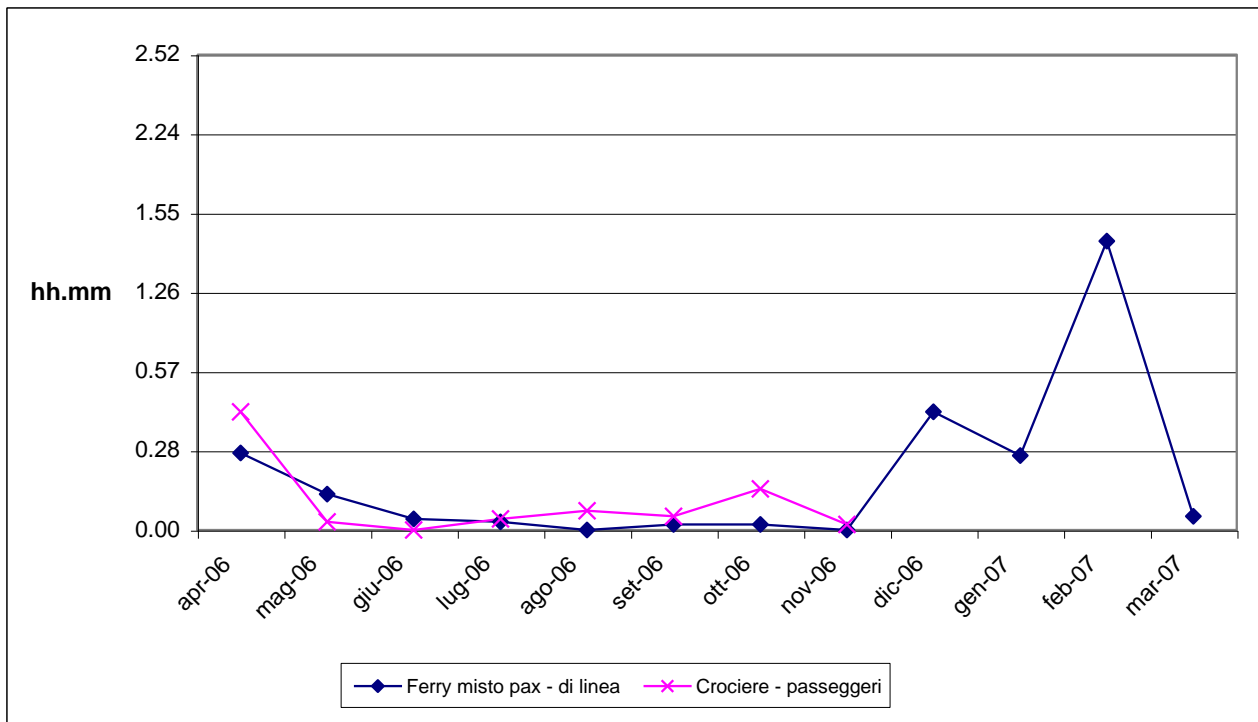
Graf. 30: Media dei ritardi in entrata - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

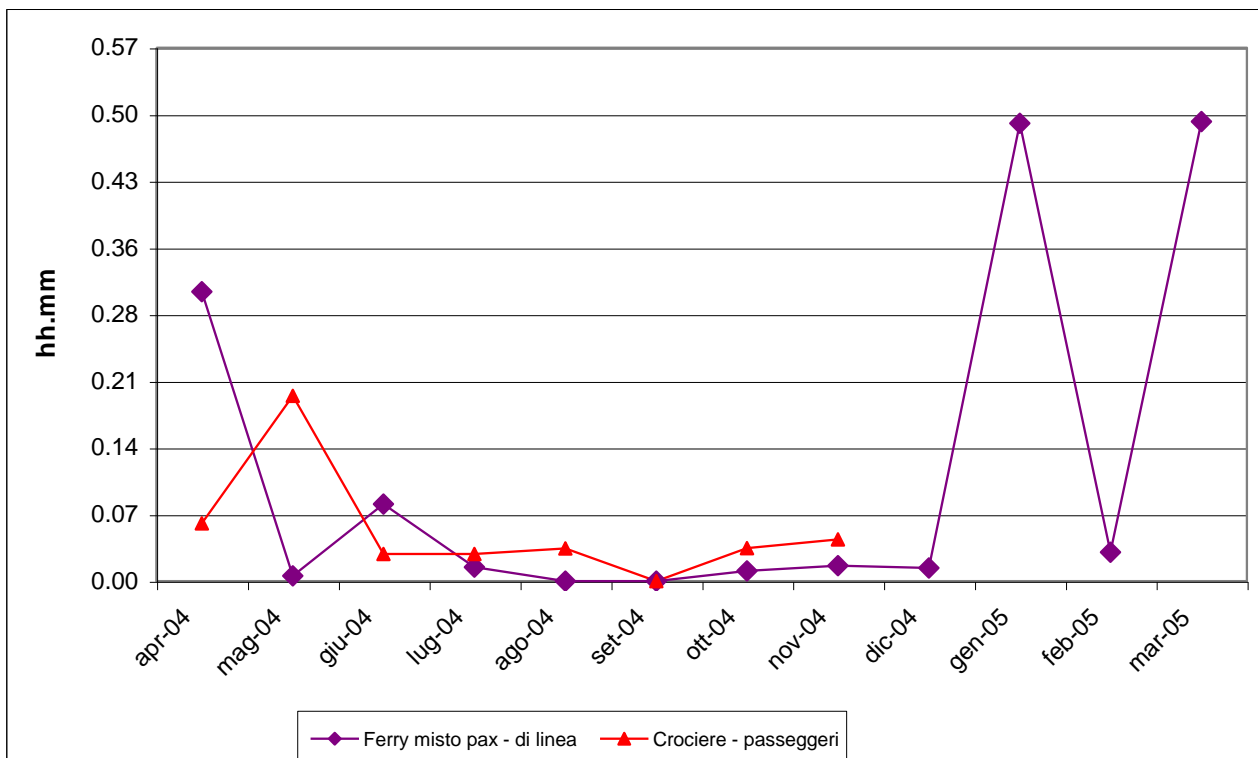
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 31: Media dei ritardi in entrata - bocca di Lido (anno 2006)



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

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

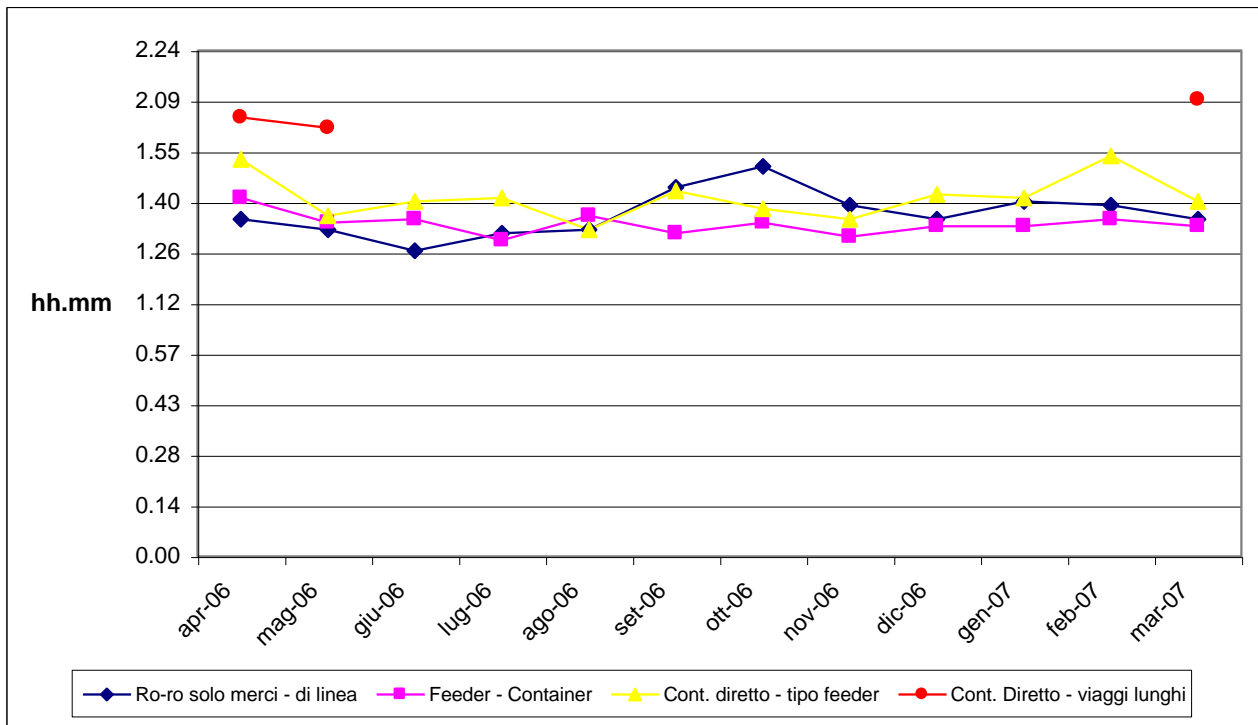


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

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

- I tempi della manovra di entrata si sono mantenuti sostanzialmente lineari durante tutto il periodo di monitoraggio tanto per i servizi facenti capo alla bocca di Malamocco quanti per quelli della bocca di Lido.

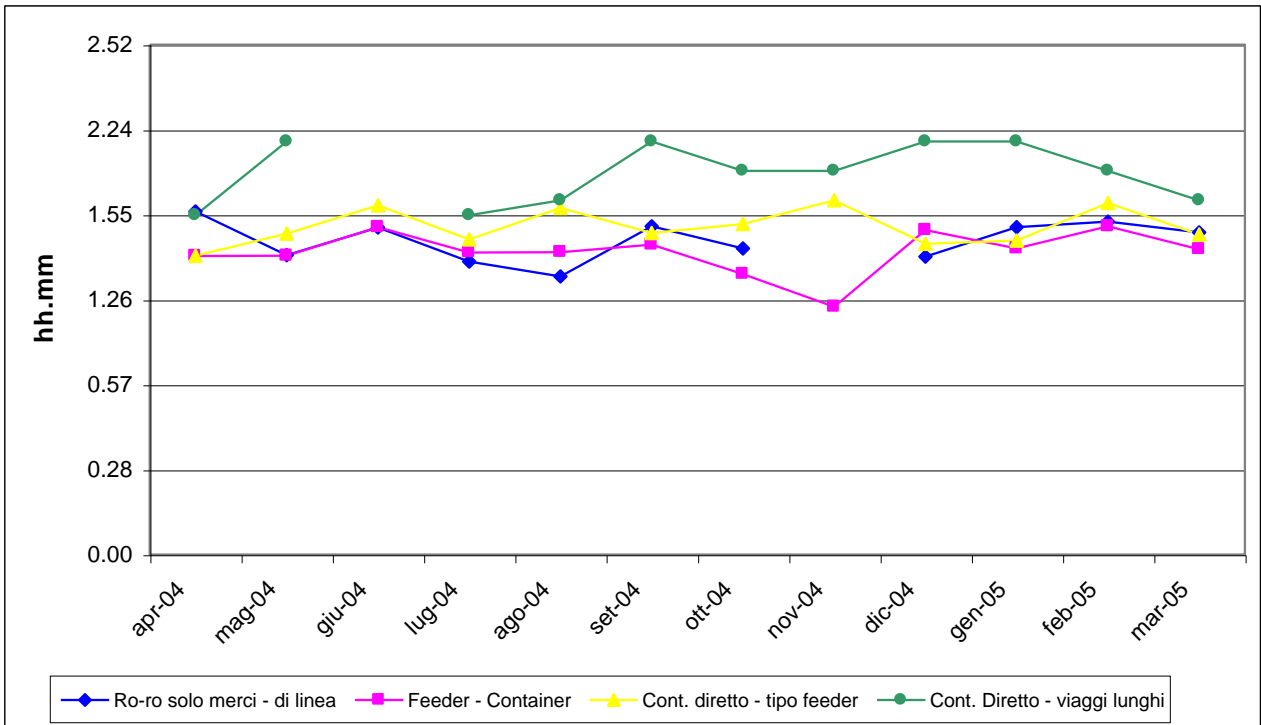
Graf. 33: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Malamocco (anno 2006)



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

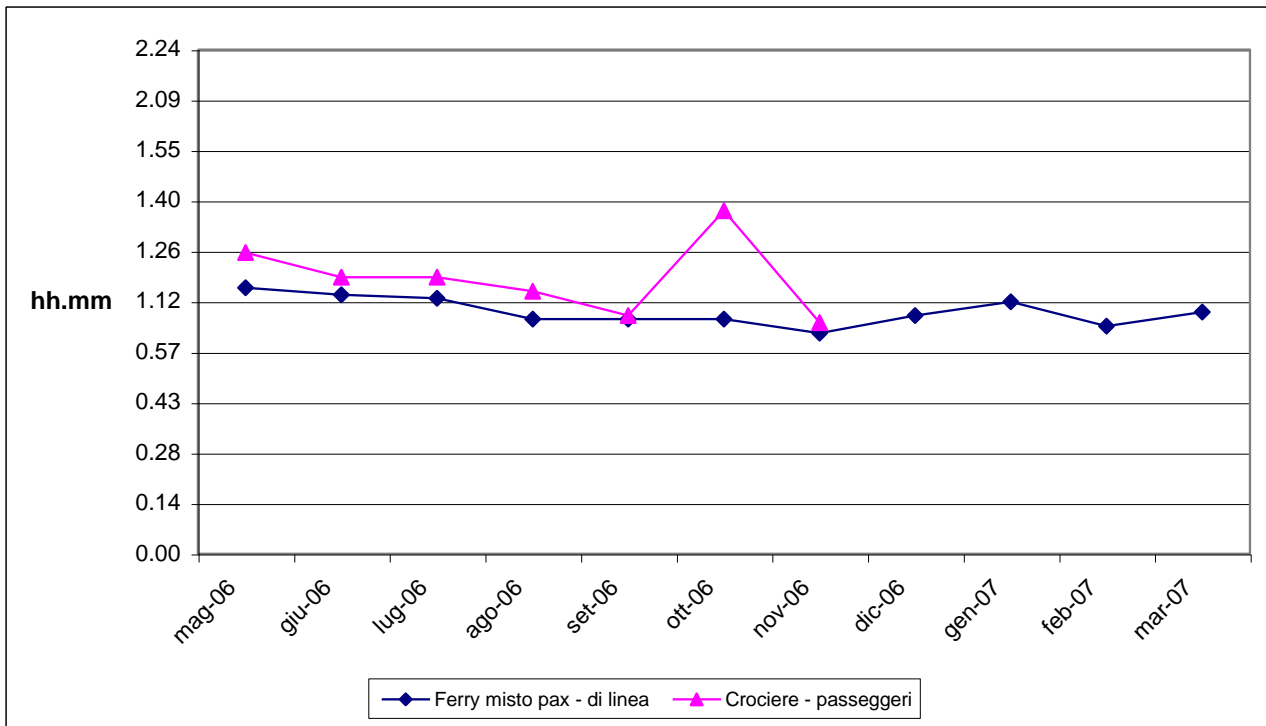
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 34: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

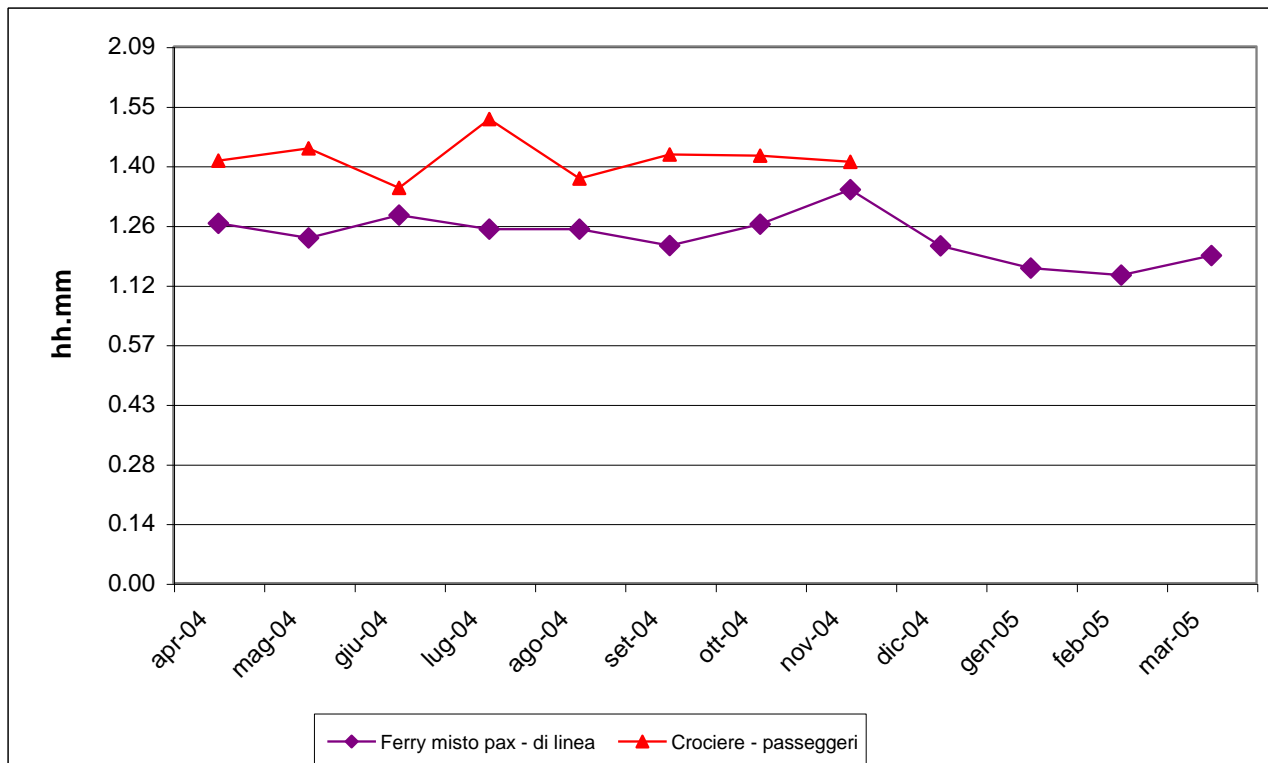
Graf. 35: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Lido (anno 2006)



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

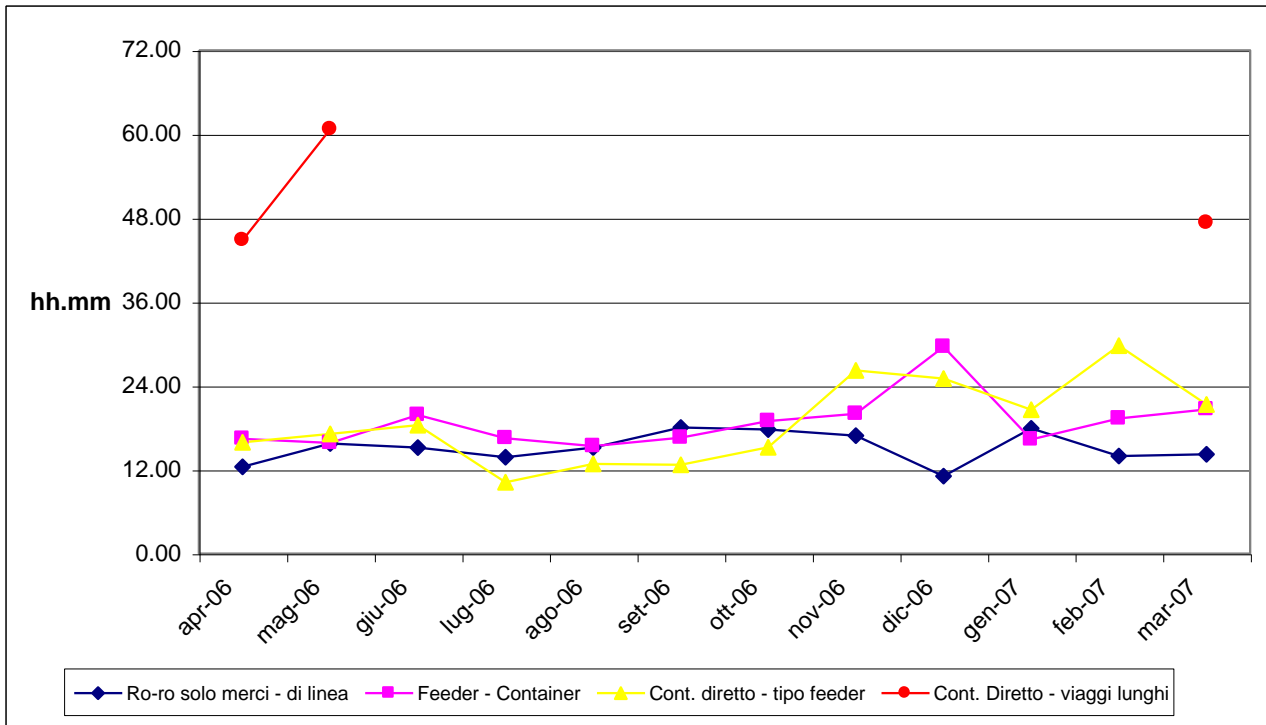


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

- Anche la media dei tempi di sosta in banchina si è rivelata essere piuttosto lineare durante tutto il periodo; qualche oscillazione è stata osservata nei servizi merci ancora una volta con maggiore frequenza durante la stagione invernale.

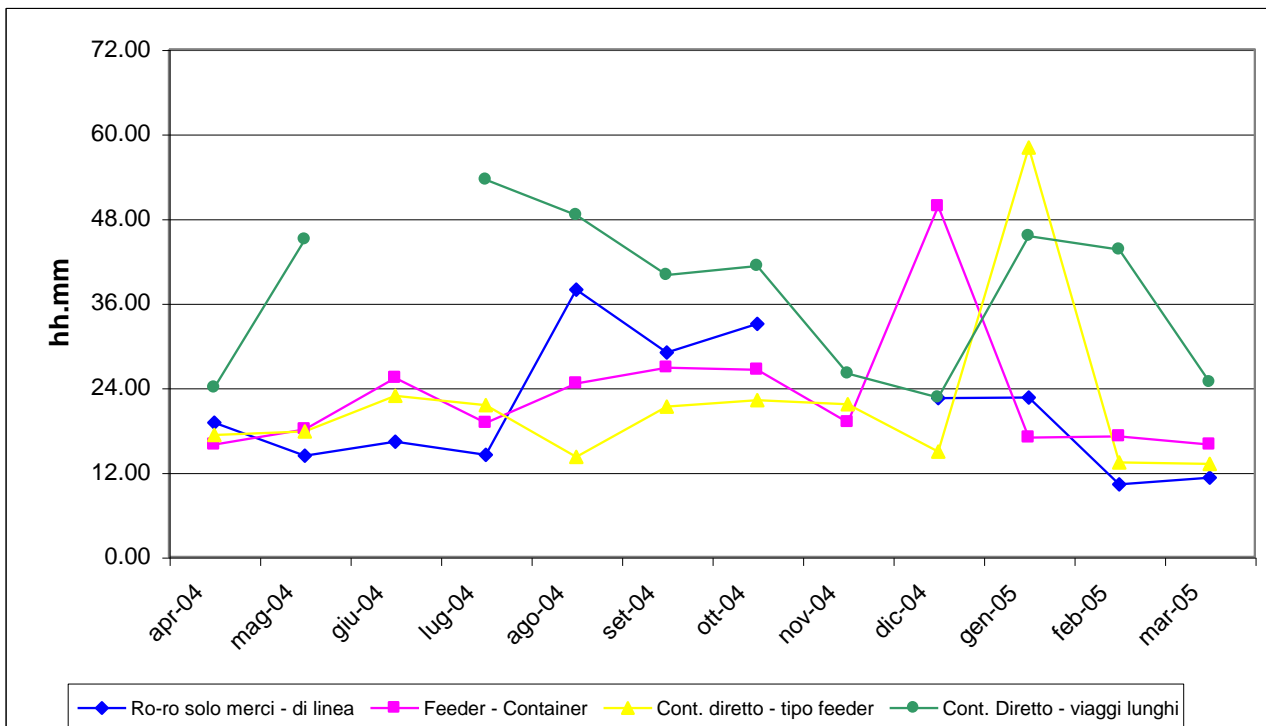
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 37: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Malamocco (anno 2006)



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

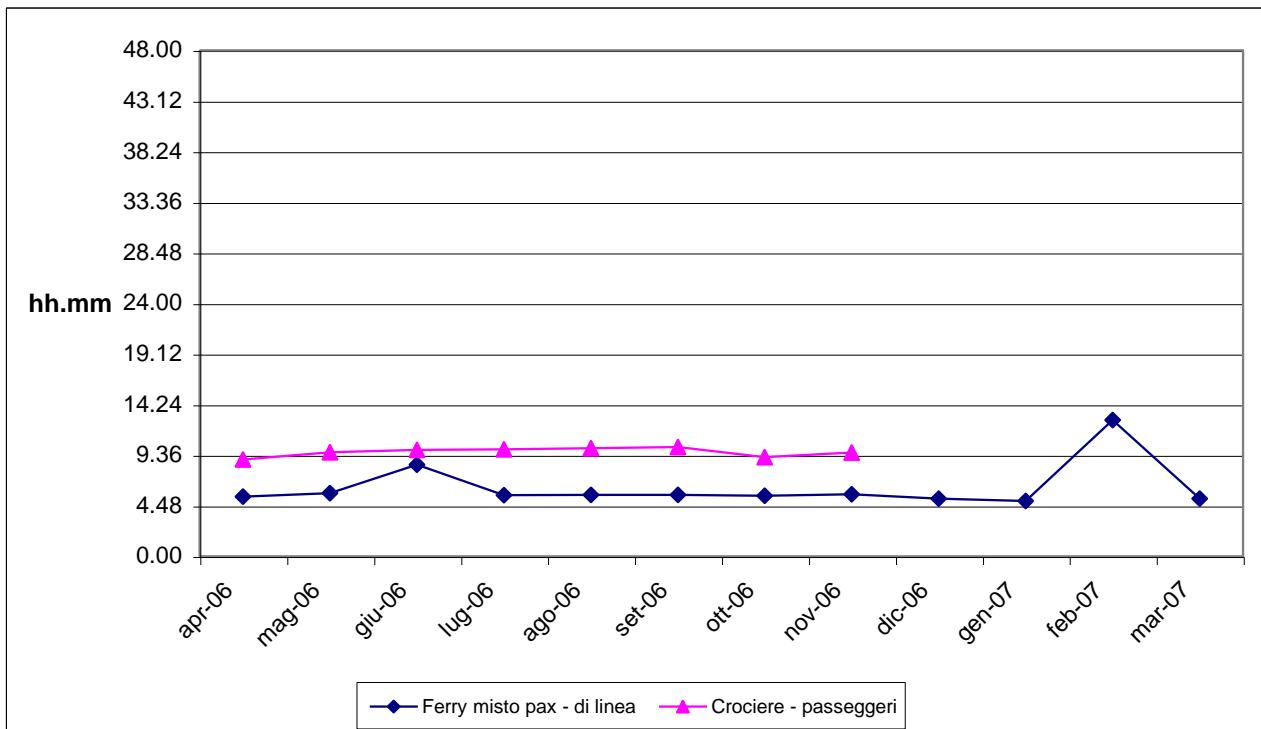
Graf. 38: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

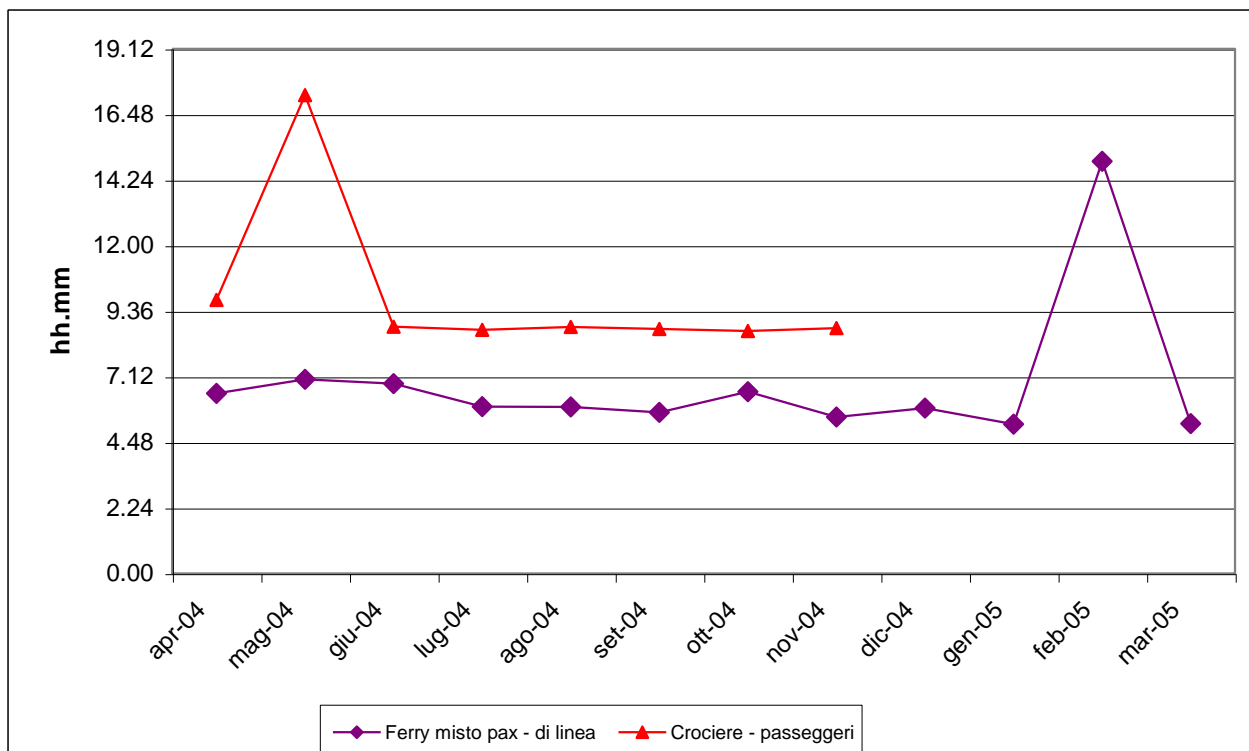
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 39: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Lido (anno 2006)



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

Graf. 40: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Lido (anno 2004)

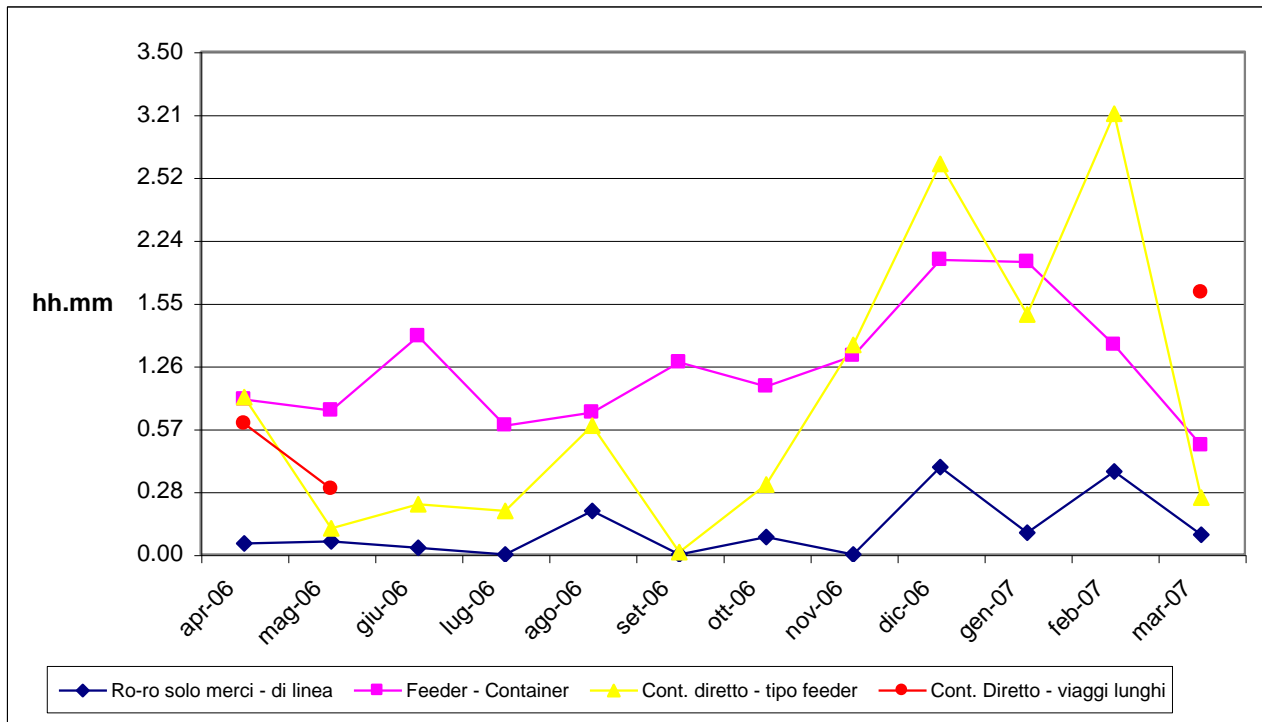


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

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

- Trend piuttosto scostanti e diversificati tra tipologie di servizio, specie per quelli che fanno riferimento alla bocca di Malamocco, sono stati rilevati anche per quanto riguarda la media dei ritardi in partenza; a tale proposito si segnalano tempi leggermente maggiori durante tutto il periodo nei servizi container feeder ed una tendenza all'aumento a partire da novembre 2006 in quelli diretti tipo feeder; maggiore costanza si segnala invece in relazione ai servizi ro-ro puri.

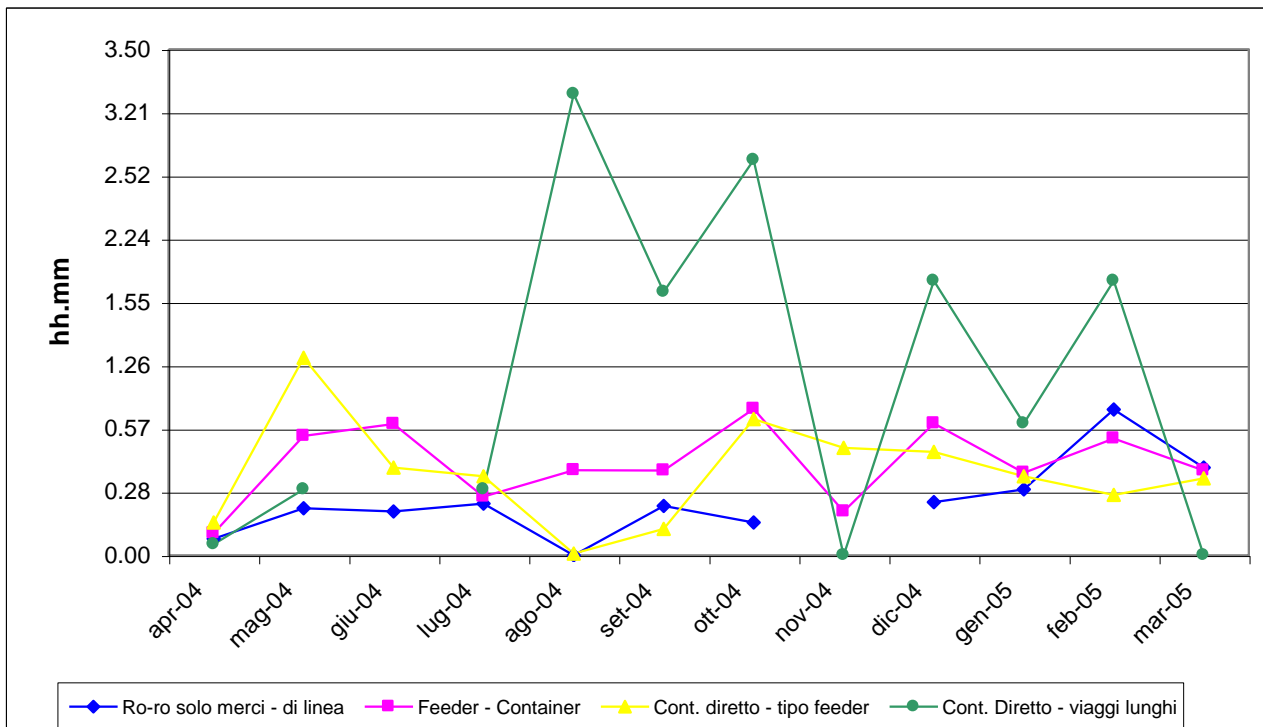
Graf. 41: Media dei ritardi in partenza – bocca di Malamocco (anno 2006)



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

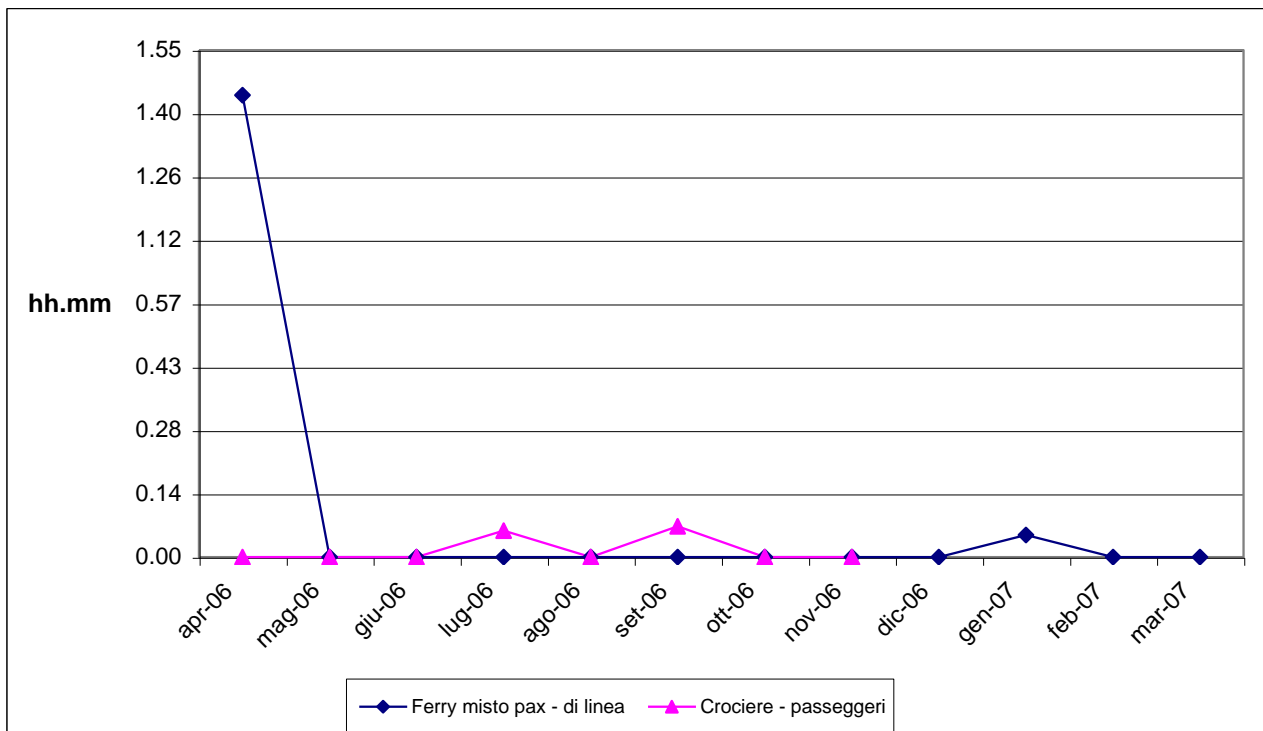
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 42: Media dei ritardi in partenza - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

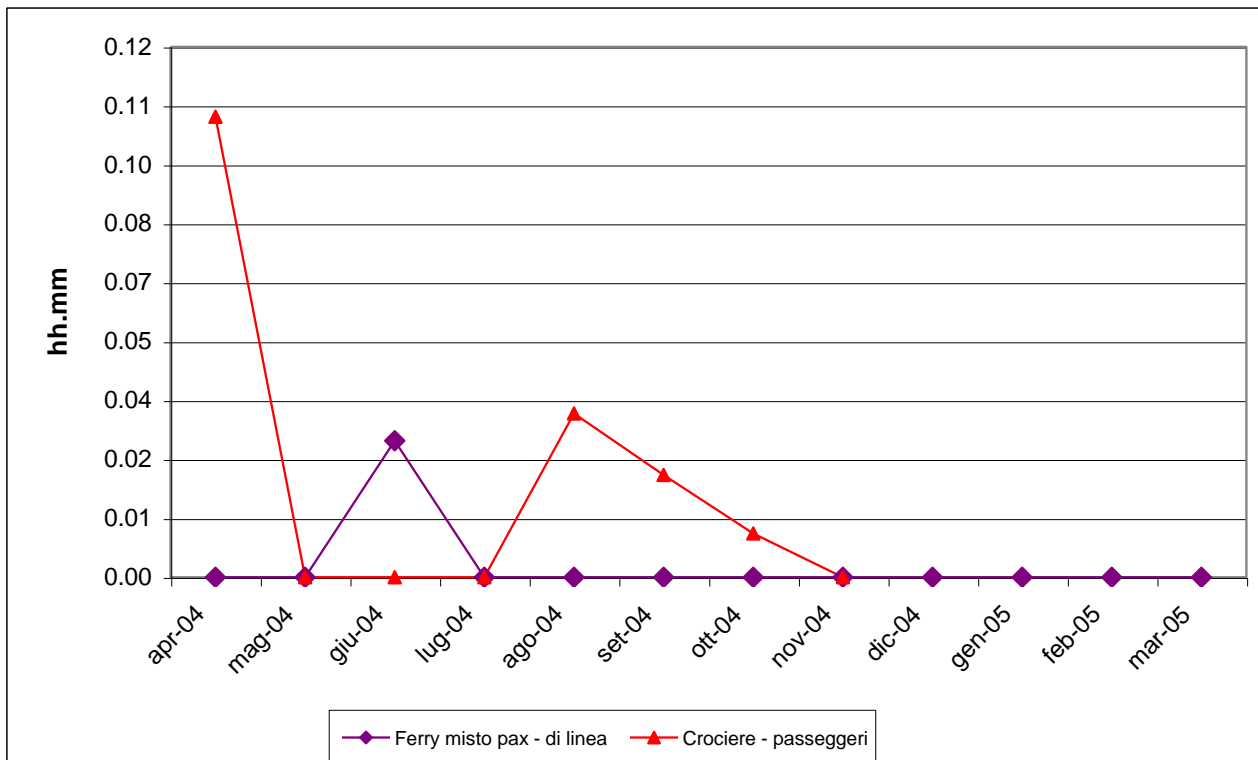
Graf. 43: Media dei ritardi in partenza - bocca di Lido (anno 2006)



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

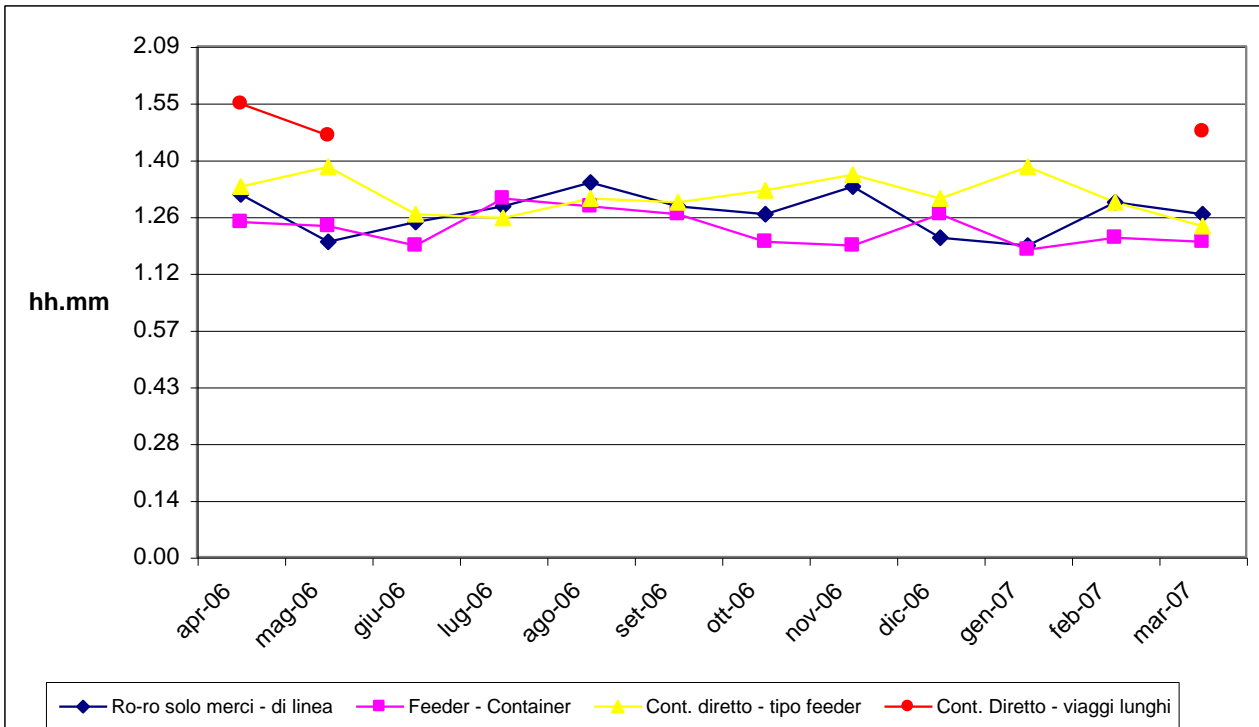


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

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

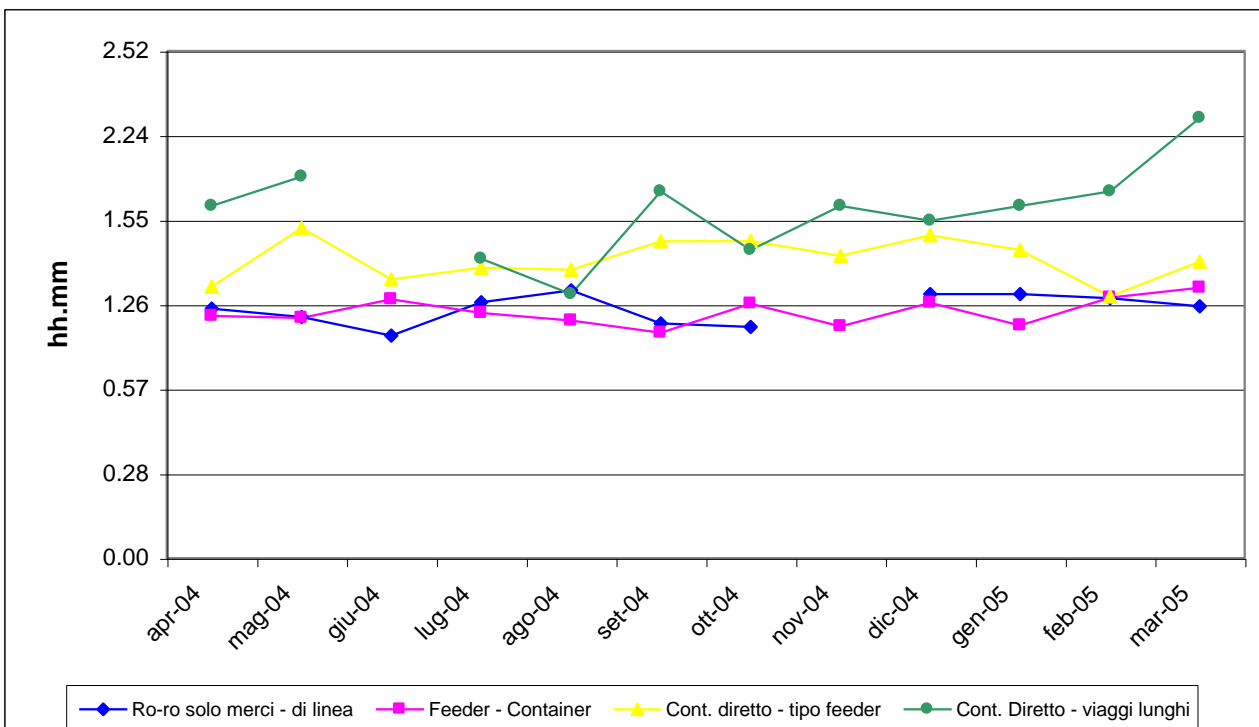
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 45: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Malamocco (anno 2006)



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

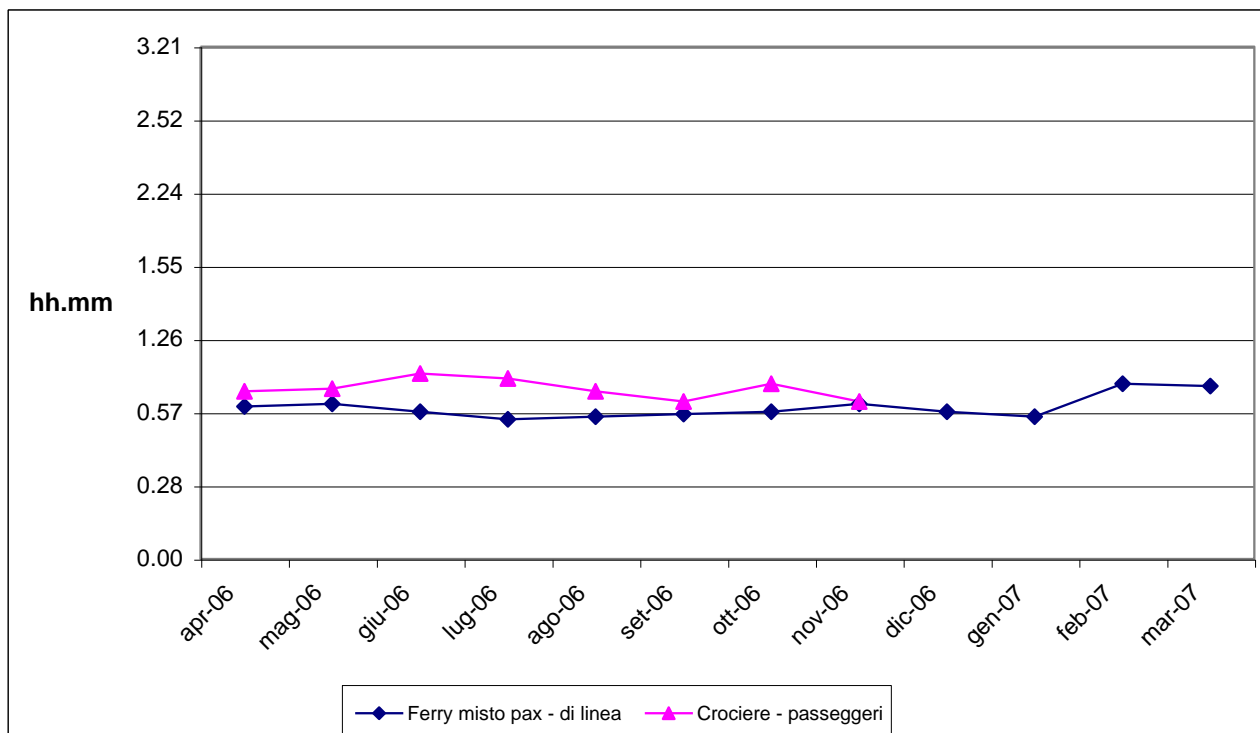
Graf. 46: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Malamocco (anno 2004)



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

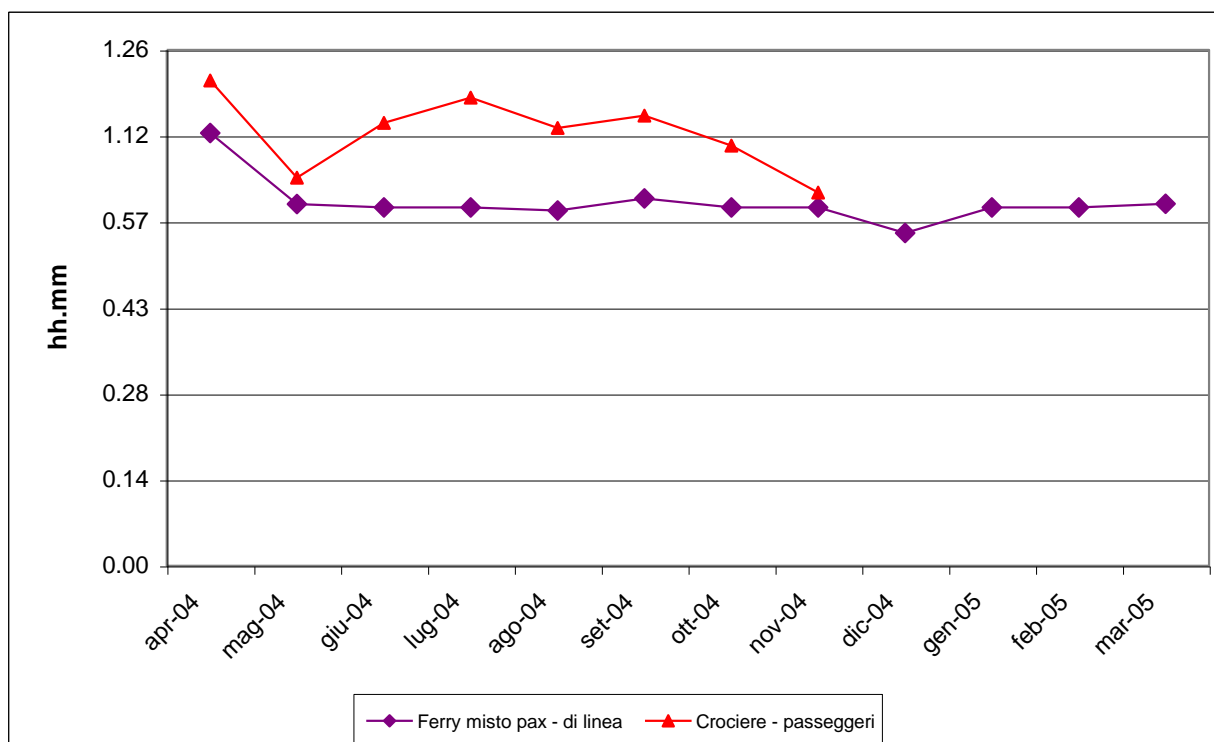
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 47: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Lido (anno 2006)



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

Graf. 48: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Lido (anno 2004)



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

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

In conclusione è possibile affermare che, anche alla luce della seconda annualità del piano di monitoraggio, nei casi in cui è stata registrata e segnalata una qualche forma di variabilità¹ rispetto l'anno precedente, essa risulta essere legata a cause fisiologiche non collegabili alle attività di cantiere, ma riconducibile a problematiche che "tradizionalmente" interessano il porto di Venezia (es.: nebbia, maree, congestione, condizioni meteo, ecc.). A tal proposito si ritiene inoltre opportuno puntualizzare che la conferma di ciò viene anche dai contatti intercorsi con i piloti i quali hanno sempre ribadito che il transito delle navi avviene regolarmente e senza alcun tipo di interferenza da parte dei cantieri. Si precisa, inoltre, che per il pregresso non è possibile stabilire un preciso rapporto causa - effetto e che nel caso in cui si ritenesse utile procedere verso una sua determinazione si renderebbe necessario un supplemento di indagine.

Per concludere l'analisi fatta e per avvalorare anche statisticamente quanto detto specie in riferimento ai parametri rivelatisi maggiormente variabili, si ritiene opportuno effettuare per ciascun tipo di parametro e per ciascun servizio una comparazione tra le medie e le deviazioni standard annue registrate durante i due anni del piano di monitoraggio e quelle rilevate allo stato 0. A tal fine si riportano di seguito due tabelle contenenti suddetti valori.

Tab. 7: 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	<i>Apr. 06 - Mar. 07</i>	0.56	1.12	3.55		0.32	
	<i>Apr. 05 - Mar. 06</i>	0.53	1.58	2.11	4.42	0.28	
	<i>Apr. 04 - Mar. 05</i>	3.21	8.53	3.27	9.27	0.44	
Media ritardi in entrata	<i>Apr. 06 - Mar. 07</i>	1.17	0.55	1.53	0.56	0.23	0.11
	<i>Apr. 05 - Mar. 06</i>	0.50	0.40	1.05	0.56	0.10	0.06
	<i>Apr. 04 - Mar. 05</i>	0.42	1.08	0.51	1.40	0.16	0.06
Media manovra di entrata	<i>Apr. 06 - Mar. 07</i>	1.37	1.34	1.42	2.05	1.10	1.20
	<i>Apr. 05 - Mar. 06</i>	1.41	1.41	1.48	2.02	1.22	1.40
	<i>Apr. 04 - Mar. 05</i>	1.46	1.42	1.51	2.09	1.23	1.42
Media tempi sosta in banchina	<i>Apr. 06 - Mar. 07</i>	15.10	18.47	18.46	50.57	6.32	9.53
	<i>Apr. 05 - Mar. 06</i>	15.16	16.05	19.43	44.12	6.57	8.26
	<i>Apr. 04 - Mar. 05</i>	20.58	22.55	21.32	37.41	6.55	10.09
Media ritardi in partenza	<i>Apr. 06 - Mar. 07</i>	0.15	1.26	1.09	1.10	0.55	0.06
	<i>Apr. 05 - Mar. 06</i>	0.15	0.52	0.30	1.23		0.08
	<i>Apr. 04 - Mar. 05</i>	0.27	0.42	0.40	1.38		0.04
Media manovra di uscita	<i>Apr. 06 - Mar. 07</i>	1.27	1.23	1.31	1.50	0.59	1.07
	<i>Apr. 05 - Mar. 06</i>	1.25	1.24	1.37	1.55	1.00	1.09
	<i>Apr. 04 - Mar. 05</i>	1.24	1.23	1.41	1.58	1.00	1.12

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

¹ Dovuta ad una molteplicità di concause.

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

Osservando i valori riportati nella precedente tabella è possibile ricavare un quadro di sostanziale analogia tanto con lo stato *ante operam* quanto in relazione alla precedente annualità del piano. Spingendosi più nel dettaglio, si riscontra una diminuzione in gran parte dei valori medi la quale sta a significare che, a fronte dei già segnalati dei andamenti variabili, non si sono registrati elementi che hanno portato a desumere un progressivo scadimento della qualità del servizio. Nei casi in cui è osservabile un aumento dei valori medi è da precisare che si tratta, salvo alcuni casi, di valori limitati. Fatto salvo il parametro riguardante la sosta in banchina per le ragioni indicate in precedenti rapporti, valori in aumento sono riscontrabili principalmente nei ritardi in entrata ed in quelli in partenza; a tale proposito si ricorda, tuttavia, che i contatti intercorsi con gli operatori locali portano ad escludere qualsiasi causa ricollegabile ai cantieri poiché si è trattato principalmente di cause riconducibili a nebbia, alla formazione di convogli oppure a ritardi delle navi stesse.

Tab. 8: 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	<i>Apr. 06 - Mar. 07</i>	1.08	1.23	2.48		0.15	
	<i>Apr. 05 - Mar. 06</i>	1.15	2.25	1.48	2.47	0.20	
	<i>Apr. 04 - Mar. 05</i>	4.02	7.14	3.27	4.22	0.01	
Media ritardi in entrata	<i>Apr. 06 - Mar. 07</i>	0.46	0.25	1.41	0.59	0.32	0.14
	<i>Apr. 05 - Mar. 06</i>	1.09	0.29	0.45	0.57	0.13	0.04
	<i>Apr. 04 - Mar. 05</i>	0.25	1.33	0.46	1.32	0.21	0.06
Media manovra di entrata	<i>Apr. 06 - Mar. 07</i>	0.06	0.03	0.06	0.04	0.04	0.10
	<i>Apr. 05 - Mar. 06</i>	0.03	0.06	0.06	0.11	0.08	0.04
	<i>Apr. 04 - Mar. 05</i>	0.06	0.07	0.06	0.10	0.05	0.04
Media tempi sosta in banchina	<i>Apr. 06 - Mar. 07</i>	2.13	3.52	5.58	8.31	2.11	0.24
	<i>Apr. 05 - Mar. 06</i>	4.07	1.47	4.56	8.16	3.15	0.24
	<i>Apr. 04 - Mar. 05</i>	9.04	9.25	12.04	11.11	2.37	2.59
Media ritardi in partenza	<i>Apr. 06 - Mar. 07</i>	0.14	0.27	1.06	0.45	1.10	
	<i>Apr. 05 - Mar. 06</i>	0.15	0.40	0.13	1.10		0.03
	<i>Apr. 04 - Mar. 05</i>	0.16	0.17	0.21	1.11		0.04
Media manovra di uscita	<i>Apr. 06 - Mar. 07</i>	0.05	0.04	0.04	0.04	0.04	0.03
	<i>Apr. 05 - Mar. 06</i>	0.04	0.05	0.07	0.22	0.02	0.03
	<i>Apr. 04 - Mar. 05</i>	0.05	0.04	0.07	0.15	0.03	0.06

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

I dati riportati nella precedente tabella rappresentano le deviazioni standard dei parametri allo stato zero e durante i due periodi del piano. Come osservabile, nella maggior parte dei casi si è verificata una diminuzione, talvolta significativa, dei valori. L'associazione di quanto emerso da

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

questo tipo di parametro con quanto rilevato in relazione alle medie evidenzia sostanzialmente una tenuta del livello qualitativo del servizio (minori medie e minori scarti da esse); nei casi in cui appare, invece, un aumento della deviazione standard, che sono peraltro gli stessi in cui aumentano le medie, è possibile concludere che una maggiore scostanza dei valori testimonia l'accadimento di qualcosa di accidentale piuttosto che una tendenza all'aumento.

4 ASPETTI QUALITATIVI DEL MONITORAGGIO: STRATEGIE E CONSIDERAZIONI DEGLI OPINION LEADERS

Anche durante la seconda annualità di lavori, parallelamente all'attività di monitoraggio "quantitativo", è stata effettuata un'attività di tipo "qualitativo" finalizzata all'ottenimento delle percezioni e delle informazioni possedute dai molteplici attori coinvolti nell'attività portuale. Così come fatto in precedenza, ciò è stato fatto mediante contatti diretti con una serie di soggetti riuniti in un Tavolo di riferimento² nonché con l'invio periodico di questionari strutturati o con telefonate a campione. A tal proposito si ricorda che, mentre il Tavolo è portatore di informazioni collocabili ad un livello superiore in quanto in esso trovano espressione le voci dei rappresentanti delle diverse categorie di operatori, attraverso i questionari possono essere raccolte "voci fuori dal coro", opinioni dei singoli che in qualche modo si discostano dalla visione d'insieme fornita dal Tavolo stesso. La somministrazione dei questionari è stata fatta con cadenza quadrimestrale; essa ha riguardato case di spedizione, agenzie marittime, terminalisti ed armatori pari ad oltre 60 questionari per volta. I tassi di risposta si sono attestati al 10%.

Nei paragrafi che seguono viene presentata per punti una rielaborazione complessiva di quanto emerso durante tutto il periodo. Essendo l'obiettivo ultimo dell'indagine "qualitativa" la definizione del "clima" diffuso tra gli operatori, si è ritenuto opportuno procedere con una formulazione generale che tenesse conto di tutti i punti di vista, cioè senza andare a specificare *chi dice cosa*. In sintesi quanto emerso può essere così schematizzato:

- la maggior parte degli operatori portuali dichiara di attraversare un buon momento di produttività, elemento che trova peraltro un valido riscontro nei dati precedentemente studiati, ed afferma che la costruzione delle opere mobili non incide sulla situazione commerciale ed operativa dello scalo;
- frequentemente è sottolineata l'ottimale organizzazione dei cantieri; va tuttavia precisato che tutta la comunità guarda con attenzione lo stato di avanzamento dei cantieri, specie quelli alla bocca di Malamocco, ed auspica la continuazione degli stessi, se possibile, con una accelerazione dei tempi; gli operatori non escludono la possibilità del verificarsi di qualche forma di disagio; tuttavia reputano questo il necessario prezzo da pagare per riuscire a salvaguardare una città unica al mondo quale è Venezia;
- se il "fattore cantieri" è uno degli elementi che entrano in gioco quando si parla del porto di Venezia, anche durante il periodo analizzato sono più volte emerse osservazioni riguardanti problematiche "tradizionali", aspetti cioè che da tempo riguardano l'operatività dello scalo, che vanno ad aggiungersi a quelle citate in altre occasioni (lento avanzamento dei lavori di infrastrutturazione di alcuni terminal portuali, mancanza di un adeguato numero di ormeggi, nebbie, pescaggi, ecc.).

² Si ricorda che l'attività del Tavolo di Riferimento non è stata concepita sotto forma di riunioni fisiche, bensì come interviste dirette con i membri ad esso appartenenti. I contatti con i soggetti hanno avuto cadenza trimestrale, ad eccezione dei casi in cui le attività di monitoraggio hanno richiesto contatti "straordinari" utili alla comprensione ed approfondimento di specifiche tematiche.