



**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

III RAPPORTO DI VALUTAZIONE

**Periodo di riferimento:
da gennaio a aprile 2006**

M. Della Puppa

**Area: Attività economiche
Macroattività: Settore portuale**

15 maggio 2006

**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 BOCHE LAGUNARI

Indice

1 INTRODUZIONE	3
2 ANALISI DEI TRAFFICI DEL PORTO DI VENEZIA NEL PERIODO GENNAIO 2005 – FEBBRAIO 2006: VALORI A CONFRONTO E TREND	4
3 PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO GENNAIO 2005 – FEBBRAIO 2006	13
3.1 Il porto di Ancona	13
3.2 Il porto di Ravenna.....	18
3.3 Il porto di Trieste.....	22
3.4 Il porto di Genova	27
3.5. Il porto di La Spezia.....	31
4 LA QUALITÀ DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI ALLA FINE DELL'ANNO DI MONITORAGGIO	37
5 ASPETTI QUALITATIVI DEL MONITORAGGIO: STRATEGIE E CONSIDERAZIONI DEGLI OPINION LEADERS.....	48

1 Introduzione

Nel presente Rapporto di Valutazione sono stati raccolti, rielaborati e commentati i dati emersi durante i passati dodici mesi di monitoraggio del settore portuale veneziano. Come già ricordato nei precedenti report, ciò che si è inteso evidenziare è l'eventuale influsso dei cantieri alle bocche di porto sulla regolare operatività dello scalo e stimarne l'entità.

Il Rapporto si compone di quattro sezioni. Nelle prime due si è proceduto con l'analisi dei flussi di traffico dei porti di Venezia, Ancona, Ravenna, Trieste, Genova e La Spezia. Nella terza sono stati elaborati i valori riferiti alla qualità del servizio marittimo-portuale del porto lagunare, mentre nella quarta ed ultima si cerca di tracciare il quadro delle opinioni e delle percezioni della comunità portuale. Le informazioni inerenti i flussi di traffico sono stati ottenuti attraverso contatti diretti con le competenti Autorità Portuali o con la regolare consultazione di siti internet. I valori rappresentativi della qualità del servizio sono derivanti da misurazioni dirette, così come le informazioni riguardanti le percezioni degli operatori sono state raccolte mediante somministrazione diretta di questionari. Nell'ultima parte del lavoro sono altresì confluiti i risultati e gli elementi emersi dai contatti periodici con i membri appartenenti al Tavolo di Riferimento.

L'analisi dei traffici che segue copre l'arco temporale gennaio 2005 - febbraio 2006 e la rapporta a quella dell'anno precedente; le rilevazioni "qualitative" riguardano invece il periodo aprile 2005 - marzo 2006. Da precisare tuttavia che limitatamente al porto di Ravenna, a partire dall'anno in corso le statistiche vengono pubblicate dalla competente A.P. secondo lo schema sotto riportato.

Periodo di riferimento	Data di pubblicazione	Dettaglio dati
1° trimestre (gennaio - marzo)	Metà aprile	gennaio + febbraio + marzo
2° trimestre (aprile - giugno)	Metà luglio	aprile + maggio + giugno
3° trimestre (luglio - settembre)	Metà ottobre	luglio + agosto + settembre
4° trimestre (ottobre - dicembre)	Metà gennaio	ottobre + novembre + dicembre

Per questo motivo nel presente report non è stato possibile scindere i valori di gennaio e febbraio ma li si è considerati assieme.

Tutti i dati esposti in questo lavoro derivano dalla rielaborazione di quanto contenuto nei mensili Rapporti di Misura. Le rielaborazioni sono state pensate ed eseguite in modo da integrare e completare quanto fatto mensilmente.

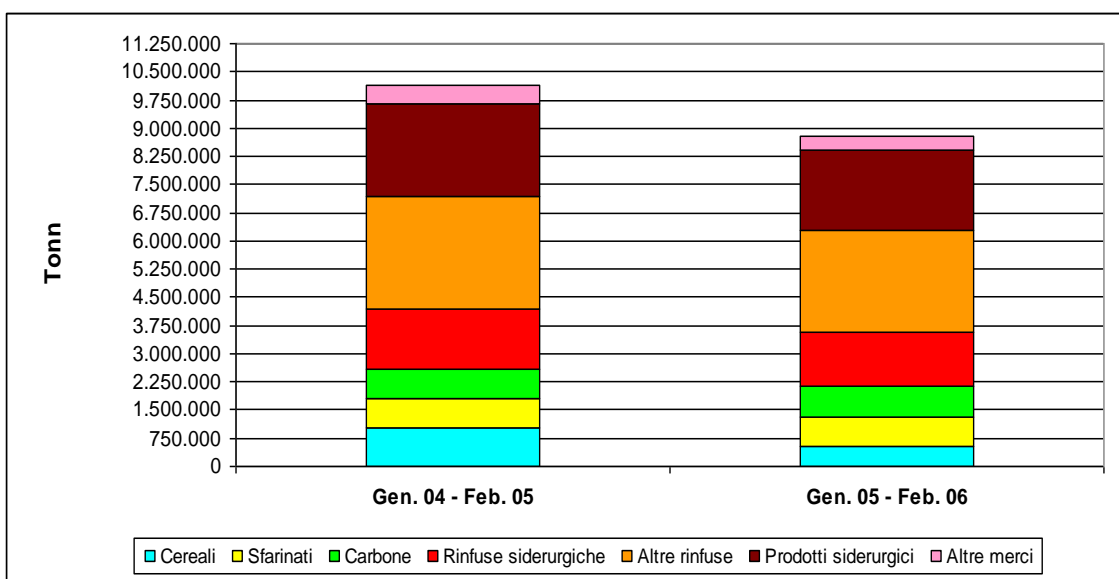
2 ANALISI DEI TRAFFICI DEL PORTO DI VENEZIA NEL PERIODO GENNAIO 2005 - FEBBRAIO 2006: VALORI A CONFRONTO E TREND

Tab. 1: Flussi di traffico (gennaio 2005 - febbraio 2006, dati cumulati)

Merci (tonn.)	PERIODO TEMPORALE		Var. %
	Gen. 04 - Feb. 05	Gen. 05 - Feb. 06	
Cereali	1.031.695	538.120	-47,8
Sfarinati	778.715	785.868	0,9
Carbone	791.653	821.301	3,7
Rinfuse siderurgiche	1.592.688	1.441.228	-9,5
Altre rinfuse	2.978.460	2.700.231	-9,3
Prodotti siderurgici	2.473.407	2.149.691	-13,1
Altre merci	493.344	360.098	-27,0
<i>Totale tradizionale</i>	10.139.962	8.796.537	-13,2
Autostrade del mare	1.840.959	2.332.226	26,7
Container	3.092.159	3.469.634	12,2
Rinfuse liquide	59.350	32.395	-45,4
<i>Totale specializzati</i>	4.992.468	5.834.255	16,9
TOTALE COMMERCIALE	15.132.430	14.630.792	-3,3
TOTALE INDUSTRIALE	7.182.756	6.698.875	-6,7
TOTALE PETROLI	12.212.791	12.441.390	1,9
TOTALE GENERALE	34.527.977	33.771.057	-2,2
Movimento contenitori (TEU)	333.964	339.055	1,5
Movimento passeggeri (unità)	1.065.900	1.392.369	30,6
Navi al commerciale (unità)	3.994	3.986	-0,2
<i>di cui passeggeri</i>	1.225	1.482	21,0

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

Graf. 1: Traffici convenzionali (tonn.)

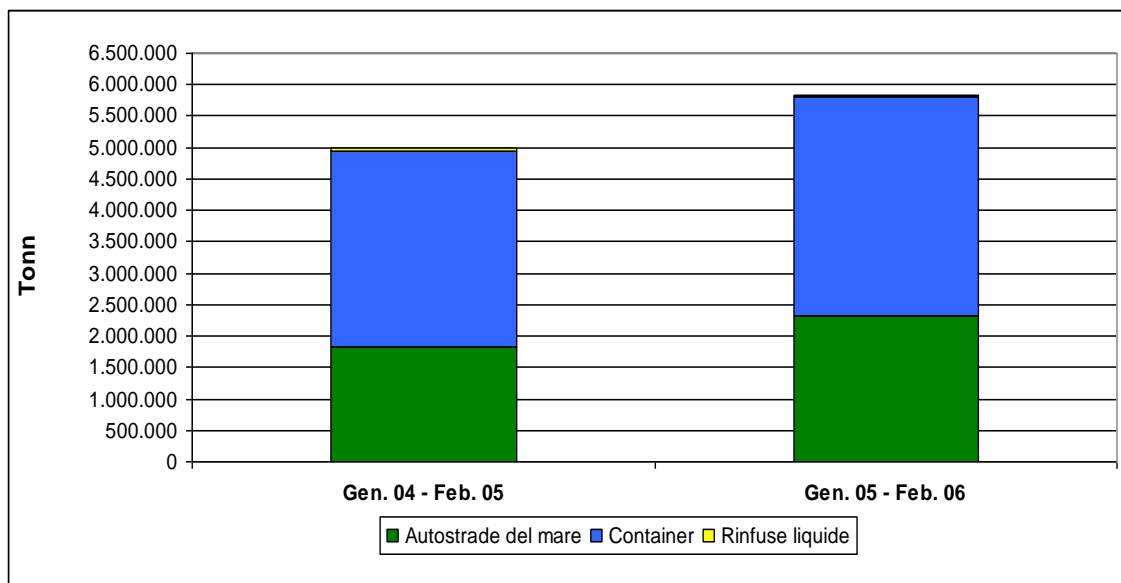


Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

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

Ancora una volta le statistiche portuali fanno rilevare una flessione dell'interscambio delle merci tradizionali (tra le cause si possono citare ad esempio il calo nel settore della mangimistica dovuto all'aviaria, la situazione di rallentamento dell'industria, ecc.).. Alla flessione di 13 punti percentuali della categoria hanno, infatti, concorso decrementi, anche marcati, nei volumi movimentati dalla maggior parte delle diverse tipologie merceologiche che rientrano in essa. Le uniche eccezioni sono rappresentate dagli sfarinati e dal carbone che hanno visto lievi crescite (+ 0,9 e 3,7 % rispettivamente).

Graf. 2: Traffici specializzati (tonn.)



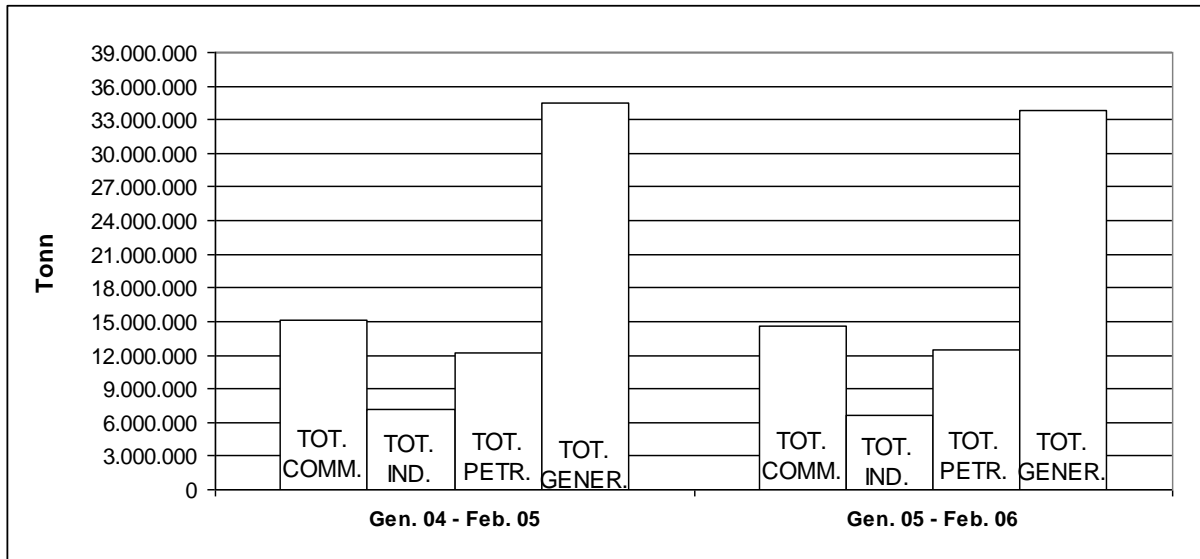
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

Il discorso fatto precedentemente non appare, invece, valido spostando l'attenzione verso gli specializzati, settore oggi strategico ed estremamente importante per un porto anche in proiezione futura. Questo settore continua, infatti, a dare segnali positivi con tassi di incremento piuttosto rilevanti (+17% il dato complessivo). Se le autostrade del mare crescono di più del 26% (pari a quasi 500 mila tonnellate), le merci trasportate in container consolidano il proprio peso con un +12% (quasi 400 mila tonnellate in più); in un contesto di questo tipo è tuttavia da segnalare il calo delle rinfuse liquide, le quali, come già detto, sono un traffico in via di dismissione (e comunque da sempre caratterizzato da volumi piuttosto ridotti).

Osservando l'andamento dei tre settori portuali, calano il porto commerciale (a causa del maggior tonnellaggio rappresentato dalle merci tradizionali) e quello industriale (in modo più marcato il secondo), mentre cresce il porto petroli.

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

Graf. 3: Settori portuali (tonn.)



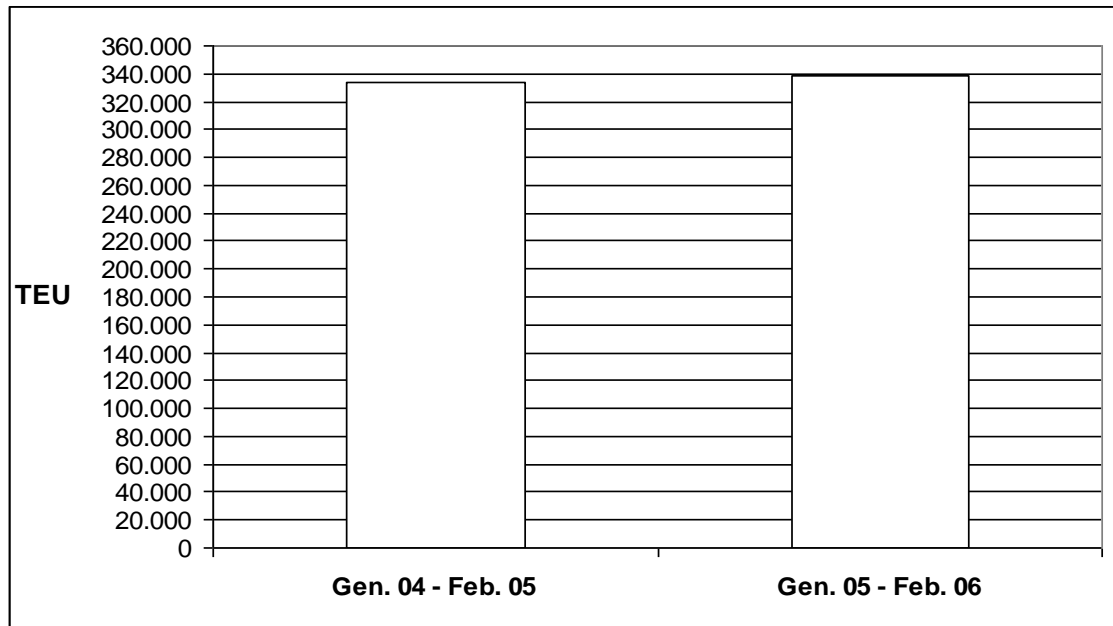
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

Nei tre grafici che seguono (graff. 4, 5, 6) si dà rappresentazione ai valori riguardanti le movimentazioni di container espresse in TEU, al movimento passeggeri (crocieristico e ferry) ed al numero di navi che hanno scalato il porto (quest'ultimo dato riguardante le navi al commerciale, navi passeggeri comprese).

In crescita nel periodo in esame è la movimentazione dei container che con quasi 5000 TEU in più del periodo precedente realizza un +1,5% e conferma la crescita registrata analizzando il tonnellaggio delle merci che viaggiano in contenitore. Altresì positivo è il movimento passeggeri: la crescita in questo caso supera il 30%, pari a quasi 330 mila unità in più. Sostanzialmente stabile si mantiene infine il numero di navi transitate; è tuttavia da richiamare all'attenzione come si sia sviluppata la componente navi passeggeri (+ 21%).

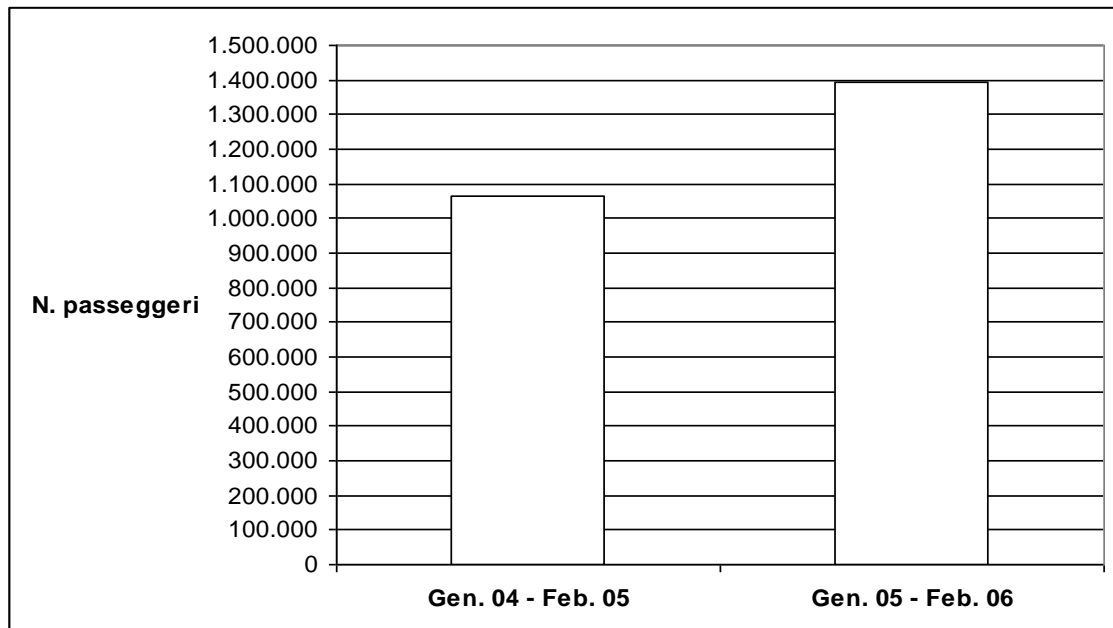
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 4: Movimento contenitori (TEU)



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

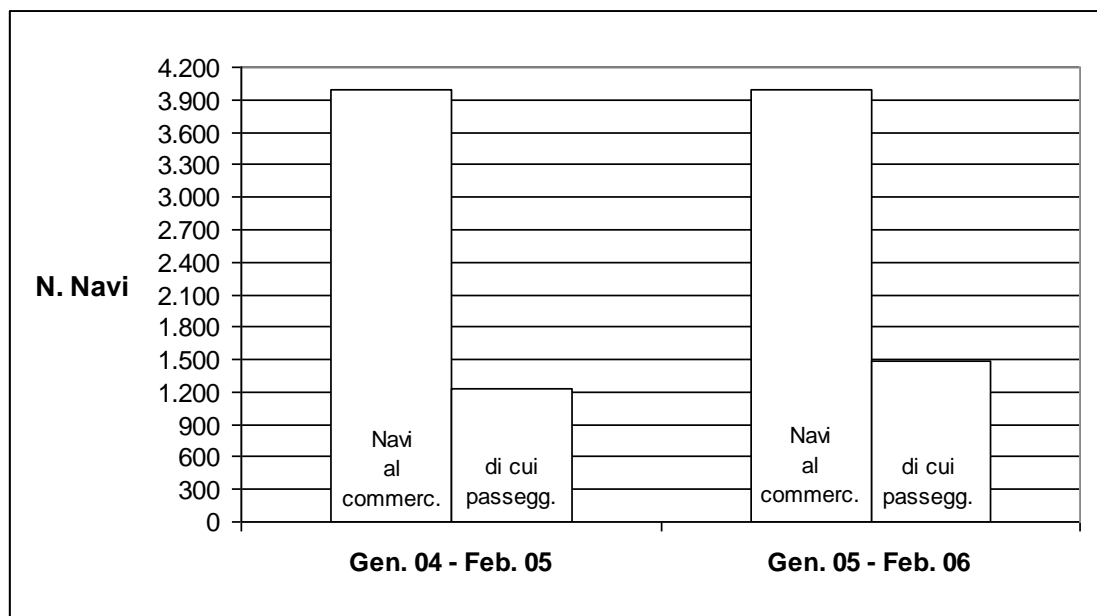
Graf. 5: Movimento passeggeri (unità)



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

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

Graf. 6: Movimento navi (unità)



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

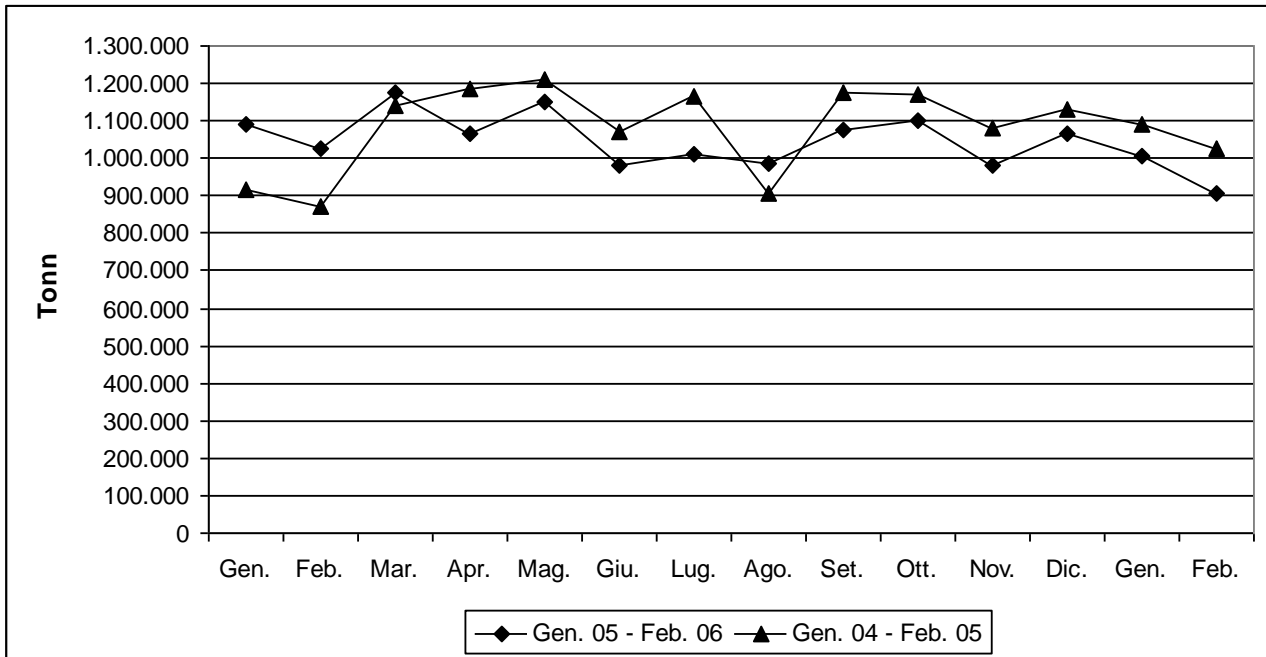
Con riferimento al monitoraggio condotto nei mesi passati possono essere fatte, in aggiunta a quanto segnalato nei precedenti rapporti, le seguenti osservazioni:

- risulta confermato ancora una volta che le flessioni maggiori si sono realizzate nei comparti tradizionali non di linea (non regolari);
- la sostanziale tenuta, ove non l'ulteriore sviluppo, dei traffici liner (container, autostrade del mare, crociere) evidenzia l'attuale regolarità dei servizi (strategici) maggiormente connessi all'ottimale svolgimento di tutte le operazioni portuali;
- la flessione registrata in tutto il periodo nel settore tradizionale è il risultato del trend negativo già segnalato nei periodi precedenti.

Nelle pagine che seguono (graff. 7-13) si riporta l'elaborazione grafica del trend dei flussi registrati durante lo svolgimento del monitoraggio e lo si compara all'andamento pregresso si da porre in evidenza la loro somiglianza ovvero la difformità. In particolare si dà rappresentazione ai flussi del porto commerciale, ai traffici tradizionali e specializzati, alla movimentazione generale del porto, al numero di TEU operati, al movimento passeggeri e navi.

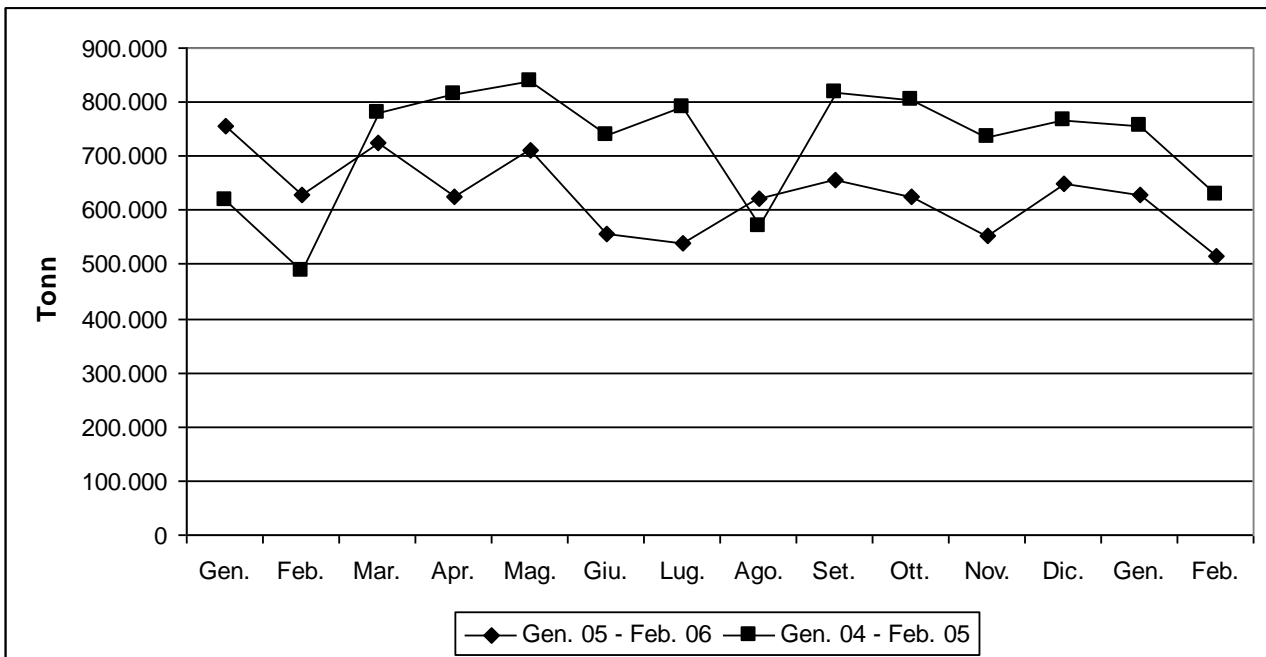
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 7: Porto commerciale - Raffronto trend



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

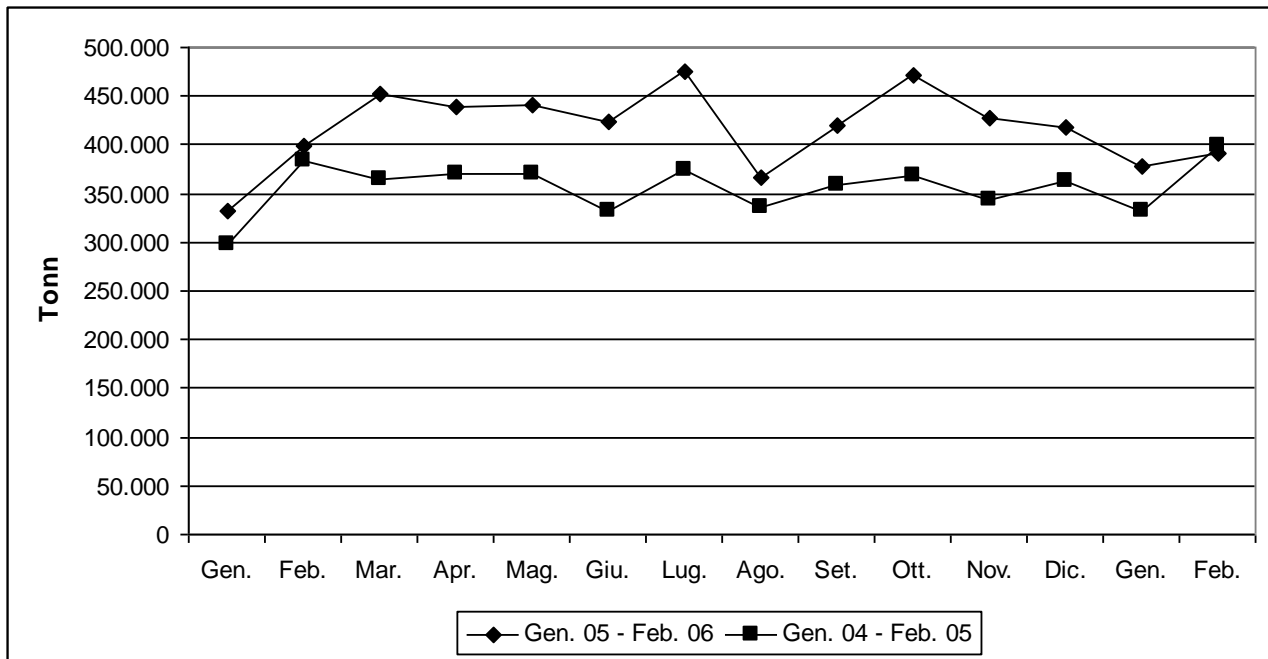
Graf. 8: Traffici tradizionali - Raffronto trend



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

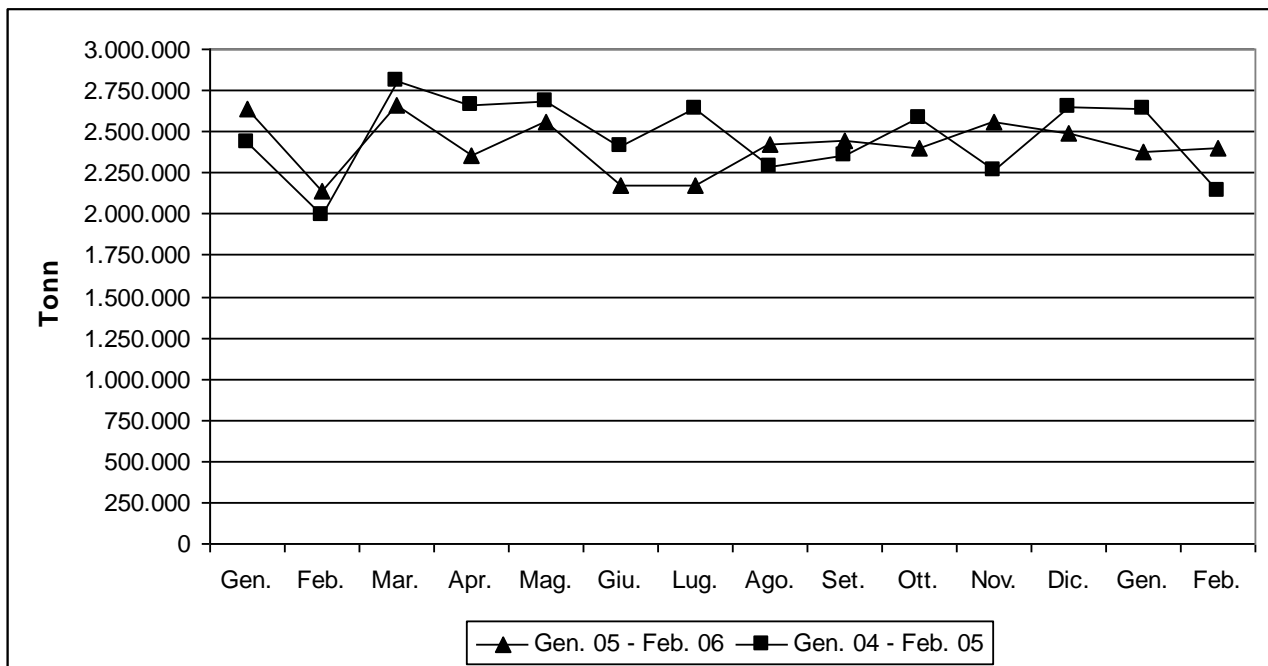
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 9: Traffici specializzati - Raffronto trend



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

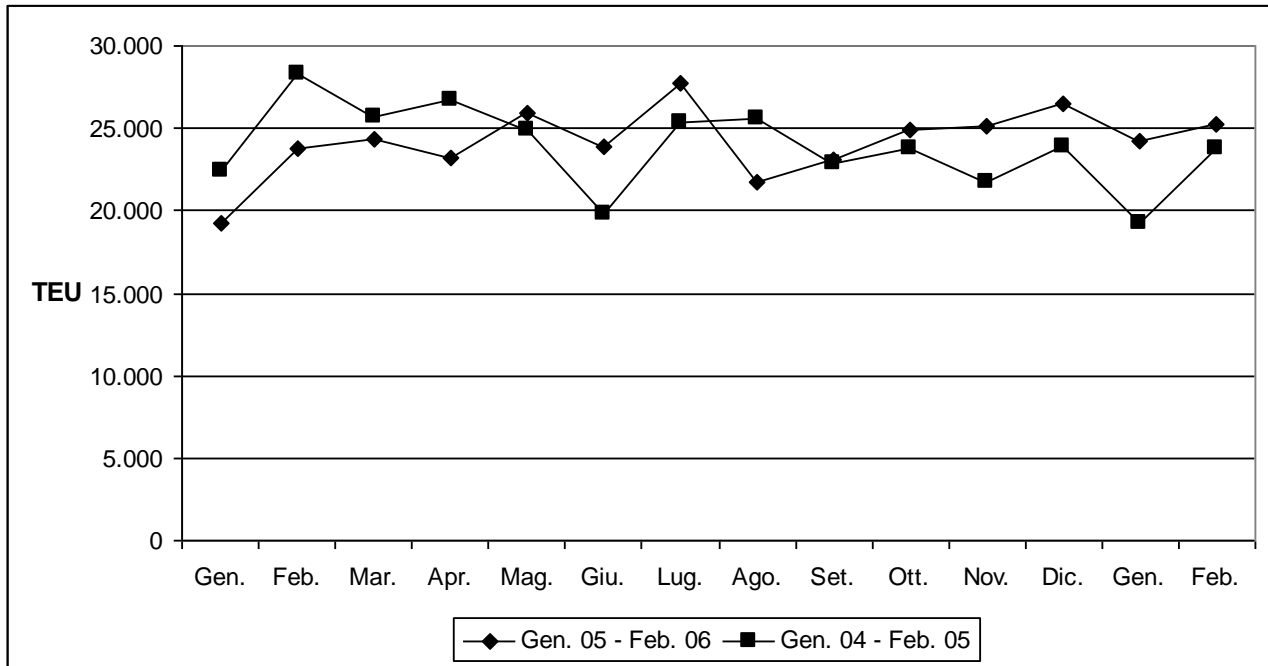
Graf. 10: Totale generale - Raffronto trend



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

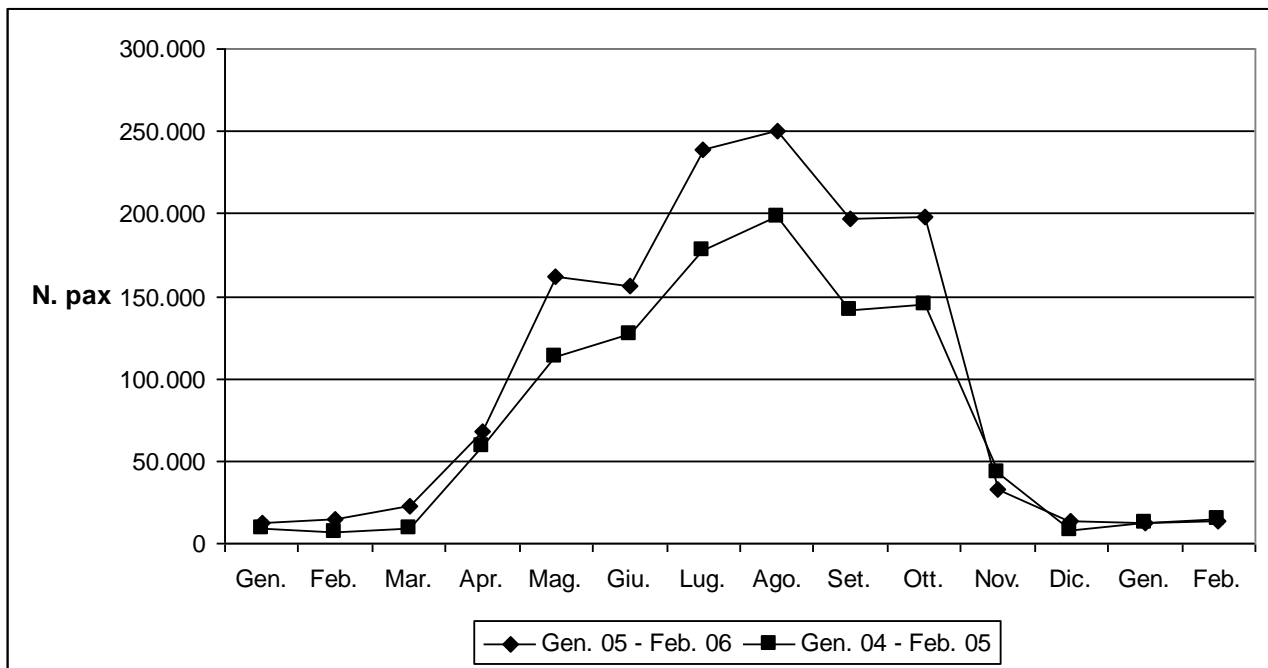
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 11: Movimento contenitori - Raffronto trend



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

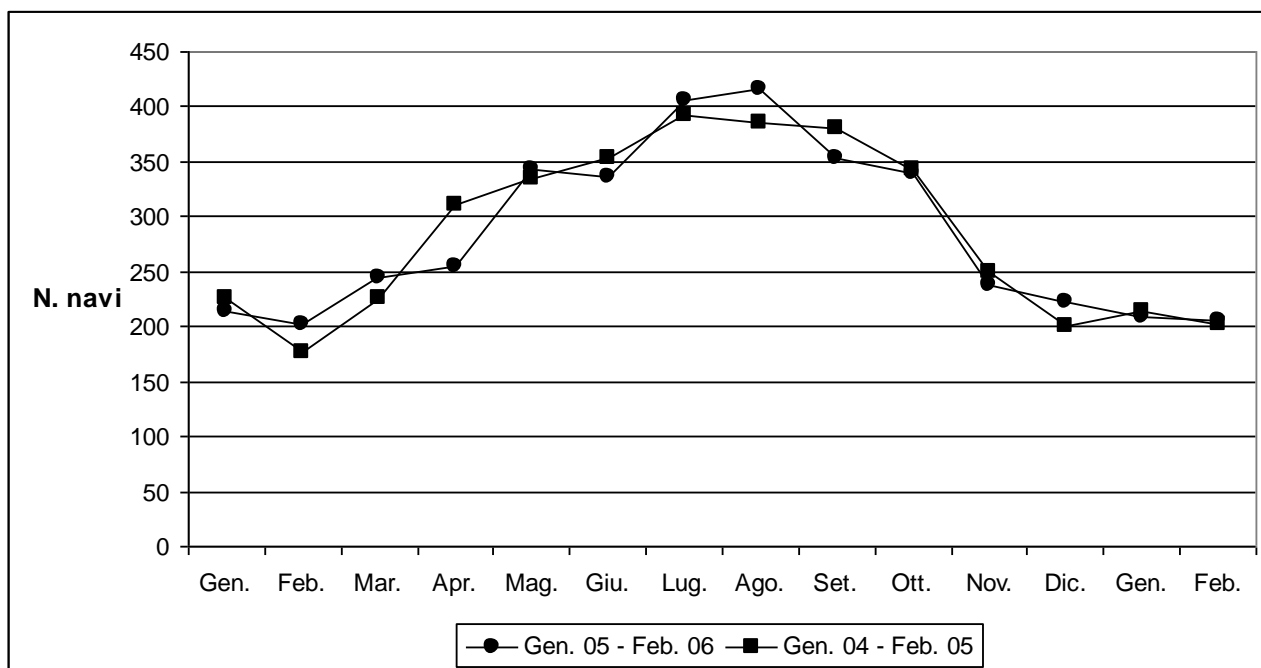
Graf. 12: Movimento passeggeri - Raffronto trend



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. 13: Movimento navi - Raffronto trend



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

In merito alle precedenti elaborazioni è possibile concludere che:

- il porto commerciale registra un andamento che in linea di massima non si discosta eccessivamente da quello pregresso; se durante i primi tre mesi di monitoraggio i valori rilevati sono stati superiori rispetto quelli dell'anno precedente, nel prosieguo la movimentazione si è attestata su quantitativi leggermente inferiori; tuttavia, mentre in passato la tendenza era più frammentata, durante il 2005 si osserva una maggiore stabilità;
- è dall'osservazione dei grafici 8 e 9 che si evince come il saldo del commerciale sia influenzato dall'andamento delle merci tradizionali, in calo rispetto il periodo precedente; positivo invece l'andamento degli specializzati. Mentre si rileva una sostanziale alternanza nei primi (essendo traffici non di linea), i secondi si dimostrano più stabili (ad eccezione del calo di agosto, già segnalato nel primo Rapporto di valutazione) essendo di linea;
- anche il raffronto dei trend generali dello scalo fa emergere una sostanziale analogia tra i due periodi;
- si segnala una sostanziale uniformità nel movimento passeggeri ed in quello navale, mentre una maggiore alternanza si ha nel numero di TEU movimentati; l'anno si apre in calo, si riscontra poi una ripresa fino ad agosto quando si ha una flessione piuttosto importante (si legga a proposito la "questione Vecon" segnalata nel primo Rapporto di Valutazione); da settembre il trend riprende e si stabilizza su valori superiori.

3 PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO GENNAIO 2005 - FEBBRAIO 2006

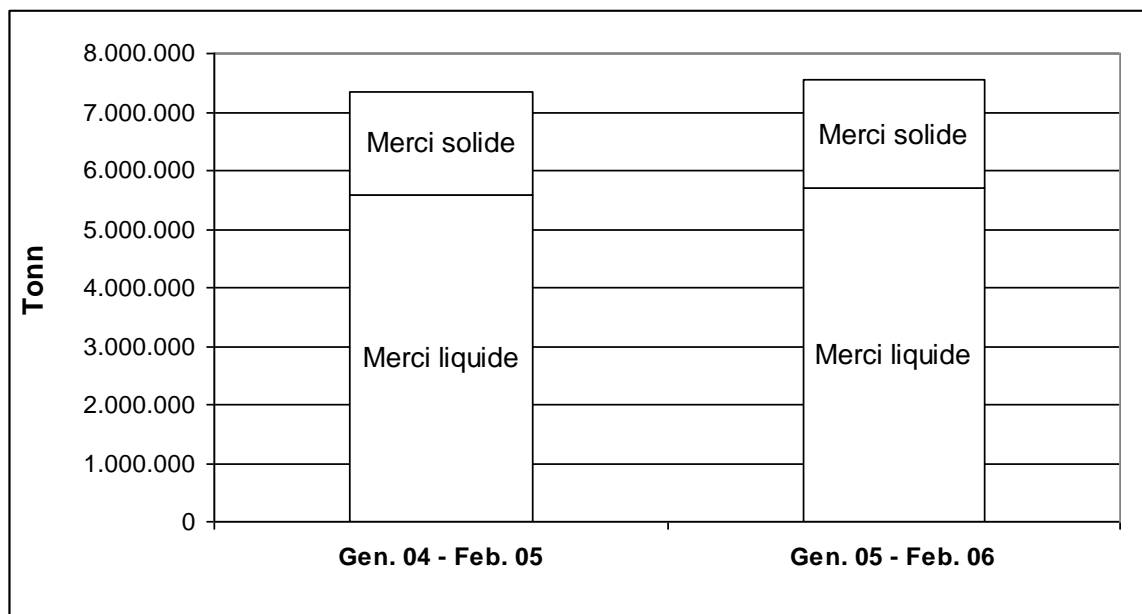
3.1 Il porto di Ancona

Tab. 2: Flussi di traffico (gennaio 2005 - febbraio 2006, dati cumulati)

	PERIODO TEMPORALE		Var. %
	Gen. 04 - Feb. 05	Gen. 05 - Feb. 06	
Merci liquide	5.575.647	5.692.289	2,1
Merci solide	1.764.468	1.846.099	4,6
Container (TEU)	73.514	73.958	0,6
Totale auto	317.151	329.362	3,9
Totale tir	220.720	209.496	-5,1
<i>Grecia</i>	<i>210.067</i>	<i>186.759</i>	<i>-11,1</i>
<i>Altri</i>	<i>10.653</i>	<i>22.737</i>	<i>113,4</i>
Passeggeri	1.505.110	1.619.599	7,6
<i>Crocieristi</i>	<i>5.299</i>	<i>37.022</i>	<i>598,7</i>
N. Navi arrivate	4.176	3.709	-11,2

Fonte: Autorità Portuale di Ancona

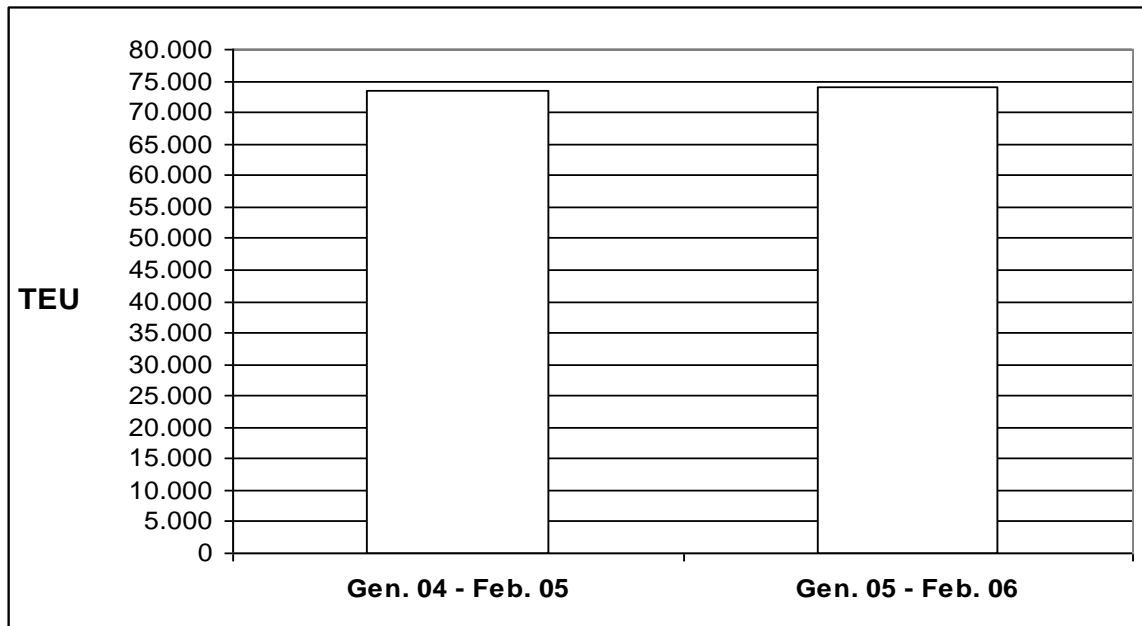
Graf. 14: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

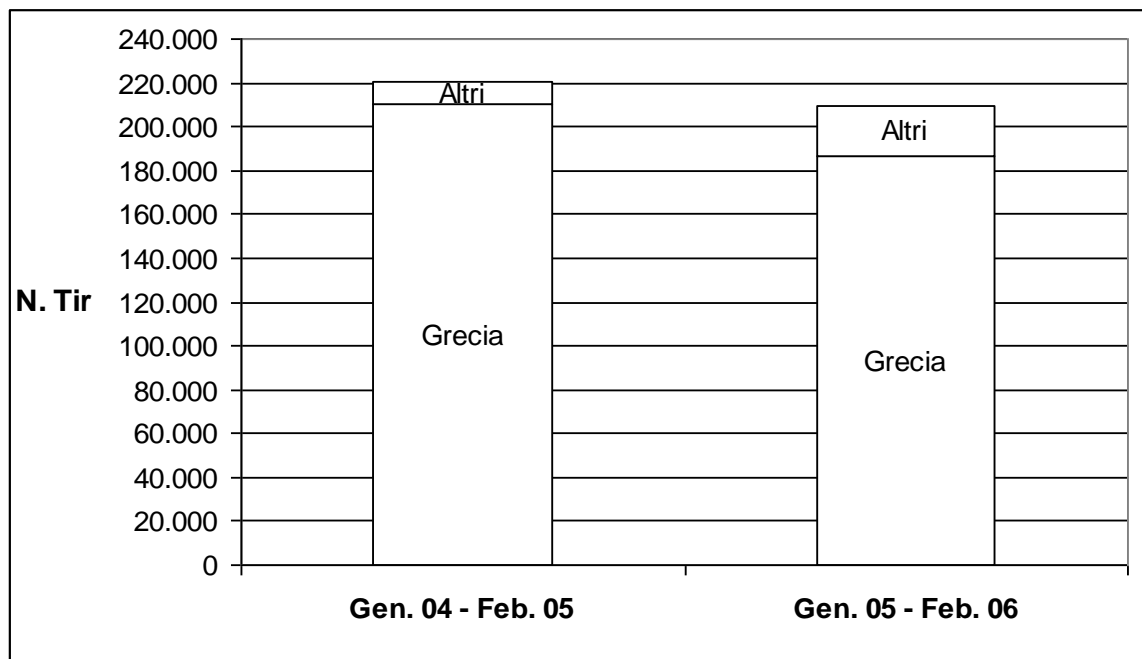
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 15: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

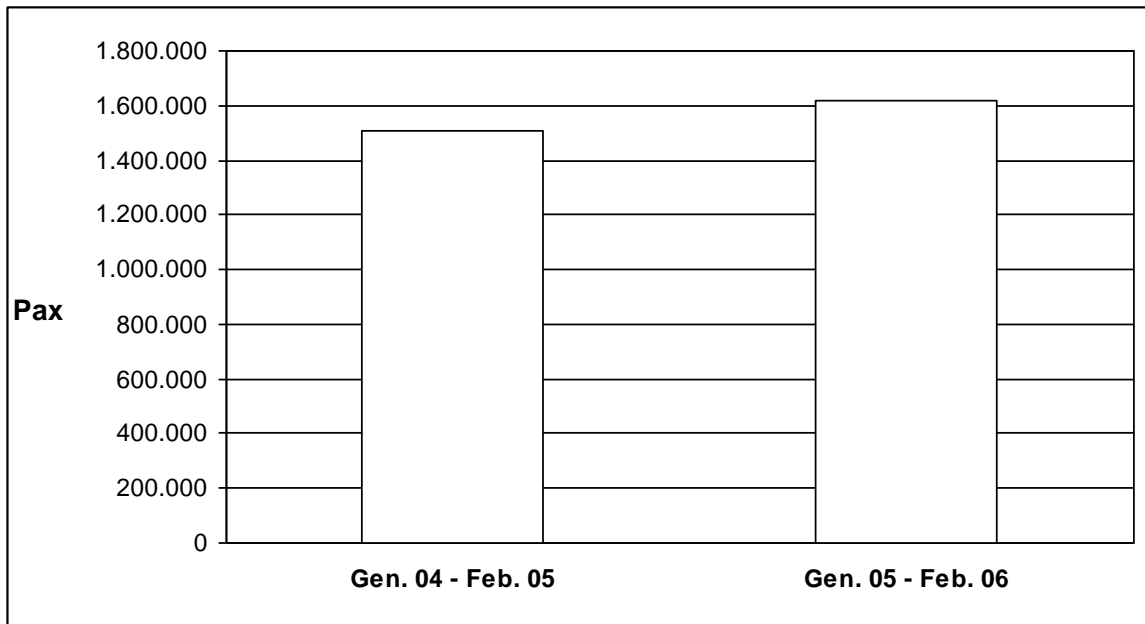
Graf. 16: Movimento rotabili (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

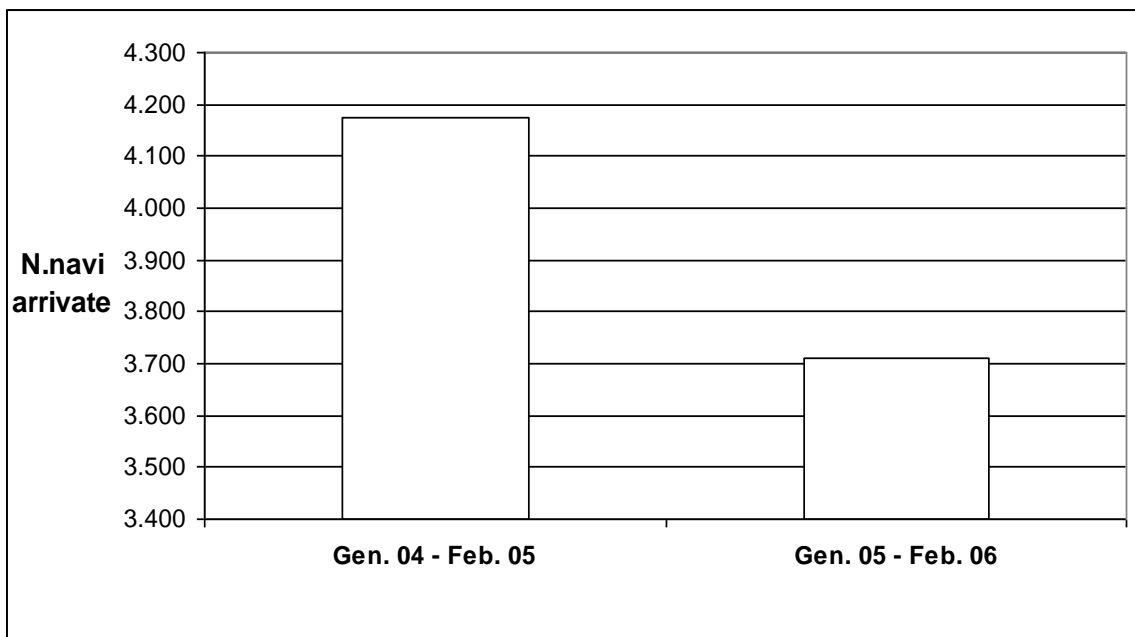
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 17: Movimento passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

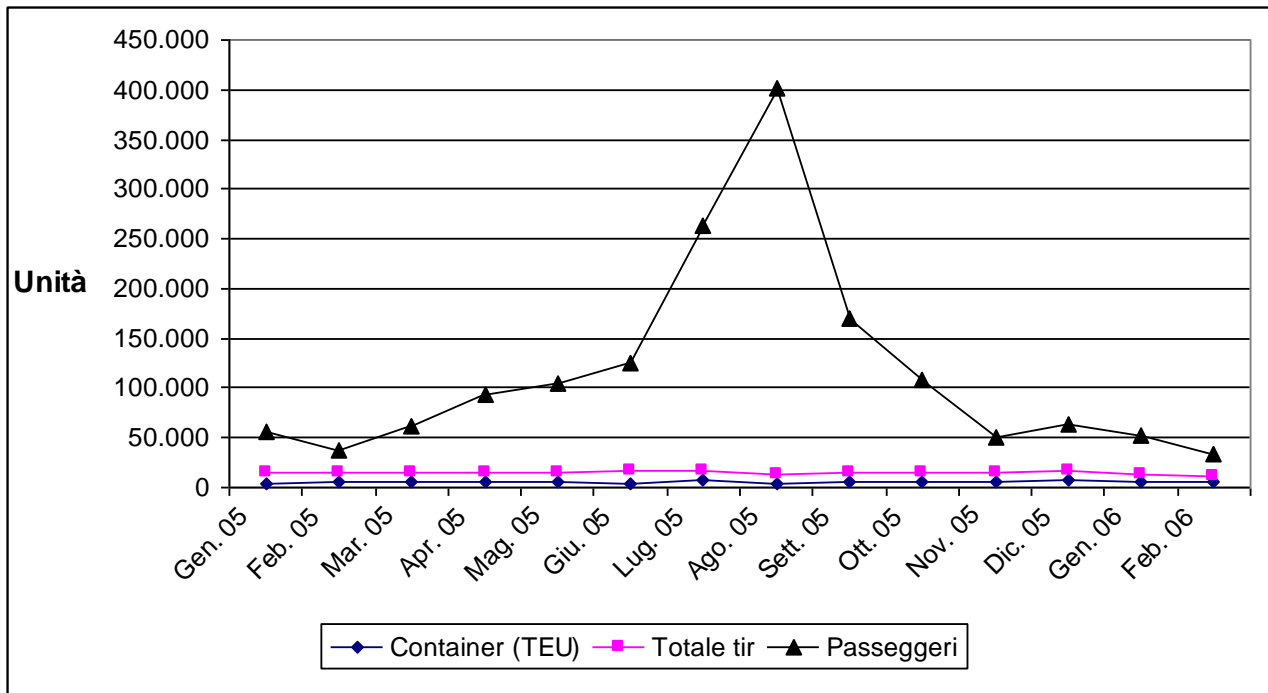
Graf. 18: Movimento navi (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

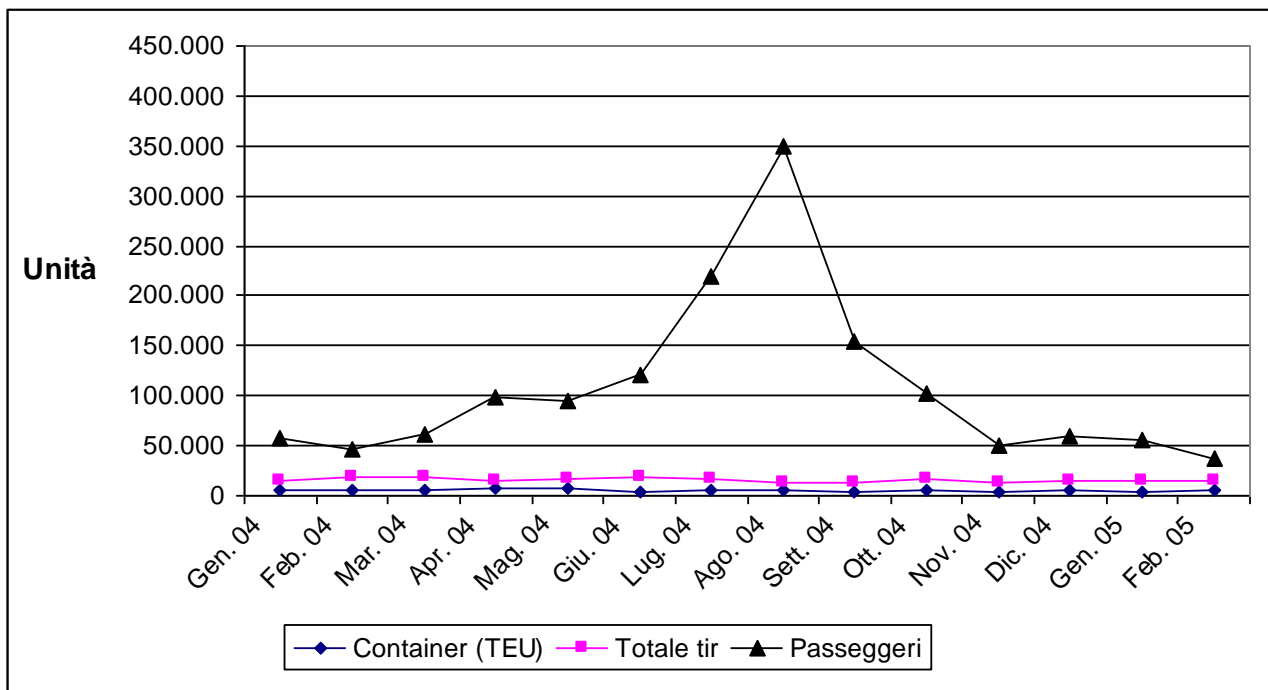
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 19: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 - febbraio 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

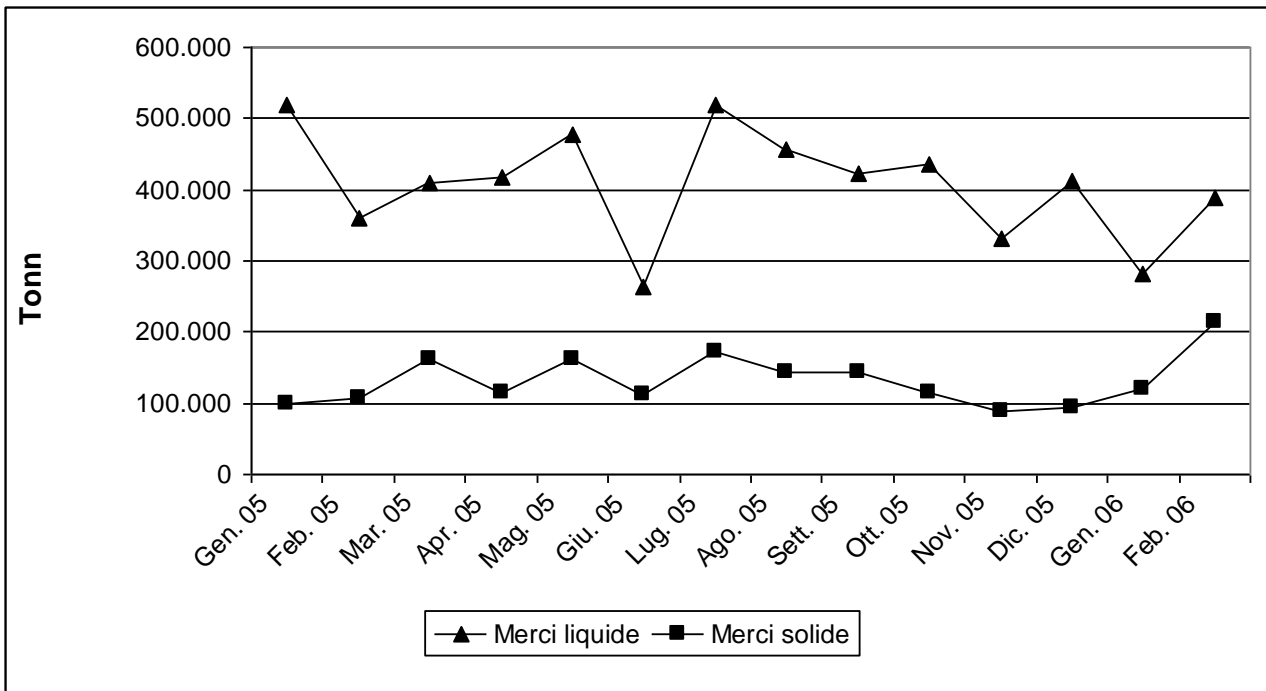
Graf. 20: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2004 - febbraio 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

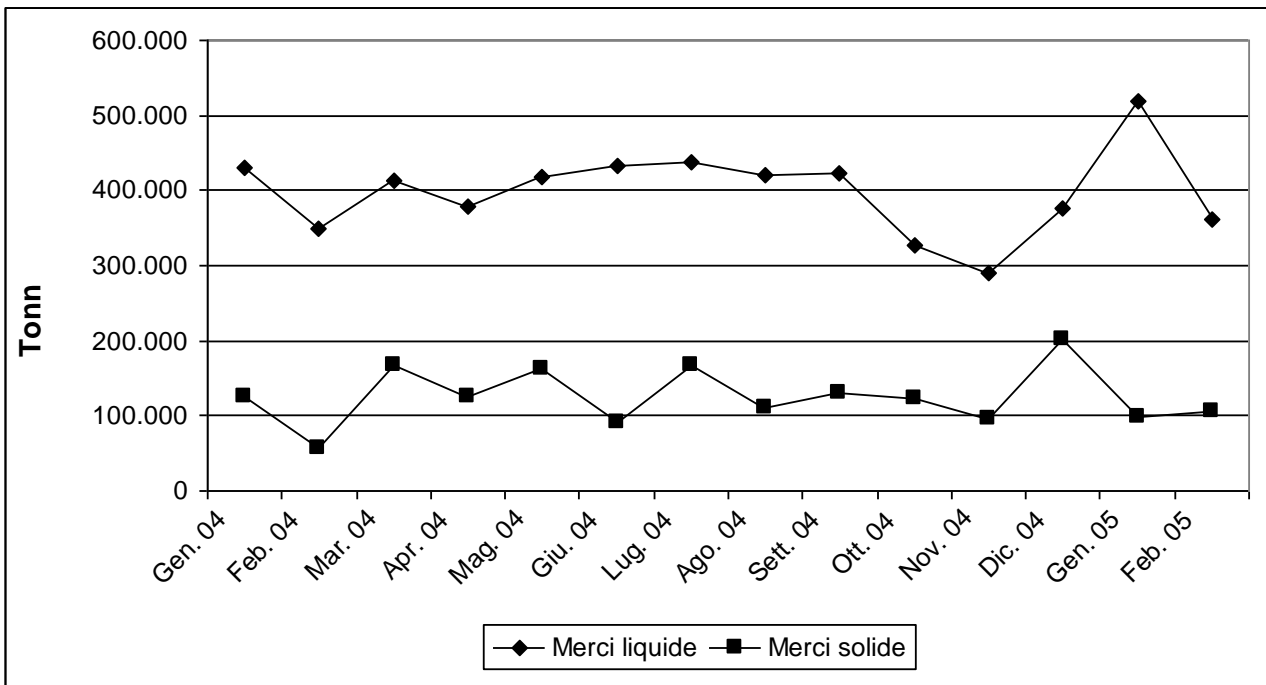
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 21: Traffici specializzati - trend periodo gennaio 2005 - febbraio 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

Graf. 22: Traffici specializzati - trend periodo gennaio 2004 - febbraio 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

Il periodo in esame vede nel porto di Ancona una crescita dei traffici di merci liquide e solide (2,1 e 4,6 % rispettivamente); altresì in fase di sviluppo appaiono il movimento automobilistico, quello passeggeri (specie crocieristico), il flusso camionistico nelle componenti non greche nonché il

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

numero di TEU movimentati. Per contro si sono ridotti il numero complessivo di camion su ferry ed il numero di navi arrivate al porto.

In linea di massima l'andamento nel corso dei mesi analizzati si dimostra essere in linea con quello del 2004 per quanto concerne merci solide, camion, passeggeri e movimento container; più instabile, e difforme dall'andamento del periodo precedente, è invece l'andamento riguardante le merci liquide.

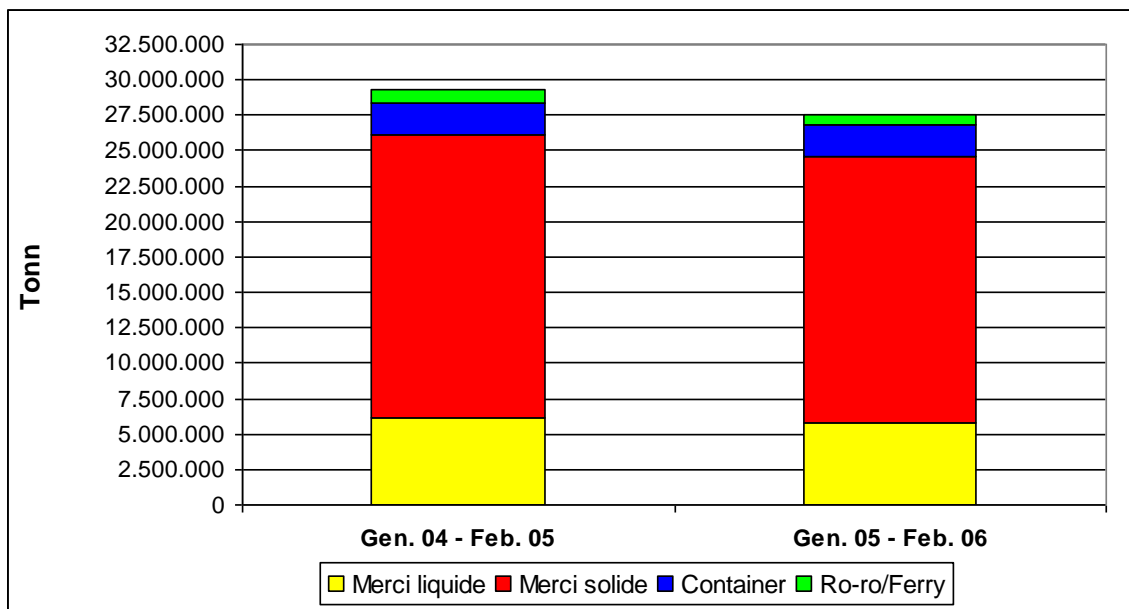
3.2 Il porto di Ravenna

Tab. 3: Flussi di traffico (gennaio 2005 – febbraio 2006, dati cumulati)

	MESE		Var. %
	Gen. 04 - Feb. 05	Gen. 05 - Feb. 06	
Merci liquide	6.191.718	5.824.925	-5,9
Merci solide	19.956.146	18.766.035	-6,0
Merci varie	3.161.678	2.984.610	-5,6
Container	2.203.379	2.196.103	-0,3
Ro-ro/Ferry	958.299	788.507	-17,7
Totale merci	29.309.542	27.575.570	-5,9
Teu	196.540	191.846	-2,4
N. Navi arrivate	4.734	4.494	-5,1

Fonte: Autorità Portuale di Ravenna

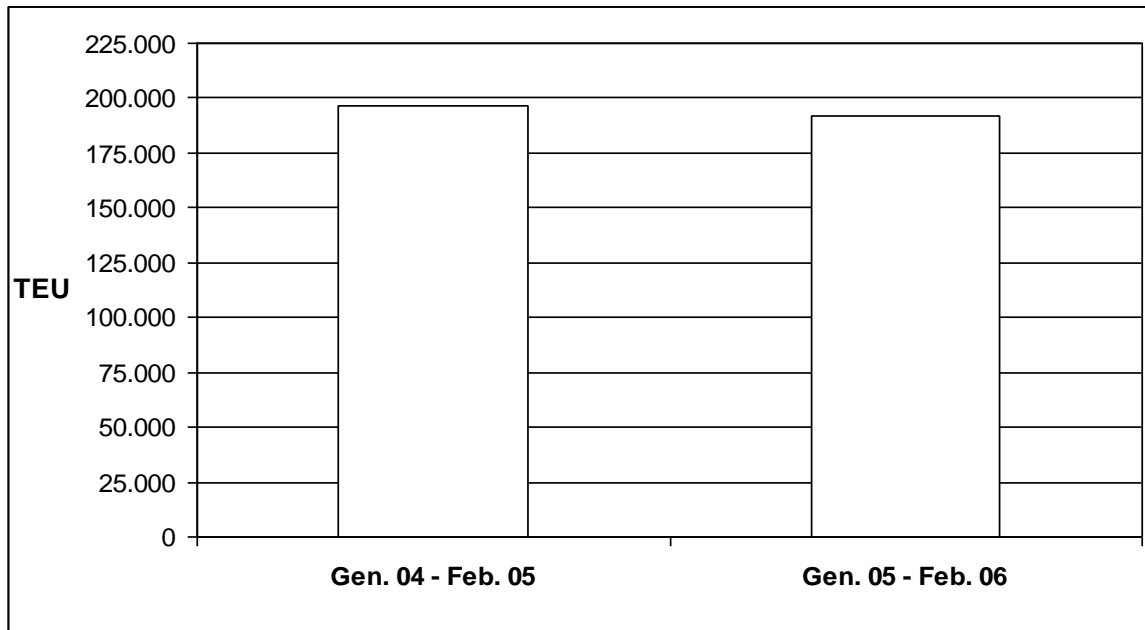
Graf. 23: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

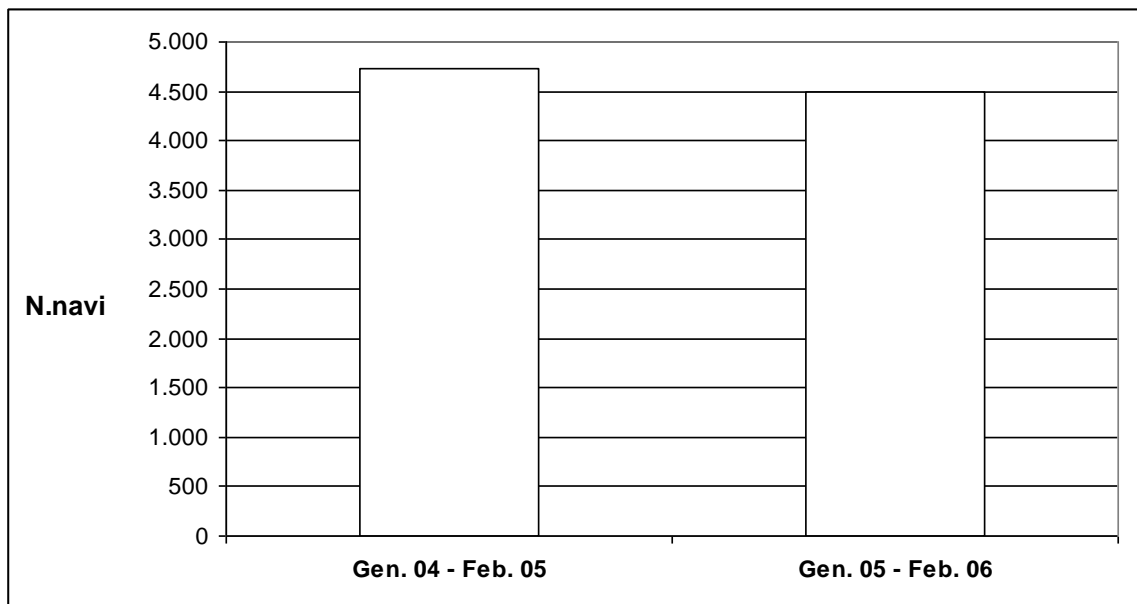
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 24: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

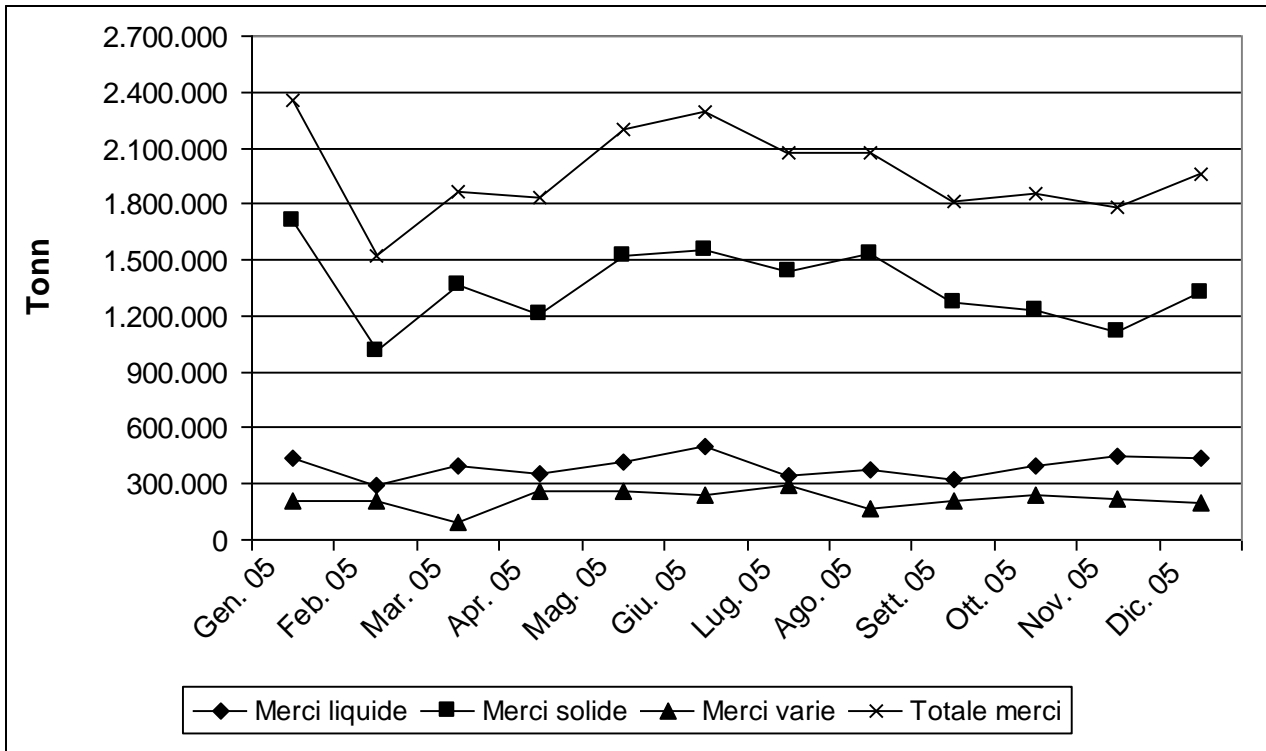
Graf. 25: Movimento navi (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

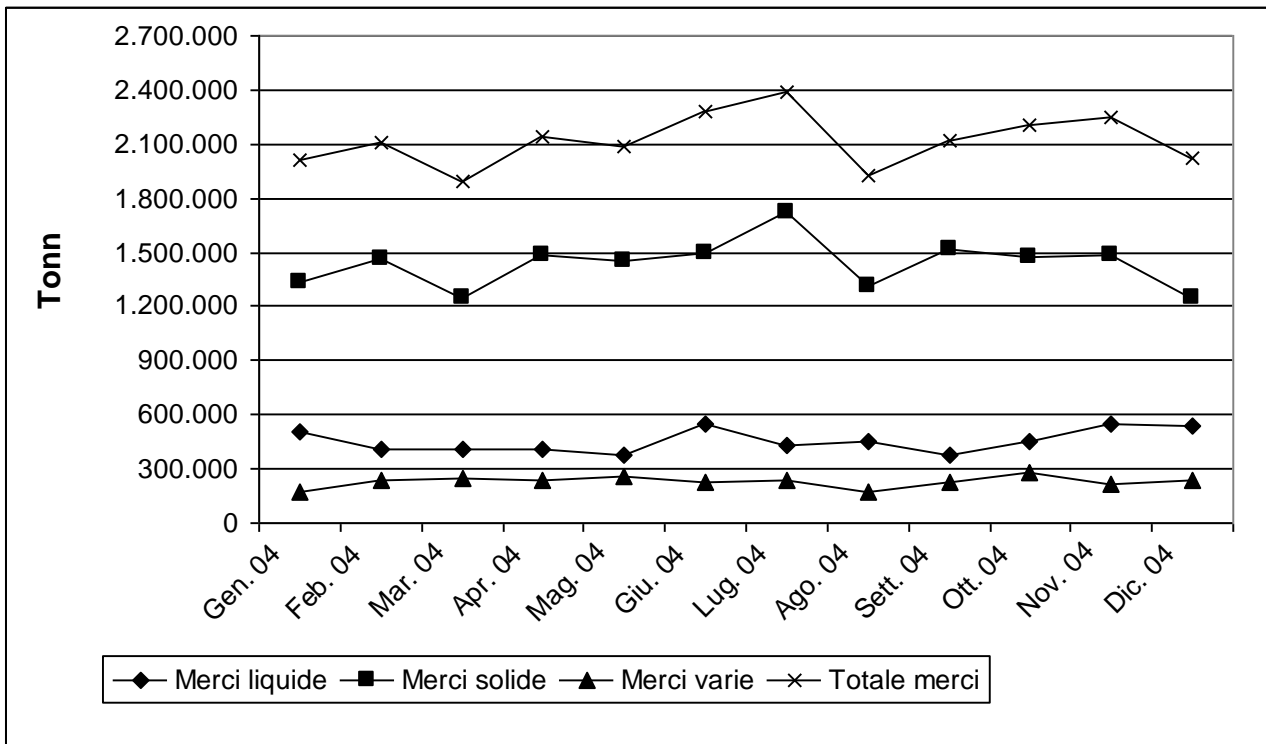
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 26: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 - dicembre 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

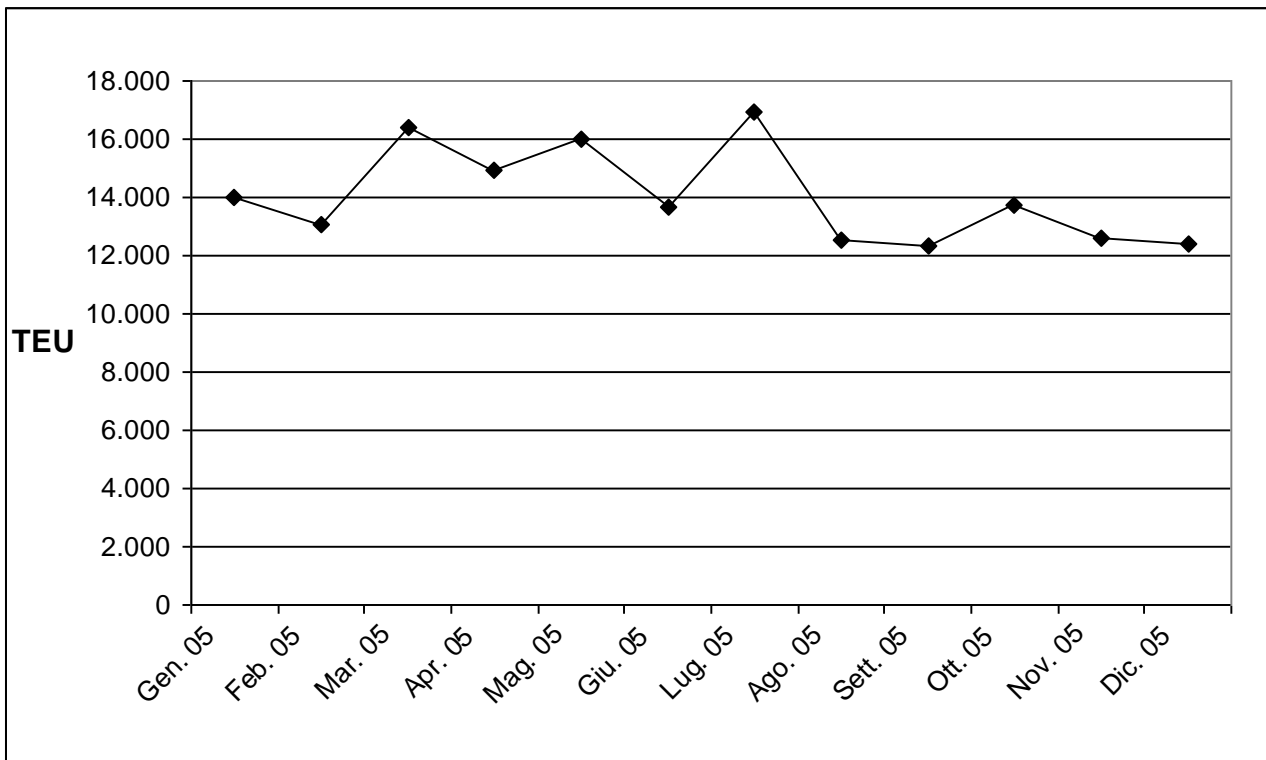
Graf. 27: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2004 - dicembre 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

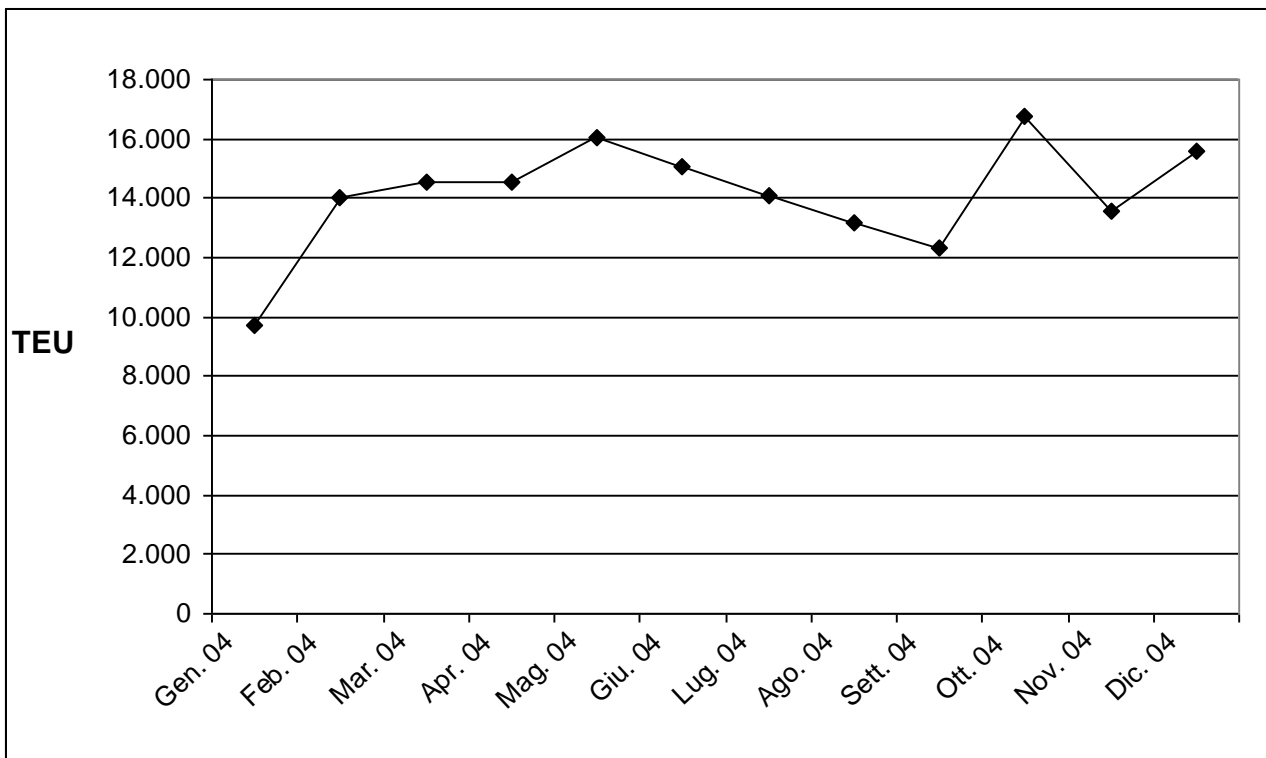
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 28: Traffici containerizzati - trend periodo gennaio 2005 - dicembre 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

Graf. 29: Traffici containerizzati - trend periodo gennaio 2004 - dicembre 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

Il porto di Ravenna chiude il periodo con una flessione che interessa praticamente tutte le merceologie analizzate. Sono, infatti, soltanto le merci trasportate in container a mantenersi sui livelli registrati nel periodo precedente.

Guardando l'andamento durante il periodo analizzato è possibile riscontrare una certa analogia con quello dello scorso anno. Si conferma più instabile e difforme, invece, la linea di tendenza che descrive le movimentazioni dei container. Guardando i grafici 26, 27, 28 e 29 è possibile riscontrare come non si sia potuto procedere con l'analisi dei trend mensili per le ragioni illustrate nell'introduzione al lavoro.

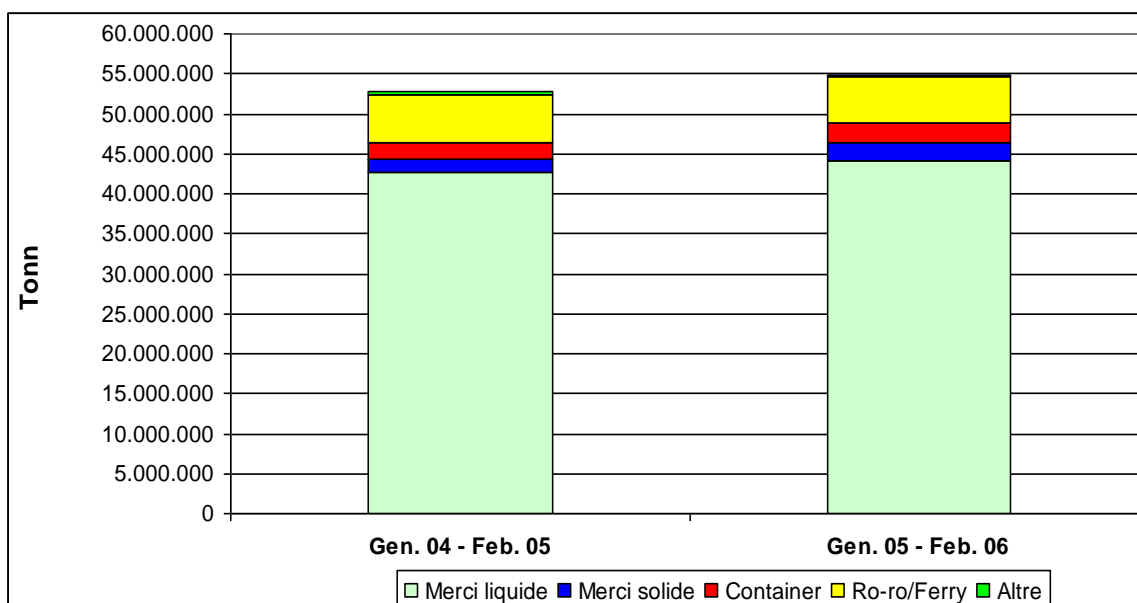
3.3 Il porto di Trieste

Tab. 4: - Flussi di traffico (gennaio 2005 - febbraio 2006, dati cumulati)

	PERIODO TEMPORALE		Var. %
	Gen. 04 - Feb. 05	Gen. 05 - Feb. 06	
Merci liquide	42.622.384	44.021.504	3,3
Merci solide	1.805.024	2.341.013	29,7
Merci varie	9.568.483	8.991.531	-6,0
Container	1.906.227	2.473.763	29,8
Ro-ro/Ferry	6.104.164	5.776.629	-5,4
Altre	253.024	233.093	-7,9
Totale merci	53.995.891	55.354.048	2,5
Teu	209.342	231.037	10,4
Passeggeri	344.152	93.995	-72,7
N. Navi	4.943	4.351	-12,0

Fonte: Autorità Portuale di Trieste

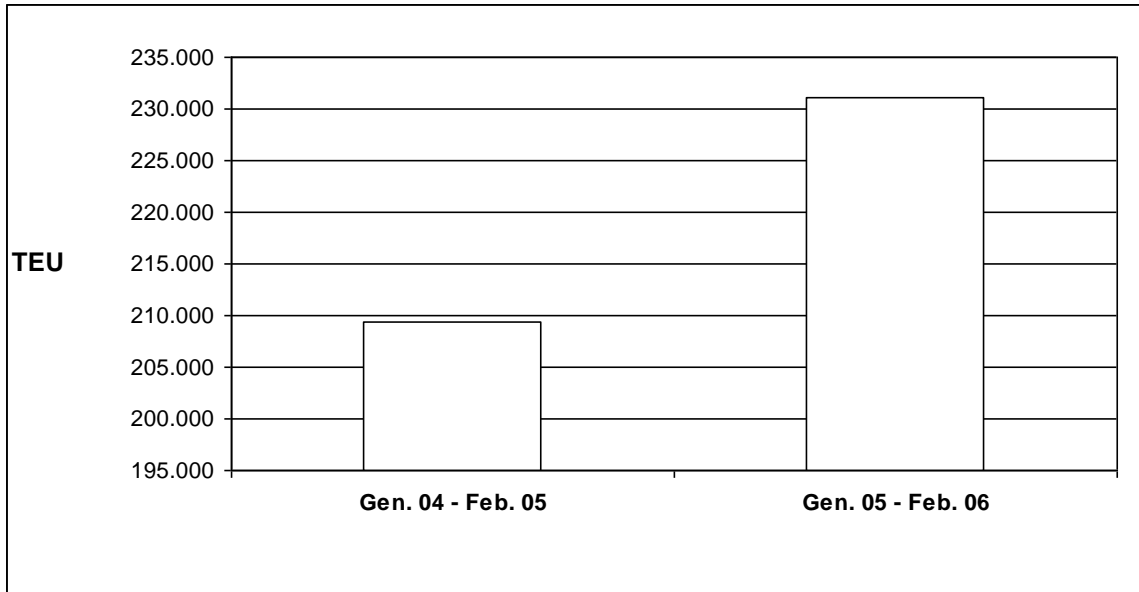
Graf. 30: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

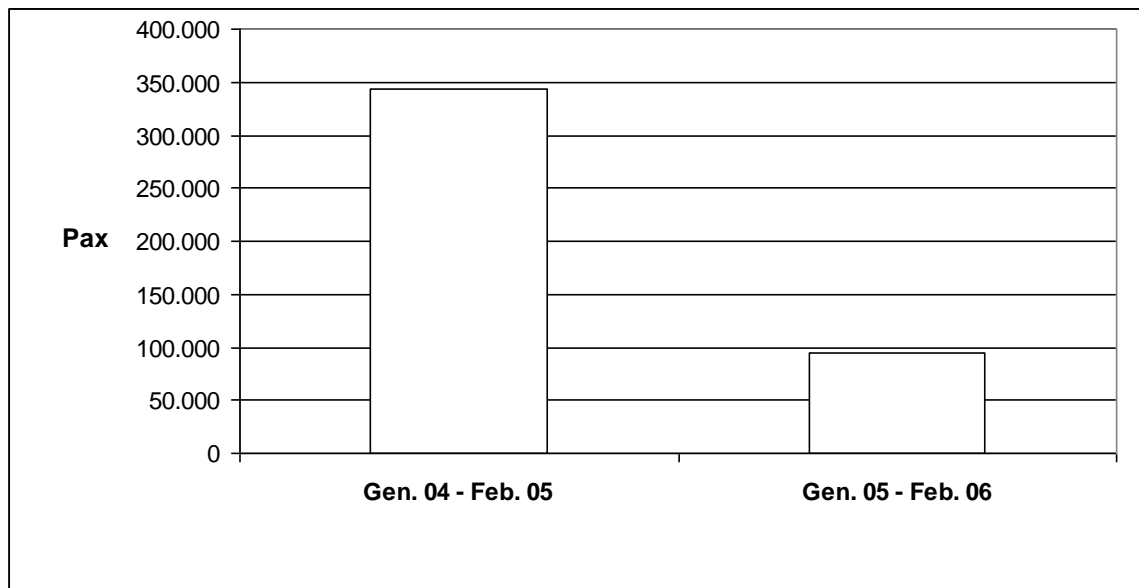
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 31: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

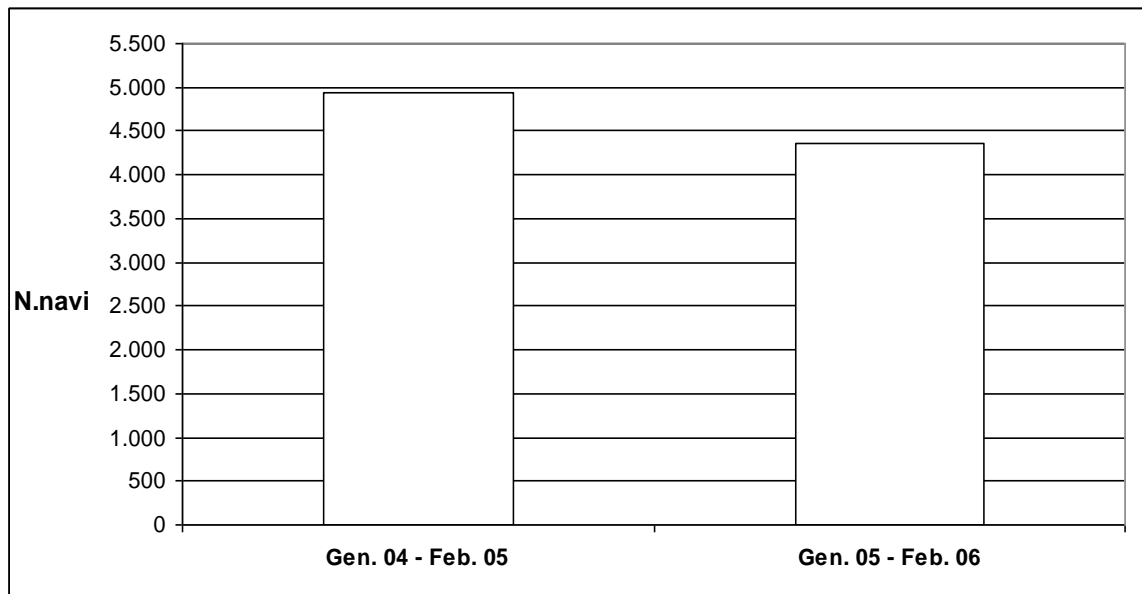
Graf. 32: Movimento passeggeri (unità)



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. 33: Movimento navi (unità)



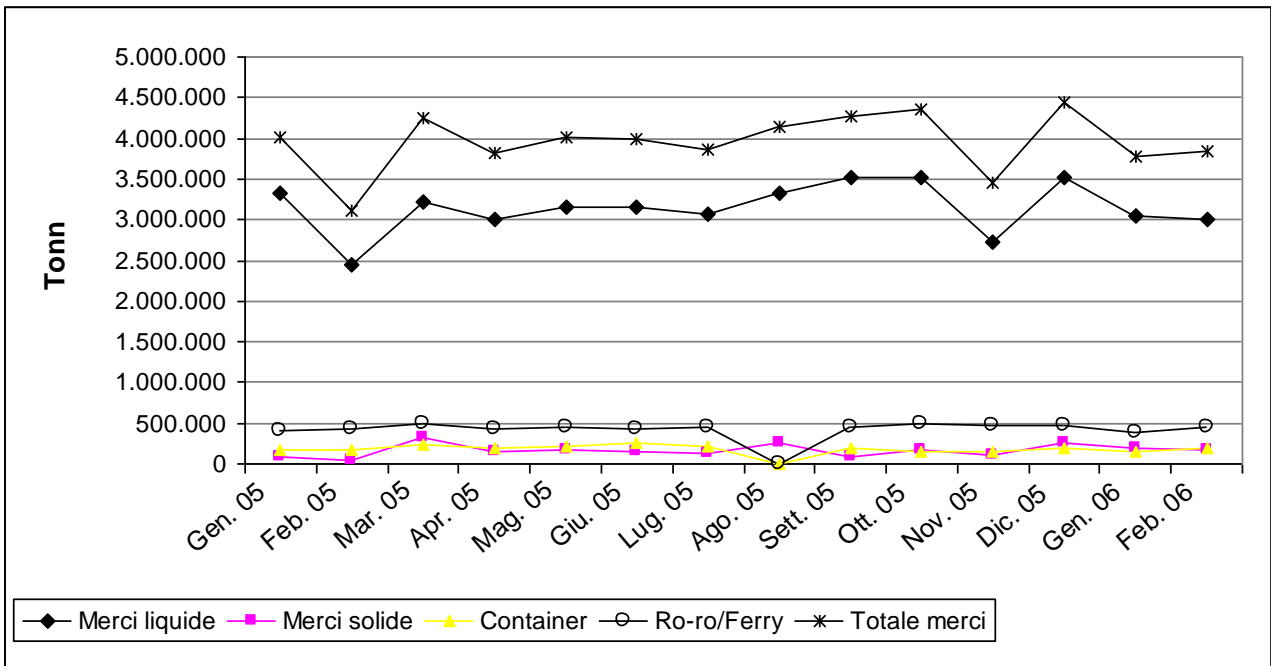
Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Il periodo gennaio 2005 - febbraio 2006 si chiude a Trieste con una crescita del 2,5% nell'interscambio generale del porto se confrontato allo stesso arco temporale dell'anno prima. Risultano confermati in linea generale i trend emersi nel precedente Rapporto di Valutazione che vedevano in sviluppo i traffici di merci liquide e solide, le tonnellate di merce in container ed il numero di TEU movimentati. Allo stesso modo risultano ancora in contrazione le merci che viaggiano su navi ro-ro/ferry, il numero di passeggeri nonché quello di navi.

Risulta altresì confermata la discontinuità della linea di trend del movimento passeggeri la quale, oltre ad assestarsi su livelli inferiori rispetto il 2004, non vede alcun picco significativo durante i mesi estivi.

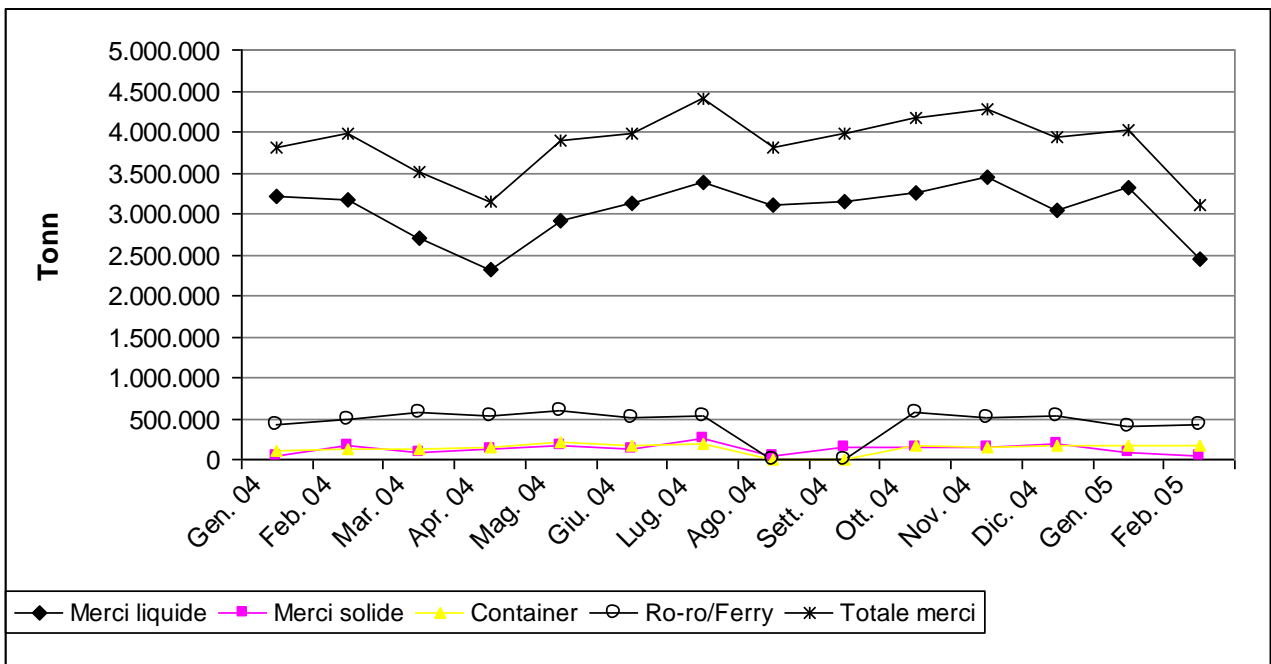
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 34: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 - febbraio 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

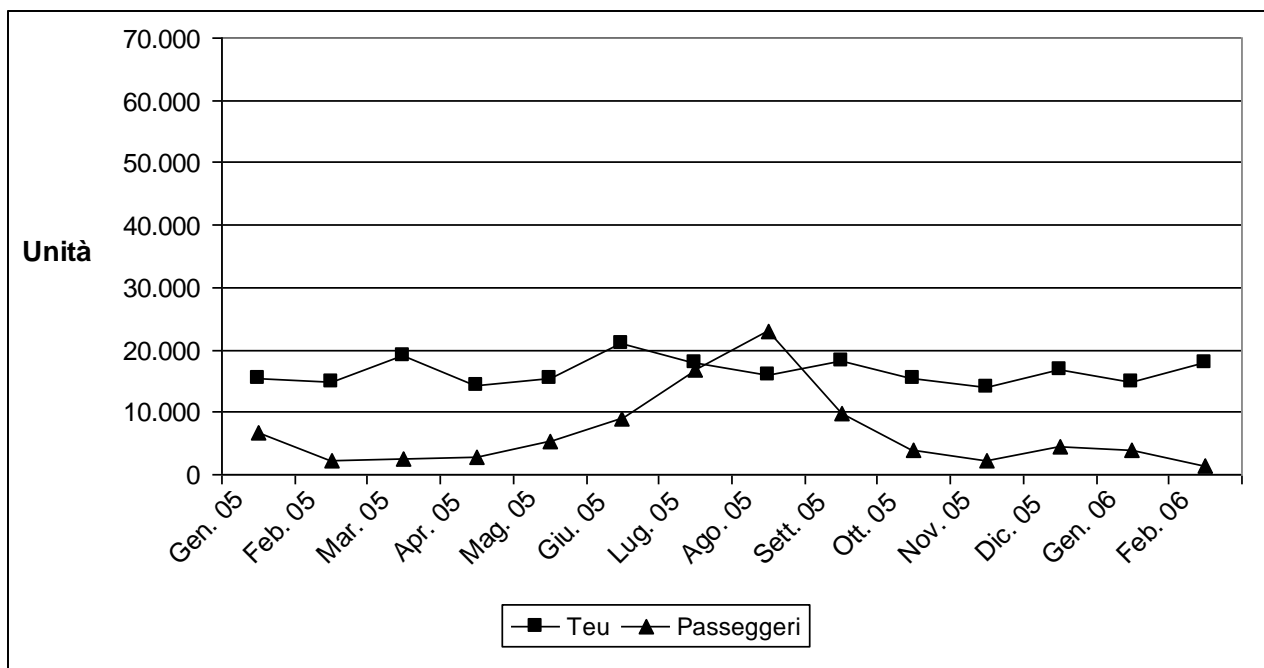
Graf. 35: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2004 - febbraio 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

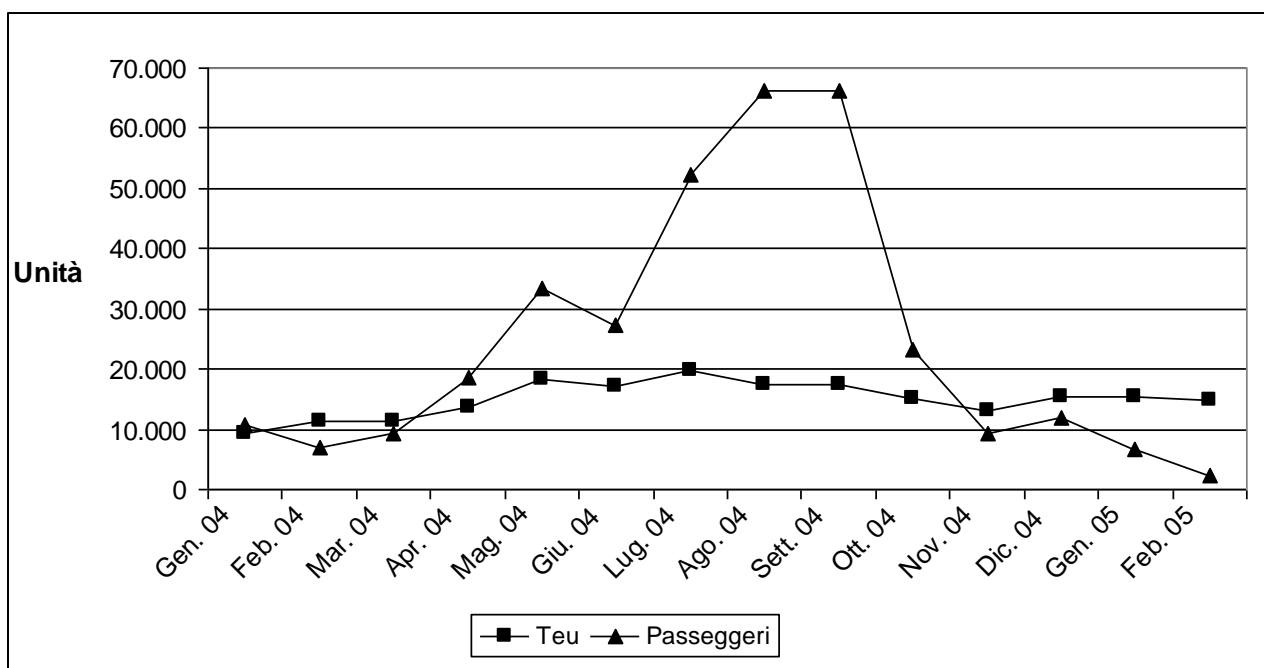
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 36: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 - febbraio 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Graf. 37: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2004 - febbraio 2005



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

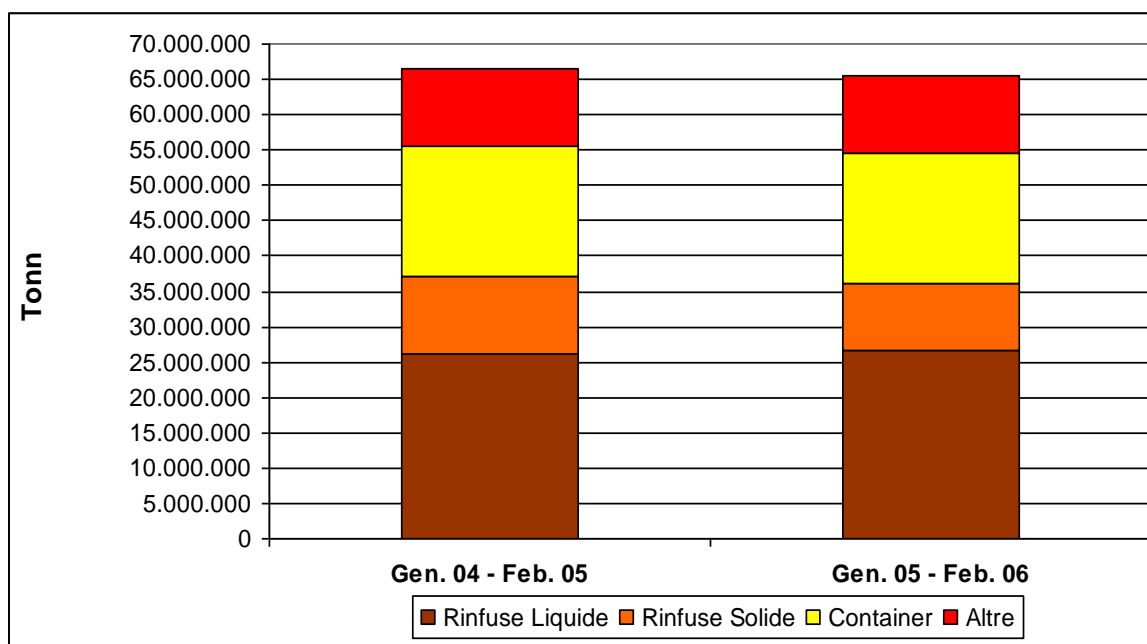
3.4 Il porto di Genova

Tab. 5: Flussi di traffico (gennaio 2005 – febbraio 2006, dati cumulati)

	PERIODO TEMPORALE		Var. %
	Gen. 04 - Feb. 05	Gen. 05 - Feb. 06	
Rinfuse Liquide	26.179.240	26.615.737	1,7
Rinfuse Solide	10.891.312	9.404.354	-13,7
Merci varie	29.380.485	29.469.488	0,3
Container	18.476.753	18.608.785	0,7
Altre	10.903.722	10.860.703	-0,4
Totale	66.451.037	65.489.579	-1,4
TEU	1.881.983	1.884.266	0,1
Passaggeri	3.165.234	3.196.770	1,0
Crocieristi	289.148	418.020	44,6
Navi arrivate	8.943	8.750	-2,2

Fonte: Autorità Portuale di Genova

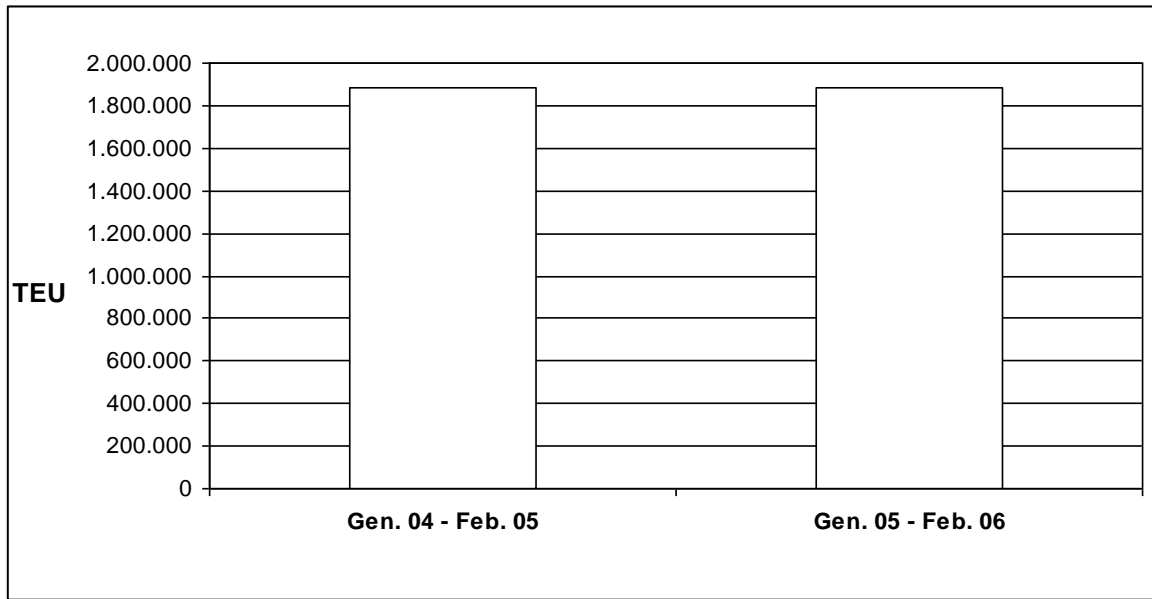
Graf. 38: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

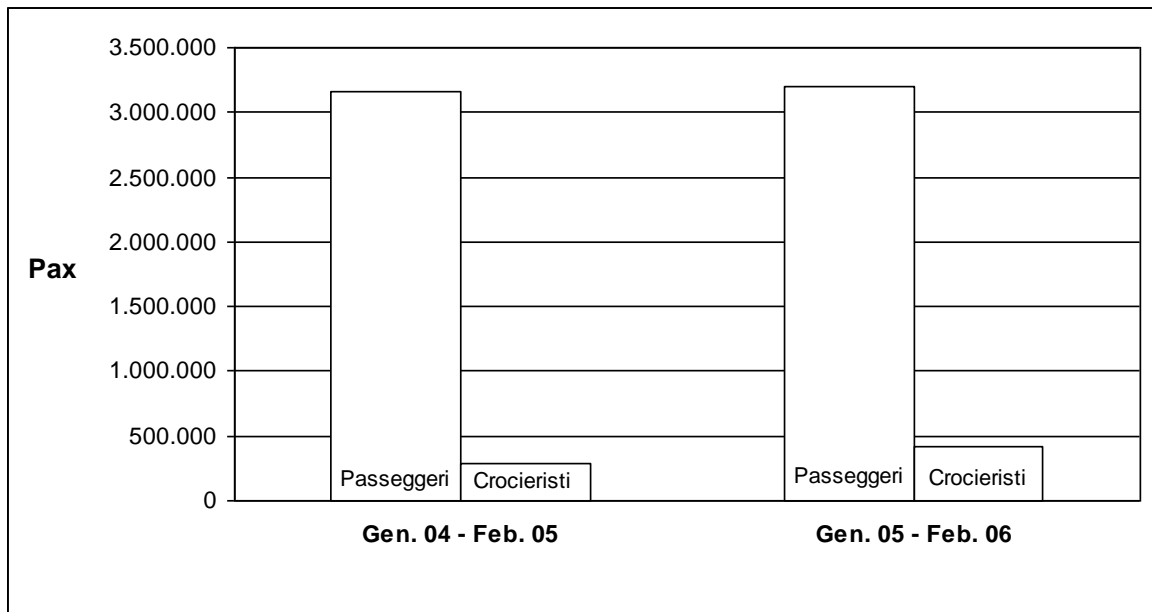
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 39: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

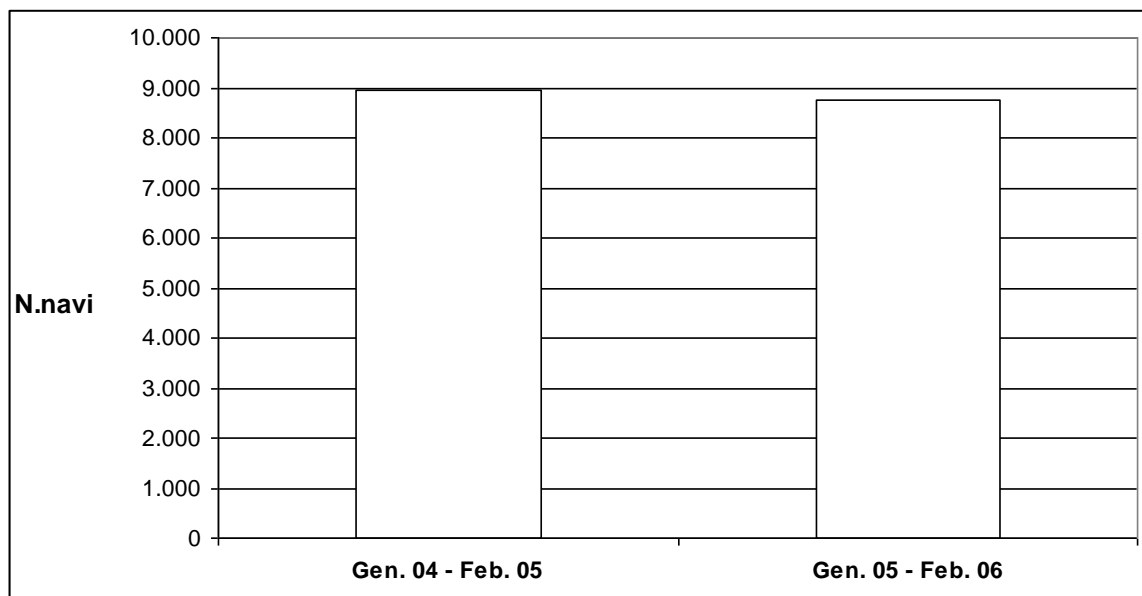
Graf. 40: Movimento passeggeri (unità)



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. 41: Movimento navi (unità)

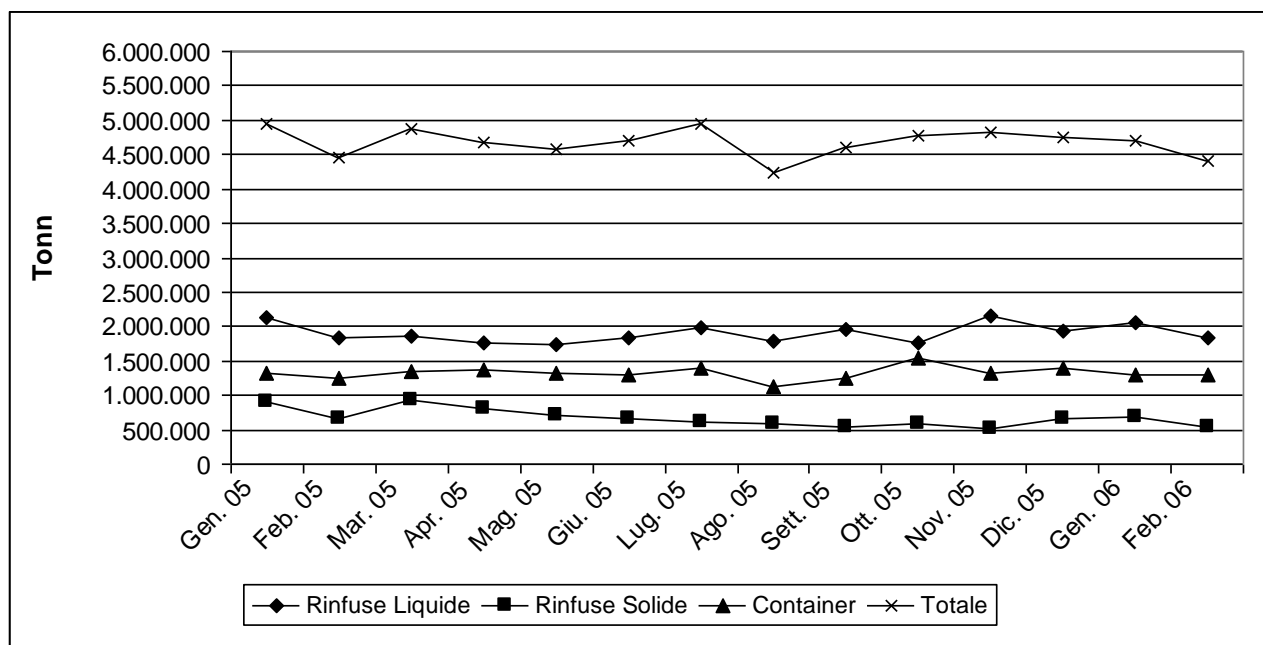


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

Nel periodo in questione il porto di Genova realizza un lieve calo nelle movimentazioni rispetto il periodo precedente. La variazione negativa più rilevante viene dalle merci solide che realizzano un -13,7%. Gli altri scostamenti, siano essi negativi o positivi, sono invece tutti di entità piuttosto ridotta, prossima al punto percentuale. L'unico dato interessante è la notevole crescita del settore crocieristico, che segna un +44,6%.

Analoghi per livelli ed andamenti si confermano i trend nel corso del periodo analizzato.

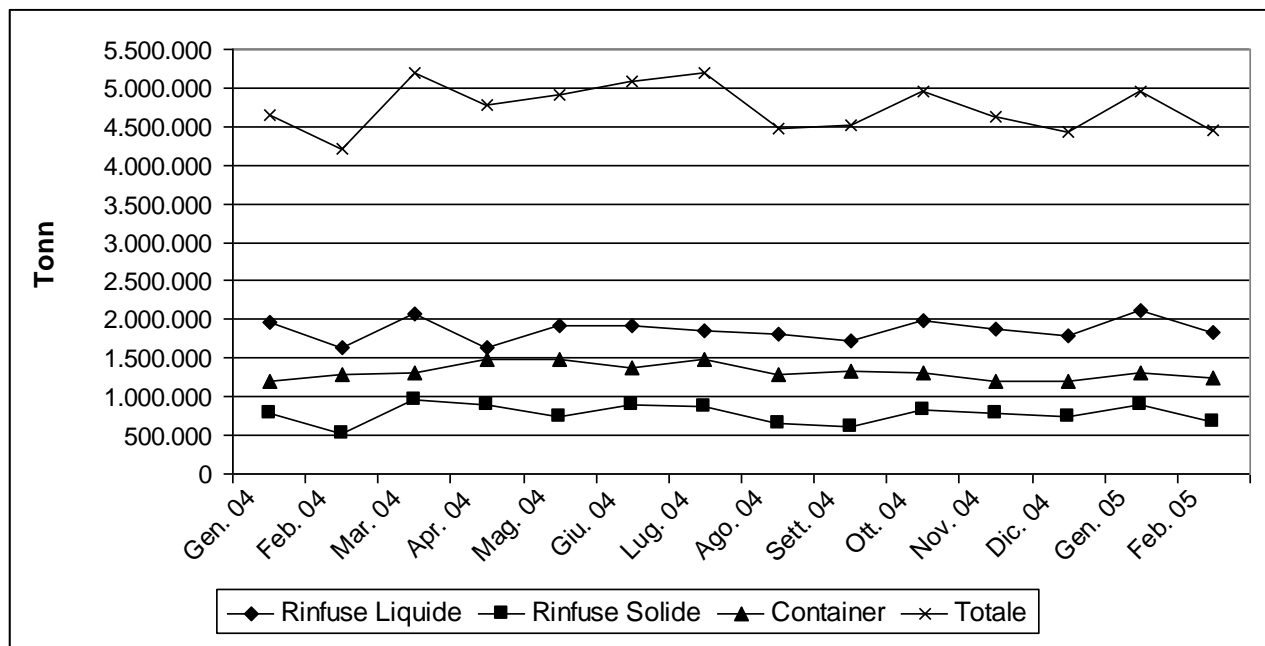
Graf. 42: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 -febbraio 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

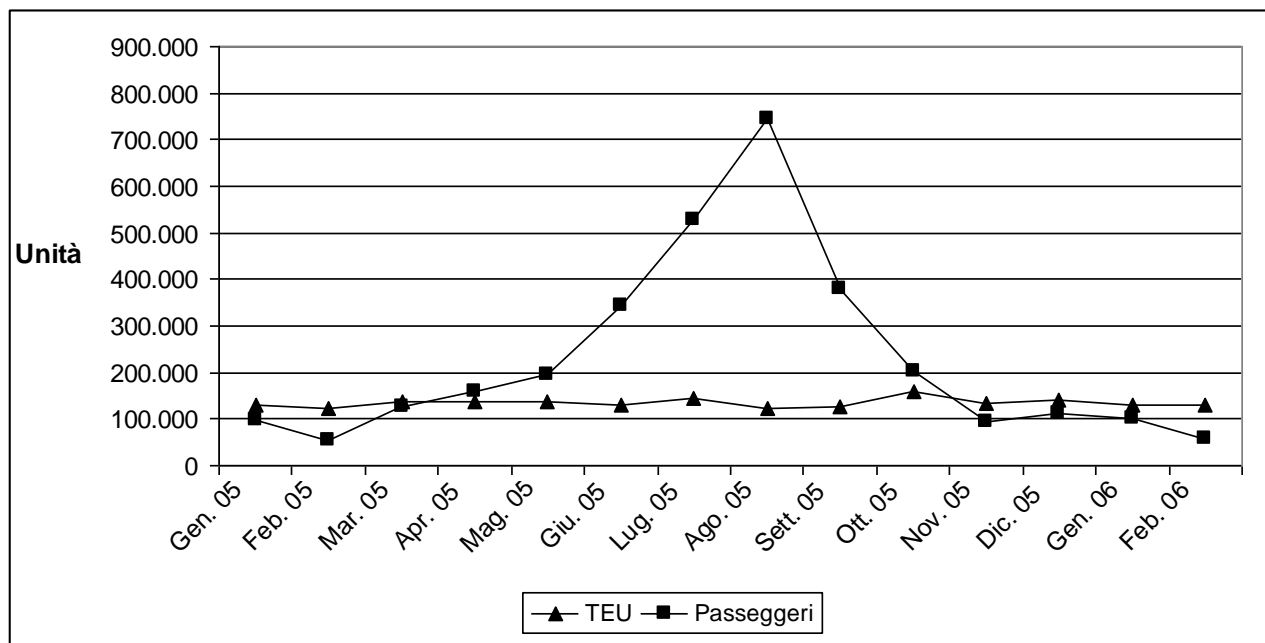
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 43: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2004 - febbraio 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

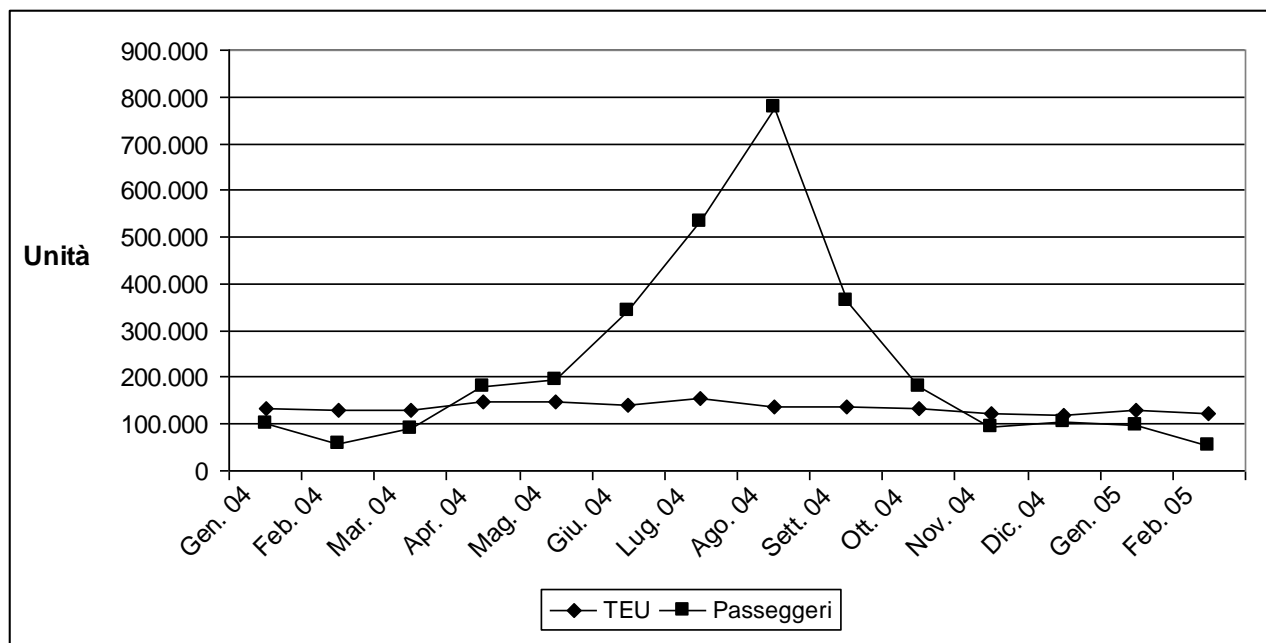
Graf. 44: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 -febbraio 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

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

Graf. 45: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2004 - febbraio 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

3.5. Il porto di La Spezia

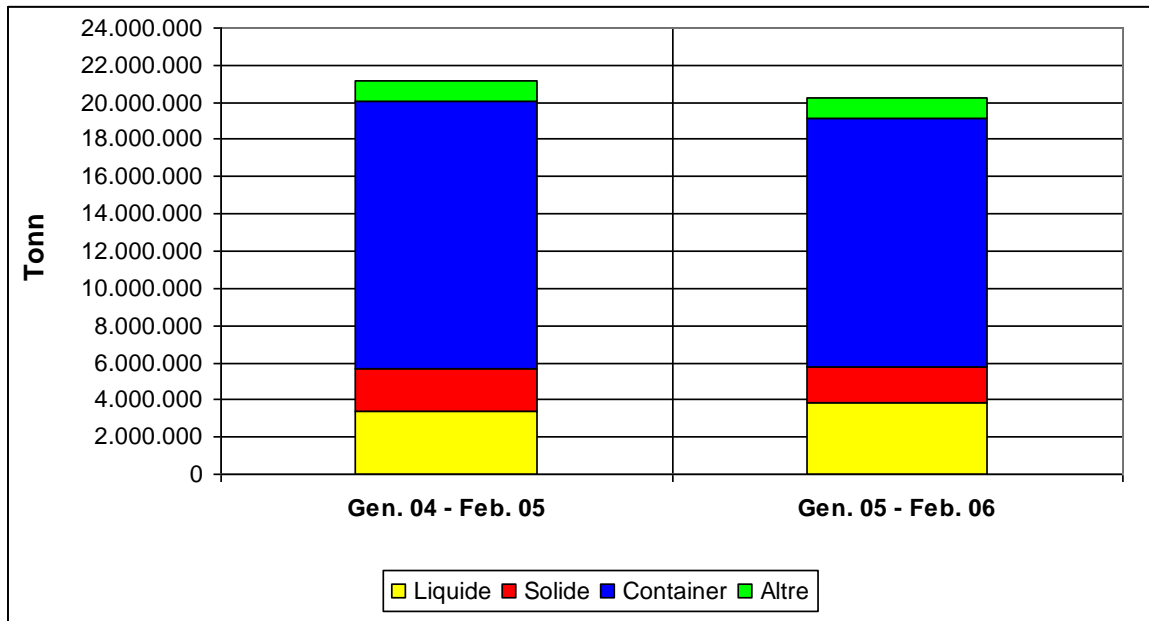
Tab. 6: Flussi di traffico (gennaio 2005 - febbraio 2006, dati cumulati)

	PERIODO TEMPORALE		Var. %
	Gen. 04 - Feb. 05	Gen. 05 - Feb. 06	
Liquide	3.354.558	3.875.375	15,5
Solide	2.324.506	1.853.024	-20,3
Merci varie	15.451.691	14.516.417	-6,1
Container	14.409.412	13.446.601	-6,7
Altre	1.042.279	1.069.816	2,6
Totale	21.130.755	20.244.816	-4,2
TEU	1.201.744	1.185.078	-1,4
Passeggeri	52.392	56.358	7,6
Navi (arrivi e partenze)	4.360	4.308	-1,2

Fonte: Autorità Portuale di La Spezia

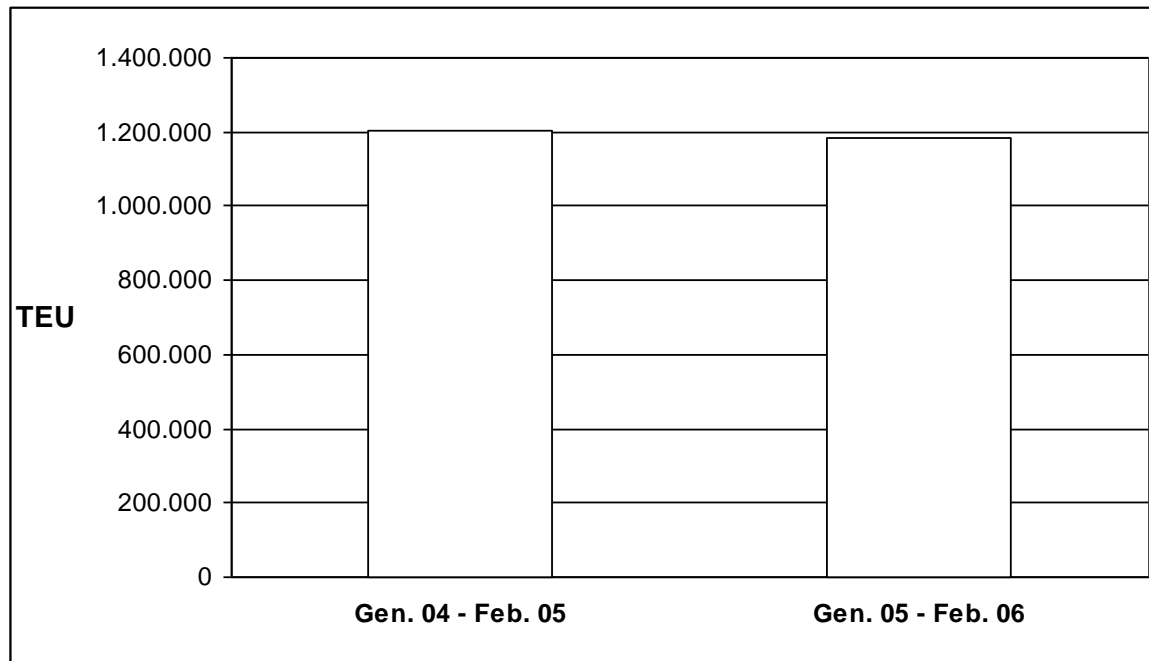
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 46: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

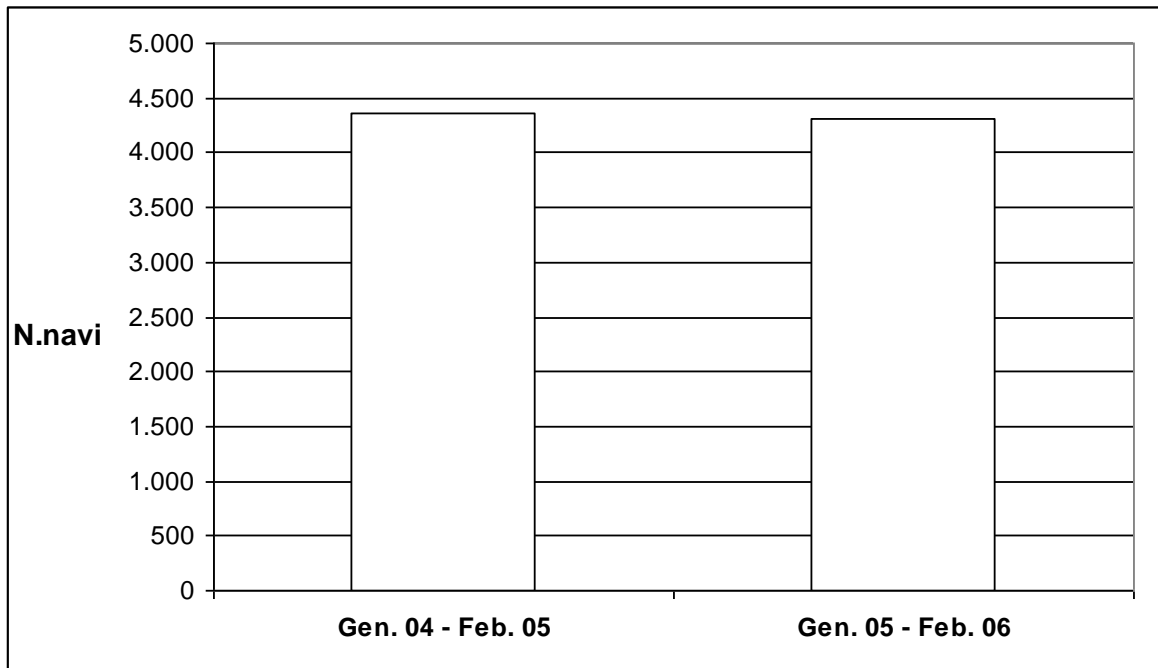
Graf. 47: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

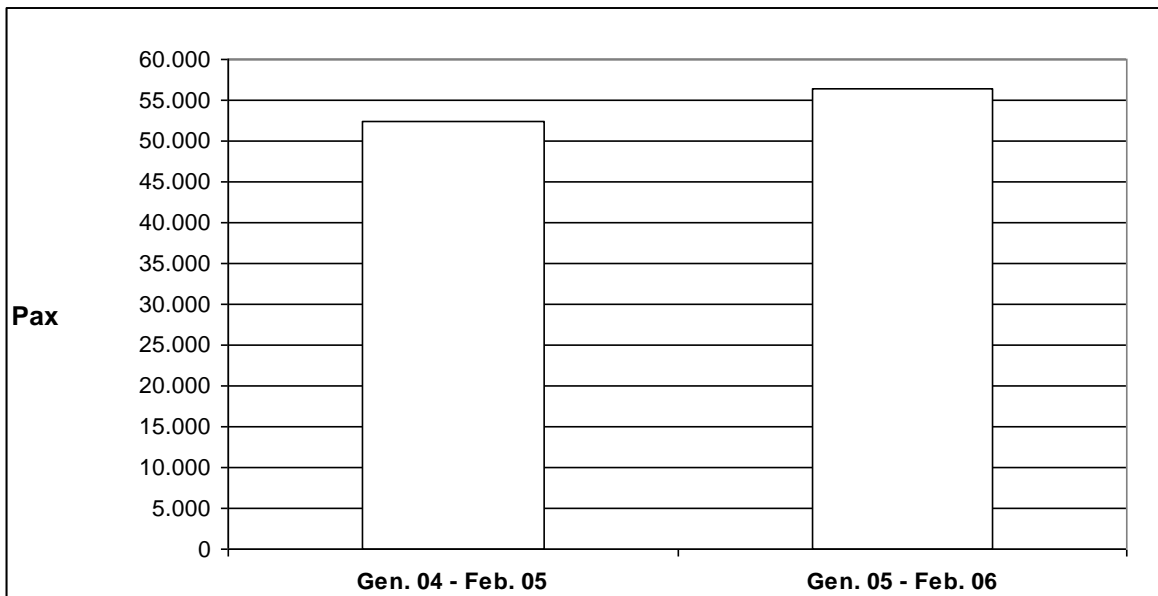
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 48: Movimento navi - raffronti mensili (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Graf. 49: Movimento passeggeri - raffronti mensili (unità)



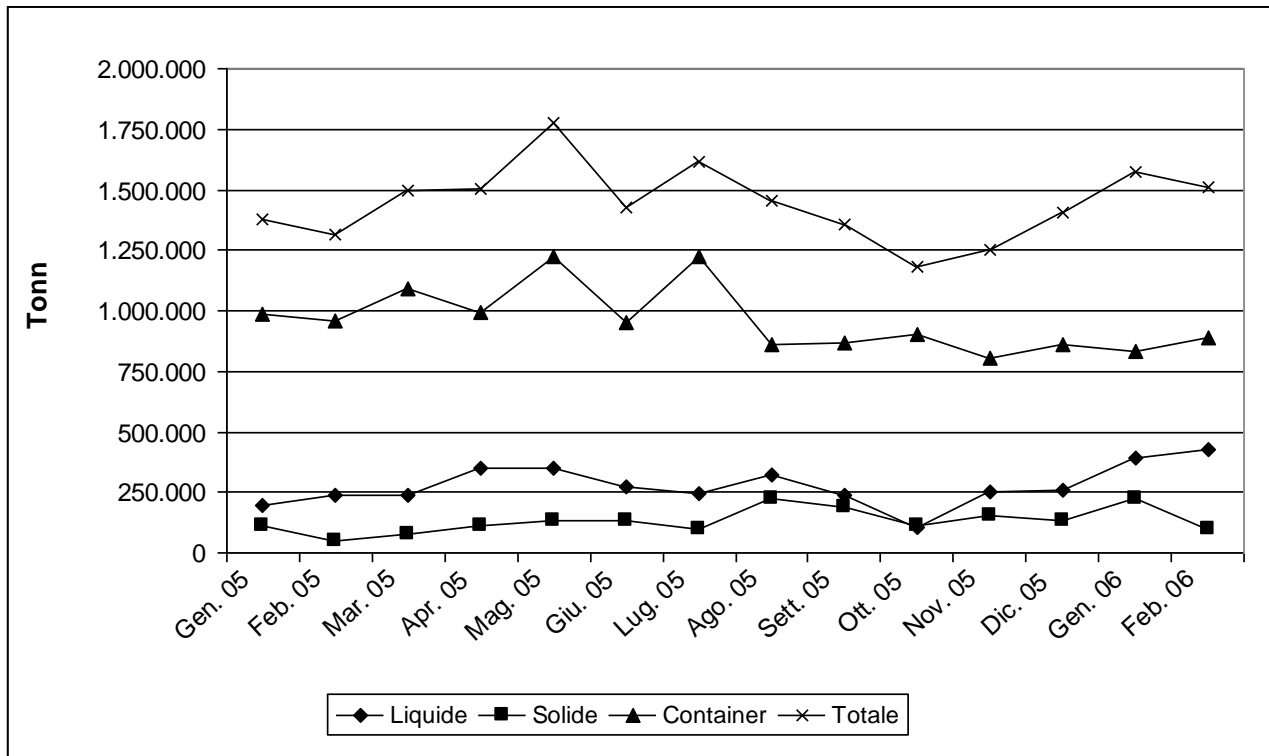
Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

L'arco temporale studiato vede nel porto di La Spezia andamenti abbastanza diversificati tra i vari settori merceologici, in un quadro di lieve calo nel totale generale e nel movimento navi. Detto questo, in flessione risultano essere i traffici di merci solide e di merci varie in container, oltre al numero di TEU movimentati; in crescita invece sono i flussi di merci varie altre, le merci liquide, ed il movimento passeggeri.

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

Ancora una volta sono le merci in contenitore a determinare il trend generale del porto. Data questa premessa, bisogna dire che nel periodo a fronte di un andamento abbastanza lineare nelle merci liquide e solide, sono registrabili andamenti piuttosto scostanti nelle merci in contenitore (e nel numero di TEU movimentati).

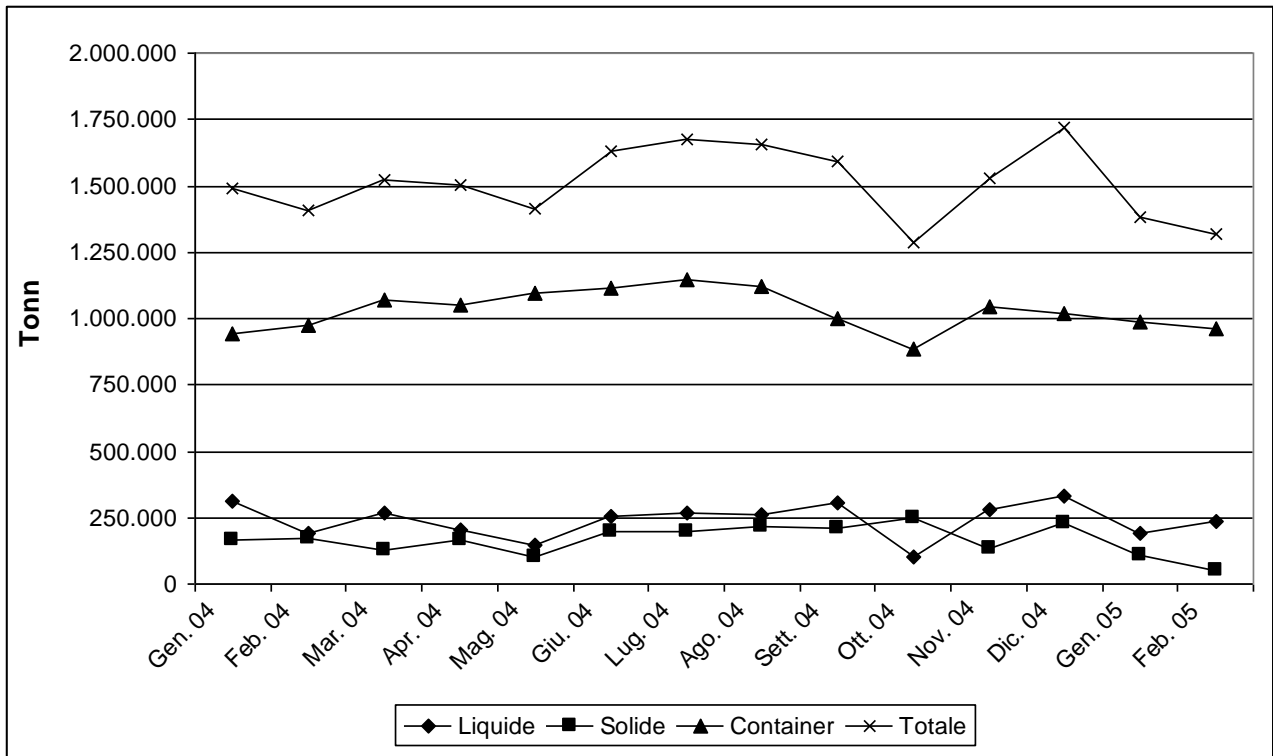
Graf. 50: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 -febbraio 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

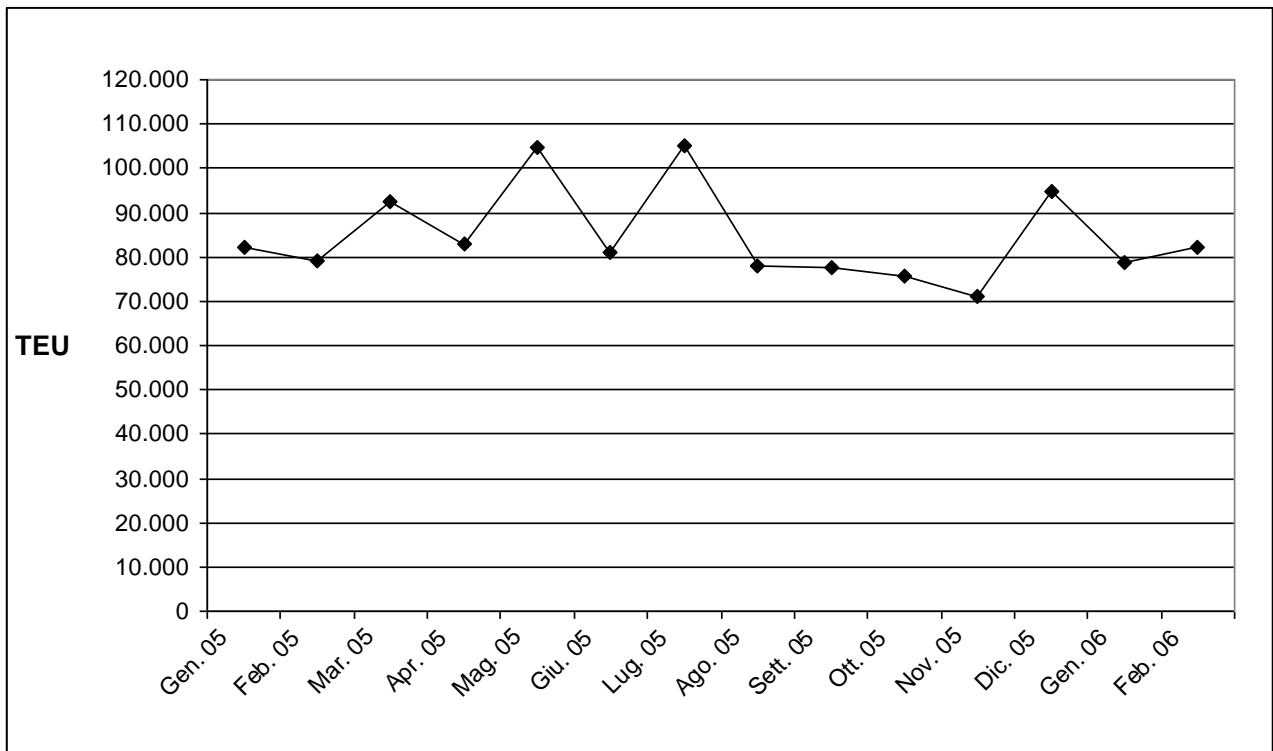
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 51: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2004 - febbraio 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

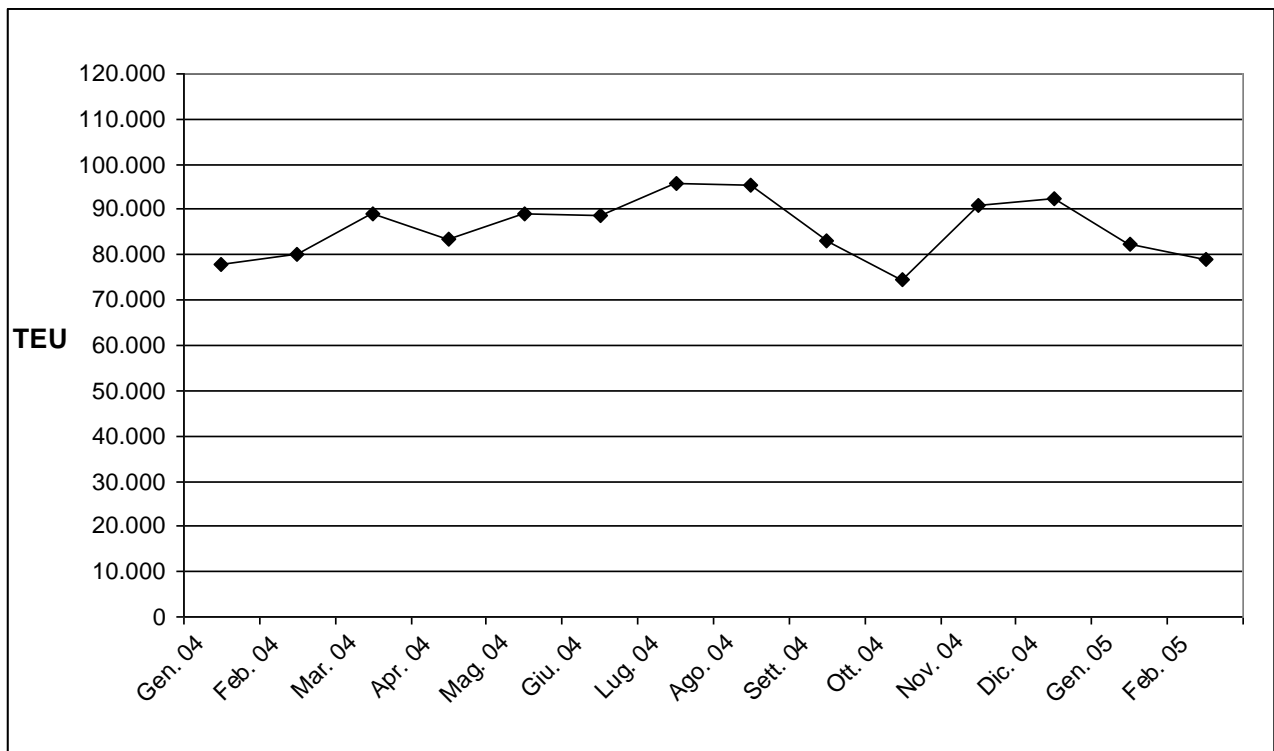
Graf. 52: Traffico container - trend periodo gennaio 2005 - febbraio 2006



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 BOCHE LAGUNARI

Graf. 53: Traffico container - trend periodo gennaio 2004 – febbraio 2005



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 (porto-rapporto variabilità e pianificazione.pdf), l'analisi 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.

Pur risultando confermate le osservazioni fatte nei precedenti Rapporti di Valutazione in merito ai legami tra Venezia ed i porti concorrenti, è possibile concludere dicendo che in tutti i mesi durante i quali è stato condotto il monitoraggio non sono emersi elementi che abbiano portato in evidenza spostamenti di flussi da Venezia verso gli altri porti a causa dei cantieri.

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

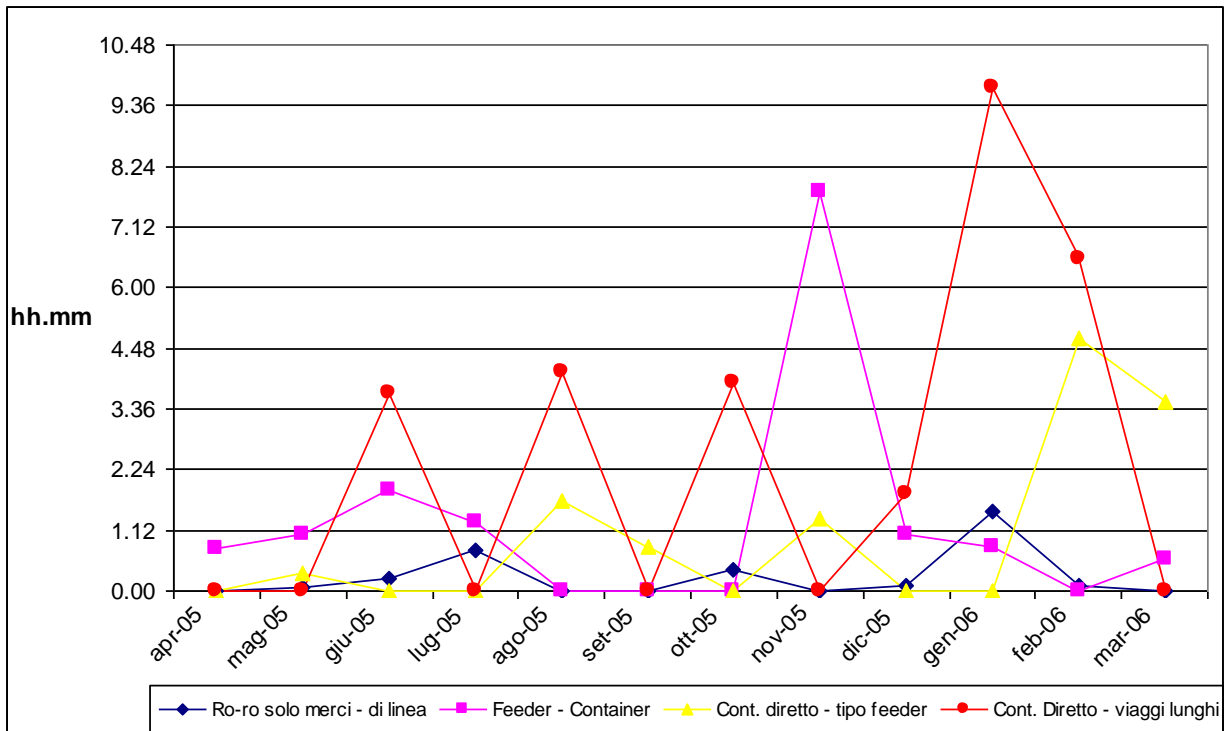
Tab. 7: Media della sosta in rada (hh.mm)

<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
ago-05	0.00	0.00	1.46	4.20	0.00	0.00
set-05	0.00	0.00	0.53	0.00	0.00	0.00
ott-05	0.26	0.00	0.00	4.07	0.00	0.00
nov-05	0.00	7.53	1.27	0.00	0.00	0.00
dic-05	0.07	1.08	0.00	1.56	0.43	0.00
gen-06	1.35	0.53	0.00	9.57	0.14	0.00
feb-06	0.07	0.00	5.00	6.35	0.00	0.00
mar-06	0.00	0.38	3.45	0.00	0.00	0.00

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

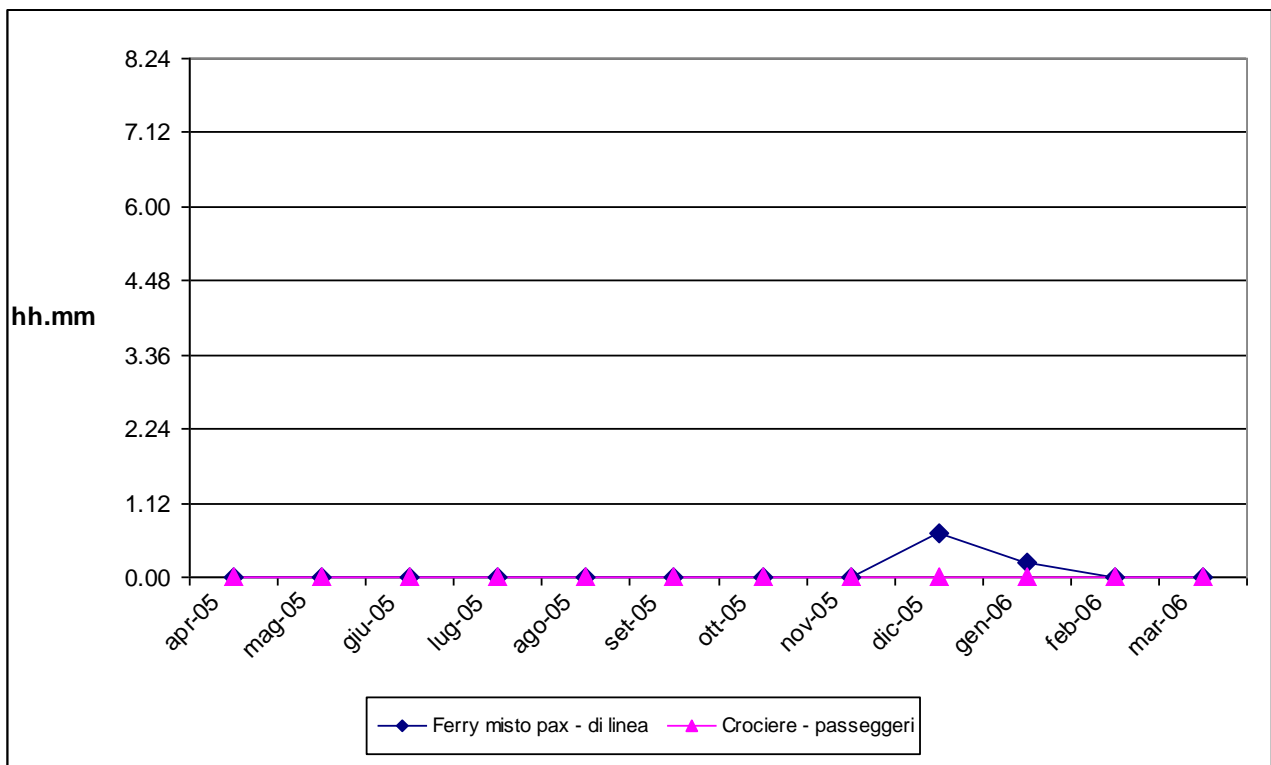
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 54: Media della sosta in rada - bocca di Malamocco



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

Graf. 55: Media della sosta in rada - bocca di Lido



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

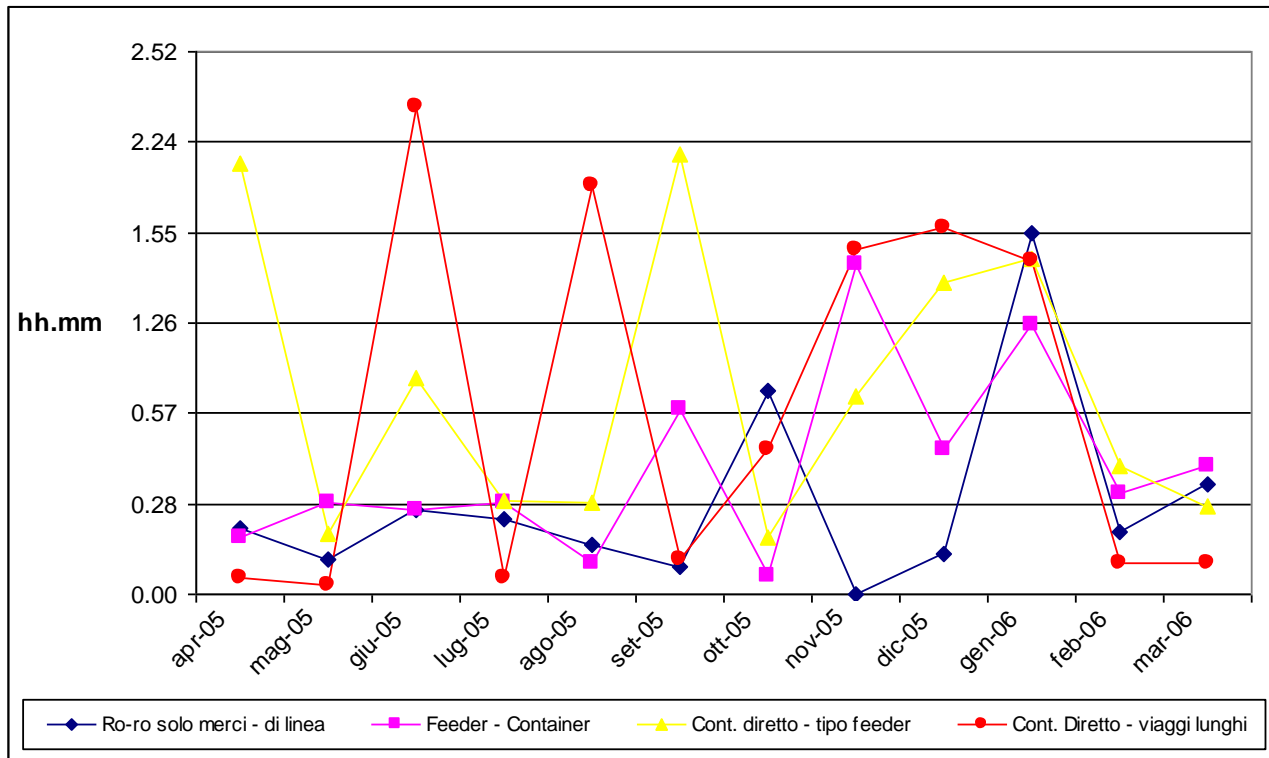
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 8: Media dei ritardi in entrata (hh.mm.)

Mese	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	0.21	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
ago-05	0.16	0.10	0.29	2.10	0.00	0.10
set-05	0.09	0.59	2.20	0.11	0.05	0.01
ott-05	1.05	0.06	0.18	0.46	0.07	0.07
nov-05	0.00	1.45	1.03	1.50	0.01	0.04
dic-05	0.13	0.46	1.39	1.57	0.45	0.00
gen-06	1.55	1.26	1.47	1.46	0.25	0.00
feb-06	0.20	0.32	0.41	0.10	0.02	0.06
mar-06	0.35	0.41	0.28	0.10	0.08	0.02

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

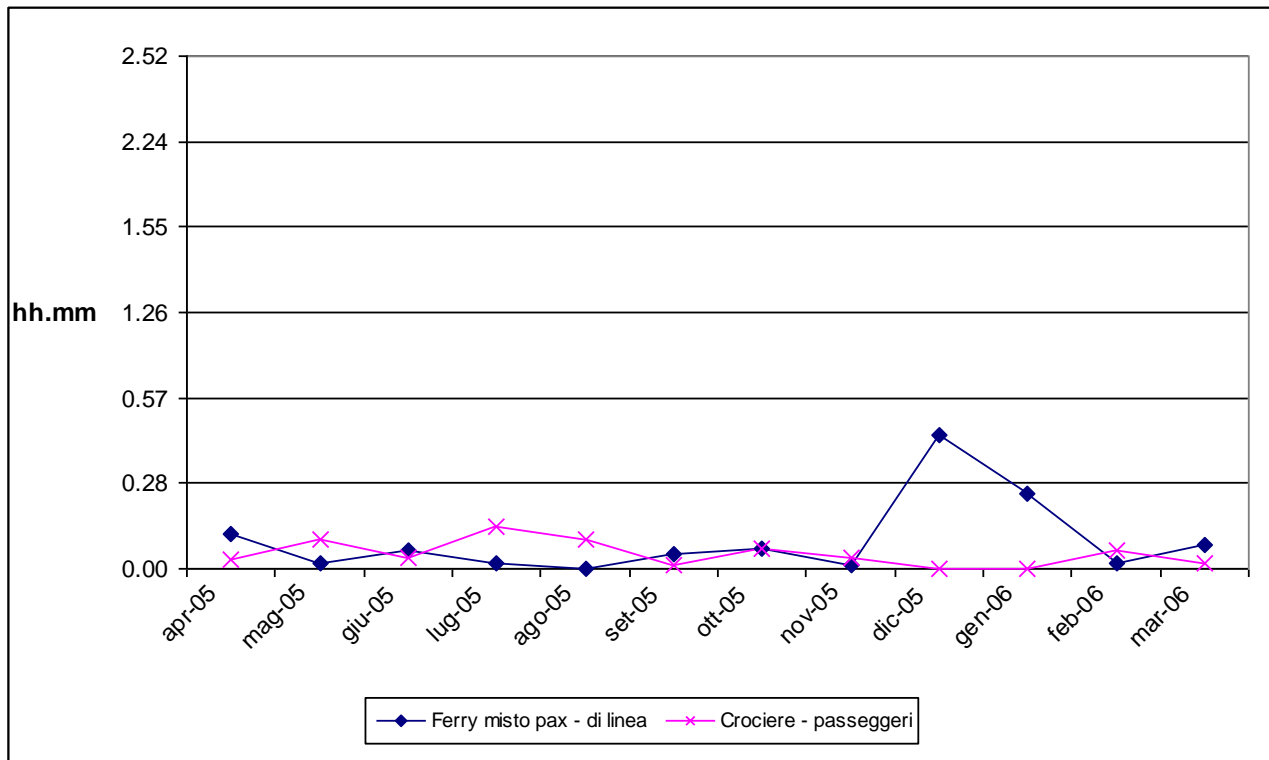
Graf. 56: Media dei ritardi in entrata - bocca di Malamocco



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. 57: Media dei ritardi in entrata - bocca di Lido



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

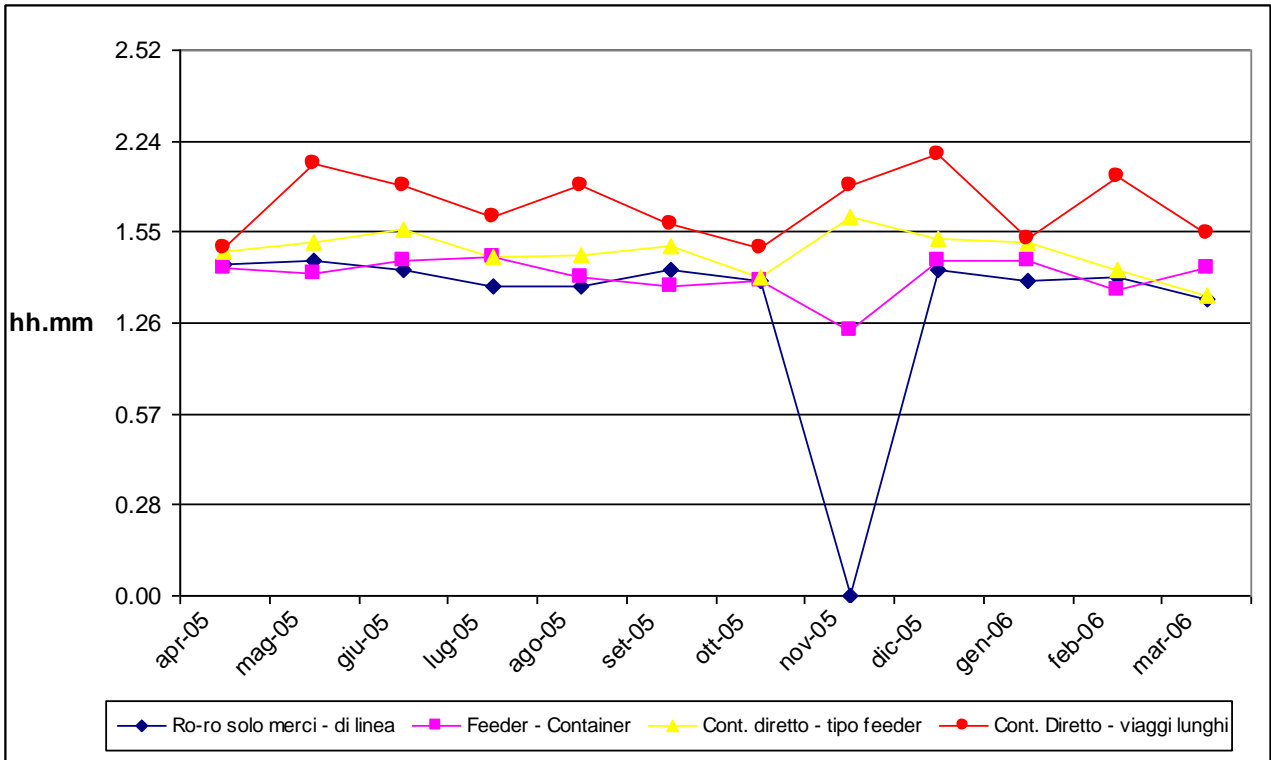
Tab. 9: Media dei tempi della manovra d'entrata (hh.mm.)

Mese	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
ago-05	1.38	1.41	1.48	2.10	1.25	1.35
set-05	1.43	1.38	1.51	1.58	1.25	1.33
ott-05	1.40	1.40	1.41	1.50	1.17	1.46
nov-05	0.00	1.24	2.00	2.10	1.35	1.41
dic-05	1.43	1.46	1.53	2.20	1.23	0.00
gen-06	1.40	1.46	1.52	1.53	1.33	1.20
feb-06	1.41	1.37	1.43	2.13	1.16	1.45
mar-06	1.34	1.44	1.35	1.55	1.20	1.22

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

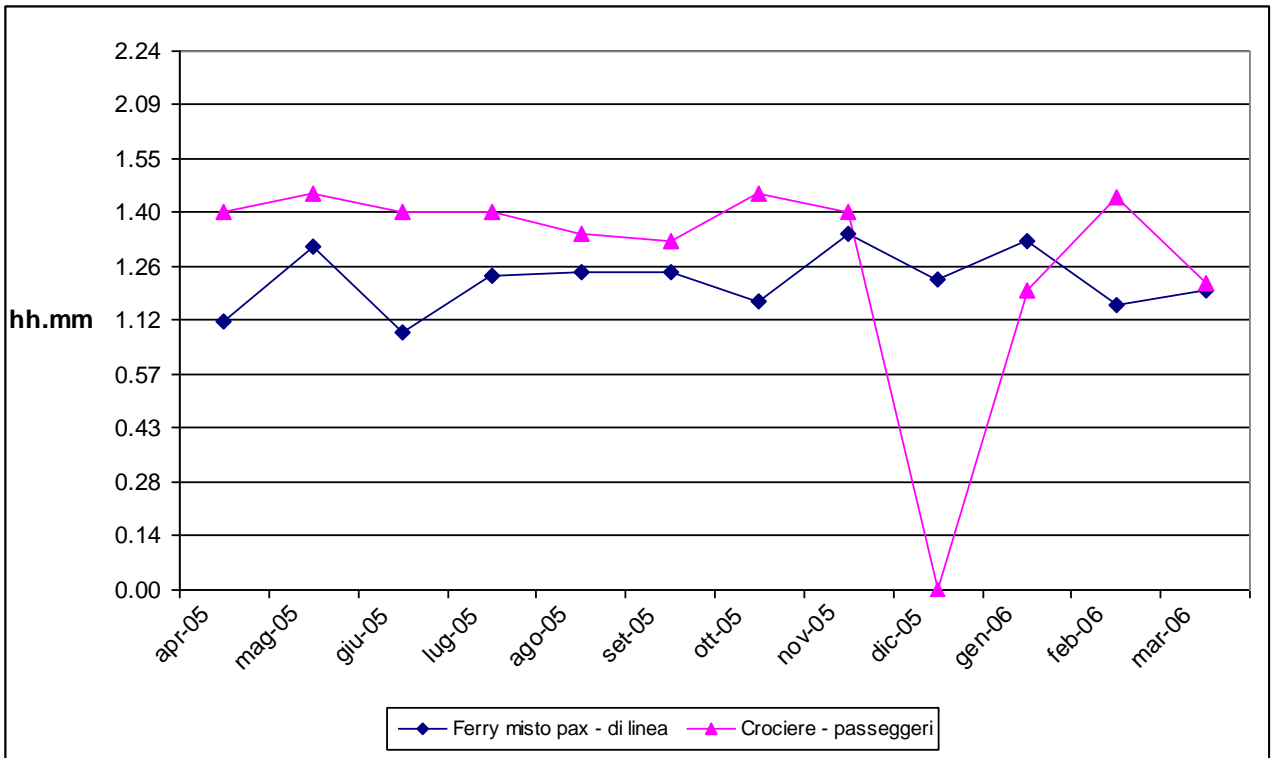
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 58: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Malamocco



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

Graf. 59: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Lido



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

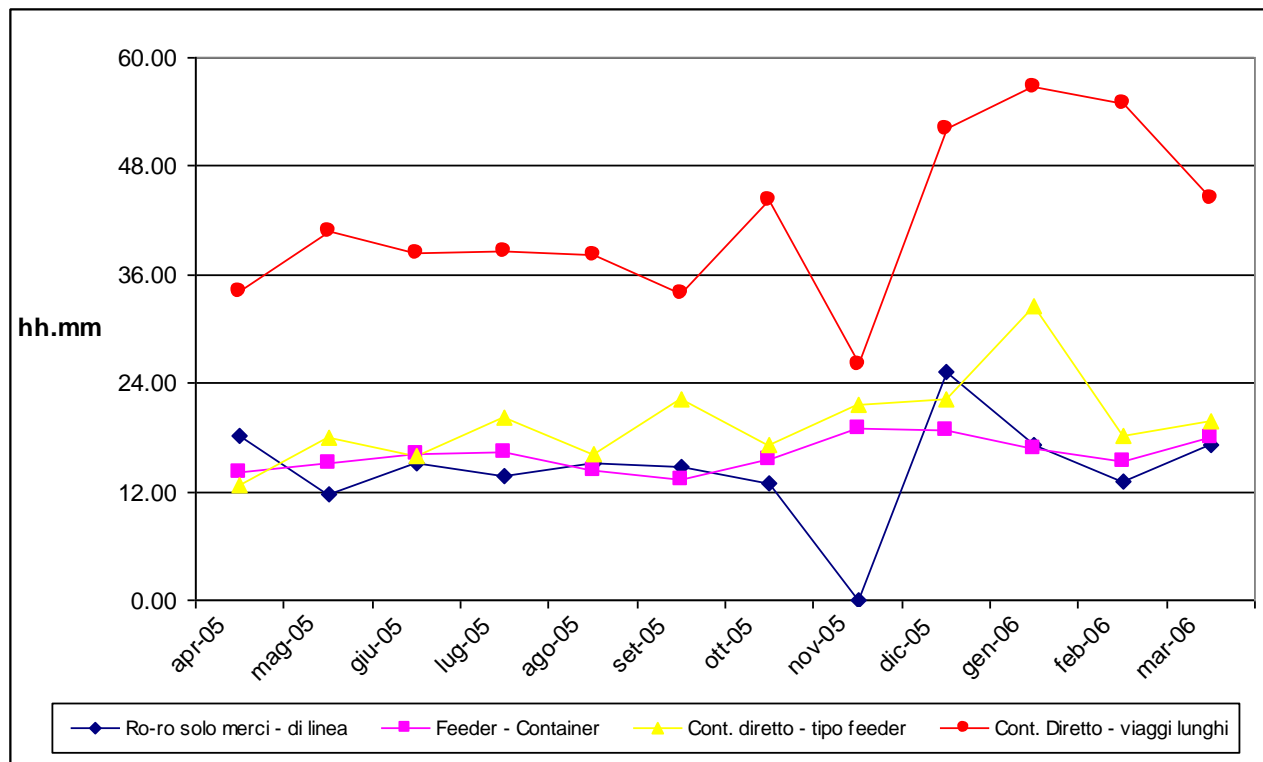
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 10: Media dei tempi di sosta in banchina (hh.mm.)

<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	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
ago-05	15.13	14.26	16.04	38.10	5.48	7.45
set-05	14.46	13.22	22.12	34.01	6.00	8.36
ott-05	12.55	15.34	17.08	44.10	6.05	8.19
nov-05	0.00	19.05	21.40	26.00	5.43	8.58
dic-05	25.21	18.44	22.18	52.13	5.40	0.00
gen-06	17.13	16.44	32.28	56.50	5.45	8.40
feb-06	13.13	15.16	18.05	54.54	17.15	8.05
mar-06	17.12	18.01	19.51	44.25	5.57	8.25

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

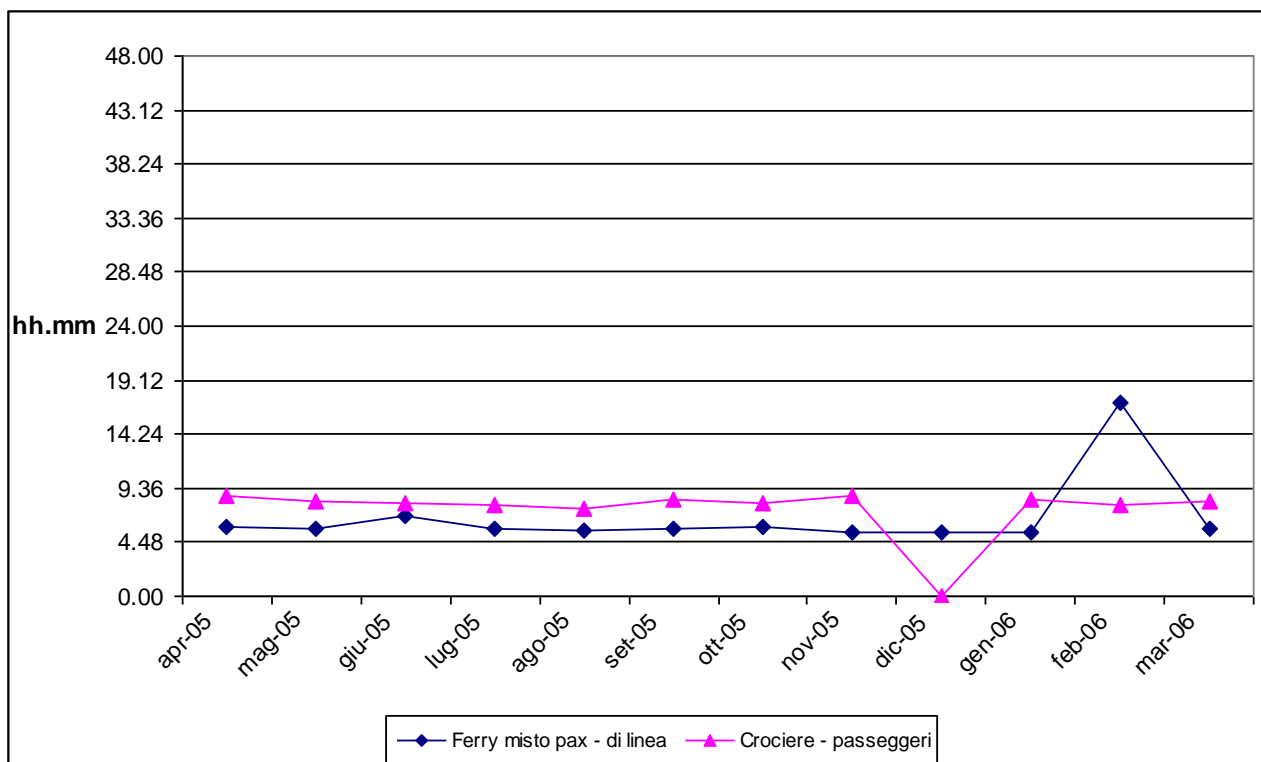
Graf. 60: Media dei tempi di sosta in banchina - bocca di Malamocco



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



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

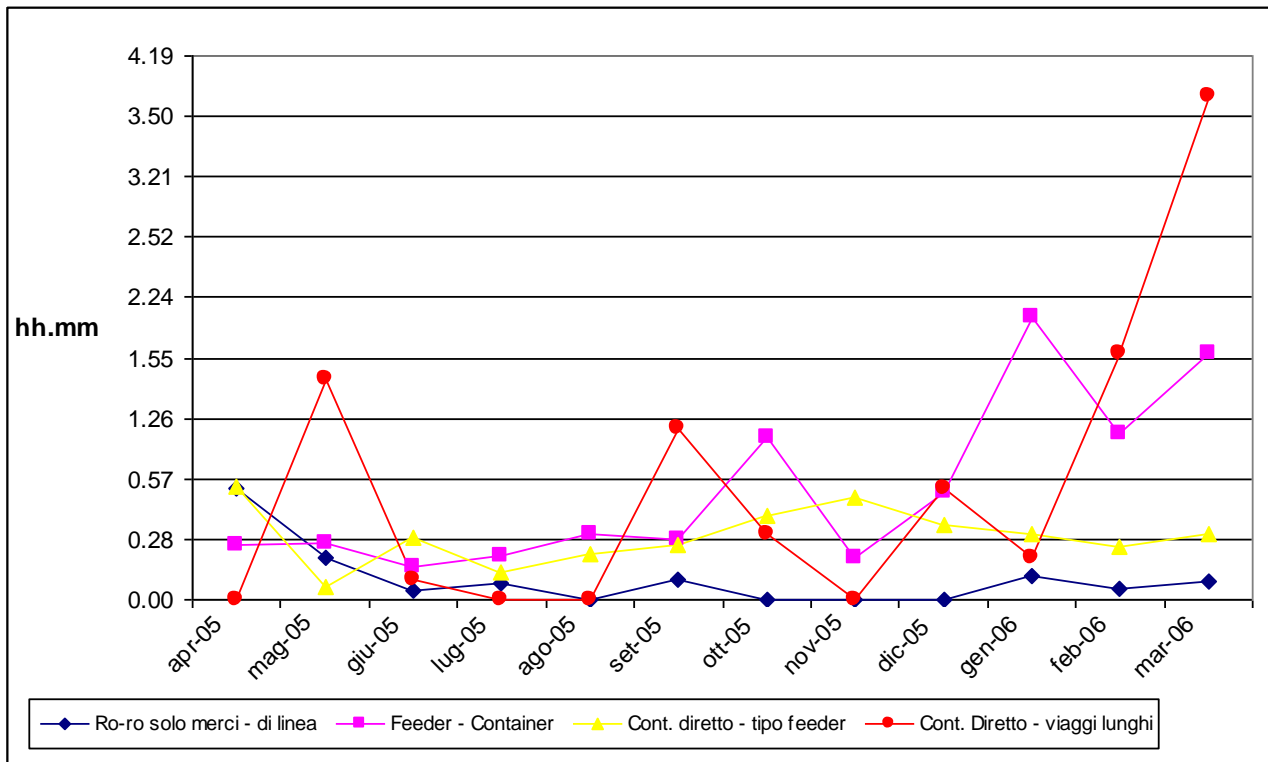
Tab. 11: Media dei ritardi in partenza (hh.mm.)

Mese	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
ago-05	0.00	0.31	0.22	0.00	0.00	0.00
set-05	0.10	0.29	0.26	1.22	0.00	0.07
ott-05	0.00	1.17	0.40	0.31	0.00	0.12
nov-05	0.00	0.20	0.49	0.00	0.00	0.00
dic-05	0.00	0.51	0.36	0.53	0.00	0.00
gen-06	0.11	2.15	0.31	0.20	0.01	0.00
feb-06	0.05	1.19	0.25	1.57	0.00	0.00
mar-06	0.09	1.57	0.31	4.00	0.00	0.00

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

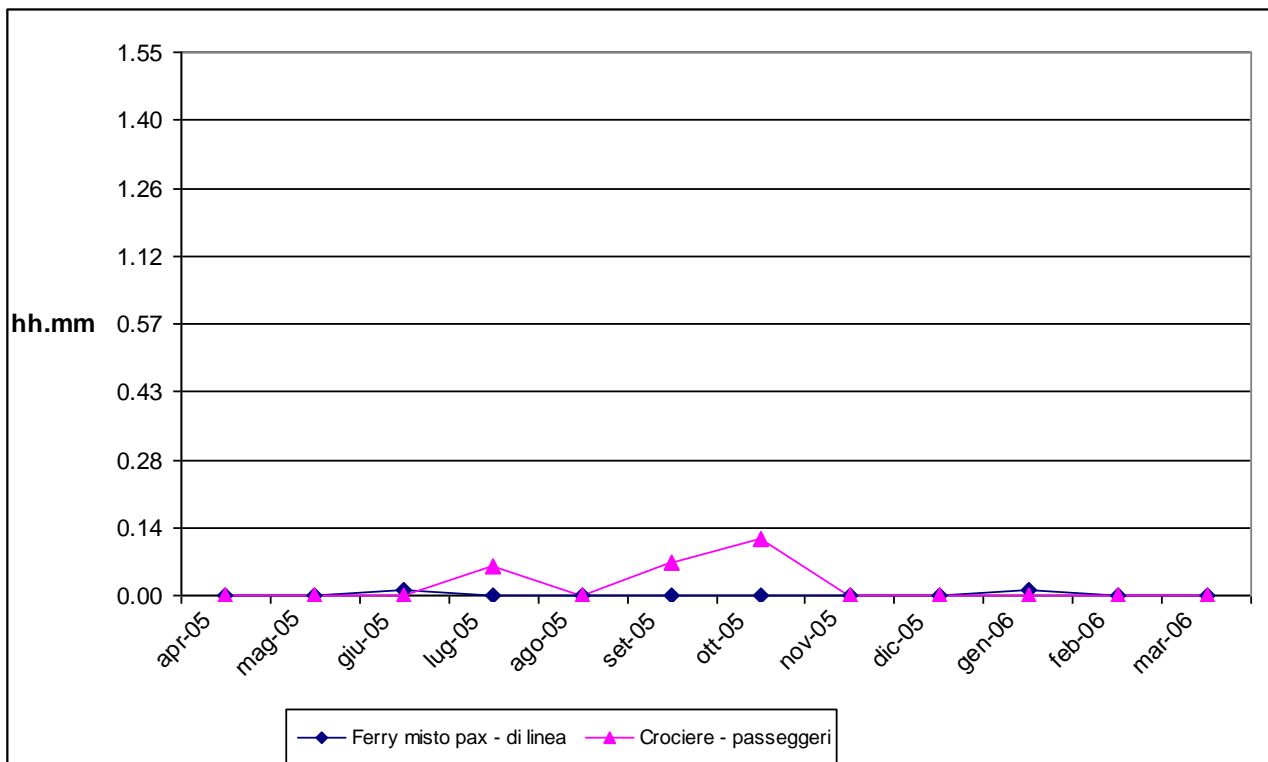
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 62: Media dei ritardi in partenza – bocca di Malamocco



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

Graf. 63: Media dei ritardi in partenza – bocca di Lido



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

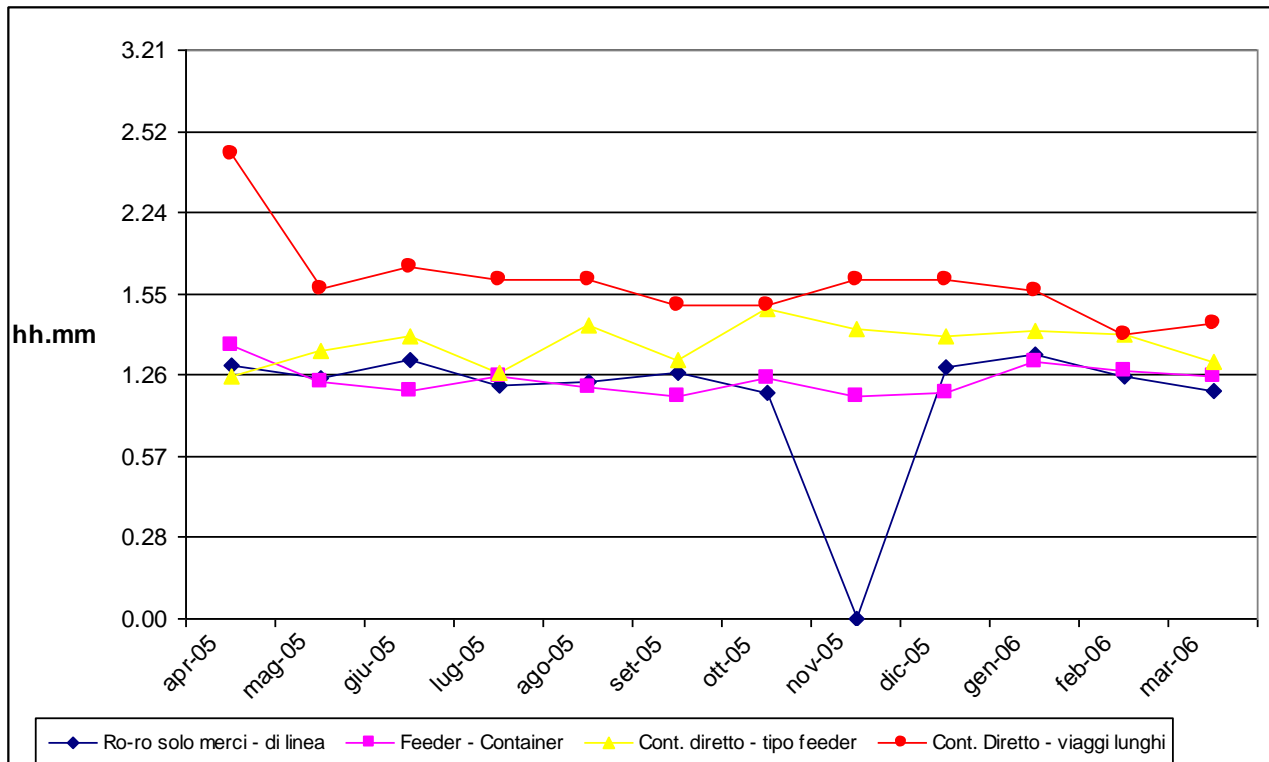
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 12: Media dei tempi della manovra di partenza (hh.mm)

Mese	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	1.30	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
ago-05	1.24	1.22	1.44	2.00	0.59	1.09
set-05	1.27	1.19	1.32	1.51	0.58	1.08
ott-05	1.20	1.25	1.50	1.51	0.58	1.10
nov-05	0.00	1.19	1.43	2.00	1.00	1.02
dic-05	1.29	1.20	1.40	2.00	1.03	0.00
gen-06	1.34	1.31	1.42	1.56	1.02	1.10
feb-06	1.26	1.28	1.41	1.41	1.05	1.10
mar-06	1.21	1.26	1.31	1.45	1.00	1.10

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

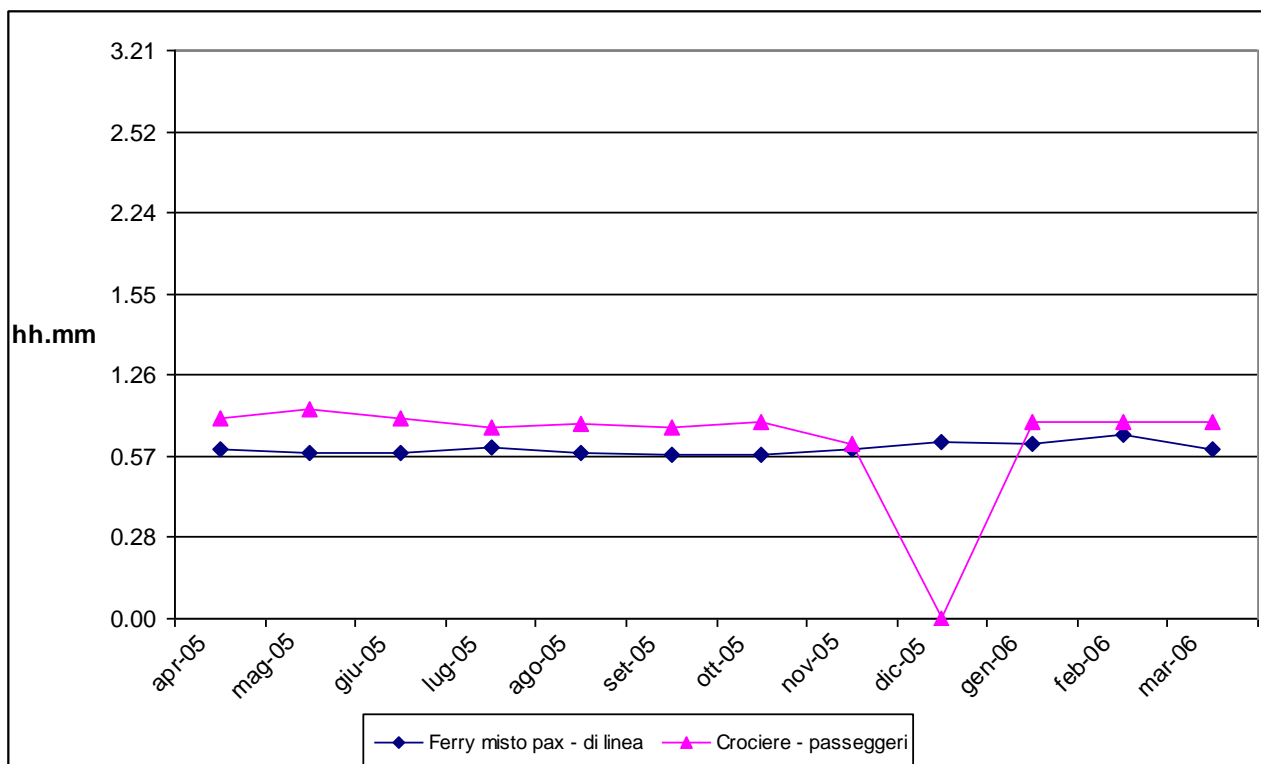
Graf. 64: Media dei tempi della manovra di partenza - bocca di Malamocco



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 BOCHE LAGUNARI

Graf. 65: Media dei tempi della manovra di partenza – bocca di Lido



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

Il monitoraggio dei parametri di qualità del servizio marittimo-portuale offerto dal porto di Venezia non ha portato alla luce elementi che potrebbero indurre a pensare ad un suo scadimento. Fatta tale premessa, osservando i dati riportati nelle precedenti tabelle (tabb. 7-12) e le elaborazioni grafiche da esse ricavate (graff. 54-65) si possono fare le seguenti osservazioni:

- la media della sosta in rada si conferma abbastanza variabile per i servizi che transitano attraverso la bocca di Malamocco; la variabilità è inoltre riscontrabile anche andando a vedere i valori delle diverse tipologie di servizio;
- la precedente osservazione può essere estesa anche alla media dei ritardi in entrata, specie nei servizi containerizzati; anche i tempi riguardanti la bocca di Lido rivelano una certa discontinuità, ma con oscillazioni decisamente più ridotte;
- i tempi della manovra di entrata si mantengono sostanzialmente costanti nel tempo; scostamenti maggiori, ma comunque non eccessivi, sono stati registrati ancora una volta nei servizi containerizzati di lungo raggio ed in quelli ferry;
- la media dei tempi di sosta in banchina si conferma essere maggiore per i servizi container a lunga percorrenza; in linea generale, pur tenuto conto del fatto che si tratta di ordini di grandezza di svariate ore, le oscillazioni non sembrano essere particolarmente accentuate ad eccezione dei servizi container diretti tipo feeder e quelli di lunga percorrenza;
- anche la media dei ritardi in partenza presenta durante l'arco temporale monitorato un trend piuttosto scostante e diverso tra servizi specie quelli che fanno riferimento alla bocca di Malamocco;
- sostanzialmente lineare appare 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 BOCCHE LAGUNARI

Concludendo, dalle rilevazioni non sono emerse variazioni significative nei valori che possano essere attribuite ai cantieri alle bocche. Una precisazione tuttavia deve essere fatta nuovamente: dove il valore è pari a 0.00 può essere che non vi siano stati ritardi (specie nei tempi riferiti alla media della sosta in rada, alla media dei ritardi in entrata ed alla media dei ritardi in partenza) oppure che il dato non sia disponibile.

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

La somministrazione dei questionari a tutte le categorie di operatori coinvolti nell'attività dello scalo veneziano¹ ha portato in luce l'opinione sostanzialmente condivisa che il porto stia attraversando un momento di crisi imputabile principalmente ad una situazione di recessione economica generale. In linea di massima, se sono state riscontrate variazioni nella regolare operatività dello scalo, esse non sono state attribuite ai cantieri. Gli operatori si riservano tuttavia di verificare se la situazione varierà nel futuro con l'avanzare dei lavori.

Gli scenari futuri e la situazione congiunturale che riguardano l'economia e la portualità italiana e, quindi, anche le attività del porto lagunare, preoccupano molti degli operatori interpellati. Essi quasi unanimemente ritengono che lo scalo veneto si trova in una fase di rallentamento, ma rilevano che attualmente le opere di cantiere alle bocche non incidono minimamente sulla sua regolare attività². Per quanto concerne la situazione gli operatori (terminalisti, agenti marittimi, spedizionieri, ecc...) riscontrano soprattutto un rallentamento dell'economia italiana, una stagnazione dei commerci internazionali e delle esportazioni dovuta alla concorrenza di altri Stati (soprattutto delle c.d. economie emergenti) e, di conseguenza, di tutto il tessuto industriale veneto.

Dai periodici contatti intercorsi con i soggetti appartenenti al Tavolo di riferimento³, risulta confermato ancora una volta che all'attuale stato di avanzamento dei cantieri non si sono verificate, se non soltanto marginalmente, interferenze con la normale attività del porto. Fatta questa premessa di fondo, qui di seguito si è deciso di riportare sinteticamente alcuni degli elementi emersi dai lavori poiché ritenuti particolarmente interessanti.

Alcuni rappresentanti fanno notare che problematiche inerenti la navigazione all'interno degli specchi acquei esistono ma sono tutte risolvibili e, soprattutto, di modesta entità. Le maggiori difficoltà, se possono così esser definite, sono state riscontrate nelle vicinanze dei cantieri presso la bocca di Lido a causa del momentaneo restringimento del canale di accesso al porto. Il problema viene tuttavia considerato di natura secondaria in quanto per quel canale passano prevalentemente navi passeggeri le quali possono essere più facilmente governabili grazie alla tecnologia di cui dispongono. Si ricorda inoltre che le navi passeggeri, dovendo rispettare uno scheduling ben preciso, hanno diritto a transitare per le bocche prima degli altri servizi esistenti, siano essi di linea o tramp. Detto questo, volendo tentare una proiezione circa l'avanzamento dei lavori, si può ipotizzare che, qualora dovessero manifestarsi intoppi, questi interesserebbero principalmente la bocca di Malamocco e sarebbero imputabili alla fase di posizionamento delle chiuse; in ogni caso è ancora troppo presto per prevedere uno scenario di questo tipo e per effettuare delle valutazioni su problematiche che devono ancora verificarsi.

Una visione simile a quella precedentemente riportata viene espressa da altri soggetti, i quali, oltre a non aver riscontrato ben definiti problemi imputabili alle attività di cantiere, precisano che il

¹ Si ricorda che i questionari sono mandati non su base campionaria bensì "a tappeto" a spedizionieri, agenti marittimi, terminalisti ed armatori. I tassi di risposta si sono attestati durante tutto il monitoraggio attorno al 10%.

² A tal proposito è ragionevole ritenere che la situazione di crisi sia segnalata principalmente da quegli operatori che nel proprio ambito di attività riscontrano una condizione del genere, magari legata al fatto di operare nei settori tradizionali, al fine di segnalare la situazione di disagio.

³ Fanno parte del Tavolo i rappresentanti anche istituzionali di tutte le categorie di operatori coinvolte nell'operatività dello scalo: Autorità Portuale, terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi, armatori, capitaneria di porto, piloti, operatori del rimorchio, industriali, Azienda Speciale per il porto di Chioggia. Le persone riunite nel Tavolo vengono intervistate con cadenza bimestrale.

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

traffico passeggeri viene programmato 48 ore prima dell'arrivo della nave; per questo motivo gli operatori hanno a disposizione, grazie all'ampio preavviso, un tempo adeguato per aggiornare i tempi in entrata o in uscita dalla bocca di Lido: c'è in pratica un margine cospicuo di tempo che permette di ottimizzare lo scheduling di tutte le navi passeggeri. Ciò è importantissimo poiché si ricorda che le navi passeggeri devono operare in perfetta puntualità e non possono permettersi ritardi all'interno dei porti. Il problema in questione è meno sentito dai servizi tramp che, non possedendo per definizione uno scheduling ben preciso, rischiano di dover aspettare anche uno o due giorni in rada (ciò è piuttosto normale per il porto di Venezia specie nel periodo in cui si verificano forti maree che non permettono alle navi di attraversare i canali).

Coloro i quali sono maggiormente interessati alla navigabilità all'interno degli specchi acquei riscontrano una variazione nella configurazione dell'imboccatura della bocca di Lido; tuttavia ritengono che, qualora vi siano stati dei ritardi, si è trattato di valori di lieve entità e comunque non attribuibili direttamente alla costruzione delle opere mobili.

Per poter disporre di uno spettro di opinioni quanto più completo ed esaustivo, oltre alla somministrazione dei questionari ed al lavoro con il Tavolo di riferimento, sono state condotte ulteriori interviste in profondità con alcuni operatori privati esterni al Tavolo. Ciò ha permesso di ottenere una serie di impressioni e valutazioni (talvolta personali) estremamente pertinenti con il lavoro che stiamo svolgendo e che danno un'immagine del porto di Venezia dal punto di vista di chi quotidianamente svolge le attività all'interno dello scalo.

Dalle opinioni raccolte si trova una conferma al sentimento comune che il porto stia attraversando un momento di rallentamento poiché i volumi di traffico raggiunti negli ultimi due o tre anni appaiono sostanzialmente invariati. I tassi di crescita registrati negli ultimi periodi appaiono limitati; è tuttavia da precisare che la medesima situazione viene riscontrata più o meno in tutti i porti italiani che svolgono sia movimentazioni convenzionali che intermodali a causa di un problema generalizzato dell'economia italiana. Oltretutto, secondo le persone sentite, a ciò vanno ad aggiungersi problemi nelle politiche di gestione delle infrastrutture e problematiche legate alla logistica portuale ed ai trasporti connessi al porto, non ancora sufficientemente sviluppati. L'Italia viene perciò a trovarsi in condizioni di difficoltà rispetto ad altri Paesi U.E. come la Spagna dove l'economia è in crescita e dove, di conseguenza, i porti si sviluppano. In Italia esistono porti di transhipment che sono funzionali agli altri porti italiani, porti che sono localizzati strategicamente nel bacino del Mediterraneo ma che negli ultimi anni non hanno ottenuto grossi risultati (Gioia Tauro e Taranto); tra questi soltanto Cagliari sta attualmente crescendo, grazie alla recente ricollocazione come terminale di transhipment. Oggi molti contenitori di transhipment vanno in Spagna (Algeciras, Valencia, Barcellona) non solo perché destinati al mercato spagnolo, ma anche per scelte di politica armatoriale svolte dalla Compagnie di linea (maggiori soddisfazione delle navi in termini di pescaggio, operatività, produttività, ecc.).

Va inoltre ricordata la difficoltà dei porti italiani, tra i quali Venezia, nel compiere le opere di dragaggio necessarie per accogliere le navi contenitori di media dimensione: essi sono tutti fermi e stanno valutando se e come svolgerle. Pochi sono attualmente gli scali dove sono state svolte opere di notevole importanza, un esempio oltre Venezia è Salerno; i lavori presso altri porti, come La Spezia o Livorno, sono fermi da anni.

Questa necessità è dettata dal fatto che gli analisti di mercato prevedono per i prossimi anni un aumento della domanda di stiva (anche se attualmente l'offerta risulta essere superiore alla domanda effettivamente riscontrata); di conseguenza gli armatori ordinano navi sempre più grandi per sfruttare le economie di scala che queste possiedono, forse dimenticando che non tutti i porti possono ricevere naviglio di simili dimensioni.

Come gli altri porti, il porto di Venezia soffre di una concorrenza naturale e subisce le scelte di politica armatoriale delle singole compagnie di linea. Sta nel porto creare i giusti presupposti per

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

poter accogliere con un servizio adeguato la nave e le sue necessità. È la domanda di servizi portuali che influenza l'offerta e che quindi la costringe ad adeguarsi alle necessità di questa.

I terminal dell'alto Adriatico quali Trieste, Venezia e Ravenna, data la contiguità, vivono sostanzialmente sulle stesse navi e gli stessi servizi; possono essere considerati porti regionali, punti terminali di arrivo delle merci. Per questo motivo le navi non li possono toccare tutti, essendo le distanze antieconomiche. Le navi madre cercano pochi porti competitivi dove poter scaricare una massa di volumi rilevante, scali sostanzialmente preparati ad accogliere le necessità delle grandi navi. Data la configurazione attuale del commercio marittimo, il Mediterraneo è soprattutto un bacino di transito tra l'oriente ed i mercati rilevanti europei o americani; in questo contesto le navi di grossa dimensione solitamente fanno al massimo una o due toccate nel Mediterraneo e procedono quindi verso destinazioni dove trovano un numero maggiore di contenitori da sbarcare e/o imbarcare, dando di fatto un senso al round trip prestabilito. Da questo round trip di base, esse possono svolgere determinate deviazioni solo nel caso in cui il tempo perso per la loro effettuazione ed il numero di contenitori da movimentare giustifichi la deviazione. In questo caso il round trip viene modificato aggiungendo una o più scali che risultano convenienti dal punto di vista economico. Per questo motivo, data la posizione geografica, attualmente i porti adriatici corrono dei rischi di risultare esclusi dai grossi traffici; tuttavia va rilevato, data una loro significativa caratterizzazione tradizionalmente detenuta verso le economie del Far East, l'opportunità costituita dagli ingentissimi volumi provenienti da paesi orientali come la Cina. I porti dell'alto Adriatico dovrebbero, inoltre, riuscire a sfruttare le potenzialità offerte dalle nuove economie dell'Est, sia in termini di flussi in import che in export. Sarà importante per incentivare la crescita di queste nuove economie sviluppare l'intermodalità, magari grazie allo snellimento delle procedure doganali, migliorando in generale il servizio al cliente in termini di produttività e di logistica portuale.

Dopo aver tracciato lo stato dell'arte e le prospettive future del porto di Venezia, si può concludere dicendo che attualmente i lavori alle bocche non incidono minimamente sulla normale operatività del porto lagunare. Nel caso in cui in qualche terminal venisse riscontrato un calo nelle movimentazioni, queste non sono attribuibili all'avanzamento delle opere di cantiere. Anzi, la conclusione dei lavori e l'entrata in funzione dell'opera potrebbe addirittura portare ad un aumento dei pescaggi che potrebbe favorire l'arrivo di navi più grandi.

Alcuni operatori (anche senza entrare nei meriti tecnici del discorso) ammettono che una città come Venezia ha bisogno innanzitutto di un'opera che la salvaguardi essendo essa unica al mondo; l'opera deve essere realizzata cercando di minimizzare quanto più possibile gli impatti sulle attività portuali. Nel caso in cui esse risultassero impattate dai cantieri, si potrebbe ipotizzare di delocalizzare le attività in zone limitrofe a quelle attualmente utilizzate. A tal proposito vengono portati ad esempio alcuni porti del Nord Europa tra cui Amburgo (porto che non si trova sul mare bensì sull'estuario di un fiume) dove sono state superate difficoltà, dal punto di vista morfologico, superiori a quelle riscontrate a Venezia; l'idea di fondo è quella che tutto si può fare basta volerlo. Nel caso in cui la realizzazione delle opere e la loro entrata in funzione dovessero provocare grossi problemi alle imprese operanti nel porto, potrebbero essere ipotizzate politiche di sostegno agli operatori al fine attenuare gli impatti negativi.