



**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

**II RAPPORTO DI VALUTAZIONE**

**Periodo di riferimento:  
da settembre a dicembre 2005**

M. Della Puppa

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

31 gennaio 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. PORTO DI VENEZIA: ANALISI DEL PERIODO GENN.-OTT. 2005.....	4
3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEL PERIODO GENNAIO-OTTOBRE 2005.....	10
3.1 Il porto di Ancona .....	10
3.2 Il porto di Ravenna.....	15
3.3 Il porto di Trieste.....	19
3.4 Il porto di Genova .....	23
3.5. Il porto di La Spezia.....	28
4. LA QUALITÀ DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: EVIDENZE.....	34
5. PORTO DI CHIOGGIA: ANALISI DEL PERIODO GENNAIO-AGOSTO 2005.....	44
6. ASPETTI QUALITATIVI: TAVOLO DI RIFERIMENTO E QUESTIONARI .....	46

## 1. INTRODUZIONE

Il secondo Rapporto di Valutazione intende raccogliere ed analizzare criticamente i dati riferiti ai primi otto mesi di monitoraggio delle attività portuali veneziane. Obiettivo principale di suddetta analisi è porre in evidenza gli eventuali influssi derivanti dai cantieri alle bocche sulla normale attività dello scalo e stimarne l'entità.

Il presente lavoro è composto da cinque sezioni. Nelle prime due saranno esposti e commentati i dati di traffico riferiti oltre che al porto di Venezia, ai porti c.d. *concorrenti*, ossia quelli che, sulla base di criteri precedentemente determinati ed esposti, sono stati individuati quali possibili *competitors* del primo. Nella terza sezione del report si elaborano, invece, tutte le informazioni, debitamente parametrizzate, che servono a dare un'adeguata rappresentazione della qualità del servizio marittimo-portuale offerto dallo scalo veneziano. Mentre nella penultima parte del lavoro si analizza sinteticamente anche l'operatività del porto di Chioggia, nella quinta e ultima si espongono sia gli elementi emersi dai contatti con i soggetti che compongono il Tavolo di riferimento, sia ciò che è risultato dalla restituzione dei questionari somministrati agli operatori portuali.

Una precisazione circa l'arco temporale coperto dall'analisi deve essere fatta. Mentre per i dati di traffico del porto di Venezia e dei suoi concorrenti è stato coperto il periodo gennaio-ottobre, per il porto di Chioggia l'analisi è limitata ai primi otto mesi del 2005 (gennaio-agosto) a causa della provvisoria mancanza di dati. Le rilevazioni afferenti i parametri qualitativi si estendono, invece, fino a coprire il periodo aprile-novembre.

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 si da integrare e completare quanto fatto mensilmente.

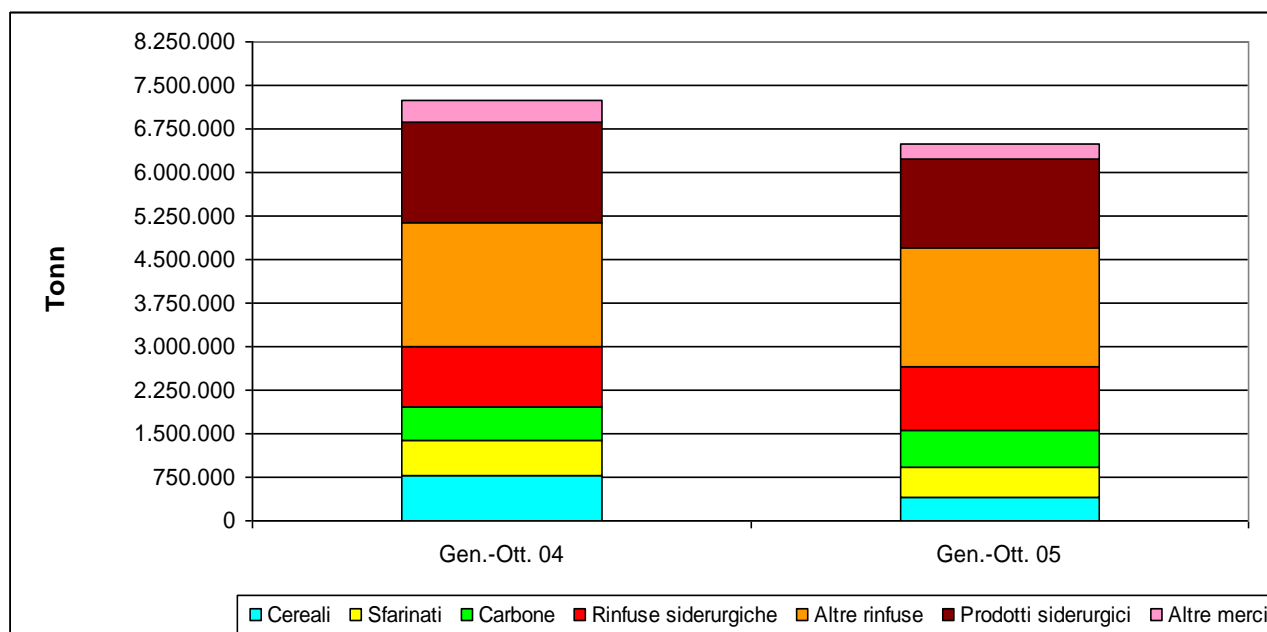
## 2. PORTO DI VENEZIA: ANALISI DEL PERIODO GENN.-OTT. 2005

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

Merci (tonn.)	MESE	
	Gen.-Ott. 04	Gen.-Ott. 05
Cereali	793.222	409.468
Sfarinati	599.166	525.909
Carbone	567.303	625.032
Rinfuse siderurgiche	1.048.777	1.100.316
Altre rinfuse	2.124.509	2.046.469
Prodotti siderurgici	1.728.361	1.511.201
Altre merci	391.288	257.571
<b>Totale tradizionale</b>	<b>7.252.626</b>	<b>6.475.966</b>
Autostrade del mare	1.304.268	1.758.331
Container	2.191.206	2.426.935
Rinfuse liquide	59.350	19.090
<b>Totale specializzati</b>	<b>3.554.824</b>	<b>4.204.356</b>
<b>TOTALE COMMERCIALE</b>	<b>10.807.450</b>	<b>10.680.322</b>
<b>TOTALE INDUSTRIALE</b>	<b>5.081.746</b>	<b>4.739.076</b>
<b>TOTALE PETROLI</b>	<b>8.955.744</b>	<b>8.614.424</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>24.844.940</b>	<b>24.033.822</b>
Movimento contenitori (TEU)	245.355	238.155
Movimento passeggeri (unità)	986.510	1.319.326
Navi al commerciale (unità)	3.127	3.111
<i>di cui passeggeri</i>	<i>1.096</i>	<i>1.331</i>

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

Graf. 1: Traffici convenzionali (tonn.)

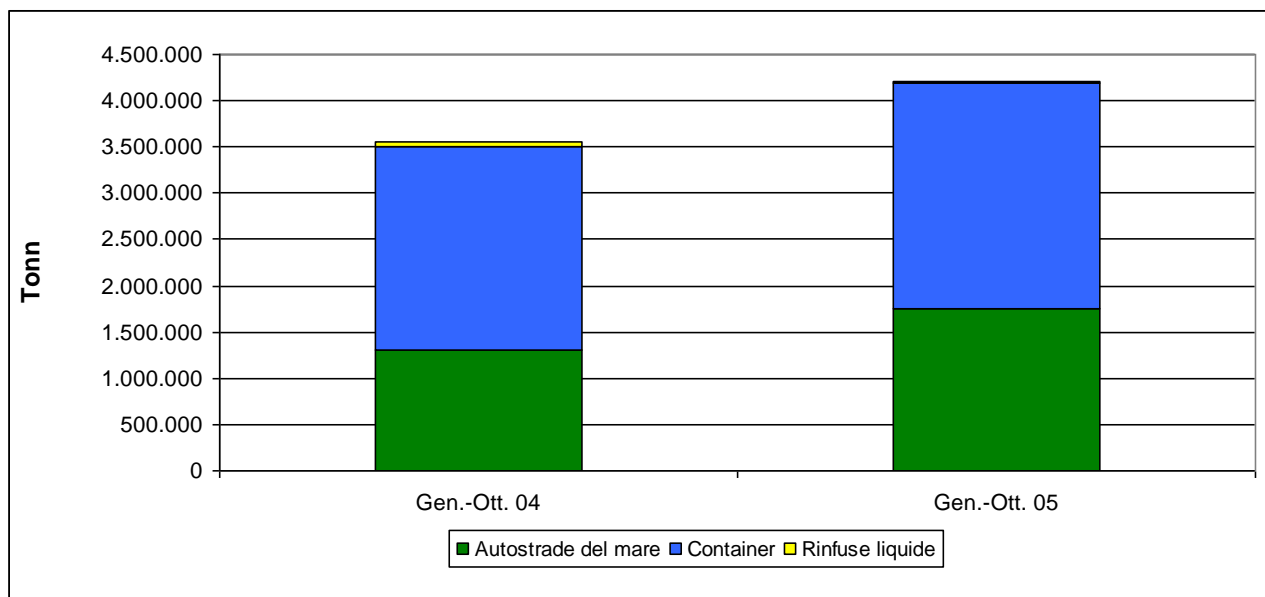


Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

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

Dall'analisi dei valori riportati nella precedente tabella (tab. 1) e dall'osservazione del grafico qui sopra (graf. 1) emerge abbastanza chiaramente come il periodo gennaio-ottobre 2005 si chiuda con una flessione dell'interscambio commerciale nei settori merceologici tradizionali rispetto quanto realizzato nei primi dieci mesi del 2004 (-10,7%). Andando a scindere la voce, è facilmente riscontrabile come detto andamento sia imputabile alla flessione nelle movimentazioni di *cereali, sfarinati, prodotti siderurgici, altre rinfuse e altre merci*. In controtendenza appaiono, invece, i flussi di *carbone e di rinfuse siderurgiche* da e verso il porto commerciale poiché chiudono il periodo con una lieve crescita.

Graf. 2: Traffici specializzati (tonn.)



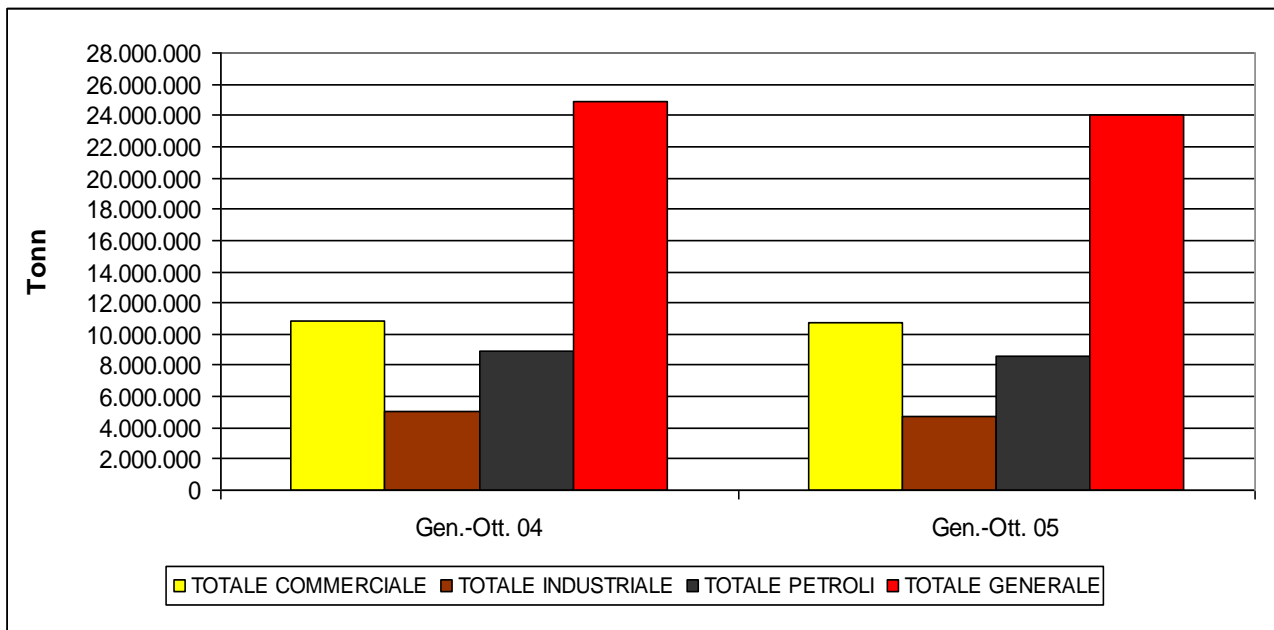
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

Se i settori tradizionali sono risultati in deficit, altrettanto non può essere detto per i traffici specializzati (graf. 2). In questo settore, infatti, il porto di Venezia ha visto significativamente rafforzate le proprie quote di traffico. Gli aumenti di 450 e 235 mila tonnellate realizzati rispettivamente dalle *autostrade del mare* e dalle *merci trasportate in container*, fanno sì che il periodo si chiuda con un positivo +15,5%. Pur in un quadro complessivamente positivo per gli specializzati, è tuttavia da segnalare la continua flessione che caratterizza le movimentazioni di *rinfuse liquide* presso il porto commerciale: esse vedono contrarre le movimentazioni per volumi prossimi alle 40 mila tonnellate.

Il seguente grafico (graf. 3) rappresenta la situazione dello scalo suddivisa per settori. Dall'osservazione risulta come tutti e tre i settori (*commerciale, industriale e petroli*) abbiano realizzato lievi contrazioni nei volumi movimentati.

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

Graf. 3: Settori portuali (tonn.)



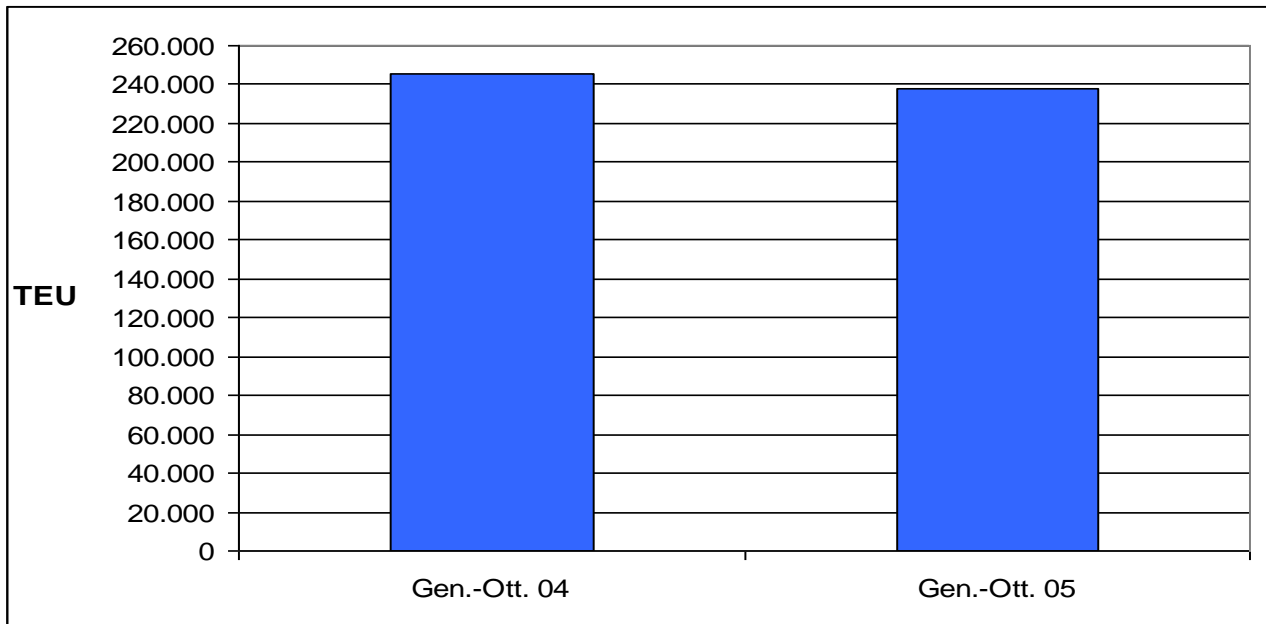
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

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).

Se la movimentazione di container realizza nei dieci mesi in analisi una sostanziale stabilità rispetto lo scorso anno (sono stati complessivamente movimentati 7200 TEU in meno), ancora una volta estremamente significativa è la crescita registrata nel movimento passeggeri che con oltre 332 mila unità in più del 2004 registra un +25%. In linea con i valori pregressi è anche il numero di navi al commerciale, valore al cui interno si cela però il notevole tasso di sviluppo delle navi passeggeri (235 navi in più del 2004).

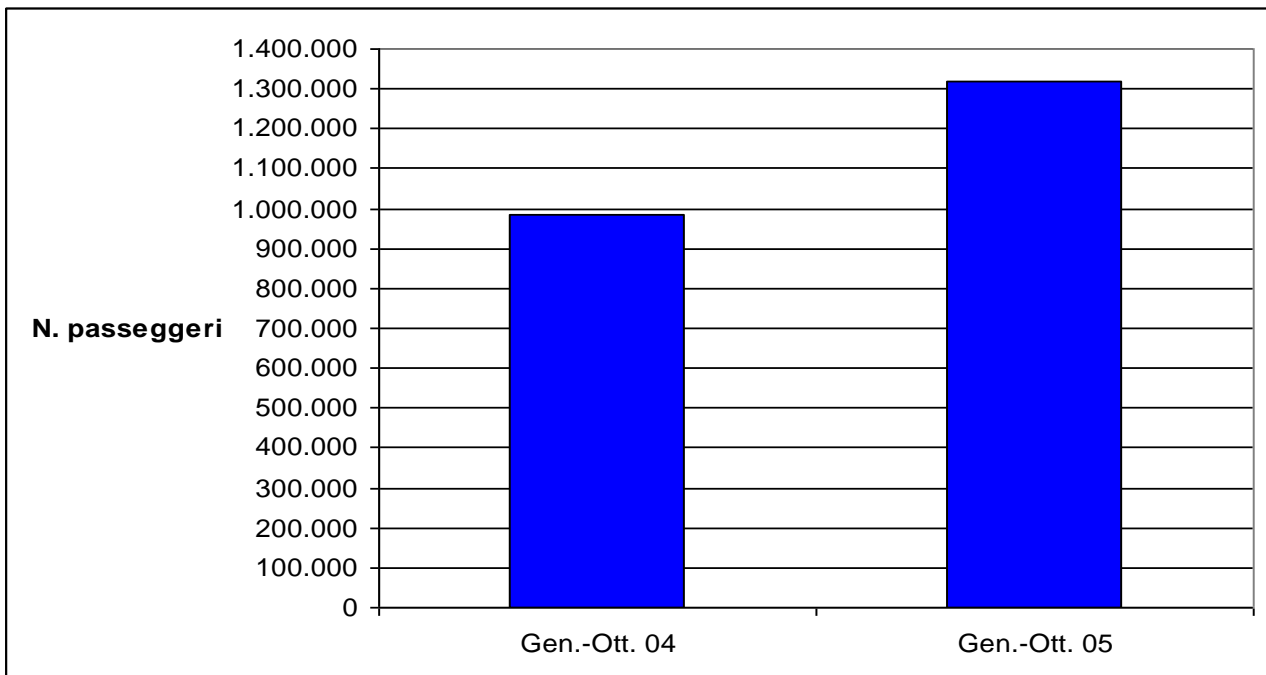
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 4: Movimento contenitori (TEU)



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

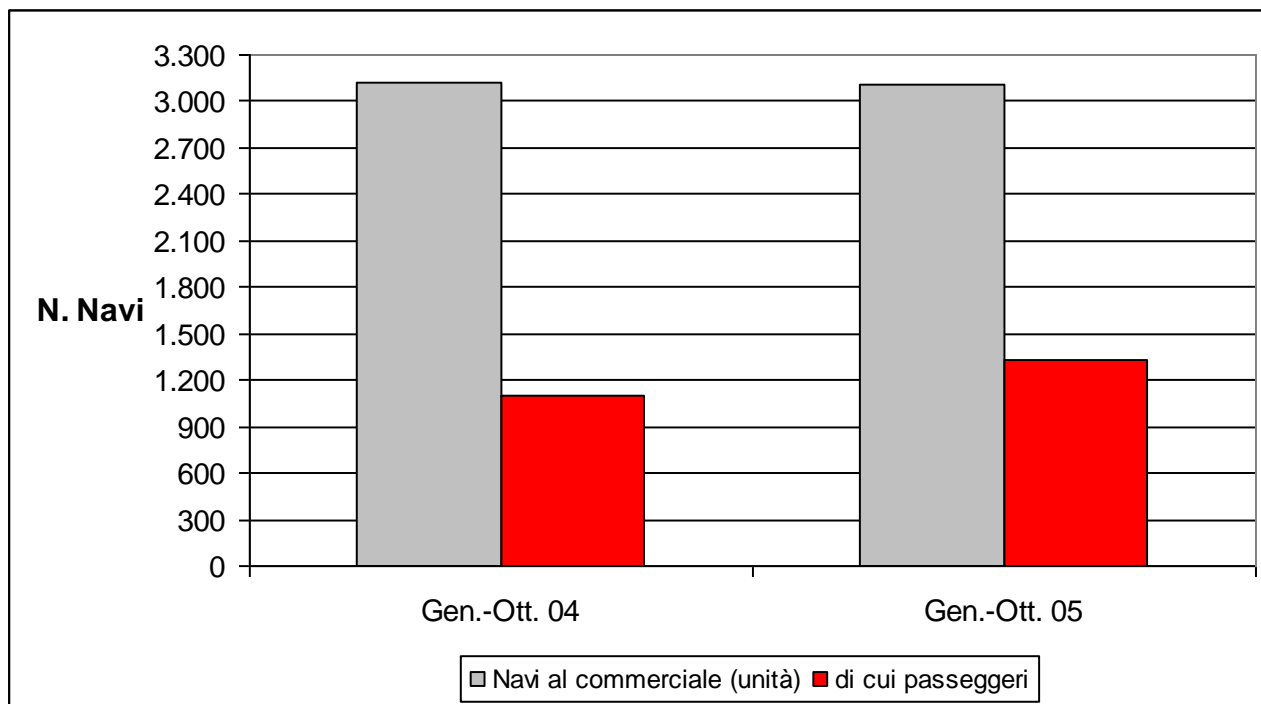
Graf. 5: Movimento passeggeri (unità)



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

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

Graf. 6: Movimento navi (unità)



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

Come già rilevato nel primo Rapporto di Valutazione, i valori precedentemente esposti devono essere valutati in modo critico, non soffermandosi sul semplice valore numerico attuale. Ciò sta a significare che le tendenze rilevate, sia positive che negative (anche se per ovvie ragioni sono queste ultime ad interessare maggiormente gli addetti), per essere efficacemente comprese e valutate, devono basarsi su di un arco temporale superiore all'anno poiché solo una visione di più ampio respiro è in grado di validare o meno certi ragionamenti. In altre parole, per avere un buon quadro di riferimento della situazione portuale, e di come essa possa eventualmente risultare influenzata dalle opere alle bocche lagunari, può non essere sufficiente confrontare i valori attuali con quelli degli scorsi anni, ma potrebbe essere che si debba proseguire con il monitoraggio anche in futuro per vederne l'evoluzione. Inoltre, ciò che accade oggi in un determinato contesto può essere semplicemente la prosecuzione di una tendenza innescatasi in passato non ancora esaurita, e non semplicemente qualcosa di nuovo (nel nostro caso si veda in merito la trasformazione del porto di Venezia da porto al servizio della zona industriale di Marghera a porto commerciale).

Senza soffermarsi nuovamente sugli aspetti evidenziati nel precedente Rapporto di Valutazione, e confermati nel presente, con riferimento ai dati raccolti nei dieci mesi precedenti possono essere fatte le seguenti osservazioni aggiuntive:

- ancora una volta 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 nel periodo gennaio-ottobre per il settore tradizionale è il risultato del trend negativo già segnalato per il periodo gennaio-giugno, il quale è proseguito anche nel successivo quadrimestre luglio-ottobre;



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

- così come il semestre gennaio-giugno ha visto crescere gli specializzati, anche i quattro mesi successivi hanno realizzato un saldo positivo rispetto il 2004;
- parlando di settori portuali, la crescita dei primi sei mesi del commerciale è stata seguita da una flessione durante i quattro mesi seguenti; ha invertito, invece, la tendenza l'industriale, cresciuto leggermente rispetto il 2004 nel periodo luglio-ottobre; sempre in lieve flessione infine il porto petroli;
- i 7200 Teu in meno rispetto il 2004 risultano dalla flessione di 7399 unità del primo semestre e dall'incremento di 199 TEU nel quadrimestre luglio-ottobre; questo dato appare particolarmente significativo poiché potrebbe rappresentare una inversione di tendenza rispetto quanto registrato nel precedente rapporto quadrimestrale;
- la notevole crescita nel traffico passeggeri dei primi sei mesi (+112 mila) già registrata, ha visto un'ulteriore rafforzamento nei quattro mesi successivi, corrispondenti al periodo estivo, con un significativo +220 mila; strettamente collegato a questo dato è il sempre maggiore afflusso di navi passeggeri al porto commerciale.

### 3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEL PERIODO GENNAIO- OTTOBRE 2005

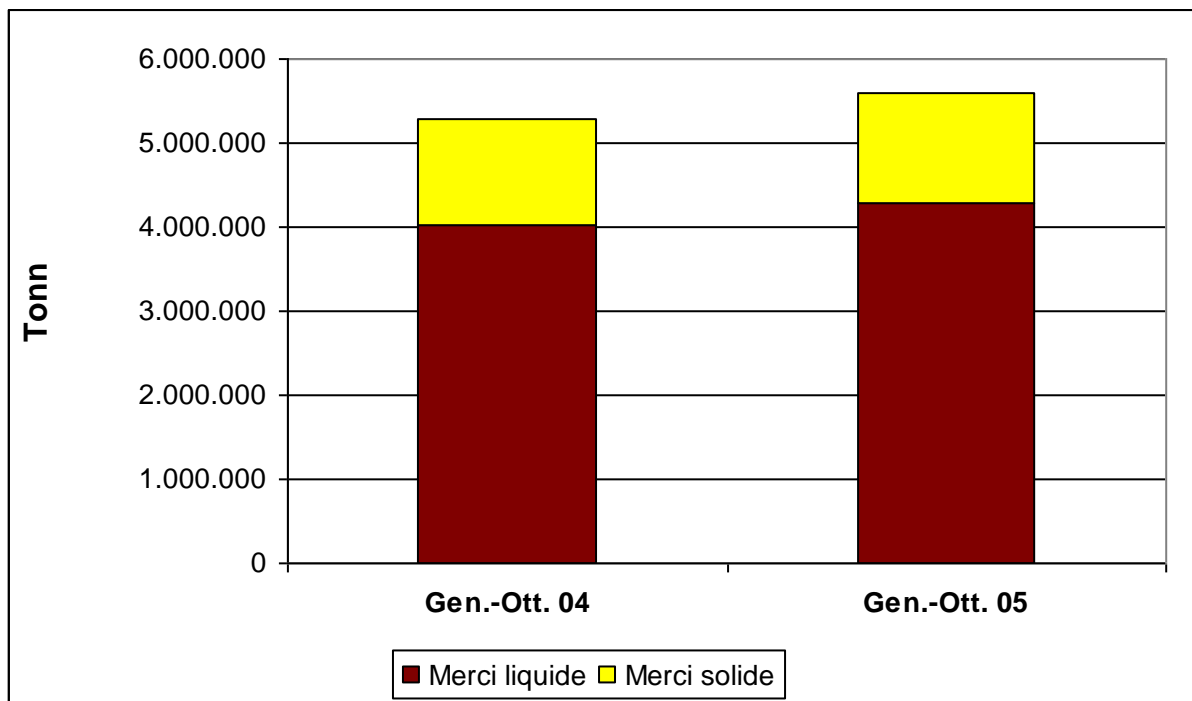
#### 3.1 Il porto di Ancona

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

	MESE	
	Gen.-Ott. 04	Gen.-Ott. 05
Merci liquide	4.029.635	4.278.881
Merci solide	1.260.579	1.328.229
Container (TEU)	55.498	50.620
Totale auto	272.413	288.691
Totale tir	162.433	152.065
<i>Grecia</i>	155.471	135.556
<i>Altri</i>	6.962	16.509
Passeggeri	1.302.126	1.419.127
<i>Crocieristi</i>	4.949	37.022
N. Navi arrivate	3.245	2.833

Fonte: Autorità Portuale di Ancona

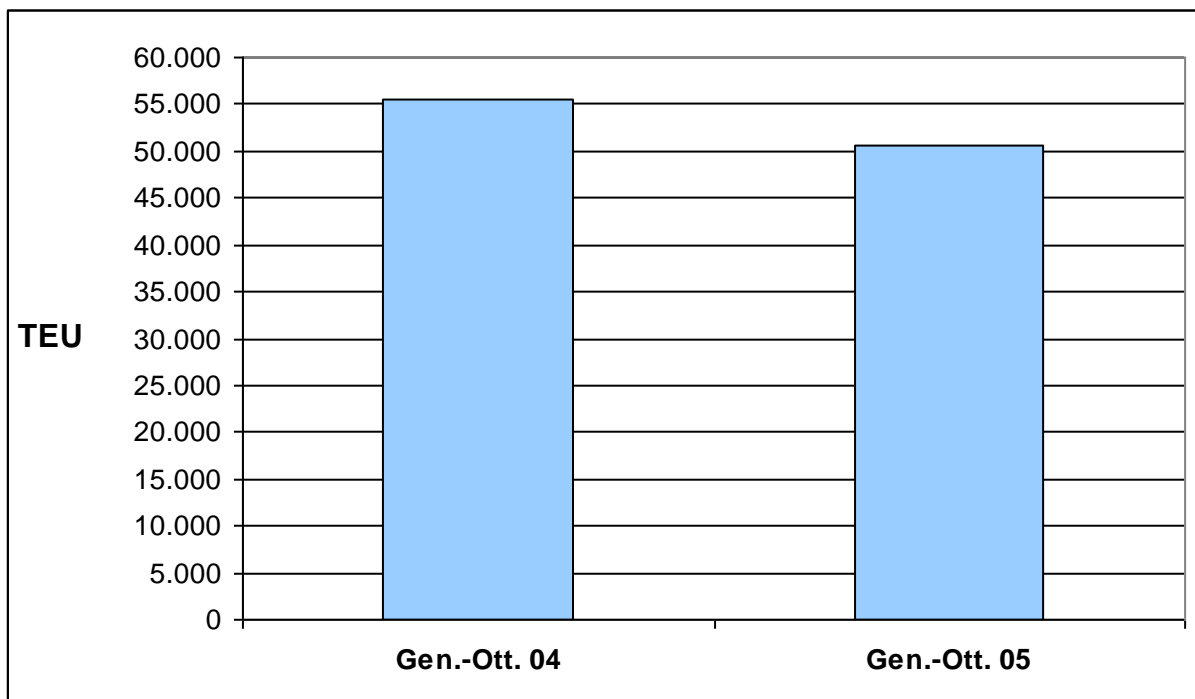
Graf. 7: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

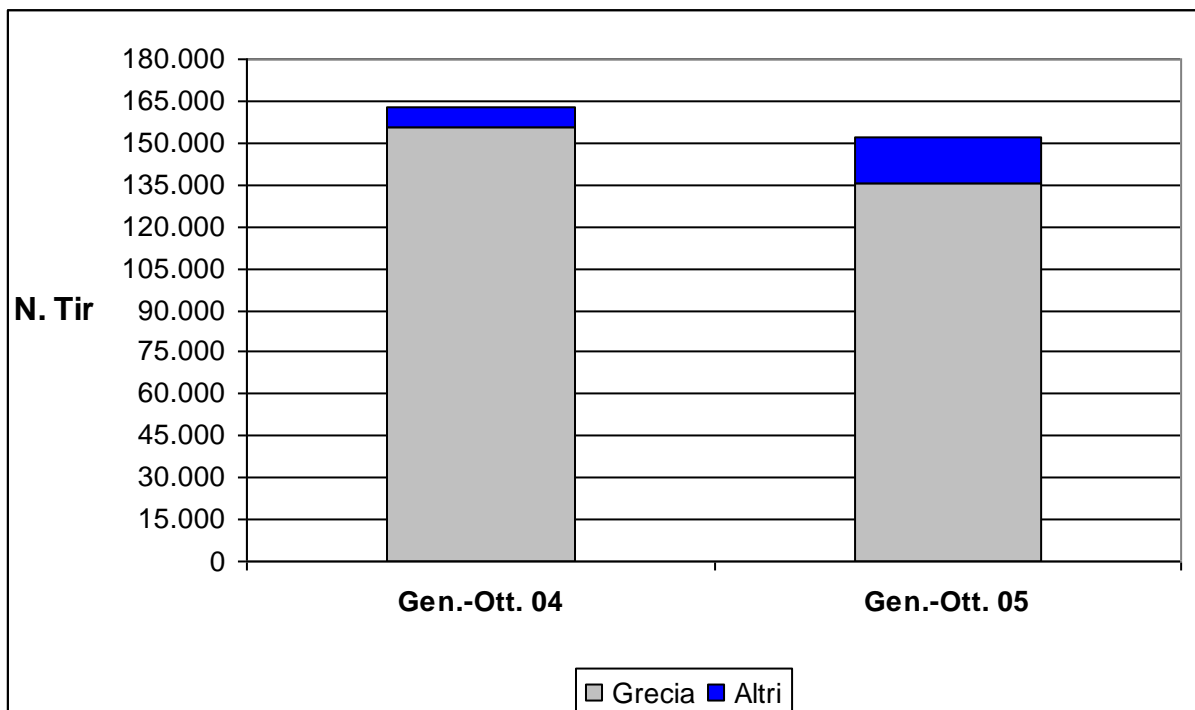
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 8: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

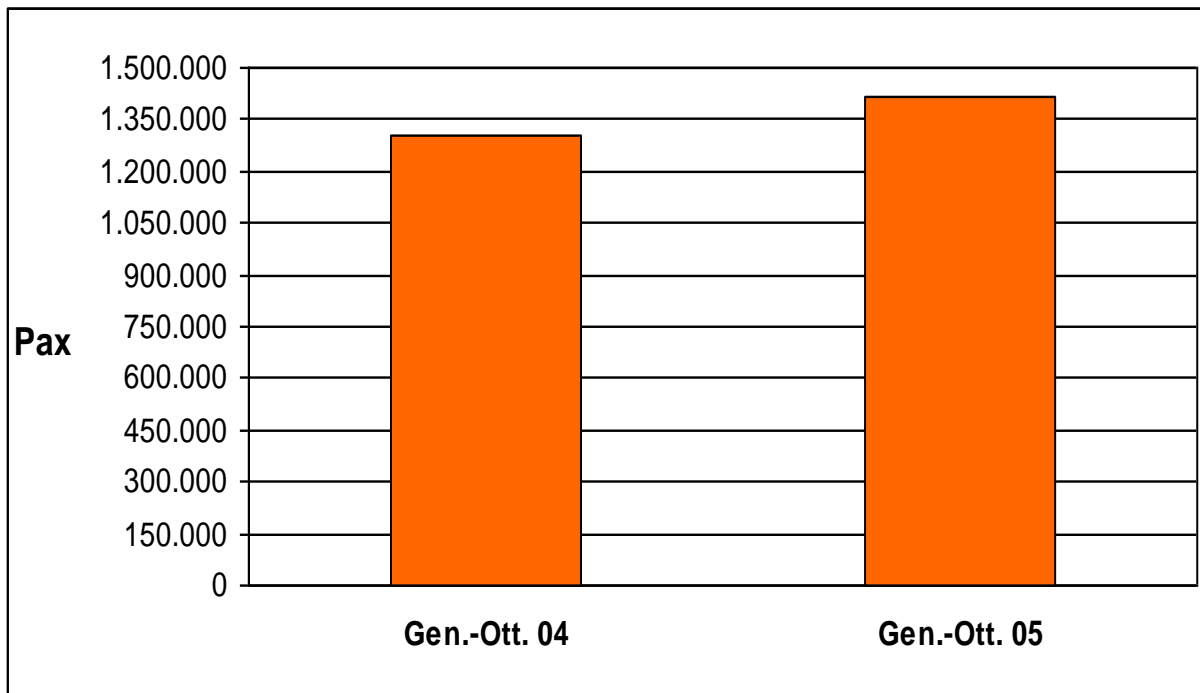
Graf. 9: Movimento rotabili (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

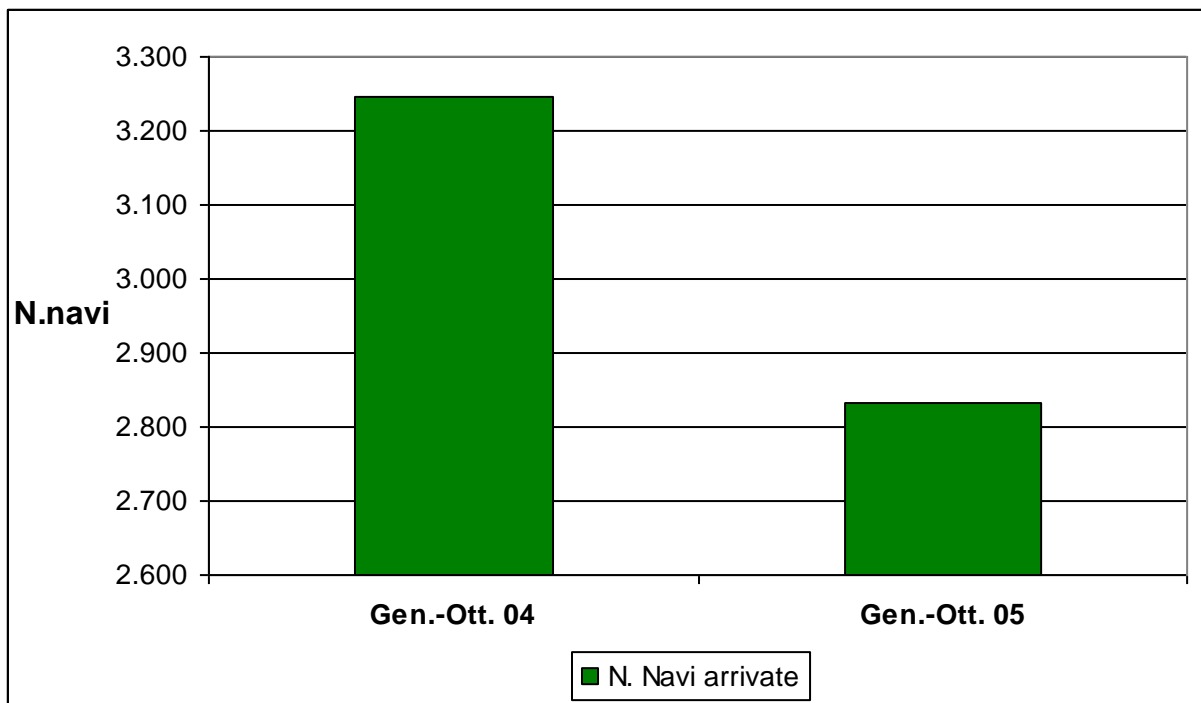
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 10: Movimento passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

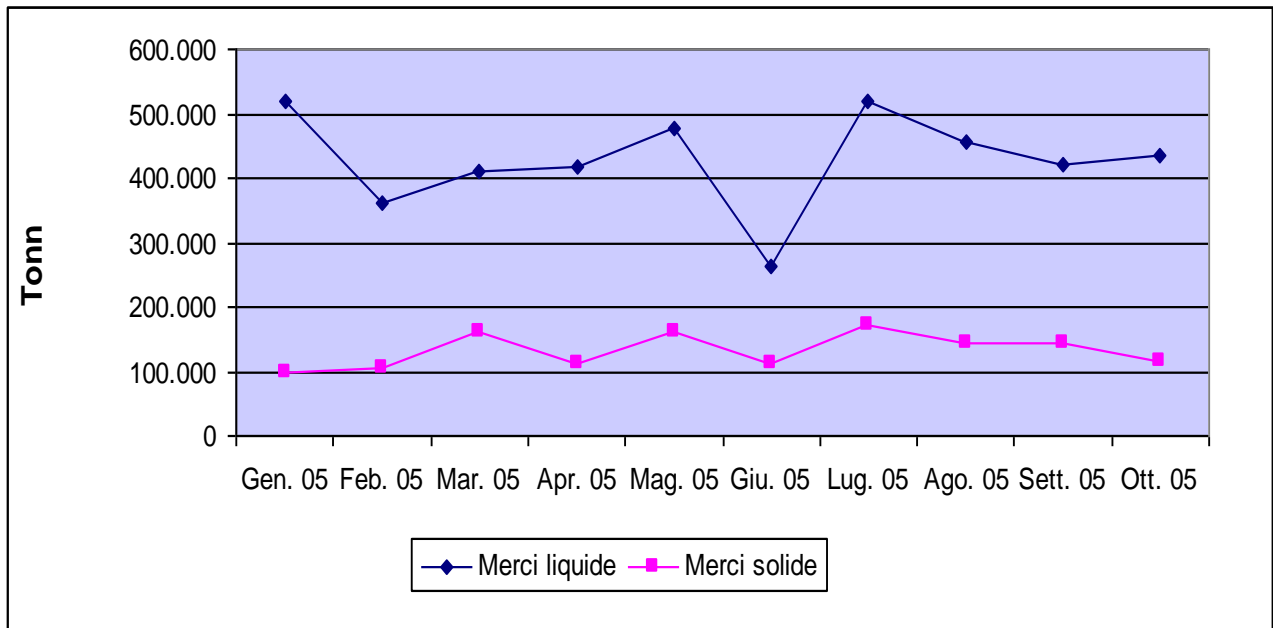
Graf. 11: Movimento navi (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

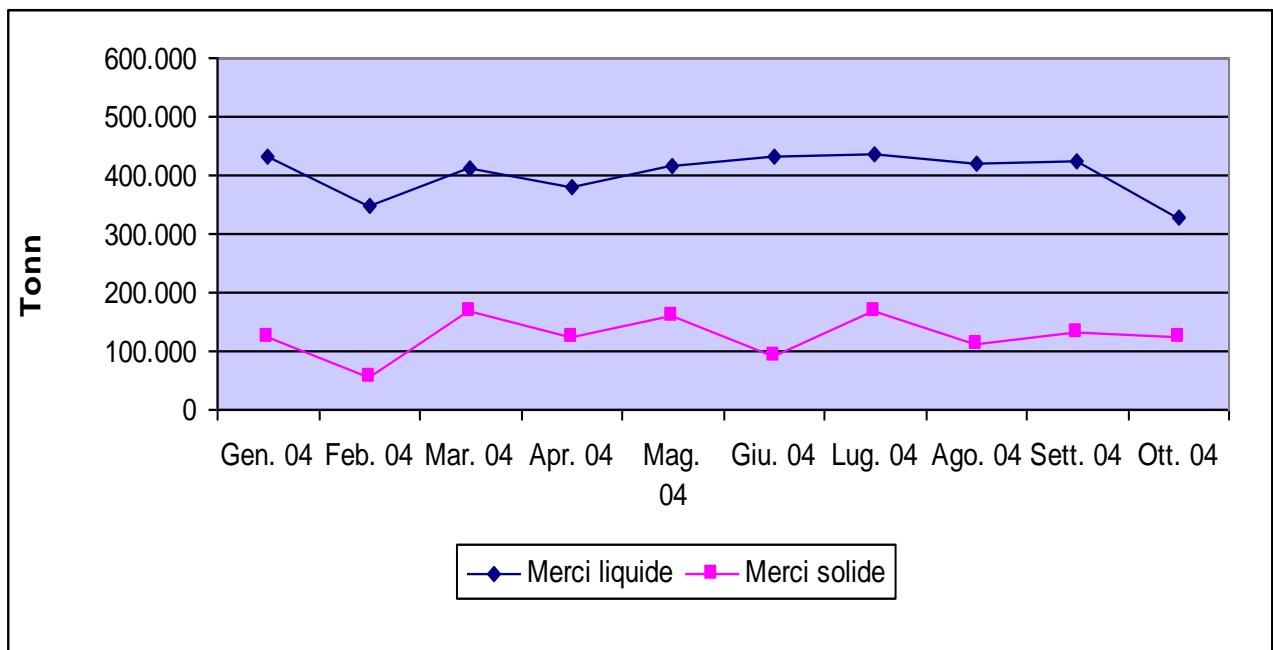
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

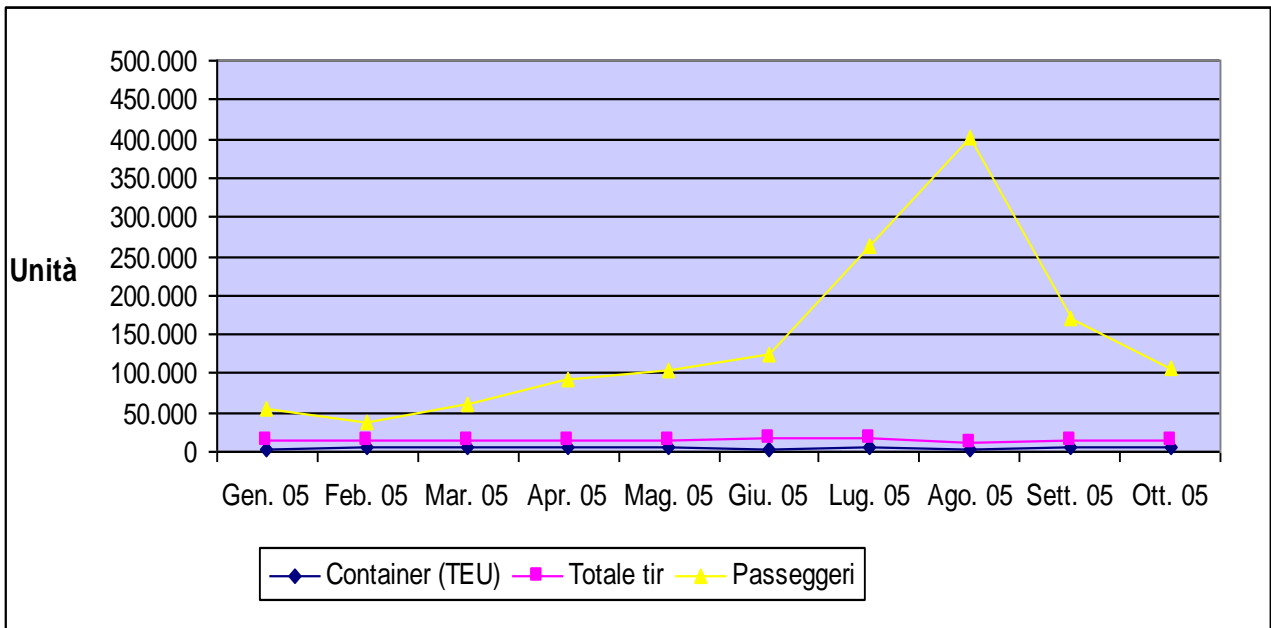
Graf. 13: Traffici portuali - trend periodo gennaio-ottobre 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

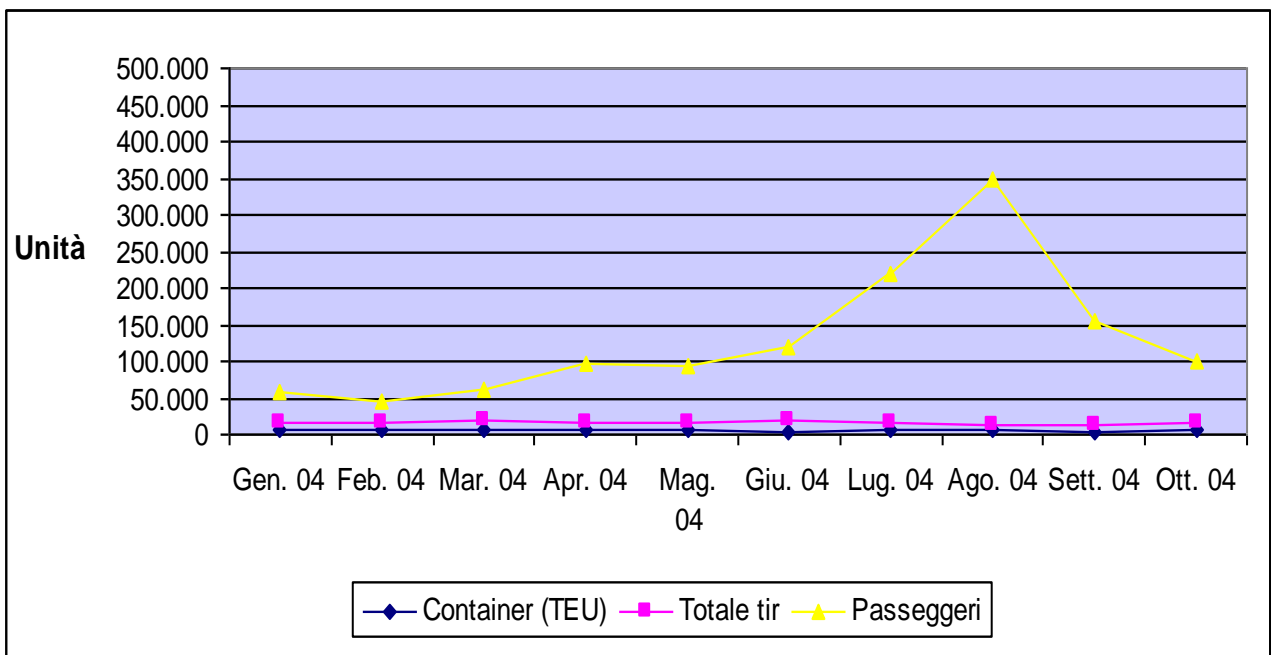
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

I dieci mesi in esame vedono in crescita i traffici di merci liquide e solide; altresì in fase di sviluppo appaiono il movimento automobilistico, quello passeggeri (specie crocieristico) ed il flusso camionistico nelle componenti non greche. Per contro si sono contratti il numero di TEU, il numero di camion su ferry ed il numero di navi arrivate al porto.

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

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 dal trend pregresso, è invece l'andamento riguardante le merci liquide.

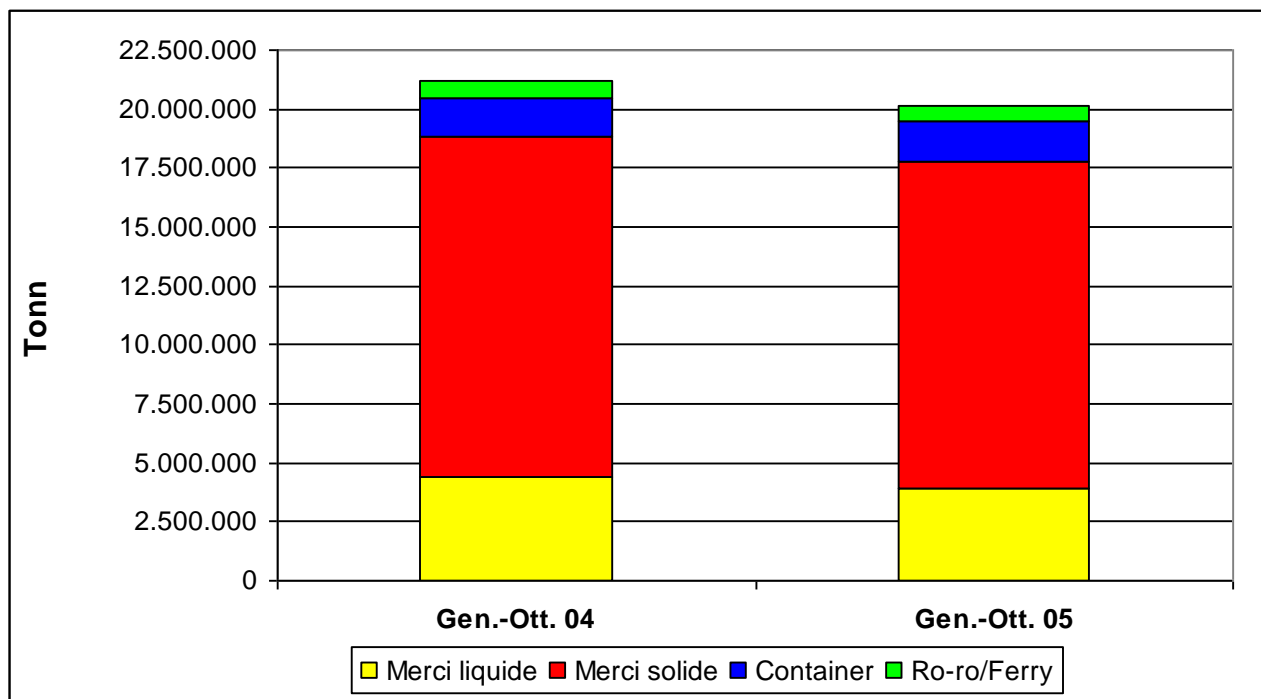
### 3.2 Il porto di Ravenna

Tab. 3: Flussi di traffico (gennaio-ottobre, dati cumulati)

	MESE	
	Gen.-Ott. 04	Gen.-Ott. 05
Merci liquide	4.374.307	3.873.384
Merci solide	14.495.535	13.937.687
Merci varie	2.285.914	2.330.505
Container	1.564.811	1.686.616
Ro-ro/Ferry	721.103	643.889
<b>Totale merci</b>	<b>21.155.756</b>	<b>20.141.576</b>
Teu	140.324	143.585
N. Navi arrivate	3.513	3.251

Fonte: Autorità Portuale di Ravenna

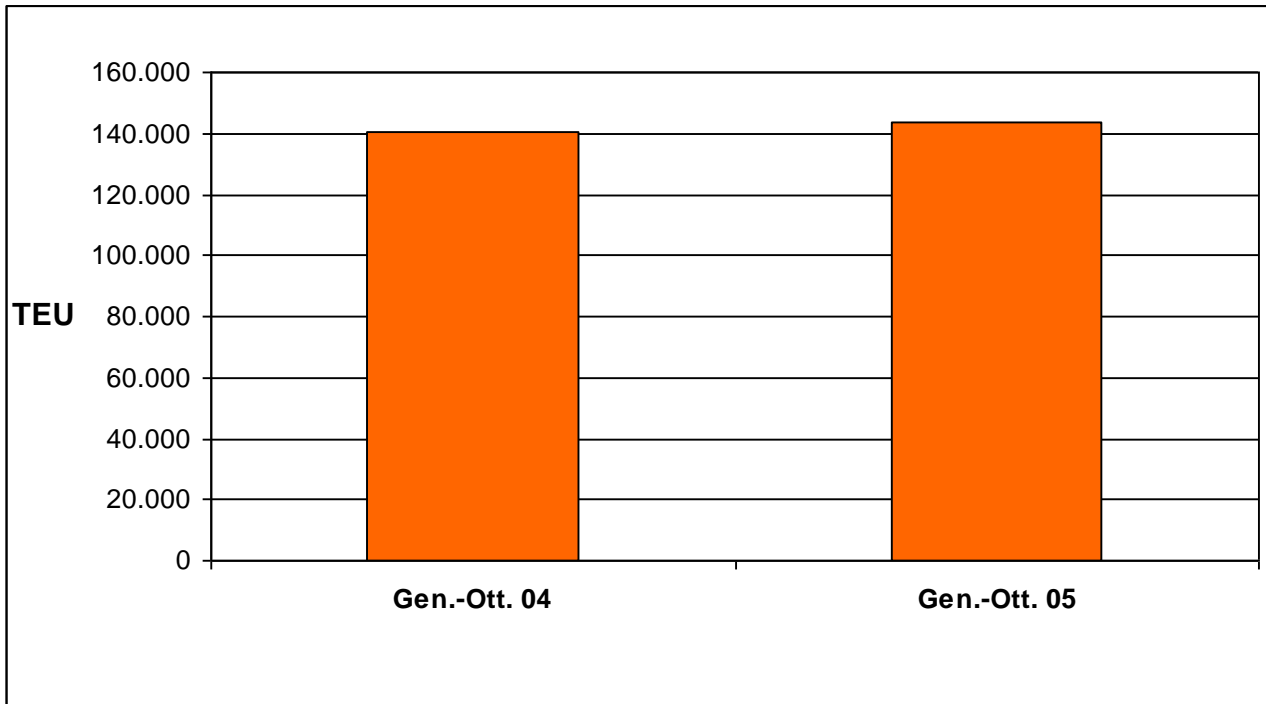
Graf. 16: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

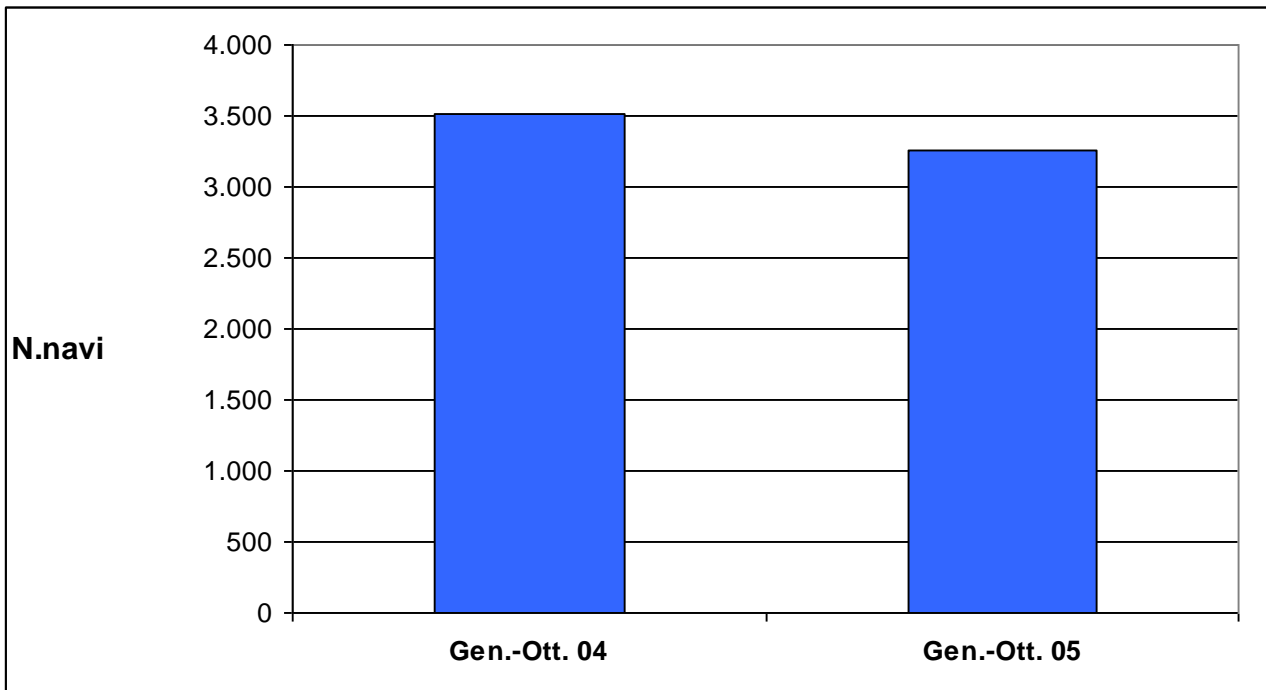
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 17: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

Graf. 18: Movimento navi (unità)

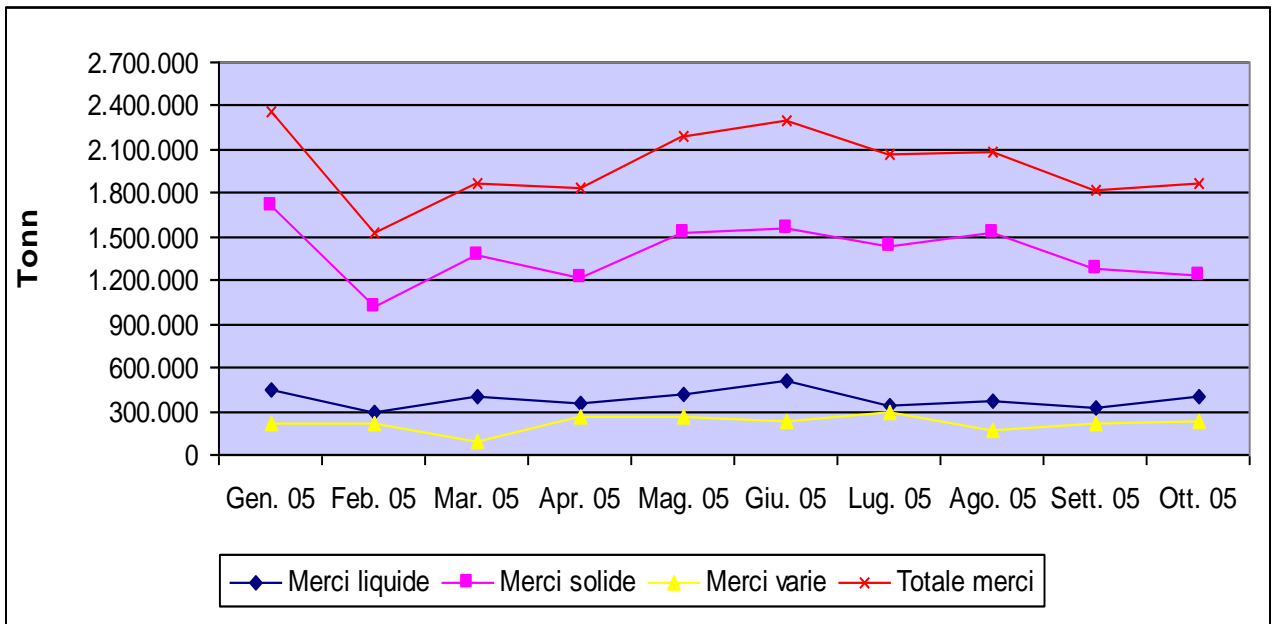


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna



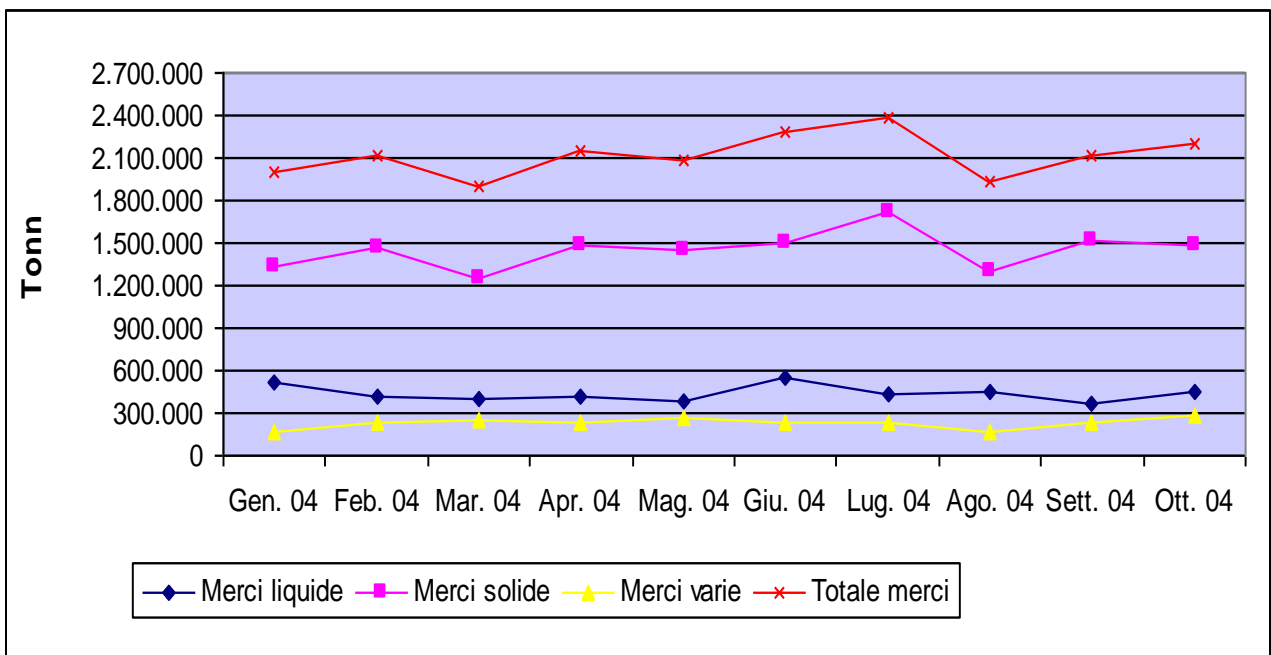
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

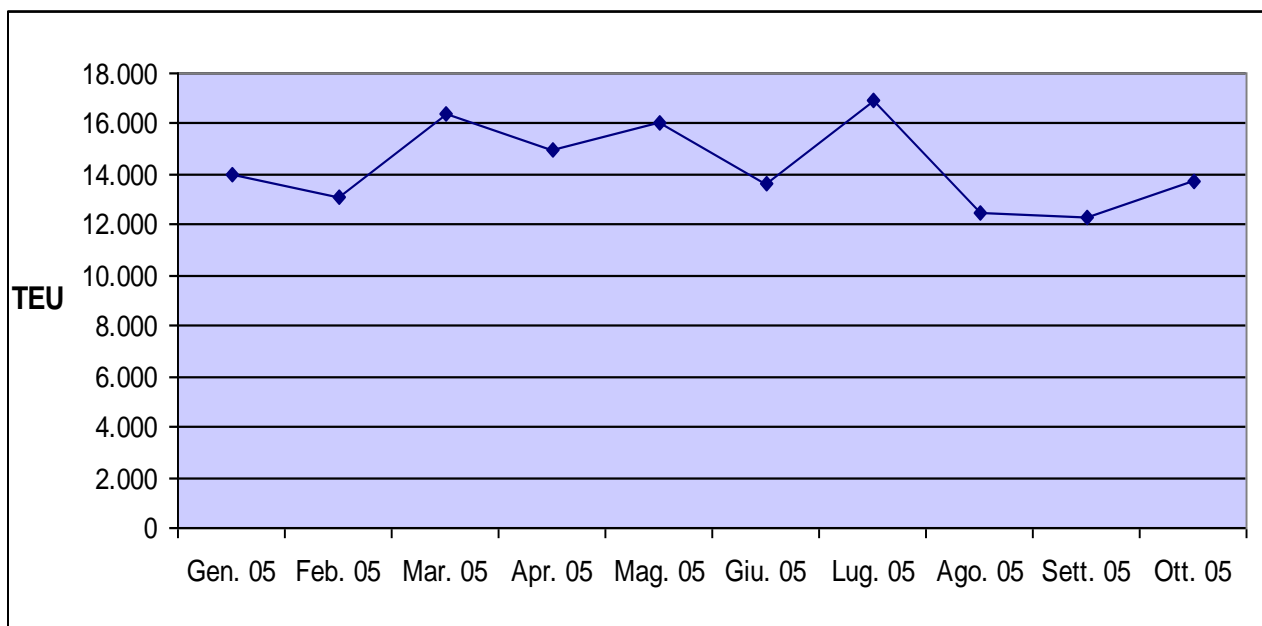
Graf. 20: Traffici portuali - trend periodo gennaio-ottobre 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

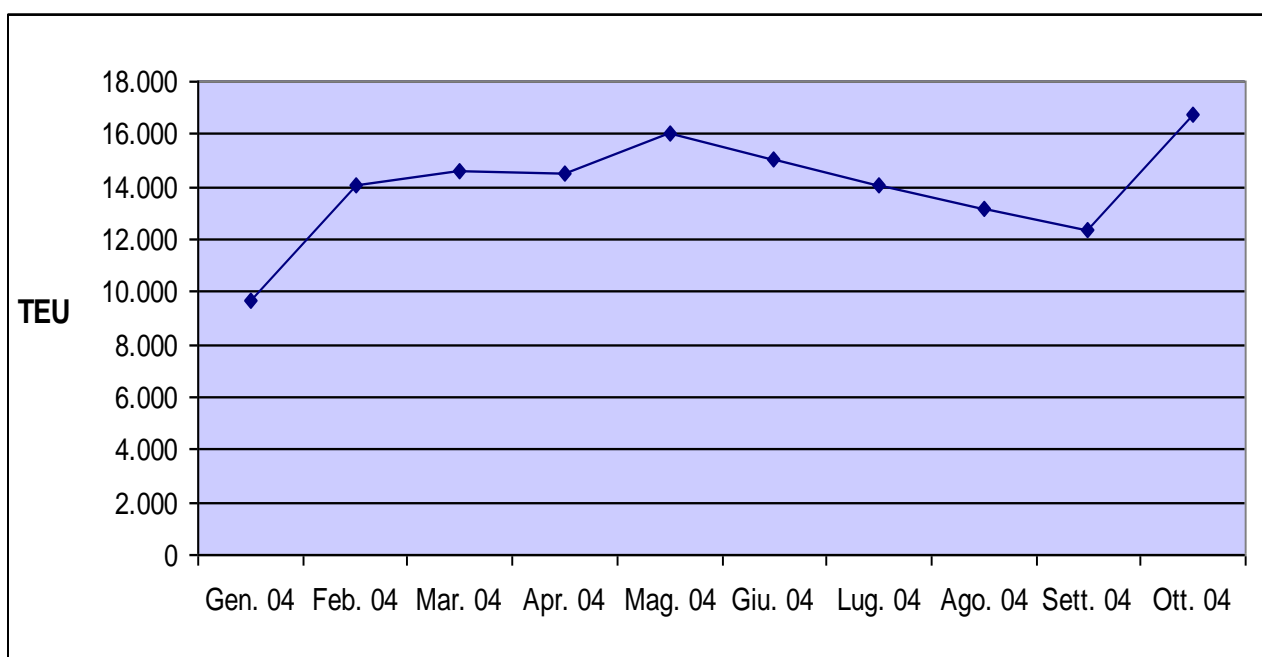
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

In flessione il totale generale; siffatto saldo è stato determinato da perdite di quote di traffico nelle merci liquide, in quelle solide e nelle merci che viaggiano su navi ro-ro/ferry. In leggera crescita, invece, nei dieci mesi sono state le merci varie (grazie alla crescita delle merci in contenitore) ed il numero di TEU operati.

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

Guardando l'andamento durante il periodo analizzato, è possibile riscontrare una certa analogia con quello dello scorso anno. Più instabile e difforme appare, invece, la linea di tendenza che descrive le movimentazioni dei container.

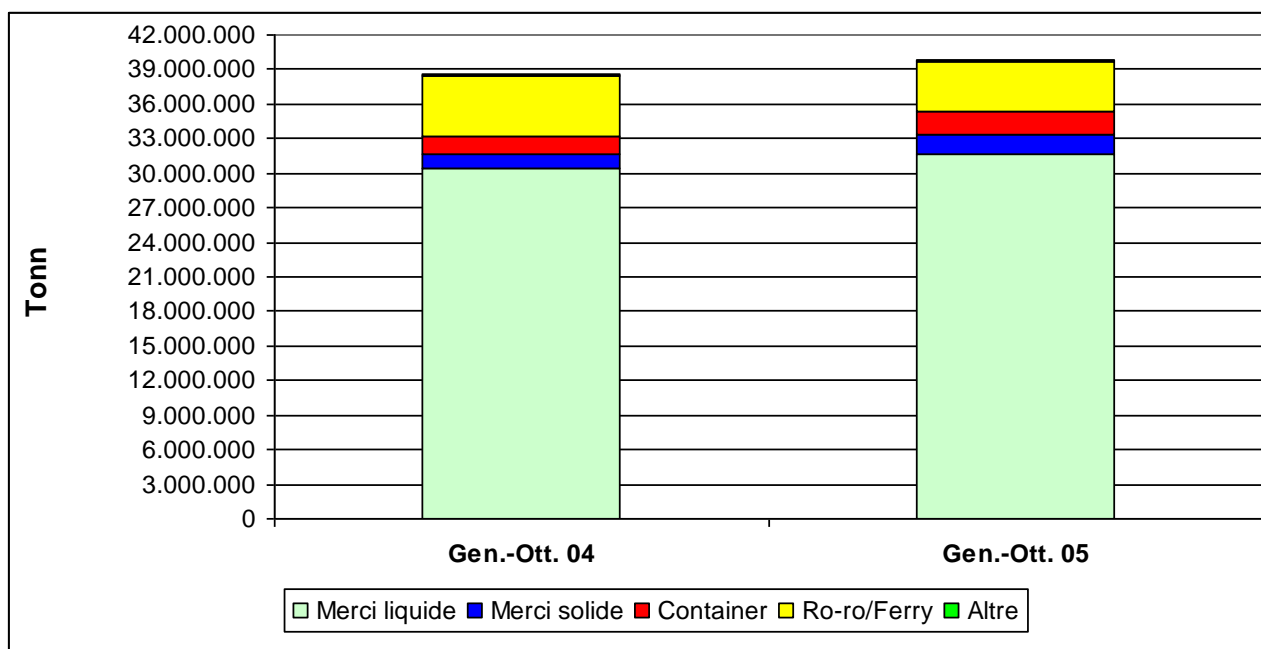
### 3.3 Il porto di Trieste

Tab. 4: - Flussi di traffico (gennaio-ottobre, dati cumulati)

	MESE	
	Gen.-Ott. 04	Gen.-Ott. 05
Merci liquide	30.359.178	31.714.850
Merci solide	1.331.297	1.602.636
Merci varie	6.979.136	6.495.037
Container	1.567.447	1.971.716
Ro-ro/Ferry	5.156.430	4.384.516
Altre	255.259	138.805
<b>Totale merci</b>	<b>38.669.611</b>	<b>39.812.523</b>
Teu	146.388	167.480
Passeggeri	282.255	83.216
N. Navi	3.565	3.170

Fonte: Autorità Portuale di Trieste

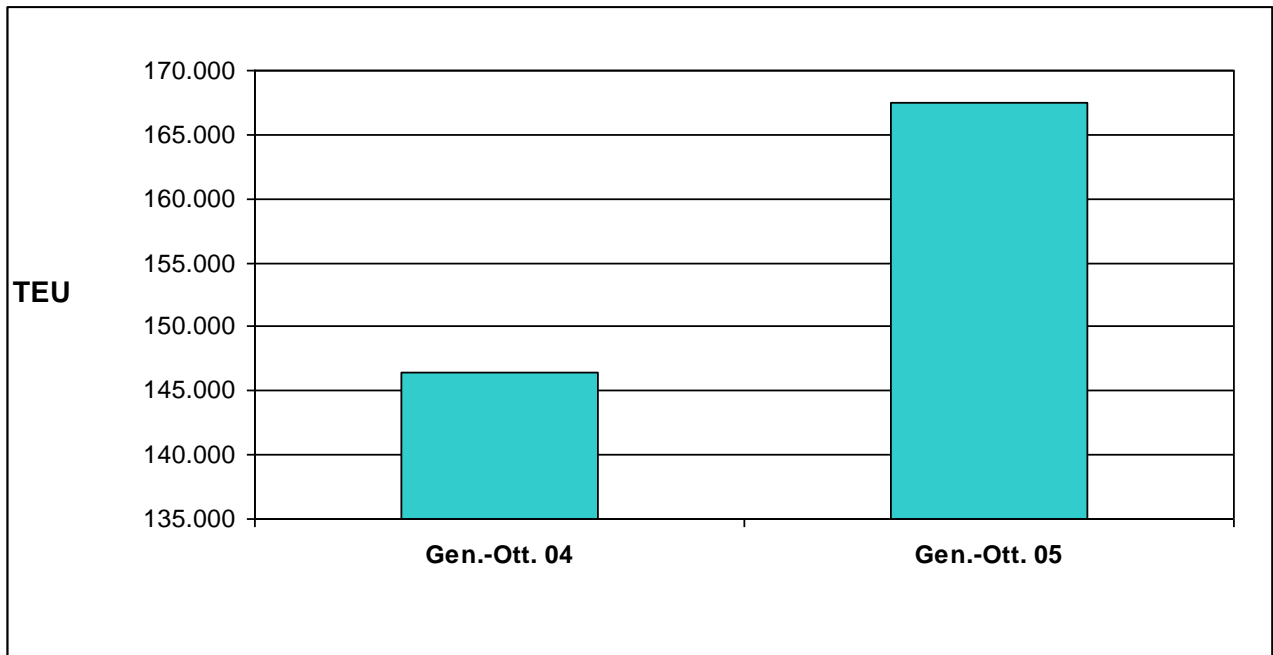
Graf. 23: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

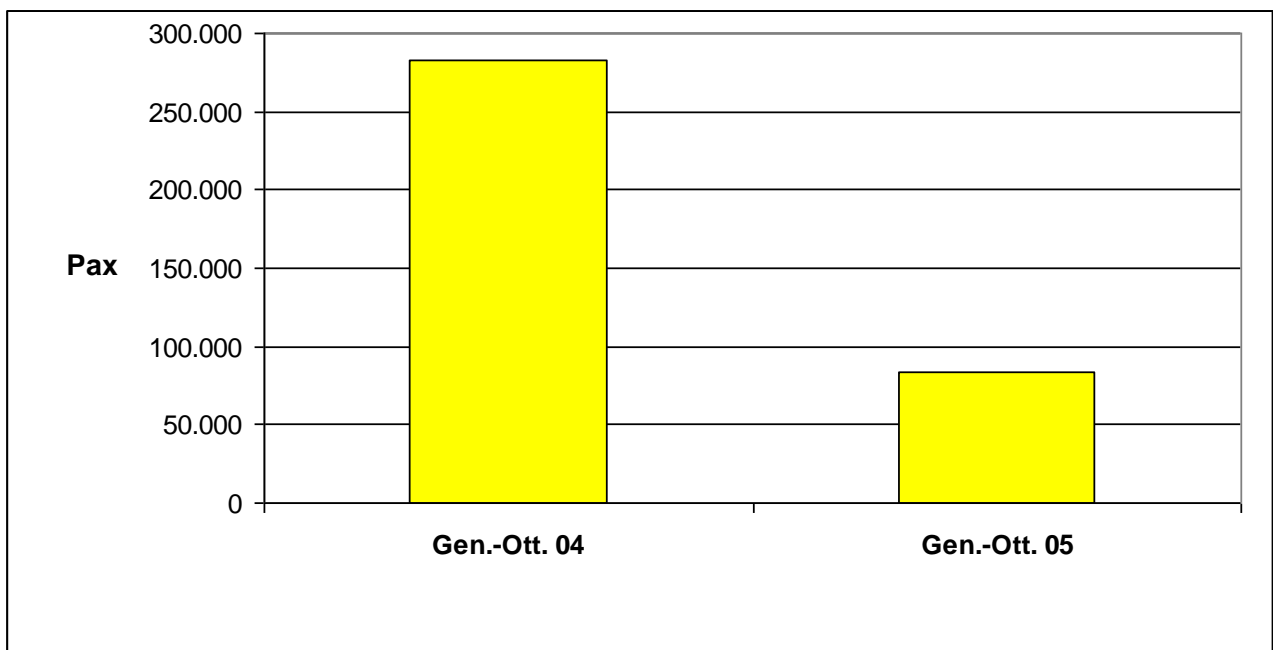
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 24: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

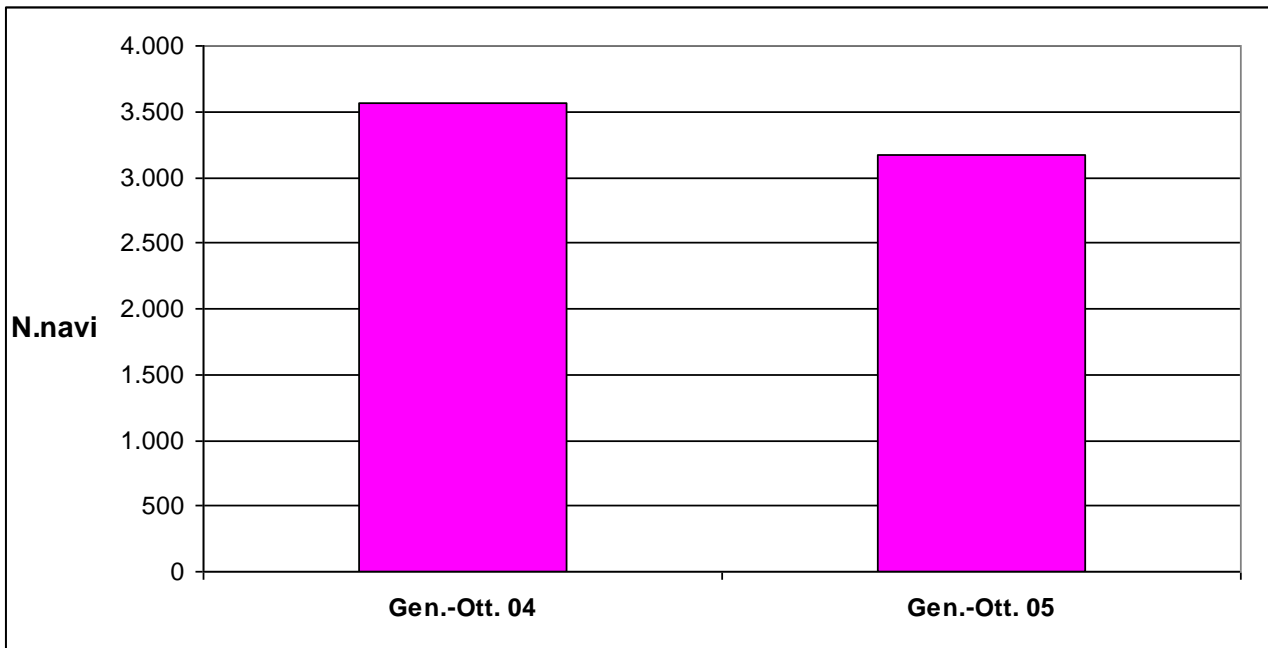
Graf. 25: Movimento passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

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

Graf. 26: Movimento navi (unità)

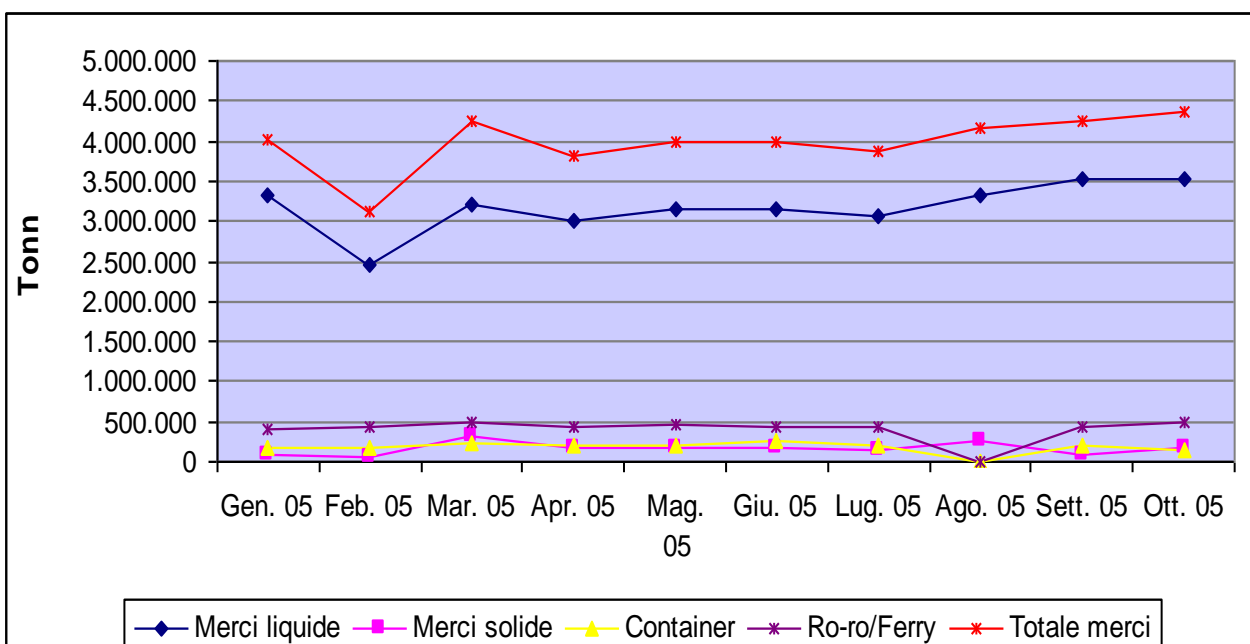


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Nel corso dei dieci mesi il porto di Trieste registra una movimentazione complessiva in linea con quella dello scorso anno. In tale contesto si sono rafforzati i traffici di merci liquide e solide. In flessione sono invece flussi di merci varie: mentre crescono le merci containerizzate, calano le merci su navi ro-ro/ferry e le merci varie. In crescita il numero di TEU sbarcati ed imbarcati, mentre scende notevolmente il movimento passeggeri.

Da segnalare 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.

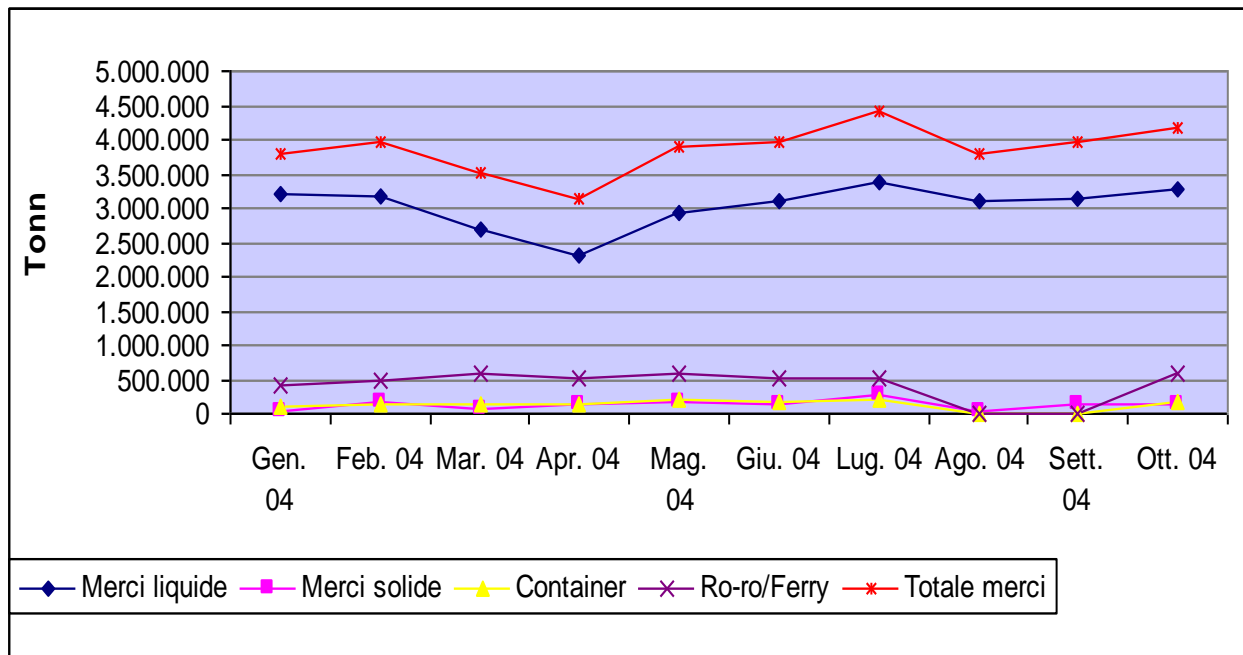
Graf. 27: Traffici portuali - trend periodo gennaio-ottobre 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

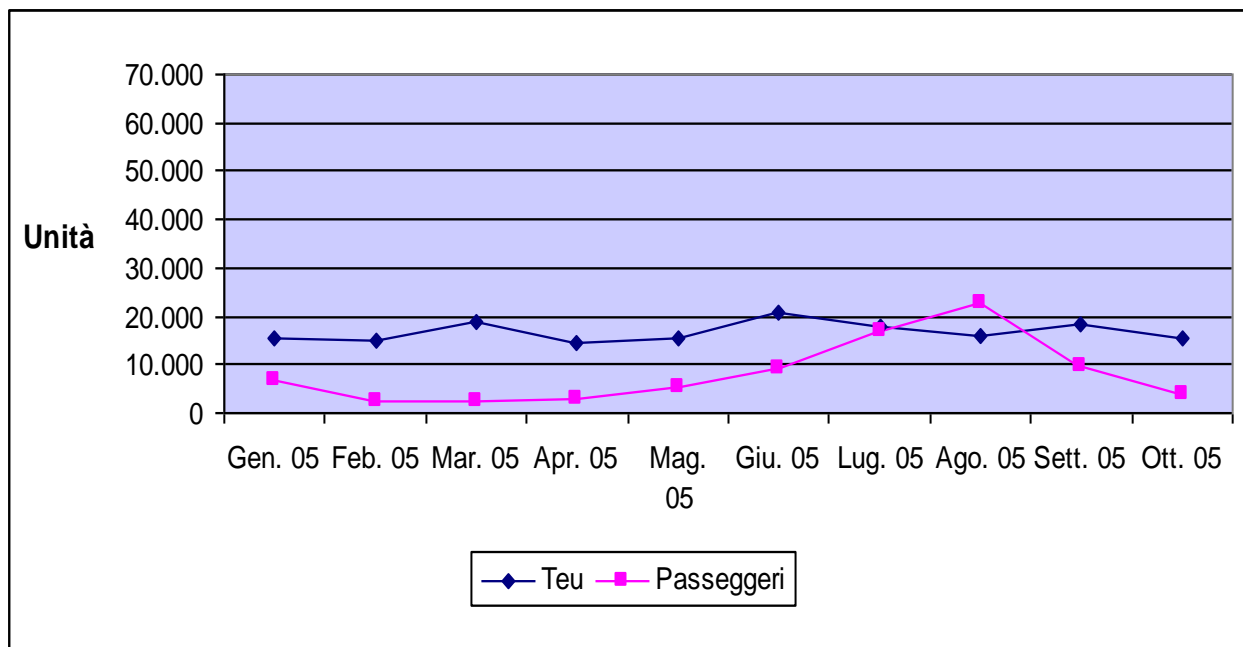
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

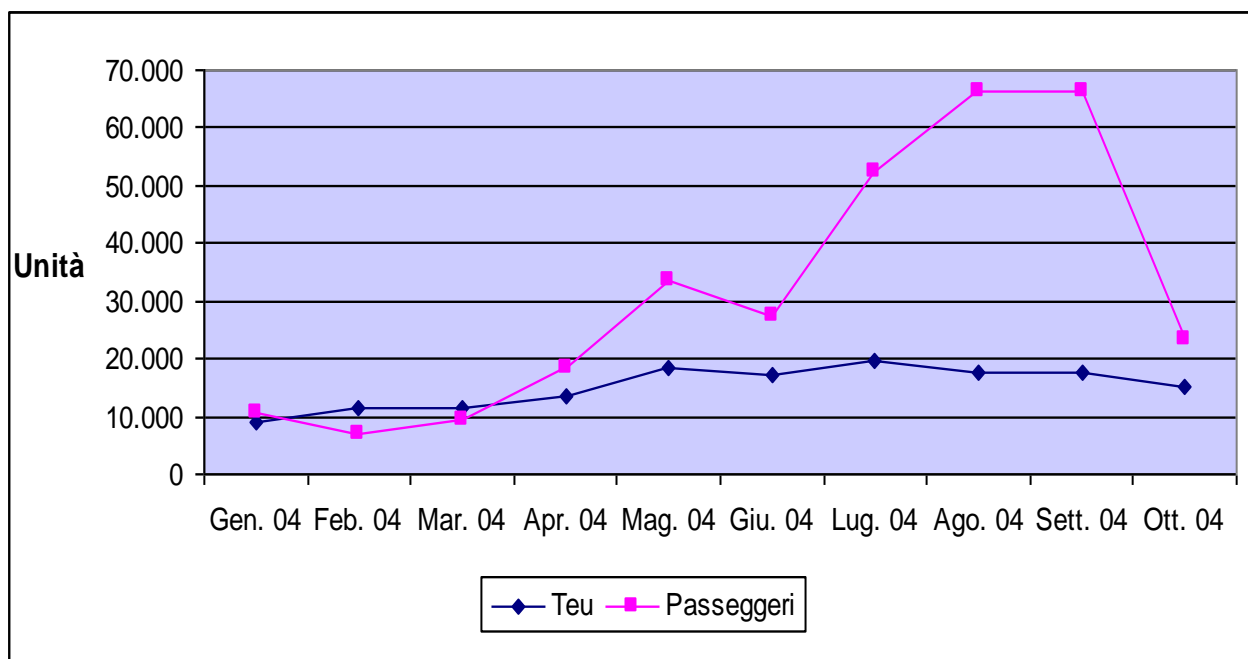
Graf. 29: Traffici portuali - trend periodo gennaio-ottobre 2005



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. 30: Traffici portuali - trend periodo gennaio-ottobre 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

### 3.4 Il porto di Genova

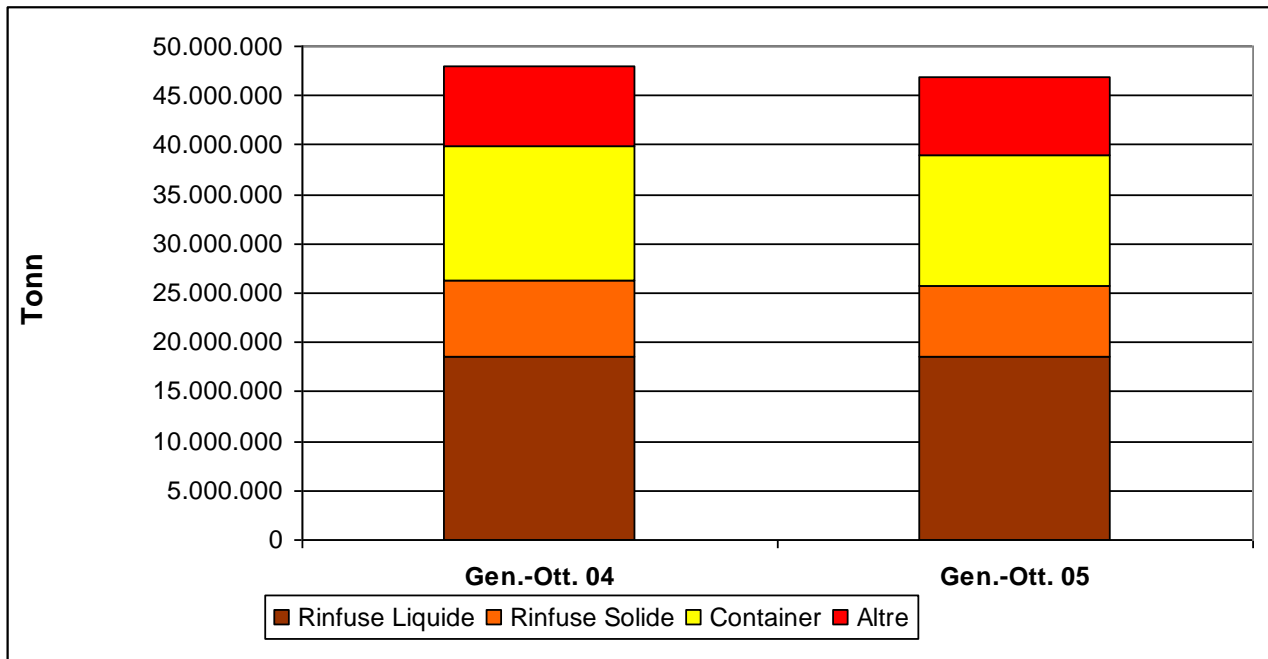
Tab. 5: Flussi di traffico (gennaio-ottobre, dati cumulati)

	MESE	
	Gen.-Ott. 04	Gen.-Ott. 05
Rinfuse Liquide	18.539.037	18.628.480
Rinfuse Solide	7.786.314	7.028.896
Merci varie	21.647.464	21.203.489
Container	13.511.688	13.321.872
Altre	8.135.776	7.881.617
<b>Totale</b>	<b>47.972.815</b>	<b>46.860.865</b>
TEU	1.388.143	1.351.192
Passaggeri	2.818.166	2.831.697
Crocieristi	252.576	354.725
Navi arrivate	6.699	6.538

Fonte: Autorità Portuale di Genova

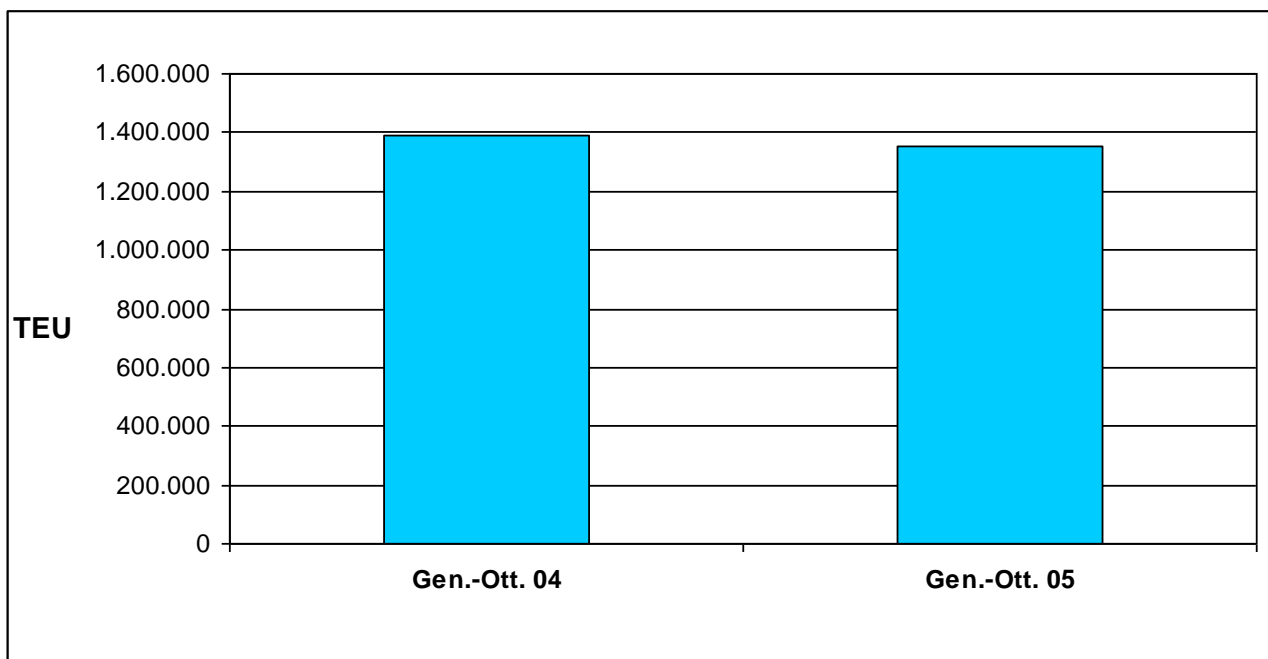
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 31: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

Graf. 32: Movimento contenitori (TEU)

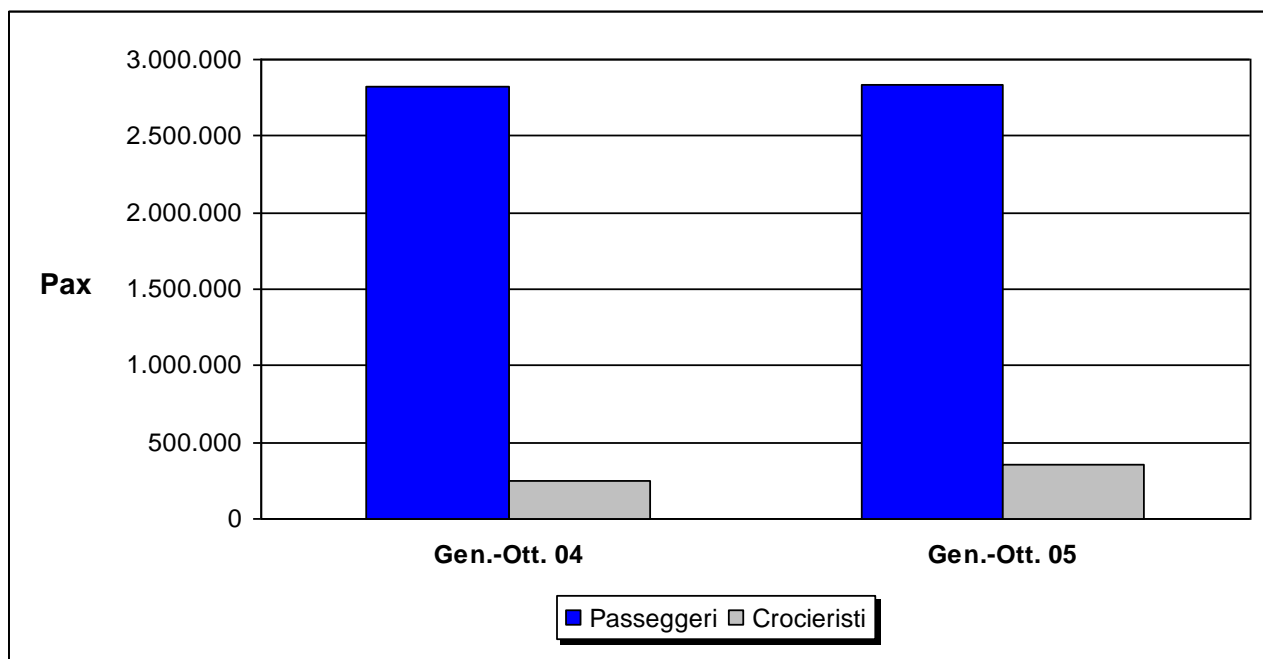


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova



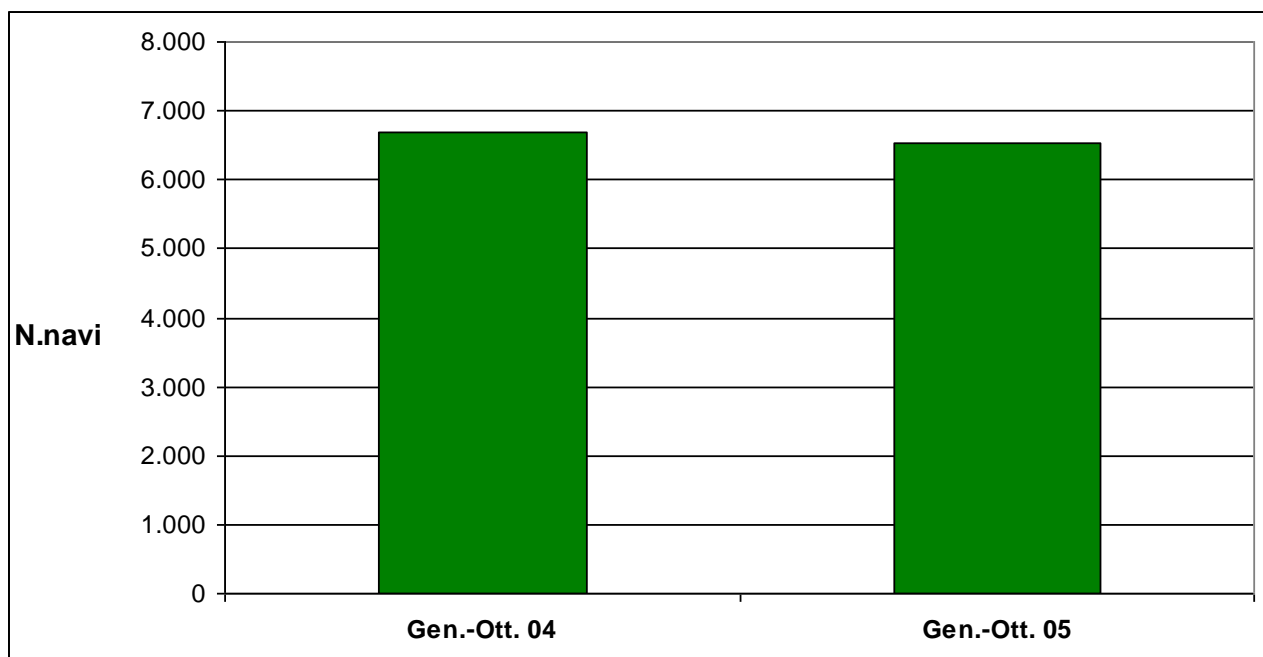
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 33: Movimento passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

Graf. 34: Movimento navi (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

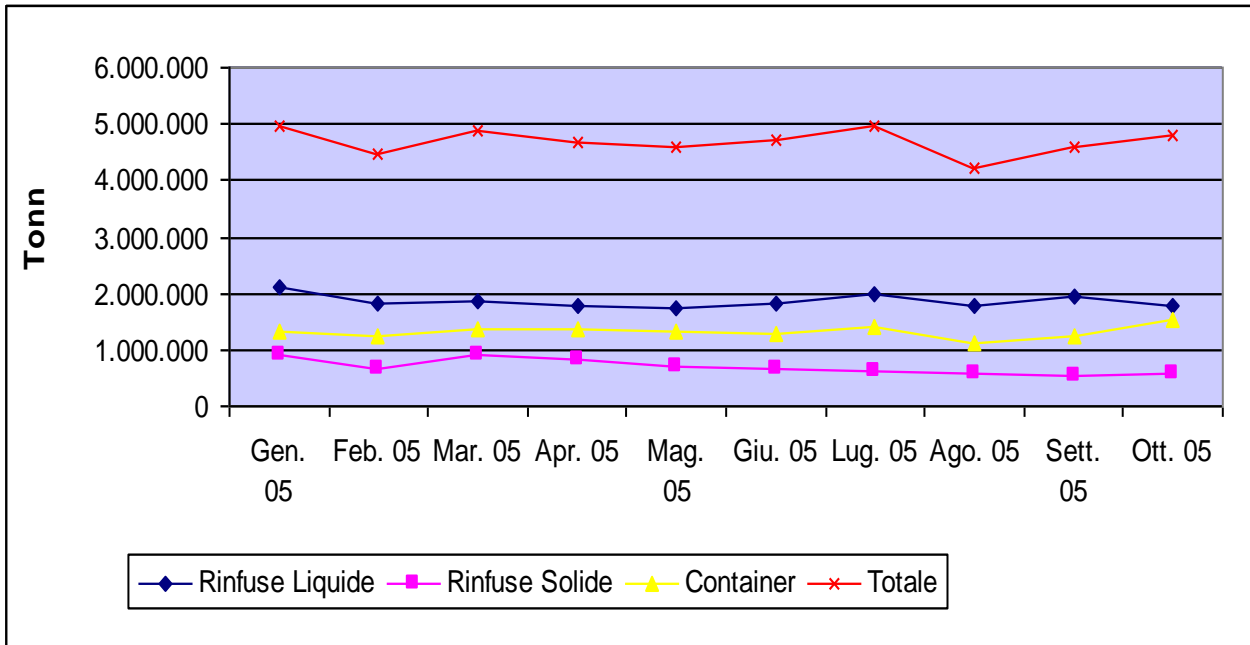
Il periodo oggetto di studio si chiude con andamenti generalmente in lieve flessione rispetto lo scorso anno. In linea di massima flessioni sono state riscontrare nelle movimentazioni di merci solide, di merci varie (quest'ultima sia nella componente merci in contenitore sia in quella merci altre), nonché nella voce sintetica totale generale. Unica voce merceologica in crescita è quella riguardante le merci liquide. I TEU movimentati nei dieci mesi sono circa 30 mila in meno del

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

2004, così come in flessione è il movimento navi. In crescita è il movimento passeggeri, compreso quello crocieristico.

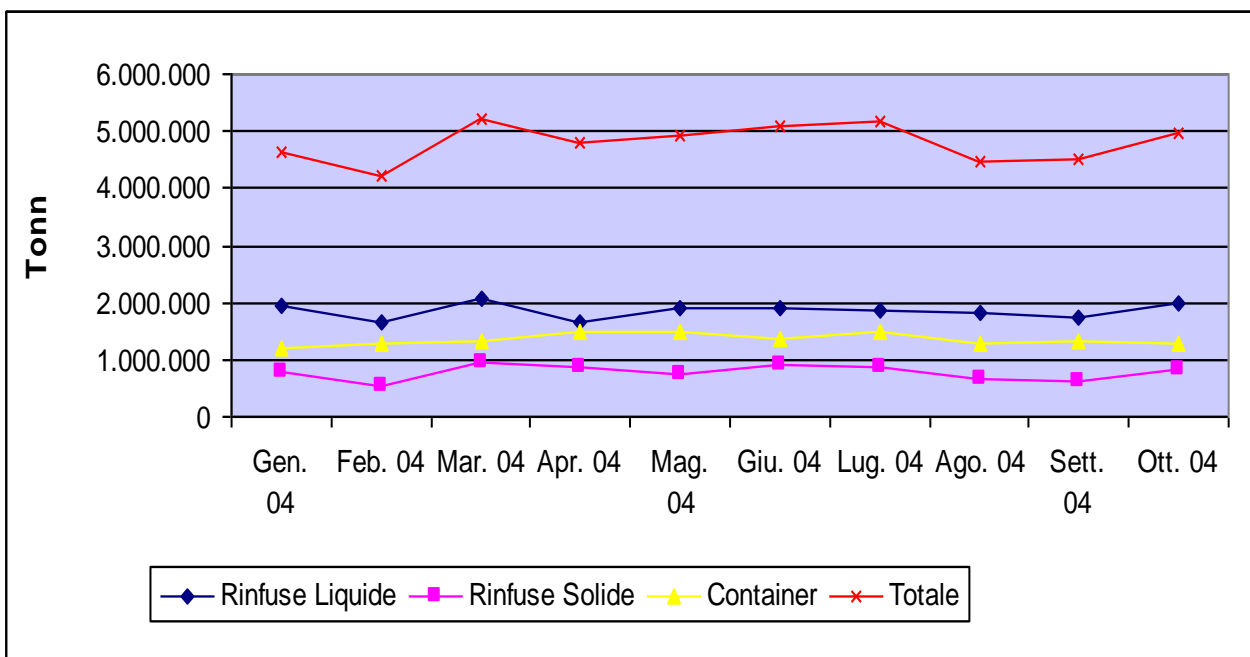
Analoghi per livelli ed andamenti sono risultati essere i trend nel corso del periodo analizzato.

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

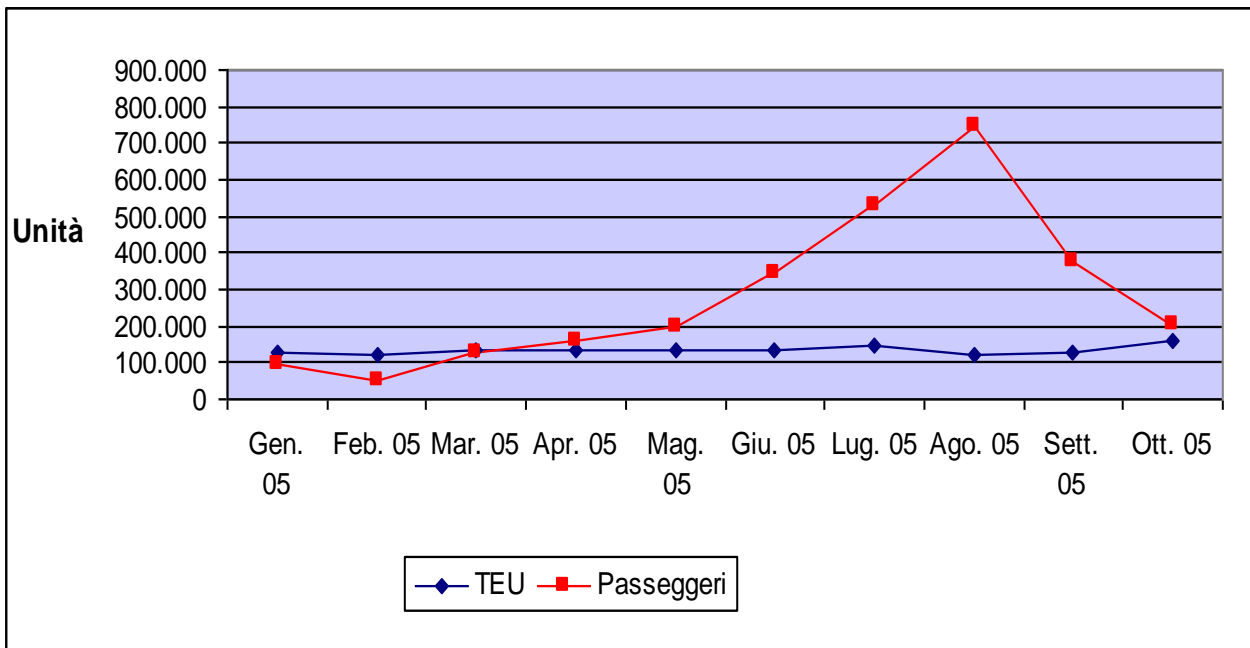
Graf. 36: Traffici portuali - trend periodo gennaio-ottobre 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

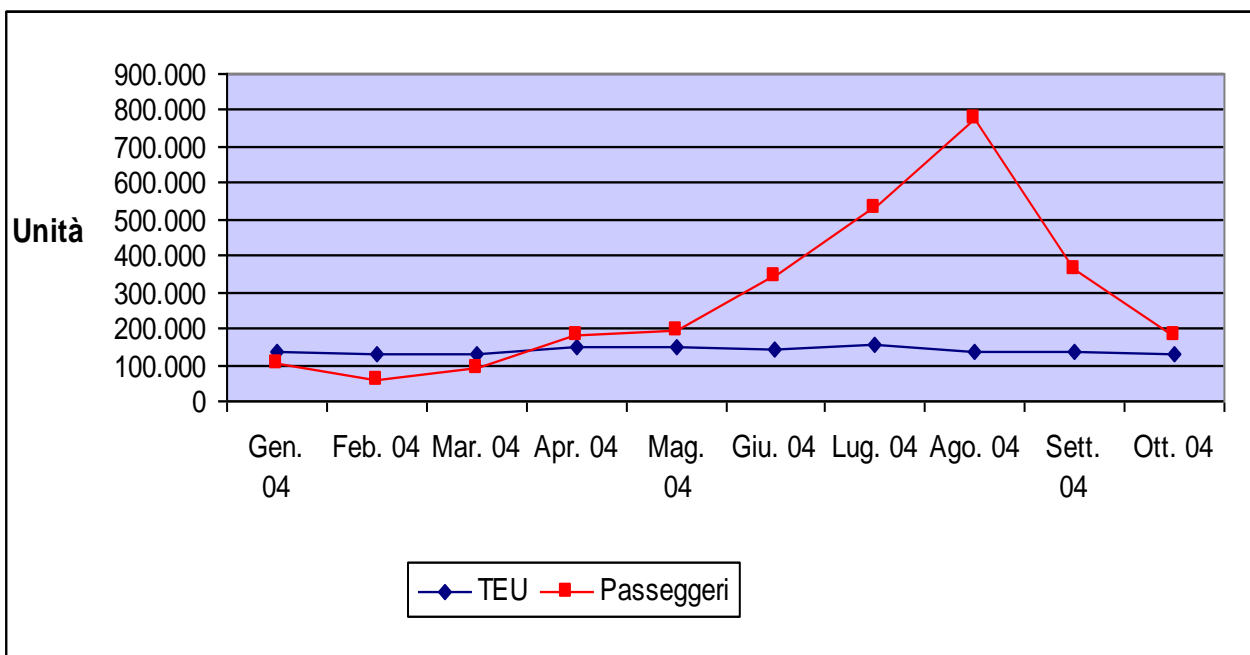
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

Graf. 38: Traffici portuali - trend periodo gennaio-ottobre 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

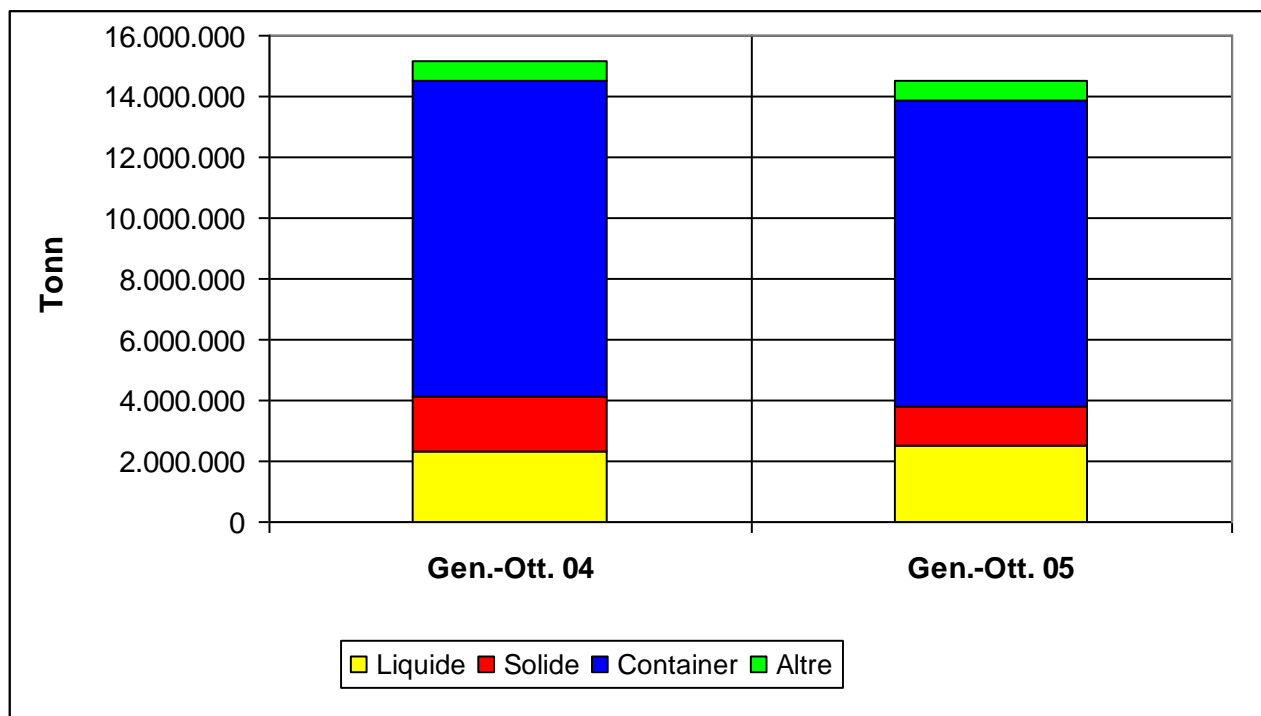
### 3.5. Il porto di La Spezia

Tab. 6: Flussi di traffico (gennaio-ottobre, dati cumulati)

	MESE	
	Gen.-Ott. 04	Gen.-Ott. 05
Liquide	2.314.113	2.547.224
Solide	1.805.170	1.243.149
Merci varie	11.066.952	10.712.145
<i>Container</i>	<i>10.403.078</i>	<i>10.060.383</i>
<i>Altre</i>	<i>663.874</i>	<i>651.762</i>
<b>Totale</b>	<b>15.186.235</b>	<b>14.502.518</b>
TEU	857.045	858.741
Passeggeri	41.036	55.643
Navi (arrivi e partenze)	3.232	3.081

Fonte: Autorità Portuale di La Spezia

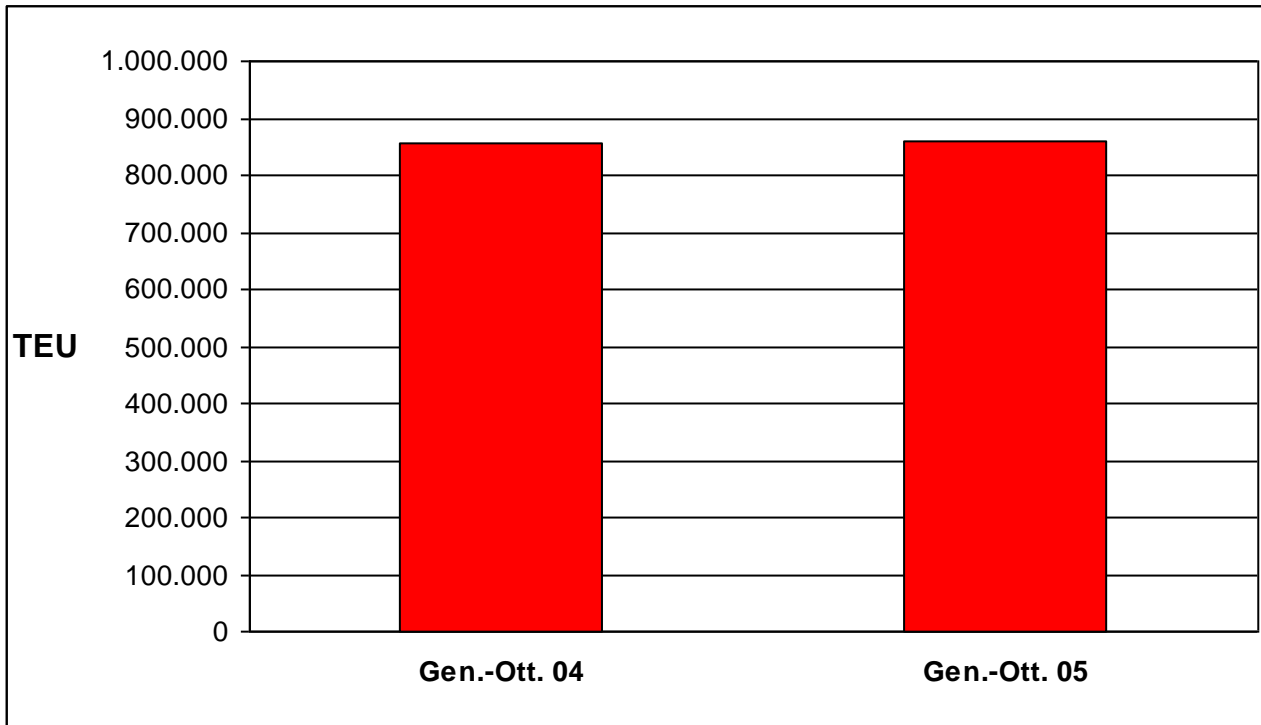
Graf. 39: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

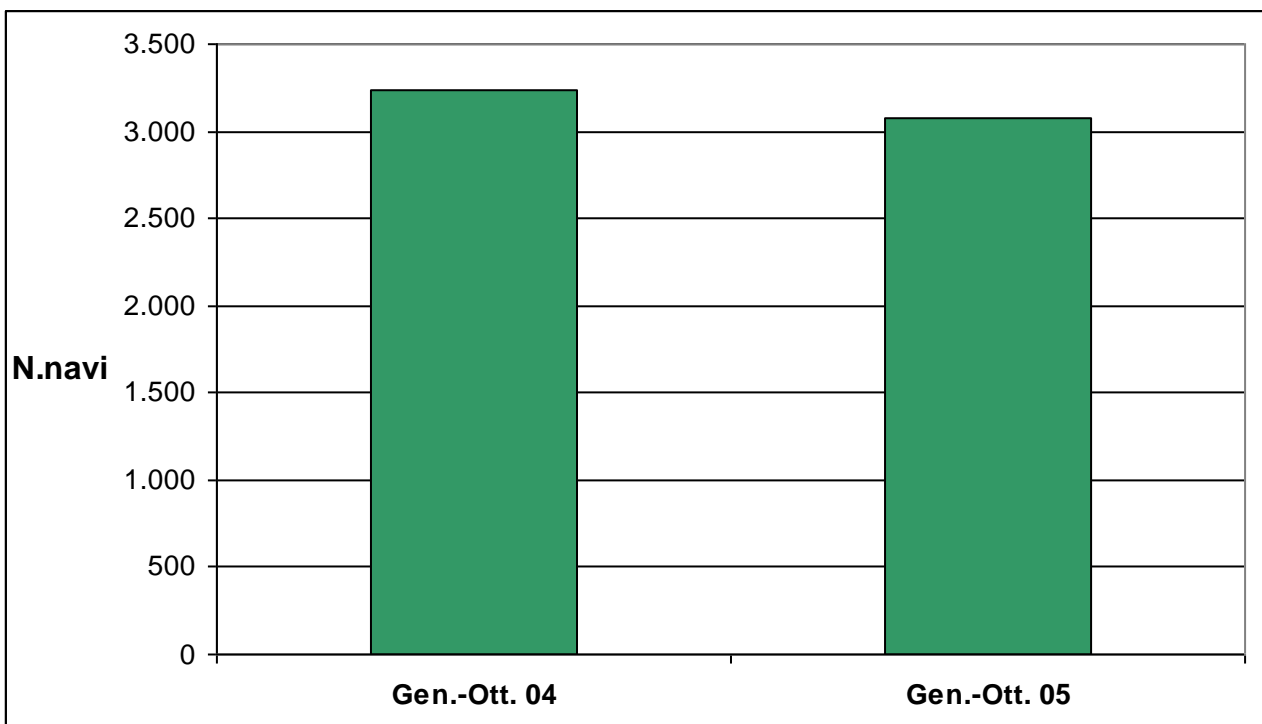
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 40: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

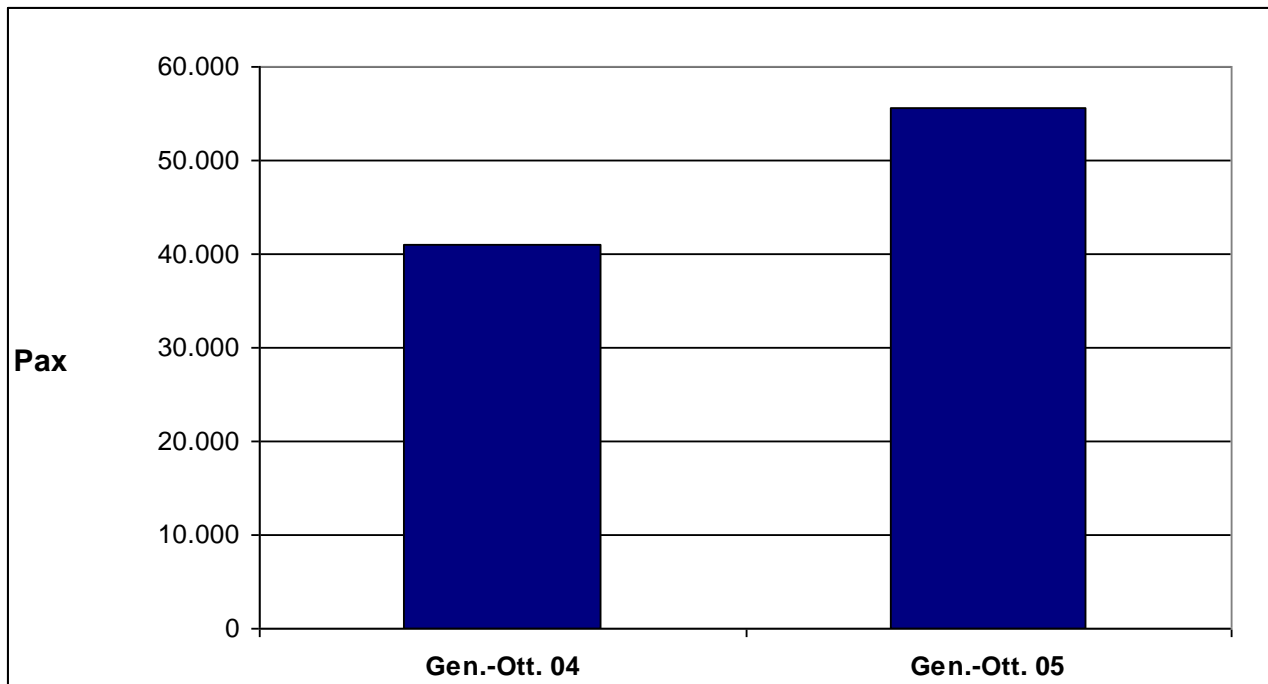
Graf. 41: Movimento navi - raffronti mensili (unità)



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. 42: Movimento passeggeri – raffronti mensili (unità)



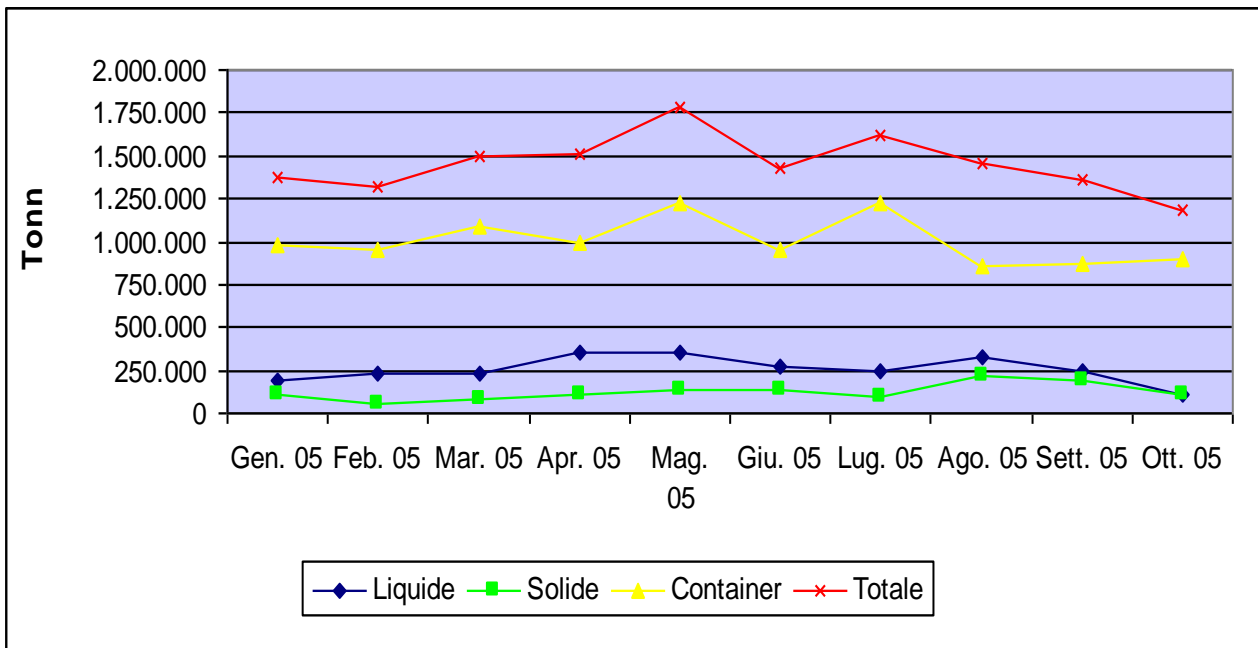
Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

L'arco temporale gennaio-ottobre 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 (sia in container che merci altre); in crescita, invece, sono i flussi di merci liquide, il numero di TEU sbarcati ed imbarcati nonché il movimento passeggeri.

Ancora una volta sono le merci in contenitore a determinare il trend generale del porto. Data questa premessa, bisogna dire che nel 2005 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).

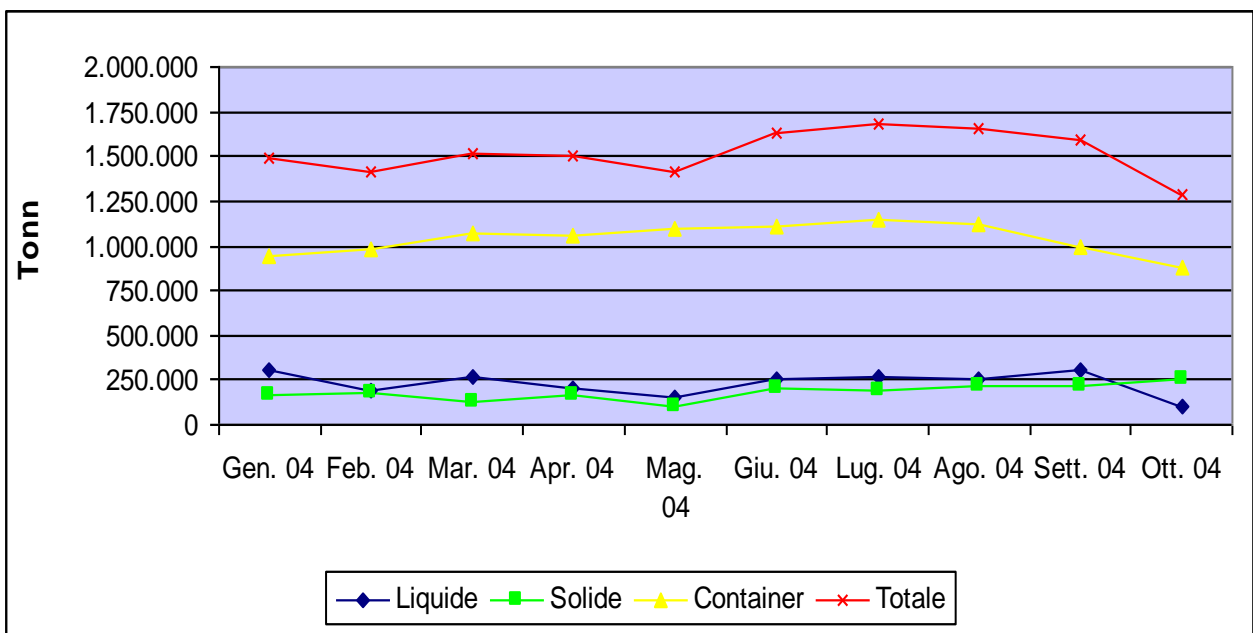
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

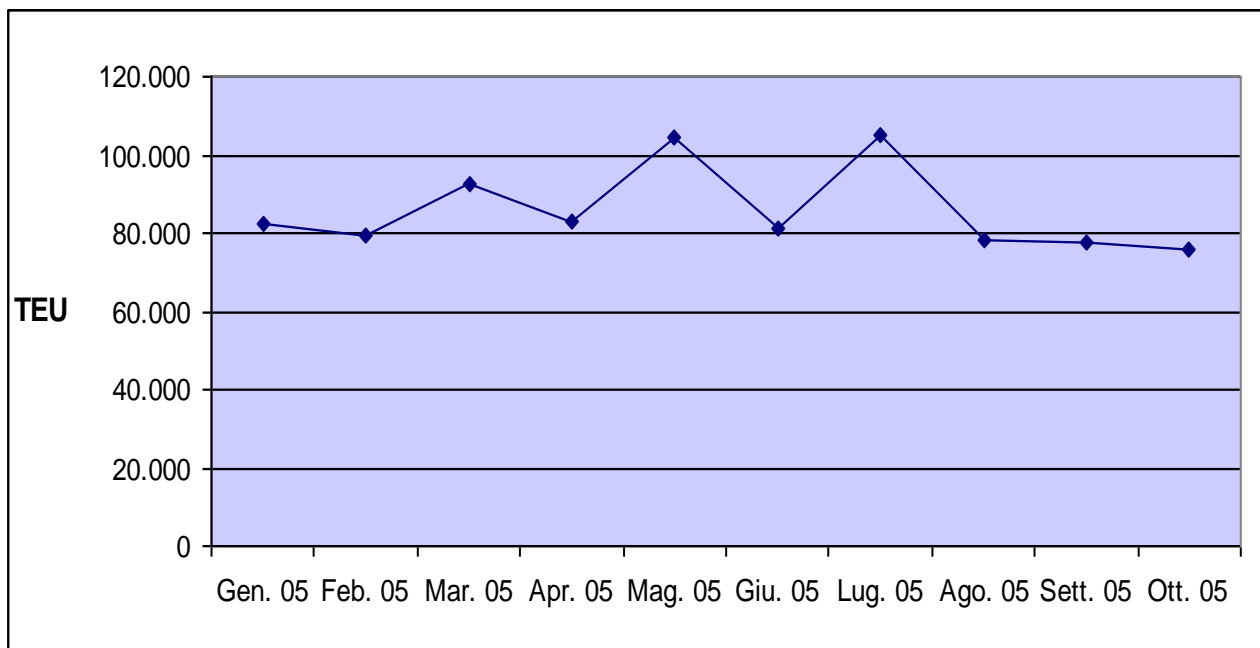
Graf. 44: Traffici portuali - trend periodo gennaio-ottobre 2004



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

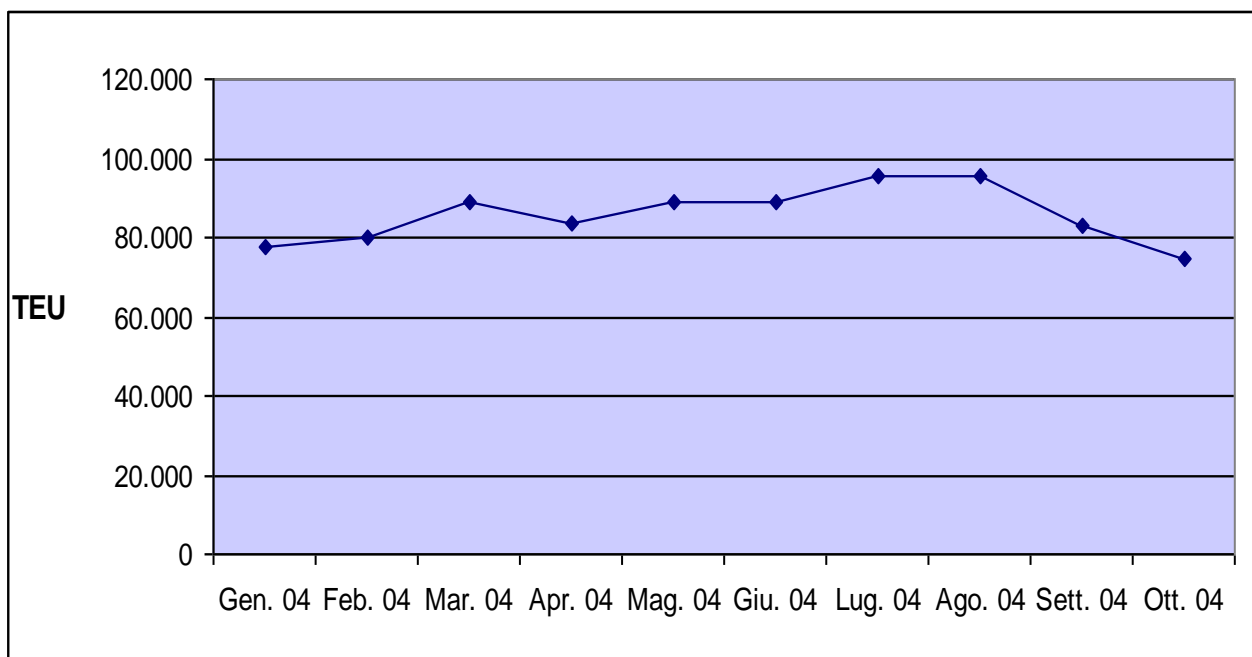
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

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



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

Pur risultando confermate le osservazioni fatte nel precedente Rapporto di Valutazione in merito ai legami tra Venezia ed i porti concorrenti (vedi spostamenti dei traffici ferry da Trieste a Venezia, di quelli containerizzati da Venezia a Trieste e di quelli di cereali da Venezia a Ravenna), non imputabili alle opere alle bocche, si può concludere dicendo che i passati dieci mesi di monitoraggio non hanno fatto emergere spostamenti di flussi da Venezia verso altri porti a causa dei cantieri.

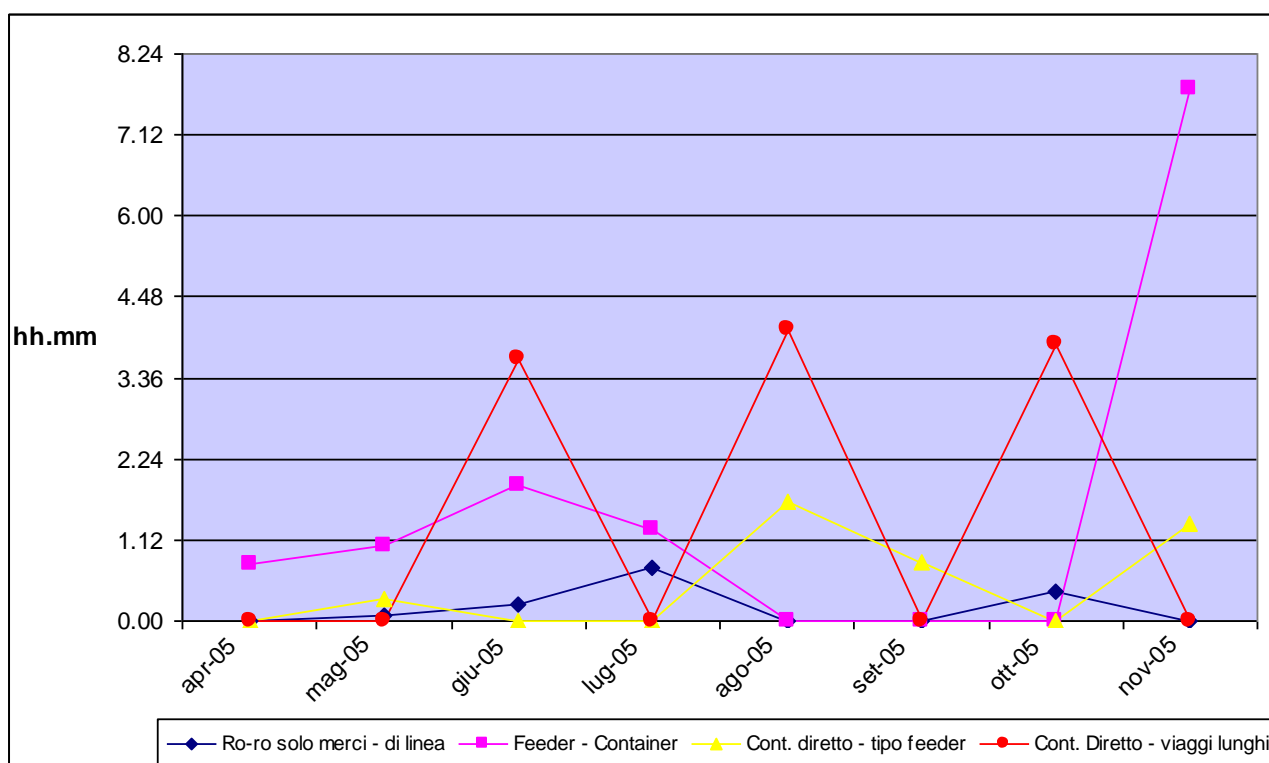
## 4. LA QUALITÀ DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: EVIDENZE

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

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

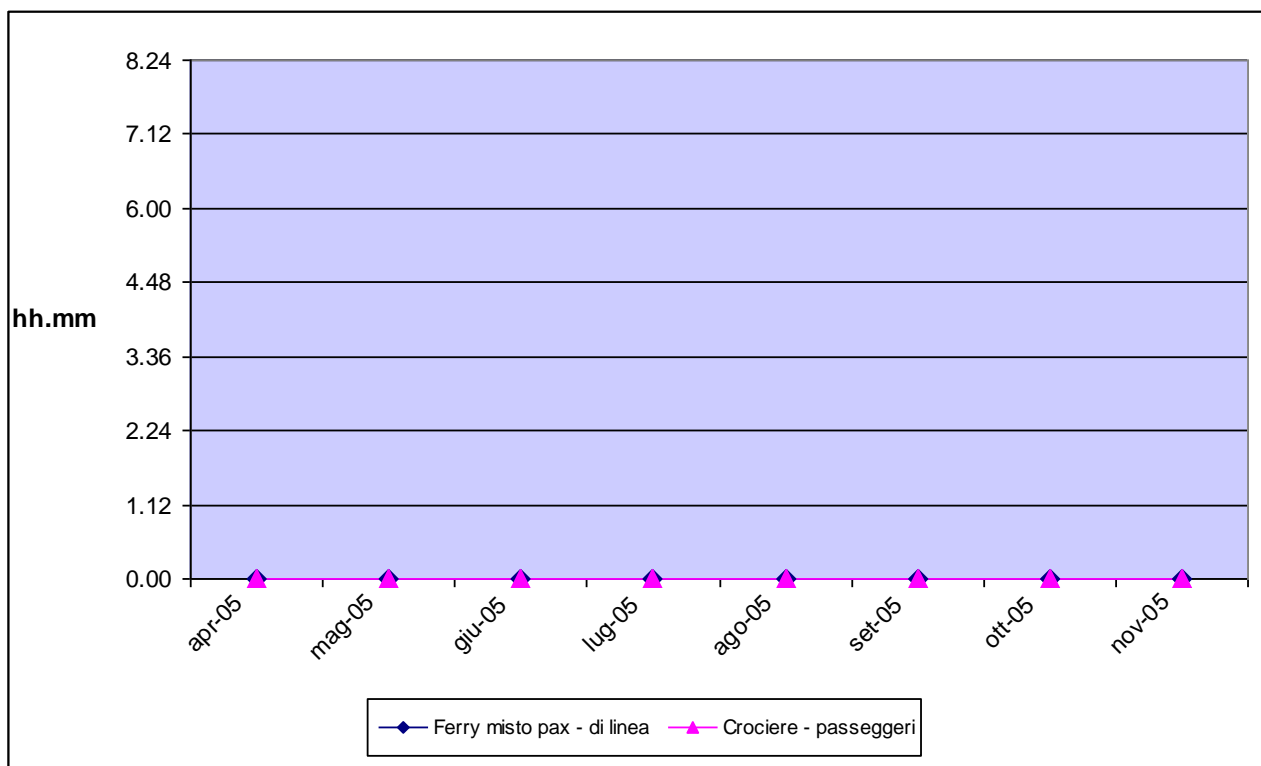
Graf. 47: Media della sosta in rada - bocca di Malamocco



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

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

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



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

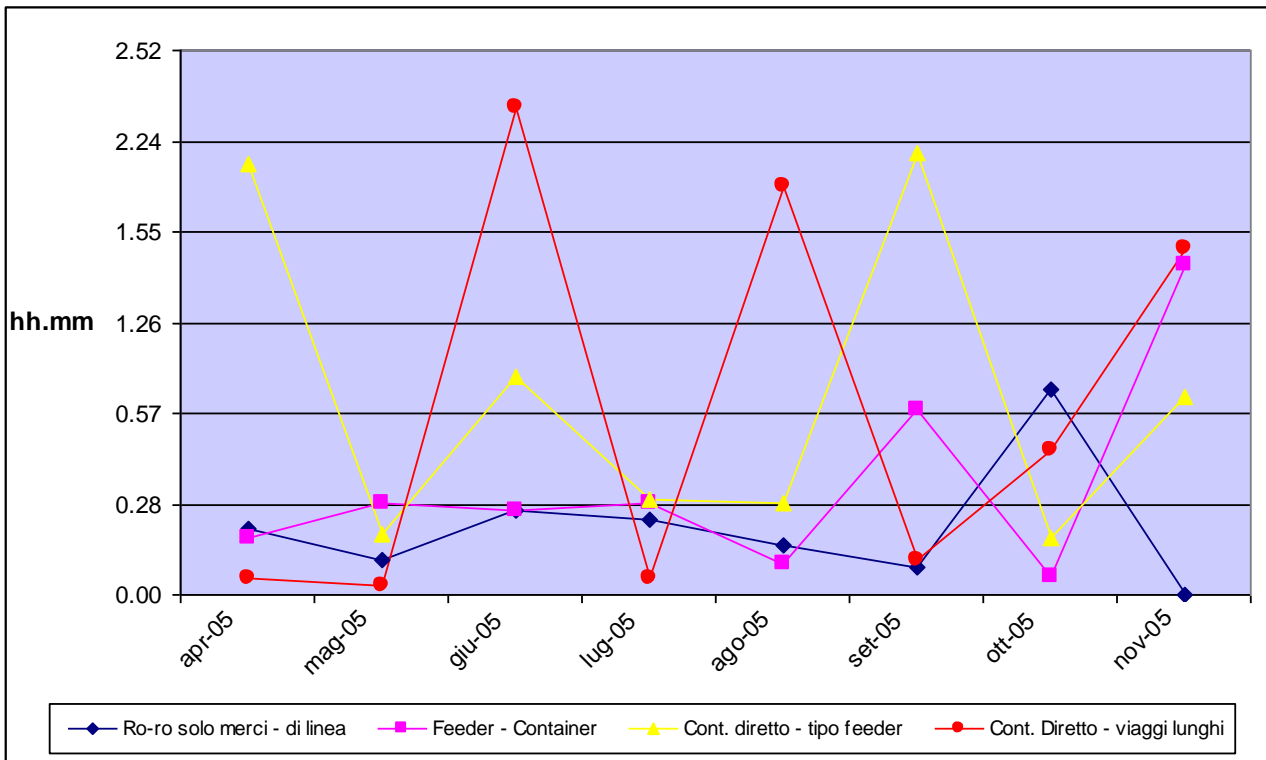
Tab. 8: Media dei ritardi in entrata (hh.mm.)

<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	0.21	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

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

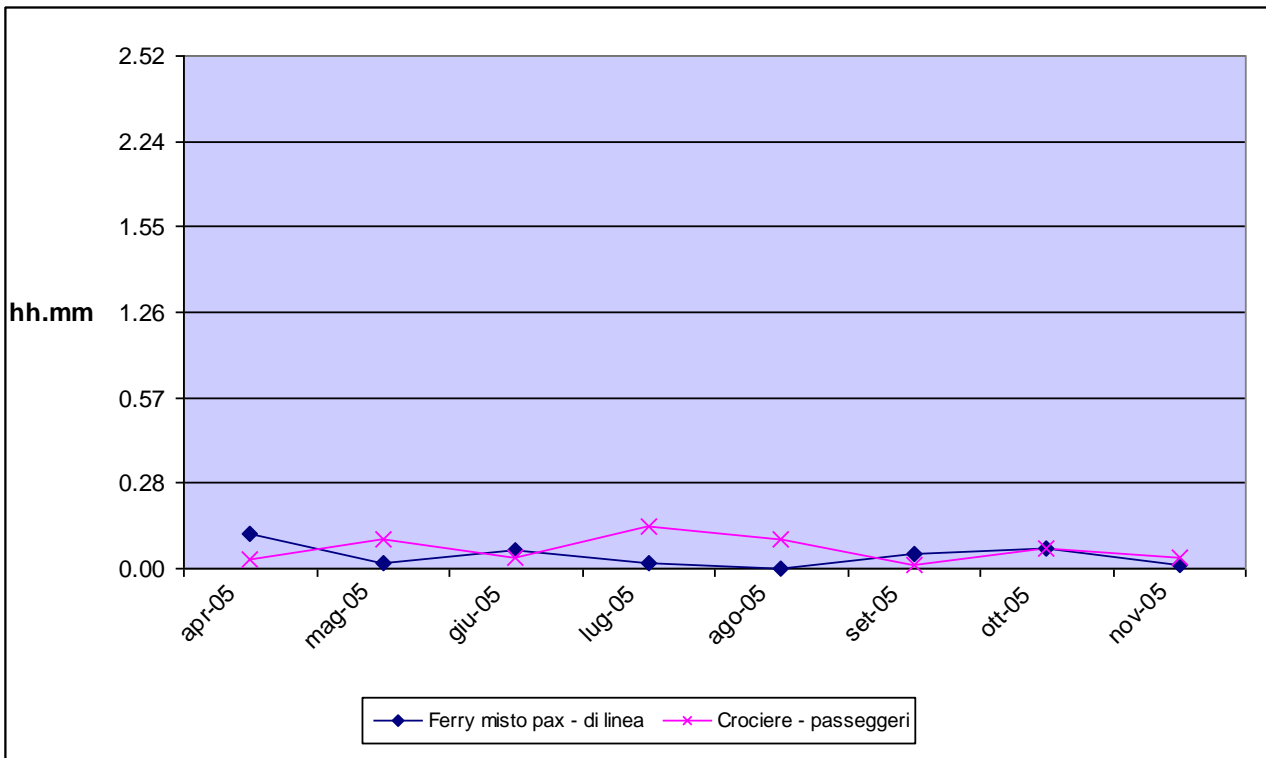
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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



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

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



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

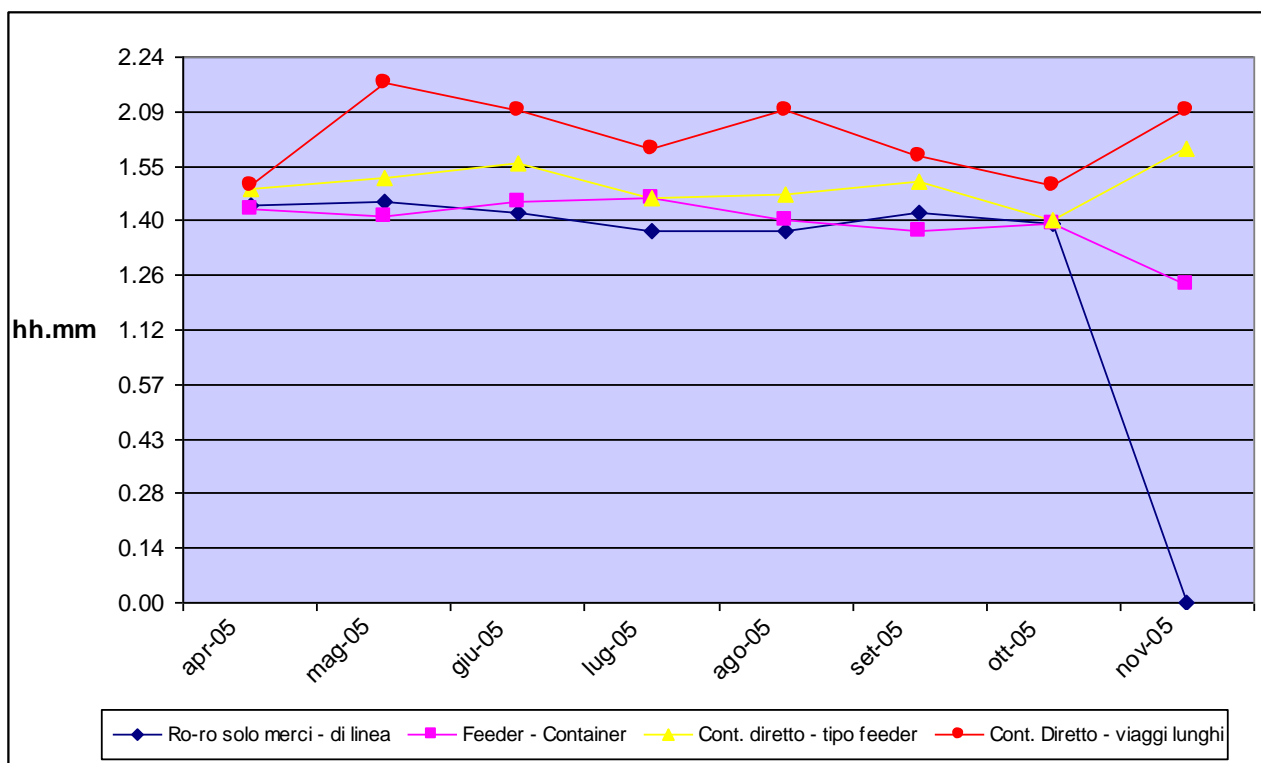
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

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

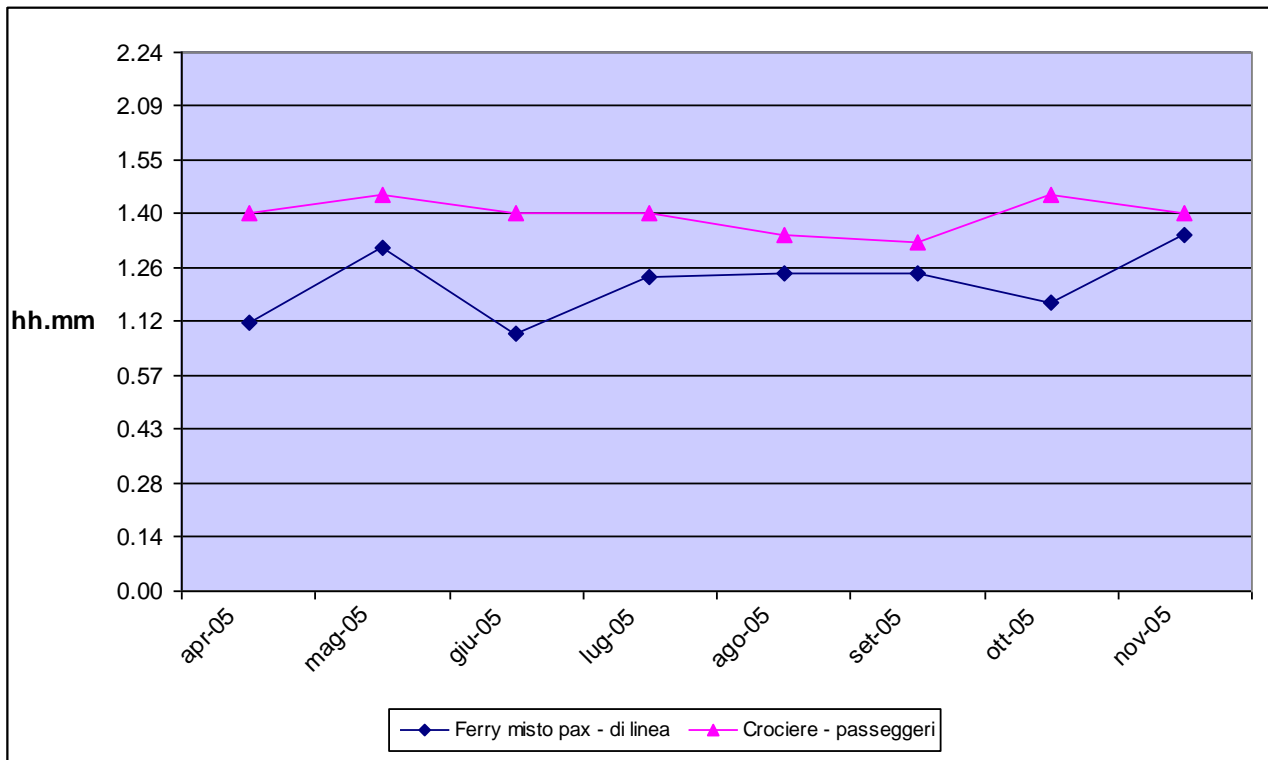
Graf. 51: Media dei tempi della manovra d'entrata - bocca di Malamocco



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

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

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



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

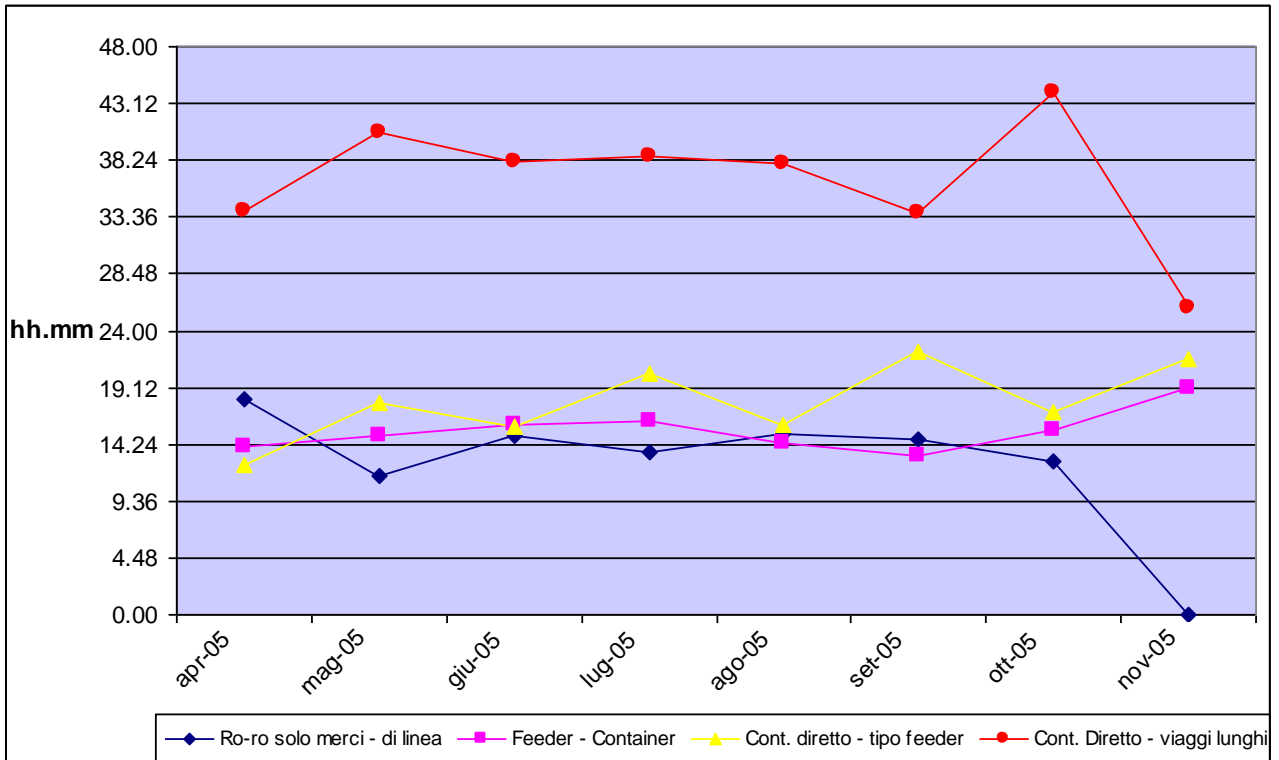
Tab. 10: Media dei tempi di sosta in banchina (hh.mm.)

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	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

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

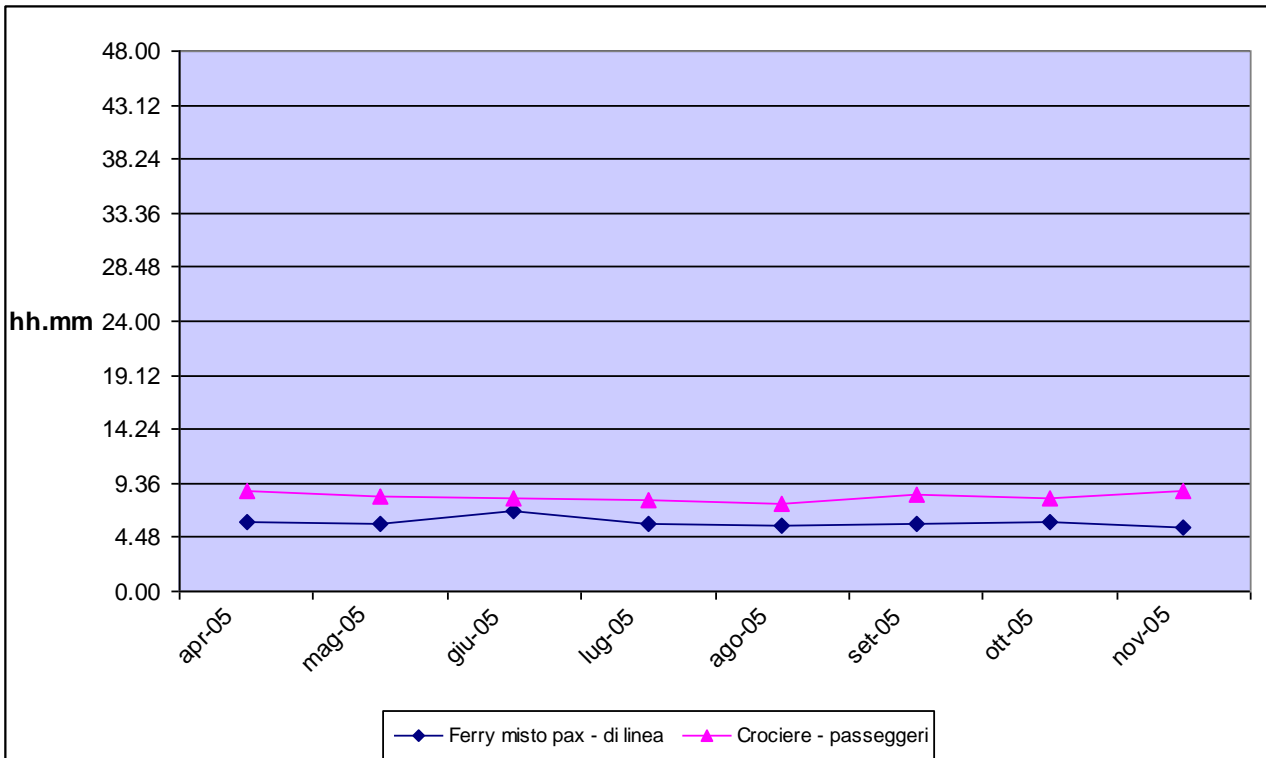
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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



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

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



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

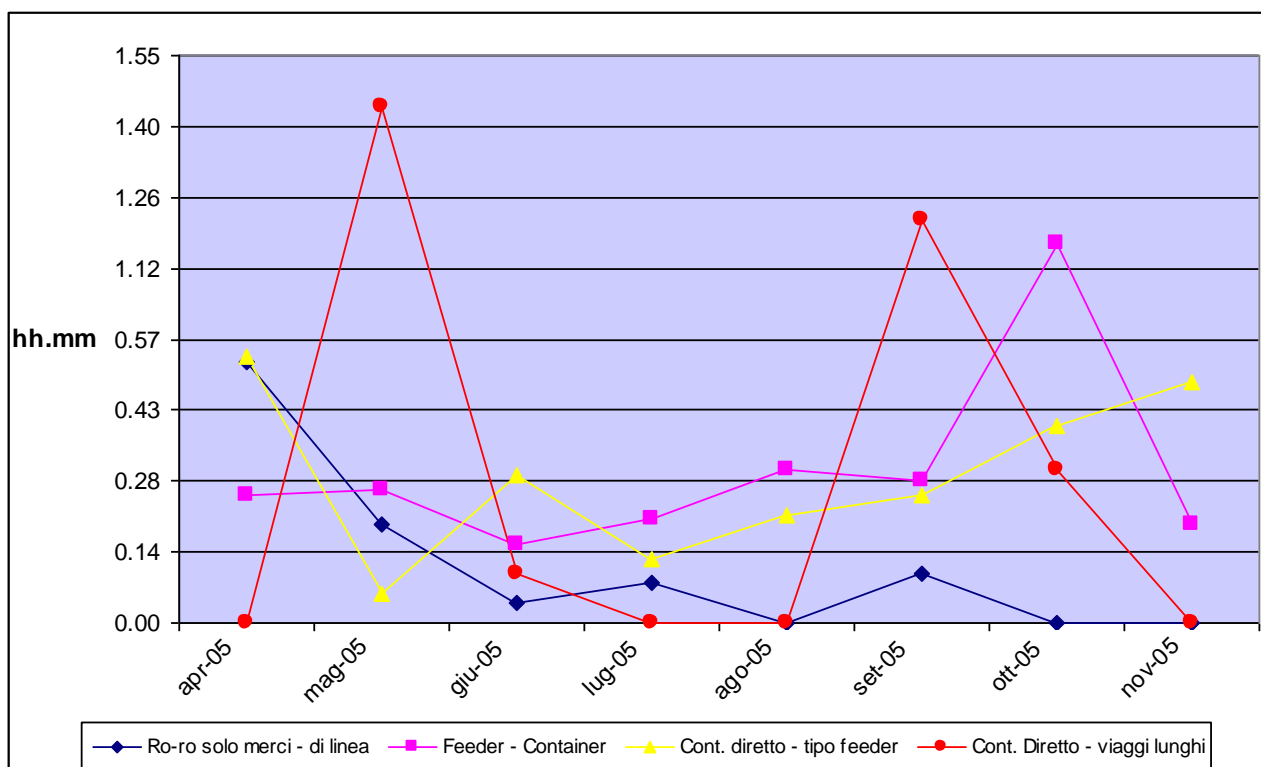
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 11: Media dei ritardi in partenza (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	0.53	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

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

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

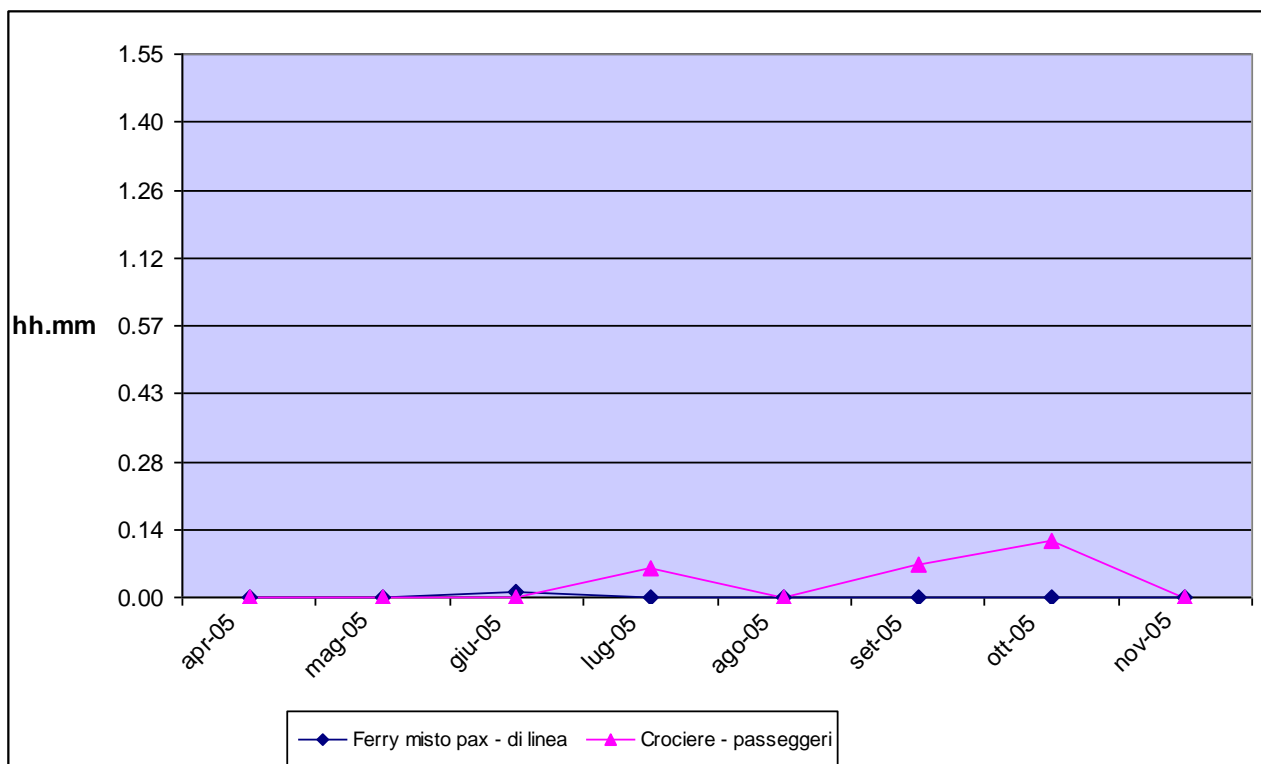


Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.



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

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



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

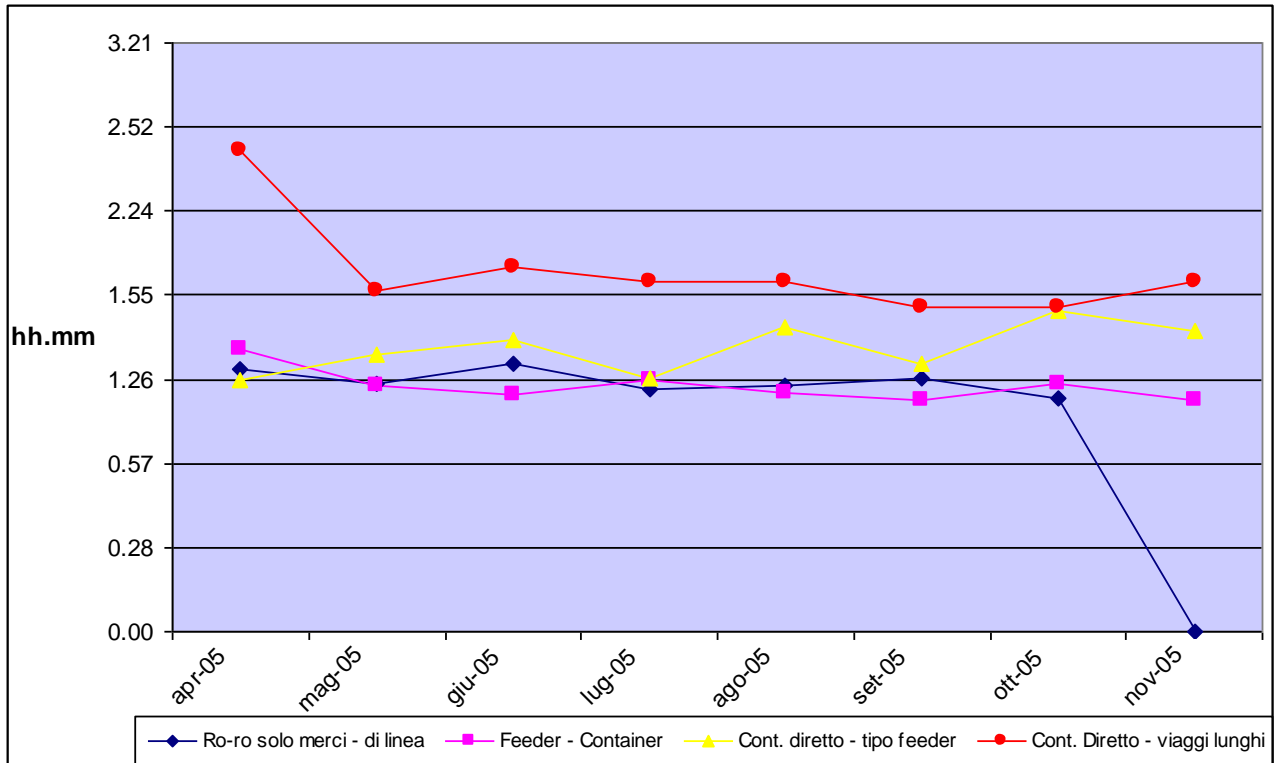
Tab. 12: Media dei tempi della manovra di partenza (hh.mm)

<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	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

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

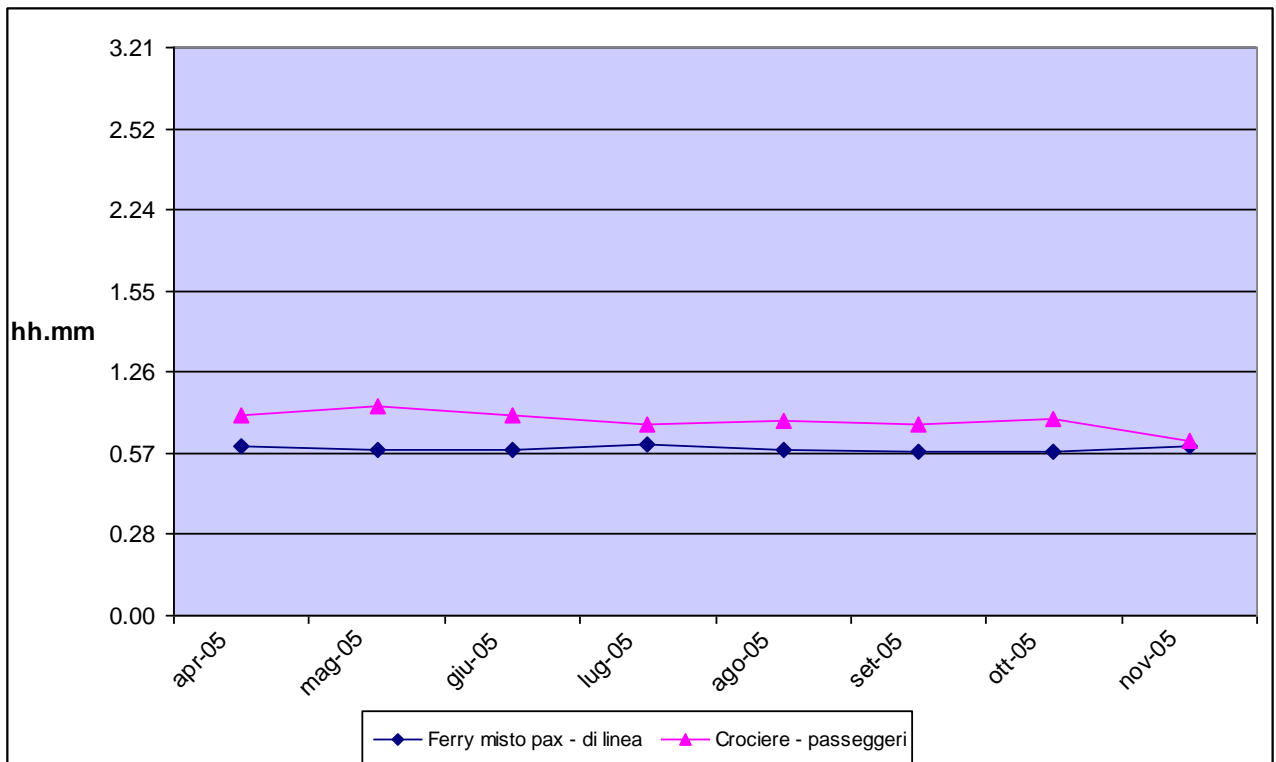
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 57: Media dei tempi della manovra di partenza – bocca di Malamocco



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

Graf. 58: Media dei tempi della manovra di 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 BOCHE LAGUNARI

Il monitoraggio dei parametri che possono aiutare ad individuare e stimare quantitativamente l'eventuale scadimento del servizio marittimo-portuale offerto dal porto di Venezia, non ha portato in luce elementi che potrebbero indurre a pensare a scenari del genere. Fatta tale premessa, osservando i dati riportati nelle precedenti tabelle (tabb. 7-12) e le elaborazioni grafiche da esse ricavate (graff. 47-58) si possono fare le seguenti osservazioni:

- i tempi riferiti alla media della sosta in rada evidenziano una variabilità abbastanza elevata nei servizi che transitano attraverso la bocca di Malamocco, con grandezze sostanzialmente differenziate tra i diversi tipi di servizio;
- analogo discorso può essere fatto anche con riferimento 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 confermano 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;
- 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.

In conclusione, dai dati rilevati nel periodo emerge come le oscillazioni più significative - in particolare per quanto concerne le attese in rada, i ritardi in entrata ed i ritardi in partenza - si rilevino in riferimento ad alcune fattispecie di servizi containerizzati (che fanno riferimento alla bocca di Malamocco), in particolare i servizi containerizzati di lunga percorrenza, ed in misura minore i servizi containerizzati diretti (nonché, ma in maniera sporadica, anche i servizi feeder). Vi è dunque un chiaro collegamento tra l'andamento dei valori dei parametri e le dimensioni delle navi. Pur tuttavia, va segnalato come, allo stato attuale, ciò non presenti carattere di tendenza negativa o addirittura di emergenza, in quanto il pattern di tali variabili viene confermato (v. Rapporti Mensili) dal confronto con il periodo precedente (rilevazione dello stato di fatto). Si tratta, in altri termini, di una caratteristica intrinseca e strutturale di comportamento (potremmo dire *fuzzy*) del valore di tali parametri che, al momento, non segnala alcuna anomalia. Dall'altro lato, appare opportuno, per il proseguo del monitoraggio, procedere con particolare cura, stante anche le numerose spiegazioni possibili, all'osservazione specifica di tali servizi.

Una precisazione tuttavia deve essere fatta: 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. PORTO DI CHIOGGIA: ANALISI DEL PERIODO GENNAIO- AGOSTO 2005

Tab. 13: Flussi di traffico (gennaio-agosto 2005, dati cumulati)

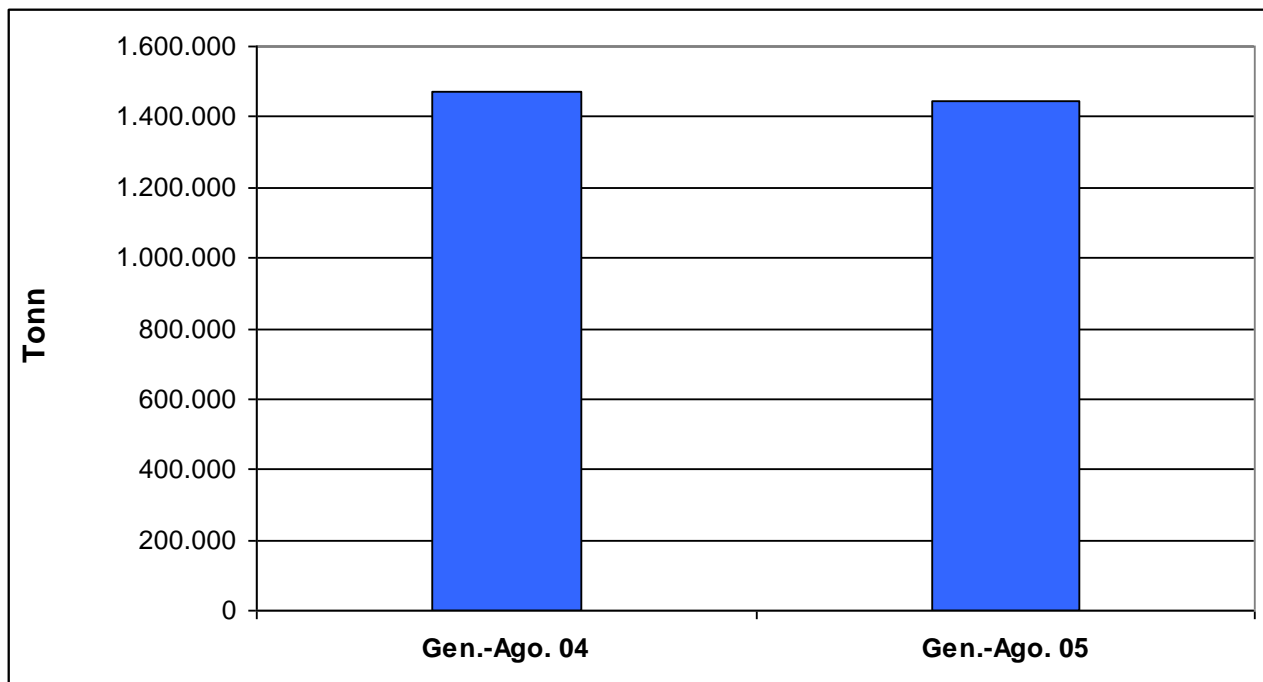
Tipologia merceologica	Gen.-Ago. 04	Gen.-Ago. 05
Cereali rinfusa	121.785	101.578
Sfarinati rinfusa	261.203	124.593
Semi oleosi rinfusa	5.000	66.345
Combustibili solidi	0	0
Minerali	73.111	128.338
Fertilizzanti	13.418	28.159
Ghisa e rottami	16.693	29.408
Prodotti siderurgici	377.213	280.548
Tronchi	0	2.789
Altro legname	14.022	19.103
Cotone	0	0
Piastrelle	0	0
Cemento	103.855	78.155
Massi e ghiaia	262.700	384.700
Altre rinfuse solide	0	2.737
Rinf. liquide non petr.	0	0
Altre merci solide	205.493	199.429
<b>Totale convenzionale</b>	<b>1.454.493</b>	<b>1.445.882</b>
<b>Traffico specializzato</b>		
Merci in Ro/ro	15.226	0
Merci in container	850	0
<b>Totale specializzati</b>	<b>16.076</b>	<b>0</b>
<b>Totale Generale</b>	<b>1.470.569</b>	<b>1.445.882</b>
TEU (unità)	0	0

Fonte: nostra elaborazione su dati Capitaneria di Porto di Chioggia

La movimentazione complessiva del porto di Chioggia durante i primi otto mesi del 2005 è risultata essere in lieve flessione rispetto il 2004 (-25 mila tonnellate circa). A farla da padrone, data la caratterizzazione stessa del porto, sono i traffici convenzionali. Essi hanno visto una contrazione prossima alle 9 mila tonnellate derivante da cali in diversi settori merceologici, anche se non sono tuttavia mancati settori in crescita. Per quanto concerne la presenza di traffici specializzati è da segnalare come vi sia stato qualche segnale di sviluppo nel 2004 venuto meno durante il 2005.

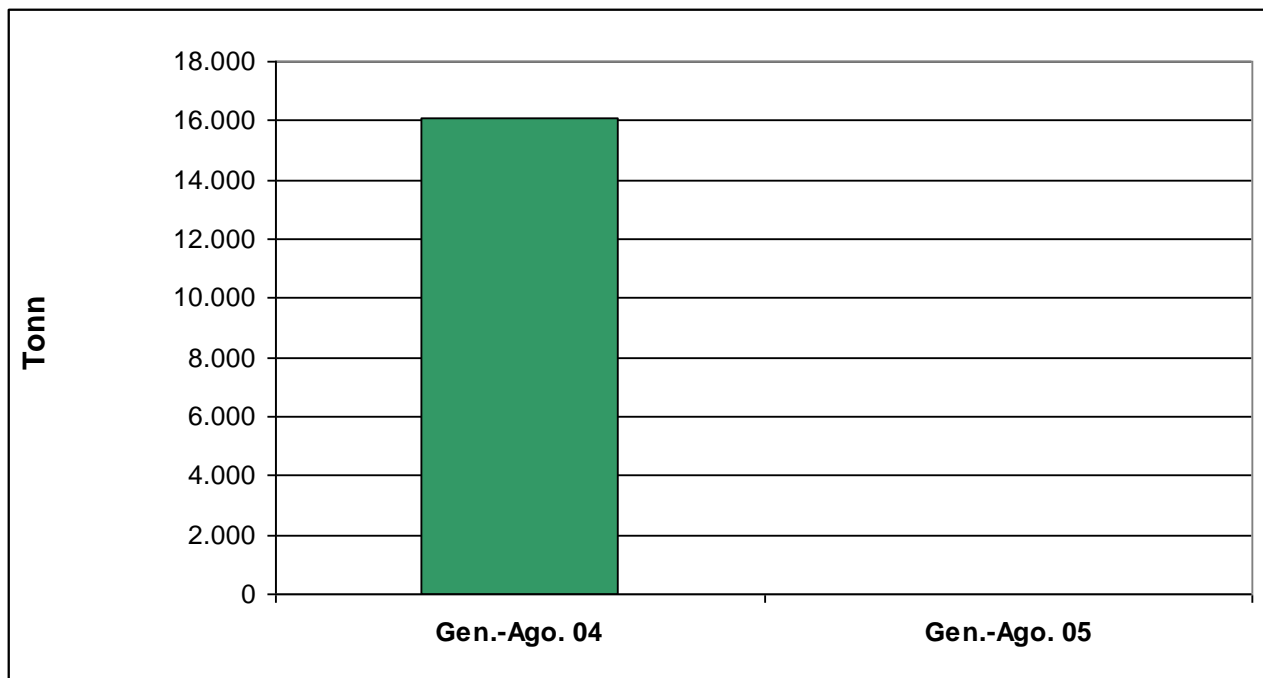
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 59: Traffici convenzionali (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Capitaneria di Porto di Chioggia

Graf. 60: Traffici specializzati (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Capitaneria di Porto di Chioggia

## 6. ASPETTI QUALITATIVI: TAVOLO DI RIFERIMENTO E QUESTIONARI

Come previsto dal Disciplinare Tecnico, anche durante i passati quattro mesi di monitoraggio è stata dedicata particolare attenzione all'approfondimento delle questioni inerenti il porto di Venezia che potrebbero in qualche modo essere legate alle opere alle bocche mediante contatti diretti con i soggetti appartenenti al Tavolo di riferimento e con la somministrazione dei questionari precedentemente predisposti. Ciò ha permesso di raccogliere una serie di informazioni di carattere "qualitativo" concernenti le opinioni di tutti quei portatori di interessi in qualche modo coinvolti dall'operatività dello scalo veneziano.

Ciò che è emerso da tale attività è l'opinione condivisa da tutti che, all'attuale stato delle opere, i cantieri alle bocche lagunari risultano ininfluenti sull'andamento dei traffici marittimi dello scalo e sulla sua operatività.

Molti degli operatori contattati si dimostrano preoccupati rispetto gli scenari che a loro parere si prospettano per il porto. È opinione comunemente condivisa quella di uno stato di crisi generalizzata dello scalo. Le motivazioni che vengono portate a giustificazione di tale punto di vista sono la situazione globale dei commerci internazionali, la difficoltà di esportazione del nostro Paese dovuta alla concorrenza di altri Stati, l'allargamento dell'Europa ai nuovi Paesi entranti, ecc... Questi elementi sono poi anche ritenuti essere alla base della crisi che colpisce tutto il sistema industriale veneto. Comunque, ciò che maggiormente rileva è il fatto che nessun attore interpellato attualmente riscontra problematiche tecniche imputabili ai cantieri portatrici di dirette od indirette difficoltà nell'espletamento delle singole operazioni marittimo/portuali.

Tra le testimonianze raccolte dal tavolo di riferimento, ci è parsa particolarmente significativa ed interessante quella portata dal rappresentante dei terminalisti, nonché membro del Comitato Portuale; per questo motivo qui di seguito si riporta in modo completo quanto emerso dall'intervista con lui effettuata.

L'intervento inizia da una testimonianza storica risalente al periodo napoleonico; già a quei tempi infatti si diceva che Venezia fosse il miglior porto esistente per posizione baricentrica e per le sue naturali caratteristiche di protezione per le navi. Subito dopo la fine della seconda guerra mondiale si ipotizzò che con l'utilizzo di nuove tecniche di gestione potesse essere salvaguardata la città e contestualmente rilanciato il porto, come ai tempi delle Repubbliche Marinare.

Secondo l'intervistato, il sistema di paratoie mobili, quando completato e a regime, sarà efficiente soprattutto per la rapidità di innesto subito prima del fenomeno marino e di disinnesto immediatamente dopo. Da queste considerazioni è possibile prevedere che il danno per il ricambio d'acqua dovrebbe risultare minimo ed essere comunque limitato. È per questo motivo che l'opera, per quanto onerosa possa essere, viene ritenuta strategica. Sarà pertanto fondamentale arrivare quanto prima alla sua totale efficienza al fine di non condizionare, se non marginalmente, navigabilità e ricambio dell'acqua all'interno della laguna.

A ciò è da aggiungere che l'attuale situazione delle maree viene prevista essere stabile per i prossimi decenni; l'accentuazione dell'ampiezza del moto dovrebbe quindi continuare a manifestarsi maggiormente nelle stagioni autunnali ed invernali, restando le singole eccezioni dei mesi estivi esclusivamente componenti accidentali.

Il ritardo di qualche ora all'entrata e all'uscita del porto delle navi commerciali non dovrebbe, inoltre, creare eccessivi problemi. Basti pensare che anche attualmente le navi aspettano in rada anche giorni per motivi di nebbia, per l'attesa dell'ormeggio libero, per la mancanza di rimorchiatori, per mancanza di una marea favorevole, ecc...

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

L'ipotesi di un dirottamento dei carichi su altri scali troverebbe fondamento se il porto fosse chiuso ininterrottamente per più giorni, se non venissero dragati i canali alla quota di progetto, se lo standard qualitativo dei servizi offerti non mantenesse i livelli abituali. Attualmente bisogna dire che se difficoltà si presentano, queste sono abbondantemente compensate dalle facilities portuali e dalla efficienza delle infrastrutture di penetrazione nel territorio. Bisogna anche in ogni caso ammettere che Venezia ha perso quote di traffico general-cargo a favore dei porti limitrofi a causa della mancanza di una tempestiva fornitura di manodopera portuale.

Per garantire l'efficienza del sistema portuale risulta indispensabile permettere l'accesso delle navi che necessitano di un pescaggio di 36 piedi. Assicurando il transito di queste il futuro dello scalo è salvaguardato anche nel settore merceologico dei contenitori; questo perché grazie all'efficienza del sistema hub&spoke, dagli hub mediterranei verso i porti feeder dell'Alto Adriatico (tra cui Venezia) arrivano flussi di container che vengono successivamente inoltrati su treni blocco verso i rispettivi mercati di riferimento.

In sostanza, i terminalisti del porto di Venezia sentono la necessità di una pronta realizzazione, a cura degli organi competenti, della prevista manutenzione dei canali fino al pescaggio utile e della soluzione del connesso problema di smaltimento dei fanghi di dragaggio. Essi ritengono che il vero problema del porto di Venezia sono i pescaggi e non le opere alle bocche lagunari e la futura entrata in funzione del sistema di paratoie.

La soluzione del problema dei fanghi porterà ad avere un porto efficiente che creerà nuove possibilità per il retroterra; sono i pescaggi a condizionare l'efficienza e l'economicità dello scalo.

Secondo il rappresentante intervistato, le necessità avvertite dai suoi rappresentati portano verso l'adozione dei seguenti provvedimenti:

1. durante i lavori di costruzione deve essere studiata una tempistica tale da essere compatibile con il traffico portuale, utilizzando prevalentemente la conca degli Alberoni;
2. va prevista un'operatività di entrata e di uscita delle navi e di manipolazione delle merci alle banchine di 24h;
3. vanno previsti eventuali interventi in riduzione delle tariffe per compensare i maggiori costi, mentre i mancati guadagni vanno ripensati come contributi alle imprese;
4. vanno tempestivamente adeguati i pescaggi a 36 piedi in modo tale da favorire armatori e noleggiatori nella riduzione del costo unitario del trasporto delle merci, per cui eventuali costi per ore di sosta in rada vengono annullati dalla minor incidenza unitaria sui noli;
5. eventuali soste in rada maggiori di 24 ore a causa dei lavori in corso vanno valutati economicamente e, se fanno carico al terminal, scalati dal canone di concessione;
6. in merito al traffico passeggeri, tenuto conto che le crociere interessano Venezia da aprile ad ottobre, periodo non interessato dalle maree e considerato che lo scalo di Venezia ha un significato particolare per la visita della città, devono essere ipotizzate soluzioni alternative alla Marittima per navi e linee particolari, contribuendo così al rilancio di altre aree della laguna.

Ancora una volta, quindi, ciò che si può dire a conclusione del presente rapporto è che non è stato avvertito alcun tipo di influsso dei cantieri sulla regolare attività marittimo-portuale veneziana. Ciò che, invece, è emerso è la necessità di una maggiore attenzione verso problematiche "tradizionali", sentite cioè già da qualche tempo e non ancora avviate verso una soluzione definitiva.