



**Consorzio per la Gestione del Centro
di Coordinamento delle Attività di Ricerca
inerenti il Sistema Lagunare di Venezia**

Palazzo Franchetti S. Marco 2847 30124 Venezia

Tel. +39.041.2402511 Fax +39.041.2402512

Progetto **STUDIO B.6.72 B/2**

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

Contratto prot.n. 17128 si/gce/fbe

Documento **MACROATTIVITÀ: SETTORE PORTUALE
I RAPPORTO DI VALUTAZIONE
PERIODO DI RIFERIMENTO: DA MAGGIO AD
AGOSTO 2006**

Versione **1.0**

Emissione **15 Settembre 2006**

Redazione

Verifica

Approvazione

Dott. Marco Della Puppa

Prof. Marco Mazzarino

Ing. Pierpaolo Campostrini

Indice

1. INTRODUZIONE.....	3
2. ANALISI DEI TRAFFICI DEL PORTO DI VENEZIA NEL PERIODO GENNAIO 2006 - GIUGNO 2006: VALORI A CONFRONTO E TREND	4
3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO GENNAIO 2006 - GIUGNO 2006.....	13
3.1 Il porto di Ancona	13
3.2 Il porto di Ravenna.....	18
3.3 Il porto di Trieste	20
3.4 Il porto di Genova	25
3.5. Il porto di La Spezia	30
4. LA QUALITÀ DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI NEL PERIODO APRILE-GIUGNO 2006.....	36
4.1. Media della sosta in rada	36
4.2. Media dei ritardi in entrata.....	40
4.3. Media della manovra d'entrata.....	45
4.4. Media dei tempi di sosta in banchina.....	50
4.5. Media dei ritardi in partenza.....	55
4.6. Media della manovra d'uscita	60
5. ASPETTI QUALITATIVI DEL MONITORAGGIO: STRATEGIE E CONSIDERAZIONI DEGLI OPINION LEADERS	66
ALLEGATO: QUESTIONARIO SUI CANTIERI ALLE BOCHE DI PORTO	69

1. INTRODUZIONE

In questo Rapporto di Valutazione saranno raccolti, rielaborati e commentati i dati rilevati durante il primo semestre 2006 di monitoraggio del settore portuale veneziano. Come già segnalato in precedenza, ciò che si vuole evidenziare è l'eventuale influsso dei cantieri alle bocche di porto sulla normale operatività dello scalo e stimarne l'entità.

Nelle prime due parti del rapporto si procederà ad analizzare i flussi di traffico del porto di Venezia e dei porti che potrebbero essere suoi potenziali competitors, ossia Ancona, Ravenna, Trieste, Genova e La Spezia. Per tutti l'arco temporale di cui si dirà è il periodo gennaio-giugno 2006. Al fine di evidenziare e valutare l'andamento dei traffici dall'inizio dei cantieri, si procederà con la comparazione dei valori attuali con quelli rilevati nel 2005 e con quelli dello stato *ante operam*.

Nella terza parte saranno oggetto di elaborazione ed analisi i dati derivanti dalla misurazione diretta dei valori dei parametri che indicano la qualità del servizio offerto dal porto di Venezia. L'arco temporale di riferimento sarà in questo caso il quadrimestre aprile-luglio 2006.

Nella quarta ed ultima parte del lavoro sarà tracciato il quadro delle opinioni e delle percezioni della comunità portuale lagunare. La raccolta delle informazioni in questo caso è stata fatta mediante interviste periodiche ad una serie di soggetti strategici riuniti virtualmente attorno ad un Tavolo di riferimento; quanto raccolto da essi, si ricorda che i membri del tavolo sono i rappresentanti delle diverse categorie che operano nel porto, sarà poi ampliato da una serie di ulteriori informazioni derivanti dalla somministrazione ad ampio raggio di un questionario opportunamente predisposto.

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 2006 - GIUGNO 2006: VALORI A CONFRONTO E TREND

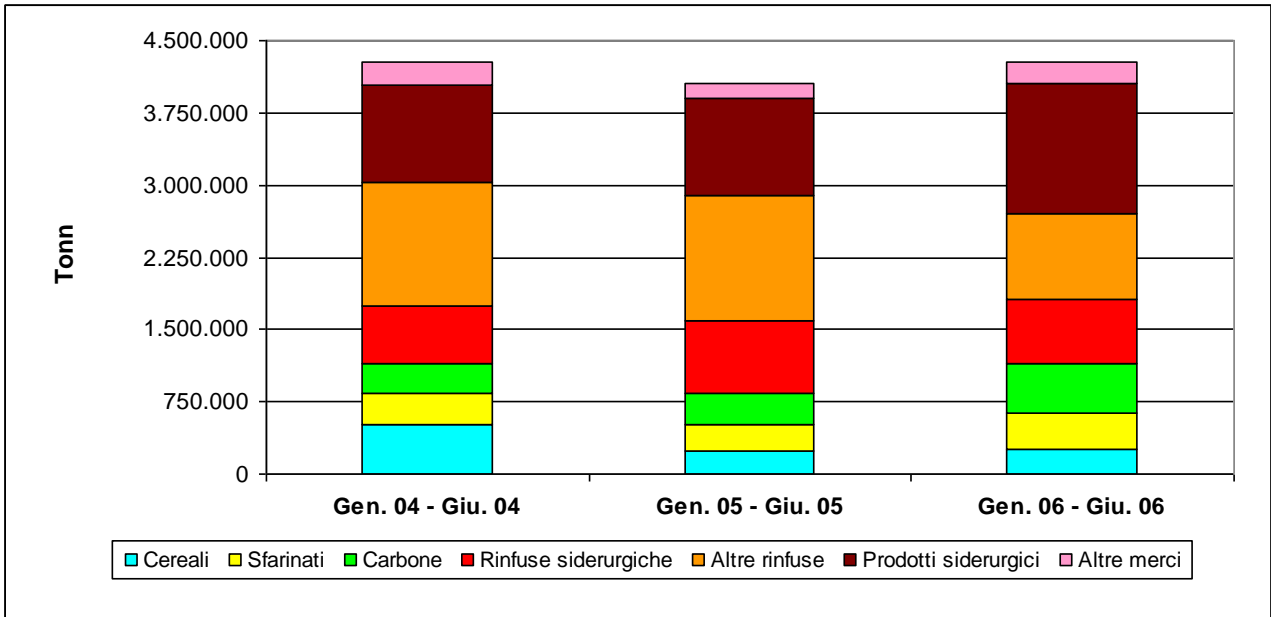
Tab. 1: Flussi di traffico (gennaio - giugno, dati cumulati)

Merci (tonn.)	PERIODO			Var. %		
	Gen. 04 - Giu. 04	Gen. 05 - Giu. 05	Gen. 06 - Giu. 06	05/04	06/05	06/04
Cereali	506.047	231.232	255.102	-54,3	10,3	-49,6
Sfarinati	332.756	285.041	382.709	-14,3	34,3	15,0
Carbone	309.344	319.396	517.040	3,2	61,9	67,1
Rinfuse siderurgiche	592.304	757.427	661.152	27,9	-12,7	11,6
Altre rinfuse	1.296.376	1.305.037	890.746	0,7	-31,7	-31,3
Prodotti siderurgici	1.007.617	995.756	1.356.520	-1,2	36,2	34,6
Altre merci	230.387	154.090	207.942	-33,1	34,9	-9,7
<i>Totale tradizionale</i>	4.274.831	4.047.979	4.271.211	-5,3	5,5	-0,1
Autostrade del mare	763.846	1.014.797	987.675	32,9	-2,7	29,3
Container	1.312.195	1.445.258	1.658.318	10,1	14,7	26,4
Rinfuse liquide	41.850	6.400	15.130	-84,7	136,4	-63,8
<i>Totale specializzati</i>	2.117.891	2.466.455	2.661.123	16,5	7,9	25,6
TOTALE COMMERCIALE	6.392.722	6.514.434	6.932.334	1,9	6,4	8,4
TOTALE INDUSTRIALE	3.341.108	2.991.979	2.874.546	-10,4	-3,9	-14,0
TOTALE PETROLI	5.251.218	5.045.469	5.861.286	-3,9	16,2	11,6
TOTALE GENERALE	14.985.048	14.551.882	15.668.166	-2,9	7,7	4,6
Movimento contenitori (TEU)	147.748	140.363	160.295	-5,0	14,2	8,5
Movimento passeggeri (unità)	323.839	436.060	454.055	34,7	4,1	40,2
Navi al commerciale (unità)	1.627	1.580	1.670	-2,9	5,7	2,6
<i>di cui passeggeri</i>	404	536	520	32,7	-3,0	28,7

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

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

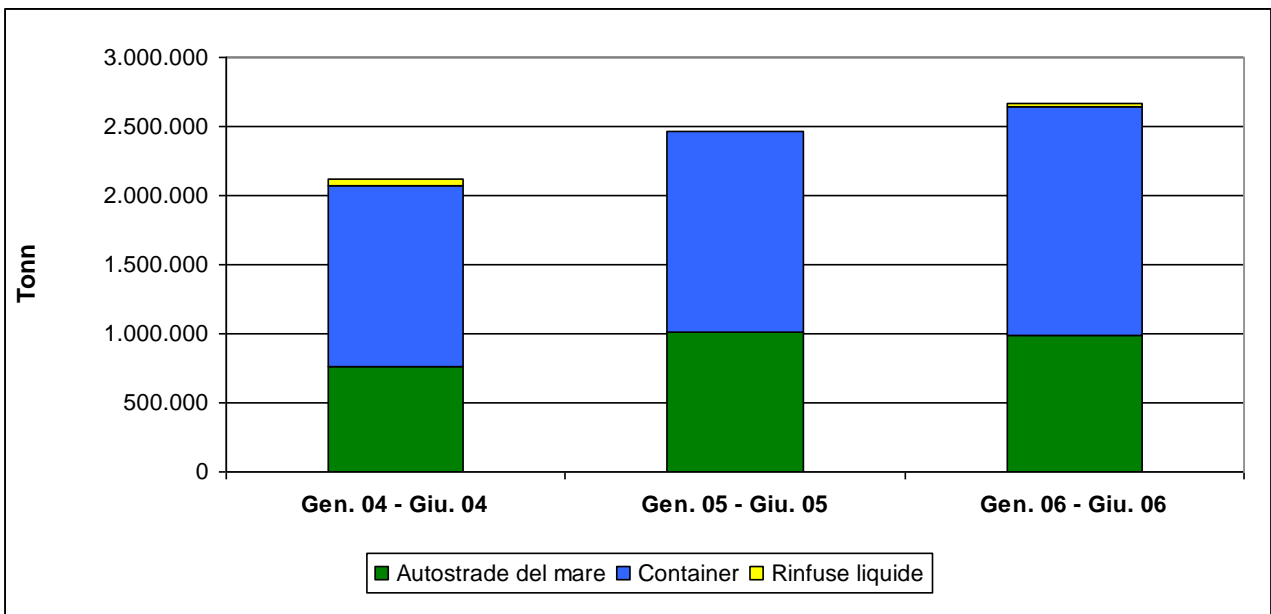
Graf. 1: Traffici convenzionali (tonn.)



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

La movimentazione delle merci tradizionali cresce nel primo semestre del 2006 del 5,5% rispetto lo stesso periodo del 2005. Il saldo positivo è stato determinato dagli incrementi realizzati nei traffici di cereali, sfarinati, carbone, prodotti siderurgici ed altre merci. Comparando il dato allo stato ante operam emerge invece una sostanziale tenuta del settore con maggiori movimentazioni in termini di sfarinati, carbone, rinfuse siderurgiche e prodotti siderurgici. Si ha invece una contrazione per quanto concerne cereali, altre rinfuse ed altre merci.

Graf. 2: Traffici specializzati (tonn.)



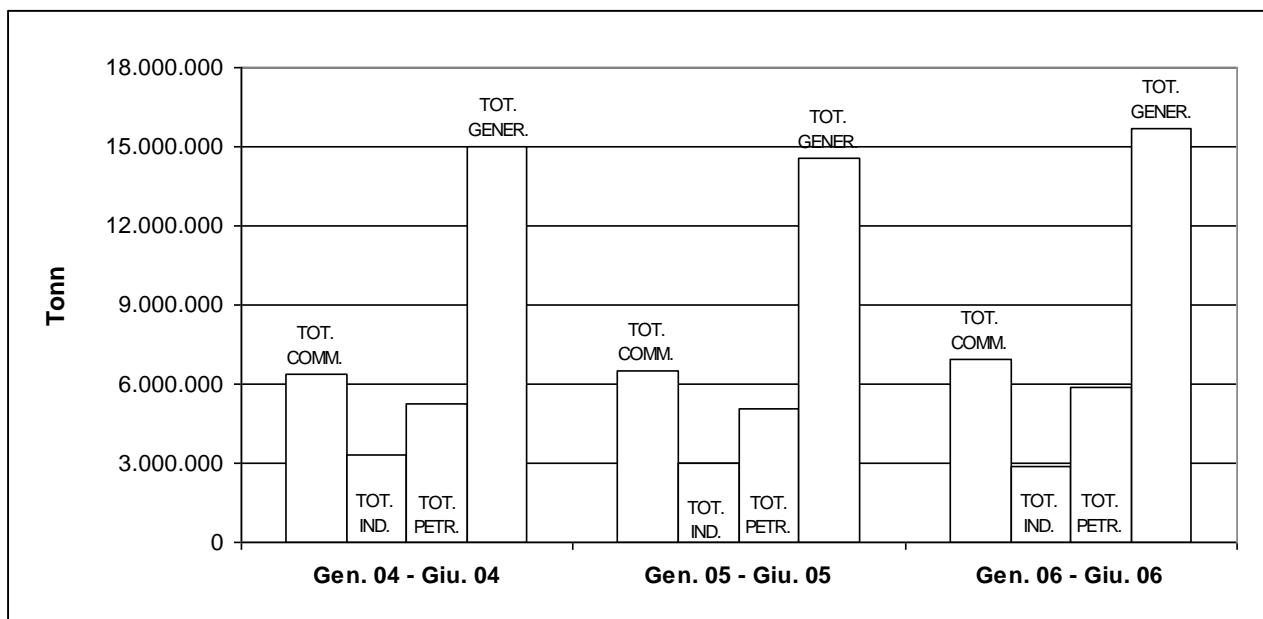
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

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

Cresce altresì durante l'anno in corso il settore degli specializzati; scindendo la voce sintetica nelle sue componenti, è tuttavia possibile constatare una flessione nelle autostrade del mare bilanciata dagli aumenti nel tonnellaggio delle merci in contenitore e delle rinfuse liquide (+14,7 e 136,4% rispettivamente). Nel confronto con il 2004 la situazione appare diversa poiché, pur essendo il quadro complessivamente positivo, si riscontra un aumento tanto nelle autostrade del mare quanto nelle merci in contenitore a fronte di una flessione nei flussi di rinfuse liquide.

Passando in rassegna i tre settori portuali (commerciale, industriale e petroli), si riscontra lo stesso trend sia nel confronto 2006 - 2005 quanto confrontando il 2006 al 2004: si assiste infatti ad una costante crescita del porto commerciale e di quello petroli, mentre continua a perdere il porto industriale a causa del continuo processo di trasformazione che interessa lo scalo veneziano.

Graf. 3: Settori portuali (tonn.)



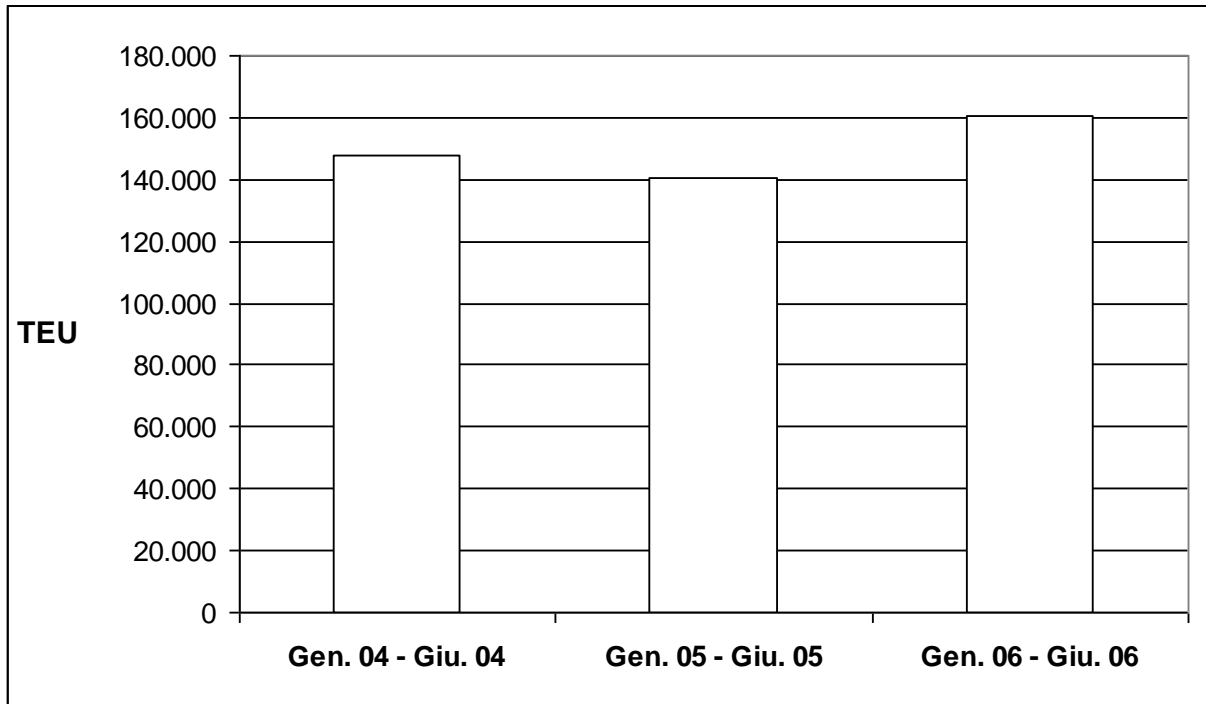
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

Nei prossimi tre grafici 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).

Si conferma il saldo positivo nella movimentazione dei container espressa in TEU (+14,2%) rispetto il 2005; crescono anche il numero di passeggeri passati per il porto ed il numero di navi che lo hanno scalato. La stessa tendenza è riscontrabile anche in relazione ai dati del 2004. L'unica differenza viene dalle navi passeggeri, ridottesi tra il 2005 ed il 2006, aumentate invece rispetto lo stato 0.

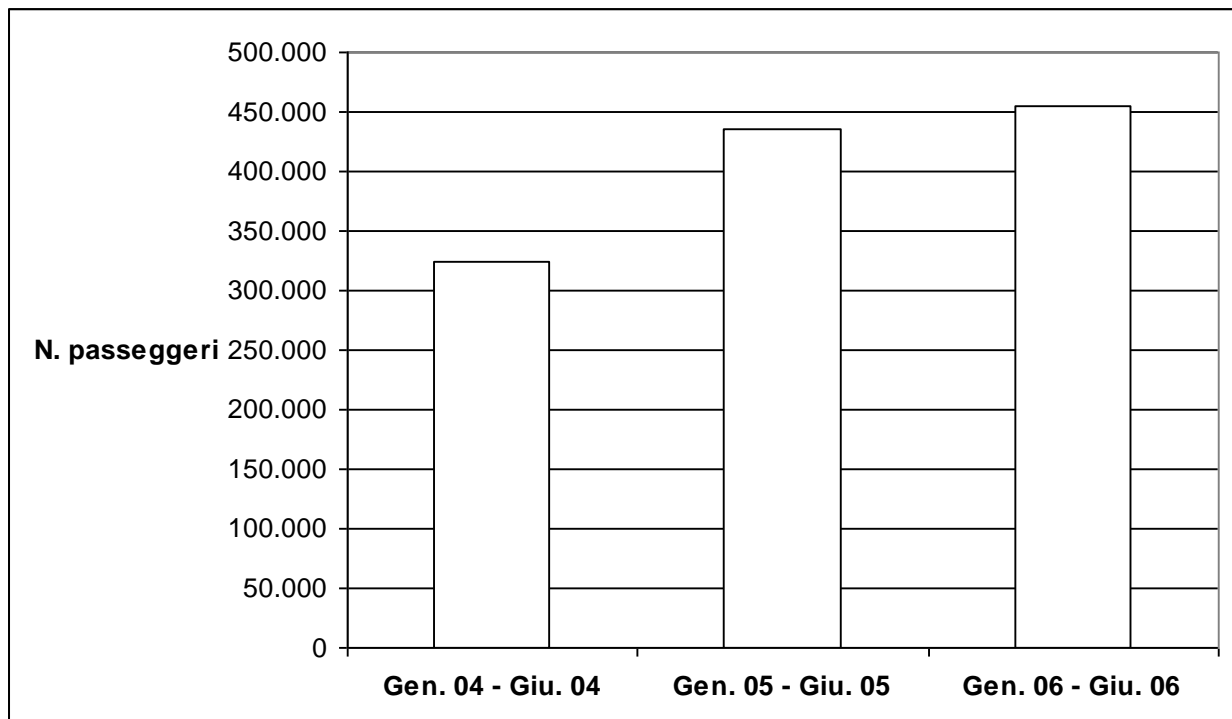
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 4: Movimento contenitori (TEU)



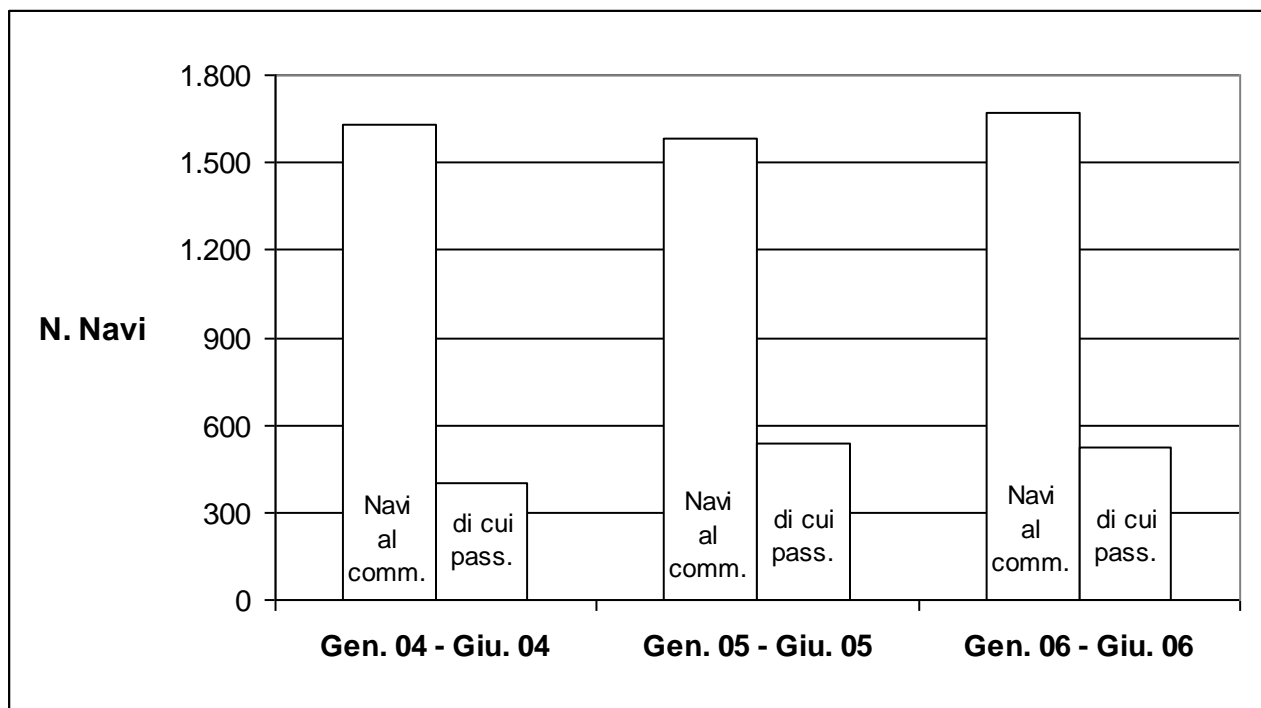
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

Graf. 5: Movimento passeggeri (unità)



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

Graf. 6: Movimento navi (unità)



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

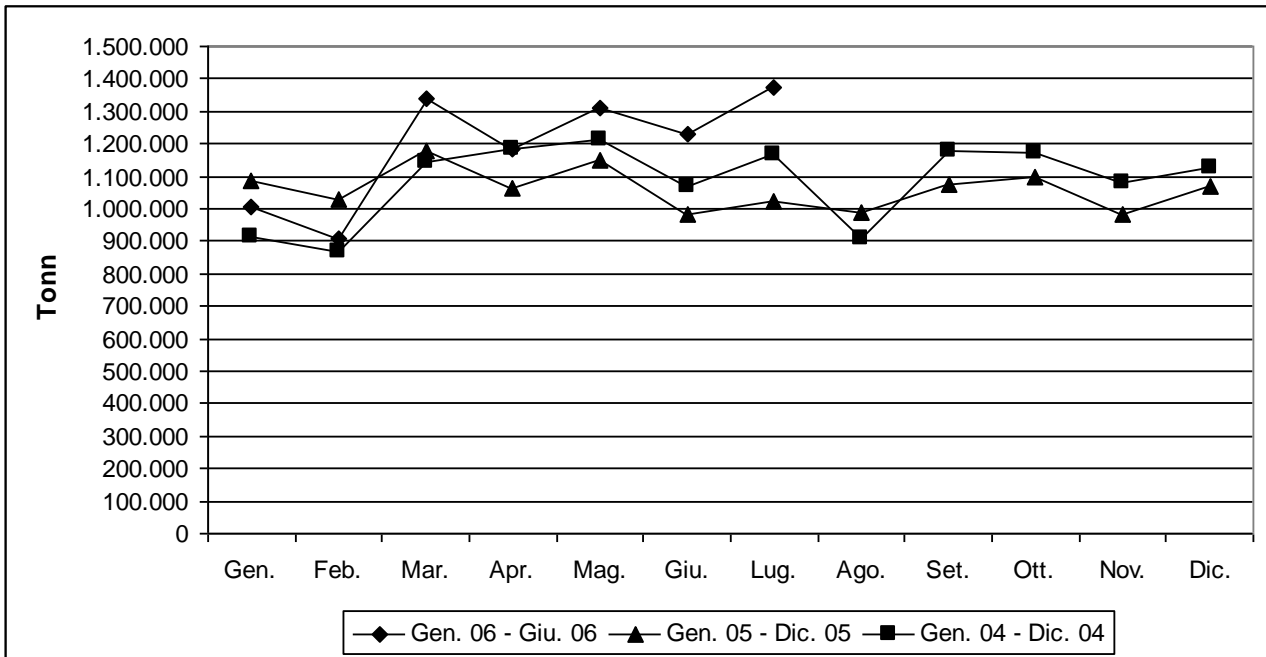
In sintesi, con riferimento al monitoraggio dello scorso semestre, possono essere fatte le seguenti considerazioni:

- la maggiore incertezza e variabilità in termini di volumi movimentati è riscontrabile ancora una volta per i settori tradizionali non di linea;
- continua il momento positivo dei traffici specializzati (di linea) che, pur avendo nel primo semestre di quest'anno registrato una flessione nelle autostrade del mare, si dimostra regolare e tendenzialmente sempre in crescita;
- pur essendo soggetti ad alcune fluttuazioni, dal confronto dei dati attuali con quelli antecedenti l'inizio dei lavori alle bocche, è possibile concludere che gran parte dei flussi del porto di Venezia si sono mantenuti costanti o sono cresciuti nel tempo consentendo di escludere qualsiasi tipo di impatto negativo dei cantieri.

Nelle pagine seguenti si riporta l'elaborazione grafica sotto forma di trend dei flussi registrati durante il piano di monitoraggio e lo si compara ai dati pregressi si da porre in evidenza la loro somiglianza ovvero la difformità. In particolare si da 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.

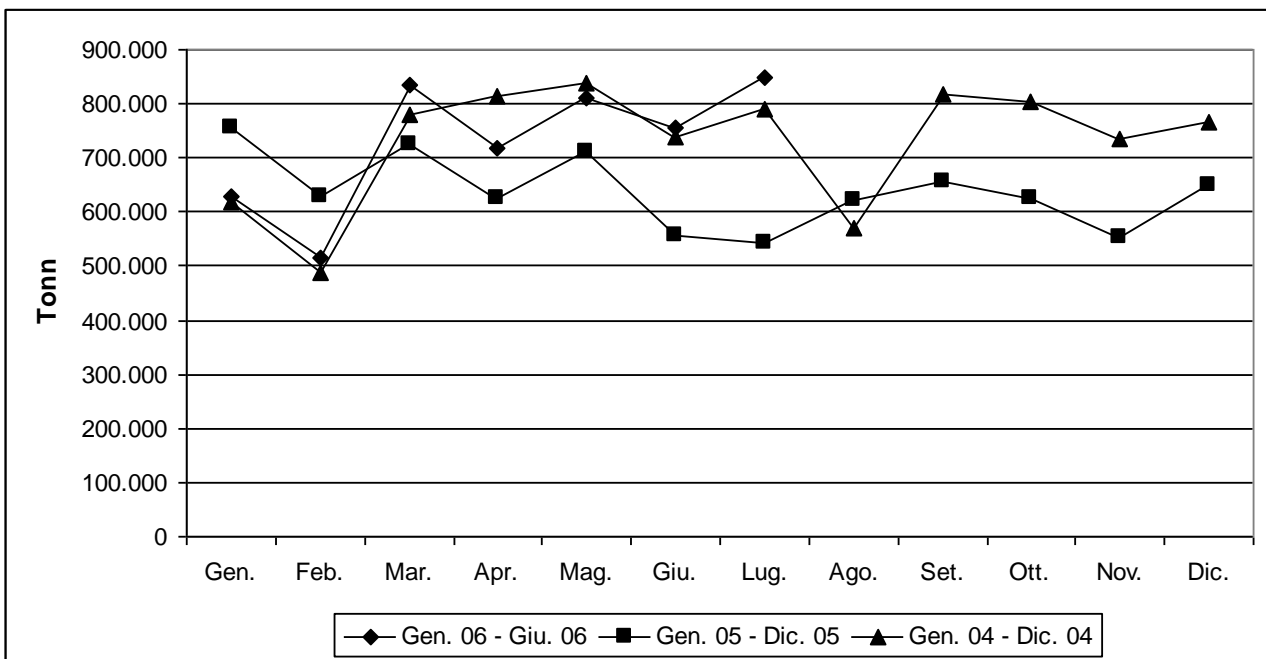
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 7: Porto commerciale - Raffronto trend



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

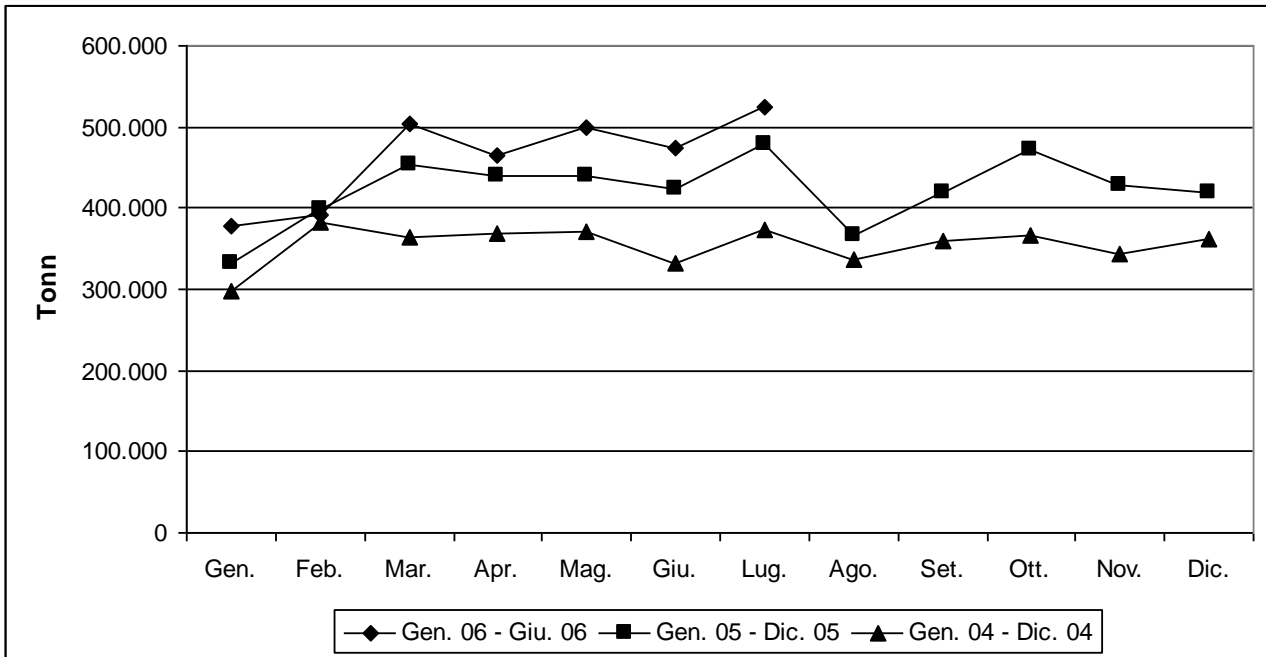
Graf. 8: Traffici tradizionali - Raffronto trend



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

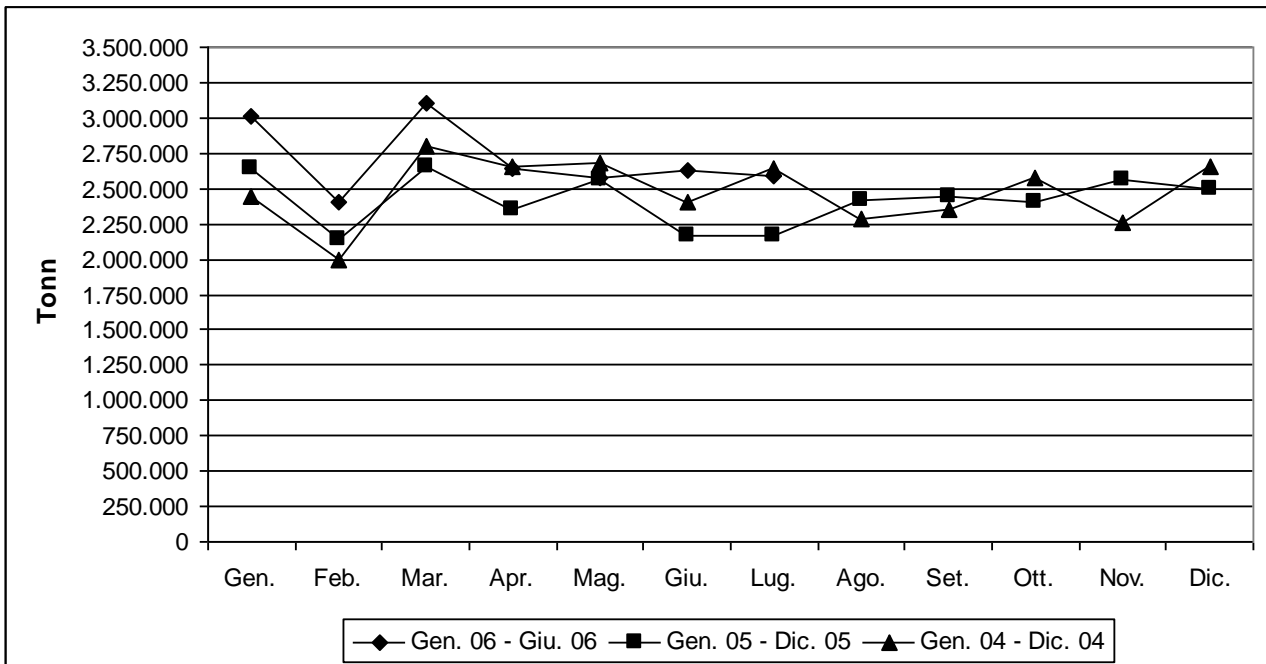
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 9: Traffici specializzati - Raffronto trend



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

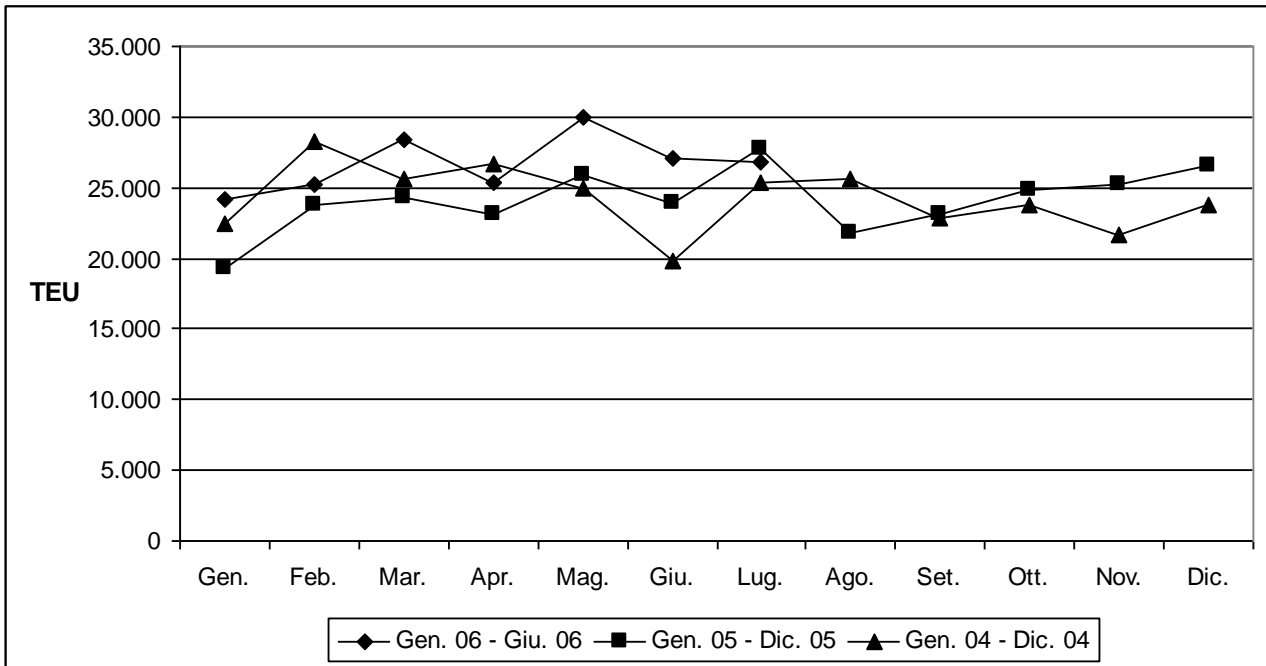
Graf. 10: Totale generale - Raffronto trend



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

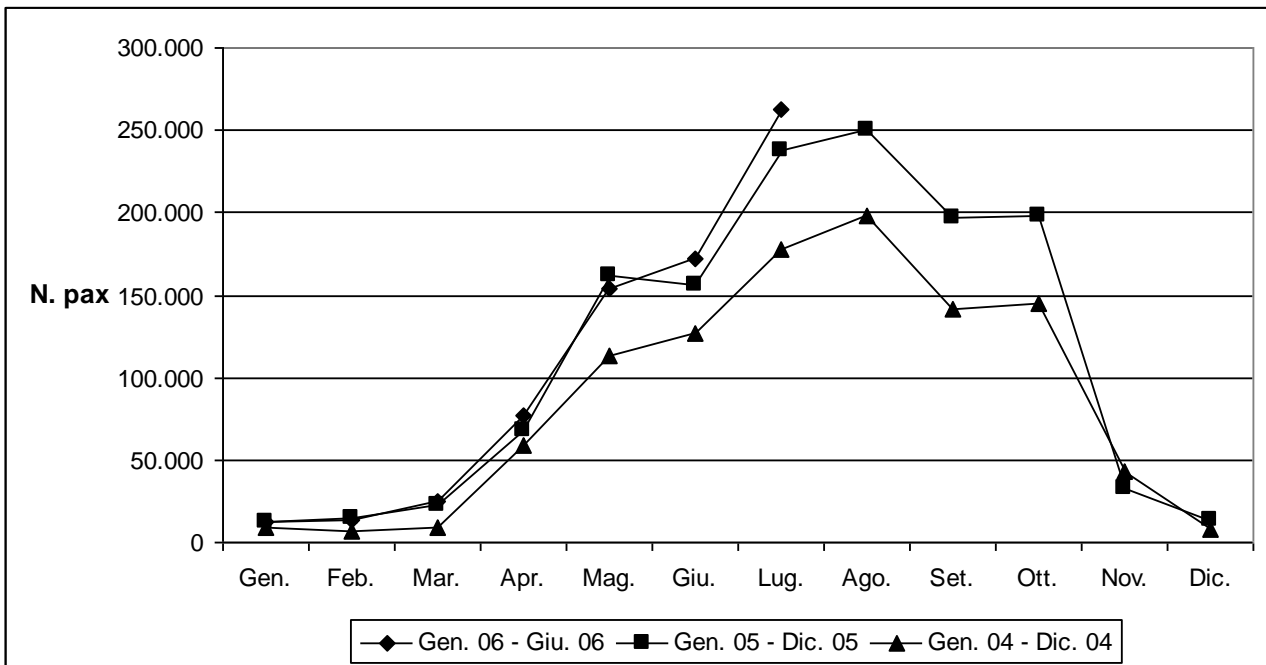
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 11: Movimento contenitori - Raffronto trend



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

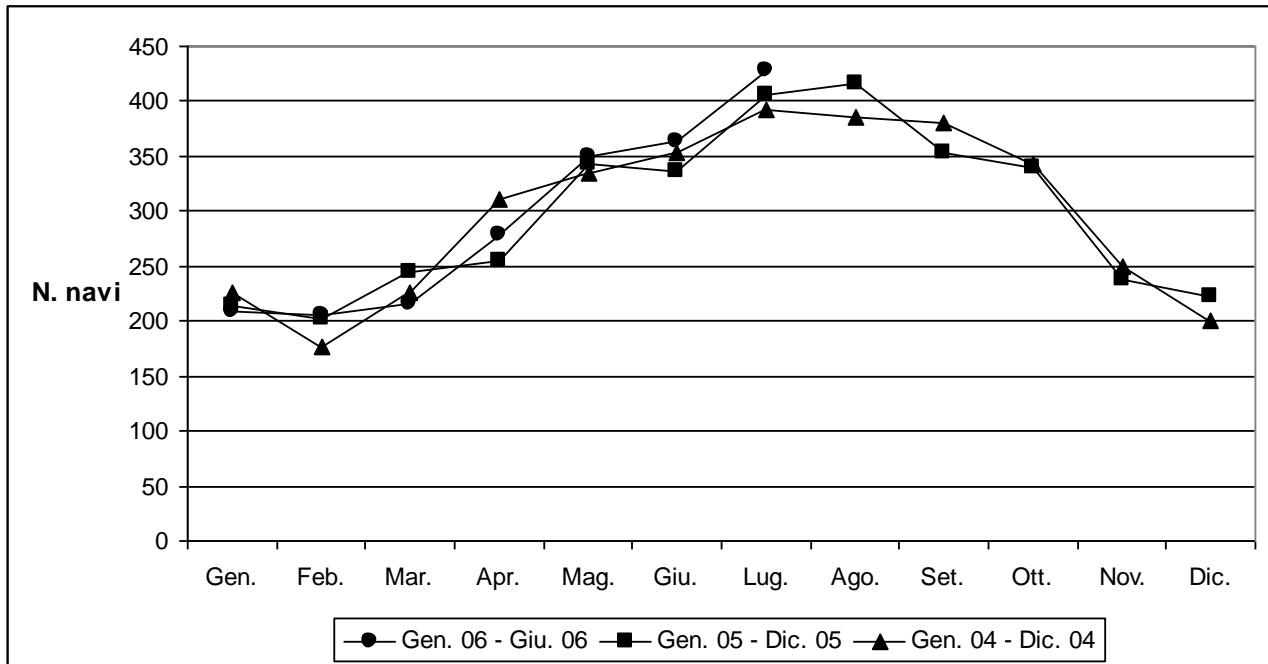
Graf. 12: Movimento passeggeri - Raffronto trend



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

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

Graf. 13: Movimento navi - Raffronto trend



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

Con riferimento ai grafici precedentemente riportati e riguardanti il raffronto tra il trend dei traffici nel 2006 e gli andamenti nel 2005 e nel 2004, è possibile affermare che viene riscontrata una certa analogia nelle tendenze pur essendo presenti alcune (normali) fluttuazioni.

3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO GENNAIO 2006 - GIUGNO 2006

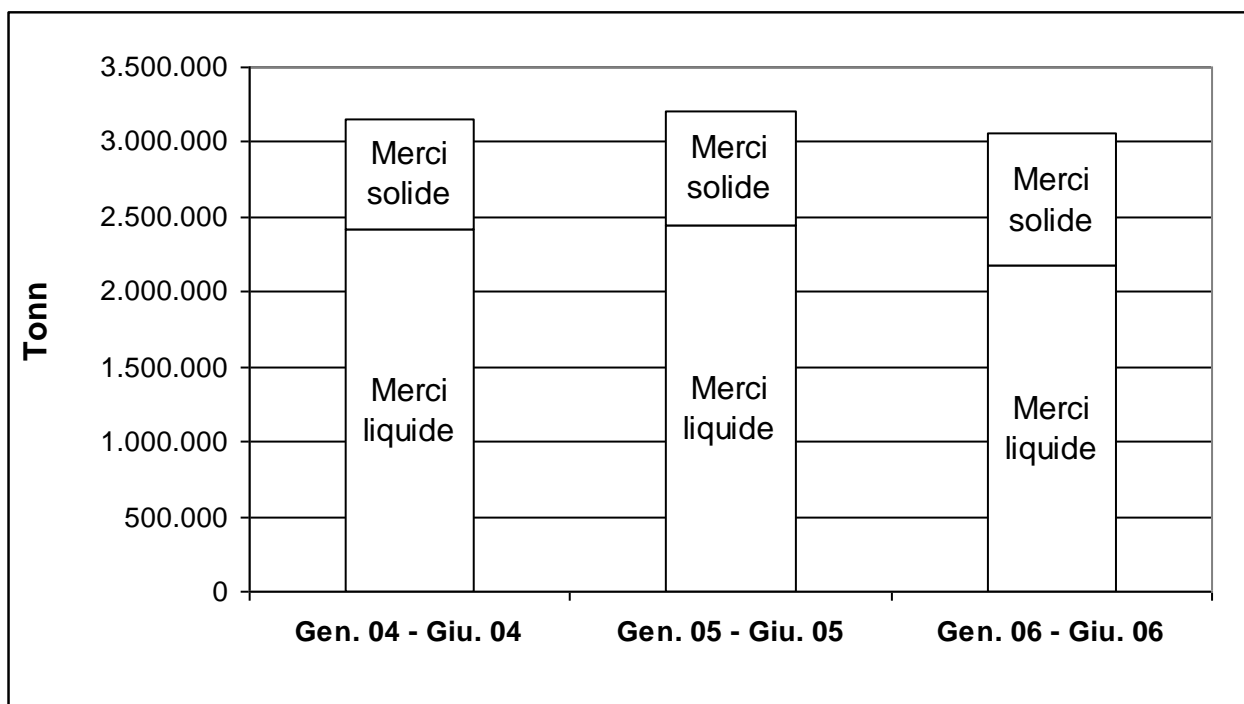
3.1 Il porto di Ancona

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

	PERIODO			Var. %		
	Gen. 04 - Giu. 04	Gen. 05 - Giu. 05	Gen. 06 - Giu. 06	05/04	06/05	06/04
Merci liquide	2.422.278	2.447.009	2.173.647	1,0	-11,2	-10,3
Merci solide	729.355	754.521	890.073	3,5	18,0	22,0
Container (TEU)	34.564	29.064	39.250	-15,9	35,0	13,6
Totale auto	96.429	86.563	87.737	-10,2	1,4	-9,0
Totale tir	103.254	92.342	87.542	-10,6	-5,2	-15,2
<i>Grecia</i>	98.473	82.716	77.634	-16,0	-6,1	-21,2
<i>Altri</i>	4.781	9.626	9.908	101,3	2,9	107,2
Passaggeri	477.164	475.762	484.556	-0,3	1,8	1,5
<i>Crocieristi</i>	489	6.156	1.921	1.158,9	-68,8	292,8
N. Navi arrivate	1.725	1.551	1.470	-10,1	-5,2	-14,8

Fonte: Autorità Portuale di Ancona

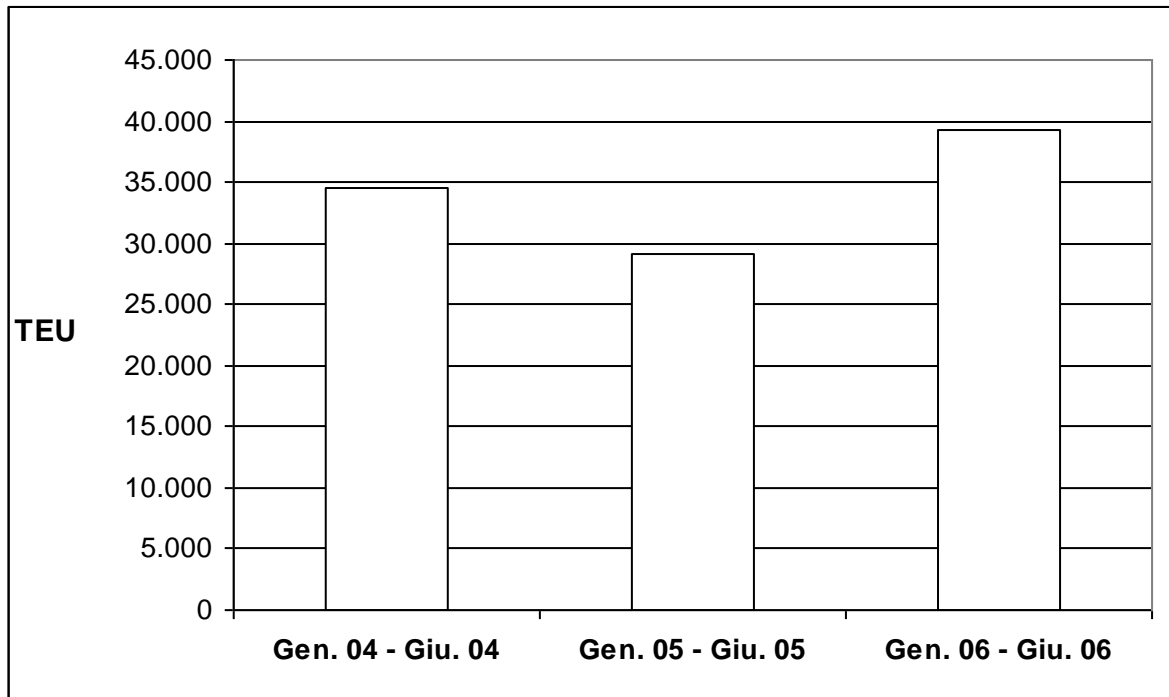
Graf. 14: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

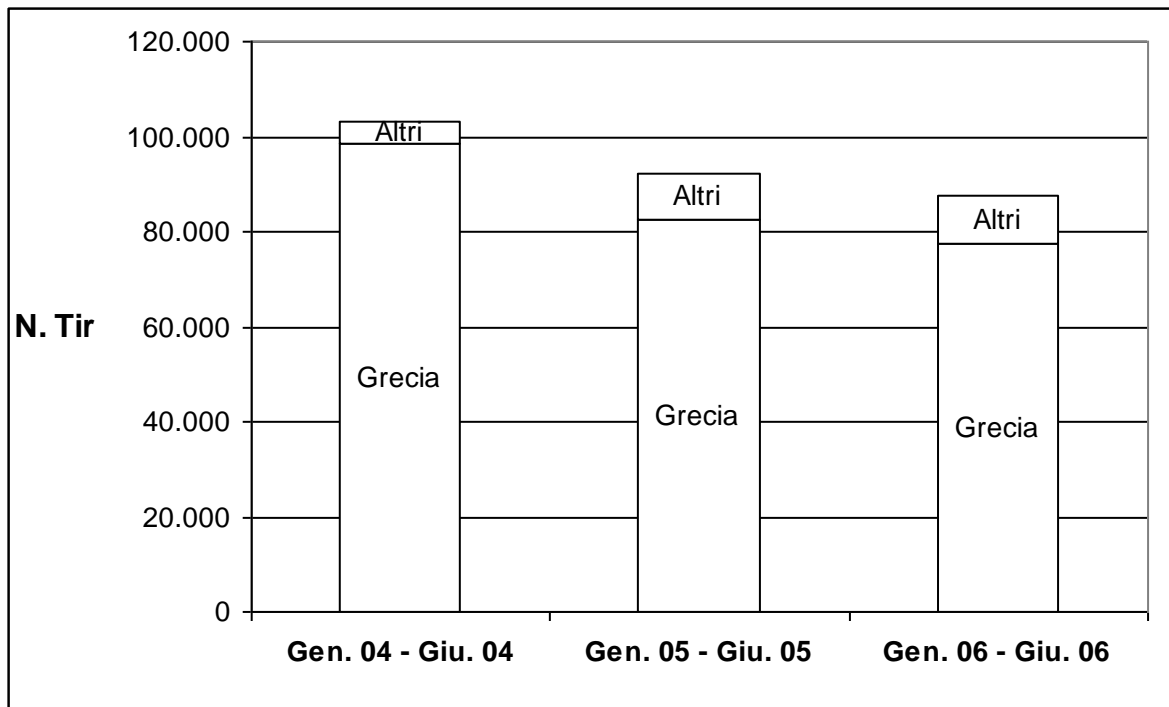
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 15: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

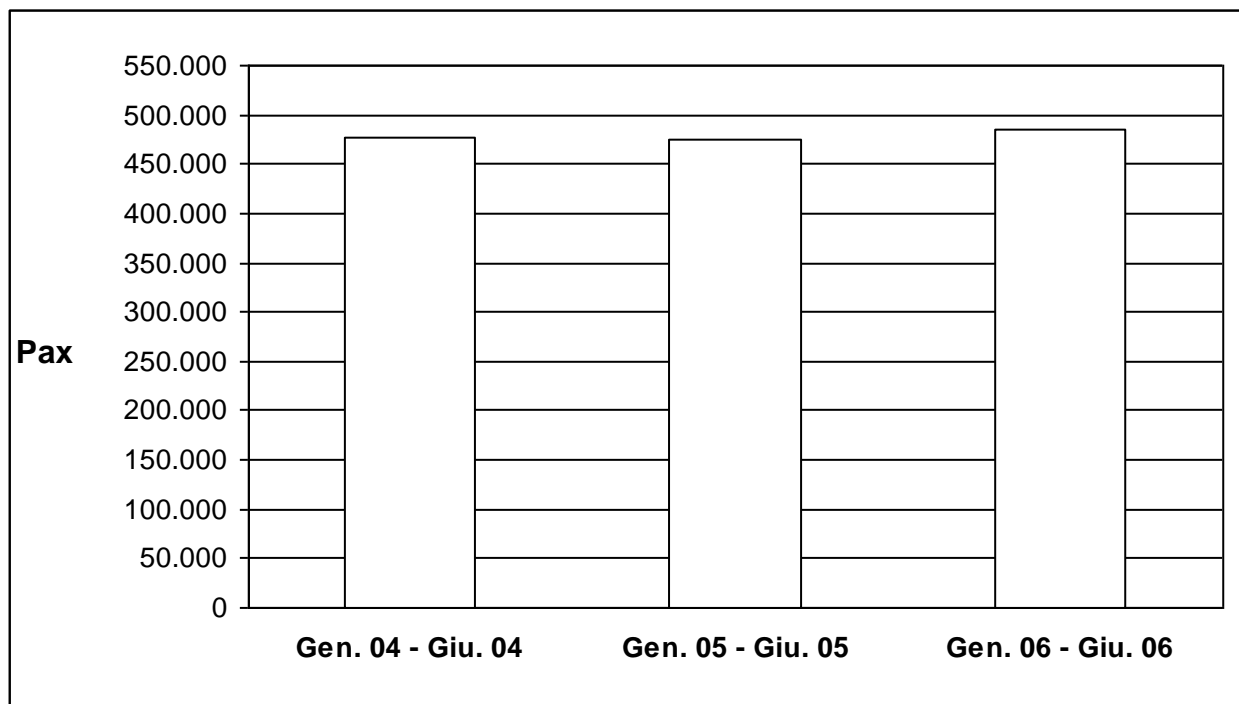
Graf. 16: Movimento rotabili (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

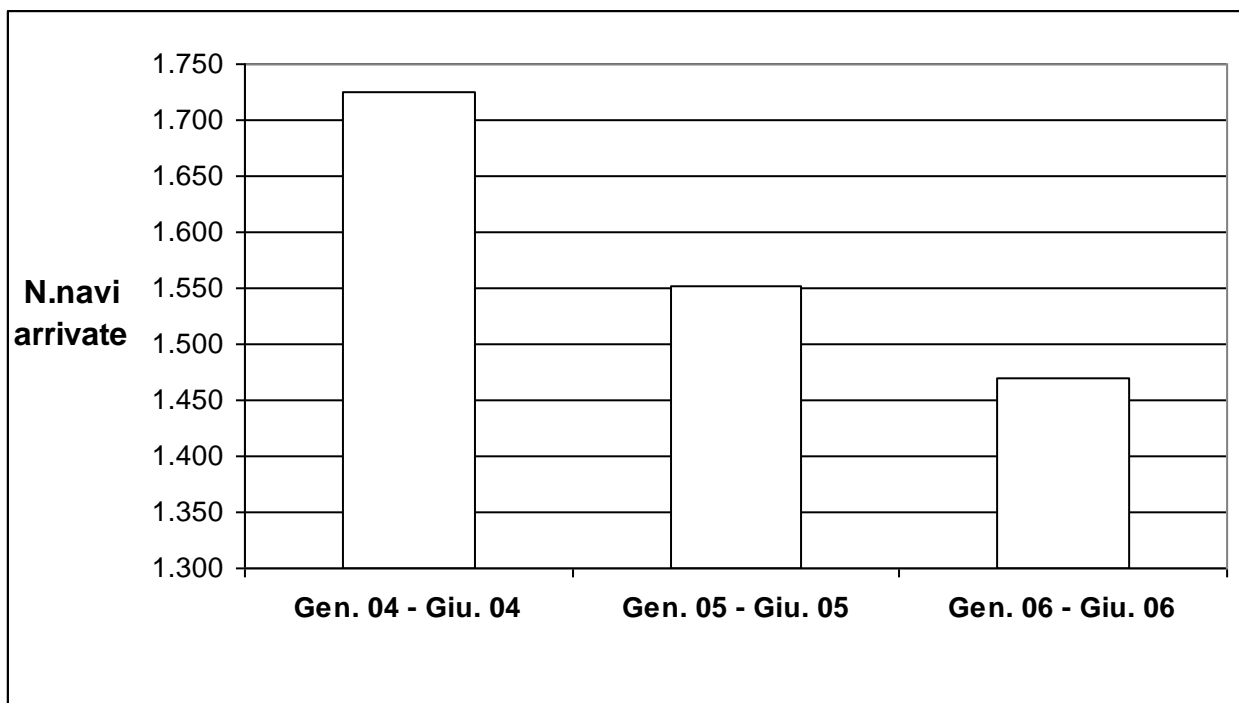
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 17: Movimento passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

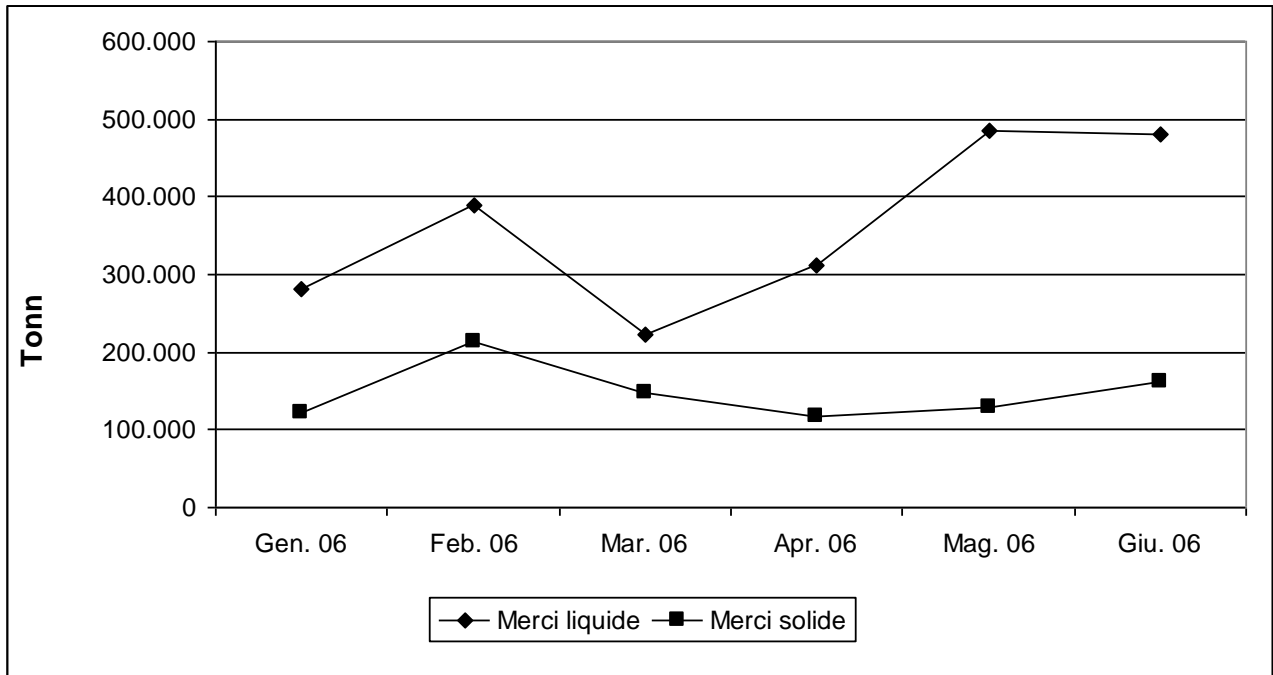
Graf. 18: Movimento navi (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

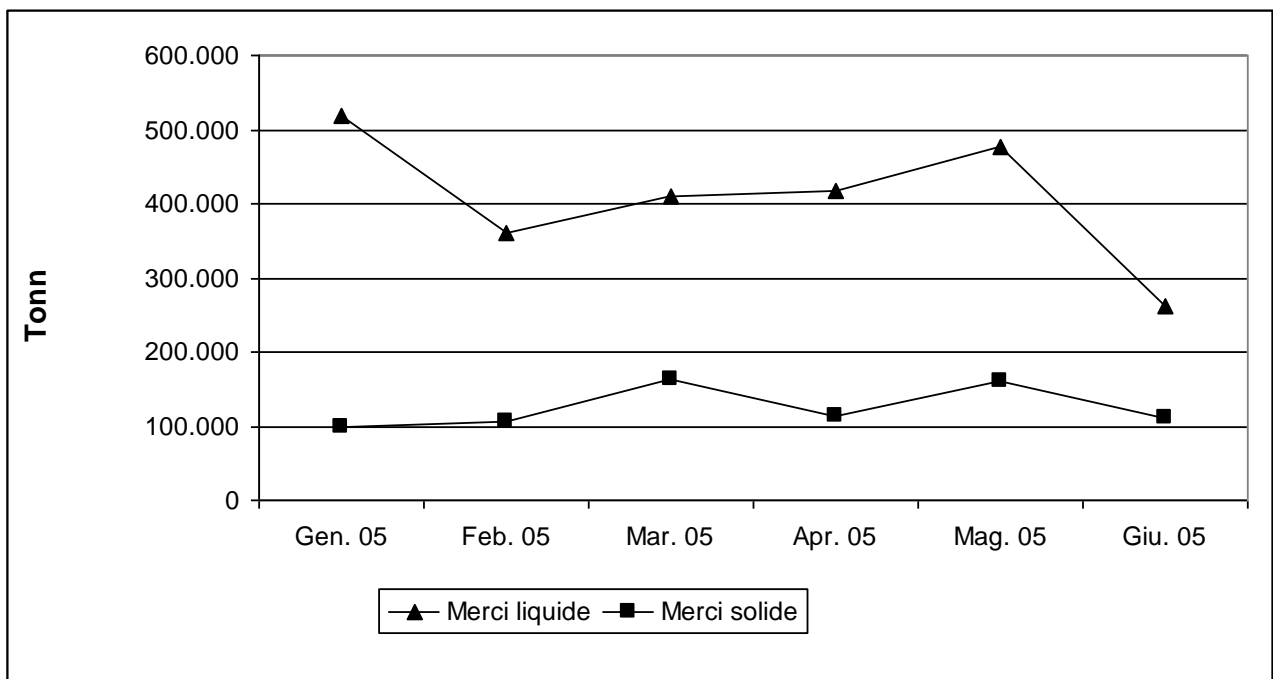
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 19: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2006 - giugno 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

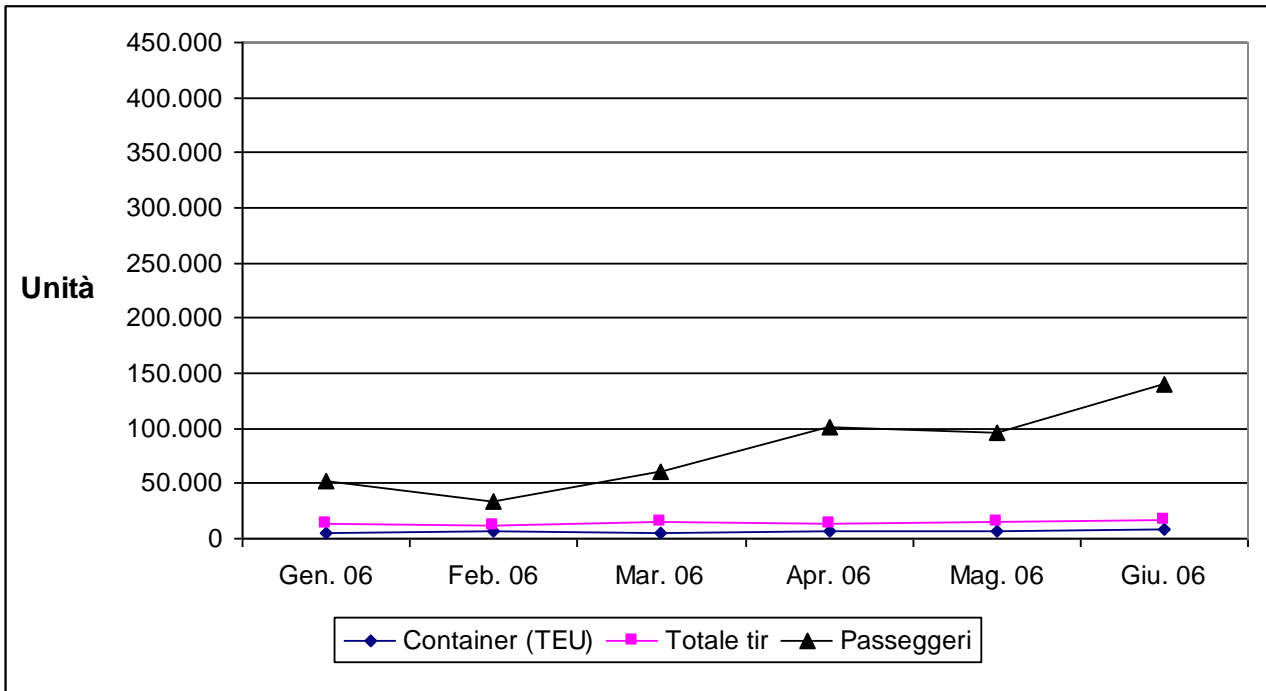
Graf. 20: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 - giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

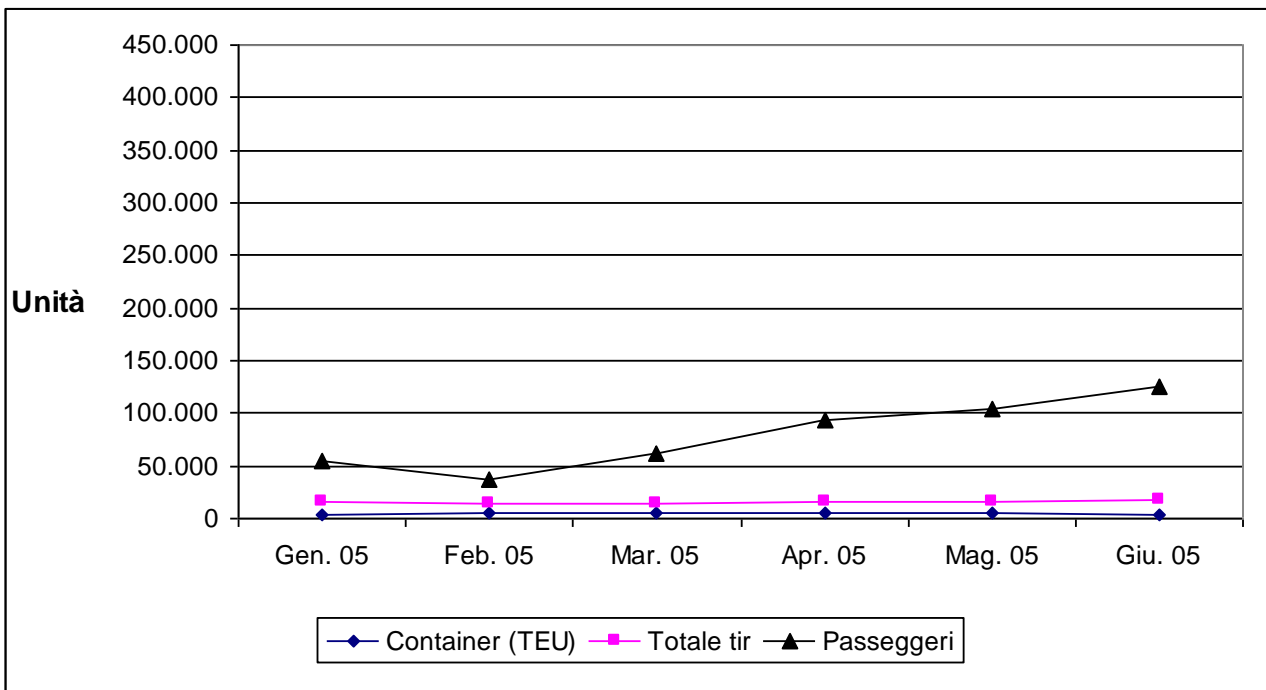
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 21: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2006 - giugno 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

Graf. 22: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 - giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

Il primo semestre dell'anno vede crescere l'interscambio del porto di Ancona in termini di merci solide, TEU sbarcati/imbarcati, movimento automobili e passeggeri; si ha invece una flessione nelle merci liquide, nel movimento camionistico ed in quello navale. La validità di quanto detto

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

precedentemente può essere estesa anche al confronto con il 2004 con l'eccezione del movimento automobilistico.

Per quanto concerne l'andamento nel corso dei mesi, mentre si riscontra una normale analogia nel caso dei traffici di linea (graff. 21 e 22), l'andamento è maggiormente disomogeneo nel caso delle merci solide e di quelle liquide.

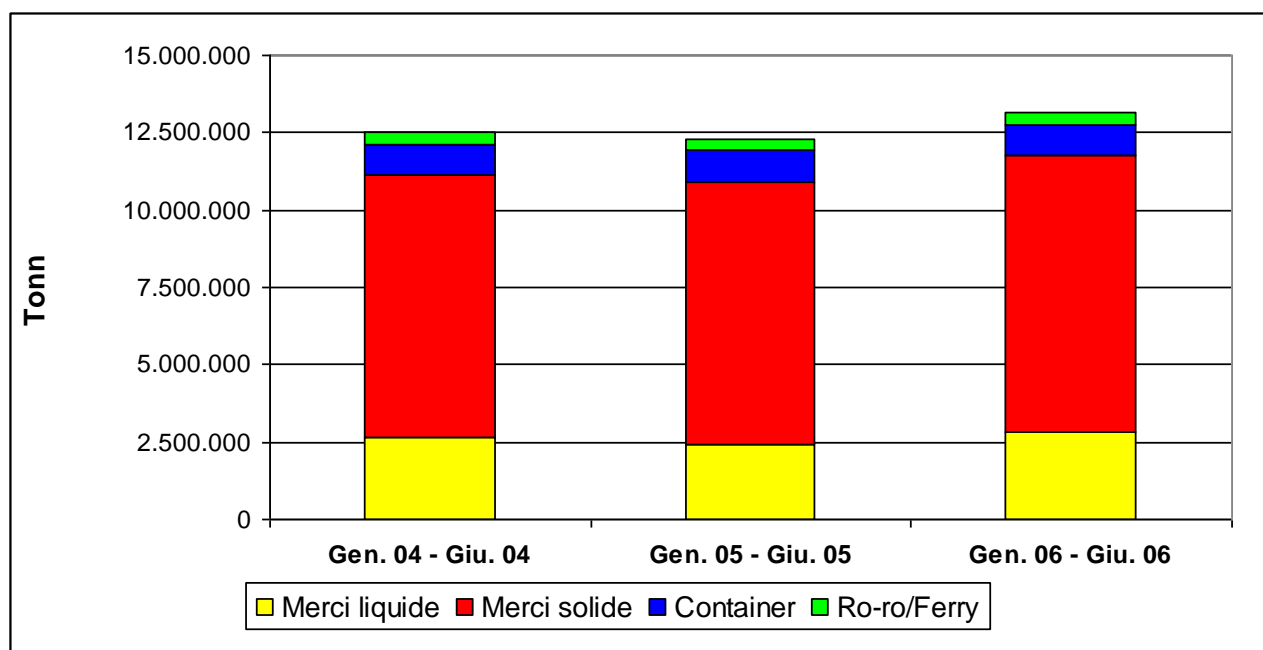
3.2 Il porto di Ravenna

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

	PERIODO			Var. %		
	Gen. 04 - Giu. 04	Gen. 05 - Giu. 05	Gen. 06 - Giu. 06	05/04	06/05	06/04
Merci liquide	2.674.383	2.432.120	2.838.233	-9,1	16,7	6,1
Merci solide	8.474.574	8.451.001	8.912.044	-0,3	5,5	5,2
Merci varie	1.375.364	1.420.861	1.425.668	3,3	0,3	3,7
Container	950.149	1.030.522	1.023.842	8,5	-0,6	7,8
Ro-ro/Ferry	425.215	390.339	401.826	-8,2	2,9	-5,5
Totale merci	12.524.321	12.303.982	13.175.945	-1,8	7,1	5,2
Teu	83.972	88.092	80.085	4,9	-9,1	-4,6
N. Navi arrivate	2.093	1.941	2.069	-7,3	6,6	-1,1

Fonte: Autorità Portuale di Ravenna

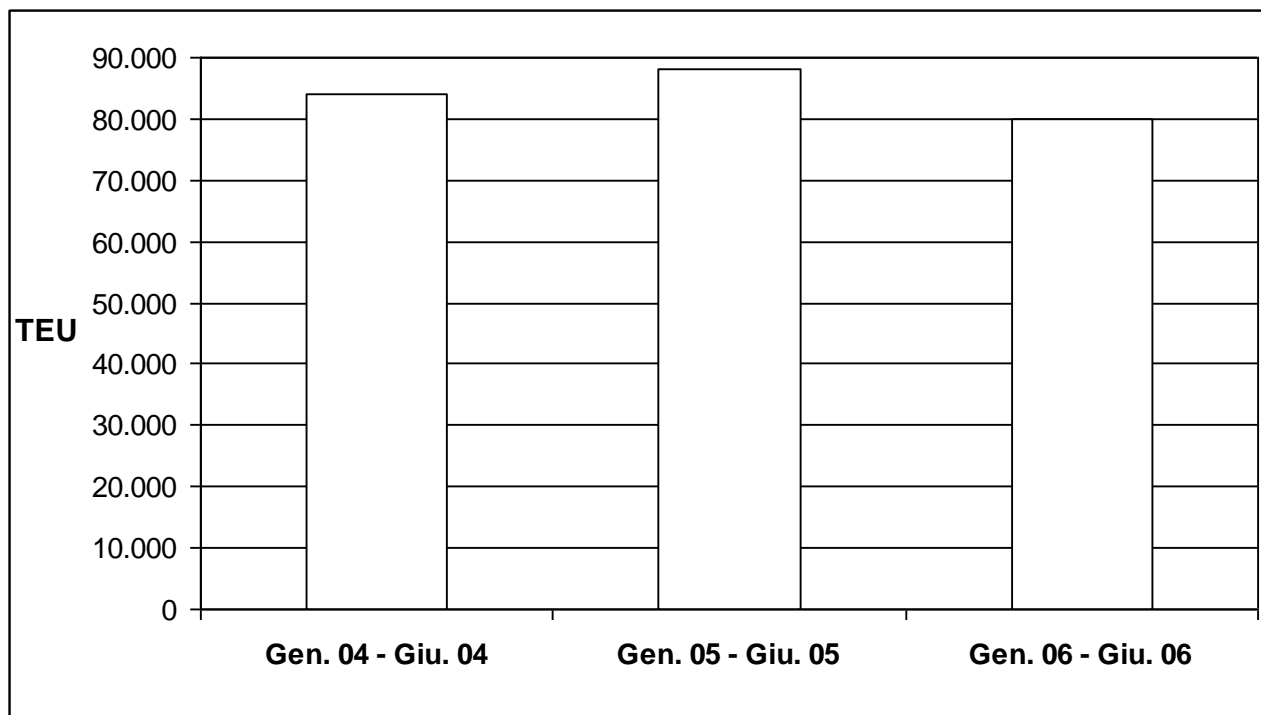
Graf. 23: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ravenna

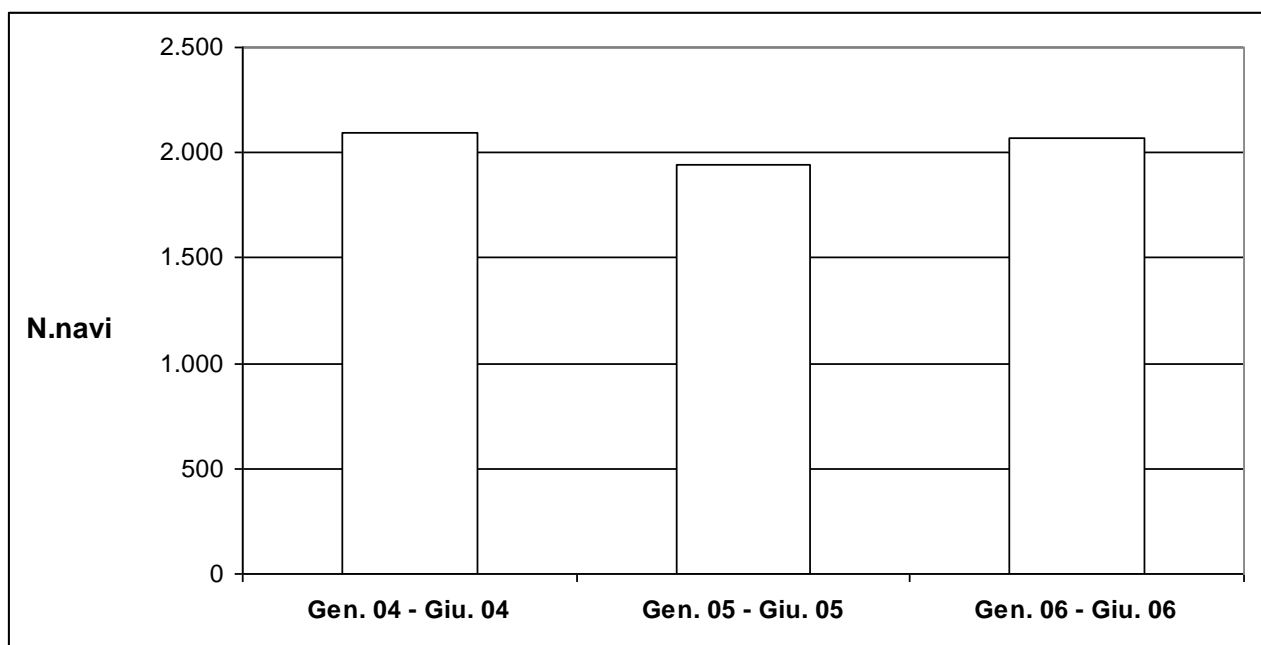
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

I primi sei mesi del 2006 vedono il porto di Ravenna crescere in tutti i settori merceologici ad eccezione delle tonnellate di merce in contenitore, che si mantengono sostanzialmente in linea con i valori dello scorso anno, e del numero di TEU sbarcati/imbarcati presso lo scalo. Rispetto il 2004

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

si conferma il quadro sostanzialmente positivo; in questo caso le uniche flessioni riscontrate riguardano il flusso ro/ro, il movimento TEU e quello navale.

L'analisi delle tendenze realizzate dal porto di Ravenna non è possibile a causa delle più volte richiamate nuove modalità di pubblicazione dei dati a cura della competente Autorità portuale.

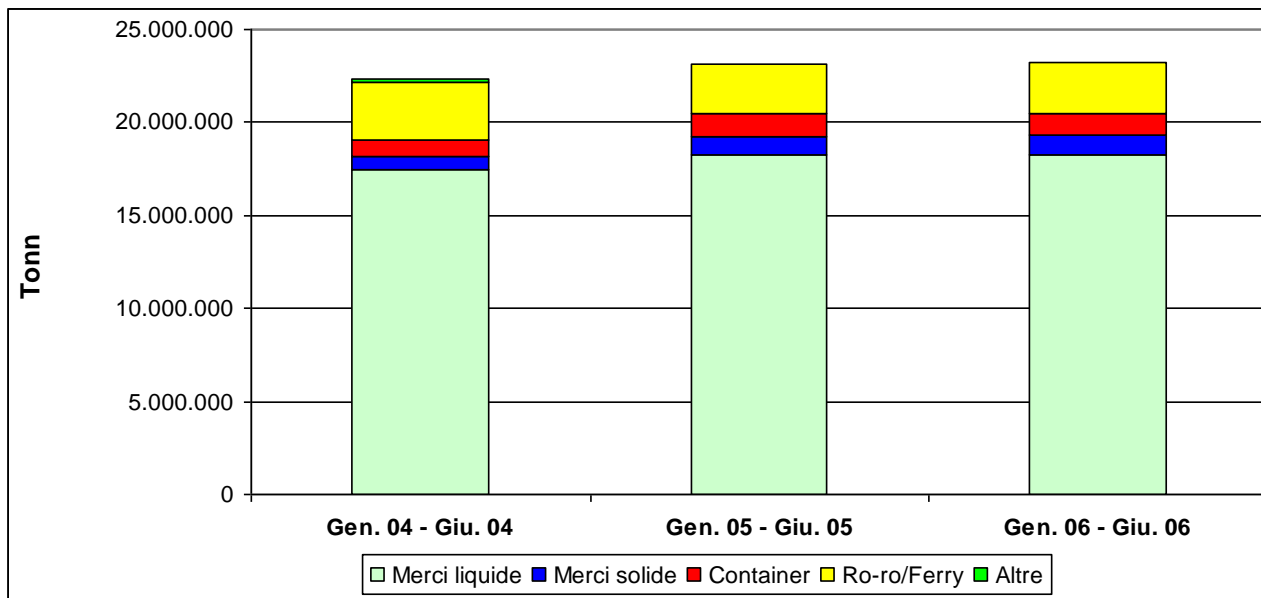
3.3 Il porto di Trieste

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

	PERIODO			Var. %		
	Gen. 04 - Giu. 04	Gen. 05 - Giu. 05	Gen. 06 - Giu. 06	05/04	06/05	06/04
Merci liquide	17.446.412	18.291.580	18.261.727	4,8	-0,2	4,7
Merci solide	716.916	949.460	1.078.547	32,4	13,6	50,4
Merci varie	4.144.463	3.938.227	4.094.855	-5,0	4,0	-1,2
Container	888.500	1.242.027	1.102.747	39,8	-11,2	24,1
Ro-ro/Ferry	3.124.366	2.619.832	2.815.369	-16,1	7,5	-9,9
Altre	131.597	76.368	240.353	-42,0	214,7	82,6
Totale merci	22.307.791	23.179.267	23.435.129	3,9	1,1	5,1
Teu	81.030	100.021	102.787	23,4	2,8	26,9
Passeggeri	106.104	30.057	27.130	-71,7	-9,7	-74,4
N. Navi	1.904	1.901	1.769	-0,2	-6,9	-7,1

Fonte: Autorità Portuale di Trieste

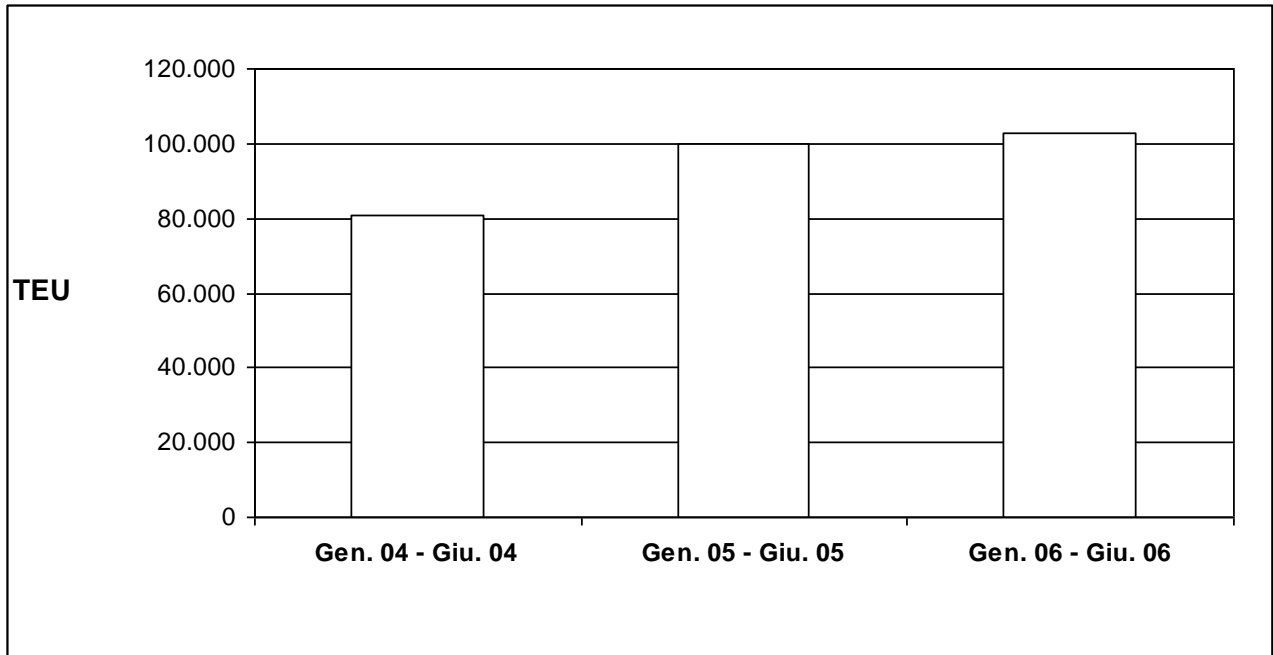
Graf. 26: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

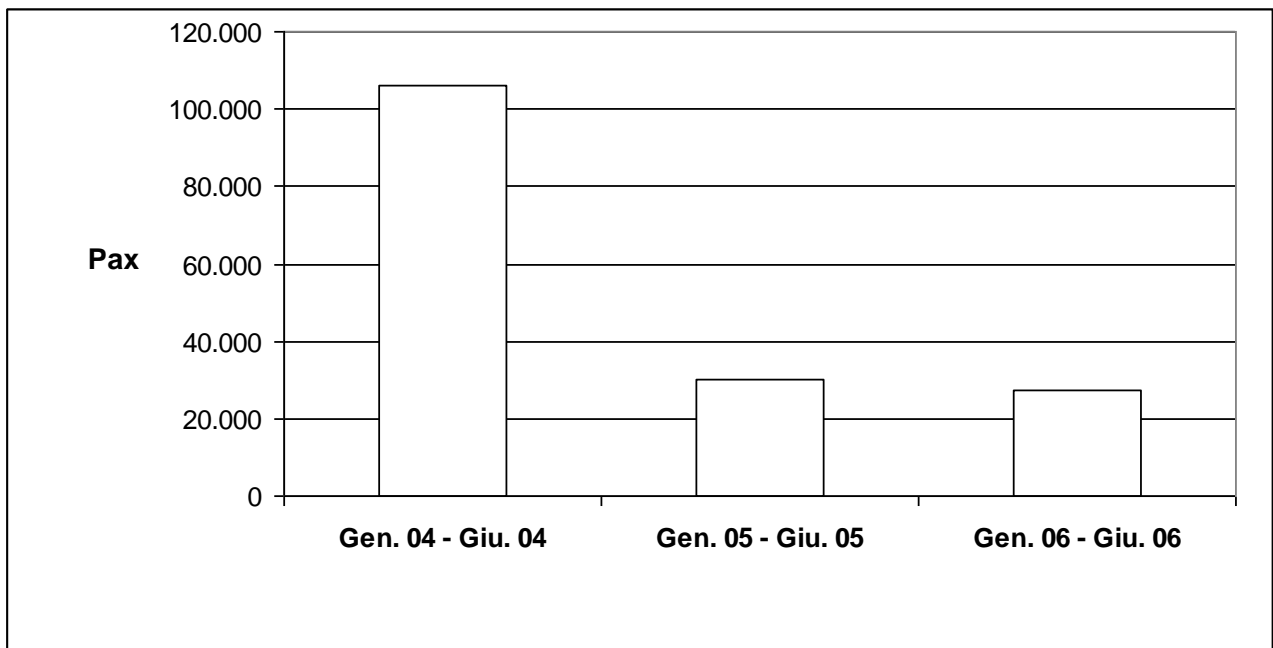
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 27: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

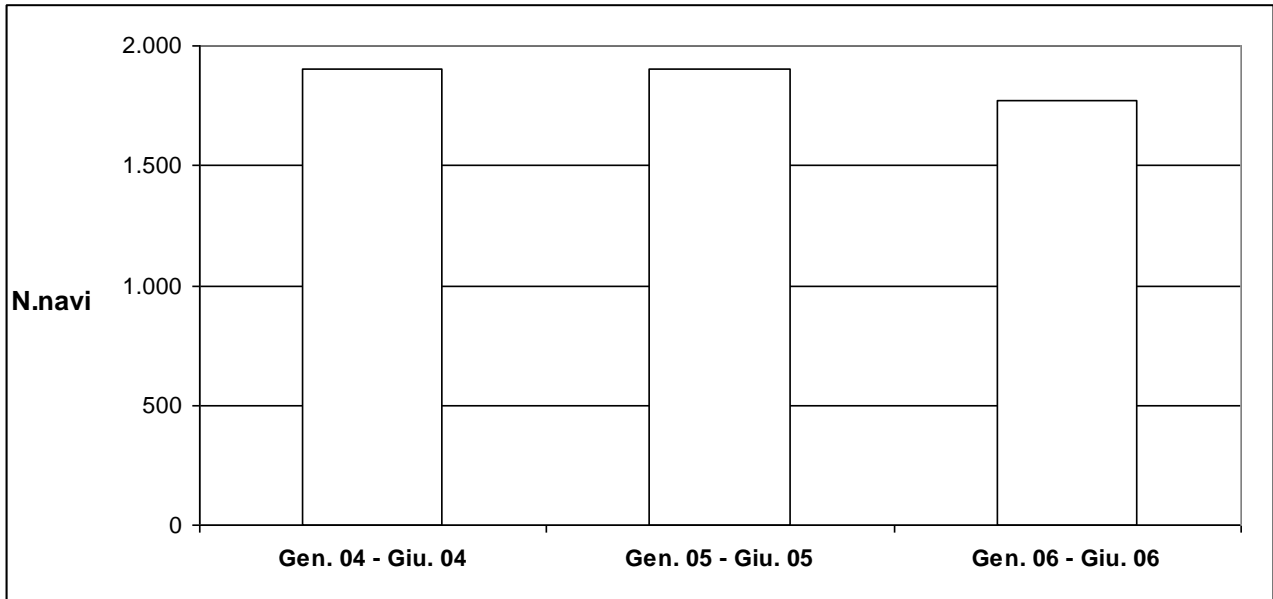
Graf. 28: Movimento passeggeri (unità)



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. 29: Movimento navi (unità)



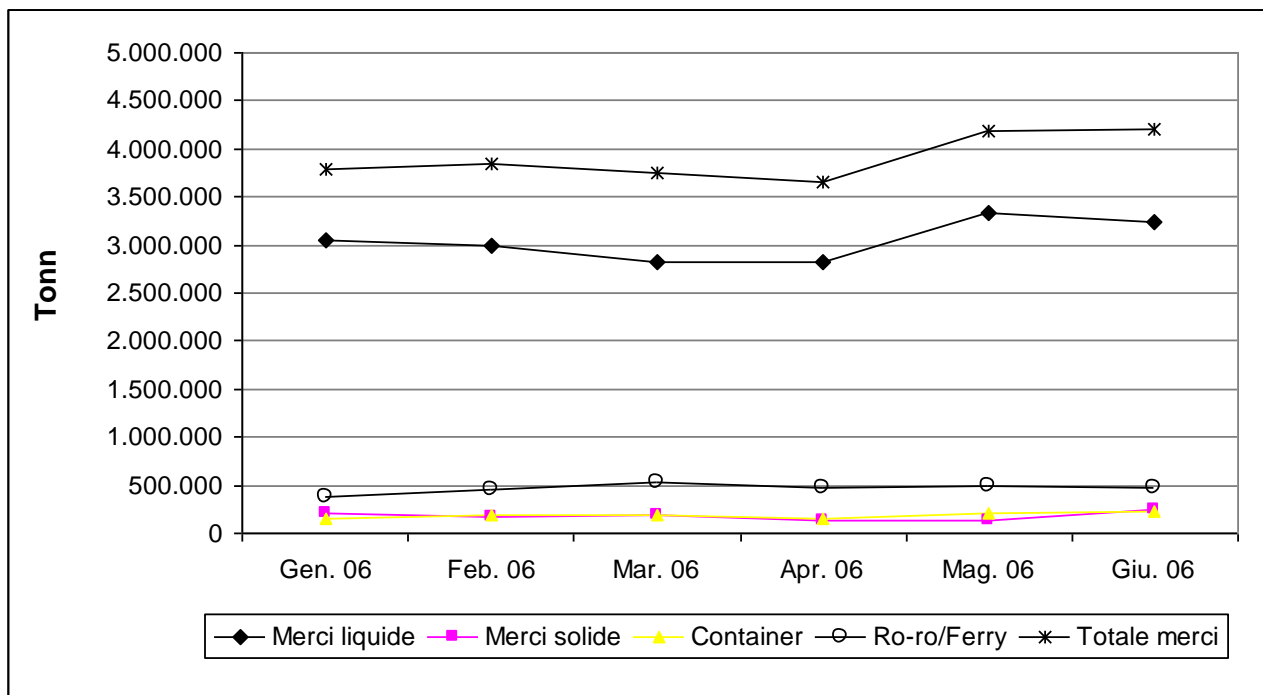
Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

In un quadro complessivamente di sviluppo, durante il periodo gennaio - giugno 2006 il porto di Trieste registra incrementi nei traffici di merci solide, merci varie e movimentazione TEU (dato non confermato però dalle tonnellate di merce trasportate nei contenitori); flessioni sono state realizzate nel movimento passeggeri ed in quello navale, mentre stabile è la movimentazione delle merci liquide. Nel confronto col 2004, pur essendo confermato il trend complessivamente positivo, si segnala una flessione nelle merci varie ed, ancora una volta, un minor numero di passeggeri e di navi. Appaiono invece essere cresciuti i flussi di merci liquide e solide e quelli di merce in container.

A livello di tendenze dell'anno in corso si segnala, con l'eccezione dei passeggeri, una maggiore linearità rispetto quanto emerso nel 2005.

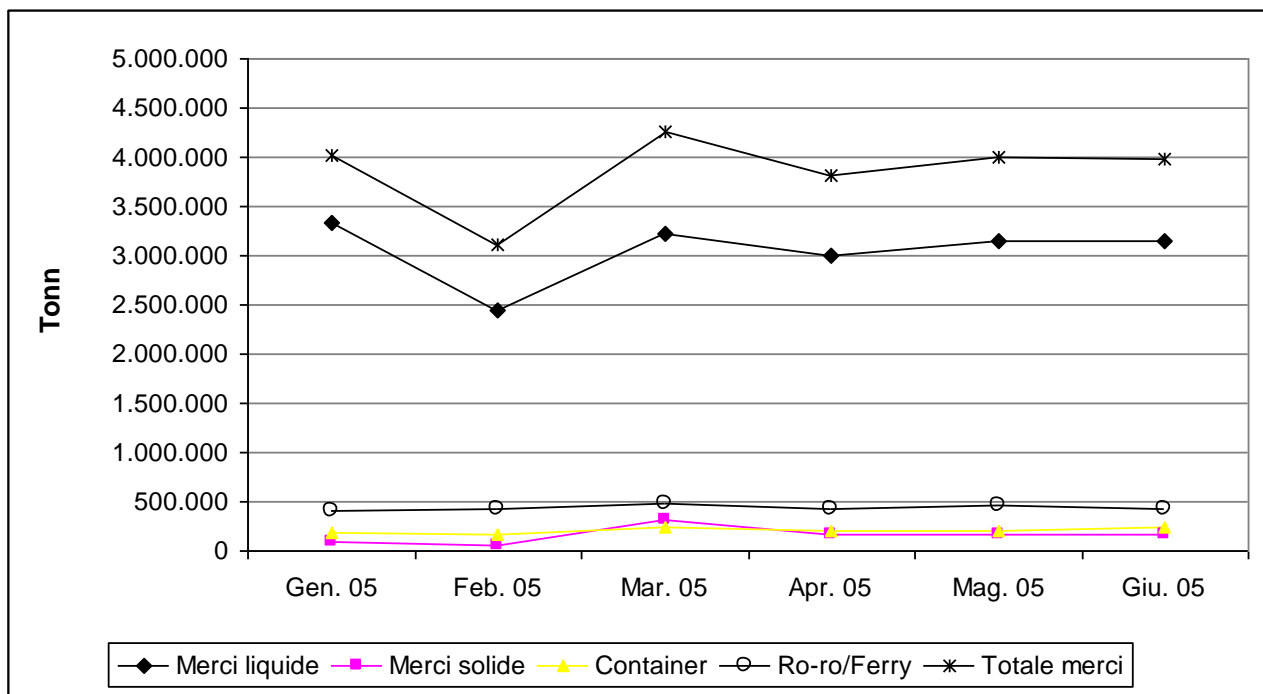
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 30: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2006 - giugno 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

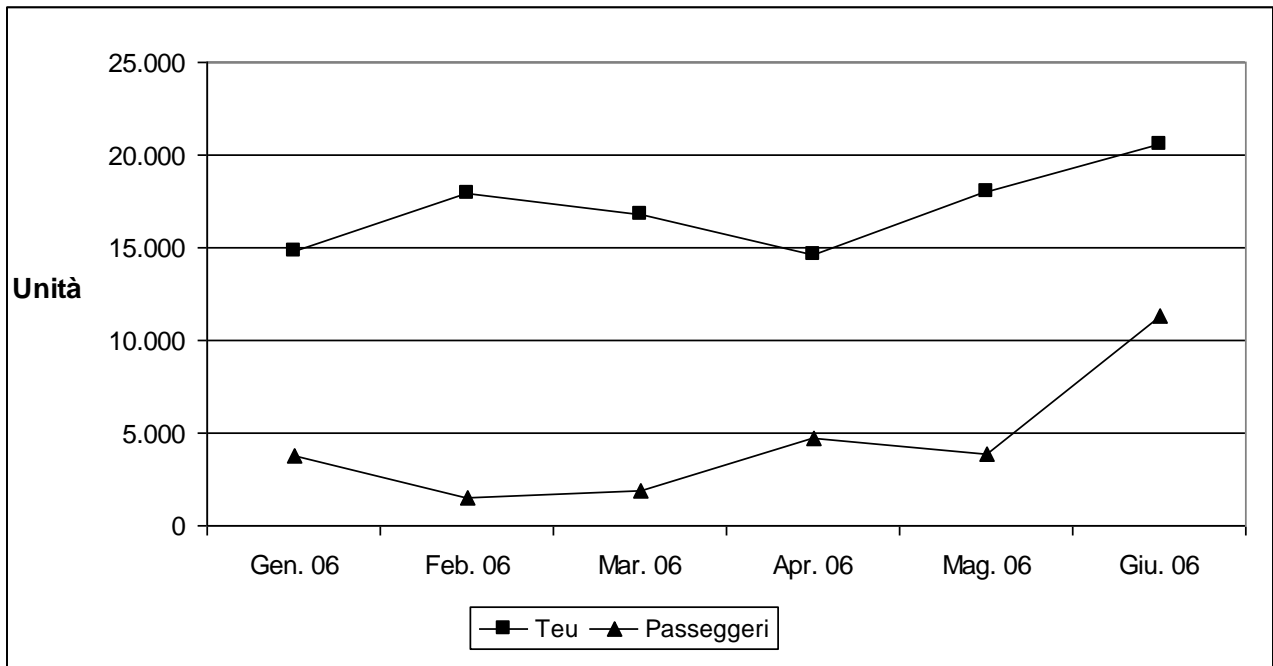
Graf. 31: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 - giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

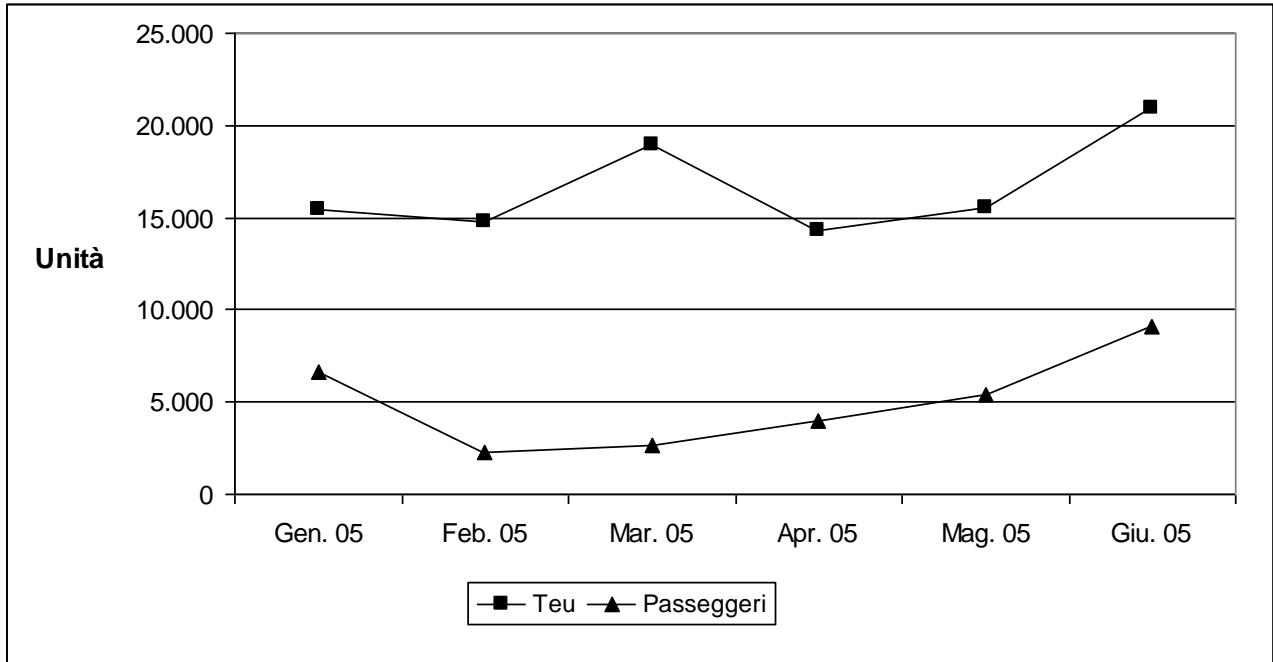
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 32: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2006 - giugno 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Graf. 33: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 - giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

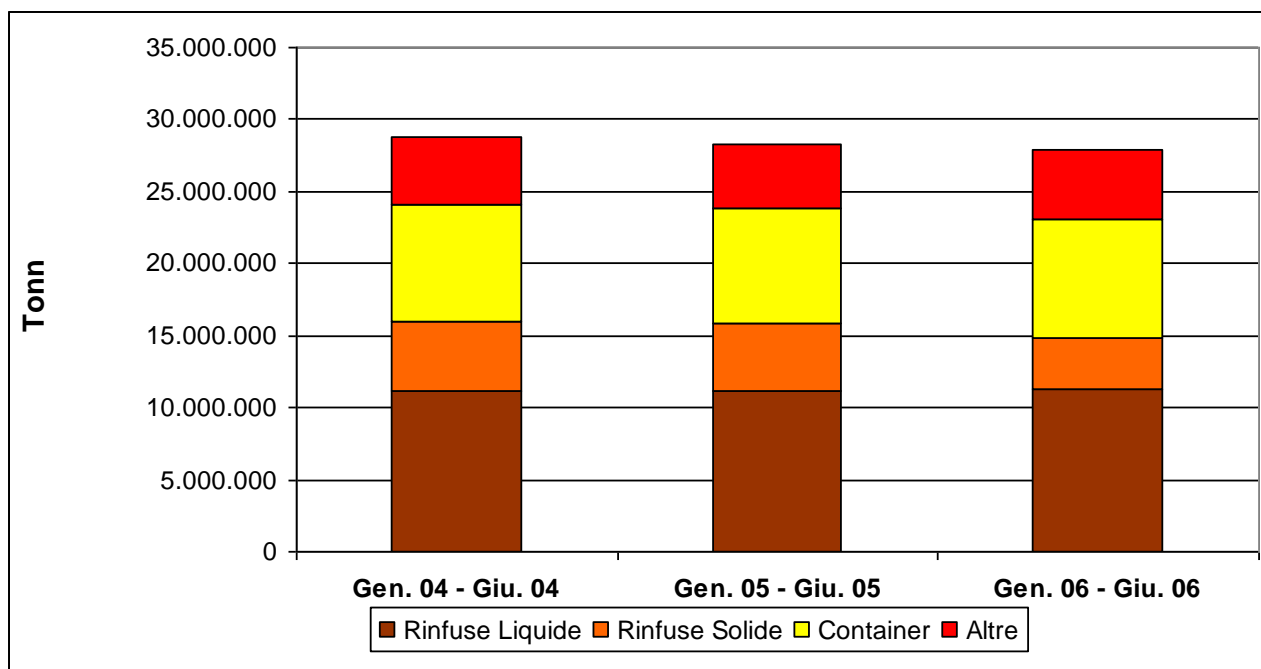
3.4 Il porto di Genova

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

	PERIODO			Var. %		
	Gen. 04 - Giu. 04	Gen. 05 - Giu. 05	Gen. 06 - Giu. 06	05/04	06/05	06/04
Rinfuse Liquide	11.137.614	11.155.484	11.320.475	0,2	1,5	1,6
Rinfuse Solide	4.817.540	4.695.196	3.525.850	-2,5	-24,9	-26,8
Merci varie	12.886.751	12.466.702	13.026.727	-3,3	4,5	1,1
Container	8.117.277	7.988.108	8.231.438	-1,6	3,0	1,4
Altre	4.769.474	4.478.594	4.795.289	-6,1	7,1	0,5
Totale	28.841.905	28.317.382	27.873.052	-1,8	-1,6	-3,4
TEU	826.840	794.684	825.695	-3,9	3,9	-0,1
Passeggeri	963.763	977.574	999.615	1,4	2,3	3,7
Crocieristi	106.713	135.491	190.504	27,0	40,6	78,5
Navi arrivate	3.746	3.659	3.599	-2,3	-1,6	-3,9

Fonte: Autorità Portuale di Genova

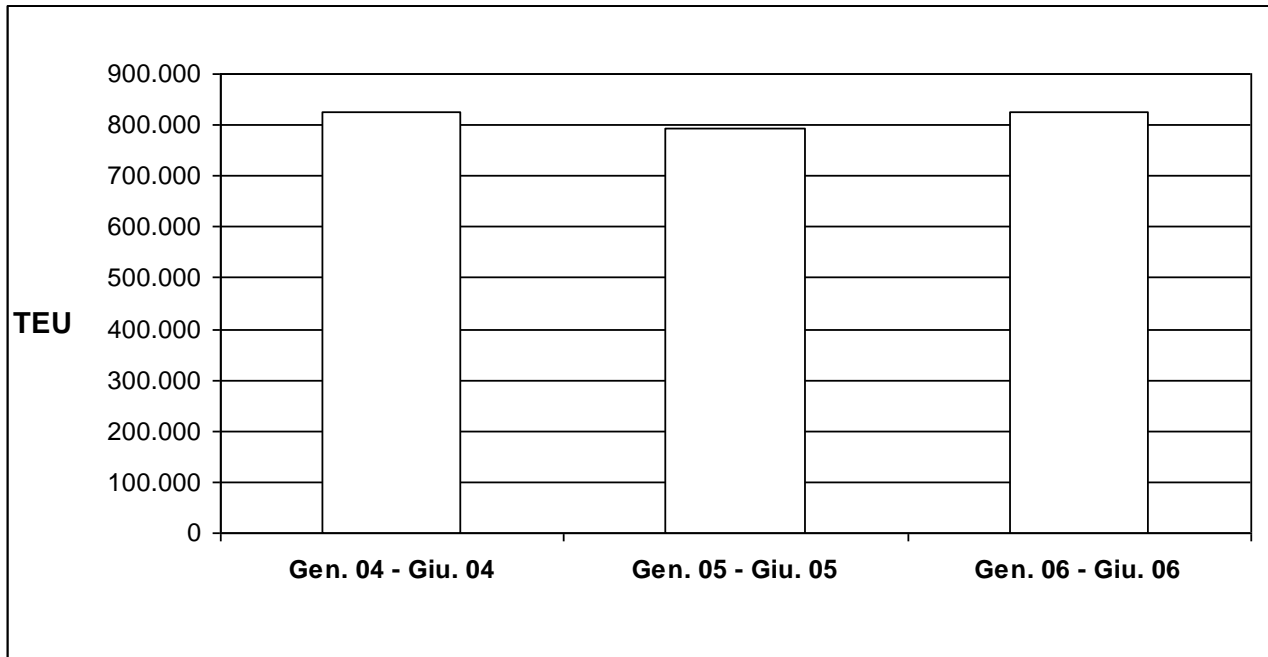
Graf. 34: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

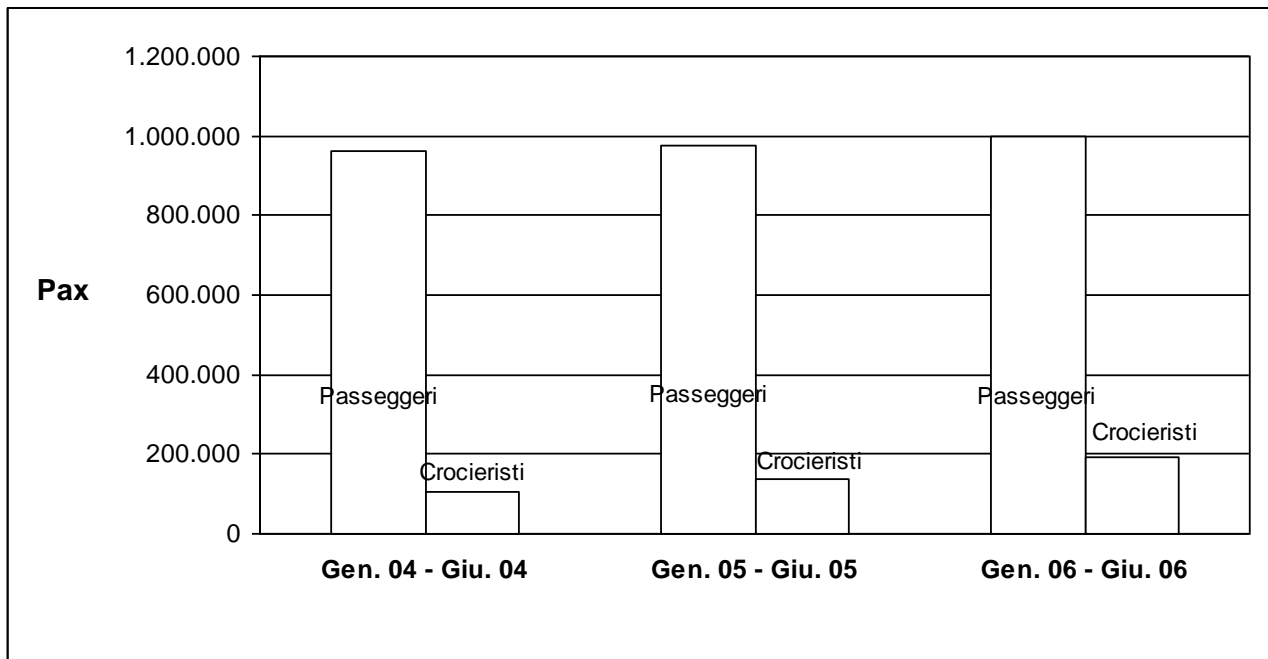
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 35: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

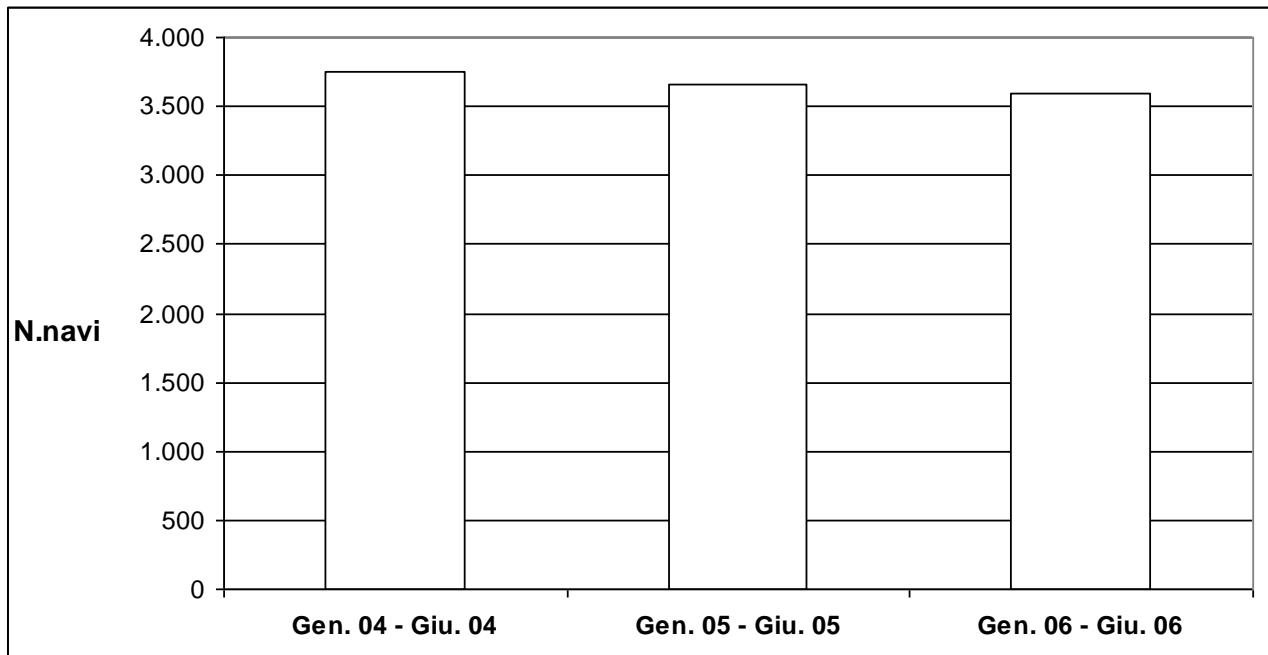
Graf. 36: Movimento passeggeri (unità)



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. 37: Movimento navi (unità)



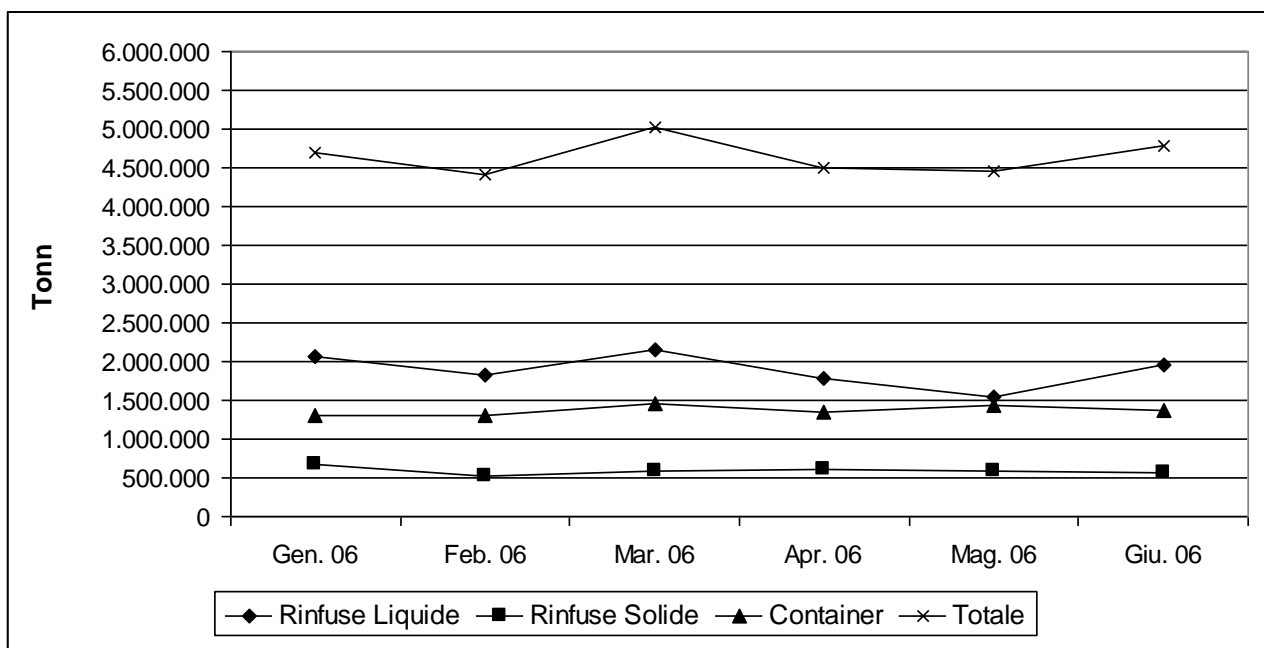
Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

Durante i primi sei mesi di quest'anno nel porto di Genova è stato registrato un aumento nelle movimentazioni di rinfuse liquide, di merci varie, del numero di TEU e nel numero di passeggeri. Flessioni sono invece state realizzate nelle merci solide e nel movimento navi. Analoga appare essere la tendenza comparando i dati del 2006 con quelli dello stato ante operam; l'unica differenza di segno è infatti risultata essere quella della movimentazione dei contenitori, rimasta sostanzialmente agli stessi livelli.

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

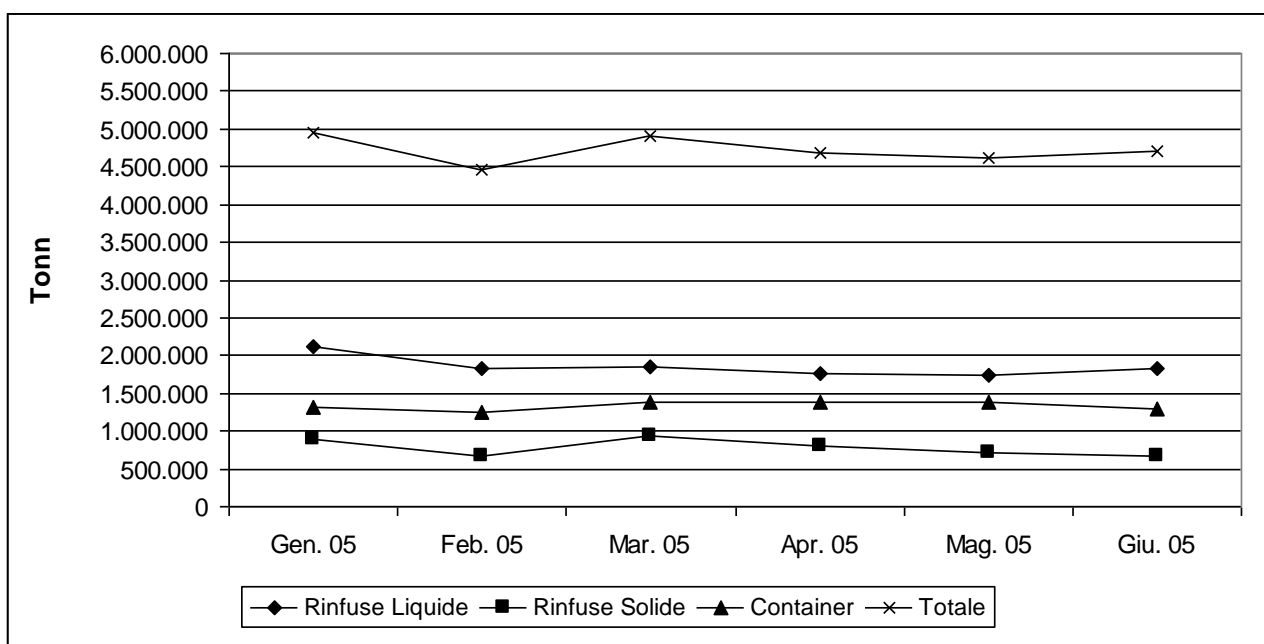
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 38: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2006 -giugno 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

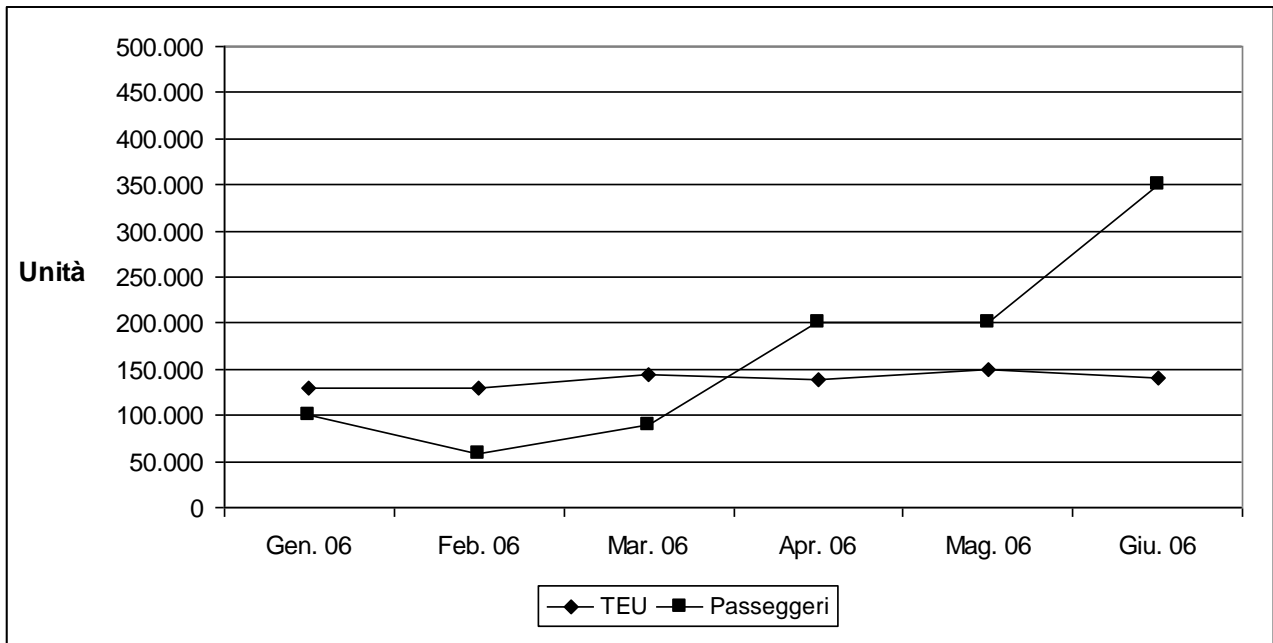
Graf. 39: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 - giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

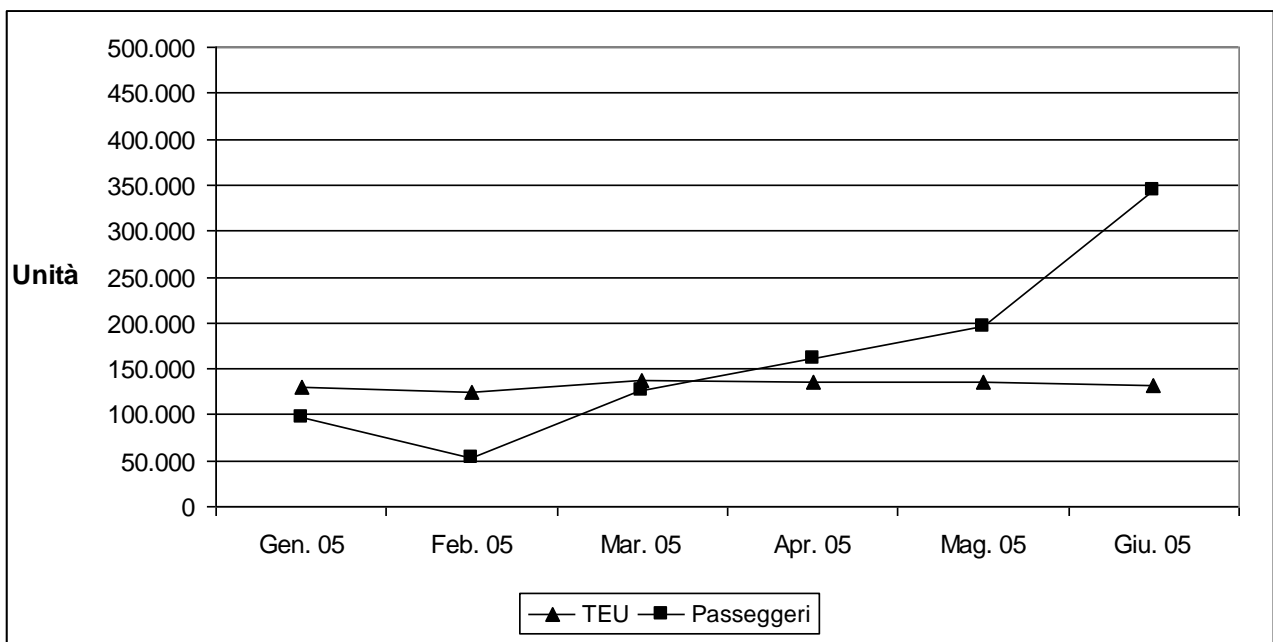
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 40: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2006 -giugno 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

Graf. 41: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 - giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

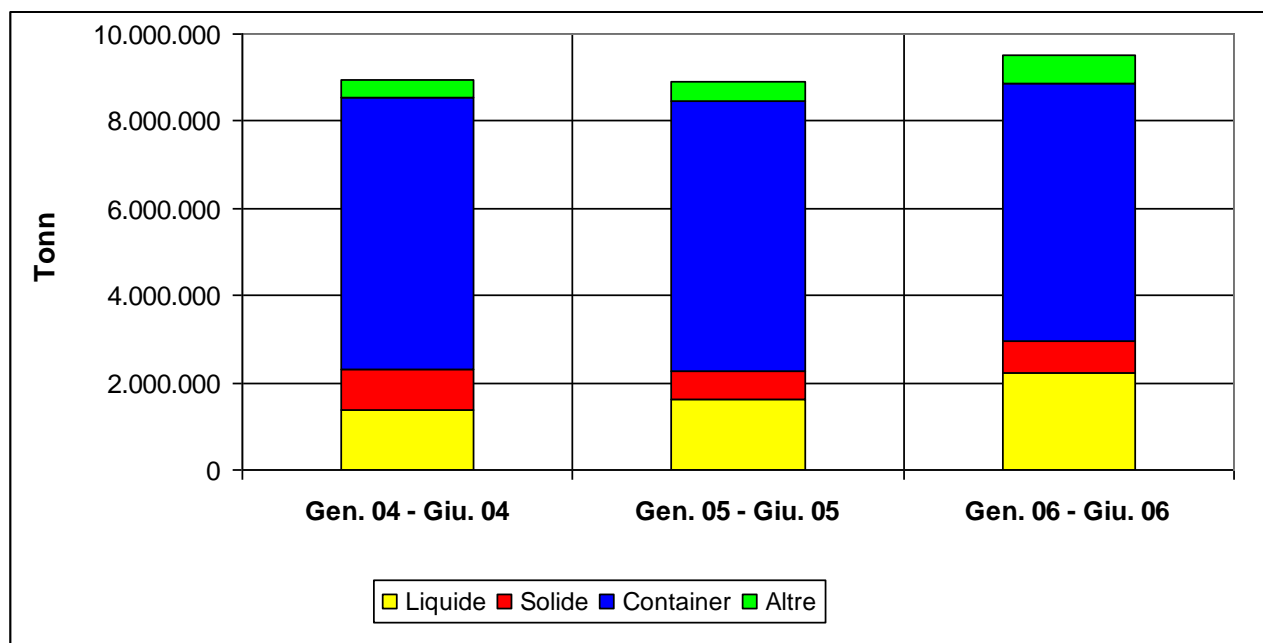
3.5. Il porto di La Spezia

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

	PERIODO			Var. %		
	Gen. 04 - Giu. 04	Gen. 05 - Giu. 05	Gen. 06 - Giu. 06	05/04	06/05	06/04
Liquide	1.379.728	1.633.797	2.241.759	18,4	37,2	62,5
Solide	930.141	619.319	696.072	-33,4	12,4	-25,2
Merci varie	6.656.829	6.645.237	6.577.920	-0,2	-1,0	-1,2
Container	6.250.290	6.199.519	5.947.784	-0,8	-4,1	-4,8
Altre	406.539	445.718	630.136	9,6	41,4	55,0
Totale	8.966.698	8.898.353	9.515.751	-0,8	6,9	6,1
TEU	508.320	522.428	543.646	2,8	4,1	6,9
Passeggeri	3.629	13.073	15.641	260,2	19,6	331,0
Navi (arrivi e partenze)	1.850	1.797	2.025	-2,9	12,7	9,5

Fonte: Autorità Portuale di La Spezia

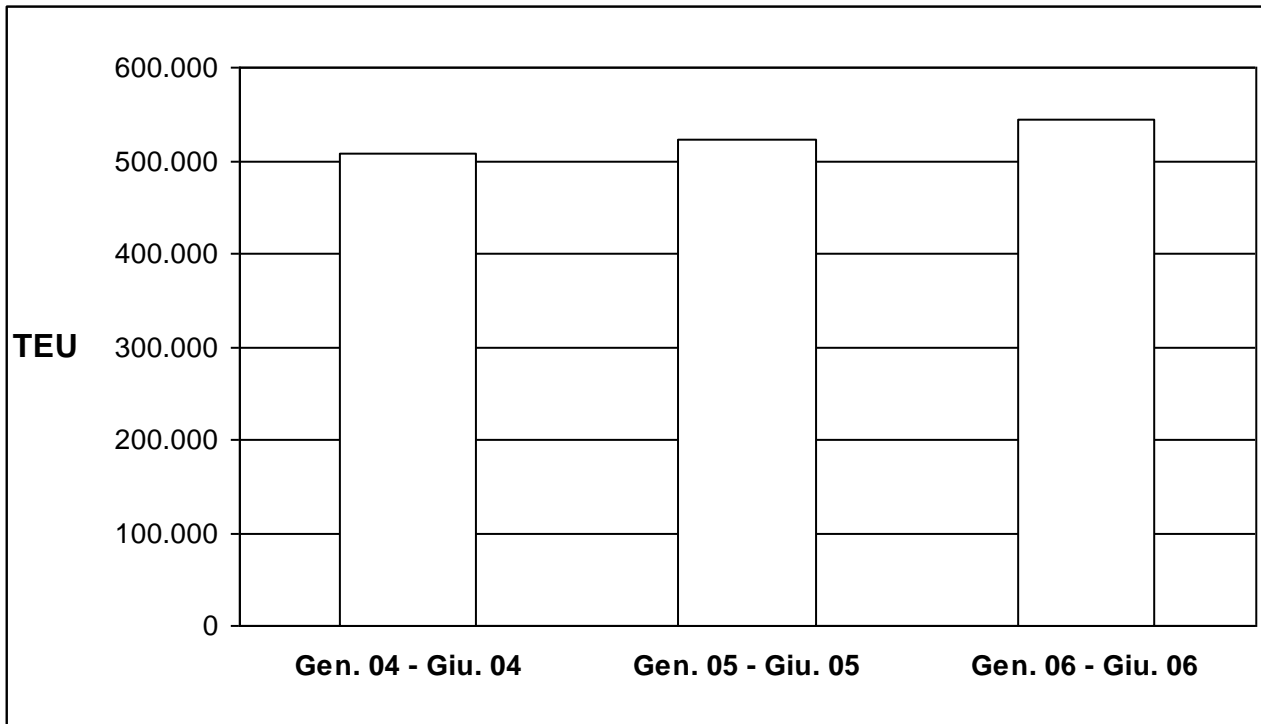
Graf. 42: Movimento merci (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

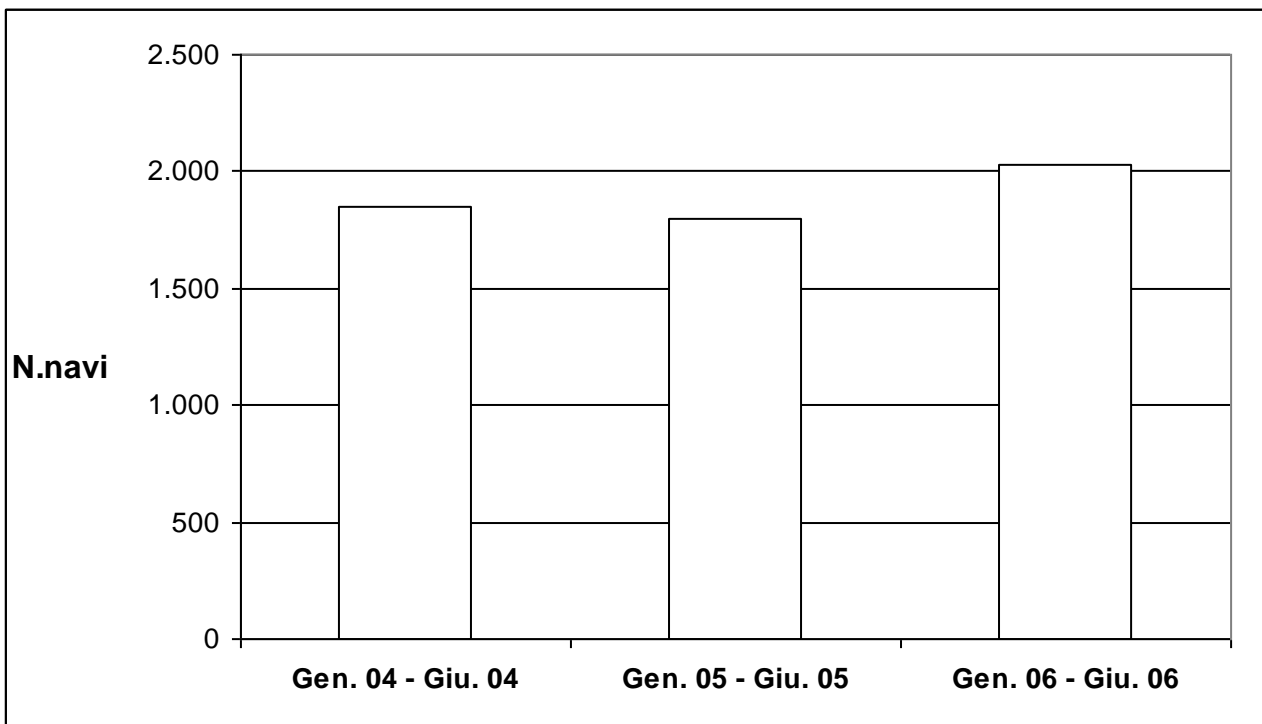
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 43: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

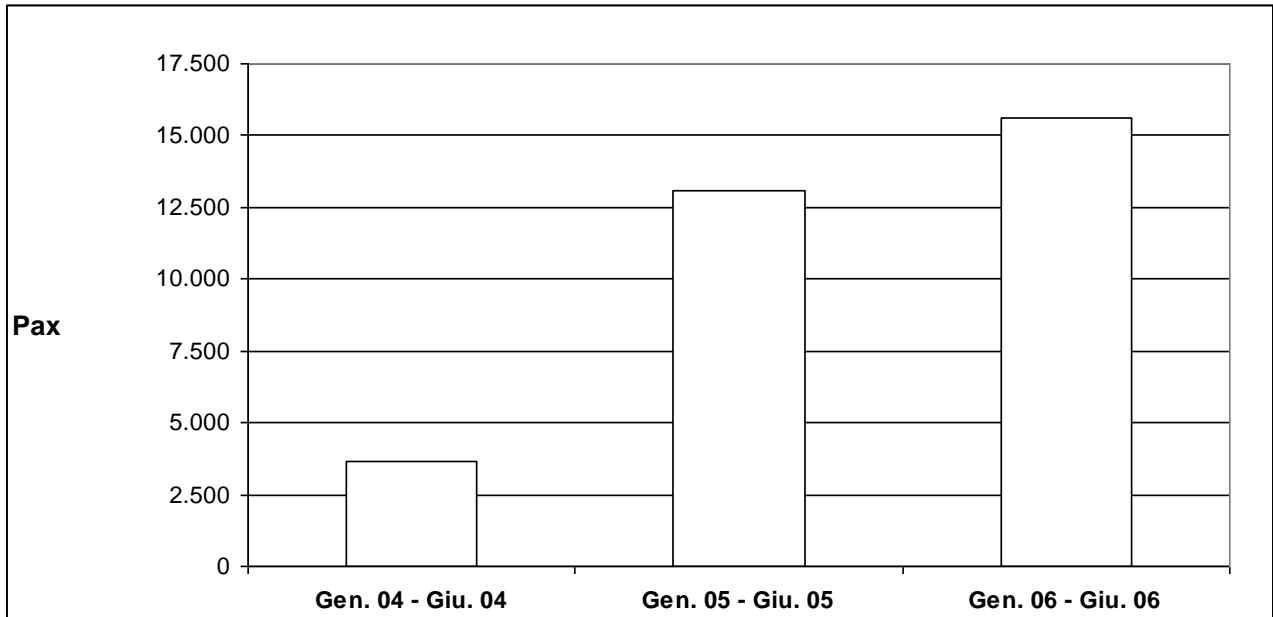
Graf. 44: Movimento navi - raffronti mensili (unità)



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 BOCCHE LAGUNARI

Graf. 45: Movimento passeggeri – raffronti mensili (unità)



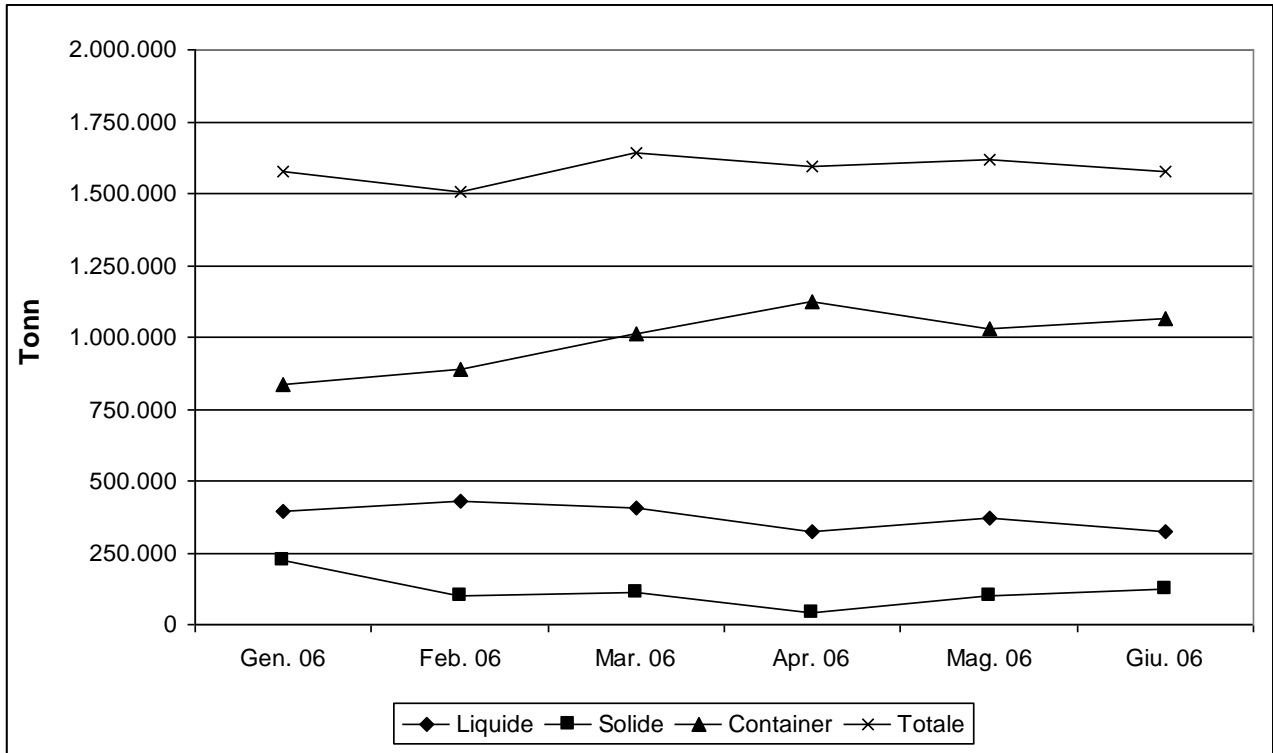
Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Nel porto di La Spezia il primo semestre del 2006 ha visto crescere il tonnellaggio delle merci liquide e di quelle solide, il numero di TEU movimentati, il movimento passeggeri e quello navi. In flessione sono risultate essere soltanto le merci varie. Nel confronto con l'anno 2004, si riscontra una flessione nelle merci solide e, ancora una volta, nelle merci varie. Positivo il saldo 2006 rispetto il pregresso per tutte le altre tipologie di traffico.

Volgendo l'attenzione all'andamento dei traffici, si riscontra una maggiore linearità nei primi sei mesi dell'anno in corso rispetto quanto accaduto nel 2005.

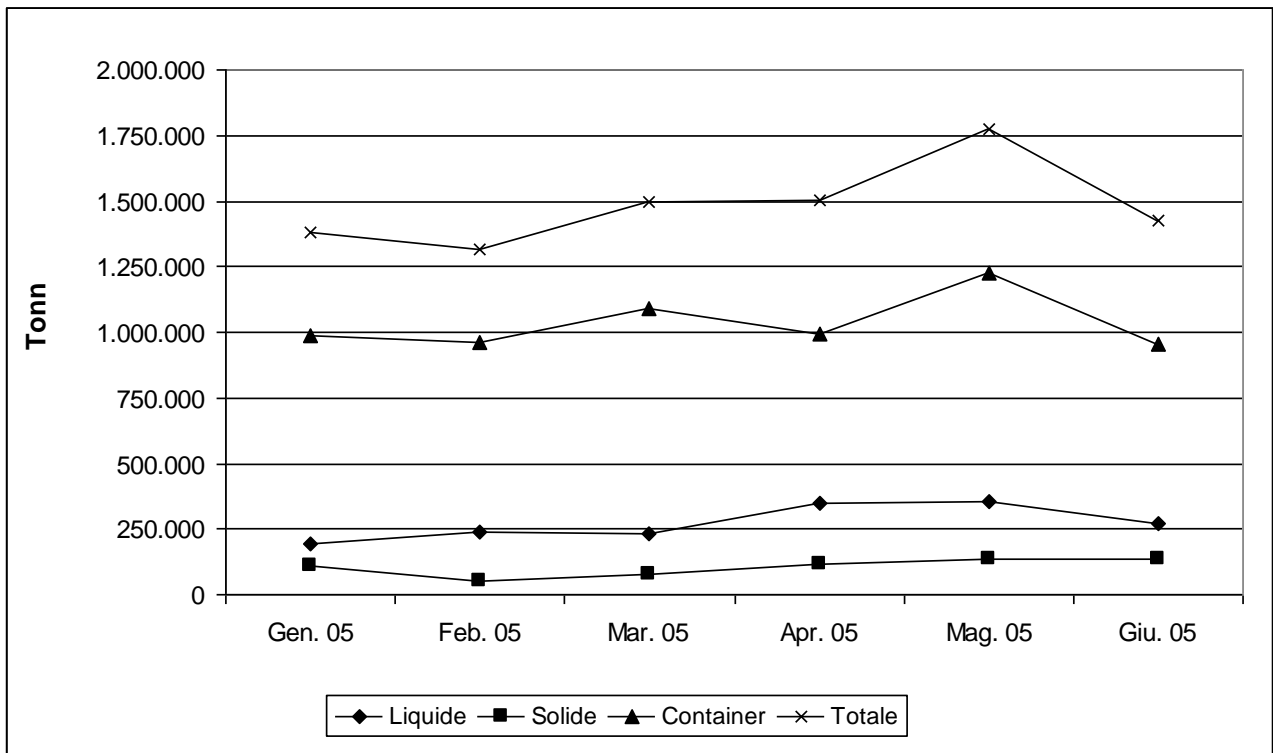
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 46: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2006 -giugno 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

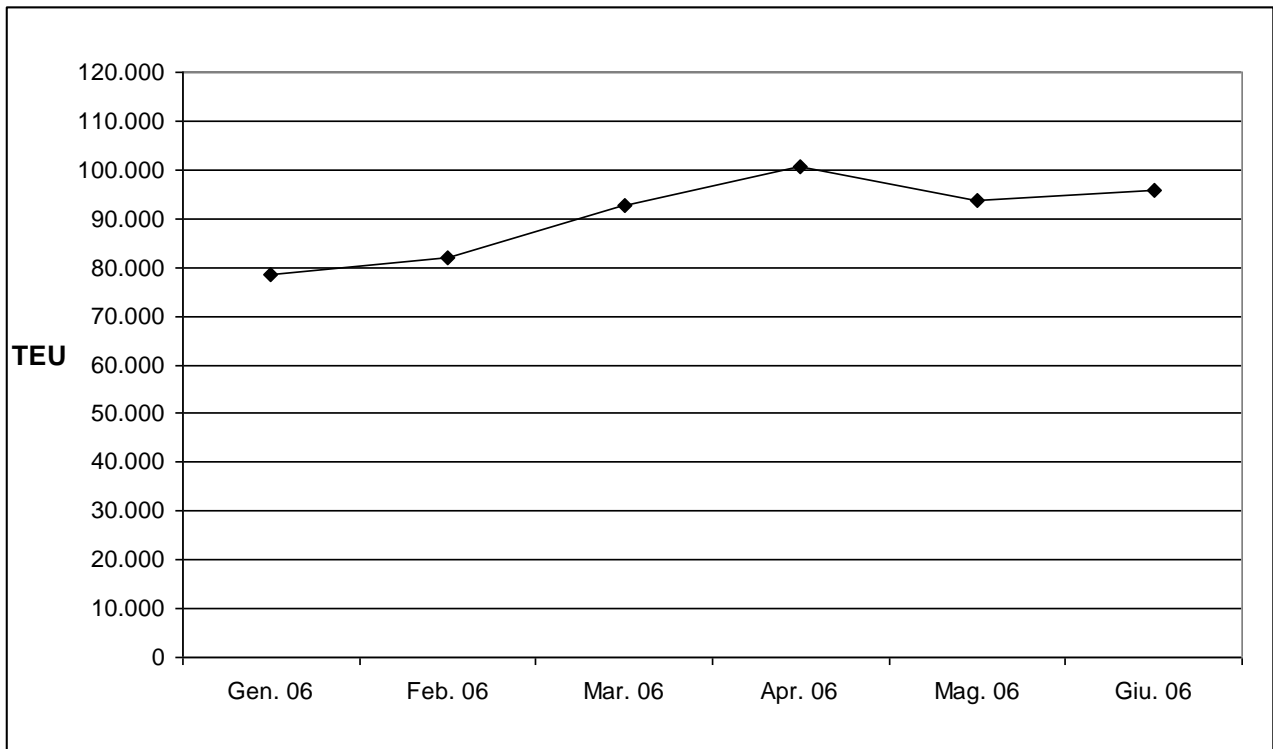
Graf. 47: Traffici portuali - trend periodo gennaio 2005 - giugno 2005



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

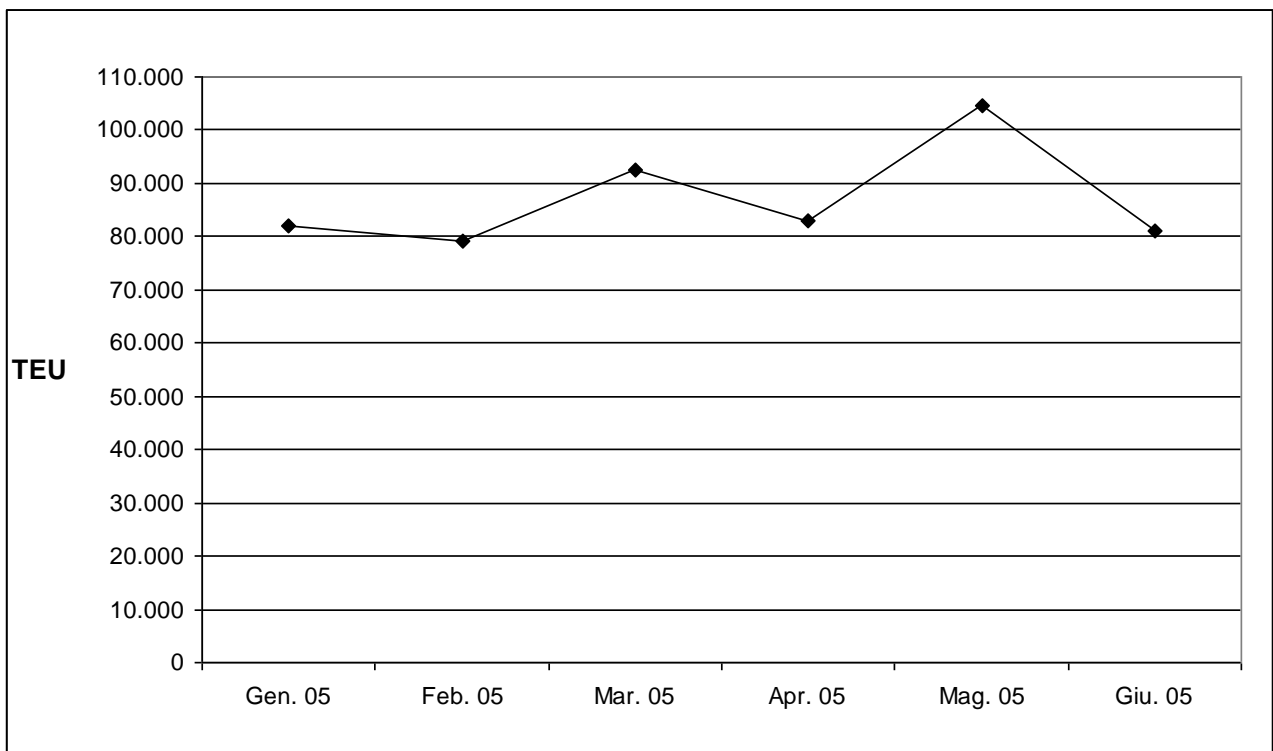
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 48: Traffico container - trend periodo gennaio 2006 -giugno 2006



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Graf. 49: Traffico container - trend periodo gennaio 2005 - giugno 2005



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

Così come specificato dal Disciplinare Tecnico e come illustrato precedentemente, 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.

Alla luce di quanto detto in questo rapporto in merito al porto di Venezia ed a quanto rilevato con riferimento ai cinque porti italiani è possibile concludere affermando che non vi sono stati spostamenti di carichi dal primo verso i secondi che possano in qualche modo essere attribuiti o ricondotti alle opere alle bocche. Quanto riscontrato con riferimento ai porti concorrenti è il risultato delle singole politiche di sviluppo portuale e della situazione che più in generale caratterizza la portualità italiana.

4. LA QUALITÀ DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI NEL PERIODO APRILE-GIUGNO 2006

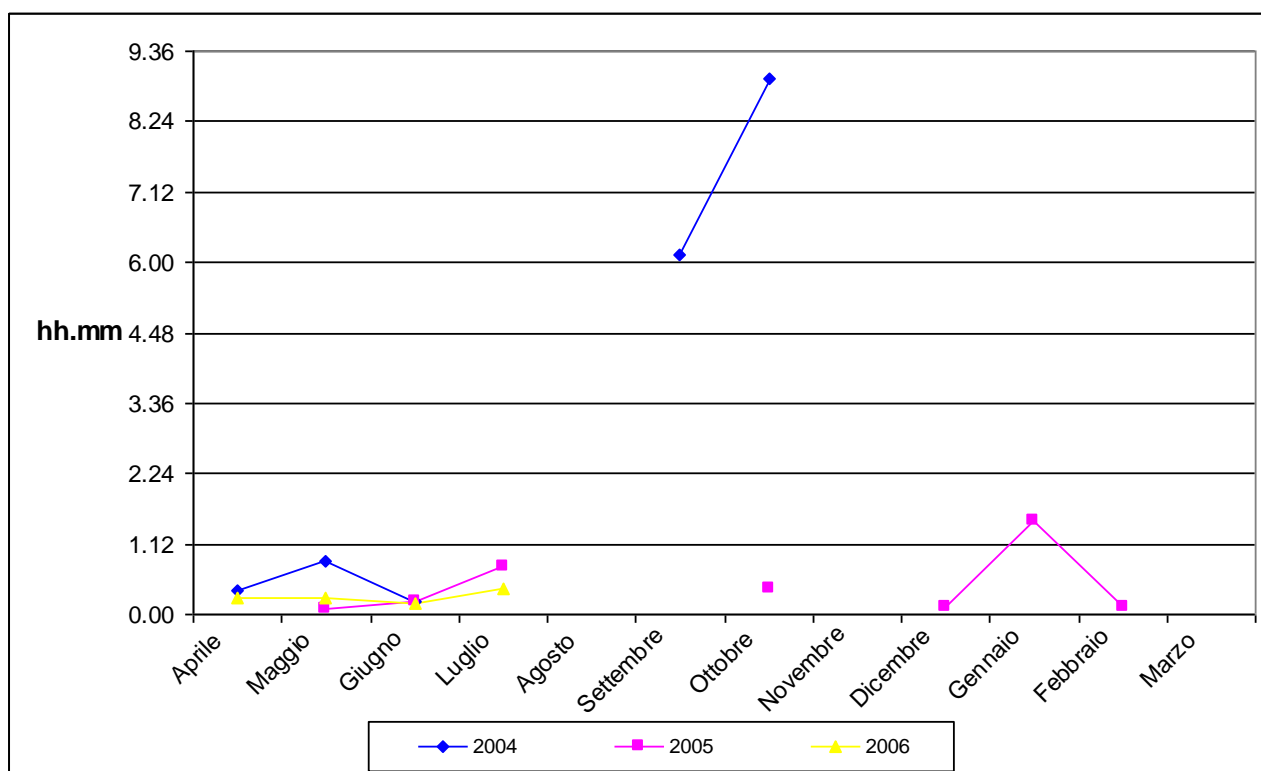
4.1. Media della sosta in rada

Tab. 7: Media della sosta in rada - servizi ro/ro solo merci (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	0.25		0.17
Maggio	0.53	0.05	0.16
Giugno	0.12	0.14	0.11
Luglio		0.48	0.27
Agosto			
Settembre	6.07		
Ottobre	9.07	0.26	
Novembre			
Dicembre		0.07	
Gennaio		1.35	
Febbraio		0.07	
Marzo			
Media apr-lug	0.30	0.22	0.17
Dev. St. apr-lug	0.21	0.22	0.06

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

Graf. 50: Media della sosta in rada - servizi ro/ro solo merci



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

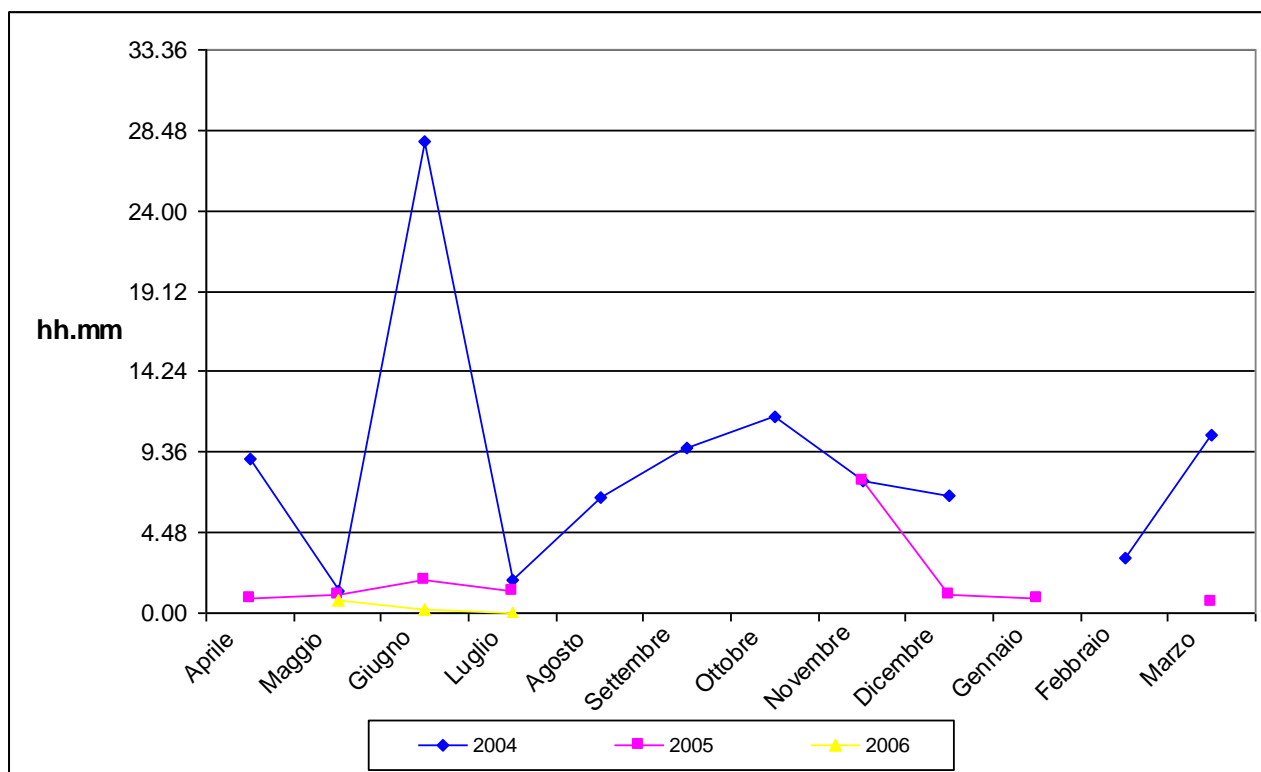
Fonte: nostra elaborazione su dati C.I.M.A. S.r.l.

Tab. 8: Media della sosta in rada – servizi feeder (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	9.09	0.50	
Maggio	1.20	1.07	0.44
Giugno	28.04	2.00	0.15
Luglio	2.00	1.21	0.03
Agosto	6.53		
Settembre	9.53		
Ottobre	11.40		
Novembre	7.53	7.53	
Dicembre	7.03	1.08	
Gennaio		0.53	
Febbraio	3.20		
Marzo	10.35	0.38	
Media apr-lug	10.08	1.19	0.20
Dev. St. apr-lug	12.28	0.29	0.21

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

Graf. 51: Media della sosta in rada – servizi feeder



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

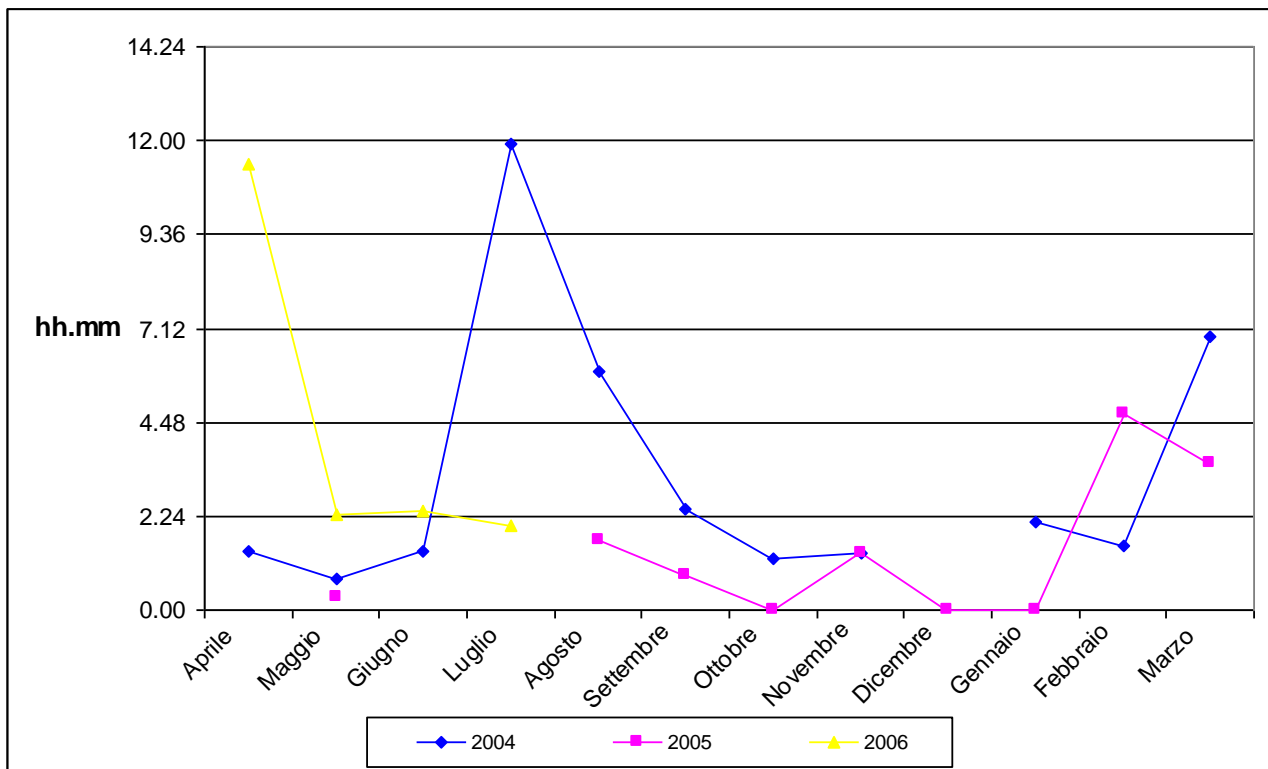
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 9: Media della sosta in rada - servizi diretti tipo feeder (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	1.28		11.23
Maggio	0.47	0.20	2.27
Giugno	1.30		2.31
Luglio	11.54		2.09
Agosto	6.05	1.46	
Settembre	2.34	0.53	
Ottobre	1.20	0.00	
Novembre	1.27	1.27	
Dicembre		0.00	
Gennaio	2.15	0.00	
Febbraio	1.37	5.00	
Marzo	6.58	3.45	
Media apr-lug	3.55	0.20	4.37
Dev. St. apr-lug	5.19		4.30

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

Graf. 52: Media della sosta in rada - servizi diretti tipo feeder



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

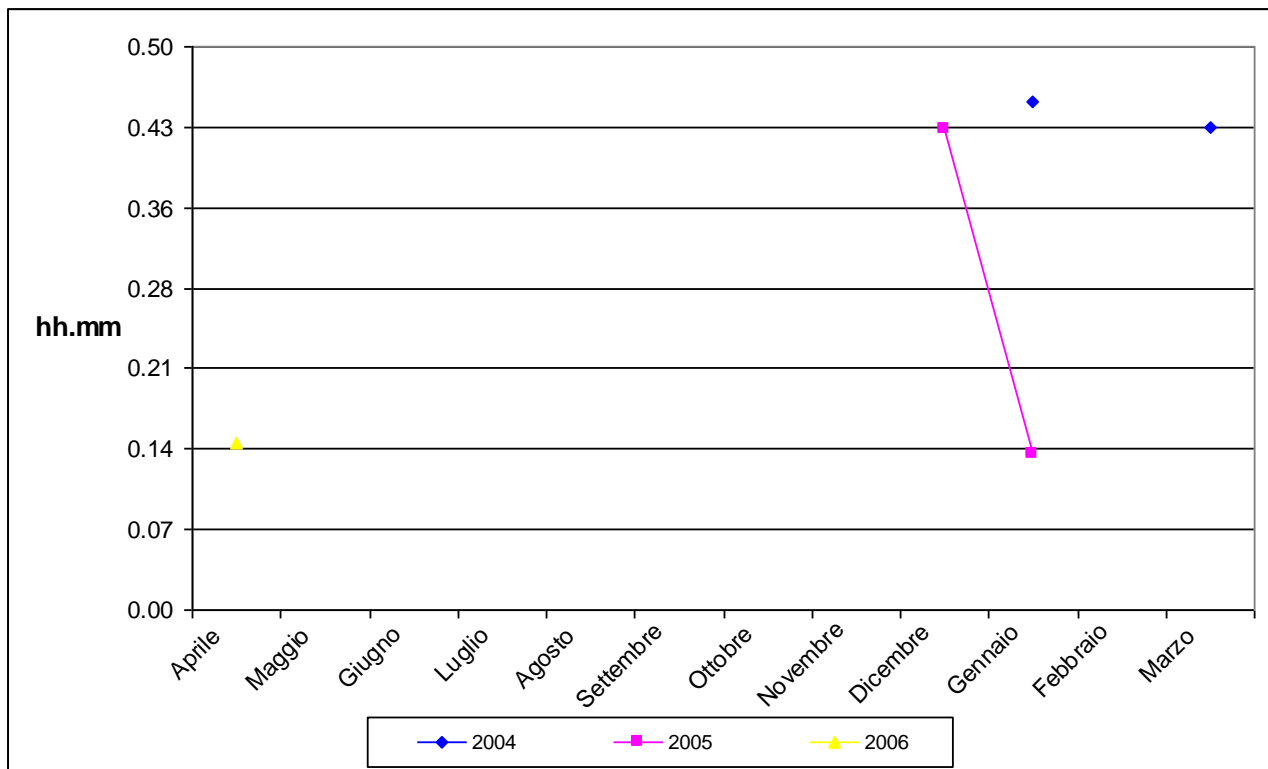
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 10: Media della sosta in rada - servizi ferry (hh.mm.)

Mese	2004	2005	2006
Aprile			0.15
Maggio			
Giugno			
Luglio			
Agosto			
Settembre			
Ottobre			
Novembre			
Dicembre		0.43	
Gennaio	0.45	0.14	
Febbraio			
Marzo	0.43		
Media apr-lug			0.15
Dev. St. apr-lug			

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

Graf. 53: Media della sosta in rada - servizi ferry



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

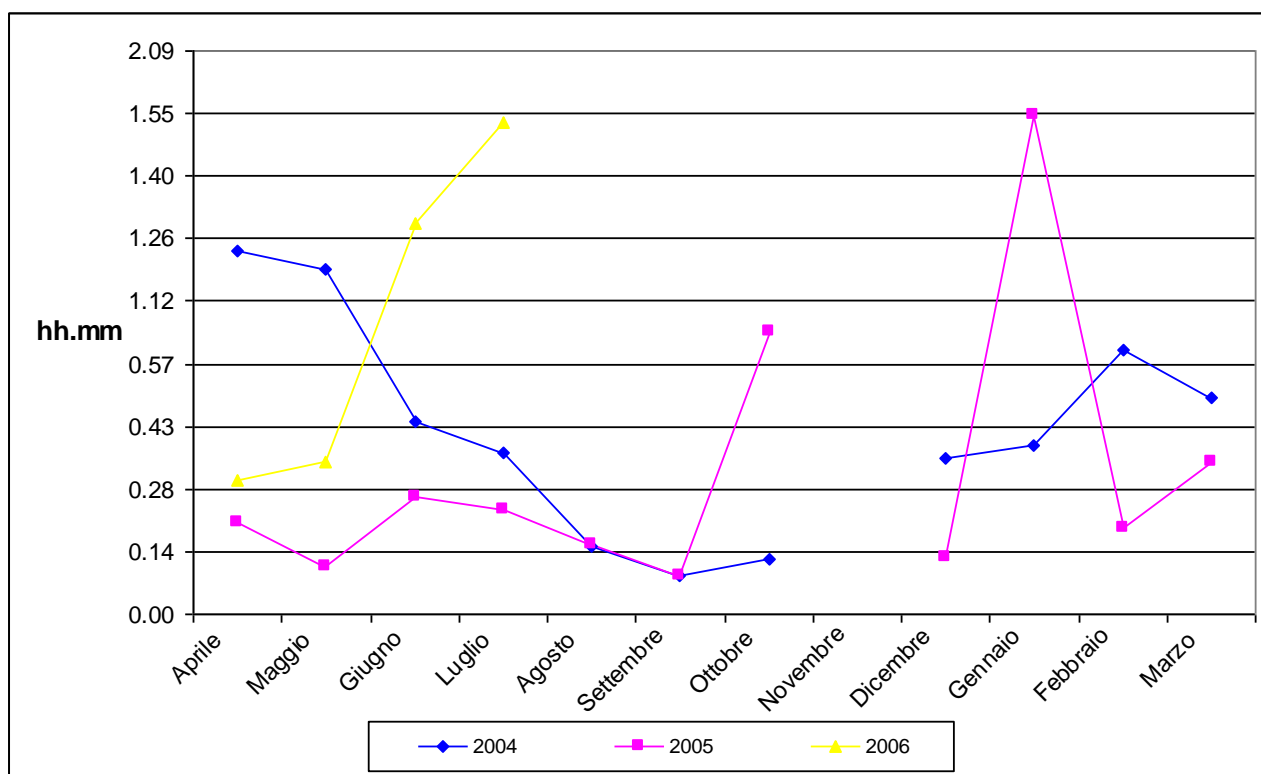
4.2. Media dei ritardi in entrata

Tab. 11: Media dei ritardi in entrata - servizi ro/ro solo merci (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	1.23	0.21	0.31
Maggio	1.19	0.11	0.35
Giugno	0.44	0.27	1.30
Luglio	0.37	0.24	1.53
Agosto	0.15	0.16	
Settembre	0.08	0.09	
Ottobre	0.12	1.05	
Novembre			
Dicembre	0.36	0.13	
Gennaio	0.39	1.55	
Febbraio	1.00	0.20	
Marzo	0.50	0.35	
Media apr-lug	1.01	0.20	1.07
Dev. St. apr-lug	0.23	0.06	0.40

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

Graf. 54: Media dei ritardi in entrata - servizi ro/ro solo merci



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

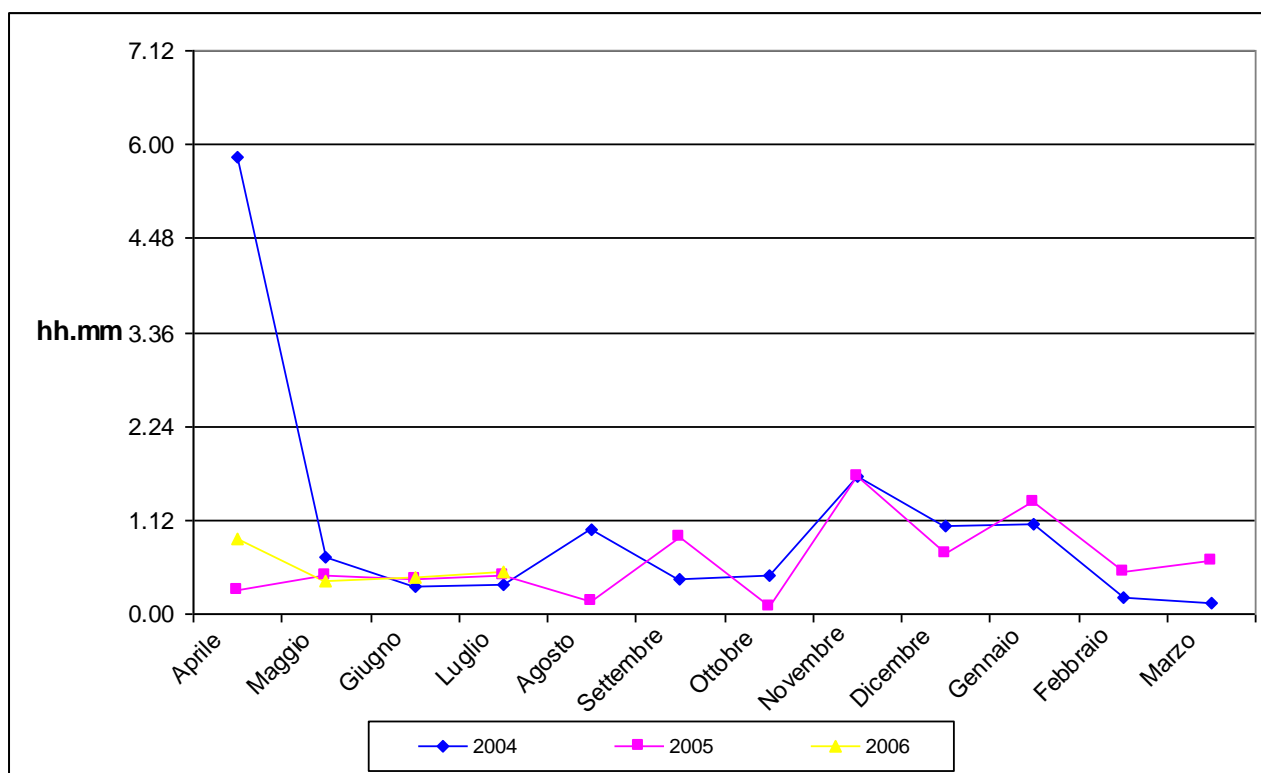
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 12: Media dei ritardi in entrata – servizi feeder (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	5.50	0.18	0.57
Maggio	0.43	0.29	0.25
Giugno	0.21	0.27	0.28
Luglio	0.22	0.29	0.32
Agosto	1.05	0.10	
Settembre	0.27	0.59	
Ottobre	0.30	0.06	
Novembre	1.45	1.45	
Dicembre	1.08	0.46	
Gennaio	1.08	1.26	
Febbraio	0.13	0.32	
Marzo	0.07	0.41	
Media apr-lug	1.49	0.25	0.35
Dev. St. apr-lug	2.41	0.05	0.14

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

Graf. 55: Media dei ritardi in entrata – servizi feeder



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

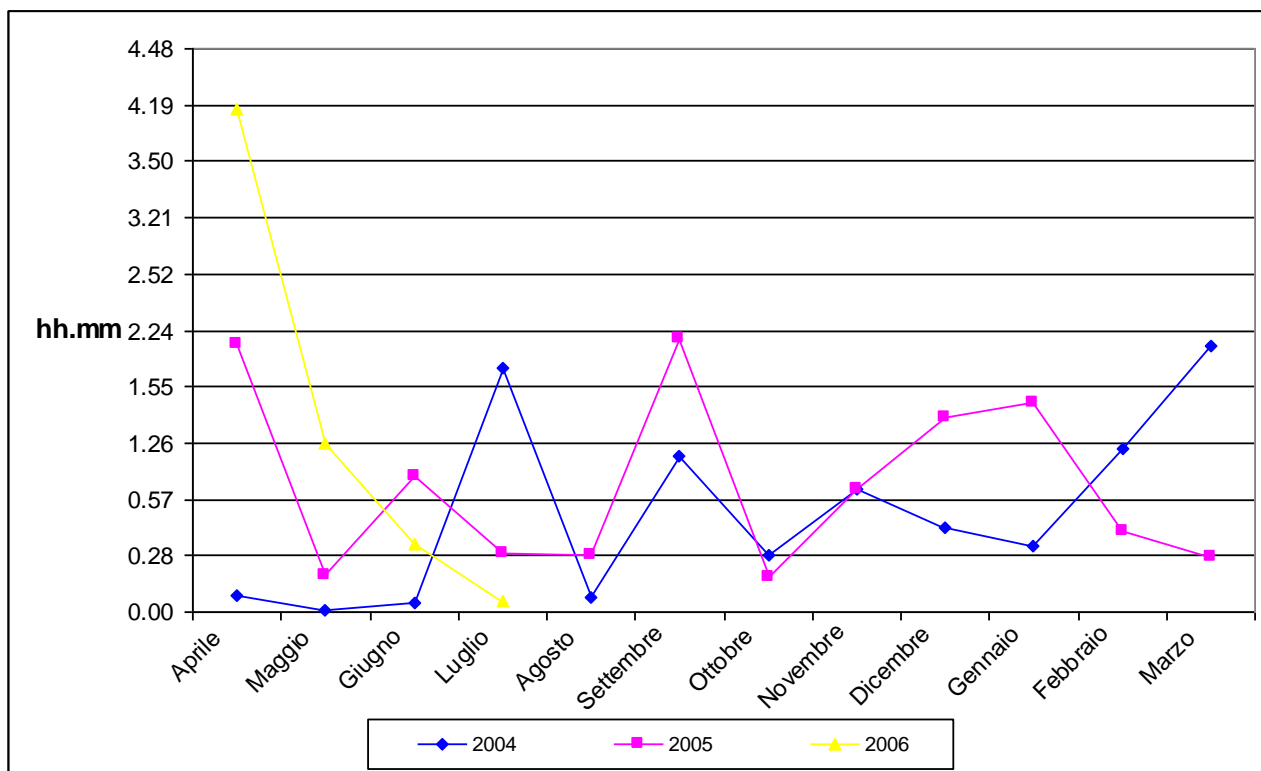
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 13: Media dei ritardi in entrata - servizi diretti tipo feeder (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	0.08	2.17	4.17
Maggio	0.01	0.19	1.26
Giugno	0.05	1.09	0.35
Luglio	2.05	0.30	0.06
Agosto	0.07	0.29	
Settembre	1.20	2.20	
Ottobre	0.29	0.18	
Novembre	1.03	1.03	
Dicembre	0.43	1.39	
Gennaio	0.33	1.47	
Febbraio	1.23	0.41	
Marzo	2.15	0.28	
Media apr-lug	0.35	1.03	1.36
Dev. St. apr-lug	1.00	0.53	1.52

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

Graf. 56: Media dei ritardi in entrata - servizi diretti tipo feeder



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

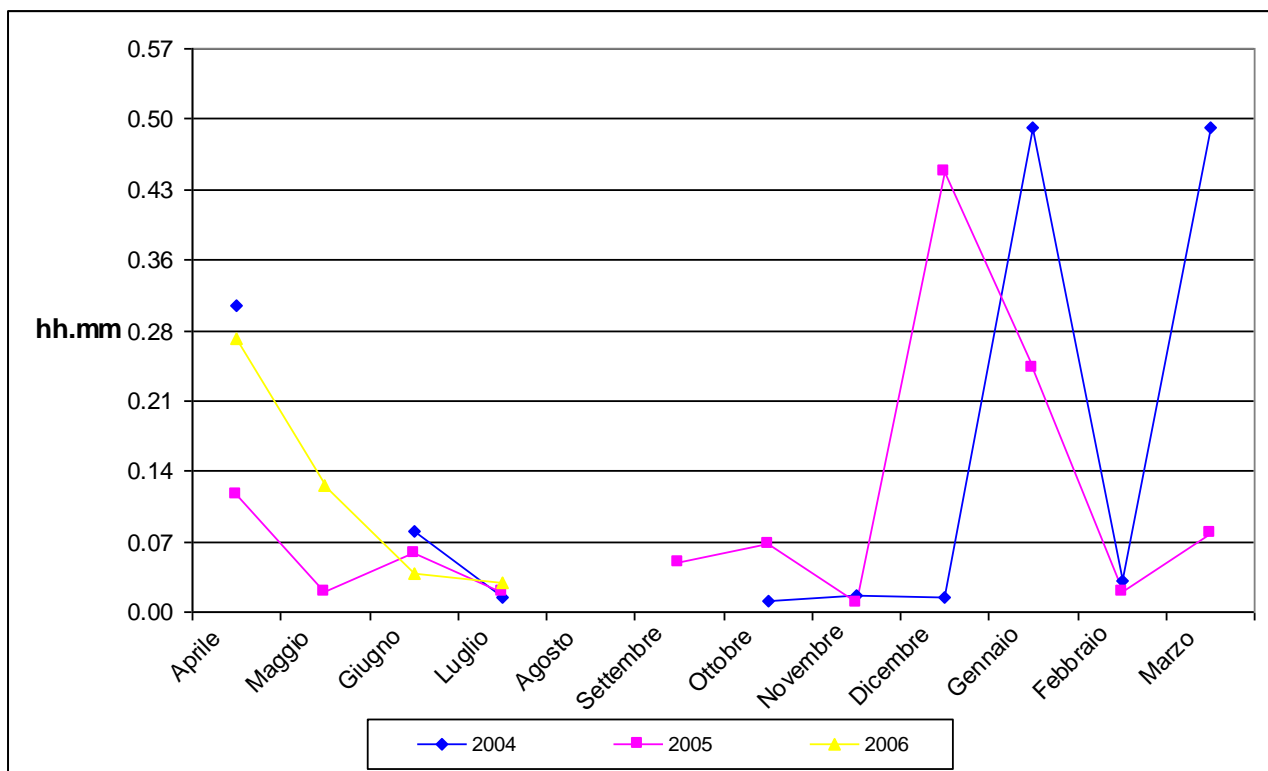
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 14: Media dei ritardi in entrata - servizi ferry (hh.mm.)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	0.31	0.12	0.28
Maggio		0.02	0.13
Giugno	0.08	0.06	0.04
Luglio	0.01	0.02	0.03
Agosto			
Settembre		0.05	
Ottobre	0.01	0.07	
Novembre	0.01	0.01	
Dicembre	0.01	0.45	
Gennaio	0.49	0.25	
Febbraio	0.03	0.02	
Marzo	0.49	0.08	
Media apr-lug	0.13	0.05	0.12
Dev. St. apr-lug	0.15	0.04	0.11

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

Graf. 57: Media dei ritardi in entrata - servizi ferry



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

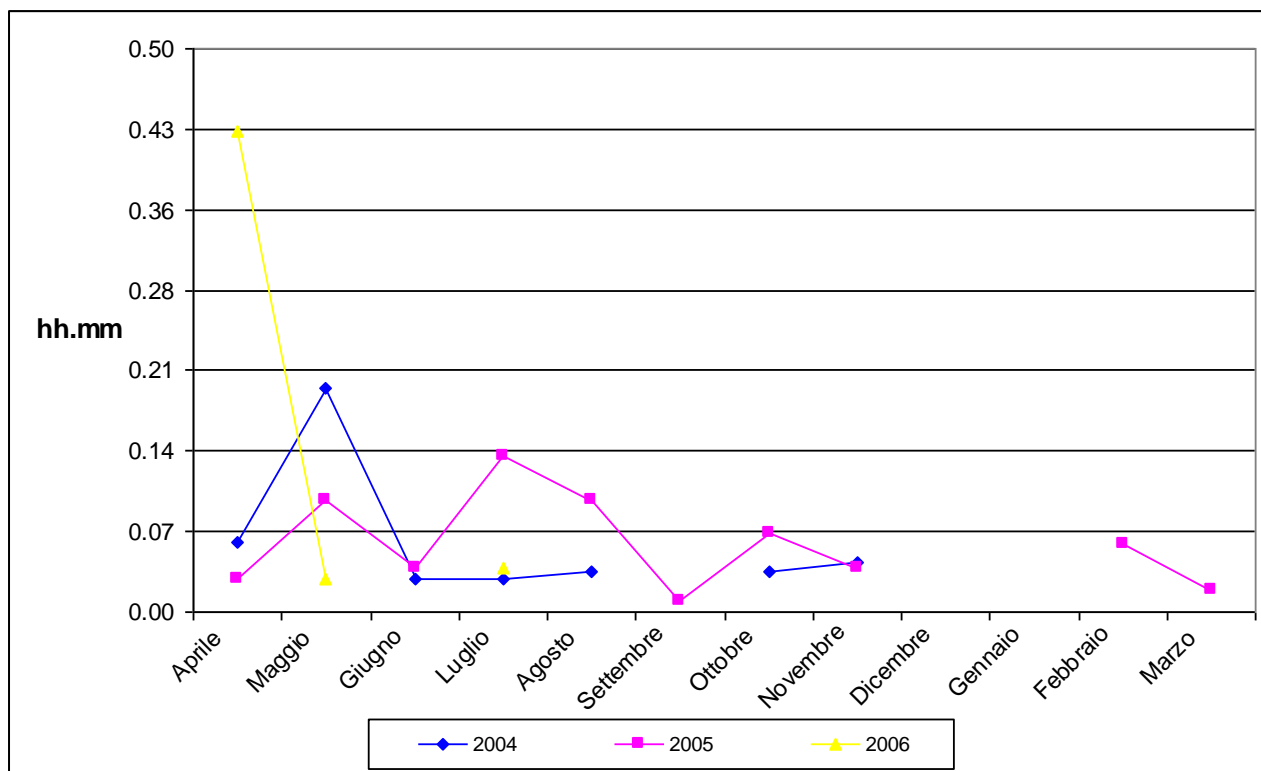
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 15: Media dei ritardi in entrata - servizi crociere (hh.mm.)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	0.06	0.03	0.43
Maggio	0.20	0.10	0.03
Giugno	0.02	0.04	
Luglio	0.02	0.14	0.04
Agosto	0.03	0.10	
Settembre		0.01	
Ottobre	0.03	0.07	
Novembre	0.04	0.04	
Dicembre			
Gennaio			
Febbraio		0.06	
Marzo		0.02	
Media apr-lug	0.08	0.07	0.16
Dev. St. apr-lug	0.08	0.05	0.22

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

Graf. 58: Media dei ritardi in entrata - servizi crociere



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

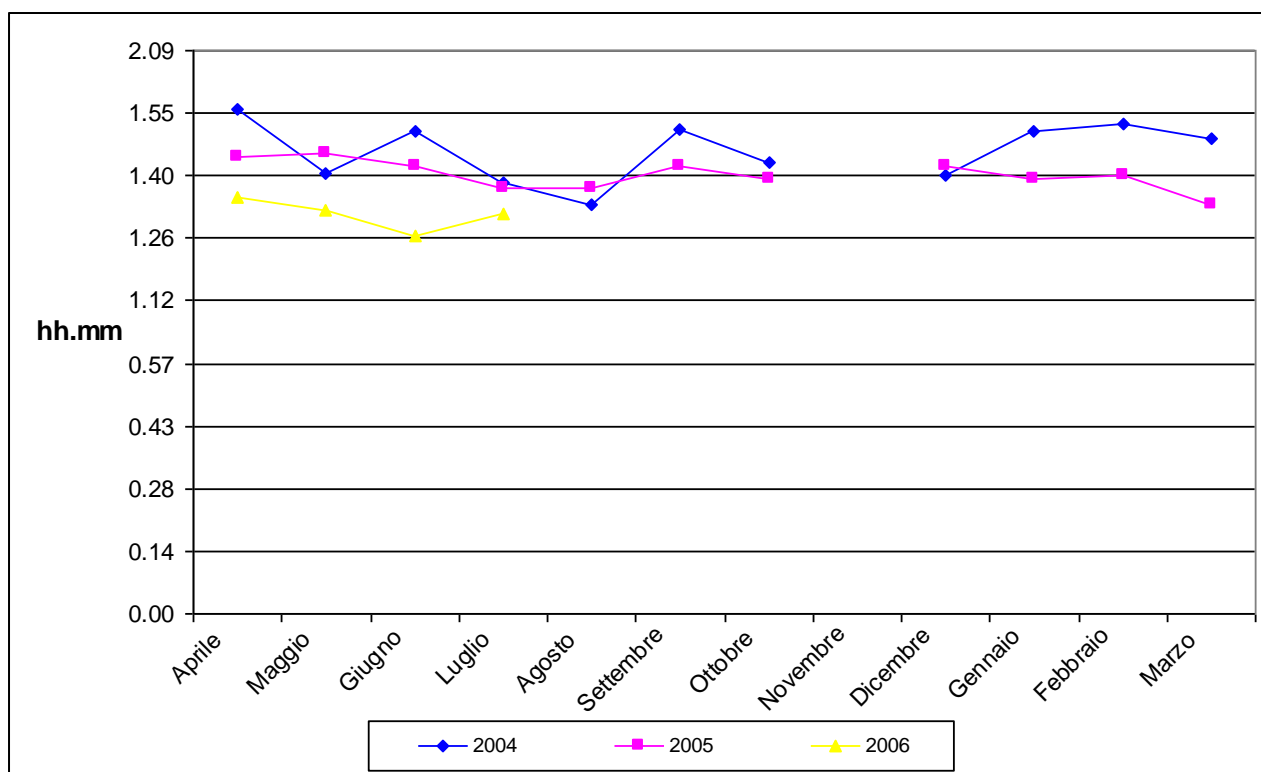
4.3. Media della manovra d'entrata

Tab. 16: Media della manovra d'entrata - servizi ro/ro solo merci (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	1.56	1.45	1.36
Maggio	1.41	1.46	1.33
Giugno	1.50	1.43	1.27
Luglio	1.39	1.38	1.32
Agosto	1.34	1.38	
Settembre	1.51	1.43	
Ottobre	1.43	1.40	
Novembre			
Dicembre	1.41	1.43	
Gennaio	1.51	1.40	
Febbraio	1.52	1.41	
Marzo	1.49	1.34	
Media apr-lug	1.46	1.43	1.32
Dev. St. apr-lug	0.07	0.03	0.03

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

Graf. 59: Media della manovra d'entrata - servizi ro/ro solo merci



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

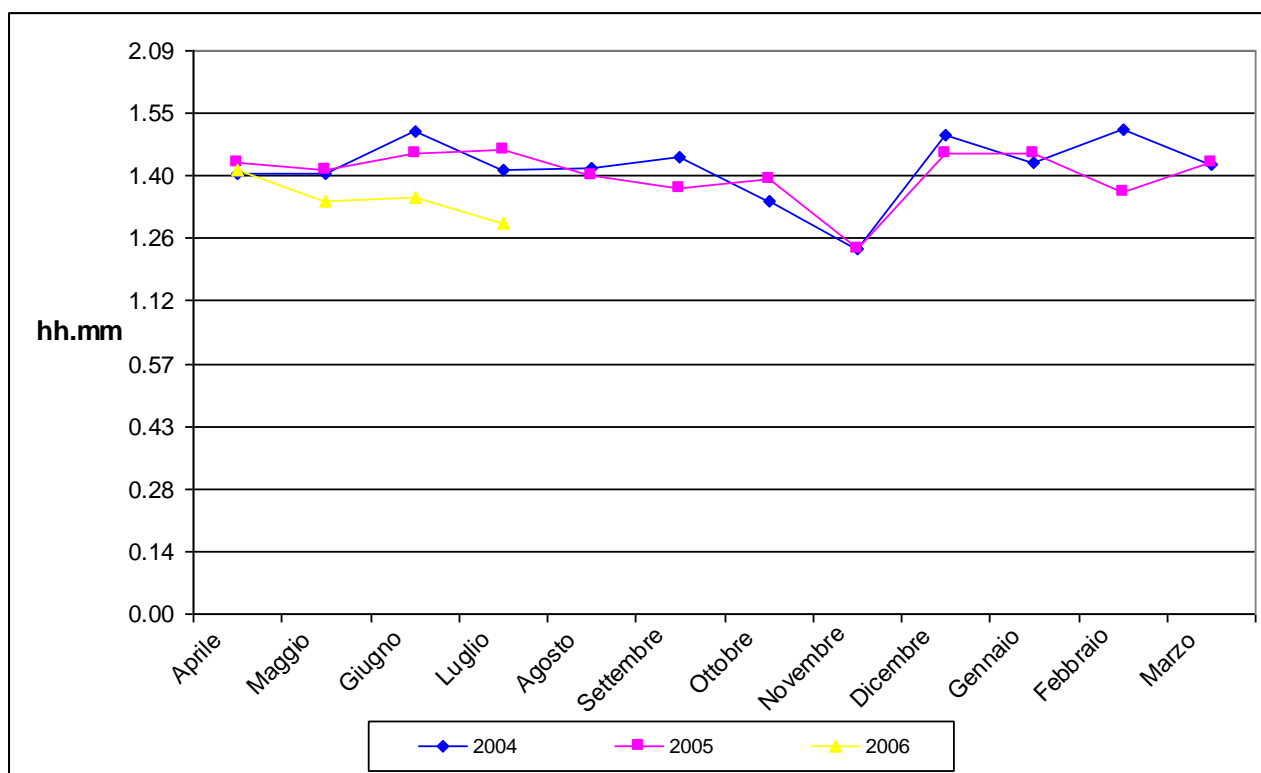
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 17: Media della manovra d'entrata - servizi feeder (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	1.41	1.44	1.42
Maggio	1.41	1.42	1.35
Giugno	1.51	1.46	1.36
Luglio	1.42	1.47	1.30
Agosto	1.42	1.41	
Settembre	1.45	1.38	
Ottobre	1.35	1.40	
Novembre	1.24	1.24	
Dicembre	1.50	1.46	
Gennaio	1.43	1.46	
Febbraio	1.51	1.37	
Marzo	1.43	1.44	
Media apr-lug	1.43	1.44	1.35
Dev. St. apr-lug	0.04	0.02	0.04

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

Graf. 60: Media della manovra d'entrata - servizi feeder



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

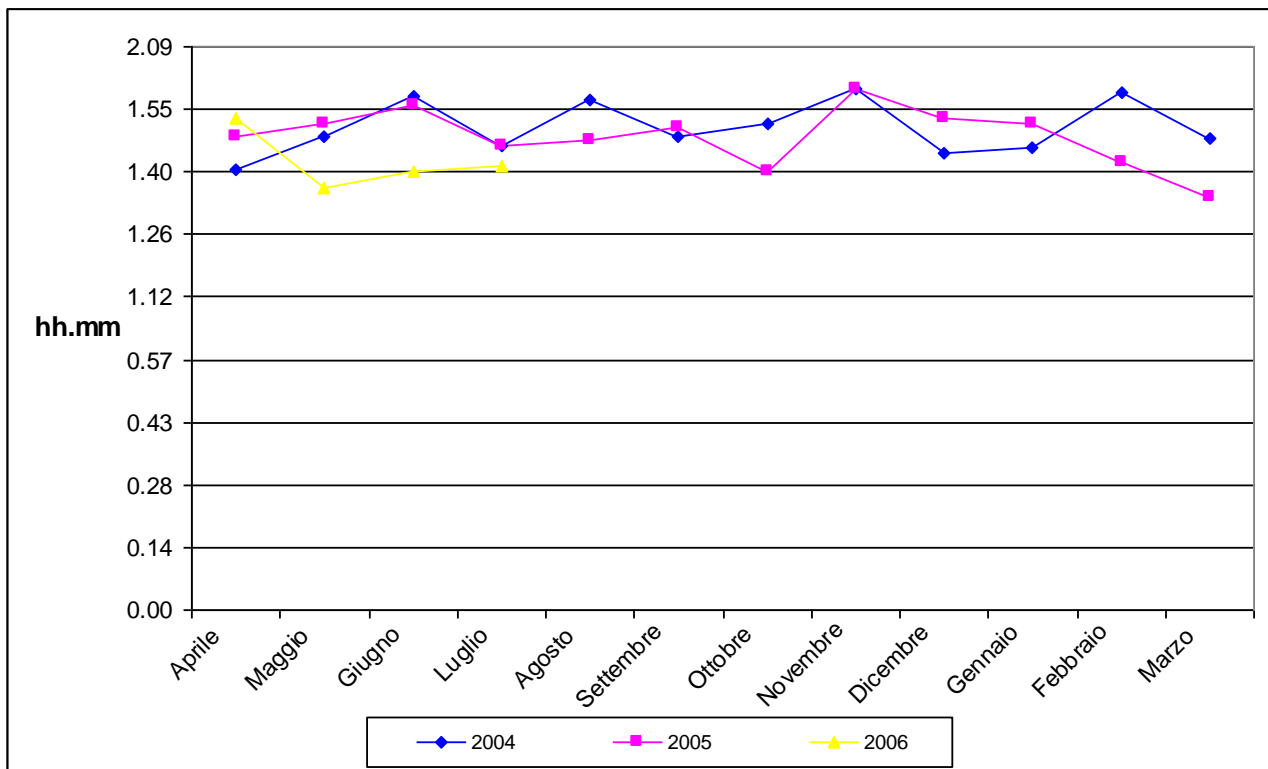
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 18: Media della manovra d'entrata - servizi diretti tipo feeder (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	1.41	1.49	1.53
Maggio	1.48	1.52	1.37
Giugno	1.58	1.56	1.41
Luglio	1.46	1.47	1.42
Agosto	1.57	1.48	
Settembre	1.49	1.51	
Ottobre	1.52	1.41	
Novembre	2.00	2.00	
Dicembre	1.45	1.53	
Gennaio	1.46	1.52	
Febbraio	1.59	1.43	
Marzo	1.48	1.35	
Media apr-lug	1.48	1.51	1.43
Dev. St. apr-lug	0.07	0.03	0.06

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

Graf. 61: Media della manovra d'entrata - servizi diretti tipo feeder



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

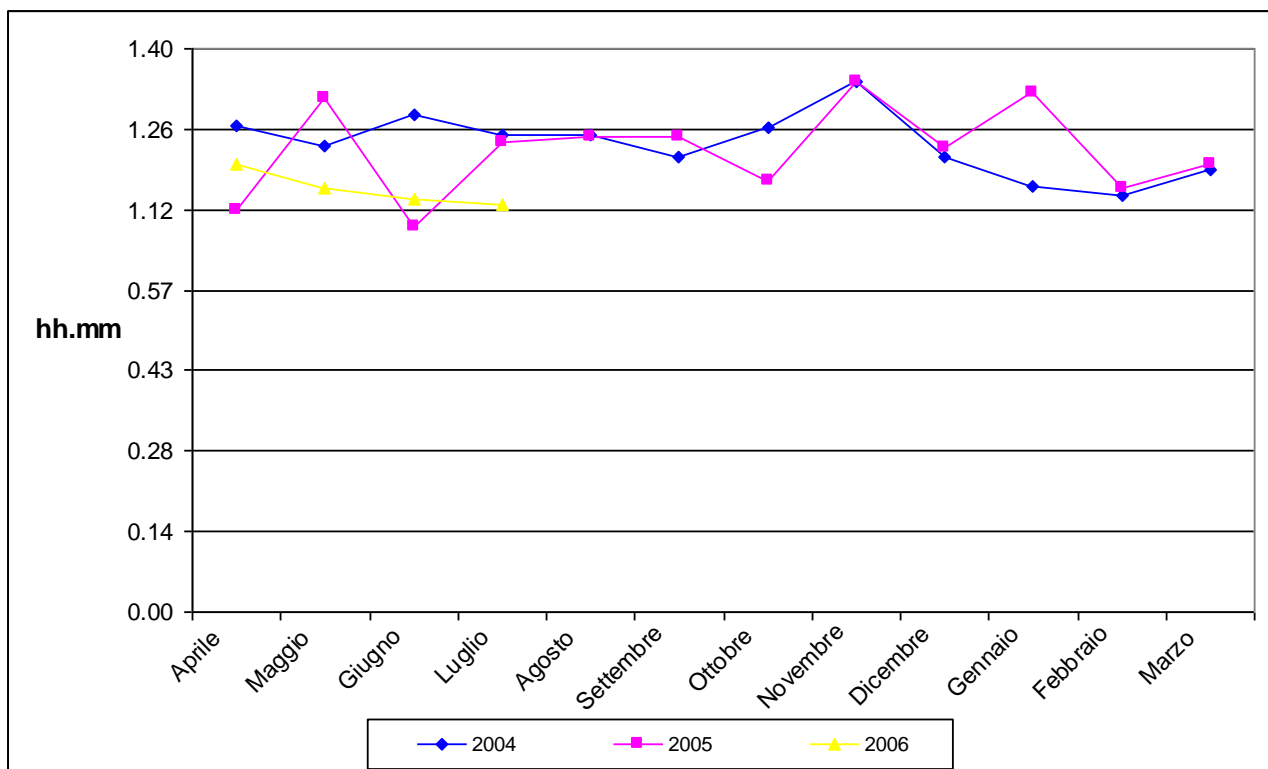
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 19: Media della manovra d'entrata - servizi ferry (hh.mm.)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	1.26	1.12	1.20
Maggio	1.23	1.32	1.16
Giugno	1.28	1.09	1.14
Luglio	1.25	1.24	1.13
Agosto	1.25	1.25	
Settembre	1.21	1.25	
Ottobre	1.26	1.17	
Novembre	1.35	1.35	
Dicembre	1.21	1.23	
Gennaio	1.16	1.33	
Febbraio	1.14	1.16	
Marzo	1.19	1.20	
Media apr-lug	1.26	1.19	1.15
Dev. St. apr-lug	0.02	0.10	0.03

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

Graf. 62: Media della manovra d'entrata - servizi ferry



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

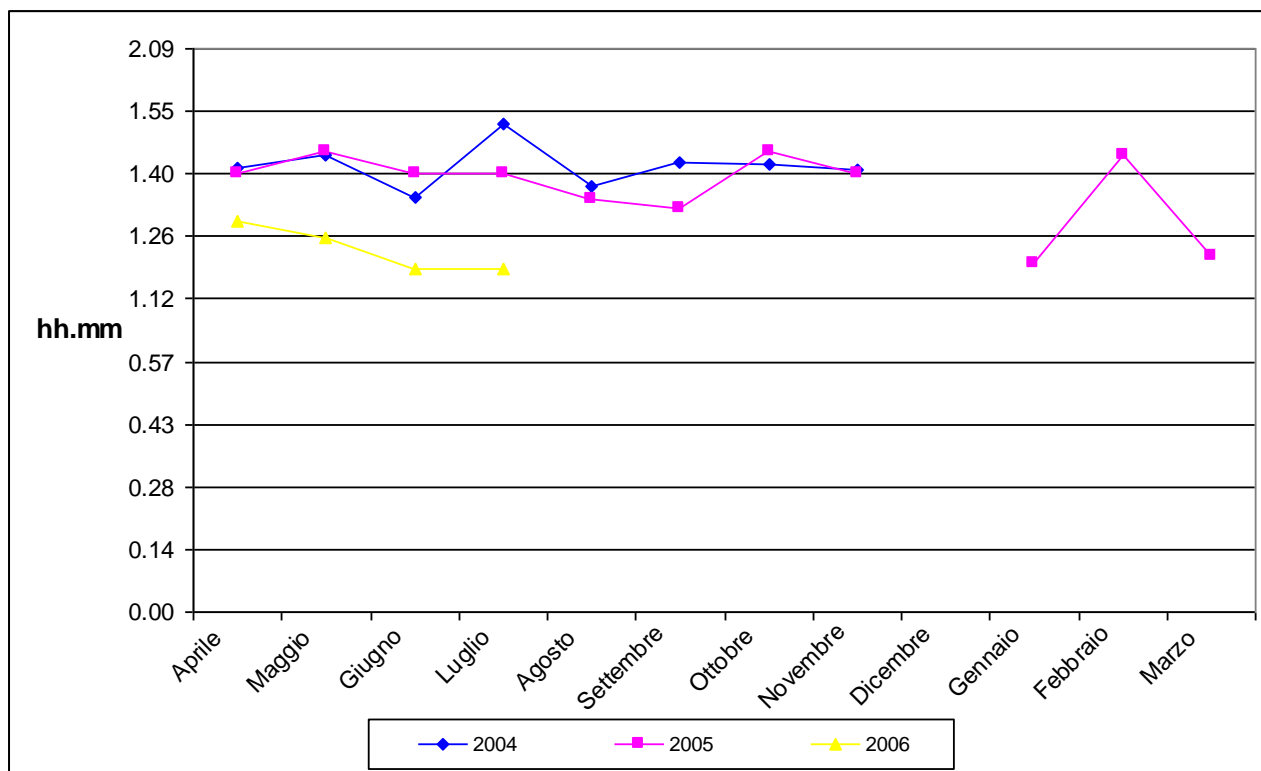
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 20: Media della manovra d'entrata - servizi crociere (hh.mm.)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	1.42	1.41	1.30
Maggio	1.45	1.46	1.26
Giugno	1.35	1.41	1.19
Luglio	1.52	1.41	1.19
Agosto	1.37	1.35	
Settembre	1.43	1.33	
Ottobre	1.43	1.46	
Novembre	1.41	1.41	
Dicembre			
Gennaio		1.20	
Febbraio		1.45	
Marzo		1.22	
Media apr-lug	1.43	1.42	1.23
Dev. St. apr-lug	0.06	0.02	0.05

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

Graf. 63: Media della manovra d'entrata - servizi crociere



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

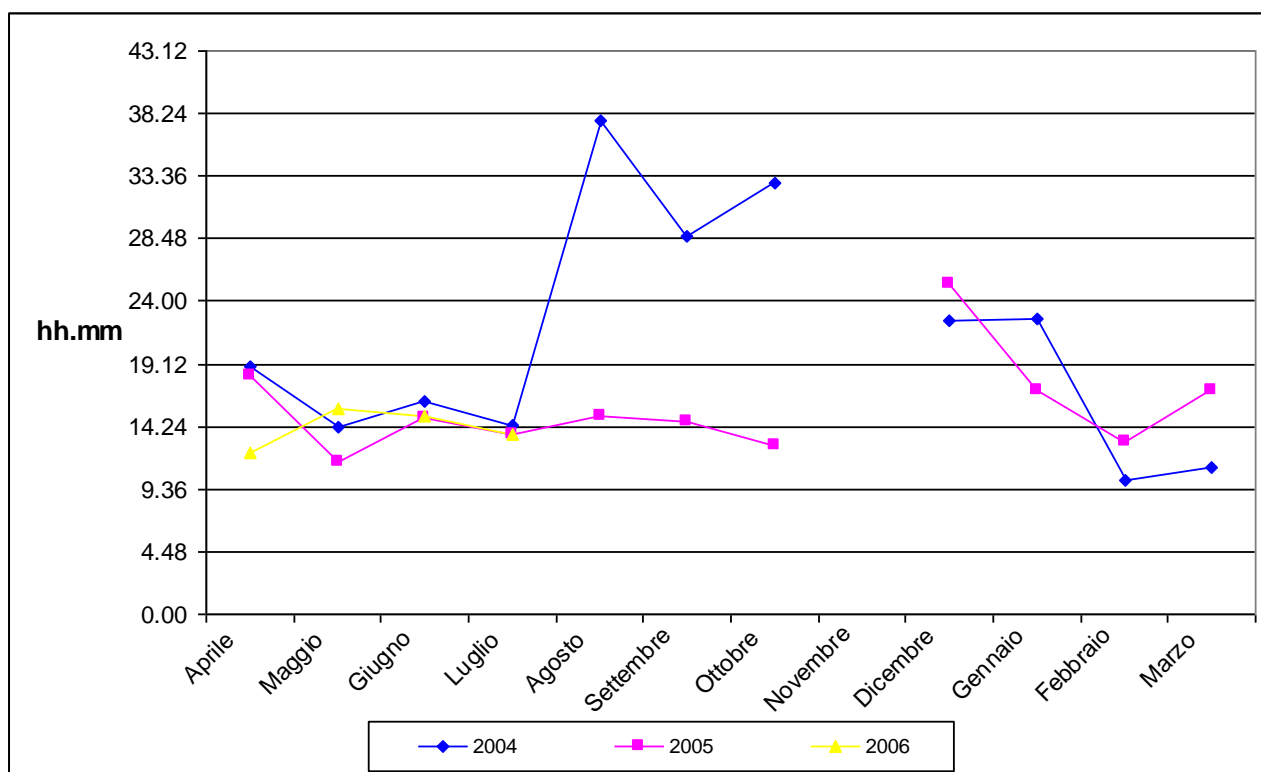
4.4. Media dei tempi di sosta in banchina

Tab. 21: Media dei tempi di sosta in banchina - servizi ro/ro solo merci (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	19.02	18.14	12.25
Maggio	14.20	11.44	15.45
Giugno	16.20	15.07	15.09
Luglio	14.28	13.48	13.47
Agosto	37.55	15.13	
Settembre	29.00	14.46	
Ottobre	33.03	12.55	
Novembre			
Dicembre	22.30	25.21	
Gennaio	22.36	17.13	
Febbraio	10.16	13.13	
Marzo	11.13	17.12	
Media apr-lug	16.02	14.43	14.16
Dev. St. apr-lug	2.11	2.43	1.29

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

Graf. 64: Media dei tempi di sosta in banchina - servizi ro/ro solo merci



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

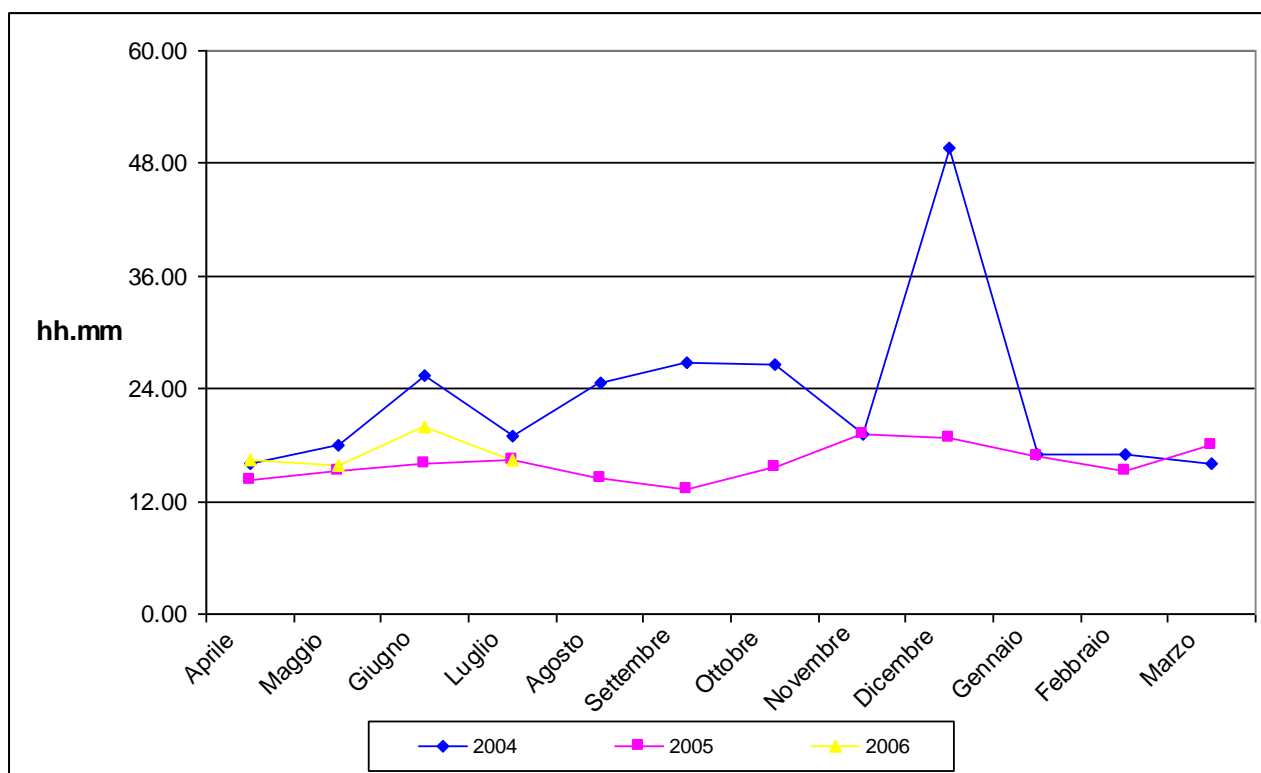
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 22: Media dei tempi di sosta in banchina – servizi feeder (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	15.56	14.13	16.25
Maggio	18.03	15.12	15.50
Giugno	25.23	16.04	19.51
Luglio	18.59	16.26	16.29
Agosto	24.36	14.26	
Settembre	26.50	13.22	
Ottobre	26.31	15.34	
Novembre	19.05	19.05	
Dicembre	49.44	18.44	
Gennaio	16.54	16.44	
Febbraio	17.05	15.16	
Marzo	15.55	18.01	
Media apr-lug	19.35	15.28	17.08
Dev. St. apr-lug	4.04	0.59	1.49

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

Graf. 65: Media dei tempi di sosta in banchina – servizi feeder



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

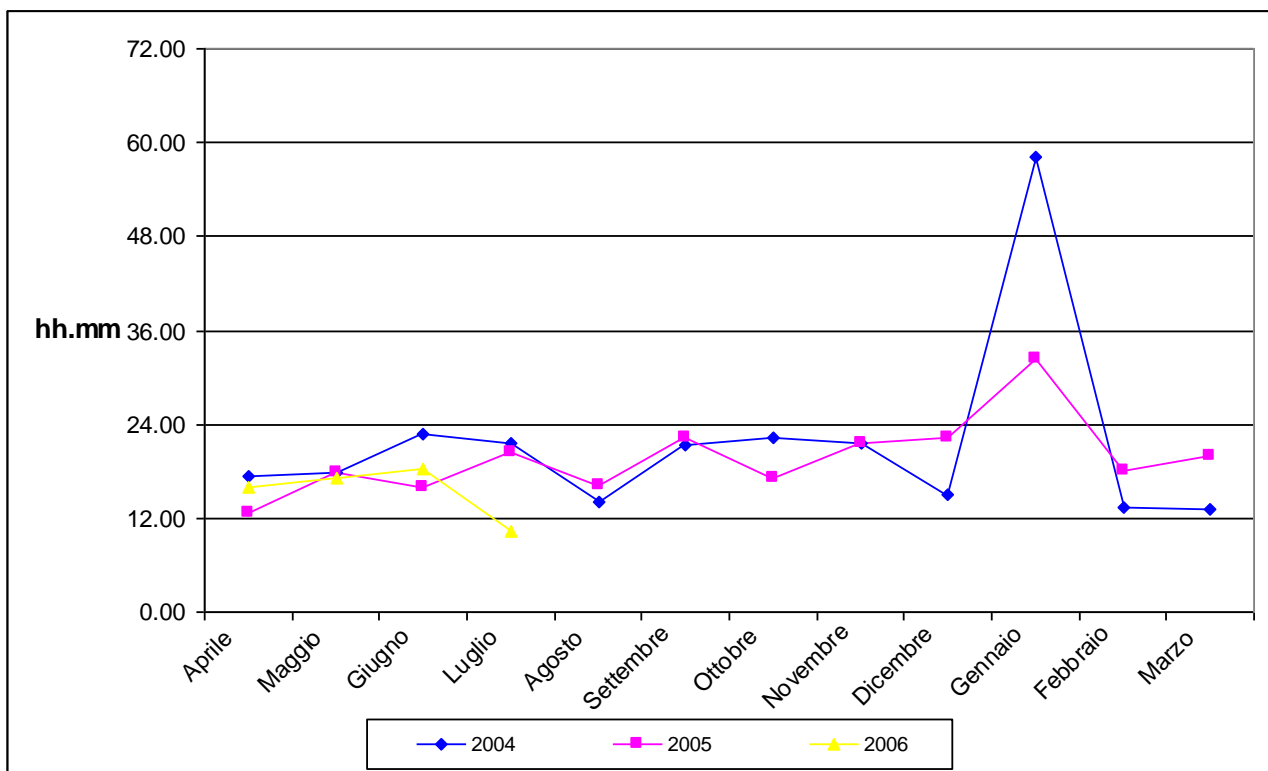
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 23: Media dei tempi di sosta in banchina - servizi diretti tipo feeder (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	17.17	12.42	15.54
Maggio	17.47	17.55	17.08
Giugno	22.50	15.57	18.23
Luglio	21.32	20.18	10.13
Agosto	14.10	16.04	
Settembre	21.18	22.12	
Ottobre	22.13	17.08	
Novembre	21.40	21.40	
Dicembre	14.56	22.18	
Gennaio	58.04	32.28	
Febbraio	13.25	18.05	
Marzo	13.10	19.51	
Media apr-lug	19.51	16.43	15.24
Dev. St. apr-lug	2.44	3.12	3.36

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

Graf. 66: Media dei tempi di sosta in banchina - servizi diretti tipo feeder



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

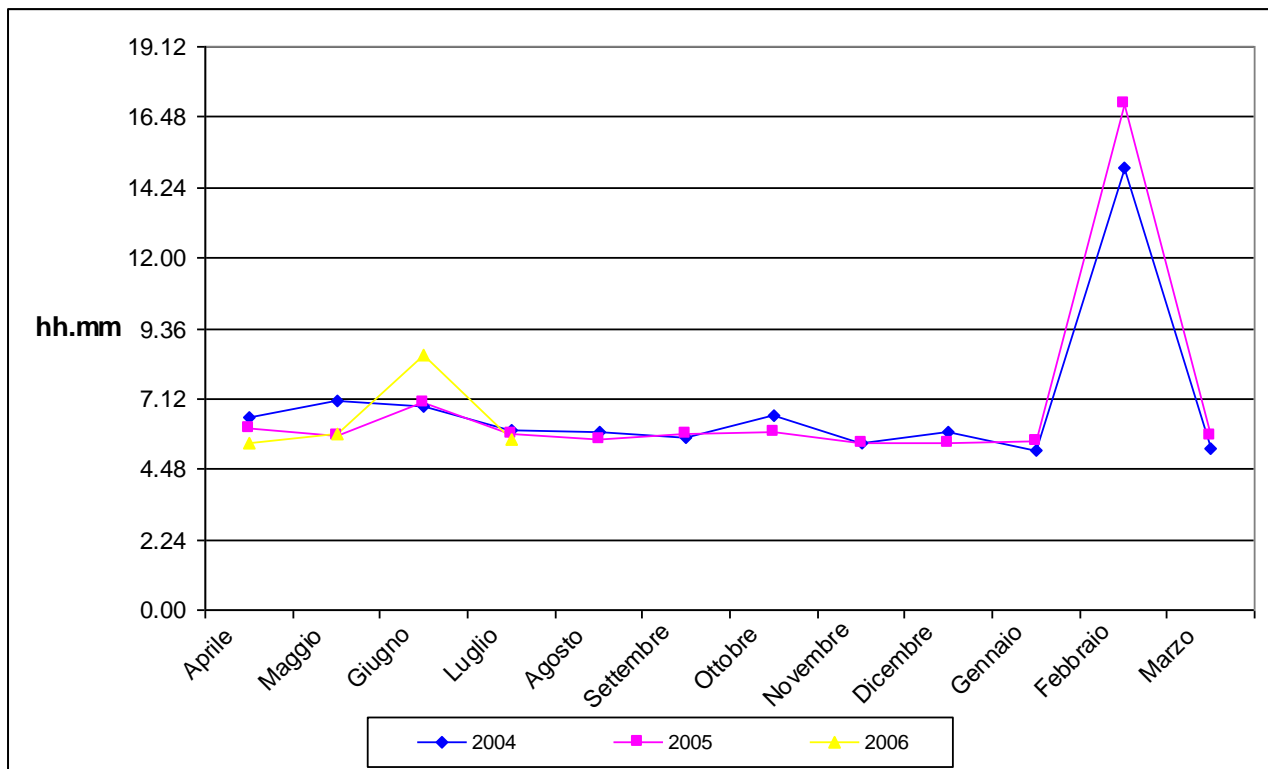
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 24: Media dei tempi di sosta in banchina - servizi ferry (hh.mm.)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	6.35	6.11	5.40
Maggio	7.06	5.56	5.59
Giugno	6.56	7.04	8.42
Luglio	6.06	6.01	5.49
Agosto	6.05	5.48	
Settembre	5.53	6.00	
Ottobre	6.38	6.05	
Novembre	5.43	5.43	
Dicembre	6.02	5.40	
Gennaio	5.27	5.45	
Febbraio	15.05	17.15	
Marzo	5.28	5.57	
Media apr-lug	6.41	6.18	6.32
Dev. St. apr-lug	0.26	0.31	1.26

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

Graf. 67: Media dei tempi di sosta in banchina - servizi ferry



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

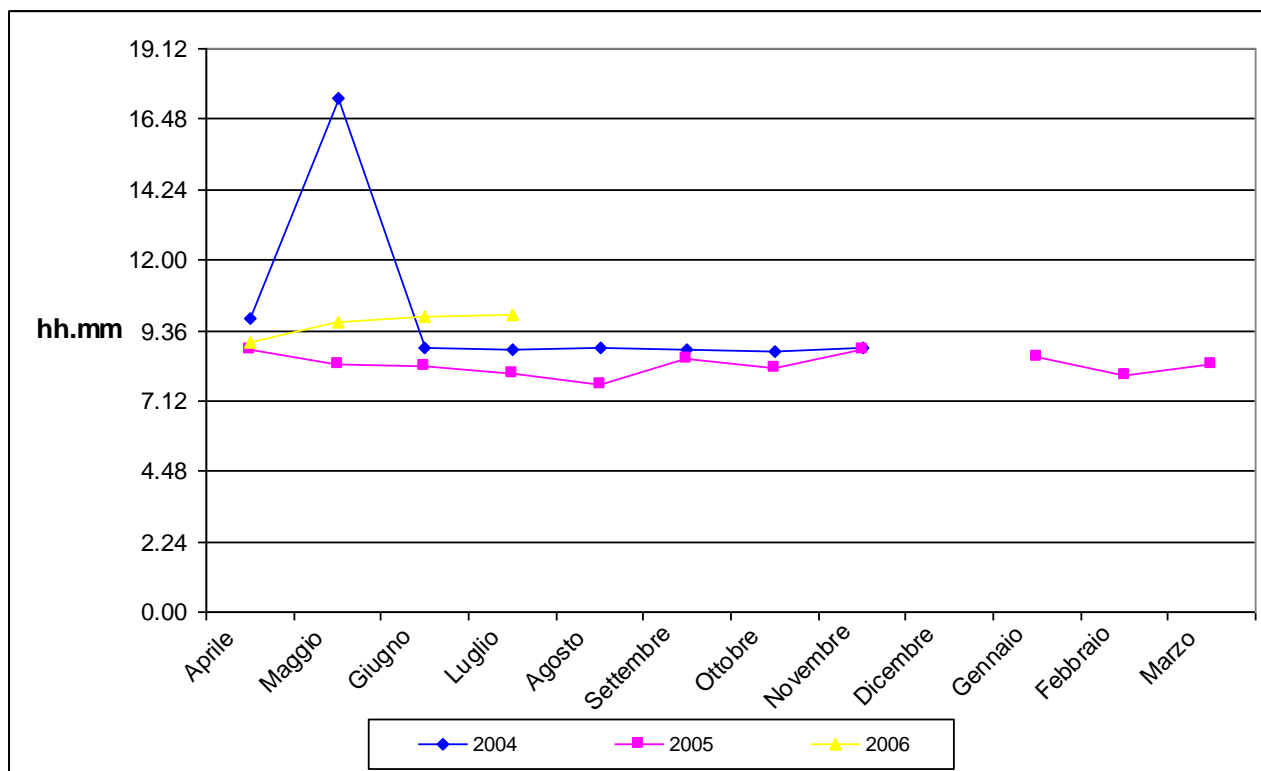
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 25: Media dei tempi di sosta in banchina - servizi crociere (hh.mm.)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	10.00	8.57	9.11
Maggio	17.30	8.26	9.52
Giugno	9.01	8.21	10.06
Luglio	8.55	8.08	10.09
Agosto	9.01	7.45	
Settembre	8.57	8.36	
Ottobre	8.52	8.19	
Novembre	8.58	8.58	
Dicembre			
Gennaio		8.40	
Febbraio		8.05	
Marzo		8.25	
Media apr-lug	11.21	8.28	9.49
Dev. St. apr-lug	4.07	0.20	0.26

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

Graf. 68: Media dei tempi di sosta in banchina - servizi crociere



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

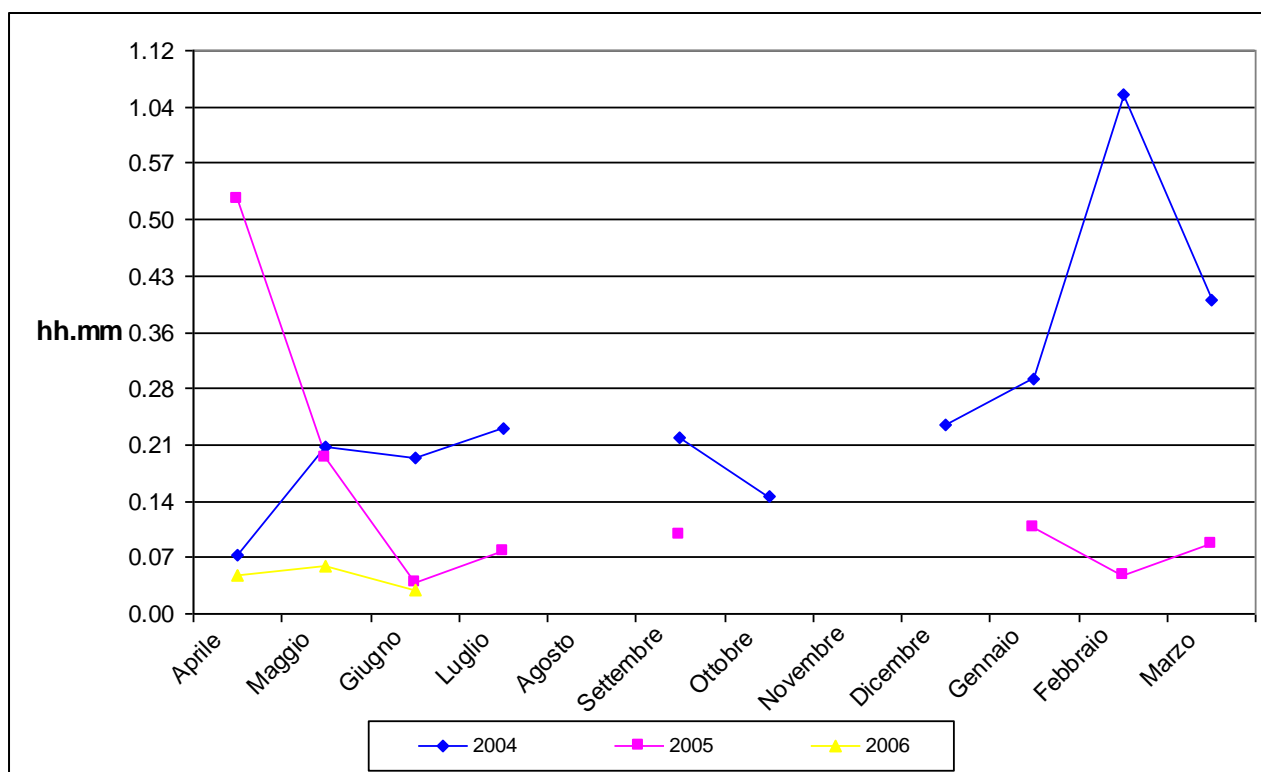
4.5. Media dei ritardi in partenza

Tab. 26: Media dei ritardi in partenza – servizi ro/ro solo merci (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	0.07	0.53	0.05
Maggio	0.21	0.20	0.06
Giugno	0.20	0.04	0.03
Luglio	0.23	0.08	
Agosto			
Settembre	0.22	0.10	
Ottobre	0.15		
Novembre			
Dicembre	0.24		
Gennaio	0.30	0.11	
Febbraio	1.06	0.05	
Marzo	0.40	0.09	
Media apr-lug	0.18	0.21	0.04
Dev. St. apr-lug	0.07	0.22	0.01

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

Graf. 69: Media dei ritardi in partenza – servizi ro/ro solo merci



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

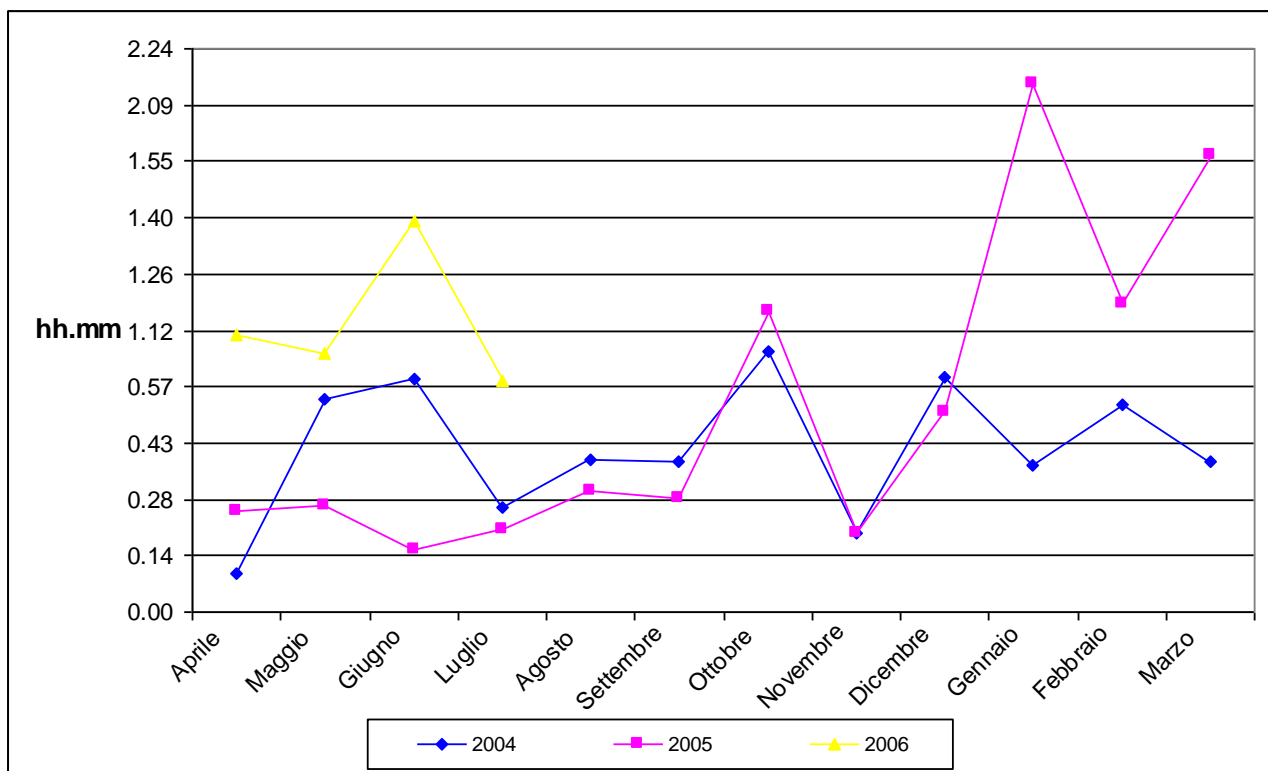
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 27: Media dei ritardi in partenza - servizi feeder (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	0.10	0.26	1.11
Maggio	0.54	0.27	1.06
Giugno	0.59	0.16	1.40
Luglio	0.26	0.21	0.59
Agosto	0.38	0.31	
Settembre	0.38	0.29	
Ottobre	1.06	1.17	
Novembre	0.20	0.20	
Dicembre	1.00	0.51	
Gennaio	0.37	2.15	
Febbraio	0.53	1.19	
Marzo	0.38	1.57	
Media apr-lug	0.37	0.22	1.14
Dev. St. apr-lug	0.23	0.05	0.18

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

Graf. 70: Media dei ritardi in partenza - servizi feeder



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

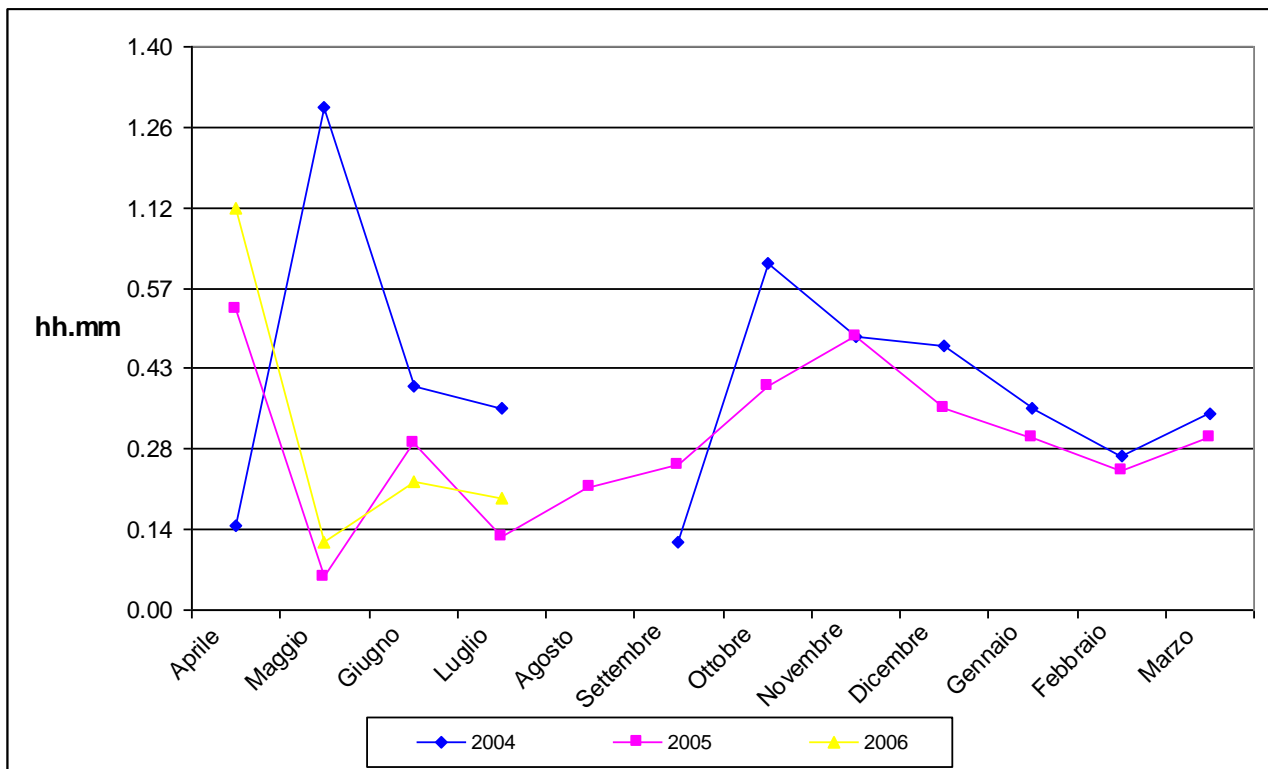
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 28: Media dei ritardi in partenza – servizi diretti tipo feeder (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	0.15	0.54	1.12
Maggio	1.30	0.06	0.12
Giugno	0.40	0.30	0.23
Luglio	0.36	0.13	0.20
Agosto		0.22	
Settembre	0.12	0.26	
Ottobre	1.02	0.40	
Novembre	0.49	0.49	
Dicembre	0.47	0.36	
Gennaio	0.36	0.31	
Febbraio	0.27	0.25	
Marzo	0.35	0.31	
Media apr-lug	0.45	0.25	0.31
Dev. St. apr-lug	0.31	0.21	0.27

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

Graf. 71: Media dei ritardi in partenza – servizi diretti tipo feeder



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

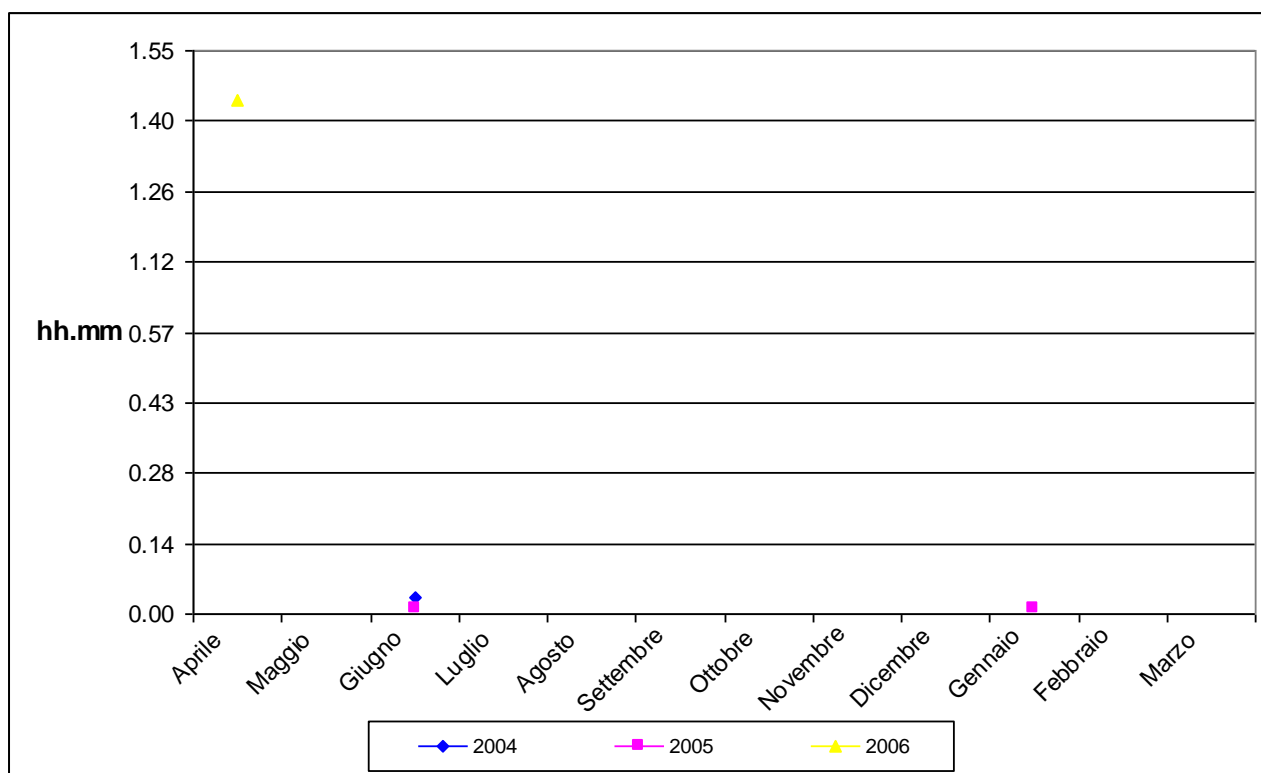
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 29: Media dei ritardi in partenza - servizi ferry (hh.mm.)

Mese	2004	2005	2006
Aprile			1.45
Maggio			
Giugno	0.03	0.01	
Luglio			
Agosto			
Settembre			
Ottobre			
Novembre			
Dicembre			
Gennaio		0.01	
Febbraio			
Marzo			
Media apr-lug	0.03	0.01	1.45
Dev. St. apr-lug			

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

Graf. 72: Media dei ritardi in partenza - servizi ferry



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

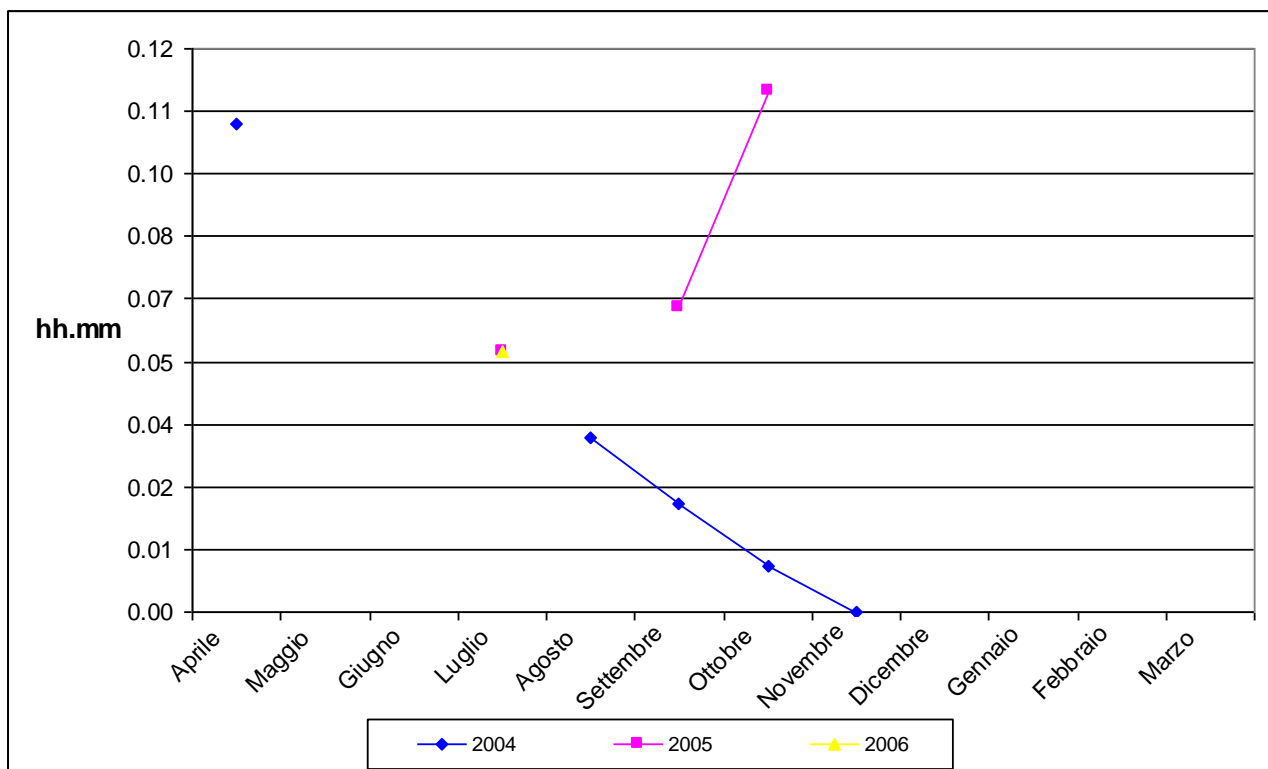
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 30: Media dei ritardi in partenza – servizi crociere (hh.mm.)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	0.11		
Maggio			
Giugno			
Luglio		0.06	0.06
Agosto	0.04		
Settembre	0.02	0.07	
Ottobre	0.01	0.12	
Novembre	0.00		
Dicembre			
Gennaio			
Febbraio			
Marzo			
Media apr-lug	0.11	0.06	0.06
Dev. St. apr-lug			

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

Graf. 73: Media dei ritardi in partenza – servizi crociere



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

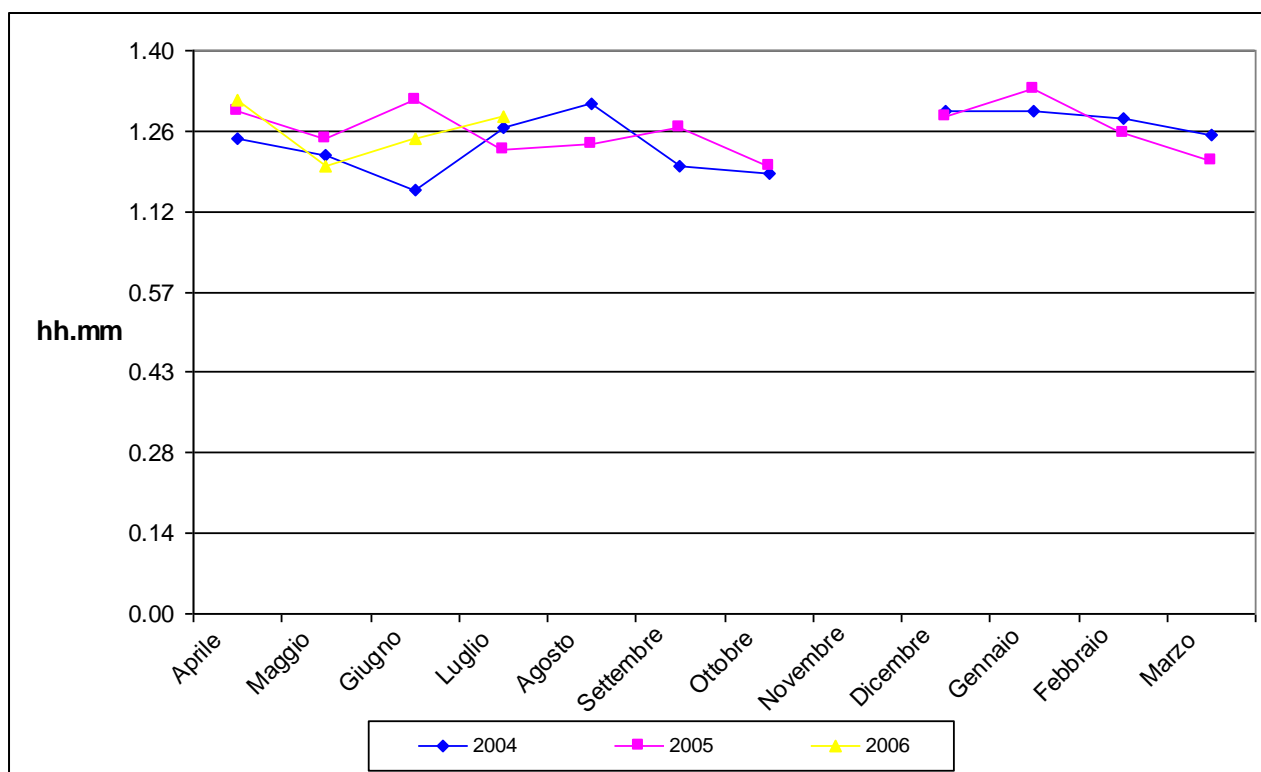
4.6. Media della manovra d'uscita

Tab. 31: Media della manovra d'uscita – servizi ro/ro solo merci (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	1.25	1.30	1.32
Maggio	1.22	1.25	1.20
Giugno	1.15	1.32	1.25
Luglio	1.27	1.23	1.29
Agosto	1.31	1.24	
Settembre	1.20	1.27	
Ottobre	1.18	1.20	
Novembre			
Dicembre	1.30	1.29	
Gennaio	1.30	1.34	
Febbraio	1.28	1.26	
Marzo	1.25	1.21	
Media apr-lug	1.22	1.27	1.26
Dev. St. apr-lug	0.04	0.04	0.05

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

Graf. 74: Media della manovra d'uscita – servizi ro/ro solo merci



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

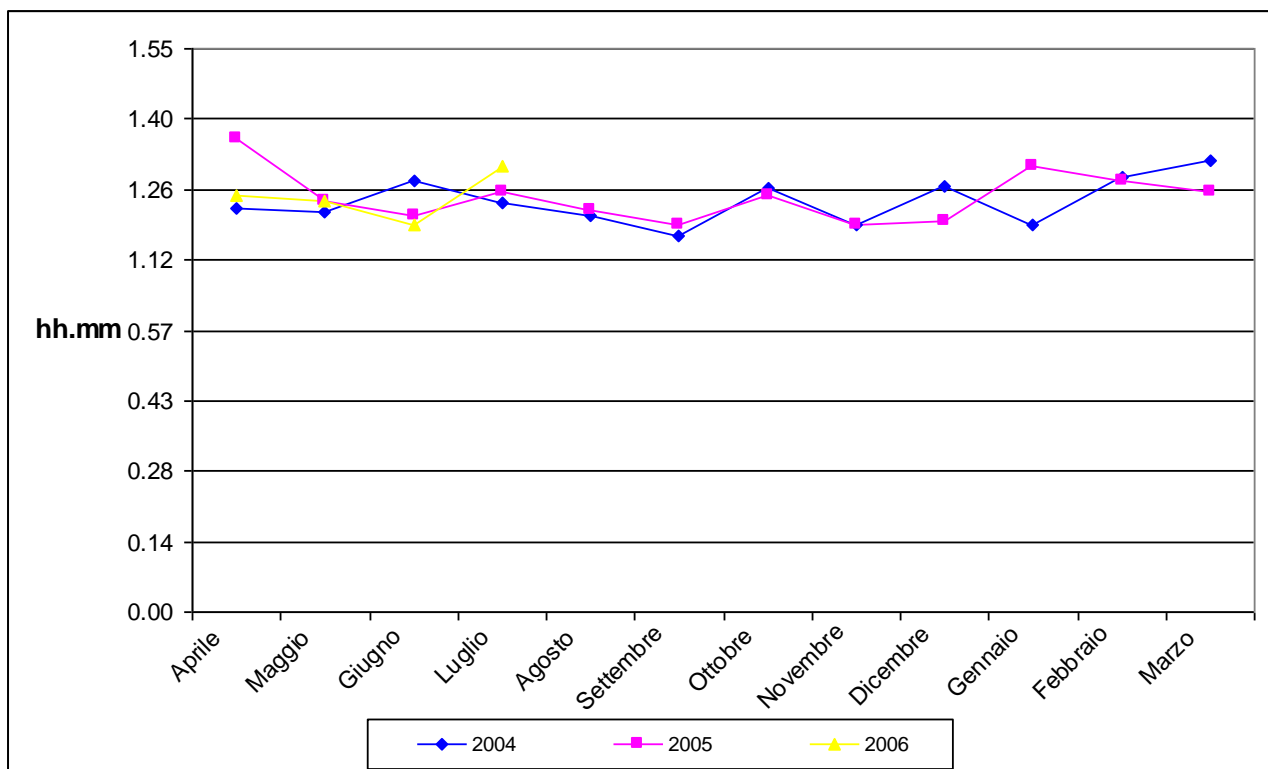
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 32: Media della manovra d'uscita - servizi feeder (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	1.22	1.37	1.25
Maggio	1.21	1.24	1.24
Giugno	1.28	1.21	1.19
Luglio	1.23	1.26	1.31
Agosto	1.21	1.22	
Settembre	1.16	1.19	
Ottobre	1.26	1.25	
Novembre	1.19	1.19	
Dicembre	1.27	1.20	
Gennaio	1.19	1.31	
Febbraio	1.28	1.28	
Marzo	1.32	1.26	
Media apr-lug	1.24	1.27	1.24
Dev. St. apr-lug	0.02	0.06	0.04

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

Graf. 75: Media della manovra d'uscita - servizi feeder



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

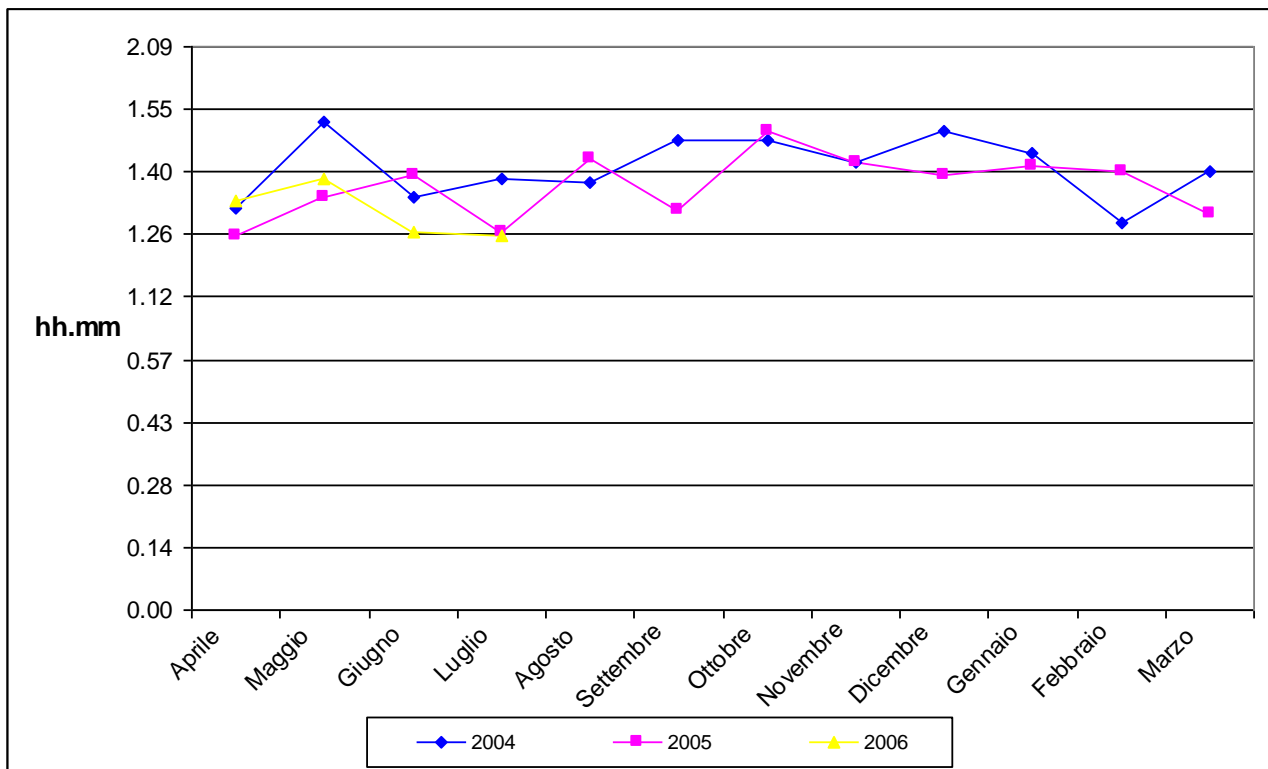
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 33: Media della manovra d'uscita - servizi diretti tipo feeder (hh.mm)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	1.32	1.26	1.34
Maggio	1.52	1.35	1.39
Giugno	1.35	1.40	1.27
Luglio	1.39	1.27	1.26
Agosto	1.38	1.44	
Settembre	1.48	1.32	
Ottobre	1.48	1.50	
Novembre	1.43	1.43	
Dicembre	1.50	1.40	
Gennaio	1.45	1.42	
Febbraio	1.29	1.41	
Marzo	1.41	1.31	
Media apr-lug	1.39	1.32	1.31
Dev. St. apr-lug	0.08	0.06	0.06

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

Graf. 76: Media della manovra d'uscita - servizi diretti tipo feeder



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

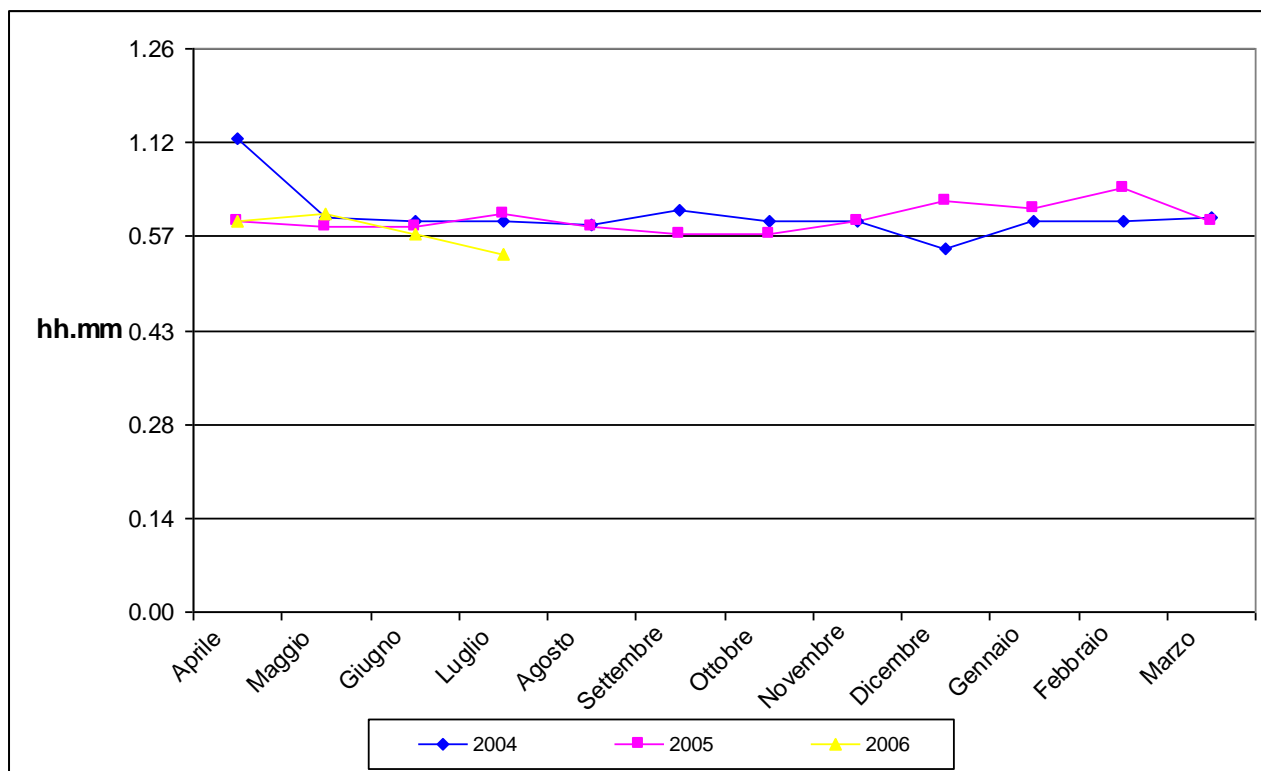
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 34: Media della manovra d'uscita - servizi ferry (hh.mm.)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	1.12	1.00	1.00
Maggio	1.00	0.59	1.01
Giugno	1.00	0.59	0.58
Luglio	1.00	1.01	0.55
Agosto	0.59	0.59	
Settembre	1.01	0.58	
Ottobre	1.00	0.58	
Novembre	1.00	1.00	
Dicembre	0.55	1.03	
Gennaio	1.00	1.02	
Febbraio	1.00	1.05	
Marzo	1.00	1.00	
Media apr-lug	1.03	0.59	0.58
Dev. St. apr-lug	0.06	0.00	0.02

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

Graf. 77: Media della manovra d'uscita - servizi ferry



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

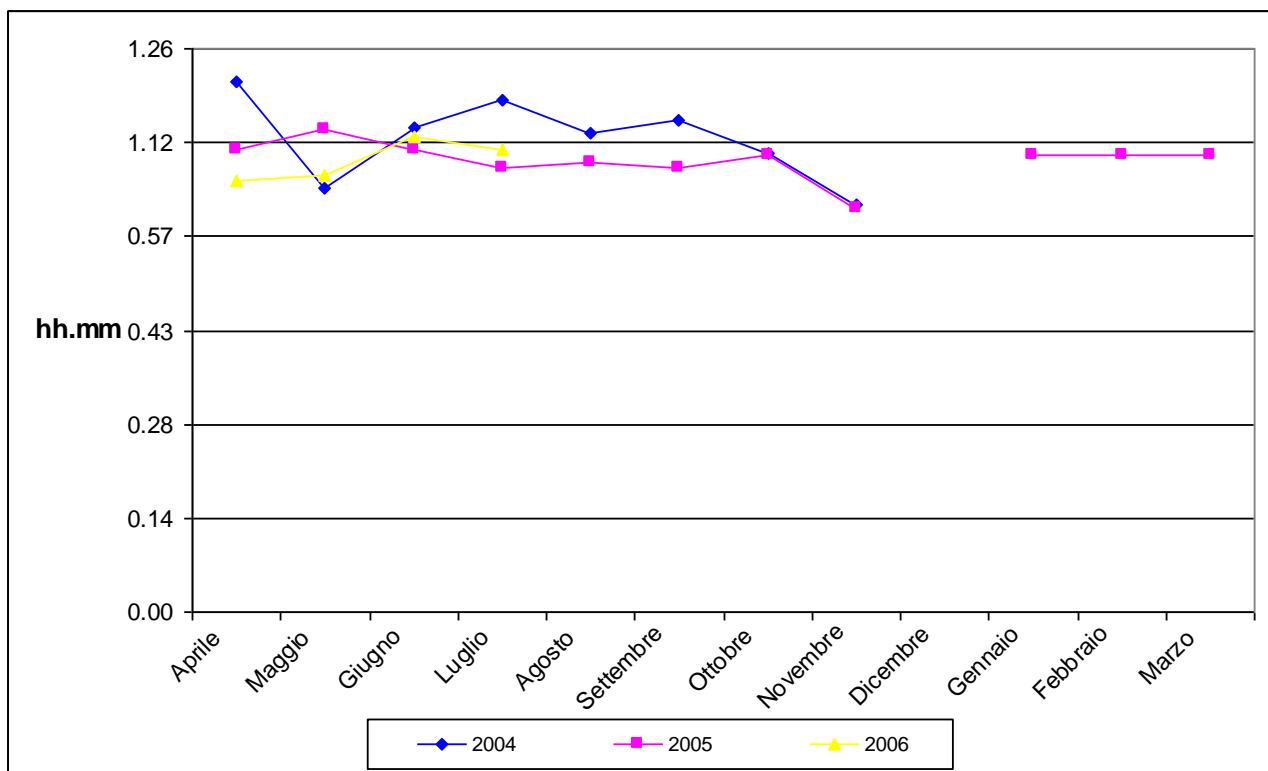
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Tab. 35: Media della manovra d'uscita - servizi crociere (hh.mm.)

Mese	2004	2005	2006
Aprile	1.21	1.11	1.06
Maggio	1.05	1.14	1.07
Giugno	1.14	1.11	1.13
Luglio	1.18	1.08	1.11
Agosto	1.13	1.09	
Settembre	1.15	1.08	
Ottobre	1.10	1.10	
Novembre	1.02	1.02	
Dicembre			
Gennaio		1.10	
Febbraio		1.10	
Marzo		1.10	
Media apr-lug	1.14	1.11	1.09
Dev. St. apr-lug	0.07	0.02	0.03

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

Graf. 78: Media della manovra d'uscita - servizi crociere



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 durante i passati quattro mesi del 2006 elementi che potrebbero indurre a pensare ad un suo scadimento. Fatta tale premessa, osservando i dati riportati nelle

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

precedenti tabelle e le elaborazioni grafiche da esse ricavate si possono fare le seguenti osservazioni¹:

- media della sosta in rada: l'accentuata variabilità rilevata nei precedenti periodi di monitoraggio viene meno durante il quadrimestre aprile-luglio 2006 con la sola eccezione dei servizi containerizzati diretti tipo feeder che registrano un valore elevato ad aprile; per quanto riguarda i servizi ferry e quelli crocieristici si ricorda che non effettuano sosta in rada (salvo casi particolari);
- media dei ritardi in entrata: i valori ed i trend rilevati differiscono tra i servizi. Se nei servizi ro/ro solo merci è stato riscontrato un andamento crescente nei quattro mesi e nei servizi feeder il trend è lineare, nelle altre tipologie di servizio si è riscontrata una significativa diminuzione dei valori da aprile in poi;
- media dei tempi della manovra di entrata: i valori si mantengono sostanzialmente costanti nel tempo e privi di variazioni significative; si segnala inoltre una generale riduzione dei tempi rispetto quanto verificatosi nel 2005 e nel 2004;
- media dei tempi di sosta in banchina: nei quattro mesi presi in esame non si riscontrano valori anomali poiché in linea generale gli andamenti rilevati si mantengono su valori costanti ed in linea col pregresso;
- media dei ritardi in partenza: sono stati registrati andamenti piuttosto variabili nei servizi containerizzati feeder ed in quelli diretti tipo feeder; costante nel tempo è invece la media dei servizi ro/ro;
- media dei tempi della manovra d'uscita: sostanzialmente lineare appare la tendenza caratterizzante i tempi della manovra di uscita per tutte le tipologie di servizio; i valori si mantengono agli stessi livelli dei passati due anni.

Andando a costruire per ciascun tipo di servizio e per ciascun parametro la media dei valori (medi) rilevati e la deviazione standard, emerge un quadro in cui, dall'inizio del monitoraggio, nella maggior parte dei casi si è verificata una contrazione delle stesse. Ciò sta a significare che la qualità del servizio non si è deteriorata, ma anzi è perlopiù migliorata. Per i pochi casi nei quali è emerso un aumento dei valori dei due parametri statistici, le cause non sono imputabili ai cantieri alle bocche ma a fattori esogeni. Data la natura stessa dei valori che vengono analizzati (essi sono infatti le medie dei valori rilevati in un certo mese) non è possibile stabilire un preciso rapporto causa - effetto, tuttavia si possono individuare per il periodo aprile - luglio 2006 alcuni elementi che potrebbero aver influito negativamente:

- nebbie mattutine che hanno ritardato l'ingresso in porto;
- mancata specificità da parte delle agenzie dell'esatto orario di arrivo delle navi;
- formazione di convogli in uscita dal porto che causano ritardi alle navi in entrata;
- arrivo notturno di navi che devono attendere in rada il primo convoglio utile del mattino (alle ore 6);
- ritardo della nave che perde il primo convoglio utile in entrata/uscita e quindi deve attendere quello successivo;
- effettuazione di lavori di manutenzione alle navi in banchina che prolungano le soste in porto.

¹ Nelle tabelle e nei grafici mancano i servizi containerizzati diretti a lunga percorrenza poiché, per motivi di cui si dirà successivamente, a partire da giugno di quest'anno questa tipologia di servizio non scala più il porto di Venezia.

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

Anche durante il quadrimestre analizzato in questo Rapporto di Valutazione, quanto emerso dai periodici contatti con il Tavolo di riferimento² va a confermare l'opinione comunemente condivisa che la costruzione delle opere mobili non incide sulla situazione commerciale del porto di Venezia. La maggior parte degli operatori portuali dichiara infatti di attraversare un buon momento di produttività, elemento che trova peraltro un valido riscontro nei dati precedentemente studiati.

L'unica nota negativa, dal punto di vista dei traffici commerciali, risulta essere la perdita delle toccate delle navi oceaniche battenti la bandiera israeliana della Zim a partire dal mese di giugno. Dagli approfondimenti svolti con gli operatori del settore emerge in modo inconfutabile che la decisione di abbandonare il porto lagunare e di sostituire detti servizi con altri di diverso tipo è dovuta a scelte commerciali che non hanno nulla a che vedere con l'avanzamento delle opere di cantiere. La compagnia ha scelto, infatti, di dirottare queste navi verso porti collocati sul Mar Nero per questioni legate ai noli poiché quelli praticati in quella particolare area geografica risultano essere favorevoli. Dal punto di vista concreto, tutti i servizi oceanici Zim che toccavano i porti dell'alto Adriatico (Venezia, Trieste, Capodistria) sono stati sostituiti da altri servizi di minore capacità. Ciò che ne è derivato è che Venezia e Capodistria hanno subito, in termini quantitativi, maggiori perdite rispetto a Trieste essendo che in quest'ultimo porto venivano sbarcati ed imbarcati un numero minore di contenitori rispetto agli altri due³. La casa madre ha giustificato questa sostituzione dichiarando che le navi attualmente impiegate svolgono il servizio in modo più veloce ed efficiente, caratteristiche che sono state ottenute mediante una riduzione delle portate massime. È da precisare tuttavia che gli agenti Zim italiani si lamentano di questa scelta che, oltretutto, pone di fatto Haifa quale centro di smistamento per il Mediterraneo dal quale, con servizi feeder di medio-piccola dimensione vengono raggiunte tutte le destinazioni finali delle merci.

Situazione commerciale a parte, l'attività del Tavolo non evidenzia alcun tipo di novità rilevante sia in riferimento all'avanzamento delle opere sia in relazione alle ripercussioni operative che potrebbero verificarsi in futuro. Le Autorità Marittime di Venezia e Chioggia, l'Autorità Portuale di Venezia, i piloti e gli addetti al servizio di rimorchio concordano sull'immutata navigabilità degli specchi acquei. I piloti tuttavia sottolineano la necessità da parte loro di una maggior attenzione nelle manovre di attraversamento delle bocche essendosi leggermente modificate le correnti all'interno della laguna dall'inizio dei lavori.

Tra le opinioni raccolte, ferma restando l'evidenza che attualmente non è riscontrato alcun tipo di problema, frequentemente è sottolineata l'ottimale organizzazione dei cantieri. Va tuttavia precisato che tutto il settore marittimo guarda con una certa attenzione, ma senza eccessiva preoccupazione per il futuro, lo stato di avanzamento dei cantieri, specie quelli alla bocca di Malamocco, ed auspica la continuazione degli stessi magari, se possibile, con una accelerazione dei tempi di realizzazione. Gli operatori non escludono la possibilità del verificarsi di qualche forma di

² All'attuale composizione del tavolo di riferimento è stato aggiunto il dott. Furlanetto, rappresentante degli Agenti marittimi in commissione consultiva presso l'Autorità Portuale. Tra gli elementi da lui segnalati e compresi all'interno di quanto detto nel presente paragrafo, si segnala la proposta di creazione di una zona (nell'area di S. Leonardo o nelle vicinanze del bacino 4) dove far aspettare la nave per far svolgere l'attraversamento della bocca, sia in entrata che in uscita, nei tempi più brevi possibili.

³ Si ricorda comunque, che pur essendo intervenuto questo cambiamento, la movimentazione TEU del porto di Venezia è cresciuta nel periodo considerato.

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

disagio, tuttavia questo è ritenuto essere il necessario prezzo da pagare per riuscire a salvaguardare una città unica al mondo quale è Venezia.

Quello veneziano è di per se un porto dove normalmente l'accesso risulta estremamente complesso rispetto ad altre realtà portuali. È possibile che isolati casi di ulteriori difficoltà di navigazione si verifichino in futuro; questi non devono tuttavia scoraggiare gli operatori, anzi devono, a parere degli intervistati, stimolare in direzione di un'accelerazione dei lavori per giungere quanto prima al completamento di un progetto che ormai è giunto ad un quarto del suo percorso e per la cui realizzazione sono già state spese ingenti somme. Gli operatori ammettono che miglioramenti al progetto forse esistono; viene ad esempio proposto di studiare anticipatamente soluzioni ad ipotetici problemi che potrebbero verificarsi con il normale avanzamento dei cantieri si da essere pronti in caso di necessità. La maggior parte degli operatori auspica, infine, che le opere di cantiere e l'opera stessa non vengano utilizzate come mezzo di strumentalizzazione politica per nascondere altri problemi ed altre incompetenze, che non vengano sostanzialmente impiegati quali mezzi per distogliere l'opinione pubblica da altri fatti che con essi non hanno nulla a che vedere.

In ogni caso, se il "fattore cantieri" è uno degli elementi che entrano in gioco quando si va a parlare del porto di Venezia, anche nel periodo analizzato sono più volte emerse osservazioni riguardanti problematiche "tradizionali", aspetti cioè che da tempo riguardano l'operatività dello scalo, che vanno ad aggiungersi a quelle citate in altre occasioni.

Si segnala a tal proposito il problema del lento avanzamento dei lavori di infrastrutturazione di alcuni terminal portuali. A causa di ciò è accaduto che alcuni clienti portuali hanno optato per un dirottamento dei traffici verso altre destinazioni maggiormente infrastrutturate sia dal punto di vista delle banchine sia a livello di collegamenti (stradali e ferroviari) con il retroterra. Il lento avanzamento dei lavori in alcuni terminal "strategici" ha di fatto portato alla perdita di quote di traffico che ad oggi non sono stati ancora recuperate.

In merito alle tariffe poi, l'apertura dei porti ad un sistema di tipo concorrenziale ha portato al costante decremento dei costi sostenuti dall'armatore per l'handling portuale. Il terminalista si trova di fatto in difficoltà a coprire i costi d'esercizio del terminal in quanto l'abbassamento delle tariffe comporta la riduzione del margine di profitto. La necessità che attualmente hanno quasi tutti i terminal portuali europei è quella di riuscire a spalmare i costi fissi dilazionandoli su un numero di periodi amministrativi il più ampio possibile. Questa necessità, combinata con la ricerca delle maggiori economie possibili, permette al terminalista di garantire all'azionista del terminal un margine di redditività adeguato all'investimento.

Parlando di costi fissi un terminalista intende soprattutto i canoni demaniali che devono essere pagati per la concessione del terminal. I canoni demaniali pagati all'Autorità Portuale di Venezia, a parere degli operatori del porto, sono molto alti, circa l'8% del totale dei costi. Oltre al canone demaniale il terminalista deve pagare all'Autorità Portuale il c.d. canone di impresa, ossia un fisso pagato a contenitore, a veicolo, a tonnellata. In altri porti i costi del demanio per metro quadrato risultano essere nettamente più bassi rispetto a quelli praticati dal porto lagunare.

Un altro problema generalizzato di tutti i porti italiani è quello del costo del lavoro che incide notevolmente sui costi totali a causa dell'organizzazione monopolistica del lavoro stesso. Il lavoro nei porti, dal punto di vista giuridico, è una materia in continua evoluzione che porta a continui assetamenti dell'assetto organizzativo esistente. Il rapporto che di fatto si è creato tra le ex Compagnie Portuali ed i privati che cercano di ottenere la gestione del lavoro nei porti è quello delle forme di autoproduzione più ampie possibili. Il terminalista cerca sempre più di non usufruire delle prestazioni di manodopera temporanea poiché preferisce, grazie ad un'attenta turnazione degli orari, adoperare il proprio personale. Questo al giorno d'oggi rispetto al passato è diventato possibile grazie al fatto che la maggior parte dei servizi sono di linea (soprattutto quelli

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

intermodali) e quindi rispettano uno scheduling preciso quando scalano un porto. Ormai i servizi tramp risultano essere quantitativamente in netta minoranza rispetto a quelli di linea.

Va comunque precisato, che i picchi di lavoro nei porti medi come Venezia sono maggiormente frequenti rispetto a quelli presenti nei porti del Nord come Amburgo e Rotterdam dove la quasi totalità dei traffici possiede un organizzazione ben precisa dettata dalla necessità di incentivare le economie di scala delle navi che possiedono una stazza superiore a quelle che scalano il porto lagunare.

La difficoltà che il terminalista deve affrontare è quella di trovare il giusto equilibrio tra il costo fisso ed il costo variabile che permetta di garantire l'affidabilità del servizio all'armatore che scala con la sua nave il porto. Con affidabilità si intende tanto la resa del servizio in termini di tempo e di efficienza quanto l'allineamento del terminal portuale alle tariffe di mercato inerenti la movimentazione della merce.

**ALLEGATO: QUESTIONARIO SUI CANTIERI ALLE BOCCHE DI
PORTO**

Questionario compilato da:

Nome

Azienda/Società/Ente

Indirizzo

Telefono

Fax

Selezionare la categoria di appartenenza

Autorità Portuale / Azienda Speciale		Spedizionieri	
Capitaneria di Porto		Piloti	
Terminalisti		Rimorchio	
Armatori		Altro (specificare)	
Agenzie marittime			

1. Per quanto riguarda il settore di appartenenza, si ritiene di essere in una fase di sviluppo oppure in una di crisi?

SVILUPPO

CRISI

2. Precisare brevemente

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

3. Sono state recentemente riscontrate differenze nell'ambito della normale operatività? (se si procedere andando alla 5, altrimenti alla 15)

SI

NO

4. Si ritiene che esse siano una conseguenza dell'apertura dei cantieri sui cantieri alle bocche di porto? (se SI continuare al punto 6, altrimenti alla 15)

SI

NO

5. Le variazioni registrate sono state positive o negative?

Positive

Negative

6. In quale ambito di attività (o operativo) sono state riscontrate dette variazioni? (qualità del servizio, puntualità del servizio, volumi di traffico, numero di tocche, riorganizzazione dei turni di lavoro, costi, redditività, ecc.)

7. E' stato o sarà predisposto un piano di monitoraggio interno di tali effetti?

SI

NO

8. Precisare brevemente

9. Per far fronte al nuovo contesto sono stati, o saranno, presi provvedimenti o elaborate nuove strategie/politiche operative?

SI

NO

10. Illustrare brevemente le misure adottate

11. Si prevede che gli effetti sullo svolgimento dell'attività saranno limitati al periodo di cantiere oppure si protrarranno anche alla fine dello stesso?
Spiegare

12. Si ritiene che le conseguenze siano puntuali (limitate) oppure si ripercuotano anche in altri punti della supply chain?

PUNTUALI

DIFFUSE

13. Precisare brevemente

14. Commenti o approfondimenti
