



**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/5**

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

Contratto prot.n. 21540 si/gce/fbe

Documento **MACROATTIVITÀ: SETTORE PORTUALE
I RAPPORTO DI VALUTAZIONE
PERIODO DI RIFERIMENTO: DA MAGGIO AD
AGOSTO 2009**

Versione **2.0**

Emissione **7 Ottobre 2009**

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 2009 - GIUGNO 2009: VALORI A CONFRONTO E TREND	4
3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2009 - GIUGNO 2009	13
3.1 Il porto di Ancona.....	13
3.2 Il porto di Trieste	15
3.3 Il porto di Genova.....	19
3.4 Il porto di La Spezia	22
4. LA QUALITA' DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI NEL PERIODO APRILE 2009 - GIUGNO 2009.....	25
4.1. Media della sosta in rada.....	25
4.2. Media dei ritardi in entrata	29
4.3. Media della manovra d'entrata	34
4.4. Media dei tempi di sosta in banchina.....	39
4.5. Media dei ritardi in partenza	44
4.6. Media della manovra d'uscita	49
5. ASPETTI QUALITATIVI DEL MONITORAGGIO: STRATEGIE E VALUTAZIONI DEGLI OPINION LEADERS	55

1. INTRODUZIONE

Nel primo rapporto della quinta annualità del Piano di Monitoraggio sono stati raccolti, rielaborati e commentati i dati contenuti nei Rapporti Mensili redatti durante il periodo maggio - agosto 2009. Come già altre volte ricordato, l'obiettivo ultimo di questo lavoro è sostanzialmente quello di effettuare una rielaborazione critica rispetto quanto rilevato nei precedenti mesi di monitoraggio.

Nelle prime due sezioni del lavoro saranno analizzati i flussi di traffico del porto di Venezia e dei porti concorrenti di Ancona, Trieste, Genova e La Spezia. Come tradizionalmente fatto, 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 durante la precedente annualità e con quelli dello stato *ante operam* (anno 2004).

L'arco temporale coperto dai dati in questione riguarda il periodo gennaio - giugno 2009 per il porto di Venezia, mentre copre il periodo marzo - giugno 2009 per gli altri.

Si precisa, tuttavia, che a partire da febbraio 2009 l'Autorità Portuale di Venezia ha modificato il proprio standard di pubblicazione dei dati andando ad uniformarsi a quello previsto a livello europeo dalla European Seaport Organization (ESPO). Per questo motivo a partire da questo rapporto la comparazione dei dati attuali con quelli riferiti al 2004 verrà fatta, dove i dati non siano puntualmente confrontabili, ricorrendo ad alcune elaborazioni ed approssimazioni. A tal fine si segnala che nelle tabelle 1 e 2 le voci in rosso rappresentano i valori direttamente confrontabili, mentre quelle in blu sono quelle per cui si rende necessaria un'approssimazione ed una valutazione d'insieme.

Si precisa inoltre che al momento non sono ancora disponibili i dati riferiti al porto di Ravenna e che il relativo monitoraggio sarà continuato non appena questi saranno resi pubblici.

Nella terza parte del rapporto saranno rielaborati ed analizzati i dati derivanti dalla misurazione diretta dei valori dei parametri che rappresentano la qualità del servizio offerto dal porto di Venezia. L'arco temporale di riferimento sarà, in questo caso, aprile - giugno 2009 non essendo in questo momento ancora disponibili i dati del mese di luglio '09.

Nell'ultima parte del lavoro sarà tracciato il quadro delle opinioni e delle percezioni della comunità portuale lagunare.

Conformemente a quanto previsto dal Disciplinare Tecnico, nel precedente quadrimestre è stato altresì condotto il monitoraggio dei cosiddetti "parametri economici". Quanto emerso va in direzione dell'invarianza rispetto i livelli pregressi.

2. ANALISI DEI TRAFFICI DEL PORTO DI VENEZIA NEL PERIODO GENNAIO 2009 - GIUGNO 2009: VALORI A CONFRONTO E TREND

Nelle tabelle 1 e 2 le voci in rosso rappresentano i valori attuali direttamente confrontabili con quelli riferiti al 2004, mentre quelle in blu sono quelle per cui si rende necessaria un'approssimazione ed una valutazione d'insieme. Si ricorda, infatti, che a partire da febbraio 2009 l'Autorità Portuale di Venezia ha modificato il proprio standard di pubblicazione dei dati andando ad uniformarsi a quello previsto a livello europeo dalla European Seaport Organization (ESPO).

Tab. 1: Flussi di traffico (gennaio 2009 - giugno 2009, dati cumulati)

Merci (tonn.)	PERIODO		Var. % 09/08
	Gen. 08 - Giu. 08	Gen. 09 - Giu. 09	
Cereali	212.620	121.606	-42,8
Mangimi/semi oleosi	834.757	808.092	-3,2
Carbone	1.684.788	1.587.137	-5,8
Minerali/cascami	380.428	221.909	-41,7
Fertilizzanti	12.117	10.676	-11,9
Altre rinfuse solide	1.329.930	1.028.443	-22,7
Totale rinfuse solide	4.454.640	3.777.863	-15,2
Petrolio grezzo	2.720.841	2.865.779	5,3
Prodotti raffinati	2.664.548	2.359.382	-11,5
Gas liquefatti	0	0	
Altre rinfuse liquide	828.708	604.663	-27,0
Totale rinfuse liquide	6.214.097	5.829.724	-6,2
Container	1.829.568	1.843.276	0,7
Ro-ro	1.362.158	901.213	-33,8
Altre general cargo	1.612.964	917.681	-43,1
Totale merci in colli	4.804.690	3.662.170	-23,8
TOTALE GENERALE	15.473.427	13.269.757	-14,2
TEU	183.846	185.987	1,2
Passeggeri	601.375	648.299	7,8
di cui crocieristi	430.757	500.516	16,2
Navi	2.345	2.114	-9,9

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

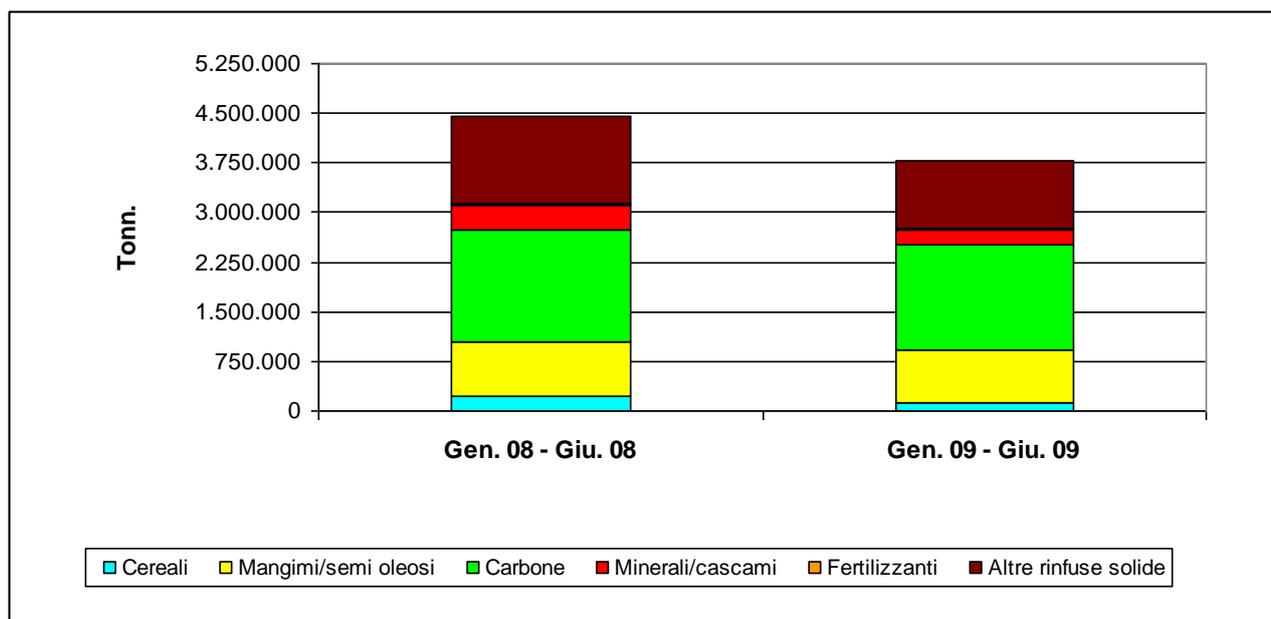
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 2: Flussi di traffico (gennaio 2004 - giugno 2004, dati cumulati)

Merci (tonn.)	PERIODO
	Gen. 04 - Giu. 04
Cereali	506.047
Sfarinati	332.756
Carbone	309.344
Rinfuse siderurgiche	592.304
Altre rinfuse	1.296.376
Prodotti siderurgici	1.007.617
Altre merci	230.387
<i>Totale tradizionale</i>	4.274.831
Autostrade del mare	763.846
Container	1.312.195
Rinfuse liquide	41.850
<i>Totale specializzati</i>	2.117.891
TOTALE COMMERCIALE	6.392.722
TOTALE INDUSTRIALE	3.341.108
TOTALE PETROLI	5.251.218
TOTALE GENERALE	14.985.048
Movimento contenitori (TEU)	147.748
Movimento passeggeri (unità)	323.839
Navi al commerciale (unità)	1.627
<i>di cui passeggeri</i>	404

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

Graf. 1: Rinfuse solide (tonn.)



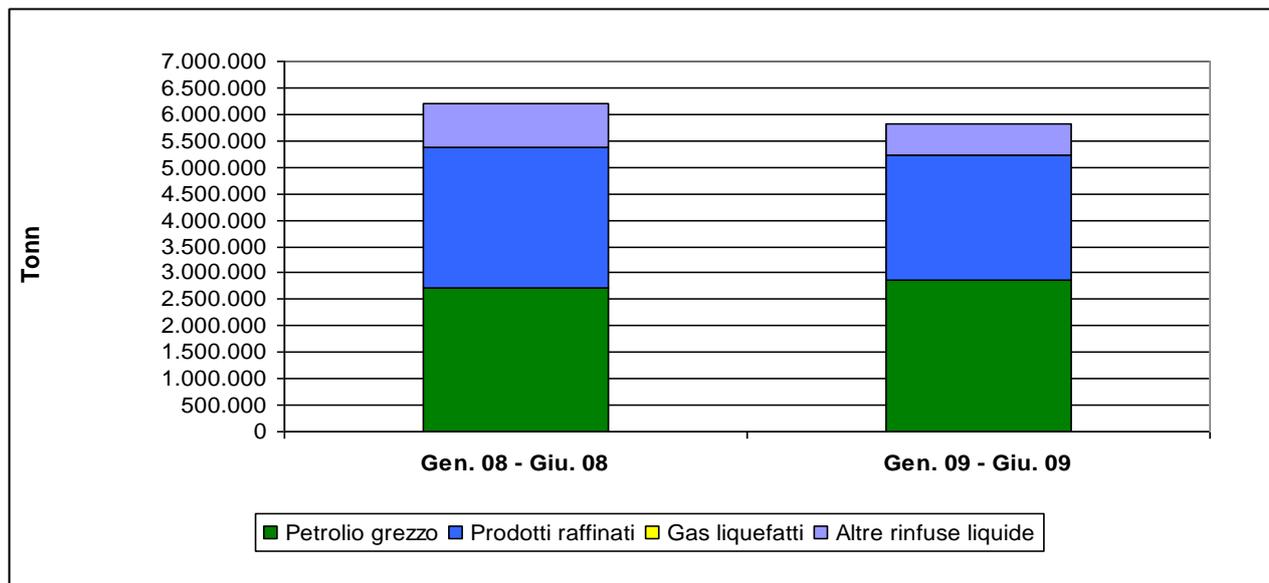
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

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

La movimentazione complessiva delle rinfuse solide realizza nel 2009 una contrazione di poco più di 15 punti percentuali rispetto i livelli del 2008. In particolare, andando ad osservare le diverse tipologie di merce che compongono questa voce, si nota che sono tutte le voci ad essere in contrazione con variazioni che vanno da pochi punti percentuali (es.: mangimi, -3,2%) a variazioni significative (es.: cereali, -42%). Per quanto riguarda la comparazione con lo stato *ante operam*, qui è possibile notare che i traffici di carbone e di mangimi/semi oleosi hanno visto nel 2009 un forte tasso di sviluppo rispetto quanto realizzato nel 2004 (se i primi sono passati da 332 a 800 mila tonnellate, i secondi sono cresciuti da 300 mila ad un milione e mezzo). Diverso è invece il risultato realizzato dai cereali in quanto la flessione risulta confermata anche in relazione al 2004 quando sono state movimentate 500 mila tonnellate contro le 120 del 2009.

Passando al settore delle rinfuse liquide, il 2009 si caratterizza, in un quadro di generale flessione rispetto la movimentazione del 2008, per un incremento del 5,3% nel flusso del greggio e per una diminuzione di oltre 11 punti percentuali nei raffinati. Procedendo per approssimazione ed aggregando le due voci si ha che le oltre 5 milioni e 200 mila tonnellate del 2009 sono di poco inferiori a quanto movimentato dal porto petroli nel 2004 (5.251.218 tonnellate), settore portuale che, secondo la classificazione pregressa, ragionevolmente movimentata questa tipologia di merce.

Graf. 2: Rinfuse liquide (tonn.)



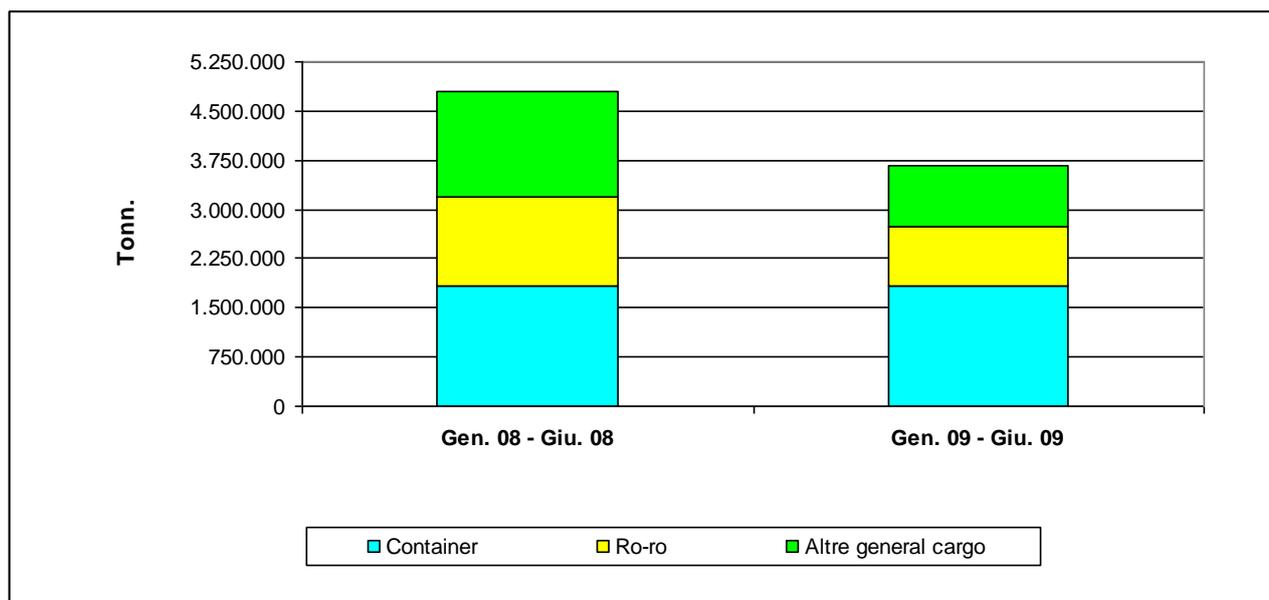
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

Anche i traffici delle merci in colli sono complessivamente in calo rispetto lo scorso anno (-23,8%). Andando ad osservare gli andamenti delle tre categorie di traffico che compongono questa categoria si riscontrano decrementi significativamente marcati sia nelle tonnellate di merci viaggianti su navi *ro-ro* che nella categoria residuale *altre general cargo* (-33,8 e 43,1% rispettivamente). Diverso è invece l'andamento delle merci containerizzate che registrano un incremento dello 0,7%. Marcatamente diverso è il risultato nei confronti del 2004: passando da 1,3 a 1,8 milioni di tonnellate i traffici containerizzati sono cresciuti del 40%, mentre le merci dei servizi *ro-ro* sono cresciute del 18% passando da 763 a 900 mila tonnellate.

Quanto evidenziato in relazione alle diverse categorie di traffico si traduce in un traffico generale del porto di Venezia in flessione tanto rispetto il 2008 (-14,2%) quanto nei confronti del 2004 (-12%).

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

Graf. 3: General cargo (tonn.)



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

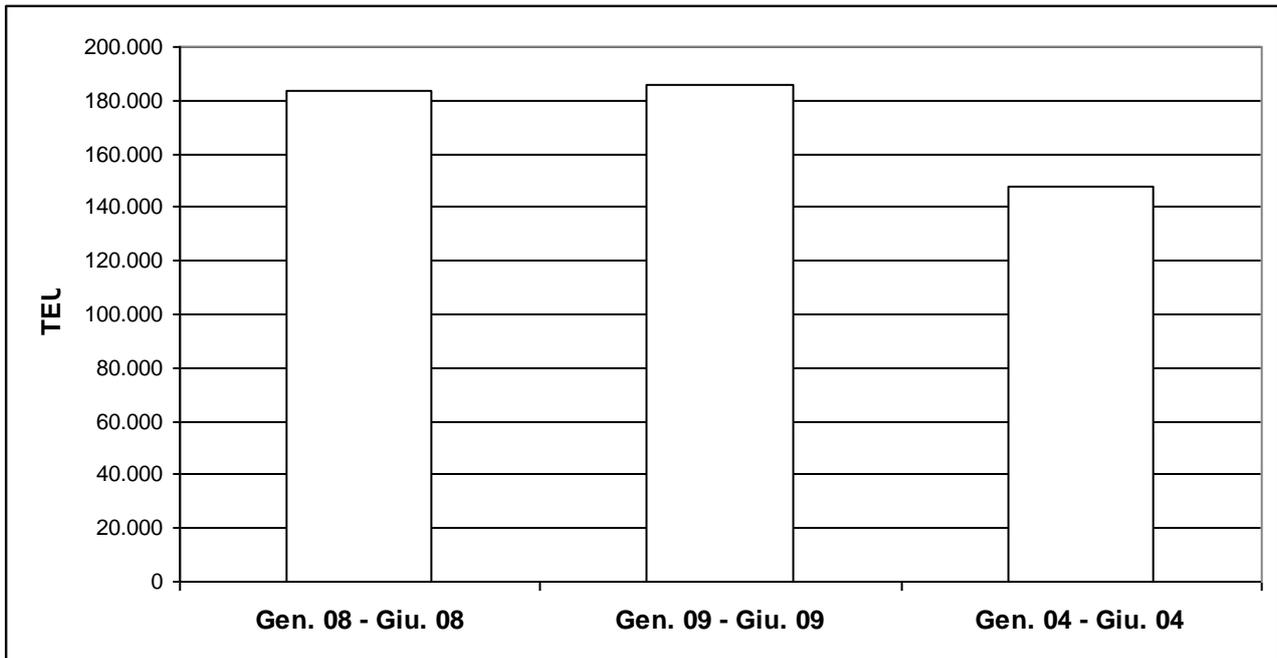
Nei grafici successivi (graf. 4, 5 e 6) sono rappresentati i valori riguardanti le movimentazioni di container espresse in TEU, il movimento passeggeri ed il numero complessivo di navi che hanno scalato il porto.

A conferma del trend positivo registrato dalle tonnellate di merce viaggianti in container, anche il numero di TEU operati nel 2009 cresce rispetto il 2008 dell'1,2%. Positivo è il saldo anche rispetto lo stato *ante operam*; in questo caso il delta è del 20%. Analogo andamento si osserva anche nel traffico passeggeri: se rispetto il 2008 l'incremento complessivo è stato del 7,8 (+16,2% nel solo traffico crocieristico), il flusso registrato nel periodo in analisi appare essere molto positivo soprattutto nei confronti del 2004, anno rispetto il quale il traffico è più che raddoppiato.

Per quanto concerne, infine, il movimento marittimo, l'unico raffronto possibile è quello tra i dati del 2009 e quelli del 2008 in quanto viene ora reso noto esclusivamente il movimento complessivo in tutte le sue componenti e non esclusivamente quello commerciale e passeggeri. Ad ogni modo, quanto emerso nel periodo in analisi evidenzia una flessione del 9,9% con un numero complessivo di navi transitate pari a 2114.

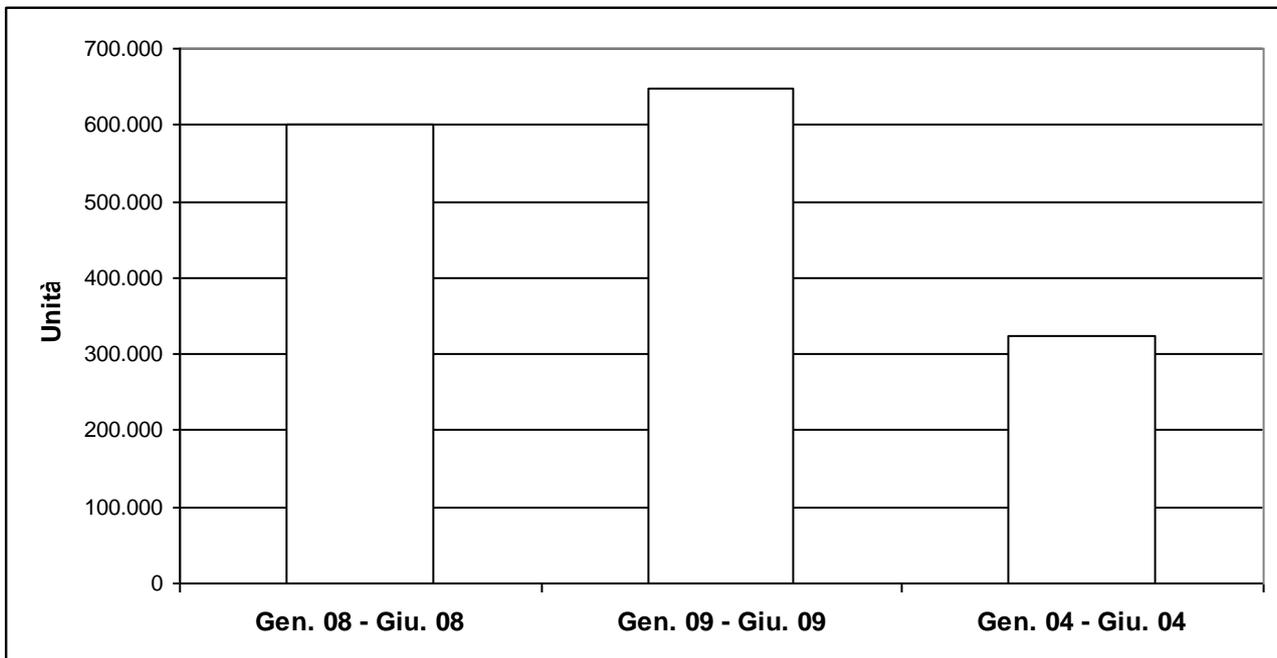
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 4: Movimento contenitori (TEU)



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

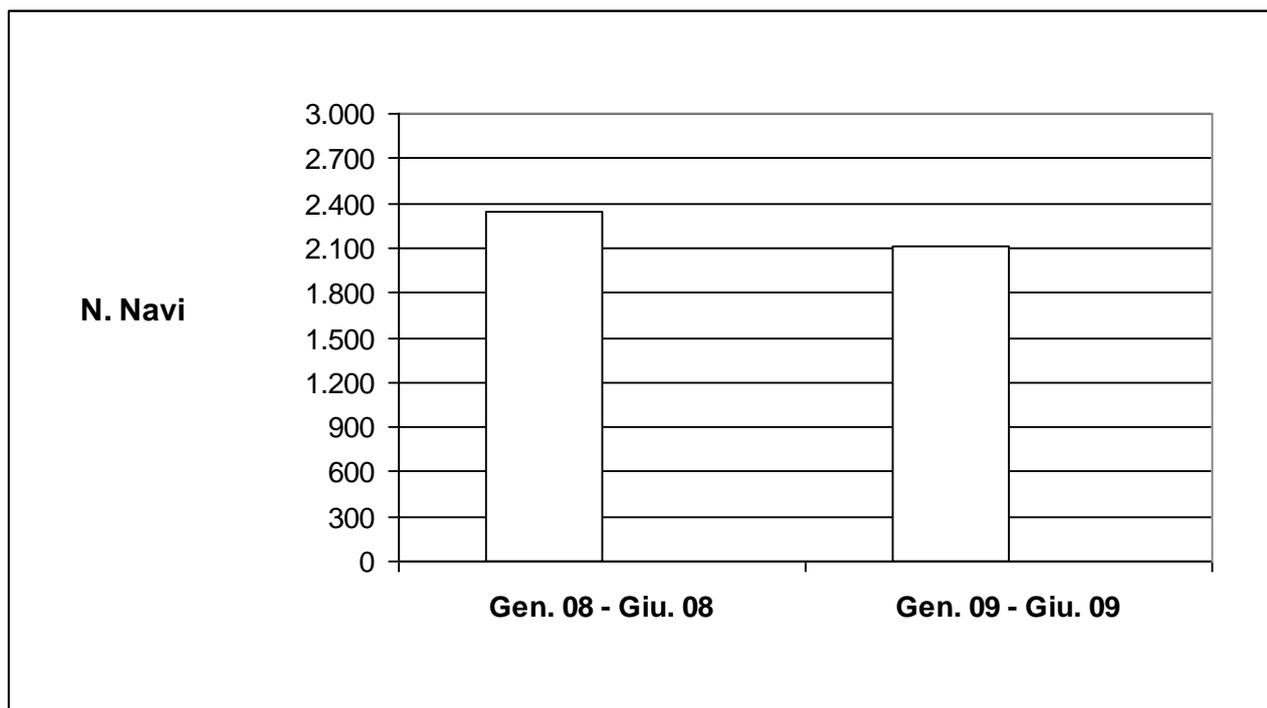
Graf. 5: Movimento passeggeri (unità)



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.

Per completare l'analisi rispetto i valori registrati nel 2004, si procederà con alcune approssimazioni. In particolare, per le merceologie per cui non è stato possibile effettuare una comparazione puntuale, evidenziate in blu nelle tabelle 1 e 2, è possibile concludere che il quadrimestre gennaio - giugno 2009 si chiude con una flessione rispetto lo stesso periodo del 2004 in quanto i rispettivi (e complessivi) tonnellaggi sono stati di 2.783.372 e 3.168.534 tonnellate.

Dal quadro tracciato nelle pagine precedenti possono essere svolte alcune considerazioni di fondo circa i risultati raggiunti dal porto di Venezia al termine del primo semestre del 2009. In particolare si riscontra una generalizzata perdita di terreno rispetto il passato che interessa la maggior parte dei traffici marittimi di riferimento. Questa situazione negativa appare essere più accentuata nei traffici delle merceologie "tradizionali" quali le rinfuse solide e liquide e le merci convenzionali (*altre general cargo*) non unitizzate, quelle cioè che fanno riferimento a servizi marittimi non di linea e quindi, per loro stessa natura, maggiormente sensibili alla congiuntura economica negativa in atto. Una "voce fuori dal coro" in relazione ai traffici di merci rinfuse si ha dal traffico petrolifero, in crescita rispetto lo scorso anno; anche in questo caso vale quanto detto sopra circa l'aleatorietà dei traffici non di linea che evidenziano andamenti significativamente diversificati e talvolta imprevedibili.

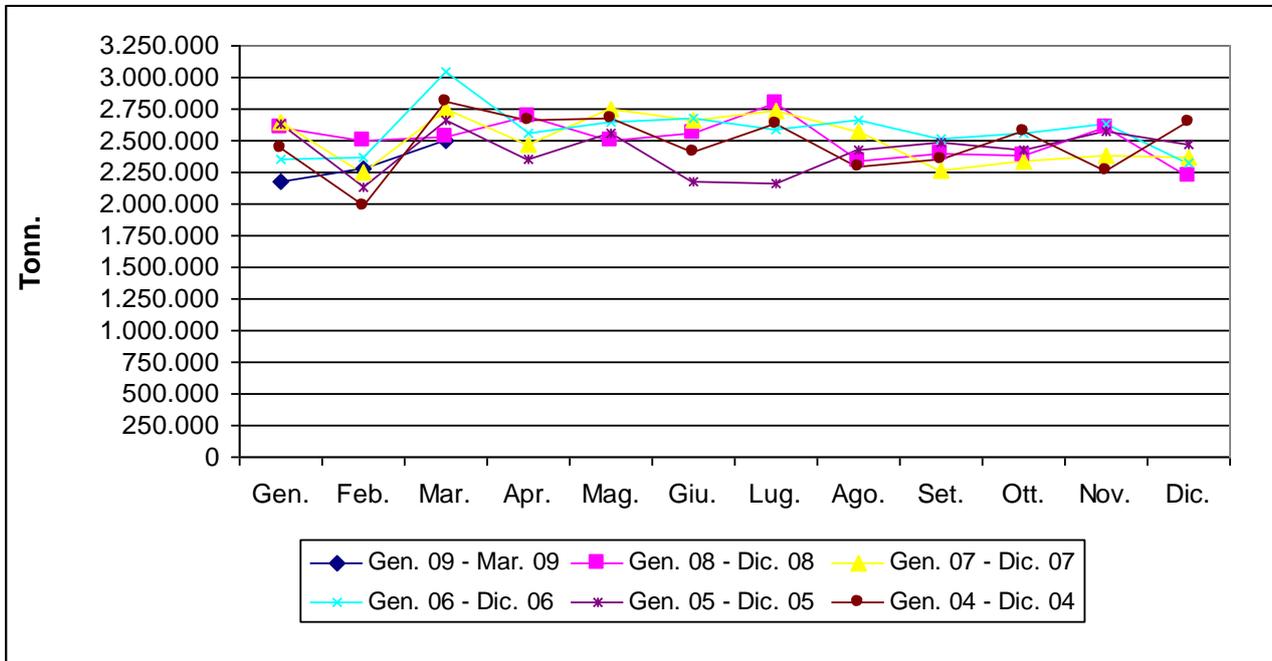
In linea di massima diversa appare essere la situazione dei traffici liner. Fatto salvo il decremento nel settore ro-ro, trend negativo che in precedenti rapporti era stato "preannunciato" da alcuni operatori sentiti nell'ambito del Tavolo di riferimento, il quadro che si è delineato vede un andamento positivo sia nel settore container che in quello passeggeri, segnatamente in quello crocieristico. Questo dato è positivo in quanto evidenzia una tenuta dei traffici marittimi oggi ritenuti particolarmente strategici e per i quali il porto lagunare si caratterizza e distingue non solo a livello alto-Adriatico ma italiano.

Nelle pagine successive si riportano i risultati della rielaborazione dei dati raccolti durante i trascorsi mesi. In particolare i valori sono stati rappresentati sotto forma di linee di tendenza sì da

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

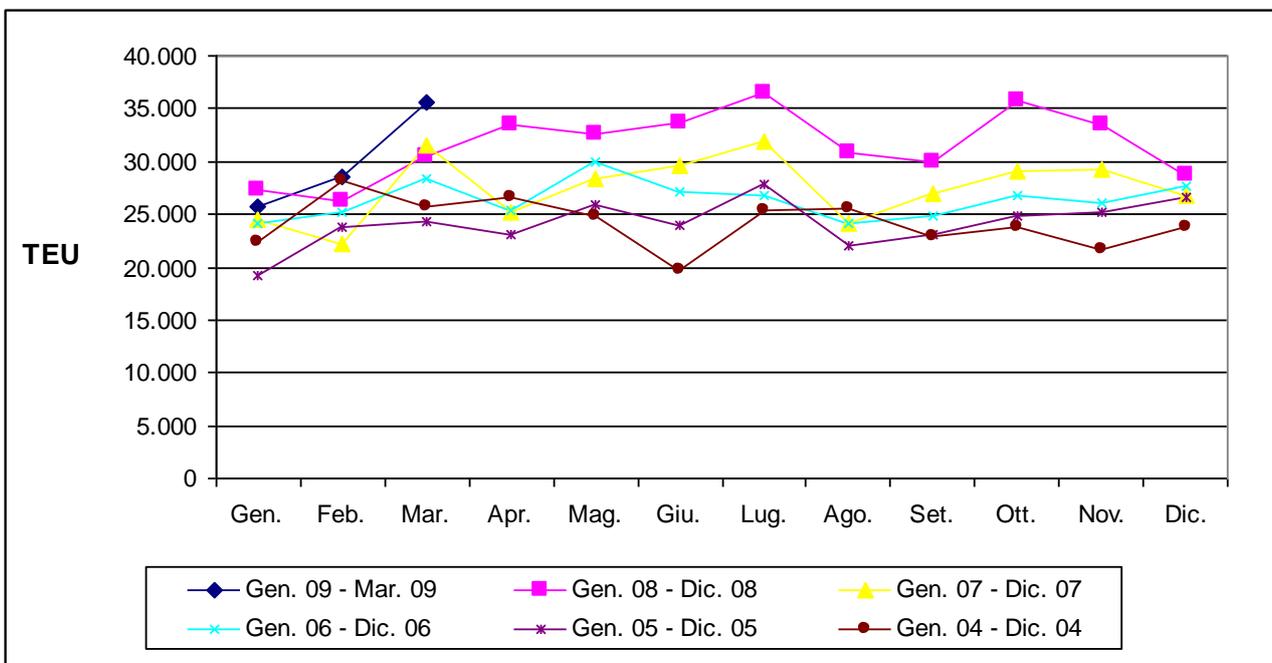
poter confrontare gli andamenti nei diversi periodi di monitoraggio e di evidenziarne gli elementi di analogia ovvero di difformità. Nei grafici 7, 8, 9, 10 e 11 sono rappresentati i trend riguardanti il totale generale, la movimentazione TEU, il movimento passeggeri e quello navi.¹

Graf. 7: Totale generale - Raffronto trend



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

Graf. 8: Movimento contenitori - Raffronto trend

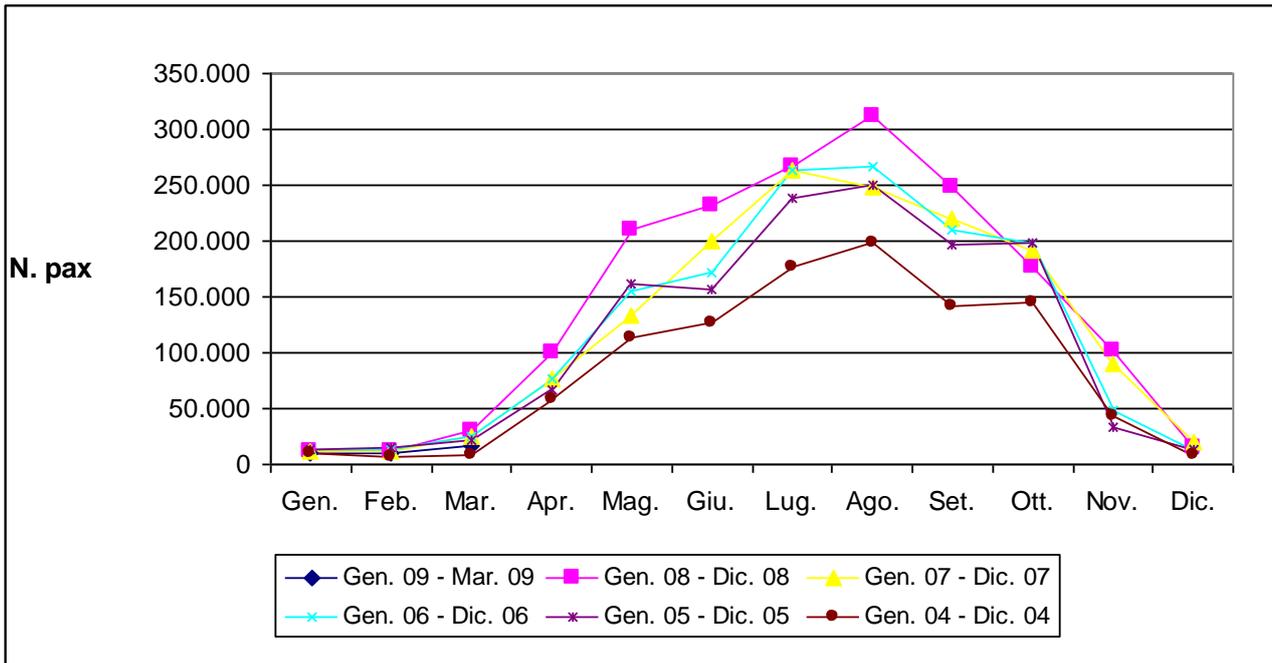


Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

¹ Per quanto riguarda il traffico navale si riporta sia il grafico con i dati riguardanti il traffico commerciale registrato nel corso delle precedenti annualità sia quello aggiornato con i dati attuali al fine di verificare se, seppur in presenza di grandezze diverse, l'andamento risulta essere analogo.

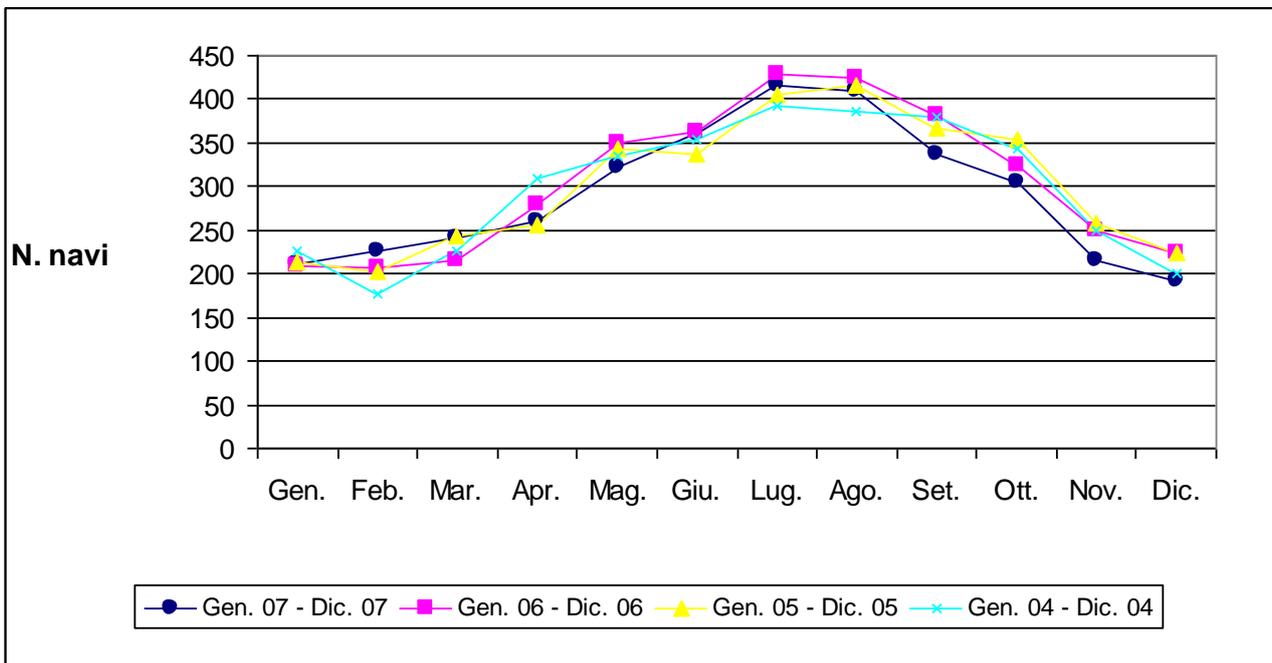
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 9: Movimento passeggeri - Raffronto trend



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

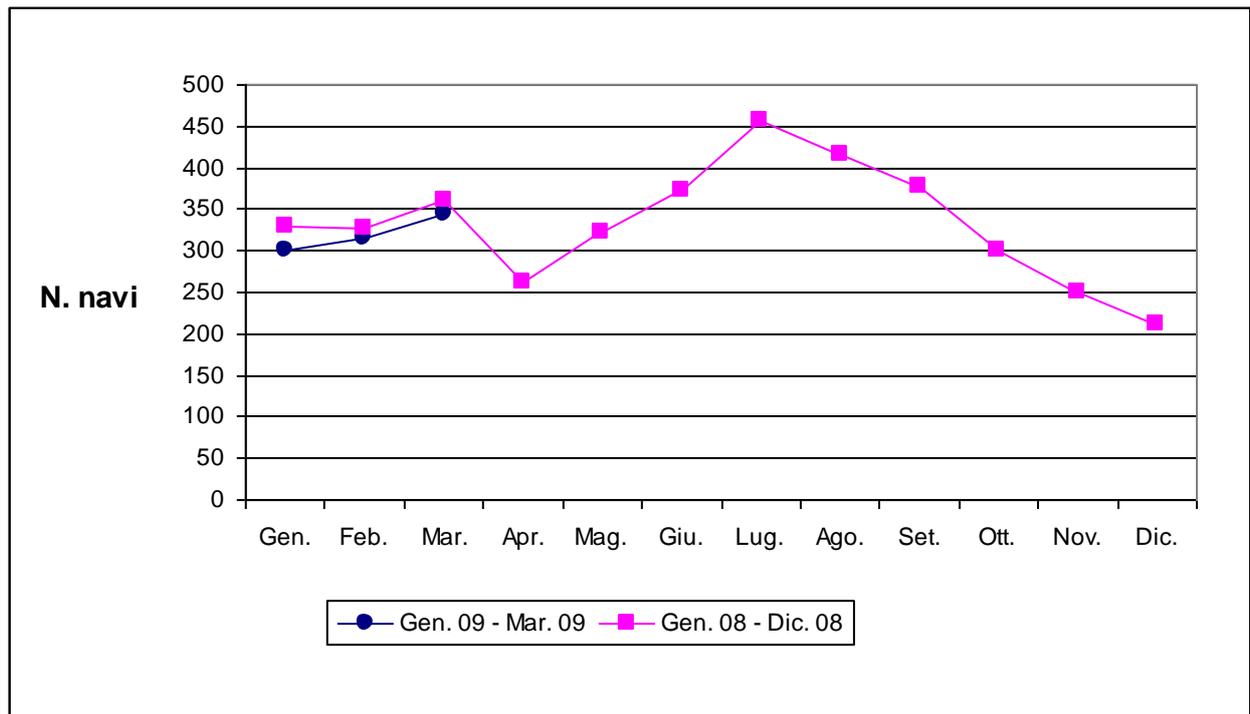
Graf. 10: Movimento navi al commerciale - Raffronto trend



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

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

Graf. 11:- Movimento navi complessivo - Raffronto trend



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

3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2009 - GIUGNO 2009

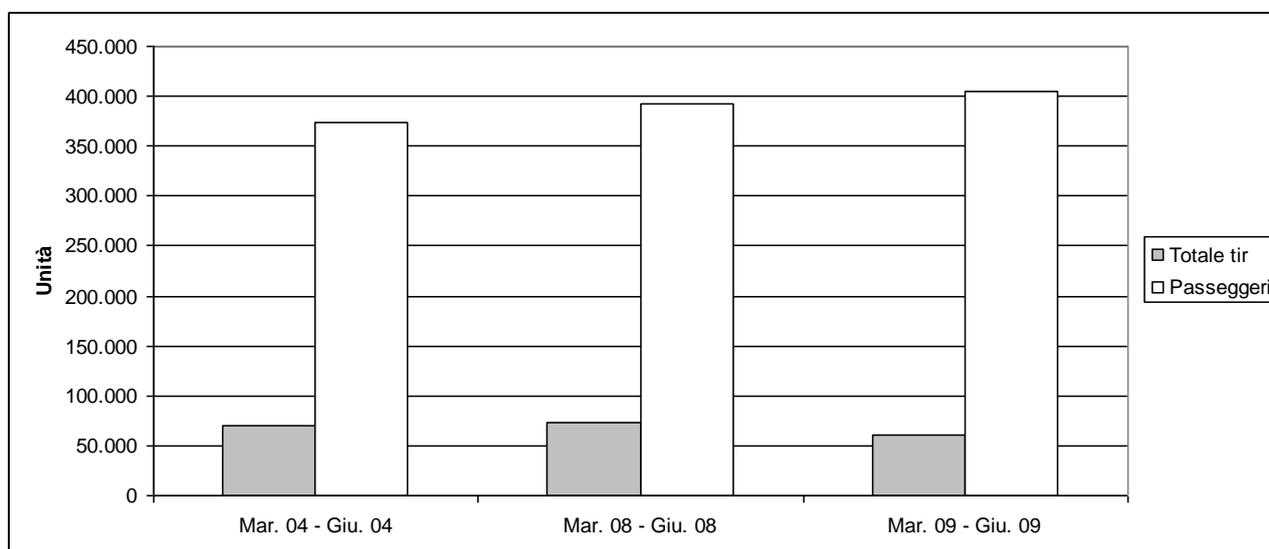
3.1 Il porto di Ancona

Tab. 3: Flussi di traffico (marzo 2009 - giugno 2009, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Giu. 04	Mar. 08 - Giu. 08	Mar. 09 - Giu. 09	09/08	09/04
Totale tir	69.822	73.041	61.112	-16,3	-12,5
Passeggeri	373.982	391.699	404.584	3,3	8,2

Fonte: Autorità Portuale di Ancona

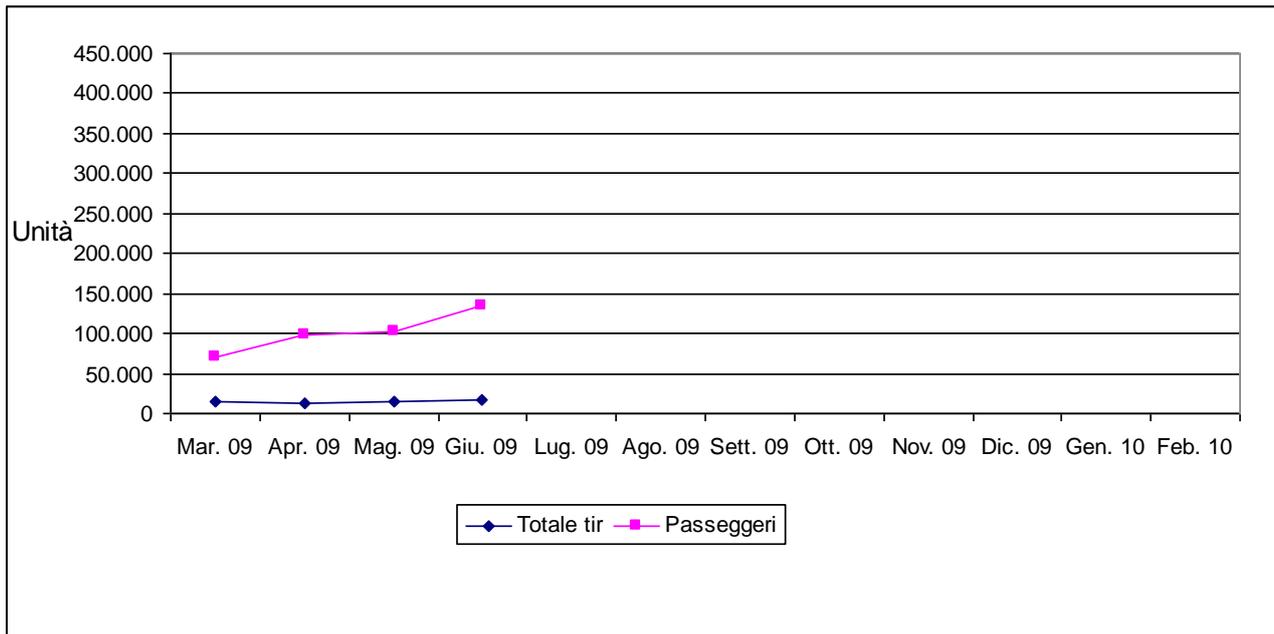
Graf. 12: Movimento tir e passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

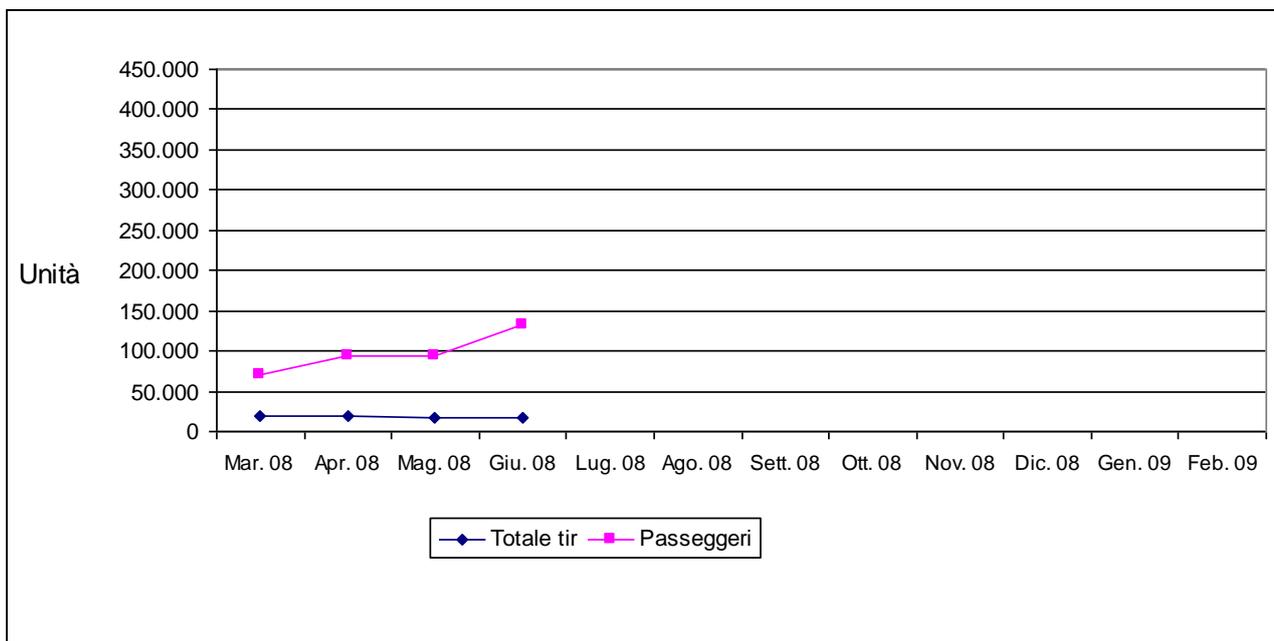
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 13: Traffici portuali - trend periodo marzo 2009 - giugno 2009



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

Graf. 14: Traffici portuali - trend periodo marzo 2008 - giugno 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

Il quadrimestre marzo - giugno 2009 si chiude con una flessione superiore al 10% sia rispetto il 2008 che rispetto il 2004 nel numero di camion transitati per il porto di Ancona. Di segno opposto è il risultato conseguito nel traffico passeggeri in quanto il 2009 cresce nei confronti di entrambi gli anni considerati quale benchmark di confronto.

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

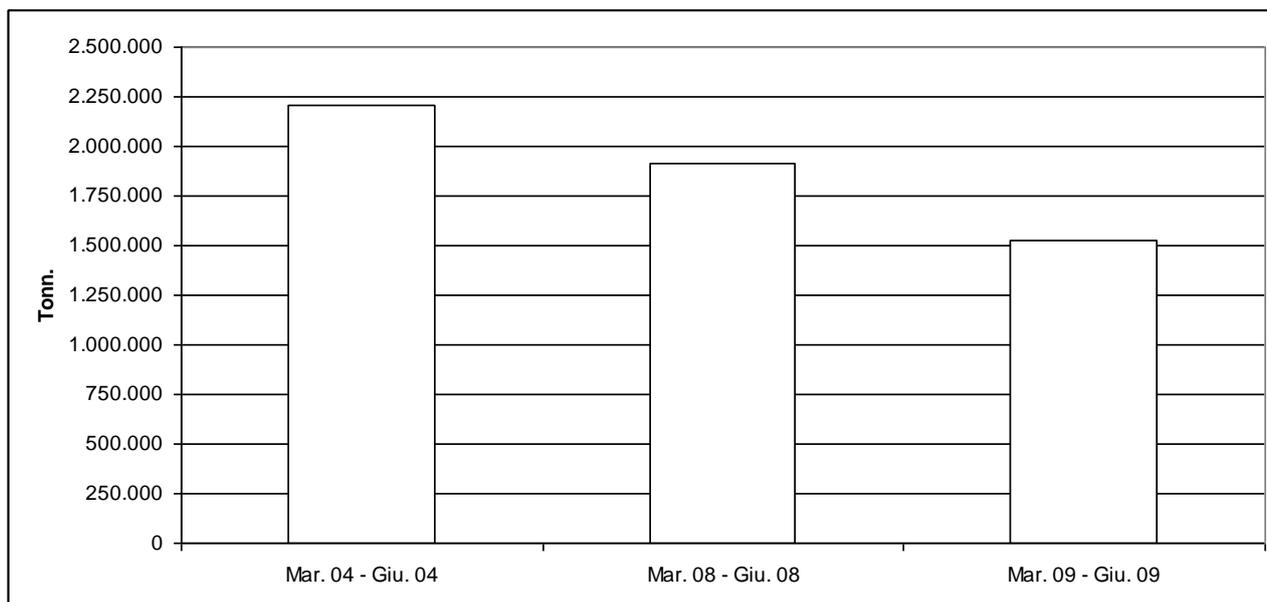
3.2 Il porto di Trieste

Tab. 4: - Flussi di traffico (marzo 2009 – giugno 2009, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Giu. 04	Mar. 08 - Giu. 08	Mar. 09 - Giu. 09	09/08	09/04
Ro-ro/Ferry	2.203.132	1.917.947	1.528.278	-20,3	-30,6
Teu	60.524	117.063	93.252	-20,3	54,1
Passeggeri	88.588	26.826	12.875	-52,0	-85,5

Fonte: Autorità Portuale di Trieste

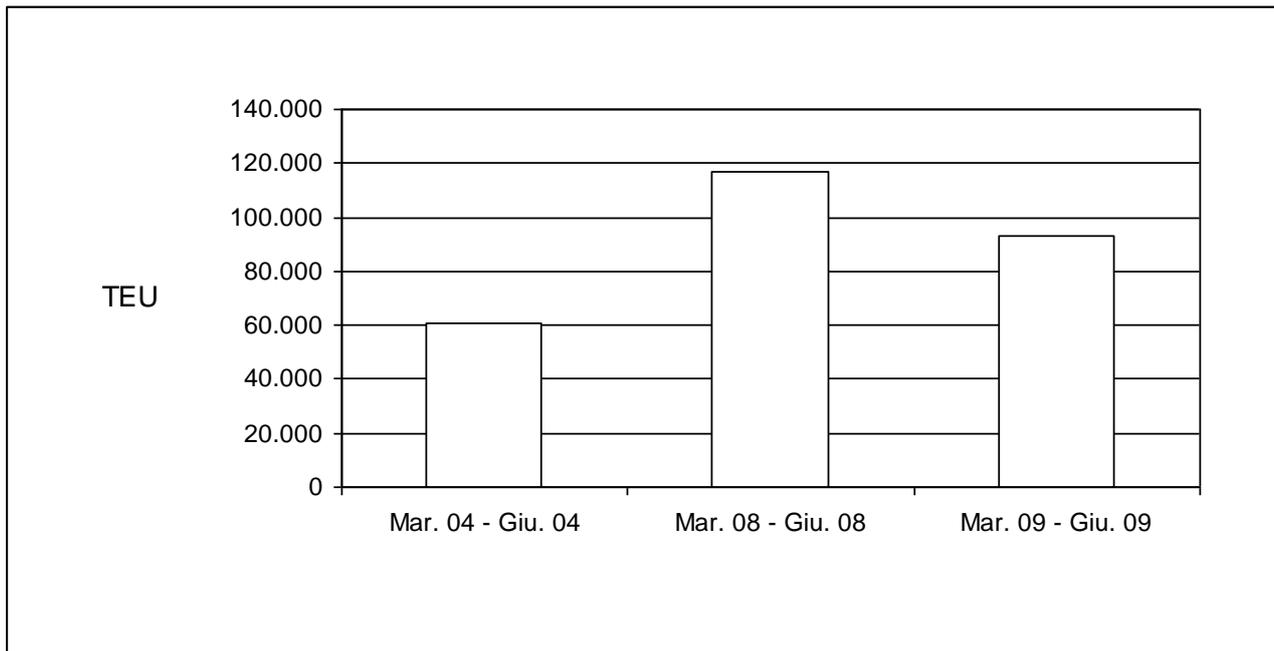
Graf. 15: Movimento ro-ro/ferry (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

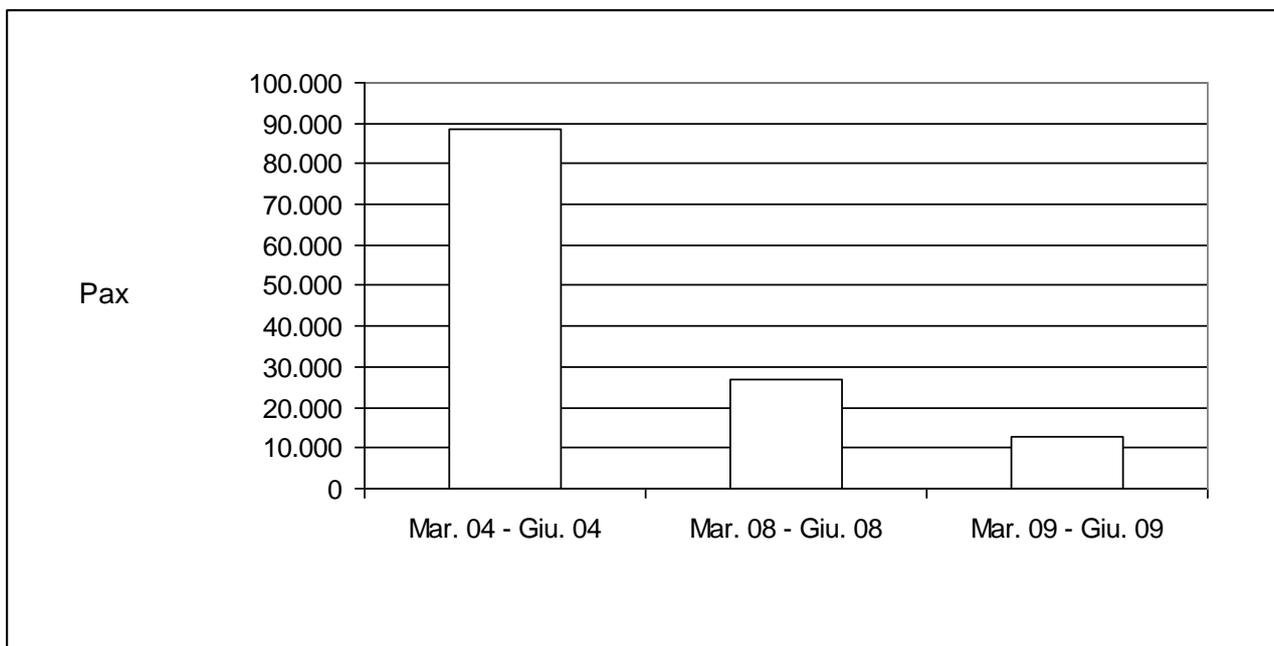
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 16 Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Graf. 17: Movimento passeggeri (unità)

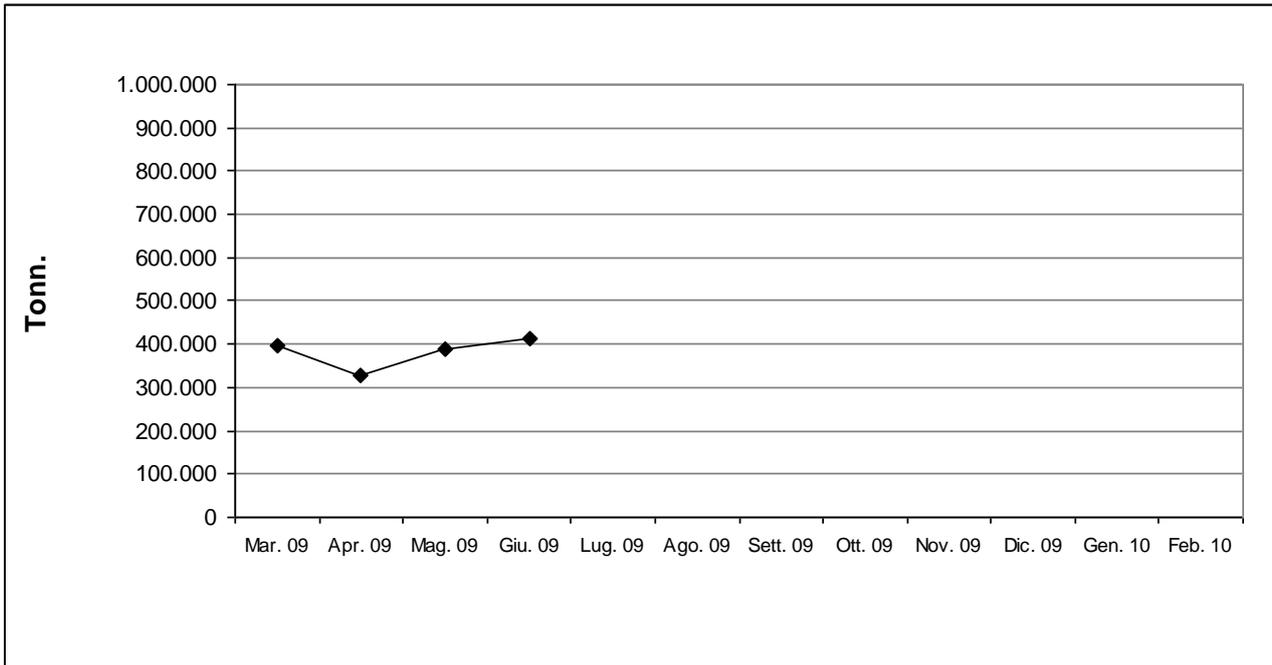


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Il quadrimestre in oggetto ha visto il porto di Trieste perdere quote significative di traffico rispetto il 2008 in tutte e tre le tipologie di flusso monitorate. Rispetto lo stato *ante operam* il quadro risulta parzialmente confermato in quanto se scendono sia il movimento ro-ro/ferry che quello passeggeri, cresce il movimento container.

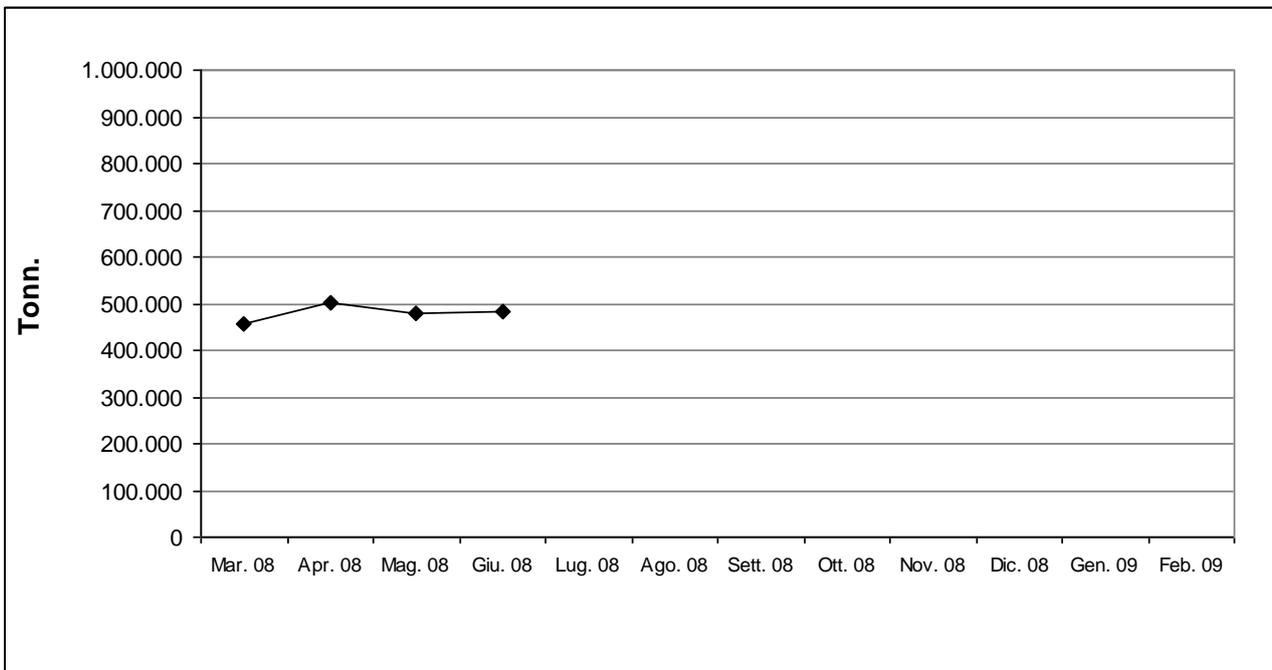
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 18: Traffici ro-ro/ferry - trend periodo marzo 2009 - giugno 2009



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

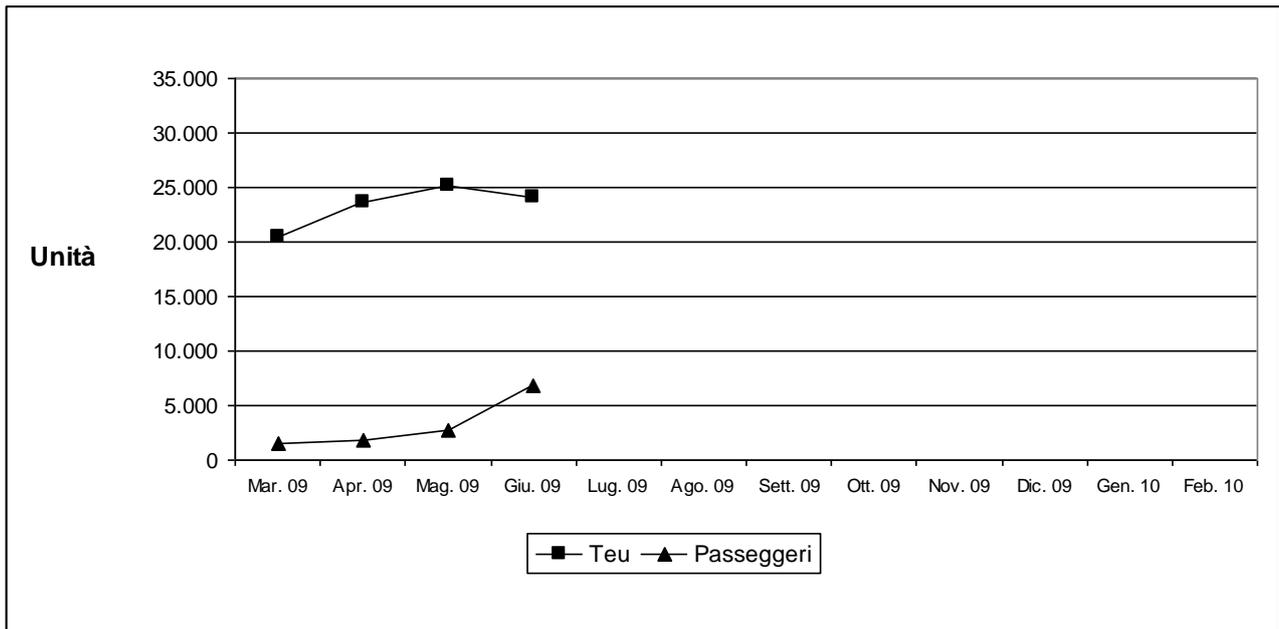
Graf. 19: Traffici ro-ro/ferry - trend periodo marzo 2008 - giugno 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

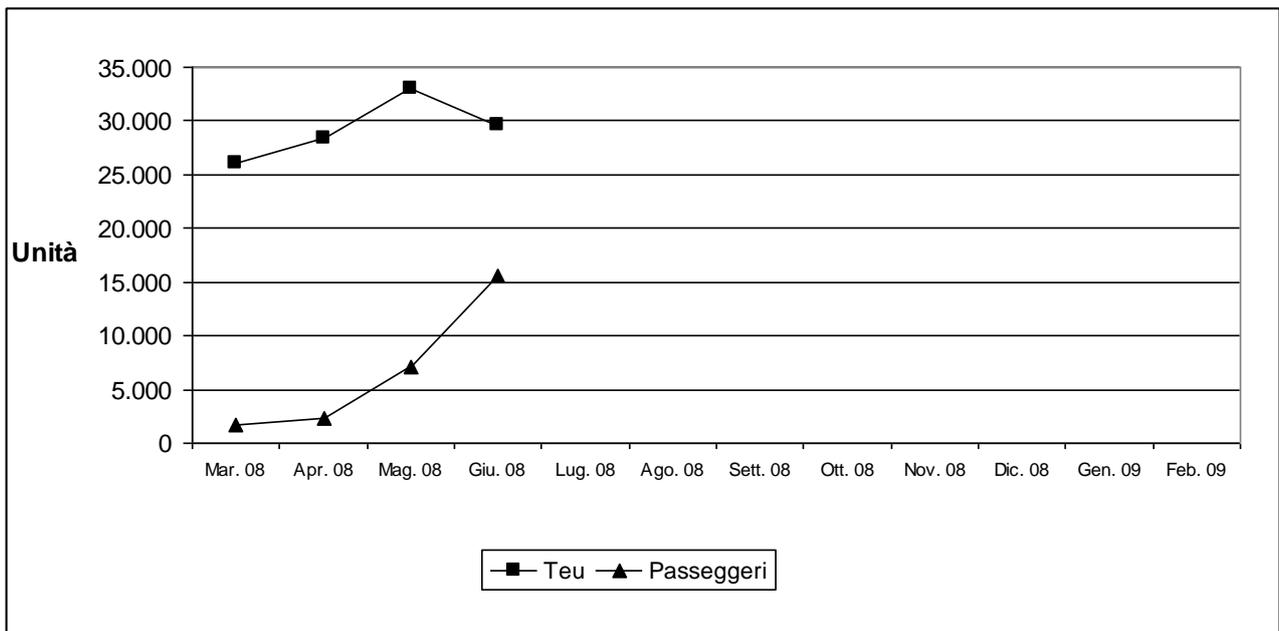
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 20: Traffici portuali - trend periodo marzo 2009 - giugno 2009



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Graf. 21: Traffici portuali - trend periodo marzo 2008 - giugno 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

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

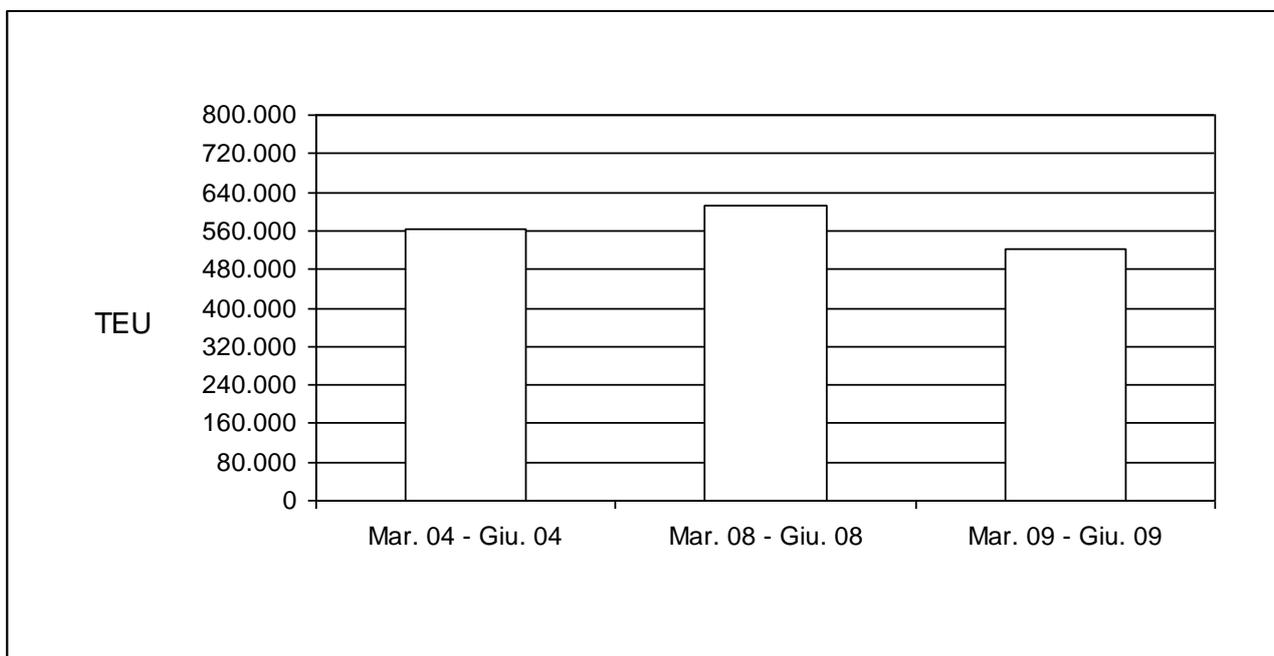
3.3 Il porto di Genova

Tab. 5: Flussi di traffico (marzo 2009 - giugno 2009, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Giu. 04	Mar. 08 - Giu. 08	Mar. 09 - Giu. 09	09/08	09/04
TEU	562.584	611.613	522.322	-14,6	-7,2
Passeggeri	804.796	877.222	875.158	-0,2	8,7
Crocieristi	96.225	191.865	170.751	-11,0	77,4

Fonte: Autorità Portuale di Genova

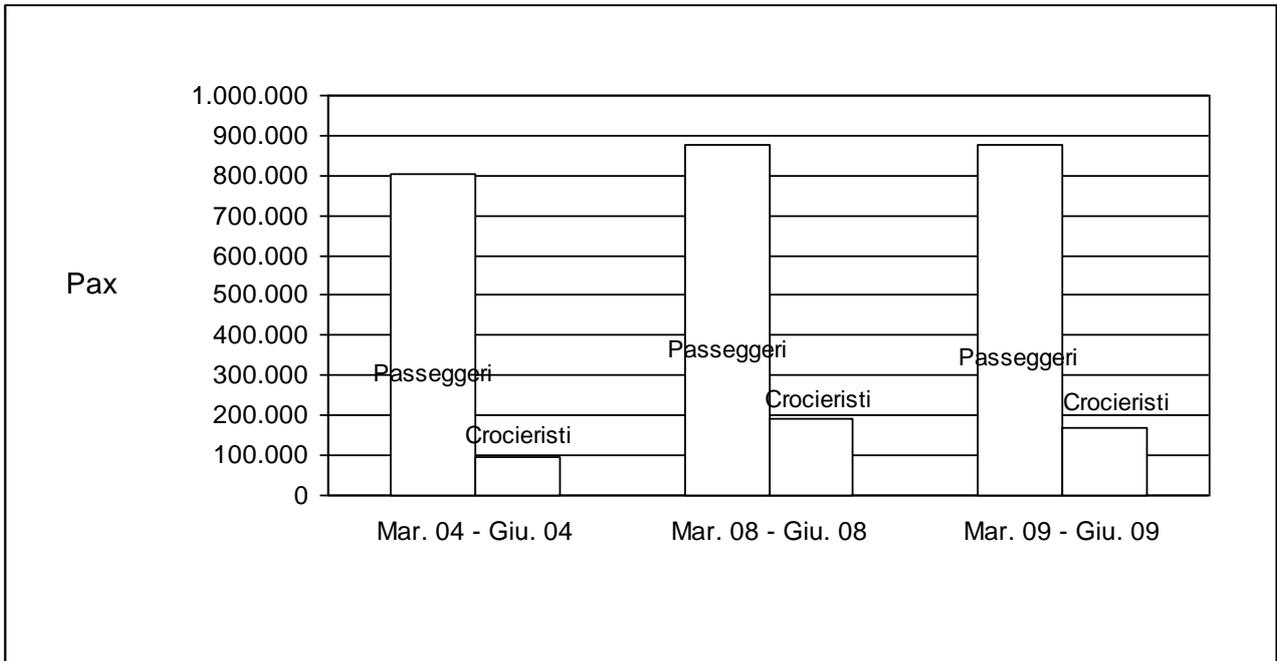
Graf. 22 Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

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

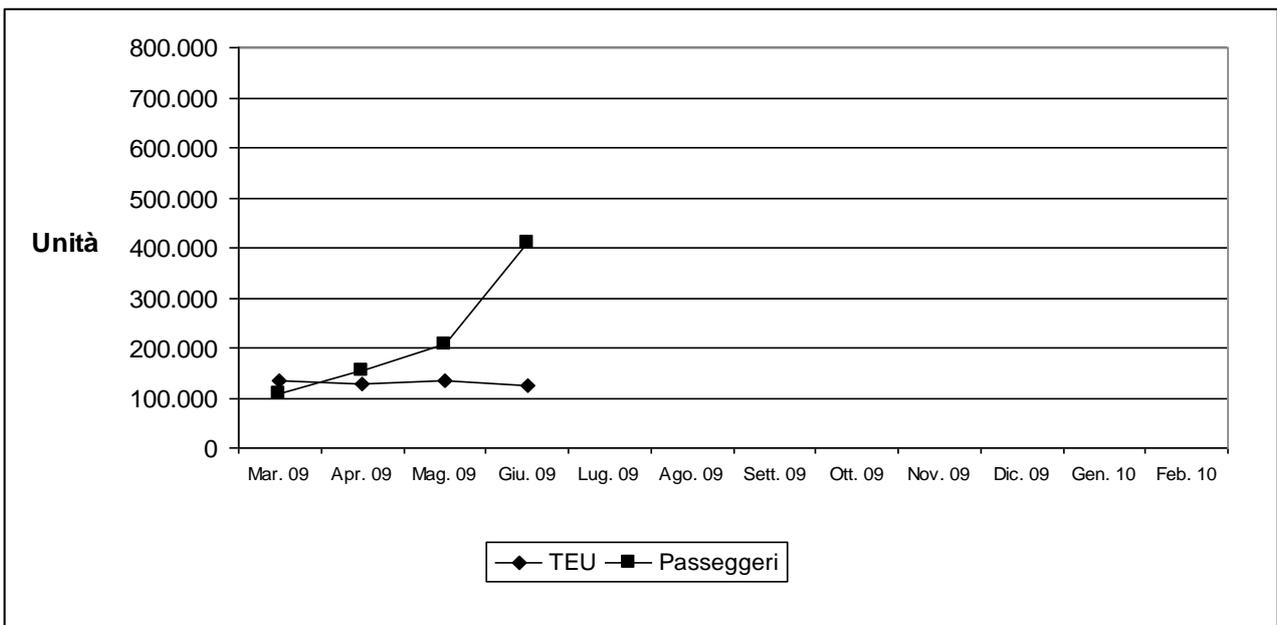
Graf. 23: Movimento passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

Anche il porto di Genova realizza saldi complessivamente negativi rispetto il 2008 nei traffici oggetto di monitoraggio. Più nello specifico scendono significativamente sia il numero di TEU operati che il movimento crocieristi, mentre si chiude con una flessione sostanzialmente trascurabile il movimento passeggeri complessivo. Rispetto il 2004, da un lato risulta essere confermato il saldo negativo del movimento container, mentre dall'altro risulta essersi rafforzato il movimento passeggeri in tutte e due le componenti considerate nel presente piano.

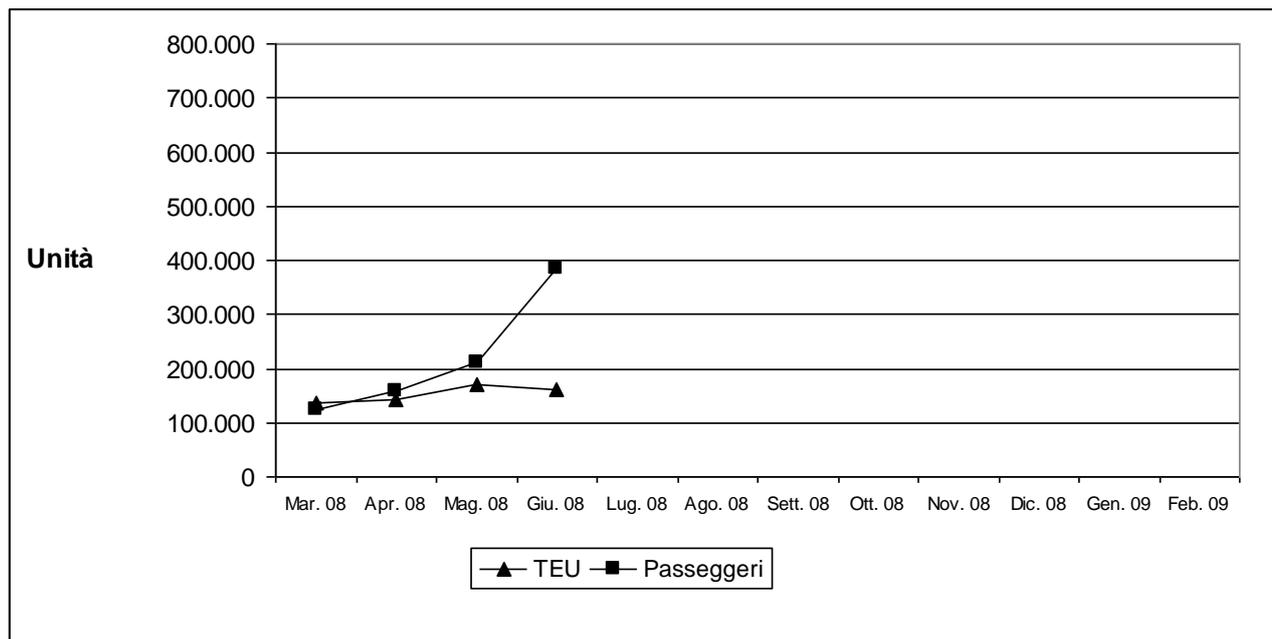
Graf. 24: Traffici portuali - trend periodo marzo 2009 - giugno 2009



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. 25: Traffici portuali - trend periodo marzo 2008 - giugno 2008



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

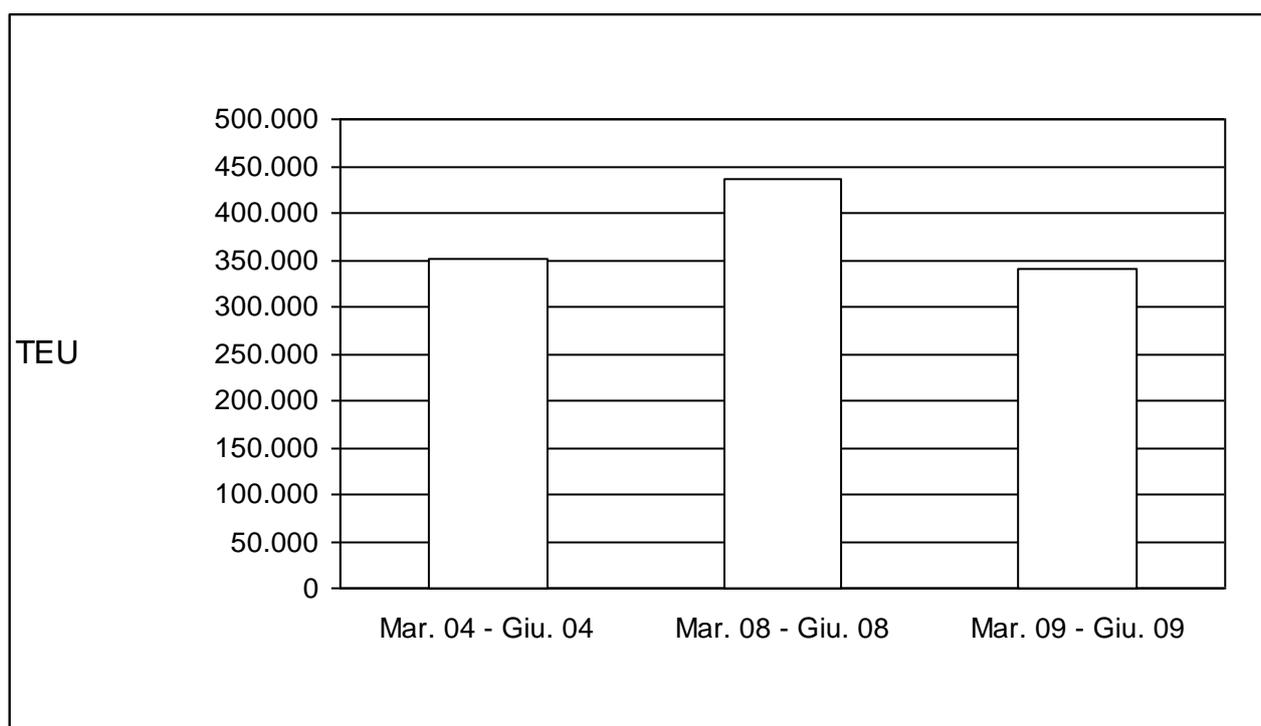
3.4 Il porto di La Spezia

Tab. 6: Flussi di traffico (marzo 2009 - giugno 2009, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Giu. 04	Mar. 08 - Giu. 08	Mar. 09 - Giu. 09	09/08	09/04
TEU	350.389	435.543	340.590	-21,8	-2,8

Fonte: Autorità Portuale di La Spezia

Graf. 26: Movimento contenitori (TEU)

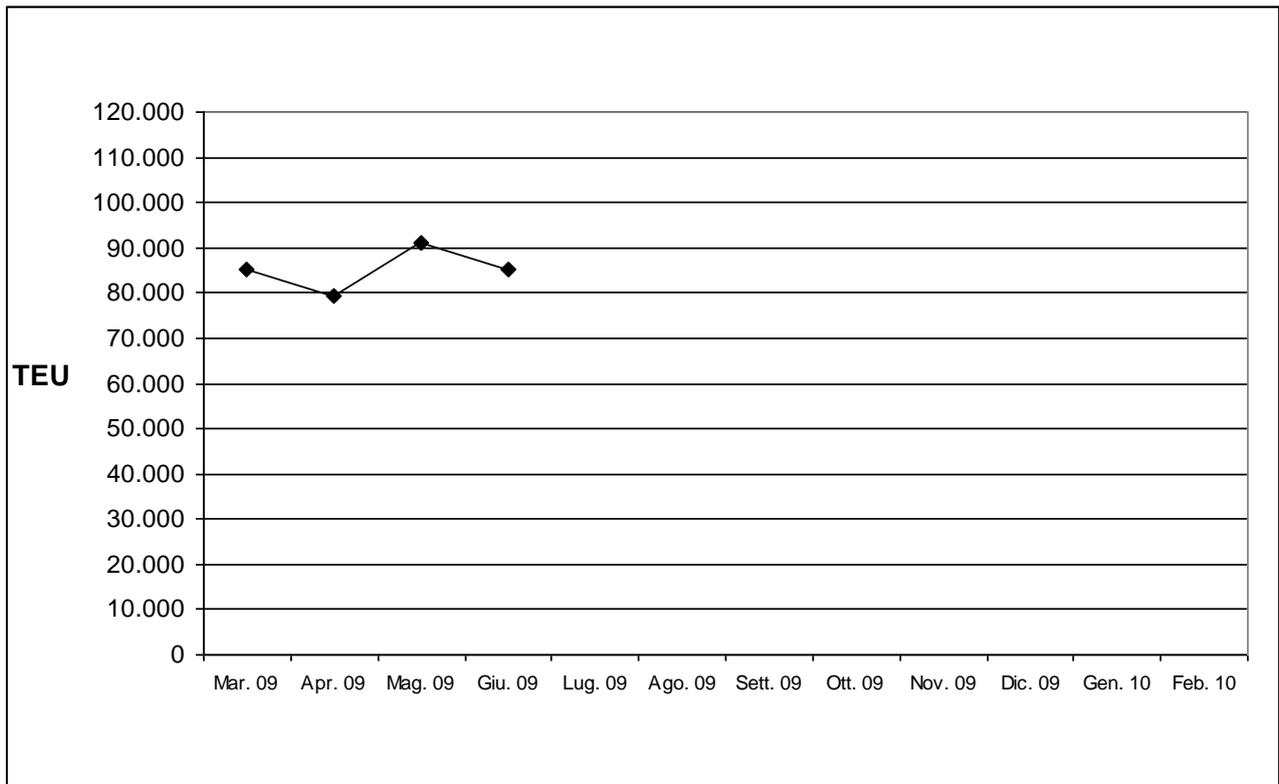


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Il quadrimestre considerato vede anche il porto di La Spezia ridurre le proprie quote di traffico containerizzato rispetto quanto movimentato lo scorso anno. L'andamento negativo risulta confermato anche rispetto il 2004; tuttavia il decremento appare in questo secondo caso essere meno marcato di quanto non lo sia rispetto l'anno precedente.

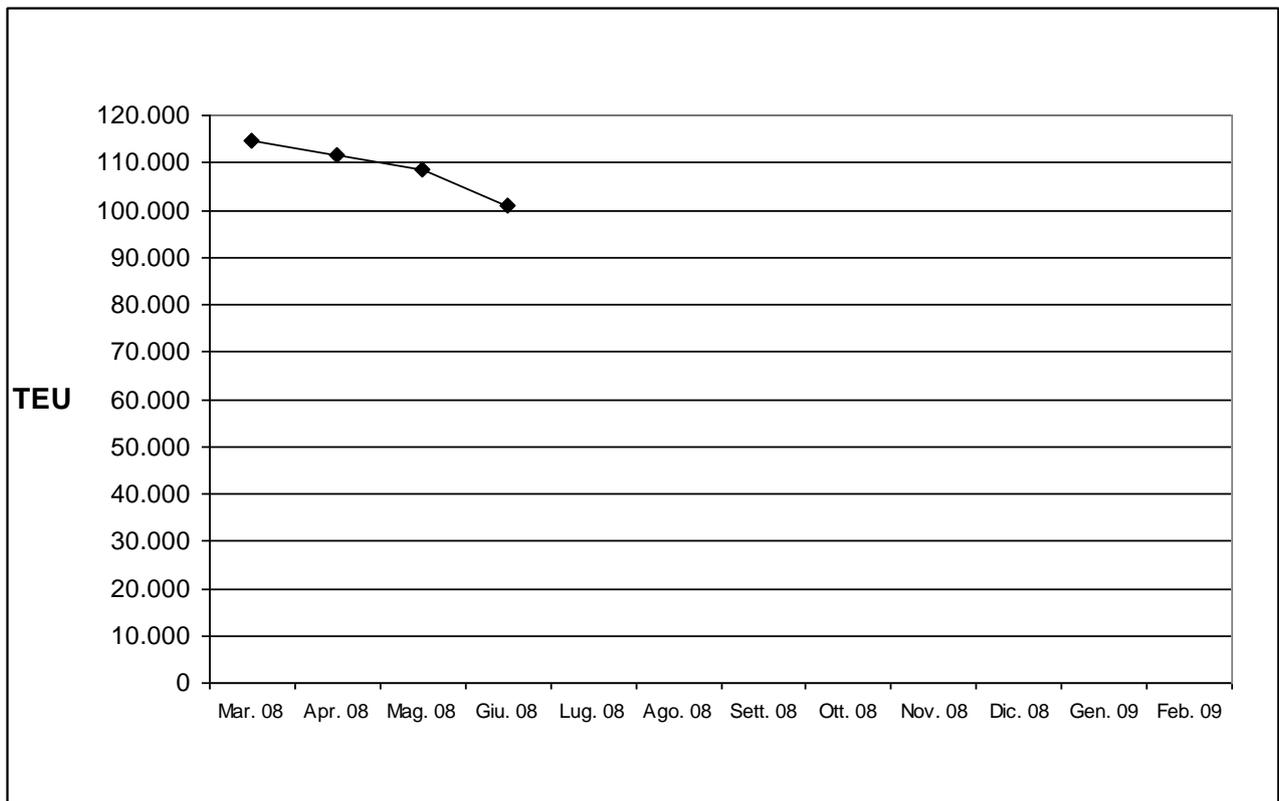
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 27: Traffico container - trend periodo marzo 2009 - giugno 2009



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Graf. 28: Traffico container - trend periodo marzo 2008 - giugno 2008



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

L'analisi quantitativa dei "porti concorrenti" di Venezia viene eseguita 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.

Quanto può essere desunto dall'analisi congiunta delle evidenze riferite al porto di Venezia con quelle riguardanti i porti concorrenti porta a ritenere che la portualità italiana stia attraversando un periodo di calo dei commerci che può essere riconducibile alla crisi economica mondiale in atto. La particolarità del momento è, infatti, testimoniata dagli andamenti sostanzialmente negativi che sono emersi dalla maggior parte dei rilievi svolti e riportati nel presente rapporto.

Ciò che tuttavia si ritiene particolarmente interessante evidenziare è che, se i porti concorrenti vedono scendere i traffici merci (liner) monitorati, il porto di Venezia registra una contrazione essenzialmente nelle merceologie tradizionali non di linea.

Un discorso a parte deve essere fatto per il movimento passeggeri dei porti considerati in quanto appare essere generalmente stabile o in crescita, diversamente da quanto ci si aspetterebbe nei momenti di crisi economica.

Da quanto sopra detto si può quindi affermare che il porto di Venezia, diversamente dagli altri porti monitorati, al momento stia risentendo meno della congiuntura negativa in quanto i segnali di cedimento riguardano principalmente i traffici "meno rilevanti" quali quelli tradizionali essendo, in contropartita, i traffici strategici di linea in fase di crescita.

In conclusione, da quanto osservato è possibile affermare che l'attuale grado di avanzamento dei lavori di infrastrutturazione alle bocche non ha prodotto effetti negativi sui traffici movimentati dal porto di Venezia. Al contrario esso si è rivelato essere uno scalo vitale e competitivo, dato rilevante alla luce dei risultati conseguiti dai suoi potenziali competitor.

4. LA QUALITÀ DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI NEL PERIODO APRILE 2009 - GIUGNO 2009

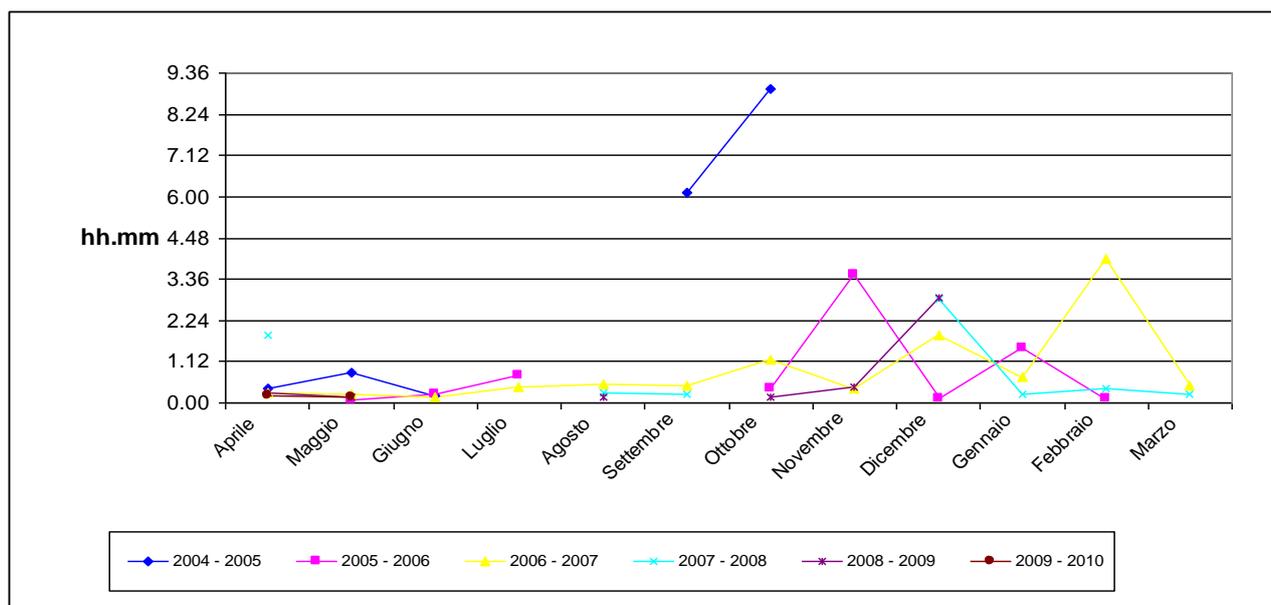
4.1. Media della sosta in rada

Tab. 7: Media della sosta in rada – servizi ro/ro solo merci (hh.mm)²

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	0.25		0.17	1.57	0.17	0.13
Maggio	0.53	0.05	0.16		0.09	0.10
Giugno	0.12	0.14	0.11			
Luglio		0.48	0.27			
Agosto			0.33	0.18	0.11	
Settembre	6.07		0.30	0.15		
Ottobre	9.07	0.26	1.16		0.09	
Novembre		3.45	0.24		0.27	
Dicembre		0.07	1.57	3.02	3.03	
Gennaio		1.35	0.46	0.16		
Febbraio		0.07	4.12	0.26		
Marzo			0.29	0.15		
Media apr-giu	3.21	0.53	0.56	0.55	0.42	0.11
Dev. St. apr-giu	4.02	1.15	1.08	1.06	1.09	0.02

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

Graf. 29: Media della sosta in rada – servizi ro/ro solo merci



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

² In questa tabella ed in quelle successive dove compare il valore 0.00 vuol dire che non c'è stato ritardo oppure che il valore non è disponibile, dato che la nostra fonte dati non distingue tra queste due situazioni.

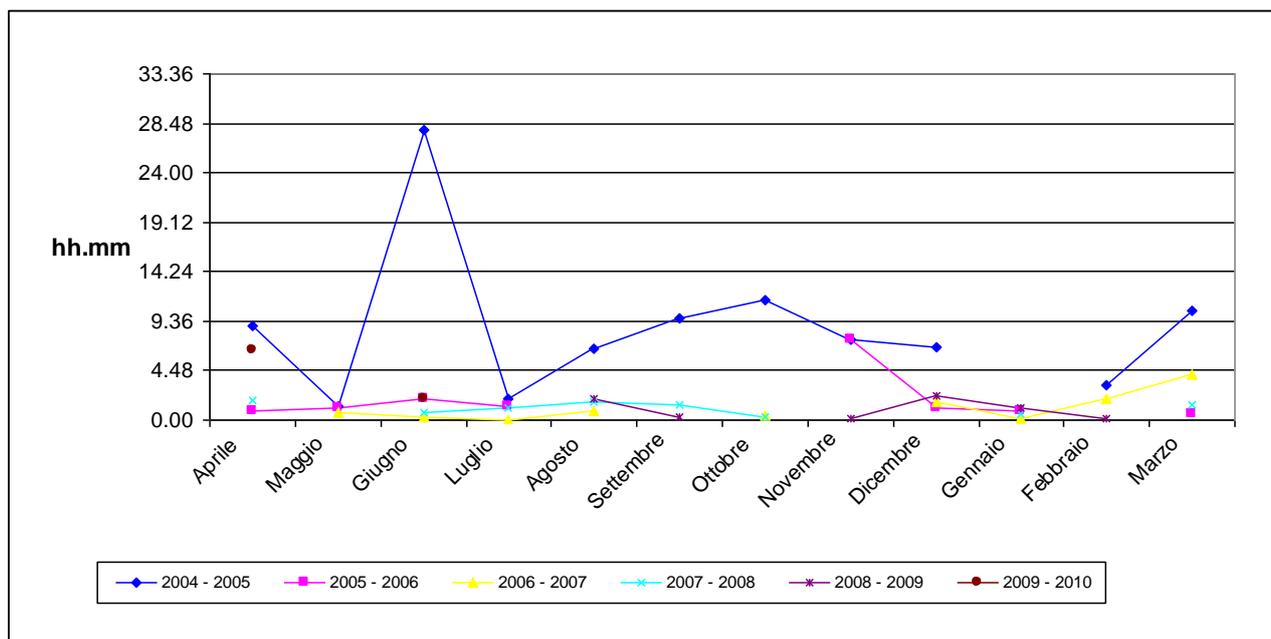
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	9.09	0.50		1.56		6.48
Maggio	1.20	1.07	0.44			
Giugno	28.04	2.00	0.15	0.45		2.06
Luglio	2.00	1.21	0.03	1.15		
Agosto	6.53		0.55	1.48	2.06	
Settembre	9.53			1.30	0.22	
Ottobre	11.40		0.29	0.17		
Novembre	7.53	7.53			0.13	
Dicembre	7.03	1.08	1.48		2.19	
Gennaio		0.53	0.10	0.37	1.07	
Febbraio	3.20		2.07		0.10	
Marzo	10.35	0.38	4.24	1.28		
Media apr-giu	8.53	1.58	1.12	1.12	1.02	4.27
Dev. St. apr-giu	7.14	2.25	1.23	0.35	0.57	3.19

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

Graf. 30: Media della sosta in rada – servizi feeder



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

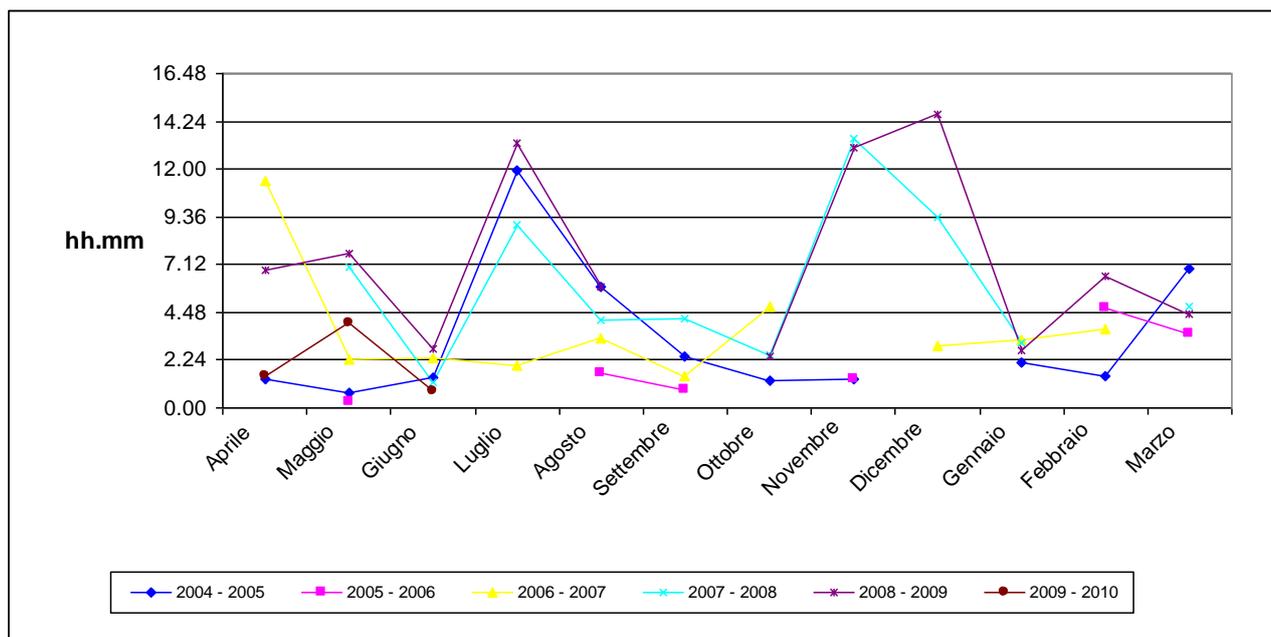
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.28		11.23		6.56	1.34
Maggio	0.47	0.20	2.27	7.02	7.45	4.14
Giugno	1.30		2.31	1.17	2.59	0.52
Luglio	11.54		2.09	9.11	13.18	
Agosto	6.05	1.46	3.31	4.23	6.06	
Settembre	2.34	0.53	1.37	4.31		
Ottobre	1.20		5.07	2.38	2.35	
Novembre	1.27	1.27		13.32	13.04	
Dicembre			3.05	9.35	14.44	
Gennaio	2.15		3.25	3.14	2.52	
Febbraio	1.37	5.00	3.57		6.37	
Marzo	6.58	3.45		5.04	4.43	
Media aprgiur	3.27	2.11	3.55	6.02	7.25	2.13
Dev. St. apr-giu	3.27	1.48	2.48	3.46	4.24	1.46

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

Graf. 31: Media della sosta in rada – servizi diretti tipo feeder



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

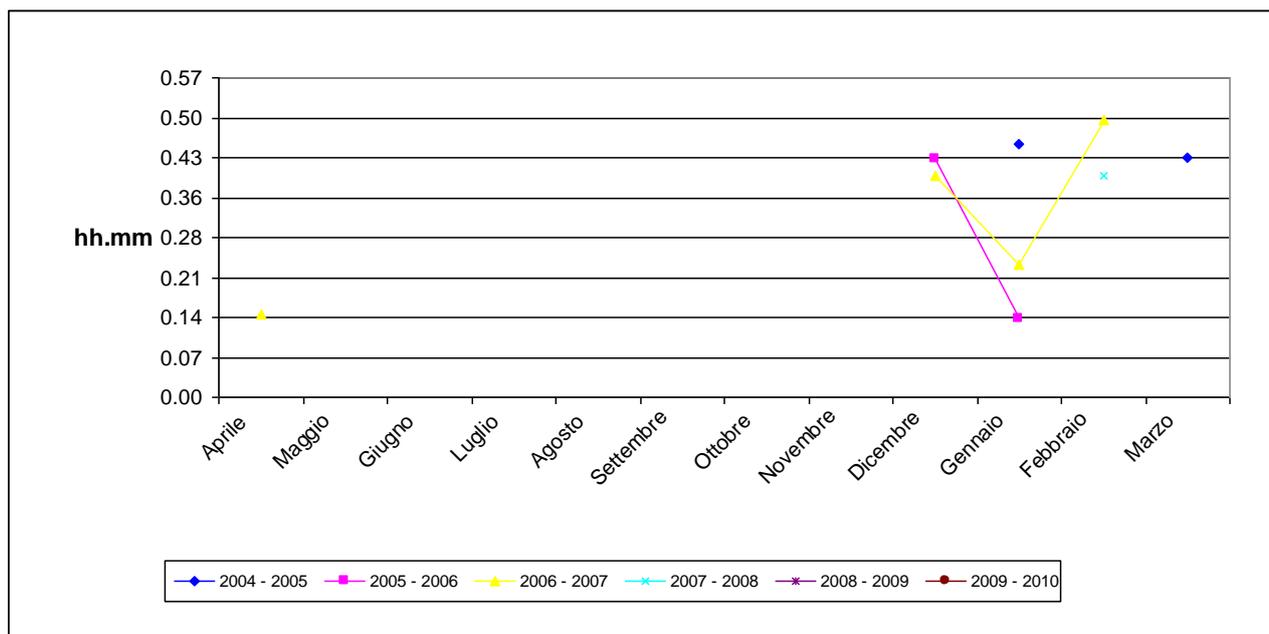
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile			0.15			
Maggio						
Giugno						
Luglio						
Agosto						
Settembre						
Ottobre						
Novembre						
Dicembre		0.43	0.40			
Gennaio	0.45	0.14	0.24			
Febbraio			0.50	0.40		
Marzo	0.43					
Media apr-giu	0.44	0.28	0.32	0.40		
Dev. St. apr-giu	0.01	0.20	0.15			

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

Graf. 32: Media della sosta in rada – 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

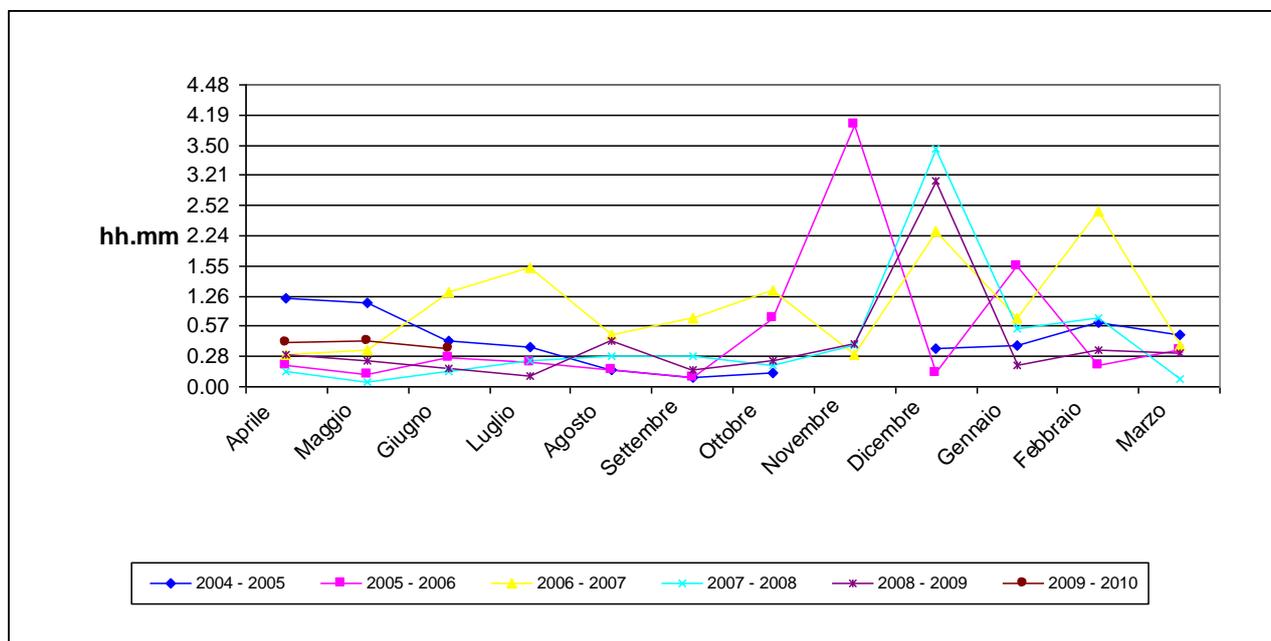
4.2. Media dei ritardi in entrata

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.23	0.21	0.31	0.15	0.30	0.42
Maggio	1.19	0.11	0.35	0.04	0.25	0.43
Giugno	0.44	0.27	1.30	0.14	0.18	0.37
Luglio	0.37	0.24	1.53	0.25	0.10	
Agosto	0.15	0.16	0.50	0.29	0.43	
Settembre	0.08	0.09	1.05	0.29	0.16	
Ottobre	0.12	1.05	1.32	0.21	0.25	
Novembre		4.10	0.30	0.40	0.41	
Dicembre	0.36	0.13	2.29	3.47	3.17	
Gennaio	0.39	1.55	1.05	0.55	0.21	
Febbraio	1.00	0.20	2.48	1.06	0.35	
Marzo	0.50	0.35	0.39	0.08	0.32	
Media apr-giu	0.42	0.50	1.17	0.44	0.41	0.40
Dev. St. apr-giu	0.25	1.09	0.46	1.00	0.50	0.03

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

Graf. 33: Media dei ritardi in entrata – servizi ro/ro solo merci



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

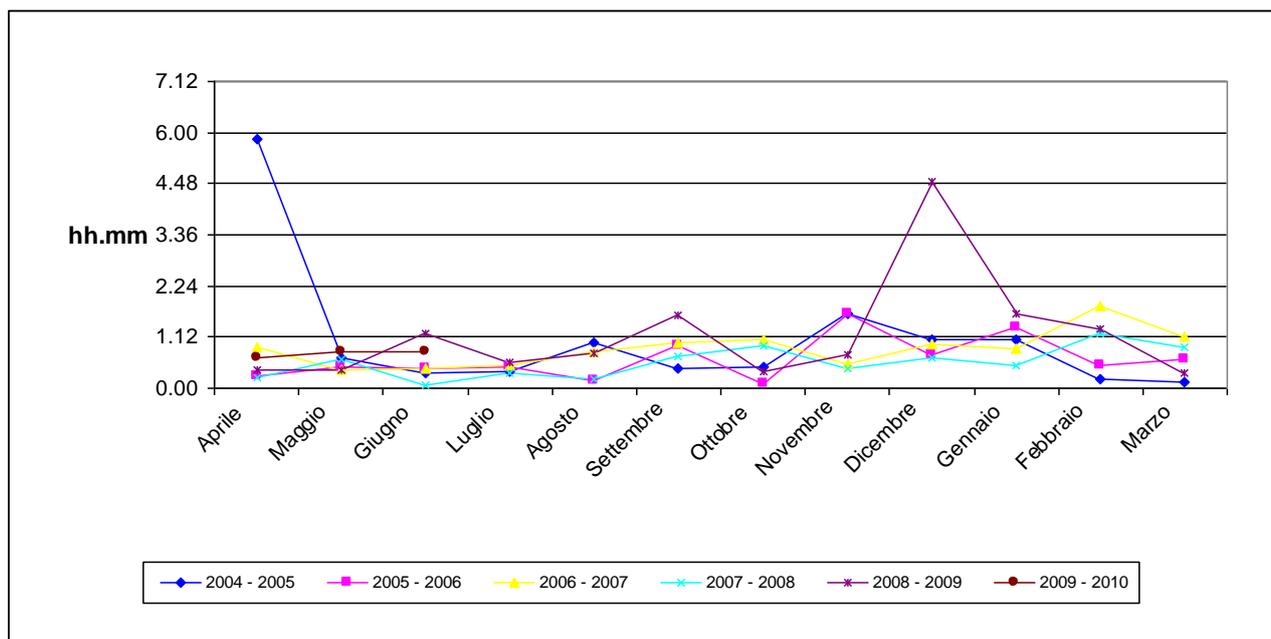
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	5.50	0.18	0.57	0.14	0.25	0.42
Maggio	0.43	0.29	0.25	0.41	0.26	0.52
Giugno	0.21	0.27	0.28	0.04	1.18	0.52
Luglio	0.22	0.29	0.32	0.21	0.37	
Agosto	1.05	0.10	0.51	0.13	0.49	
Settembre	0.27	0.59	1.04	0.45	1.42	
Ottobre	0.30	0.06	1.08	0.59	0.23	
Novembre	1.45	1.45	0.34	0.27	0.48	
Dicembre	1.08	0.46	1.03	0.42	4.51	
Gennaio	1.08	1.26	0.55	0.32	1.44	
Febbraio	0.13	0.32	1.56	1.17	1.23	
Marzo	0.07	0.41	1.12	0.58	0.21	
Media apr-giu	1.08	0.40	0.55	0.36	1.13	0.48
Dev. St. apr-giu	1.33	0.29	0.25	0.21	1.14	0.05

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

Graf. 34: Media dei ritardi in entrata - servizi feeder



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

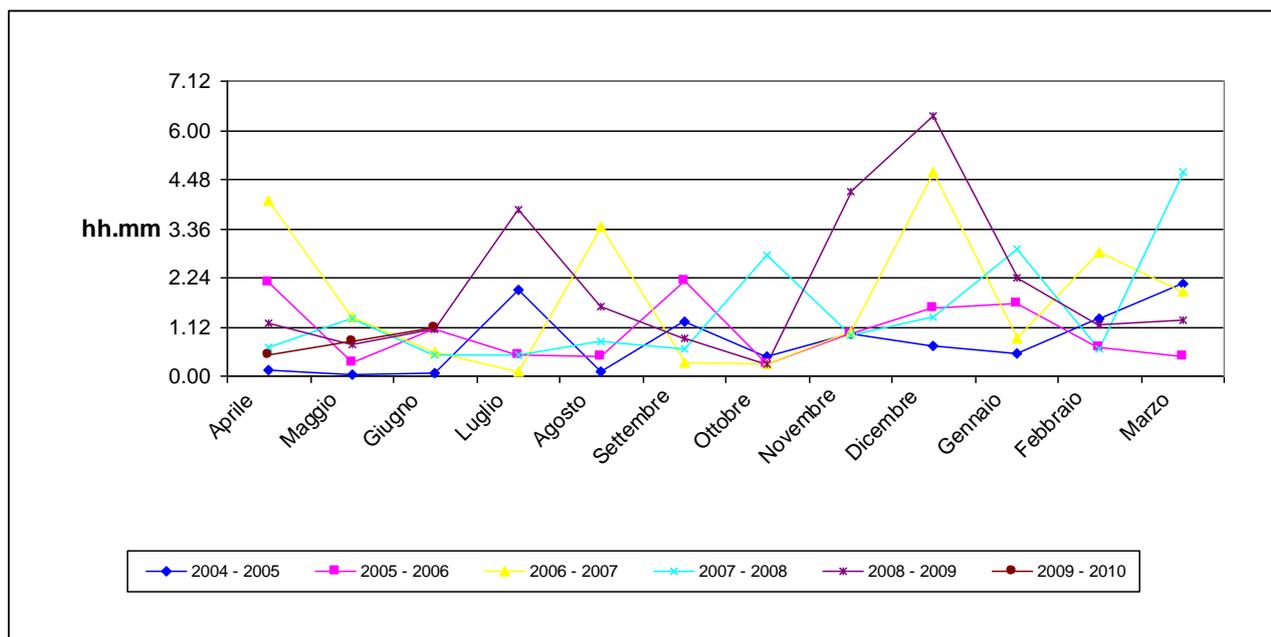
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	0.08	2.17	4.17	0.42	1.18	0.30
Maggio	0.01	0.19	1.26	1.24	0.47	0.50
Giugno	0.05	1.09	0.35	0.30	1.09	1.11
Luglio	2.05	0.30	0.06	0.30	4.04	
Agosto	0.07	0.29	3.39	0.52	1.43	
Settembre	1.20	2.20	0.21	0.40	0.56	
Ottobre	0.29	0.18	0.17	2.58	0.17	
Novembre	1.03	1.03	1.05	1.00	4.30	
Dicembre	0.43	1.39	4.58	1.27	6.20	
Gennaio	0.33	1.47	0.55	3.06	2.25	
Febbraio	1.23	0.41	3.02	0.39	1.15	
Marzo	2.15	0.28	2.05	4.58	1.22	
Media apr-giu	0.51	1.05	1.53	1.33	2.10	0.50
Dev. St. apr-giu	0.46	0.45	1.41	1.23	1.49	0.20

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

Graf. 35: Media dei ritardi in entrata – servizi diretti tipo feeder



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

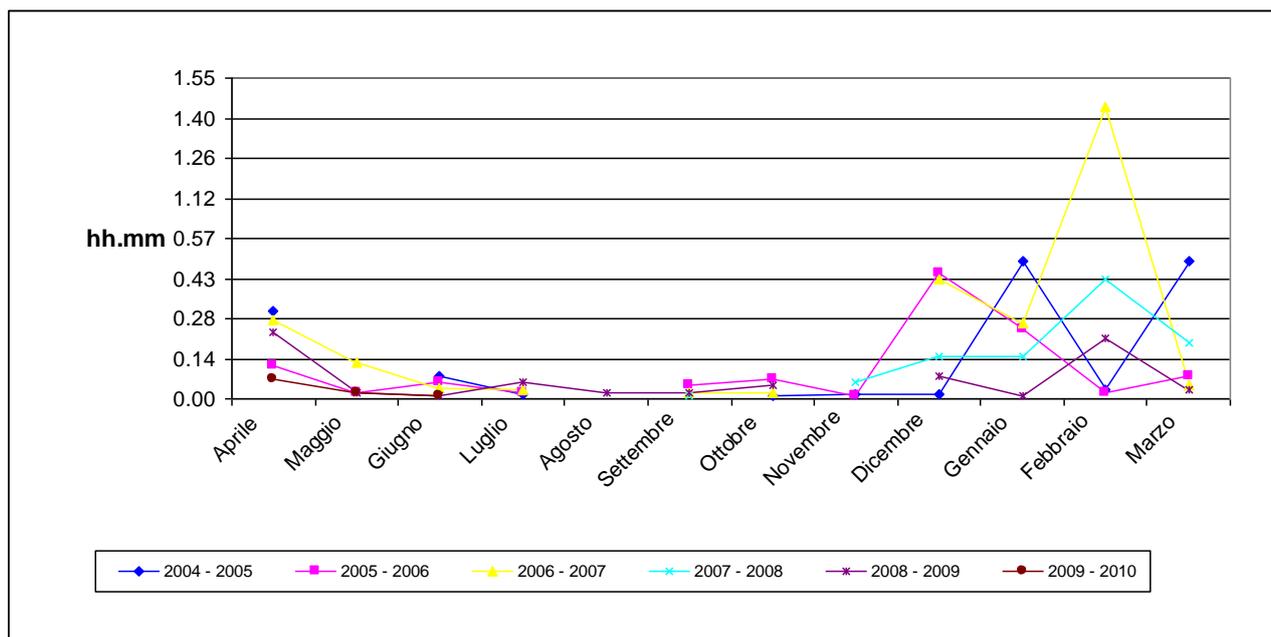
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	0.31	0.12	0.28		0.24	0.07
Maggio		0.02	0.13		0.02	0.02
Giugno	0.08	0.06	0.04		0.01	0.01
Luglio	0.01	0.02	0.03		0.06	
Agosto					0.02	
Settembre		0.05	0.02	0.01	0.02	
Ottobre	0.01	0.07	0.02		0.05	
Novembre	0.01	0.01		0.06		
Dicembre	0.01	0.45	0.43	0.15	0.08	
Gennaio	0.49	0.25	0.27	0.15	0.01	
Febbraio	0.03	0.02	1.45	0.43	0.22	
Marzo	0.49	0.08	0.05	0.20	0.03	
Media apr-giu	0.16	0.10	0.23	0.16	0.06	0.03
Dev. St. apr-giu	0.21	0.13	0.32	0.14	0.08	0.03

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

Graf. 36: Media dei ritardi in entrata - servizi ferry



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

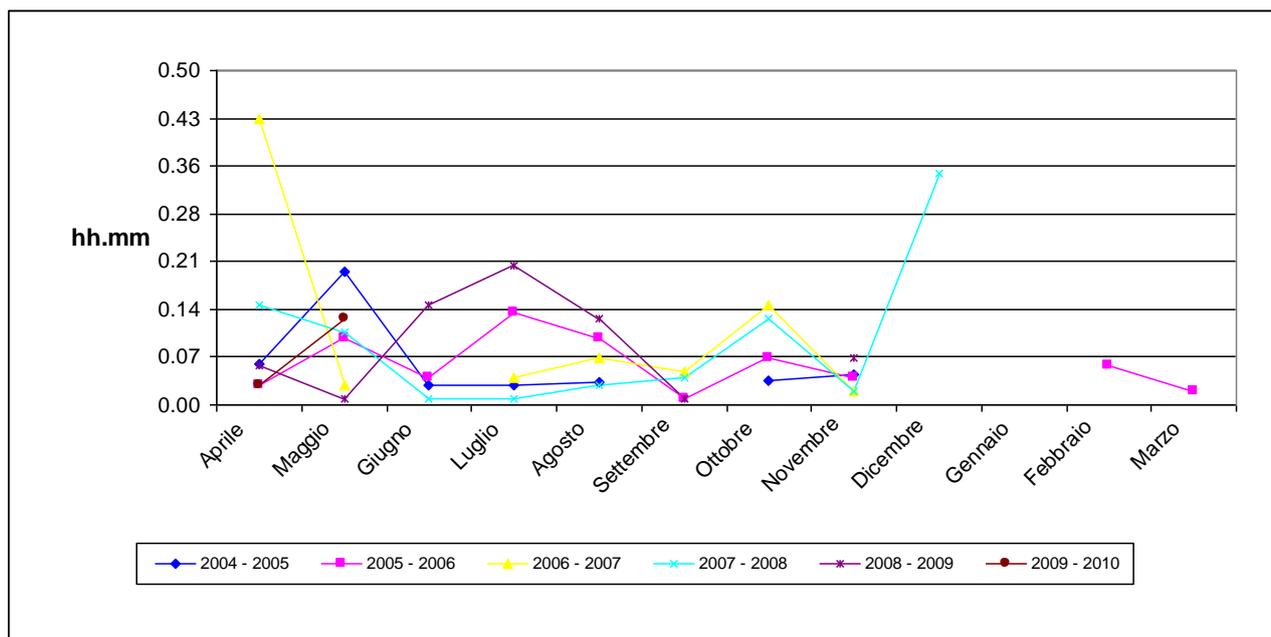
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	0.06	0.03	0.43	0.15	0.06	0.03
Maggio	0.20	0.10	0.03	0.11	0.01	0.13
Giugno	0.02	0.04		0.01	0.15	
Luglio	0.02	0.14	0.04	0.01	0.21	
Agosto	0.03	0.10	0.07	0.03	0.13	
Settembre		0.01	0.05	0.04	0.01	
Ottobre	0.03	0.07	0.15	0.13		
Novembre	0.04	0.04	0.02	0.02	0.07	
Dicembre				0.35		
Gennaio						
Febbraio		0.06				
Marzo		0.02				
Media apr-giu	0.06	0.06	0.11	0.09	0.09	0.08
Dev. St. apr-giu	0.06	0.04	0.14	0.11	0.07	0.07

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

Graf. 37: 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

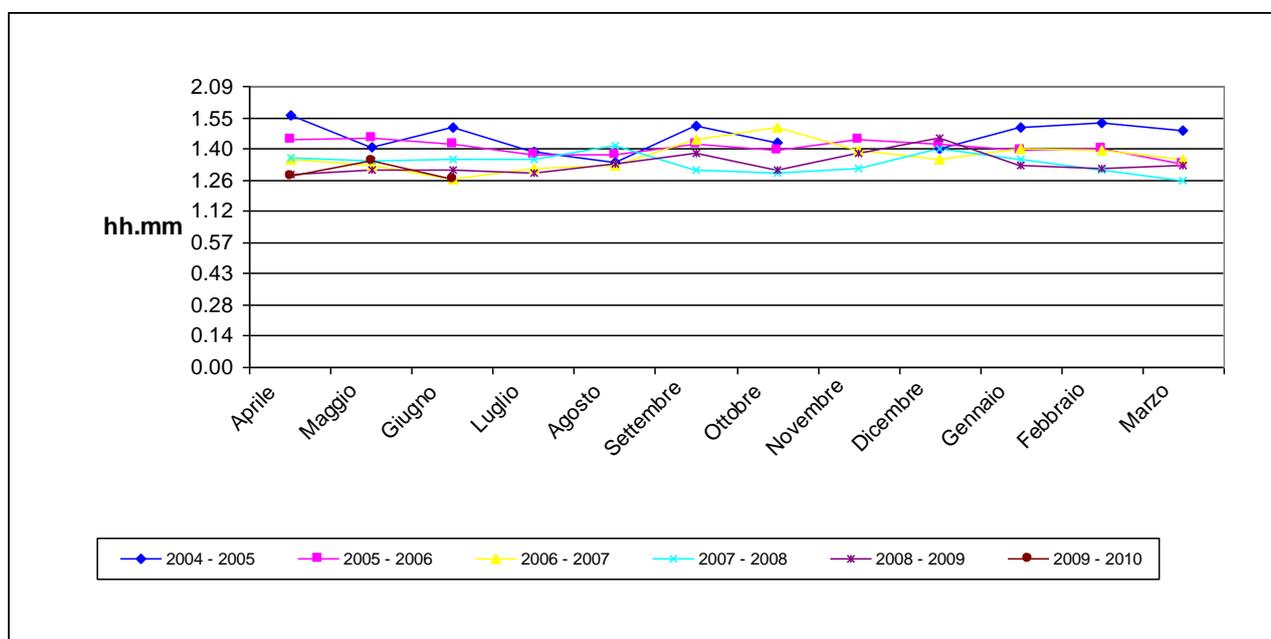
4.3. Media della manovra d'entrata

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.56	1.45	1.36	1.37	1.29	1.28
Maggio	1.41	1.46	1.33	1.35	1.31	1.35
Giugno	1.50	1.43	1.27	1.36	1.31	1.27
Luglio	1.39	1.38	1.32	1.36	1.30	
Agosto	1.34	1.38	1.33	1.42	1.34	
Settembre	1.51	1.43	1.45	1.31	1.39	
Ottobre	1.43	1.40	1.51	1.30	1.31	
Novembre		1.45	1.40	1.32	1.39	
Dicembre	1.41	1.43	1.36	1.41	1.46	
Gennaio	1.51	1.40	1.41	1.36	1.33	
Febbraio	1.52	1.41	1.40	1.31	1.32	
Marzo	1.49	1.34	1.36	1.26	1.33	
Media apr-giu	1.46	1.41	1.37	1.34	1.34	1.30
Dev. St. apr-giu	0.06	0.03	0.06	0.04	0.04	0.04

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

Graf. 38: Media della manovra d'entrata - servizi ro/ro solo merci



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

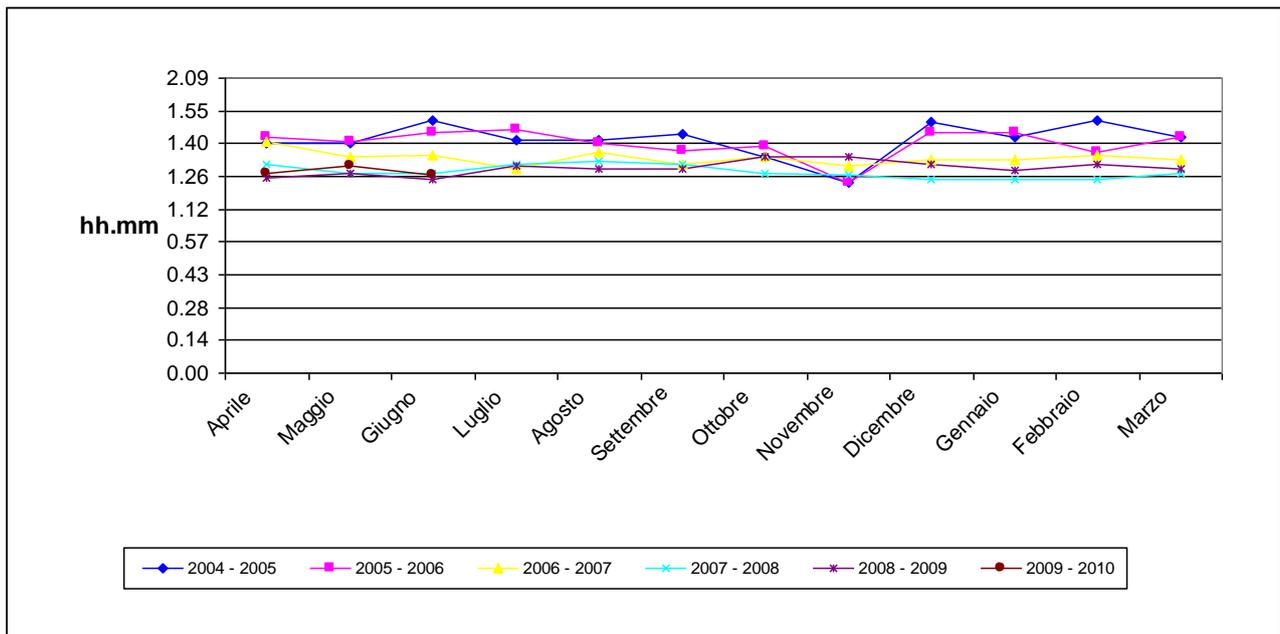
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.41	1.44	1.42	1.32	1.26	1.28
Maggio	1.41	1.42	1.35	1.28	1.28	1.31
Giugno	1.51	1.46	1.36	1.28	1.25	1.27
Luglio	1.42	1.47	1.30	1.32	1.31	
Agosto	1.42	1.41	1.37	1.33	1.30	
Settembre	1.45	1.38	1.32	1.32	1.30	
Ottobre	1.35	1.40	1.35	1.28	1.35	
Novembre	1.24	1.24	1.31	1.27	1.35	
Dicembre	1.50	1.46	1.34	1.25	1.32	
Gennaio	1.43	1.46	1.34	1.25	1.29	
Febbraio	1.51	1.37	1.36	1.25	1.32	
Marzo	1.43	1.44	1.34	1.28	1.30	
Media apr-giu	1.42	1.41	1.34	1.28	1.30	1.28
Dev. St. apr-giu	0.07	0.06	0.03	0.02	0.03	0.02

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

Graf. 39: Media della manovra d'entrata - servizi feeder



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

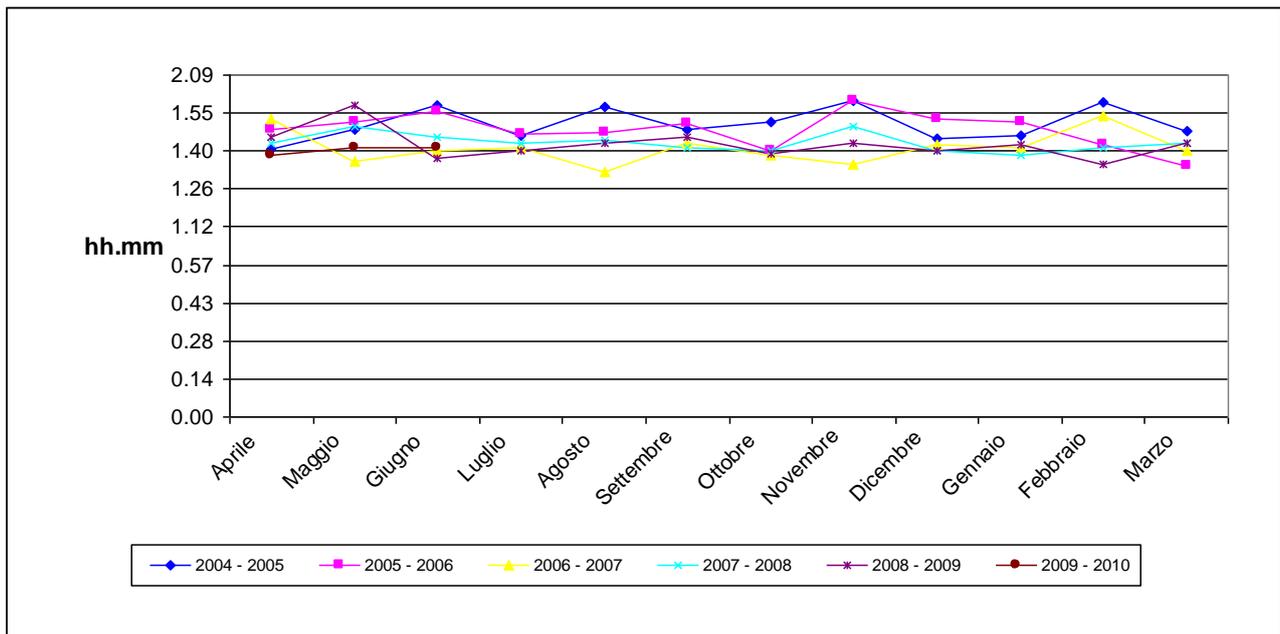
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.41	1.49	1.53	1.44	1.46	1.39
Maggio	1.48	1.52	1.37	1.50	1.58	1.42
Giugno	1.58	1.56	1.41	1.46	1.38	1.42
Luglio	1.46	1.47	1.42	1.44	1.41	
Agosto	1.57	1.48	1.33	1.45	1.44	
Settembre	1.49	1.51	1.44	1.42	1.46	
Ottobre	1.52	1.41	1.39	1.41	1.40	
Novembre	2.00	2.00	1.36	1.50	1.44	
Dicembre	1.45	1.53	1.43	1.41	1.41	
Gennaio	1.46	1.52	1.42	1.39	1.43	
Febbraio	1.59	1.43	1.54	1.42	1.36	
Marzo	1.48	1.35	1.41	1.44	1.44	
Media apr-giu	1.51	1.48	1.42	1.44	1.43	1.41
Dev. St. apr-giu	0.06	0.06	0.06	0.03	0.05	0.01

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

Graf. 40: Media della manovra d'entrata - servizi diretti tipo feeder



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

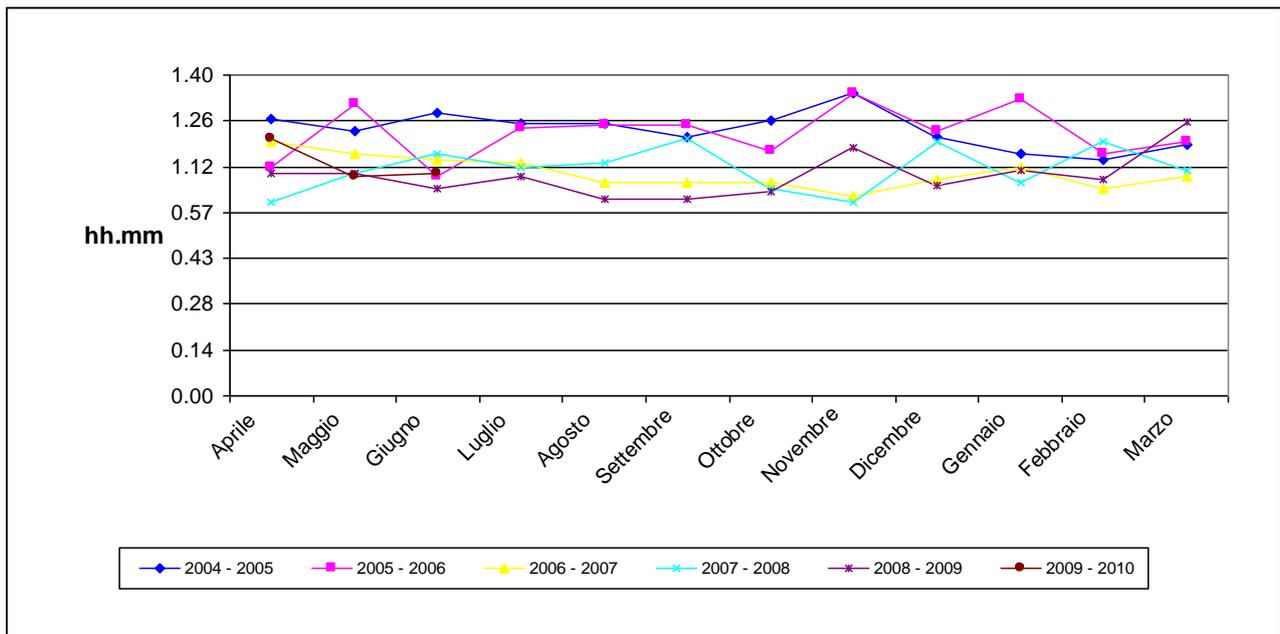
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.26	1.12	1.20	1.01	1.10	1.21
Maggio	1.23	1.32	1.16	1.10	1.10	1.09
Giugno	1.28	1.09	1.14	1.16	1.05	1.10
Luglio	1.25	1.24	1.13	1.12	1.09	
Agosto	1.25	1.25	1.07	1.13	1.02	
Settembre	1.21	1.25	1.07	1.21	1.02	
Ottobre	1.26	1.17	1.07	1.05	1.04	
Novembre	1.35	1.35	1.03	1.01	1.18	
Dicembre	1.21	1.23	1.08	1.20	1.06	
Gennaio	1.16	1.33	1.12	1.07	1.11	
Febbraio	1.14	1.16	1.05	1.20	1.08	
Marzo	1.19	1.20	1.09	1.11	1.26	
Media apr-giu	1.23	1.22	1.10	1.11	1.09	1.13
Dev. St. apr-giu	0.05	0.08	0.04	0.07	0.06	0.06

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

Graf. 41: Media della manovra d'entrata - servizi ferry



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

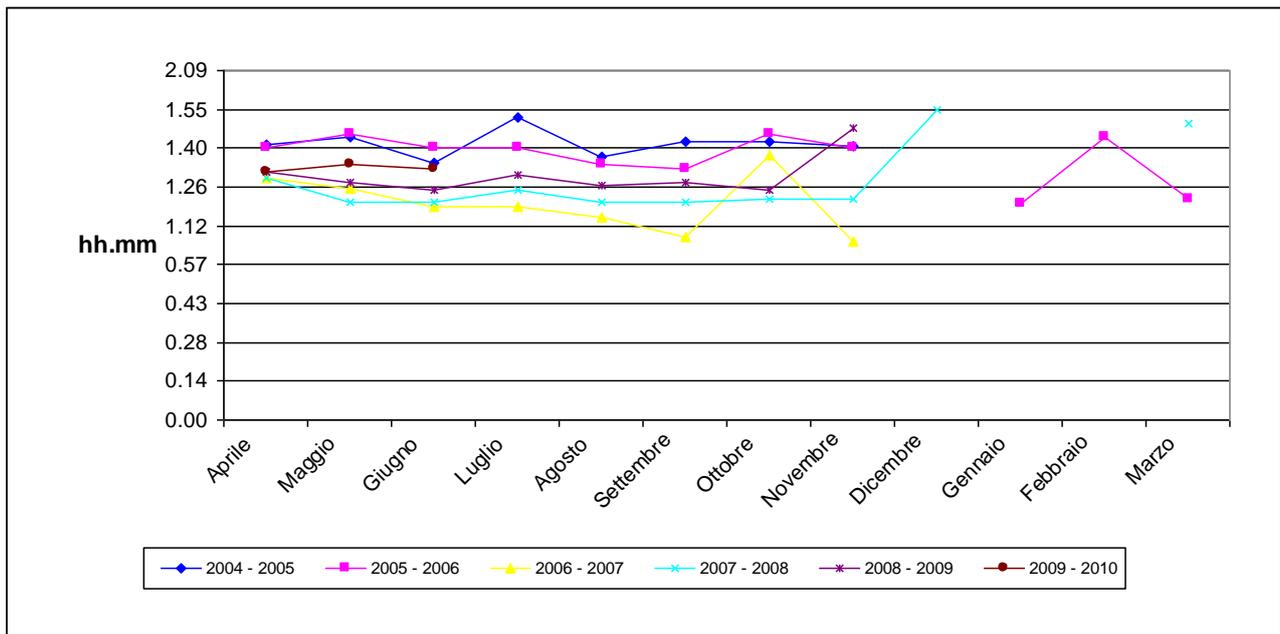
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.42	1.41	1.30	1.30	1.32	1.32
Maggio	1.45	1.46	1.26	1.21	1.28	1.35
Giugno	1.35	1.41	1.19	1.21	1.25	1.33
Luglio	1.52	1.41	1.19	1.25	1.31	
Agosto	1.37	1.35	1.15	1.21	1.27	
Settembre	1.43	1.33	1.08	1.21	1.28	
Ottobre	1.43	1.46	1.38	1.22	1.25	
Novembre	1.41	1.41	1.06	1.22	1.48	
Dicembre				1.55		
Gennaio		1.20				
Febbraio		1.45				
Marzo		1.22		1.50		
Media apr-giu	1.42	1.37	1.20	1.28	1.30	1.33
Dev. St. apr-giu	0.04	0.09	0.10	0.12	0.07	0.01

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

Graf. 42: Media della manovra d'entrata - servizi crociere



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

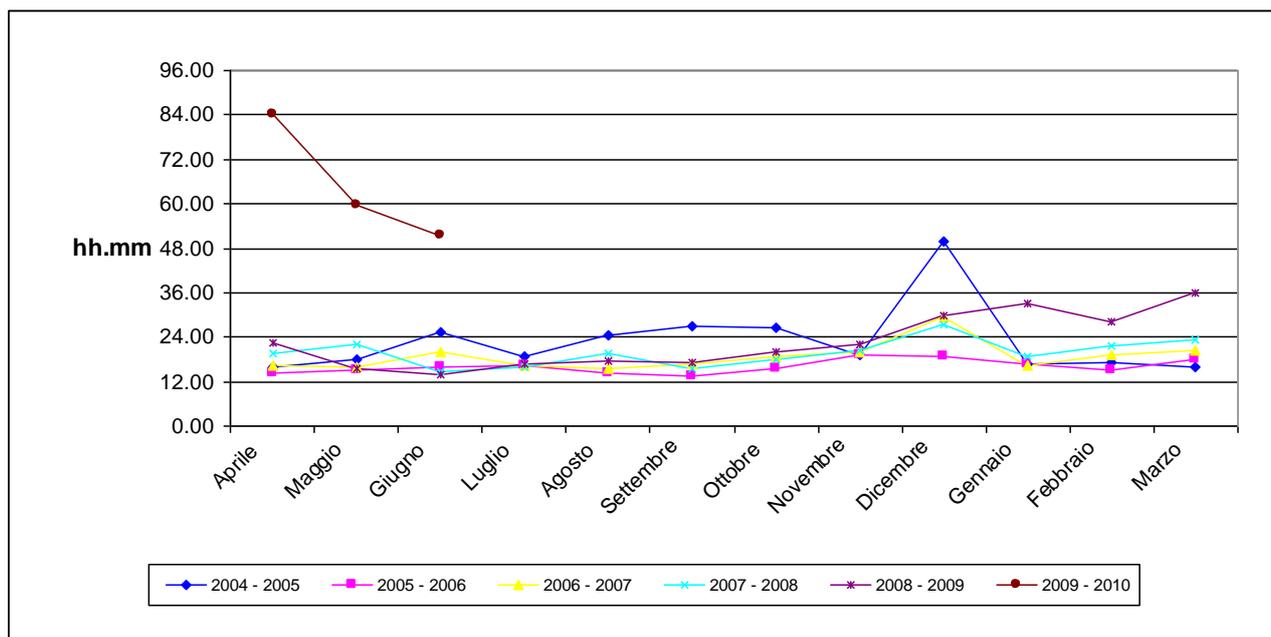
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	15.56	14.13	16.25	19.35	22.19	84.20
Maggio	18.03	15.12	15.50	21.55	15.28	59.29
Giugno	25.23	16.04	19.51	14.41	13.46	51.36
Luglio	18.59	16.26	16.29	15.54	16.47	
Agosto	24.36	14.26	15.22	19.43	17.24	
Settembre	26.50	13.22	16.34	15.27	17.15	
Ottobre	26.31	15.34	18.57	18.01	19.53	
Novembre	19.05	19.05	20.01	20.35	22.13	
Dicembre	49.44	18.44	29.36	27.14	29.46	
Gennaio	16.54	16.44	16.21	18.49	32.55	
Febbraio	17.05	15.16	19.21	21.31	28.12	
Marzo	15.55	18.01	20.37	23.23	35.51	
Media apr-giu	22.55	16.05	18.47	19.44	22.39	65.08
Dev. St. apr-giu	9.25	1.47	3.52	3.34	7.19	17.05

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

Graf. 44: Media dei tempi di sosta in banchina - servizi feeder



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

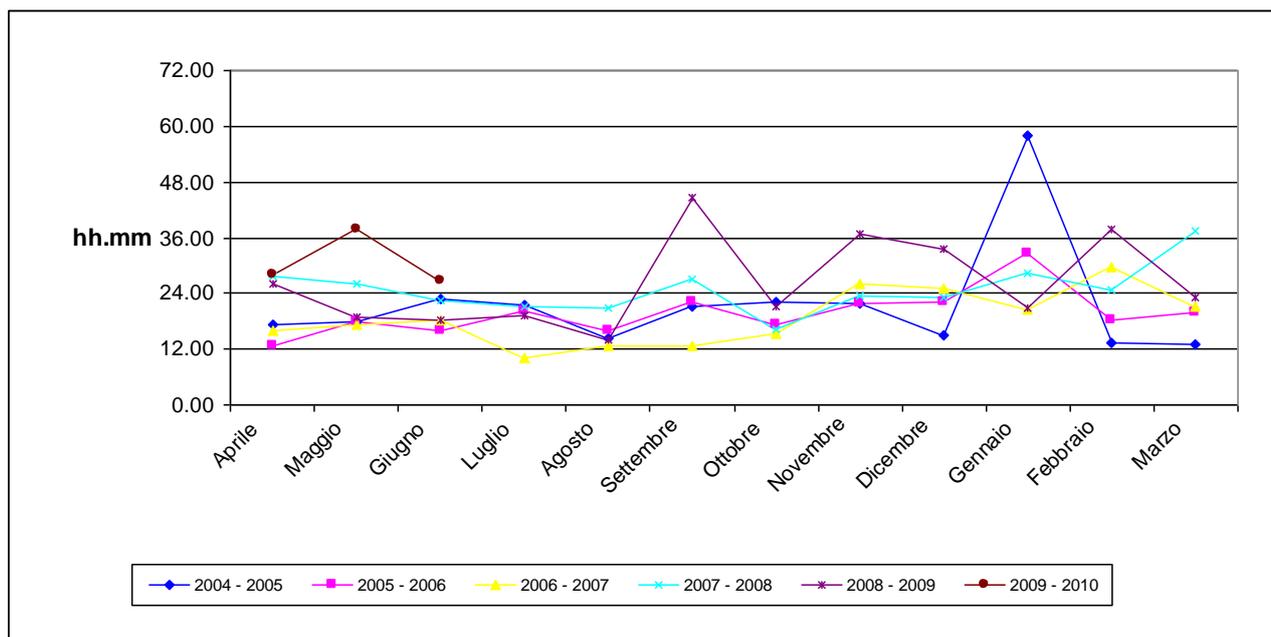
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	17.17	12.42	15.54	27.47	26.04	27.58
Maggio	17.47	17.55	17.08	26.09	18.52	37.45
Giugno	22.50	15.57	18.23	22.31	18.21	26.35
Luglio	21.32	20.18	10.13	21.11	19.12	
Agosto	14.10	16.04	12.50	20.47	14.04	
Settembre	21.18	22.12	12.43	27.07	44.41	
Ottobre	22.13	17.08	15.12	16.22	21.16	
Novembre	21.40	21.40	26.12	23.34	36.41	
Dicembre	14.56	22.18	25.02	23.02	33.29	
Gennaio	58.04	32.28	20.35	28.24	20.59	
Febbraio	13.25	18.05	29.44	24.50	37.41	
Marzo	13.10	19.51	21.19	37.23	23.15	
Media apr-giu	21.32	19.43	18.46	24.55	26.12	30.46
Dev. St. apr-giu	12.04	4.56	5.58	5.11	9.34	6.05

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

Graf. 45: Media dei tempi di sosta in banchina – servizi diretti tipo feeder



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

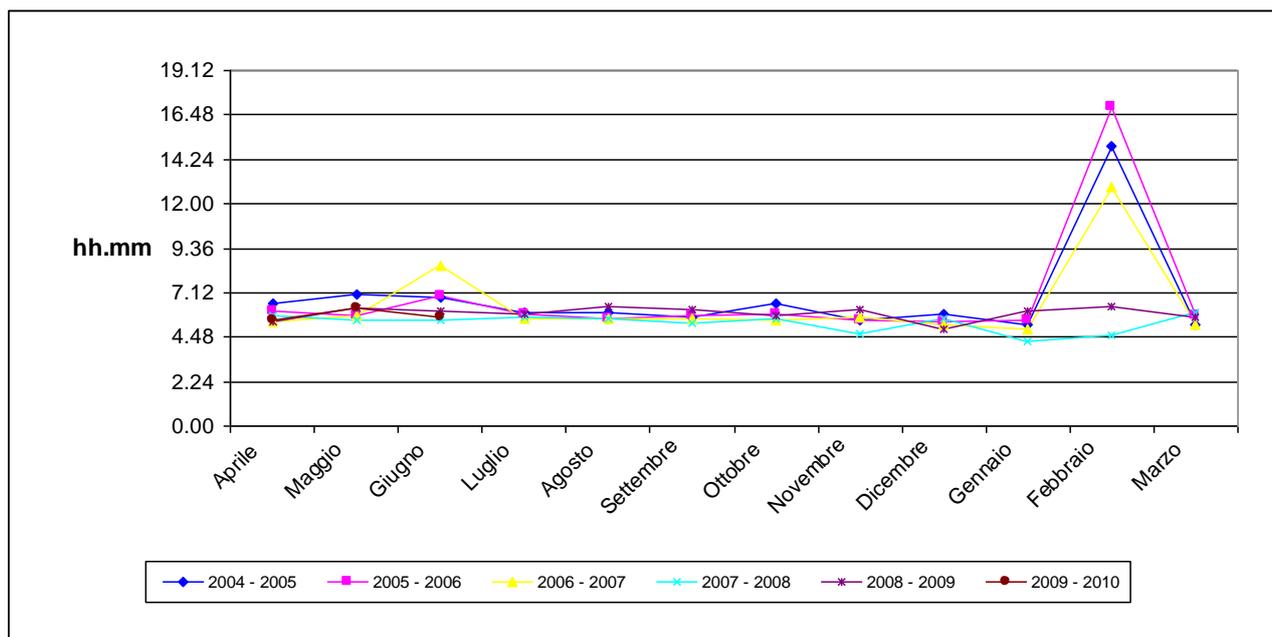
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	6.35	6.11	5.40	5.56	5.37	5.43
Maggio	7.06	5.56	5.59	5.45	6.22	6.21
Giugno	6.56	7.04	8.42	5.43	6.14	5.55
Luglio	6.06	6.01	5.49	5.52	6.05	
Agosto	6.05	5.48	5.50	5.50	6.29	
Settembre	5.53	6.00	5.50	5.34	6.18	
Ottobre	6.38	6.05	5.45	5.46	6.00	
Novembre	5.43	5.43	5.53	4.59	6.18	
Dicembre	6.02	5.40	5.28	5.50	5.15	
Gennaio	5.27	5.45	5.16	4.35	6.13	
Febbraio	15.05	17.15	12.55	4.53	6.26	
Marzo	5.28	5.57	5.28	6.07	5.53	
Media apr-giu	6.55	6.57	6.32	5.34	6.05	5.59
Dev. St. apr-giu	2.37	3.15	2.11	0.28	0.21	0.19

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

Graf. 46: Media dei tempi di sosta in banchina - servizi ferry



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

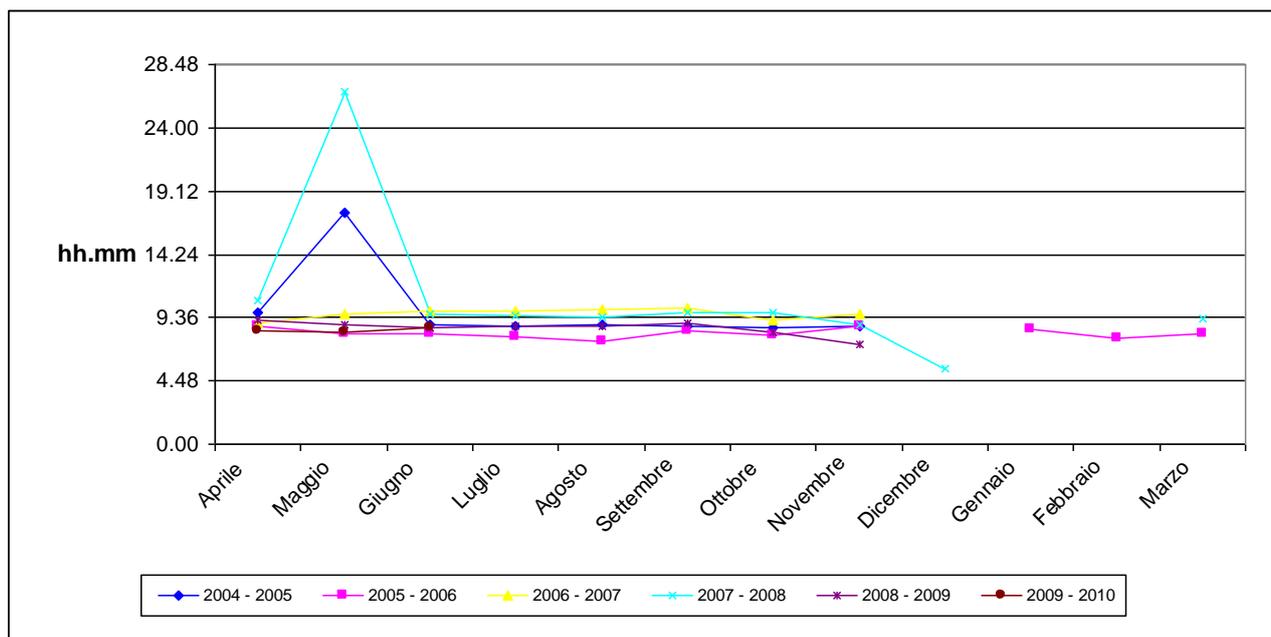
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	10.00	8.57	9.11	10.51	9.22	8.34
Maggio	17.30	8.26	9.52	26.43	9.05	8.30
Giugno	9.01	8.21	10.06	9.50	8.51	8.51
Luglio	8.55	8.08	10.09	9.44	9.00	
Agosto	9.01	7.45	10.15	9.38	8.54	
Settembre	8.57	8.36	10.22	10.00	9.12	
Ottobre	8.52	8.19	9.25	10.01	8.31	
Novembre	8.58	8.58	9.51	9.06	7.32	
Dicembre				5.45		
Gennaio		8.40				
Febbraio		8.05				
Marzo		8.25		9.30		
Media apr-giu	10.09	8.25	9.53	11.06	8.48	8.38
Dev. St. apr-giu	2.59	0.21	0.24	5.38	0.34	0.11

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

Graf. 47: Media dei tempi di sosta in banchina - 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

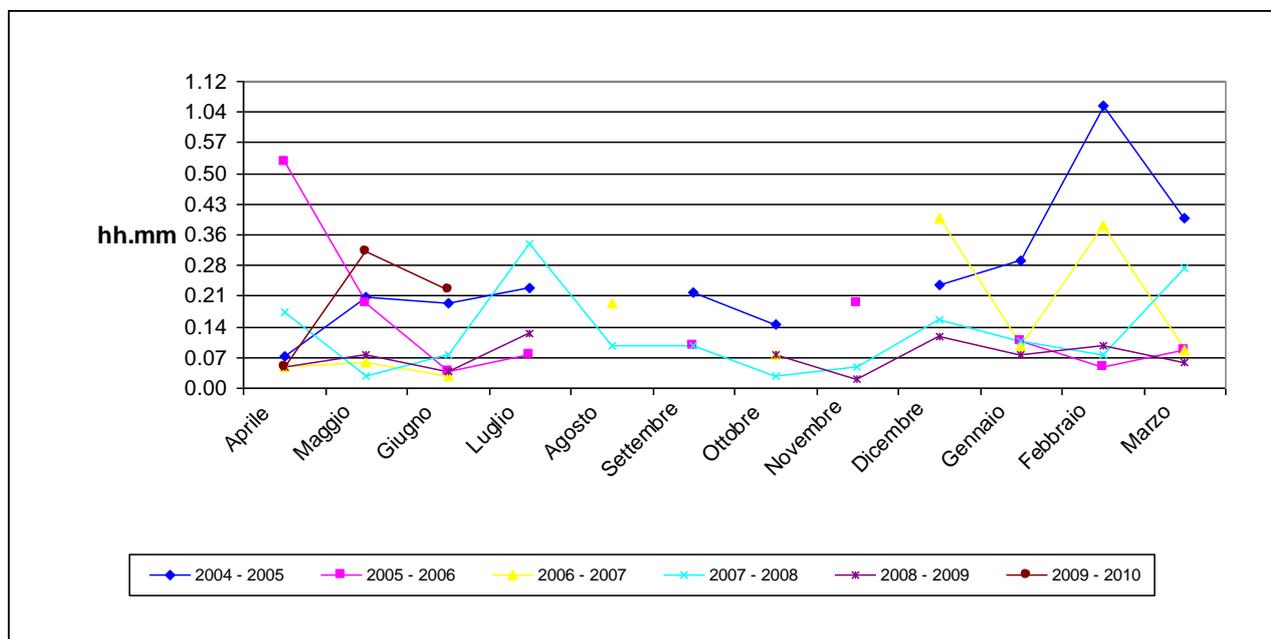
4.5. Media dei ritardi in partenza

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	0.07	0.53	0.05	0.18	0.05	0.05
Maggio	0.21	0.20	0.06	0.03	0.08	0.32
Giugno	0.20	0.04	0.03	0.08	0.04	0.23
Luglio	0.23	0.08		0.34	0.13	
Agosto			0.20	0.10		
Settembre	0.22	0.10		0.10		
Ottobre	0.15		0.08	0.03	0.08	
Novembre		0.20		0.05	0.02	
Dicembre	0.24		0.40	0.16	0.12	
Gennaio	0.30	0.11	0.10	0.11	0.08	
Febbraio	1.06	0.05	0.38	0.08	0.10	
Marzo	0.40	0.09	0.09	0.28	0.06	
Media apr-giu	0.27	0.15	0.15	0.12	0.07	0.20
Dev. St. apr-giu	0.16	0.15	0.14	0.09	0.03	0.13

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

Graf. 48: Media dei ritardi in partenza – servizi ro/ro solo merci



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

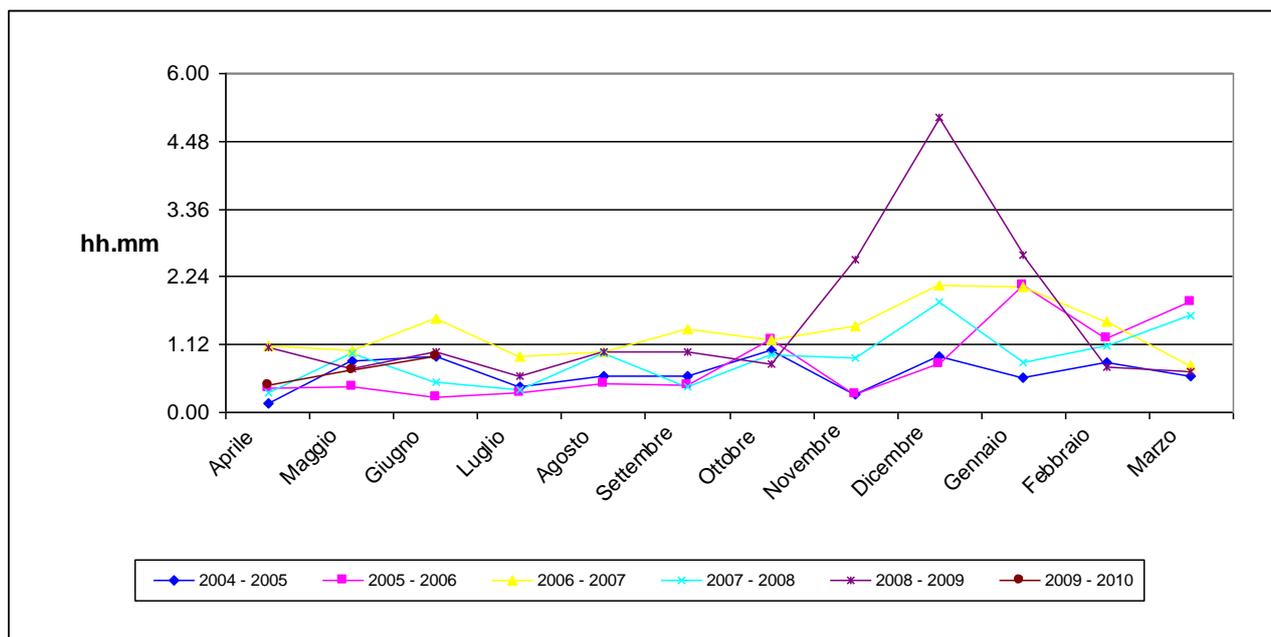
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	0.10	0.26	1.11	0.21	1.09	0.29
Maggio	0.54	0.27	1.06	1.03	0.47	0.45
Giugno	0.59	0.16	1.40	0.32	1.04	0.59
Luglio	0.26	0.21	0.59	0.24	0.38	
Agosto	0.38	0.31	1.05	1.03	1.05	
Settembre	0.38	0.29	1.28	0.27	1.05	
Ottobre	1.06	1.17	1.17	1.01	0.52	
Novembre	0.20	0.20	1.31	0.58	2.42	
Dicembre	1.00	0.51	2.15	1.58	5.14	
Gennaio	0.37	2.15	2.14	0.53	2.47	
Febbraio	0.53	1.19	1.36	1.11	0.49	
Marzo	0.38	1.57	0.50	1.43	0.44	
Media apr-giu	0.42	0.52	1.26	0.57	1.34	0.44
Dev. St. apr-giu	0.17	0.40	0.27	0.30	1.21	0.15

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

Graf. 49: Media dei ritardi in partenza - servizi feeder



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

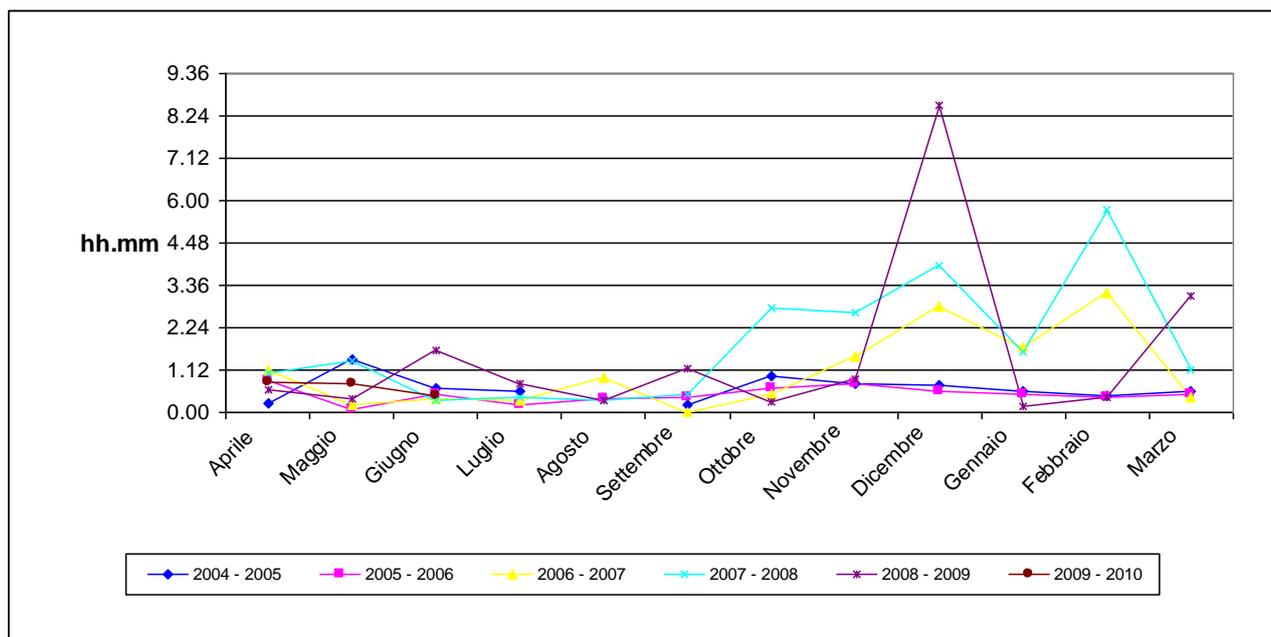
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	0.15	0.54	1.12	1.08	0.38	0.52
Maggio	1.30	0.06	0.12	1.28	0.23	0.49
Giugno	0.40	0.30	0.23	0.20	1.45	0.29
Luglio	0.36	0.13	0.20	0.26	0.50	
Agosto		0.22	0.59	0.20	0.20	
Settembre	0.12	0.26	0.01	0.32	1.14	
Ottobre	1.02	0.40	0.32	2.57	0.17	
Novembre	0.49	0.49	1.36	2.51	0.56	
Dicembre	0.47	0.36	2.59	4.10	8.42	
Gennaio	0.36	0.31	1.50	1.42	0.11	
Febbraio	0.27	0.25	3.22	5.45	0.27	
Marzo	0.35	0.31	0.26	1.11	3.19	
Media apr-giu	0.40	0.30	1.09	1.54	1.35	0.43
Dev. St. apr-giu	0.21	0.13	1.06	1.42	2.24	0.12

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

Graf. 50: Media dei ritardi in partenza - servizi diretti tipo feeder



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

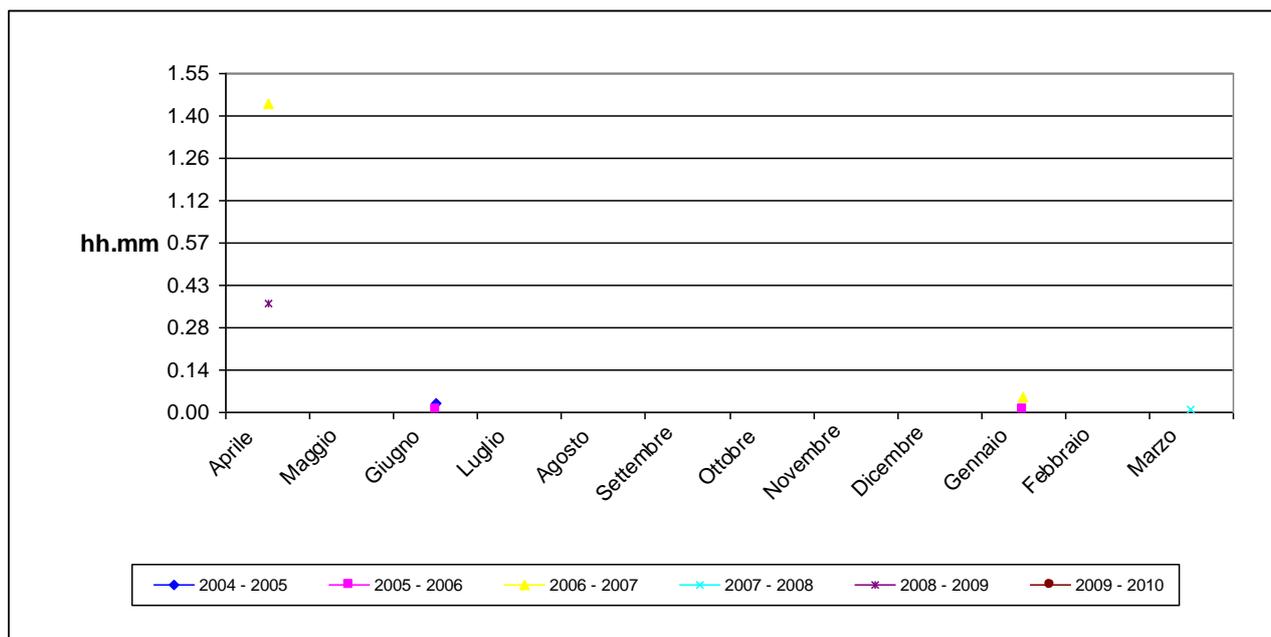
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile			1.45		0.37	
Maggio						
Giugno	0.03	0.01				
Luglio						
Agosto						
Settembre						
Ottobre						
Novembre						
Dicembre						
Gennaio		0.01	0.05			
Febbraio						
Marzo				0.01		
Media apr-giu			0.55	0.01		
Dev. St. apr-giu			1.10			

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

Graf. 51: Media dei ritardi in partenza - servizi ferry



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

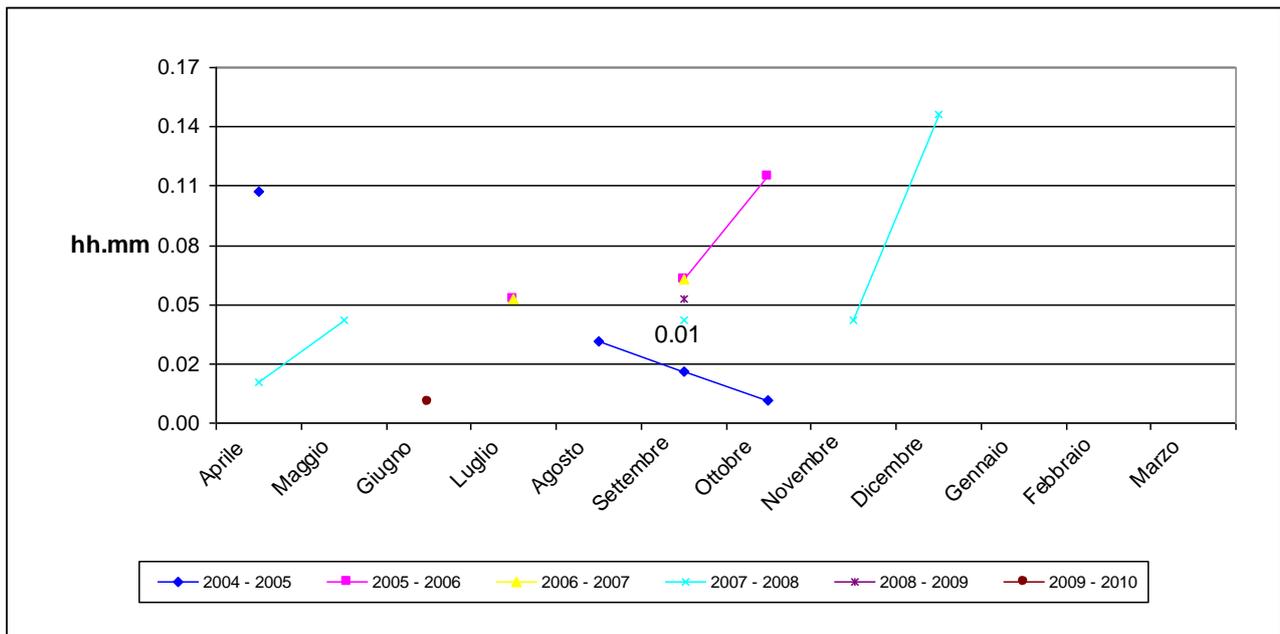
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	0.11			0.02		
Maggio				0.05		
Giugno						0.01
Luglio		0.06	0.06			
Agosto	0.04					
Settembre	0.02	0.07	0.07	0.05	0.06	
Ottobre	0.01	0.12				
Novembre				0.05		
Dicembre				0.15		
Gennaio						
Febbraio						
Marzo						
Media apr-giu	0.04	0.08	0.06	0.06	0.06	0.01
Dev. St. apr-giu	0.04	0.03	0.00	0.04		

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

Graf. 52: 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

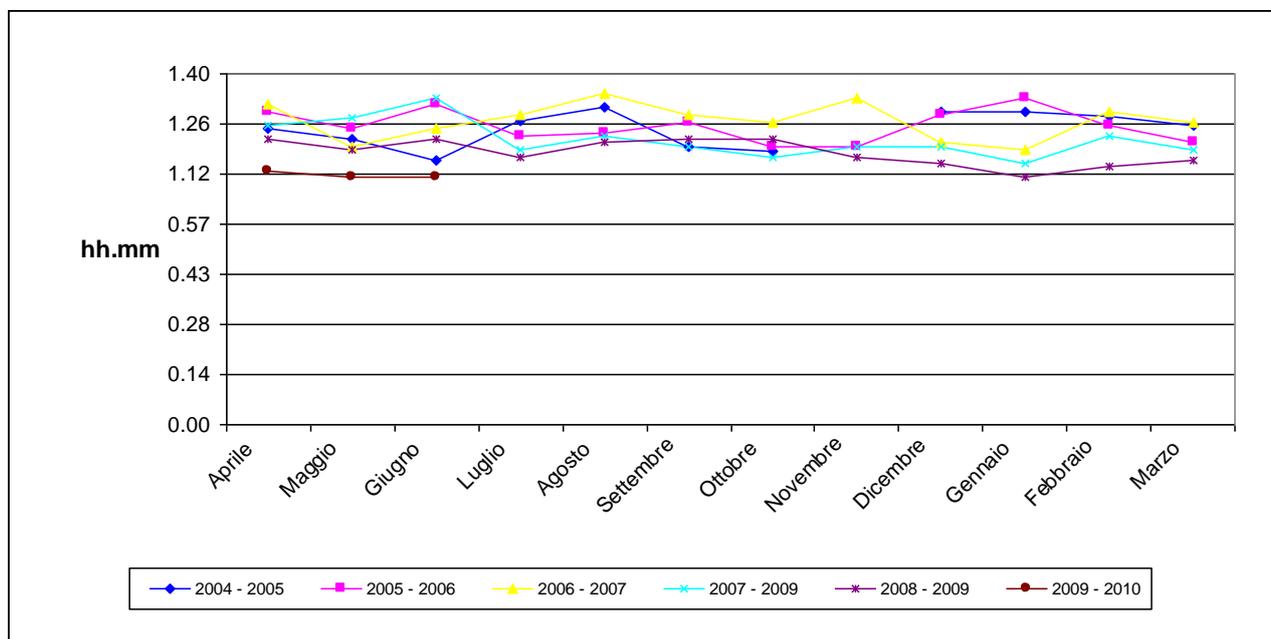
4.6. Media della manovra d'uscita

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2009	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.25	1.30	1.32	1.26	1.22	1.13
Maggio	1.22	1.25	1.20	1.28	1.19	1.11
Giugno	1.15	1.32	1.25	1.34	1.22	1.11
Luglio	1.27	1.23	1.29	1.19	1.17	
Agosto	1.31	1.24	1.35	1.23	1.21	
Settembre	1.20	1.27	1.29	1.20	1.22	
Ottobre	1.18	1.20	1.27	1.17	1.22	
Novembre		1.20	1.34	1.20	1.17	
Dicembre	1.30	1.29	1.21	1.20	1.15	
Gennaio	1.30	1.34	1.19	1.15	1.11	
Febbraio	1.28	1.26	1.30	1.23	1.14	
Marzo	1.25	1.21	1.27	1.19	1.16	
Media apr-giu	1.24	1.25	1.27	1.22	1.18	1.11
Dev. St. apr-giu	0.05	0.04	0.05	0.05	0.03	0.01

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

Graf. 53: Media della manovra d'uscita - servizi ro/ro solo merci



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

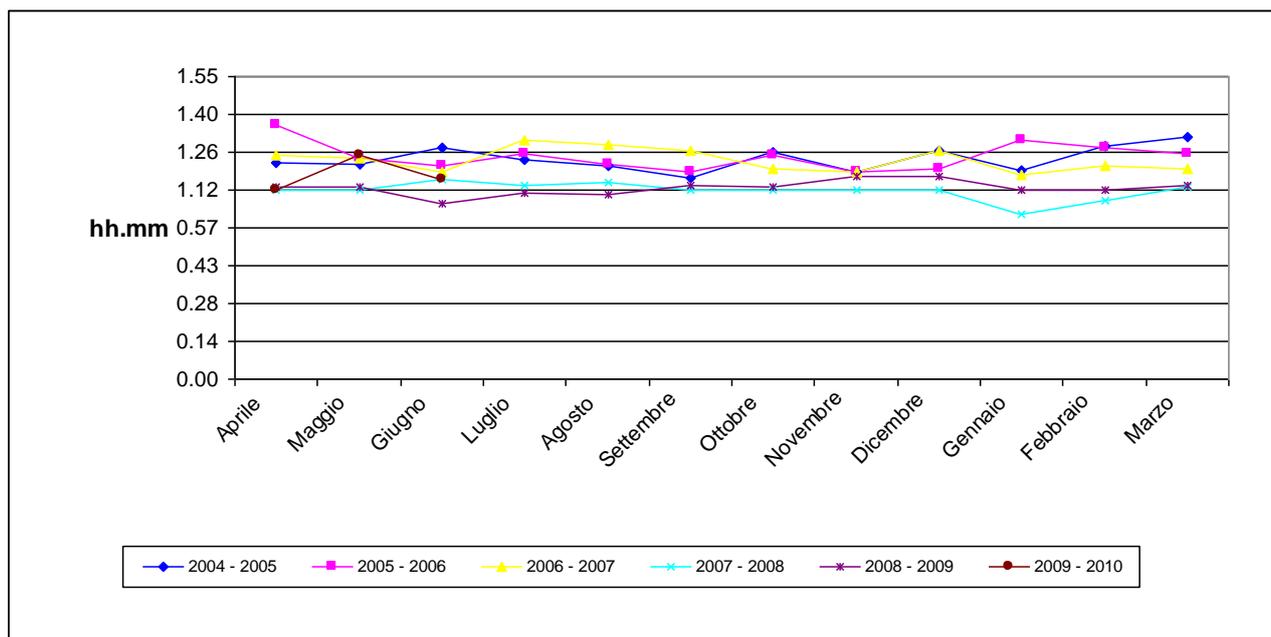
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.22	1.37	1.25	1.12	1.13	1.12
Maggio	1.21	1.24	1.24	1.12	1.13	1.25
Giugno	1.28	1.21	1.19	1.16	1.07	1.16
Luglio	1.23	1.26	1.31	1.14	1.11	
Agosto	1.21	1.22	1.29	1.15	1.10	
Settembre	1.16	1.19	1.27	1.12	1.14	
Ottobre	1.26	1.25	1.20	1.12	1.13	
Novembre	1.19	1.19	1.19	1.12	1.17	
Dicembre	1.27	1.20	1.27	1.12	1.17	
Gennaio	1.19	1.31	1.18	1.03	1.12	
Febbraio	1.28	1.28	1.21	1.08	1.12	
Marzo	1.32	1.26	1.20	1.13	1.14	
Media apr-giu	1.23	1.24	1.23	1.11	1.12	1.17
Dev. St. apr-giu	0.04	0.05	0.04	0.03	0.02	0.06

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

Graf. 54: Media della manovra d'uscita - servizi feeder



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

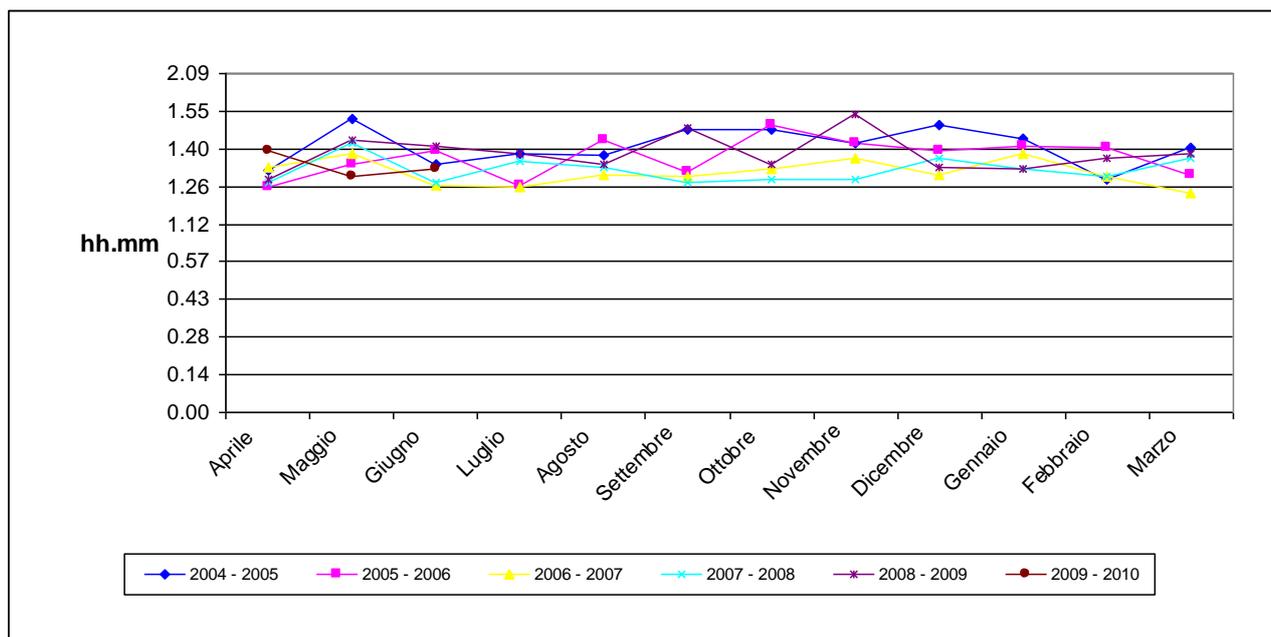
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.32	1.26	1.34	1.28	1.29	1.40
Maggio	1.52	1.35	1.39	1.43	1.44	1.30
Giugno	1.35	1.40	1.27	1.28	1.42	1.33
Luglio	1.39	1.27	1.26	1.36	1.39	
Agosto	1.38	1.44	1.31	1.34	1.35	
Settembre	1.48	1.32	1.30	1.28	1.49	
Ottobre	1.48	1.50	1.33	1.29	1.35	
Novembre	1.43	1.43	1.37	1.29	1.54	
Dicembre	1.50	1.40	1.31	1.37	1.34	
Gennaio	1.45	1.42	1.39	1.33	1.33	
Febbraio	1.29	1.41	1.30	1.30	1.37	
Marzo	1.41	1.31	1.24	1.37	1.39	
Media apr-giu	1.41	1.37	1.31	1.32	1.39	1.34
Dev. St. apr-giu	0.07	0.07	0.04	0.04	0.07	0.05

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

Graf. 55: Media della manovra d'uscita - servizi diretti tipo feeder



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

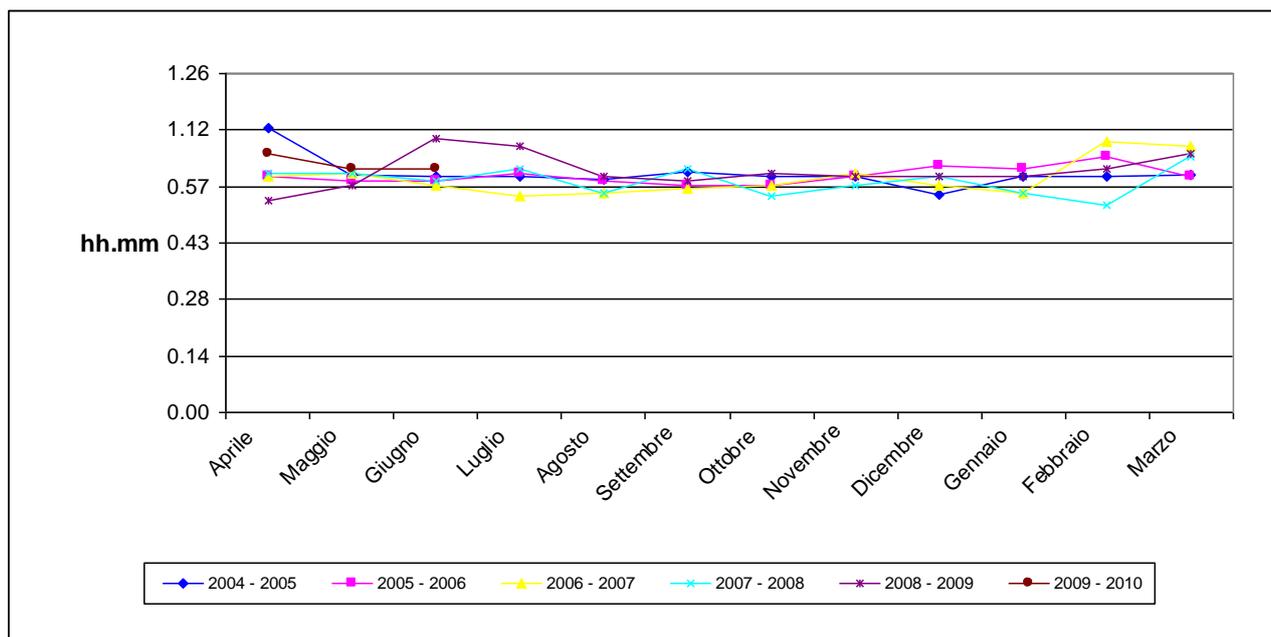
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.12	1.00	1.00	1.01	0.54	1.06
Maggio	1.00	0.59	1.01	1.01	0.58	1.02
Giugno	1.00	0.59	0.58	0.59	1.10	1.02
Luglio	1.00	1.01	0.55	1.02	1.08	
Agosto	0.59	0.59	0.56	0.56	1.00	
Settembre	1.01	0.58	0.57	1.02	0.59	
Ottobre	1.00	0.58	0.58	0.55	1.01	
Novembre	1.00	1.00	1.01	0.58	1.00	
Dicembre	0.55	1.03	0.58	1.00	1.00	
Gennaio	1.00	1.02	0.56	0.56	1.00	
Febbraio	1.00	1.05	1.09	0.53	1.02	
Marzo	1.00	1.00	1.08	1.05	1.06	
Media apr-giu	1.00	1.00	0.59	0.59	1.01	1.03
Dev. St. apr-giu	0.03	0.02	0.04	0.03	0.04	0.02

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

Graf. 56: Media della manovra d'uscita - servizi ferry



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

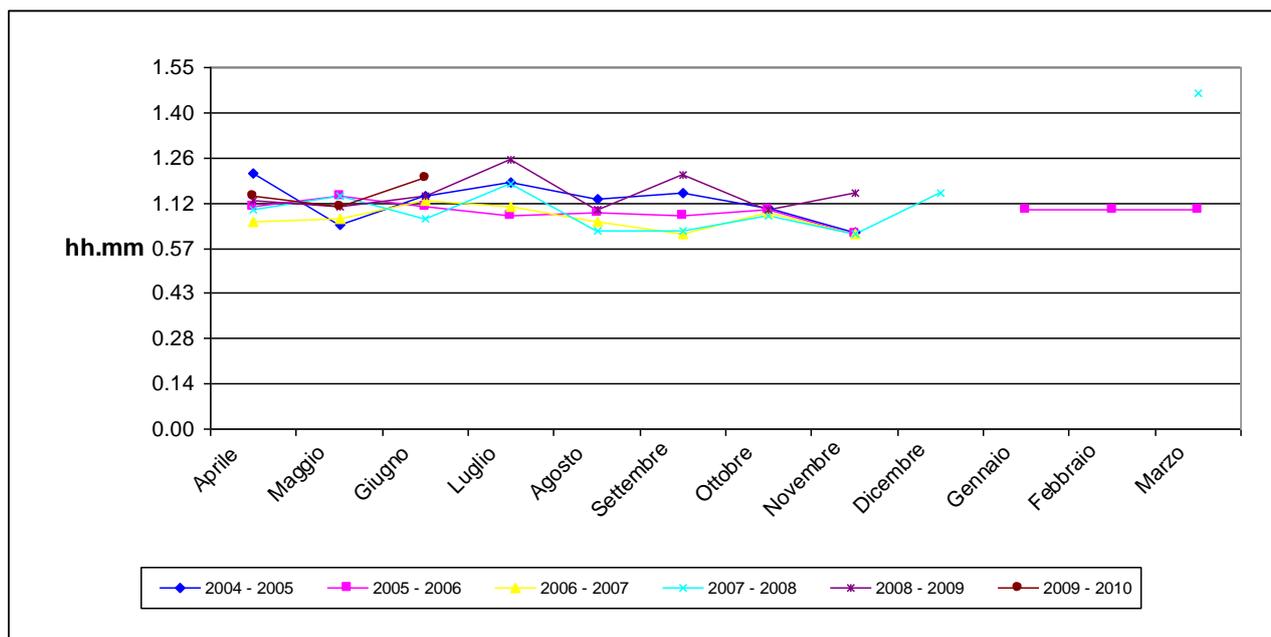
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.21	1.11	1.06	1.10	1.13	1.14
Maggio	1.05	1.14	1.07	1.14	1.11	1.11
Giugno	1.14	1.11	1.13	1.07	1.14	1.20
Luglio	1.18	1.08	1.11	1.18	1.26	
Agosto	1.13	1.09	1.06	1.03	1.10	
Settembre	1.15	1.08	1.02	1.03	1.21	
Ottobre	1.10	1.10	1.09	1.08	1.10	
Novembre	1.02	1.02	1.02	1.02	1.15	
Dicembre				1.15		
Gennaio		1.10				
Febbraio		1.10				
Marzo		1.10		1.47		
Media apr-giu	1.12	1.09	1.07	1.12	1.15	1.15
Dev. St. apr-giu	0.06	0.02	0.03	0.13	0.05	0.04

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

Graf. 57: Media della manovra d'uscita - servizi crociere



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

L'analisi dei parametri rappresentativi della qualità del servizio marittimo del porto di Venezia per il periodo aprile - giugno 2009 mette in luce un generalizzato miglioramento degli standard qualitativi di servizio. È infatti possibile osservare, tanto a livello di parametro quanto di servizio, una tendenza piuttosto generalizzata alla diminuzione sia dei valori medi sia degli scostamenti dei singoli valori dalla media (deviazione standard). Nei casi in cui sono invece stati riscontrati dei valori in aumento rispetto il pregresso, questi si sono mantenuti su ordini di grandezza di pochi minuti ovvero, nei casi di incrementi più consistenti (13' al massimo), sono risultati essere legati a fattori esogeni.

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

Scendendo più nel dettaglio possono essere fatte alcune considerazioni:

- il livello di servizio particolarmente elevato nel settore ro-ro già rilevato viene confermato anche alla fine del periodo in esame in quanto i valori riguardanti questo particolare traffico registrano nel periodo una diffusa diminuzione; essi risultano essere cresciuti esclusivamente nei tempi di sosta in banchina e nei ritardi in partenza, momenti di servizio slegati alle opere alle bocche e connessi principalmente all'operatività presso i terminal;
- i servizi containerizzati feeder evidenziano una sostanziale tenuta con alcuni valori in lieve crescita rispetto il 2008 principalmente nella sosta in banchina e nella fasi di manovra in uscita dal porto;
- i servizi containerizzati diretti tipo feeder realizzano nel periodo in oggetto un'inversione di tendenza rispetto i trend evidenziati nel corso delle annualità precedenti; la situazione di peggioramento della qualità del servizio (che si ricorda essere dovuta a problematiche organizzative dei servizi stessi) appare essere in questo periodo rientrata in quanto i valori medi registrati sono per la quasi totalità in diminuzione rispetto il 2008;
- i servizi passeggeri (ferry e crociere) manifestano una generale tenuta in cui aumenti dell'ordine di qualche minuto sono riscontrabili essenzialmente nelle fasi di entrata ed uscita dalla laguna, fenomeno tutto sommato "normale" dato l'intensificarsi del traffico presso la bocca di riferimento.

In conclusione, viste le tendenze rilevate e le motivazioni di fondo che le originano, è possibile affermare che anche durante il periodo in oggetto le opere di cantiere alle bocche di porto non hanno generato alcun tipo di impatto negativo sulla regolare operatività dello scalo veneziano.

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

L'attività portuale durante il primo quadrimestre del quinto anno del Piano di Monitoraggio non è stata inficiata da particolari eventi causati dalla prosecuzione dei lavori relativi al progetto MOSE. Gli operatori facenti parte del Tavolo di riferimento non hanno messo in evidenza problematiche che abbiano influito sul normale svolgimento delle attività economiche presenti all'interno dello scalo.

La prosecuzione dei lavori in questa fase progettuale non è stata percepita da parte degli operatori come un pericolo per la normale attività portuale. In tale contesto molti portatori d'interesse facenti parte del Tavolo di riferimento hanno sottolineato un particolare apprezzamento per l'attività di coordinamento della Capitaneria di Porto, che è stata sempre percepita come altamente professionale ed attenta alle esigenze dei diversi attori operanti in laguna. Questa capacità è considerata un elemento di stabilità ed un fattore portatore di fiducia all'interno della comunità degli operatori portuali.

Durante le rilevazioni avvenute all'interno della comunità portuale per questo rapporto, come peraltro è avvenuto nei lavori preparatori ai precedenti rapporti, i soggetti, in particolare le categorie dei piloti e dei comandanti dei rimorchiatori, hanno sottolineato l'asestamento nella condizione delle correnti, e quindi la diminuzione della difficoltà nelle manovre. Queste vengono oramai effettuate costantemente in tutta sicurezza e l'esperienza acquisita ha consentito la formazione di un'operatività consolidata. Solo un operatore intervistato, uno spedizioniere, ha rilevato che le manovre, soprattutto per quanto riguarda le navi Ro-Ro, hanno subito delle lievi complicazioni. Comunque non vi sono stati ritardi significativi o entrate perse.

In questo rapporto risulta essere di particolare difficoltà l'interpretazione delle opinioni espresse dal Tavolo di riferimento in merito all'andamento dei traffici. Crediamo che queste opinioni possano essere radicalmente influenzate dall'andamento economico congiunturale e dal clima d'incertezza che lo caratterizza. Quindi, ricondurre le osservazioni e le critiche a problematiche strutturali dello scalo oppure a difficoltà congiunturali risulta particolarmente complesso. Considerando queste difficoltà di base si è comunque proceduto ad investigare gli operatori appartenenti al Tavolo in modo da rilevare il grado di fiducia esistente nei confronti del punto nodale lagunare, soprattutto in un momento di generale e diffusa difficoltà del settore portuale italiano.

Si continua a riscontrare da parte degli *stakeholder*, come peraltro evidenziato nei precedenti rapporti, un approccio fondamentalmente ottimistico nei confronti dello scalo veneziano nella sua generalità e nella sua capacità di ripresa. Questa fiducia viene rinsaldata dall'andamento relativamente positivo del Porto di Venezia in confronto alla maggior parte delle altre realtà portuali italiane. La risposta alla crisi sembra sia stata più pronta e meno difficoltosa che in altri porti nazionali. Le difficoltà vissute da altre realtà portuali vengono spesso citate dagli operatori per enfatizzare come lo scalo veneziano sia riuscito a reagire in modo appropriato alla crisi generale del settore portuale. Alcuni porti, più di altri, hanno risentito della crisi dei traffici e questo ha ancor più enfatizzato il grado di fiducia verso lo scalo lagunare. La fiducia è derivante dalla consapevolezza dei vantaggi localizzativi ed infrastrutturali, soprattutto per quanto riguarda alcune categorie merceologiche, che fanno ancor più risaltare le qualità dello scalo veneziano nei confronti degli appartenenti alla sua comunità.

Andando a verificare le percezioni dei portatori d'interesse in merito alle statistiche relative al quadrimestre, si può riscontrare che vi è una volontà di interpretare i dati ufficiali facendo delle ulteriori considerazioni riguardanti la significatività dei dati stessi. La tenuta del traffico container

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

è spiegata dagli operatori anche dalla necessità delle compagnie di linea di mantenere delle linee considerate strategiche. Alcuni operatori sostengono che molte delle unità di trasporto viaggiano parzialmente o completamente vuote e che questo fenomeno viene difficilmente messo in evidenza dalla numerosità dei contenitori passanti per lo scalo. Per quanto riguarda un'altra categoria merceologica che ha avuto un andamento in controtendenza rispetto al generale calo, il petrolio, viene sottolineato come questo abbia goduto di un periodo particolarmente positivo grazie all'abbassamento dei prezzi e quindi il flusso si sia potuto mantenere. Gli *stakeholder* non confidano pertanto che tale traffico possa perdurare costante nel tempo. Per quanto riguarda i passeggeri vi è una diffusa soddisfazione per quanto concerne l'entità dei flussi, anche se si crede che il trend si potrebbe modificare dopo la stagione estiva.

Alcune tipologie di traffico hanno subito anche in questo periodo di crisi una crescita. I flussi di prodotti siderurgici, ad esempio, hanno dimostrato una certa vivacità ed i terminalisti si sono detti generalmente soddisfatti. Questo traffico si è incrementato fino al mese di luglio per poi risentire di una contrazione nel mese di agosto, ma i portatori d'interesse si attendono una ripresa subito dal mese di settembre. Questa fiducia è derivante sia dal costante trend positivo dei traffici sia dalle notizie incoraggianti in arrivo da altri operatori della filiera. La collocazione strategica dello scalo ha permesso negli anni di acquisire una posizione rilevante come destinazione dei flussi siderurgici diretti verso la Lombardia, ed in particolare verso il bresciano. Questi traffici si sono incrementati a partire dalla fine degli anni Ottanta, quando accordi strategici furono stipulati con le imprese di produzione. Ora Venezia rimane un punto di riferimento per molte industrie del settore e gli operatori confidano in un mantenimento, se non in una crescita, dei traffici.

Anche per quanto riguarda il comparto cereali e sfarinati non si percepisce un clima negativo. La destinazione di questi traffici è per l'80% l' hinterland di Venezia e per il 20% quello di Ravenna. Un porto, quest'ultimo, che negli anni è riuscito a sottrarre molto traffico a Venezia ma che ora con l'adeguamento infrastrutturale dei terminal veneziani si presuppone potrebbe essere di rientro. I servizi offerti dal porto lagunare sono particolarmente adatti ad attrarre nuovamente il traffico verso i suoi terminal.

Per quanto riguarda il Project cargo la questione è già stata affrontata in precedenti rapporti. Vari portatori d'interesse però continuano a sottolineare l'importanza per Venezia di questo tipo di traffici ed il vantaggio competitivo acquisito in termini di efficienza delle infrastrutture e dei servizi, che solamente pochi altri porti in Europa possono assicurare, in particolare nel *Northern Range*. L'aspetto economico, come sottolineato direttamente dagli operatori, passa in secondo piano rispetto all'efficienza ed all'affidabilità del servizio nella movimentazione di questa tipologia di beni ad alto valore aggiunto.

Il traffico Ro-Ro, già colpito dalla crisi sia come decremento generale dei flussi di merce in transito sia come mortalità degli autotrasportatori, ha subito una pausa fisiologica nel mese di agosto e non vi è ancora la percezione su quale sarà l'andamento dopo il periodo estivo. Gli spedizionieri non rilevano ancora segnali di segno positivo nell'andamento dei traffici, ritengono al contempo che sarà difficile recuperare i record massimi raggiunti solo poco prima della crisi ma confidano in una sostanziale tenuta. Gli operatori fanno notare che una parte del naviglio non è operativo in questo periodo per scarsità di domanda e che quindi se non vi fosse una giustificazione per il reimpiego questo verrebbe riutilizzato in altre rotte o per altre destinazioni d'uso. Oltretutto, dopo il periodo estivo anche le navi traghetto andranno ad ampliare l'offerta per il trasporto Ro-Ro e quindi vi sarà un inasprimento del livello di competizione.

I portatori d'interesse si dimostrano consapevoli che le attività legate alla movimentazione delle merci sono tra le prime a subire le conseguenze di una crisi economico-produttiva-finanziaria. Al contempo mettono in evidenza che dalle attività portuali è possibile riscontrare anche i primi segni di ripresa. Alcuni operatori hanno sottolineato durante le interviste che già tre mesi prima del

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

rilevamento della ripresa da parte degli indicatori di reddito si possono riscontrare le prime manifestazioni di ripresa dall'attività portuale con un aumento dei traffici.

Alcuni terminalisti interpellati hanno enfatizzato il fatto che i terminal di Venezia sono sottoutilizzati e che quindi vi è ancora la possibilità di attrarre flussi diretti verso le *catchment area* di riferimento. Si rileva, inoltre, da parte dei terminalisti, la forte sensazione di concorrenza nei confronti dell'Interporto di Padova, un nodo terrestre in grado, a dire dei portatori d'interesse, di sottrarre traffico al nodo portuale. Questo aspetto di particolare interesse potrebbe essere oggetto di ulteriore approfondimento in rapporti successivi.

Tutti gli adeguamenti infrastrutturali, compresa l'escavazione dei canali ed i miglioramenti delle connessioni intermodali, viene percepita dagli appartenenti al Tavolo di riferimento come un valore aggiunto per il Porto veneziano, necessari ad aumentare la competitività dello scalo per molti settori merceologici. In particolare la profondità prevista a 36,6 piedi viene percepita come sufficiente anche per le navi portacontainer dirette in laguna. Questo pescaggio permetterà a navi fino a 4.000 TEU di transitare attraverso i canali lagunari. I terminalisti non pensano che navi di dimensioni maggiori, nemmeno a seguito del fenomeno di gigantismo navale, potrebbero essere impiegate nei traffici diretti verso il porto di Venezia.

Gli operatori, ed in particolare i terminalisti, sono convinti che la profondità che verrà assicurata ai canali navigabili in laguna sarà più che sufficiente per la tipologia di naviglio a cui il porto si riferisce. Il MOSE su questo versante non si crede possa provocare alcuna difficoltà al transito. Si può citare l'opinione di un terminalista del Tavolo che sostiene che anche in caso di chiusura delle bocche non vi sarebbero ripercussioni negative sul traffico in quanto, anche qualora non si utilizzasse la conca di navigazione, l'attesa in rada di 2 o 3 ore non andrebbe ad influire sulle scelte degli armatori di utilizzare lo scalo veneziano.

Anche se già sottolineato in rapporti redatti per le precedenti quadrimestralità, degli *stakeholder* hanno portato in evidenza la necessità di alcuni adeguamenti strutturali, soprattutto nella dimensione dei terminali. Questa viene sentita come una principale determinante del livello di competitività in particolare con gli scali nordeuropei. L'aumento dimensionale potrebbe, sempre secondo gli operatori, avvenire seguendo strade diverse che non sempre devono prevedere un incremento sensibile delle aree utilizzate. La crescita dimensionale potrebbe avvenire anche tramite fusioni orizzontali e quindi l'aggregazione societaria di più terminali, un'operazione che consentirebbe l'ottenimento di immediate economie di scala.

In conclusione, anche in questa quadrimestralità gli operatori della comunità portuale hanno dimostrato una certa fiducia nelle potenzialità del Porto di Venezia, anche in seguito al proseguimento dei lavori relativi al progetto MOSE. La crisi congiunturale non ha minato queste convinzioni, che anzi risultano probabilmente rafforzate dalla comparazione dello scalo lagunare con gli altri porti italiani.