



**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
III RAPPORTO DI VALUTAZIONE
PERIODO DI RIFERIMENTO: DA GENNAIO AD
APRILE 2010**

Versione **2.0**

Emissione **29 Giugno 2010**

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 - FEBBRAIO 2010: VALORI A CONFRONTO E TREND	4
3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2009 - FEBBRAIO 2010	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 - FEBBRAIO 2010.....	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	53

1. INTRODUZIONE

Nel presente *report*, il terzo della quinta annualità del Piano di Monitoraggio, sono stati raccolti, rielaborati e commentati i dati contenuti nei Rapporti Mensili redatti durante il periodo gennaio - aprile 2010. 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 parti 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 2009 - febbraio 2010 per il porto di Venezia, mentre copre il periodo marzo 2009 - febbraio 2010 per i "porti concorrenti".

Si ricorda ancora una volta che a partire da febbraio 2009 l'Autorità Portuale di Venezia ha modificato lo 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.

Per quanto riguarda il porto di Ravenna nel corso della presente annualità sono stati pubblicati i dati riferiti all'intero 2009. Data la tipologia di dato disponibile ed essendo state già commentate le evidenze all'interno del Rapporto di misura di marzo 2010, si ritiene opportune demandare le ulteriori considerazioni al prossimo Rapporto Finale.

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 2009- febbraio 2010 non essendo disponibili i dati di marzo 2010.

Anche il monitoraggio del porto di Chioggia ha visto nell'annualità in corso la pubblicazione dei dati riferiti a fine 2008; si ritiene quindi opportuno procedere come nel caso del porto di Ravenna.

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

In linea con 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 - FEBBRAIO 2010: 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 - febbraio 2010, dati cumulati)

Merci (tonn.)	PERIODO		Var. % 09/08
	Gen. 08 - Feb. 09	Gen. 09 - Feb. 10	
Cereali	430.847	257.082	-40,3
Mangimi/semi oleosi	1.829.831	1.593.075	-12,9
Carbone	3.861.048	2.956.973	-23,4
Minerali/cascami	856.363	565.123	-34,0
Fertilizzanti	32.578	22.422	-31,2
Altre rinfuse solide	2.903.546	1.984.312	-31,7
<i>Rinfuse solide</i>	9.914.213	7.378.987	-25,6
Petrolio grezzo	6.724.518	6.673.619	-0,8
Prodotti raffinati	5.866.168	5.243.715	-10,6
Gas liquefatti	0	0	
Altre rinfuse liquide	1.656.365	1.589.344	-4,0
<i>Rinfuse liquide</i>	14.247.051	13.506.678	-5,2
Container	4.278.974	4.213.748	-1,5
Ro-ro	2.886.810	2.140.007	-25,9
Altre general cargo	3.375.114	1.953.972	-42,1
Merci in colli	10.541.011	8.307.727	-21,2
TOTALE GENERALE	34.617.161	29.193.392	-15,7
TEU	433.299	427.317	-1,4
Passeggeri	1.746.857	1.925.116	10,2
<i>di cui crocieristi</i>	1.129.934	1.428.568	26,4
Navi	5.580	4.763	-14,6

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

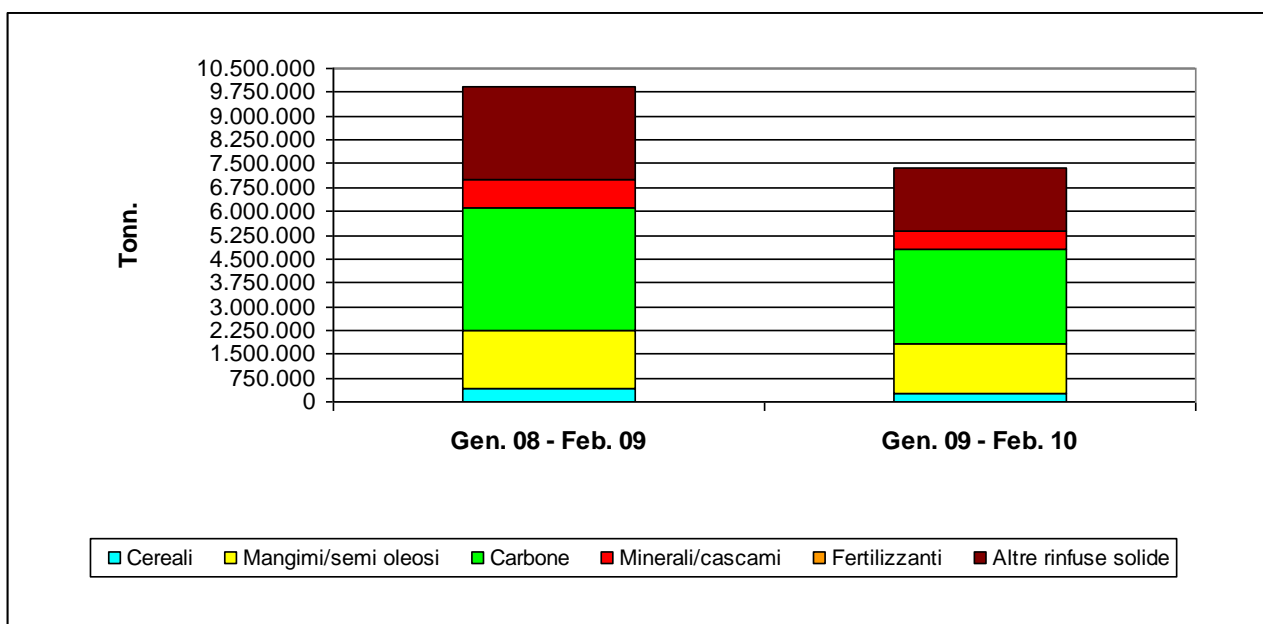
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 2: Flussi di traffico (gennaio 2004 - febbraio 2005, dati cumulati)

Merci (tonn.)	PERIODO
	Gen. 04 - Feb. 05
Cereali	1.031.695
Sfarinati	778.715
Carbone	791.653
Rinfuse siderurgiche	1.592.688
Altre rinfuse	2.978.460
Prodotti siderurgici	2.473.407
Altre merci	493.344
Totale tradizionale	10.139.962
Autostrade del mare	1.840.959
Container	3.092.159
Rinfuse liquide	59.350
Totale specializzati	4.992.468
TOTALE COMMERCIALE	15.132.430
TOTALE INDUSTRIALE	7.182.756
TOTALE PETROLI	12.212.791
TOTALE GENERALE	34.527.977
Movimento contenitori (TEU)	333.964
Movimento passeggeri (unità)	1.065.900
Navi al commerciale (unità)	3.994
di cui passeggeri	1.225

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

Graf. 1: Rinfuse solide (tonn.)



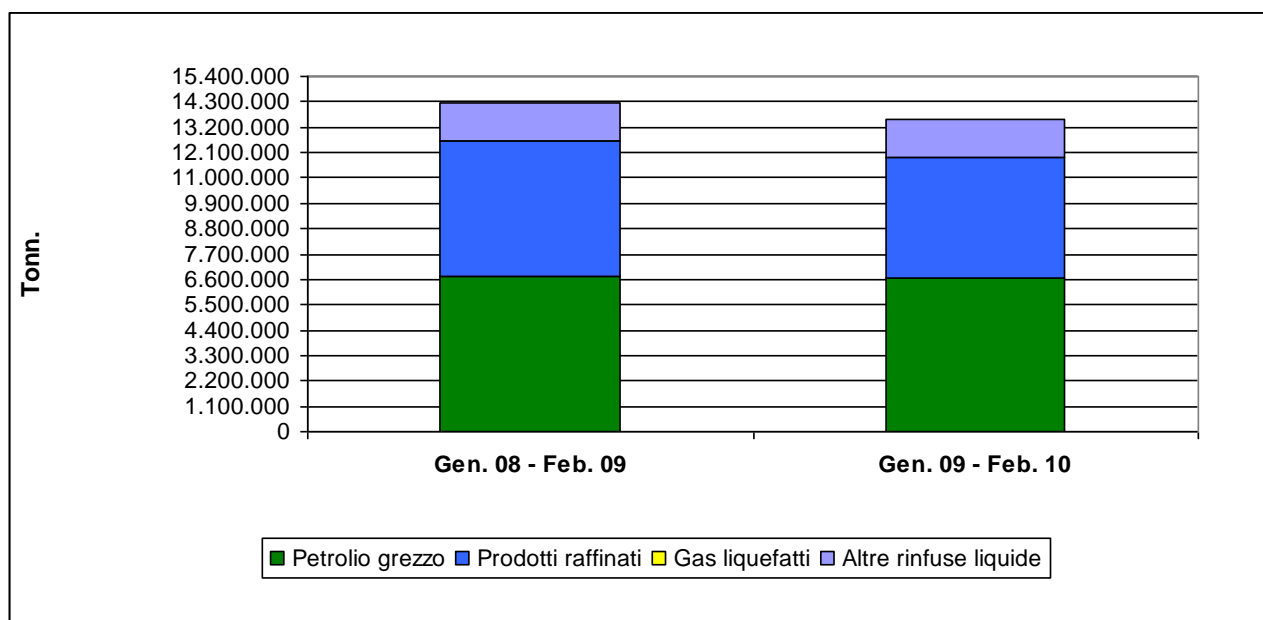
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

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

Anche alla fine del periodo considerato la movimentazione complessiva delle rinfuse solide conferma la tendenza negativa già rilevata nei precedenti Rapporti di Valutazione, chiudendo l'arco temporale gennaio 2009 - febbraio 2010 con una flessione di oltre 24 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Andando ad osservare i singoli flussi scambiati, i saldi si attestano su valori decisamente più bassi di quelli pregressi; nella gran parte delle tipologie merceologiche monitorate le flessioni hanno infatti superato i trenta punti percentuali, con le sole eccezioni rappresentate dai mangimi e dal carbone le quali flettono del 12,9 e 23,4% rispettivamente.

Passando alla disamina di quanto accaduto in relazione alle rinfuse liquide, ancora una volta è stato rilevato un trend decrescente. A fronte di una sostanziale stabilità nel greggio (-0,8% rispetto al periodo precedente), la movimentazione dei prodotti raffinati e delle altre rinfuse liquide realizza una flessione del 10 e del 4% rispettivamente. Partendo da queste premesse è stato possibile riscontrare una movimentazione complessiva delle rinfuse liquide passata dai 14,2 milioni di tonnellate del 2008 ai 13,5 del periodo appena conclusosi.

Graf. 2: Rinfuse liquide (tonn.)



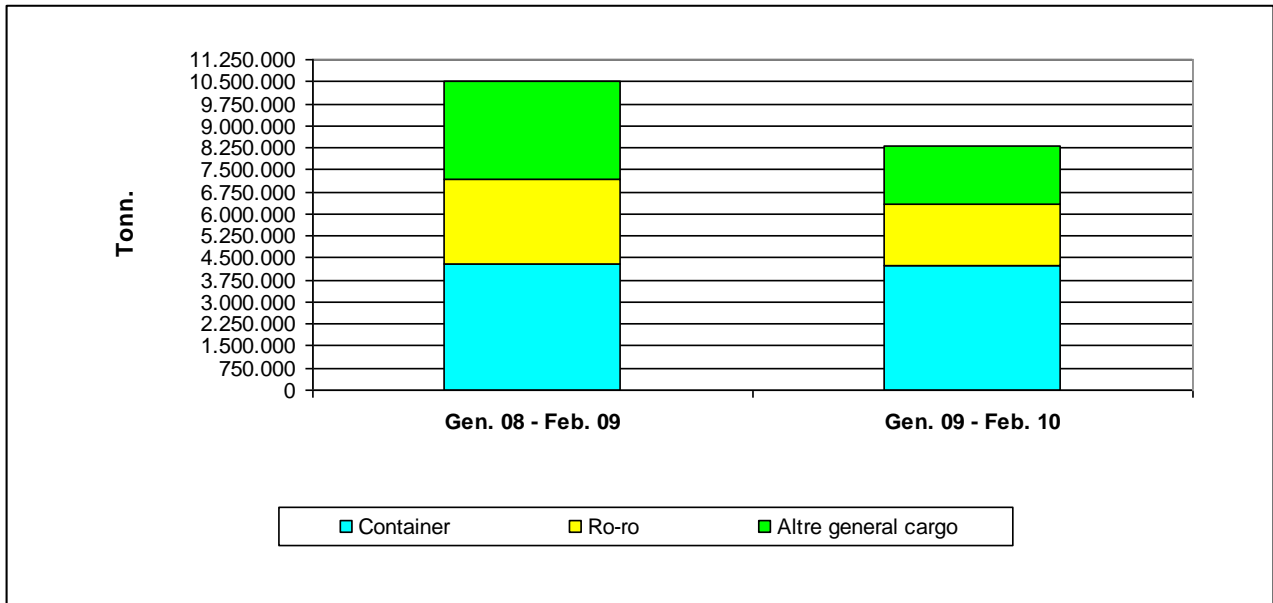
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

Il momento negativo è confermato anche dalla flessione registrata nei *general cargo*. A fronte di una flessione complessiva di oltre 20 punti percentuali, questa tipologia di traffico rivela un duplice panorama. Da una parte abbiamo infatti le decise flessioni registrate nelle autostrade del mare (-25,9% pari a circa 750 mila tonnellate in meno) e nelle *altre general cargo* (quasi 1,5 milioni di tonnellate in meno nel periodo considerato), cui si contrappone la flessione di (decisamente) minore entità delle tonnellate di merce in container (-1,5%).

Alla luce delle evidenze appena commentate va da se che la movimentazione complessiva del porto è scesa; più in particolare le merci movimentate sono passate dagli oltre 34,6 milioni di tonnellate ai 29,1 per una flessione di oltre 5 milioni di tonnellate pari al -15%.

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.

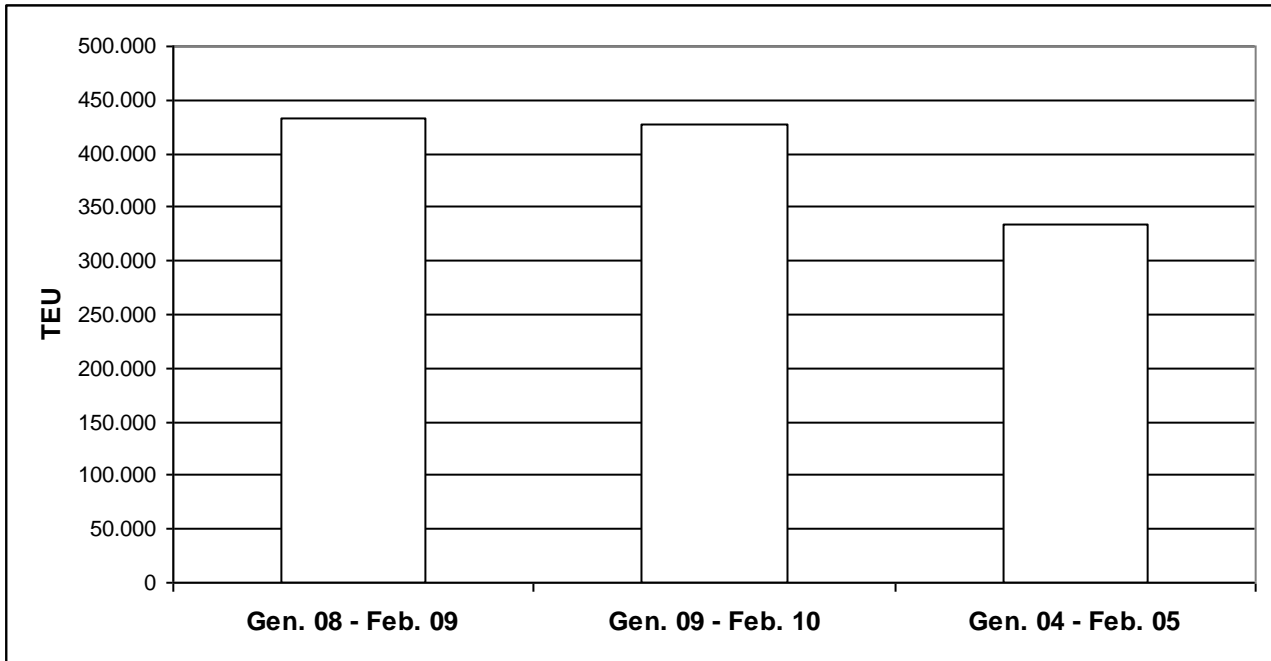
La flessione registrata in relazione alle tonnellate di merce in container trova una conferma anche nel numero di TEU operati; nel periodo in questione tra sbarchi ed imbarchi sono infatti stati movimentati 427.317 TEU contro i 433.299 del periodo precedente per una flessione del 1,4%.

L'unico saldo positivo deriva dal movimento passeggeri. Con quasi 180 mila unità in più questo rilevante tipo di traffico realizza un incremento del 10,2%. Scendendo poi ad un maggiore livello di dettaglio è possibile riscontrare come questo trend positivo si confermi essere particolarmente marcato nel movimento crocieristico, comparto in cui l'incremento sale a 26,4 punti percentuali, pari a quasi 300 mila passeggeri in più dello scorso anno.

Per quanto concerne, infine, il movimento marittimo, i dati del 2009 evidenziano una flessione del 14,6% rispetto i valori del 2008 (paria a oltre 700 navi in meno).

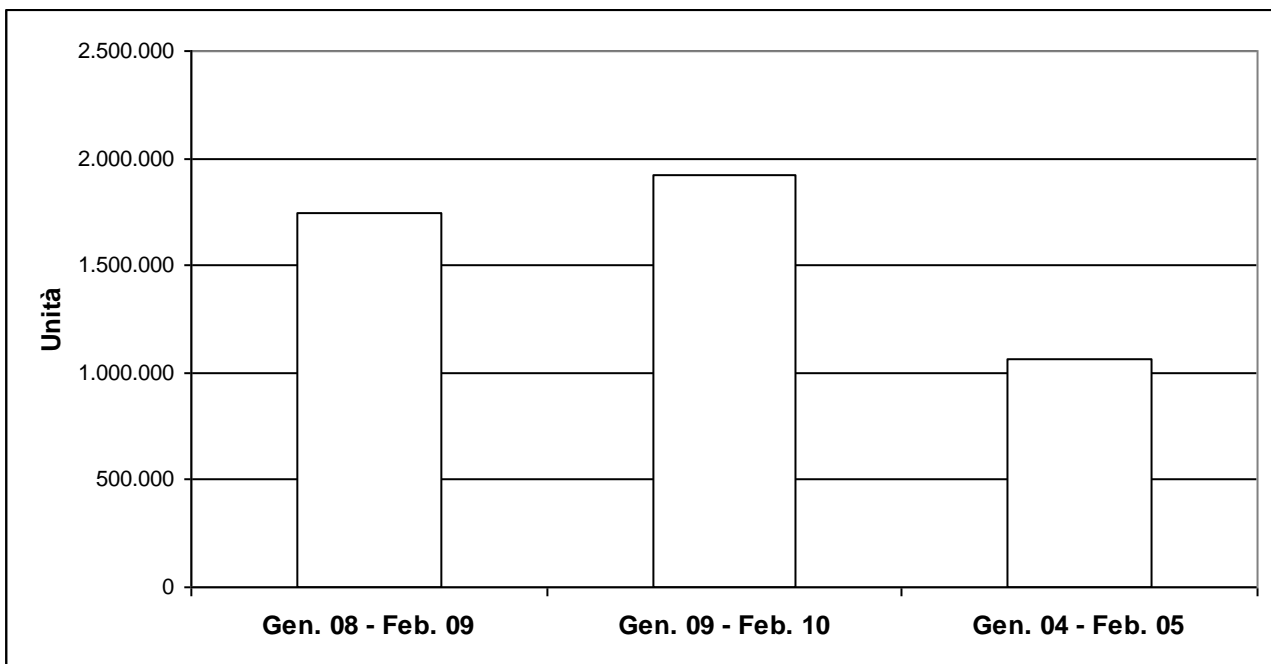
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 4: Movimento contenitori (TEU)



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

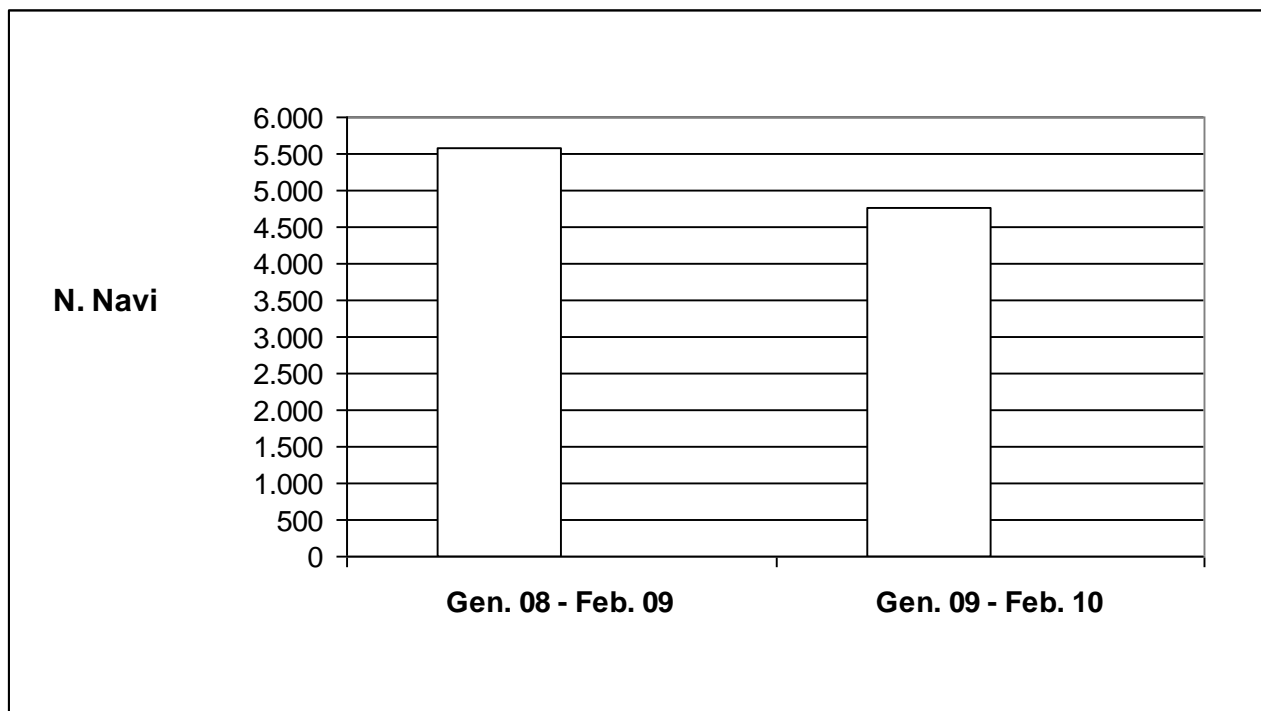
Graf. 5: Movimento passeggeri (unità)



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

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

Graf. 6: Movimento navi (unità)



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

Per completare l'analisi si passerà ora al confronto dei valori riferiti al 2009 con quelli registrati nel 2004. Dove possibile sarà svolto un confronto diretto, altrimenti si procederà con alcune approssimazioni.

Partendo dalle merceologie, per cui non è stato possibile effettuare una comparazione puntuale, evidenziate in blu nelle tabelle 1 e 2, è possibile concludere che il periodo gennaio 2009 - febbraio 2010 si chiude con una flessione rispetto lo stesso periodo del 2004 in quanto i rispettivi (e complessivi) tonnellaggi sono stati di 6.115.173 e 7.597.249 tonnellate.

Per quanto riguarda i valori direttamente confrontabili sono invece riscontrabili saldi positivi nei traffici di mangimi e carbone, nelle tonnellate di merci containerizzate e nel numero di TEU movimentati, nel traffico ro-ro/ferry ed in quello passeggeri. Le uniche merci in flessione rispetto lo status *ante operam* sono invece i cereali, il traffico al porto petroli e la movimentazione complessiva dello scalo.

Cercando di trarre ora alcune considerazioni conclusive rispetto le tendenze riscontrate, risultano essere in linea di massima valide le considerazioni svolte nel precedente Rapporto di Valutazione.

In particolare **si conferma il trend di generale flessione che interessa la totalità dei traffici merci**. Siffatto quadro risulta però essere ancora una volta caratterizzato da andamenti piuttosto diversificati; da una parte è infatti possibile riscontrare **un significativo calo nelle rinfuse solide**, mentre dall'altra **le rinfuse liquide registrano tassi di decremento meno pesanti**, segnatamente per quanto riguarda il greggio, sostanzialmente in linea col progresso.

Per quanto riguarda i traffici merci *liner* risulta confermato, in un quadro complessivamente negativo, un andamento "a due velocità". Da una parte abbiamo infatti il **pesante decremento realizzato dal settore ro-ro/ferry**, frutto di un rallentamento innescatosi qualche tempo fa e già trattato in un precedente Rapporto di Valutazione, cui si contrappone la **flessione decisamente di**

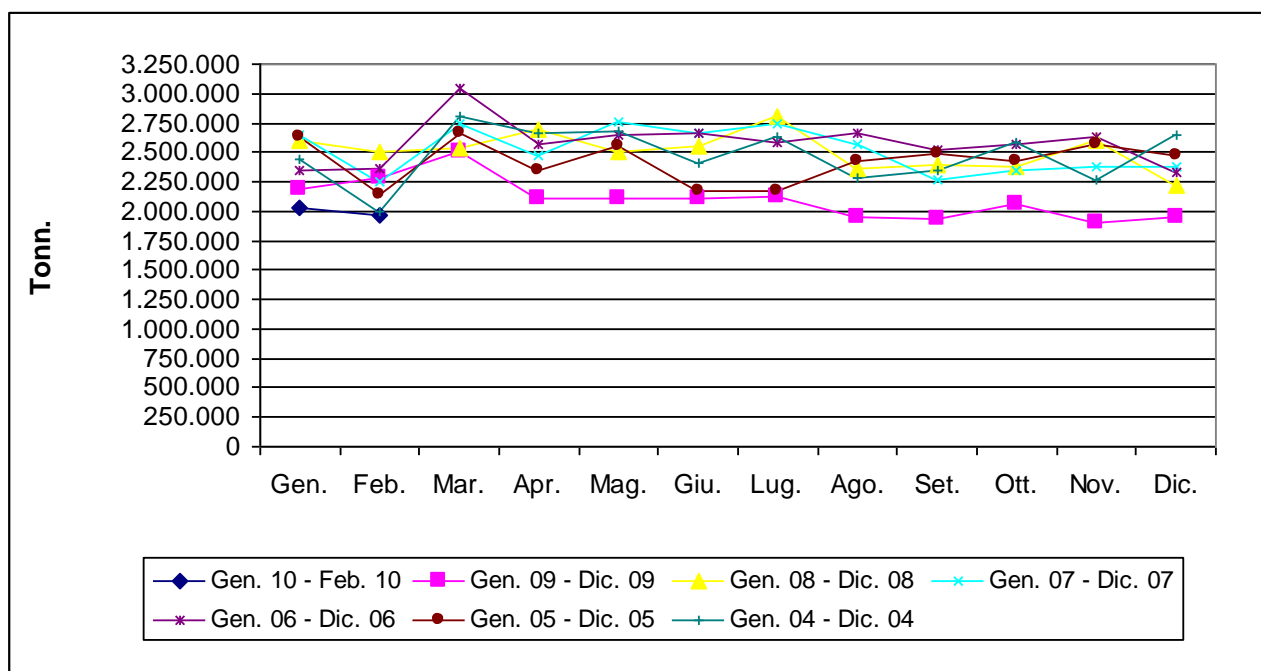
minore entità dei traffici containerizzati tanto in termini di tonnellate di merci trasportate quanto in numero di TEU movimentati.

Se, come detto, il periodo considerato si caratterizza ancora una volta per gli andamenti negativi nei traffici merci, lo stesso (ma di segno opposto) vale anche per il **trend decisamente positivo del traffico passeggeri** in passato già segnalato.

A tale proposito dall'analisi dei valori rilevati traspare tuttavia una situazione fatta di due ben distinte situazioni. Se è infatti vero che il movimento passeggeri è complessivamente in crescita e che la componente crocieristica registra un tasso di incremento addirittura superiore di quello complessivo (26,4% il secondo, 10,2% il primo), dall'analisi dei valori si ha che la componente passeggeri diversi dalle crociere è in flessione (616.923 unità nel 2008, 496.548 nel 2009) probabilmente a causa della flessione delle autostrade del mare.

Per concludere l'analisi 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 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

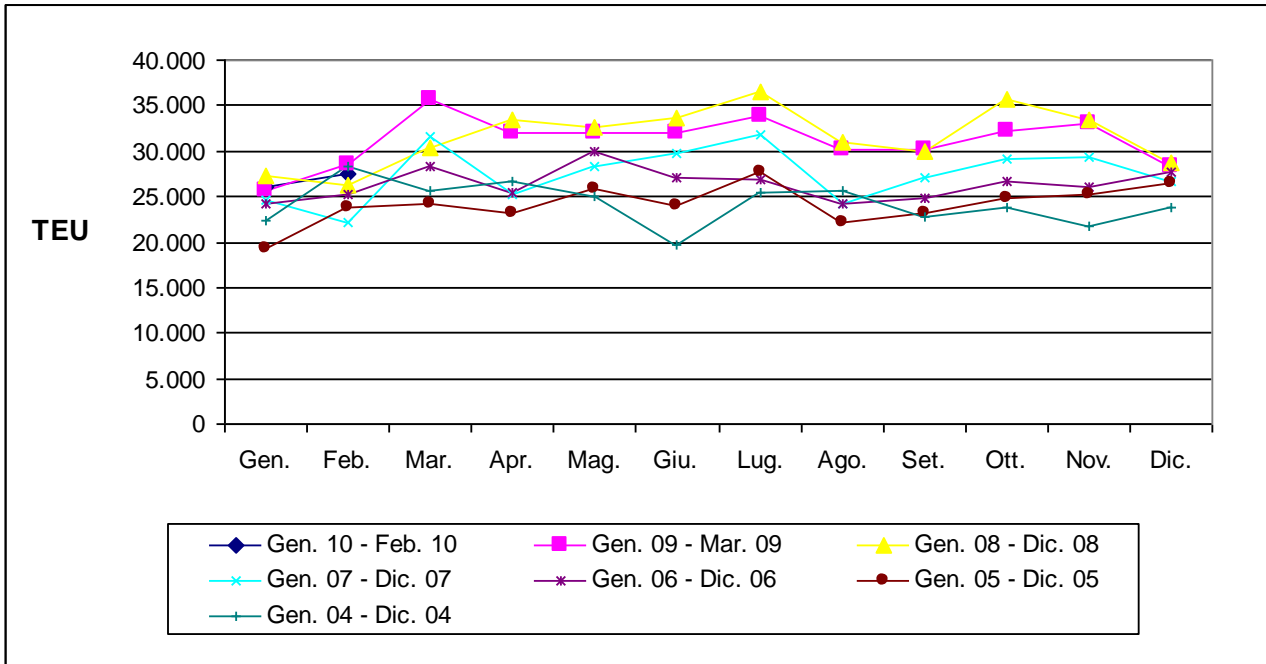


Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

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.

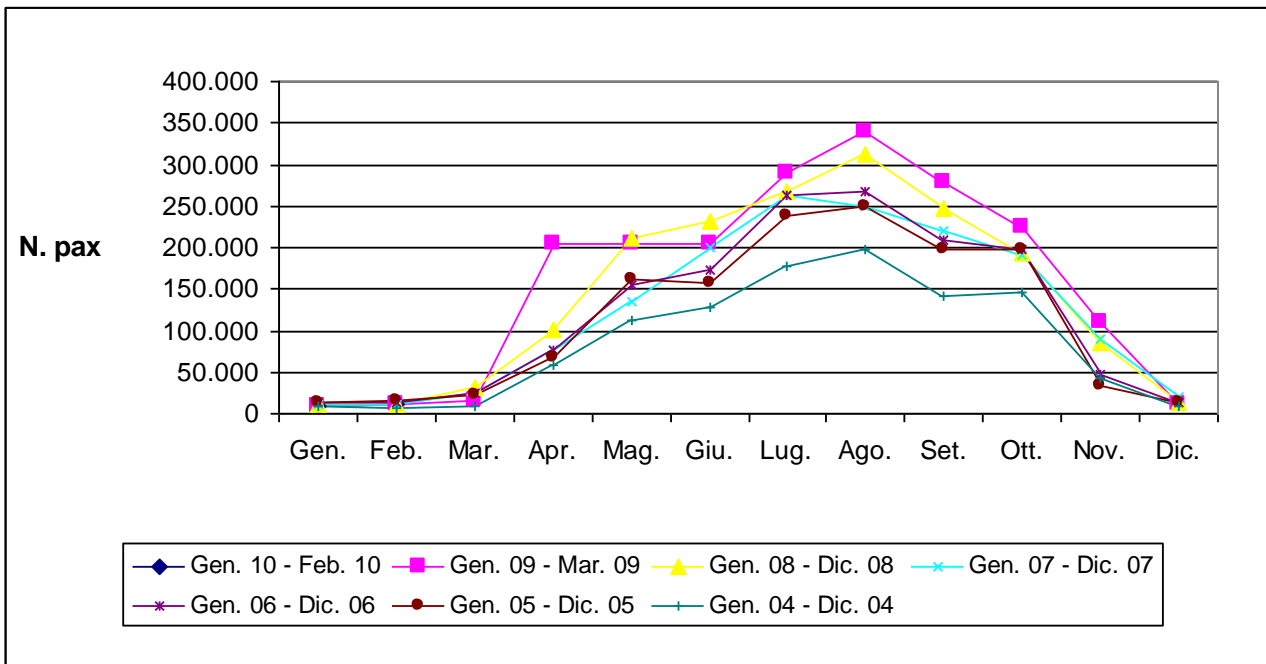
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 8: Movimento contenitori - Raffronto trend



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

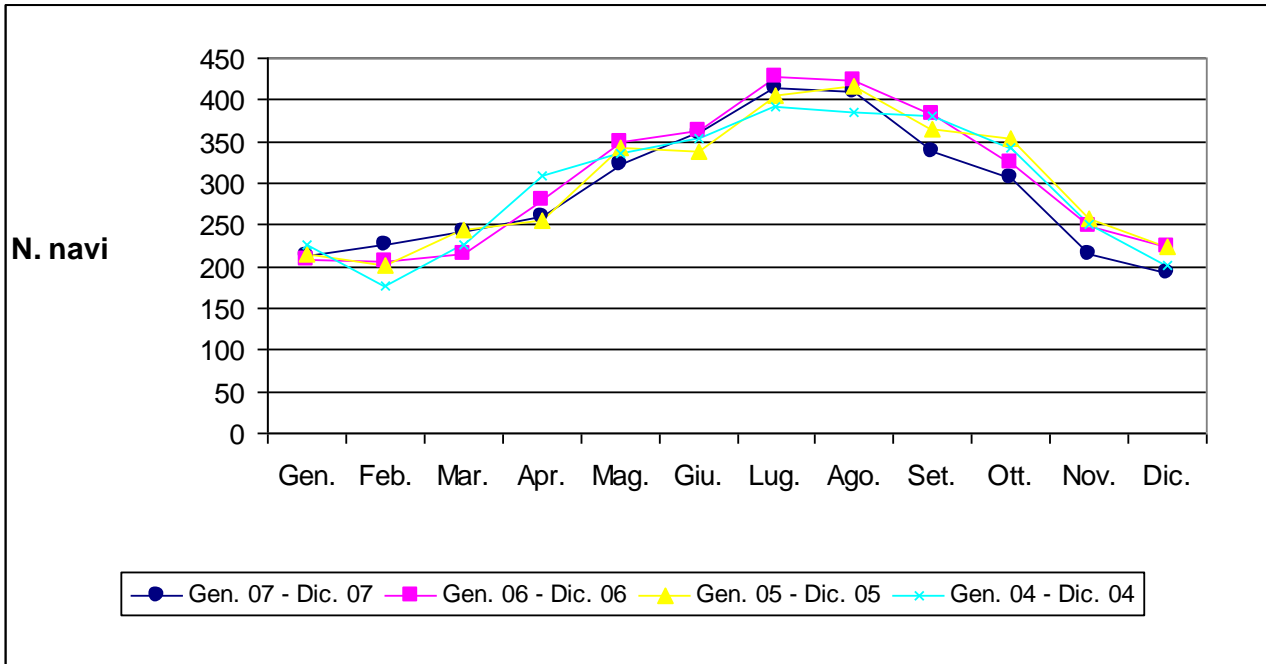
Graf. 9: Movimento passeggeri - Raffronto trend



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

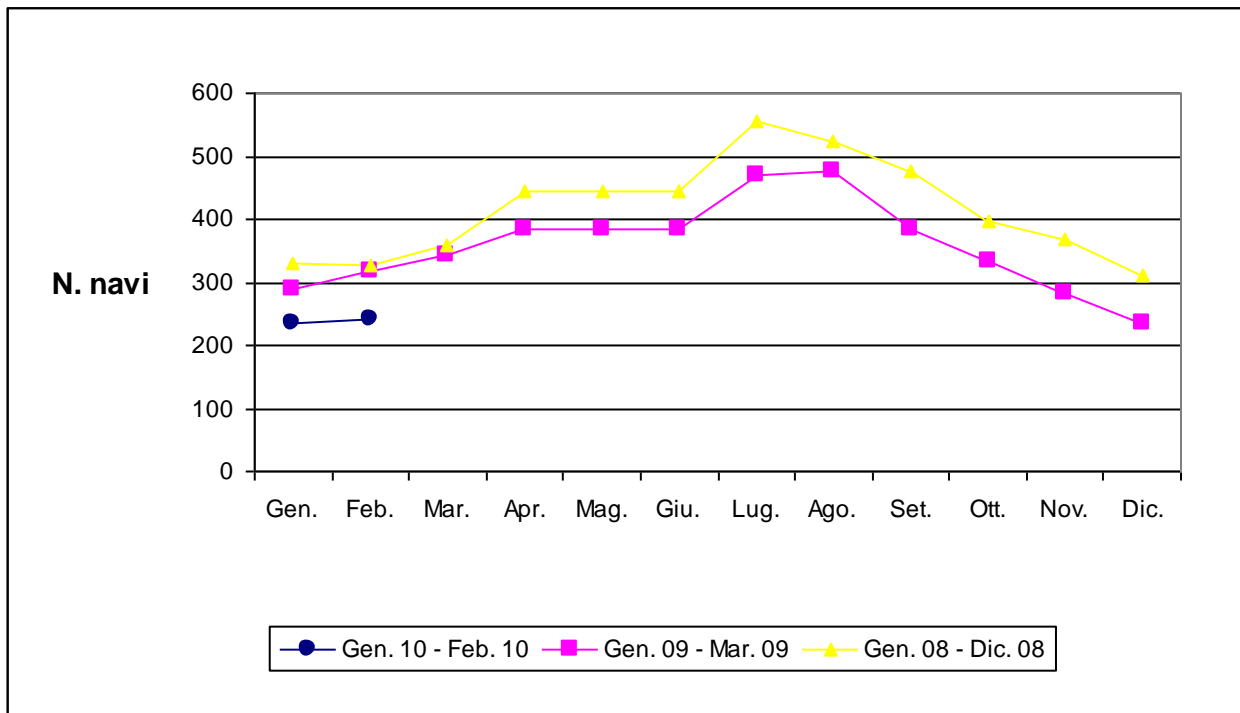
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 10: Movimento navi al commerciale - Raffronto trend



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

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 - FEBBRAIO 2010

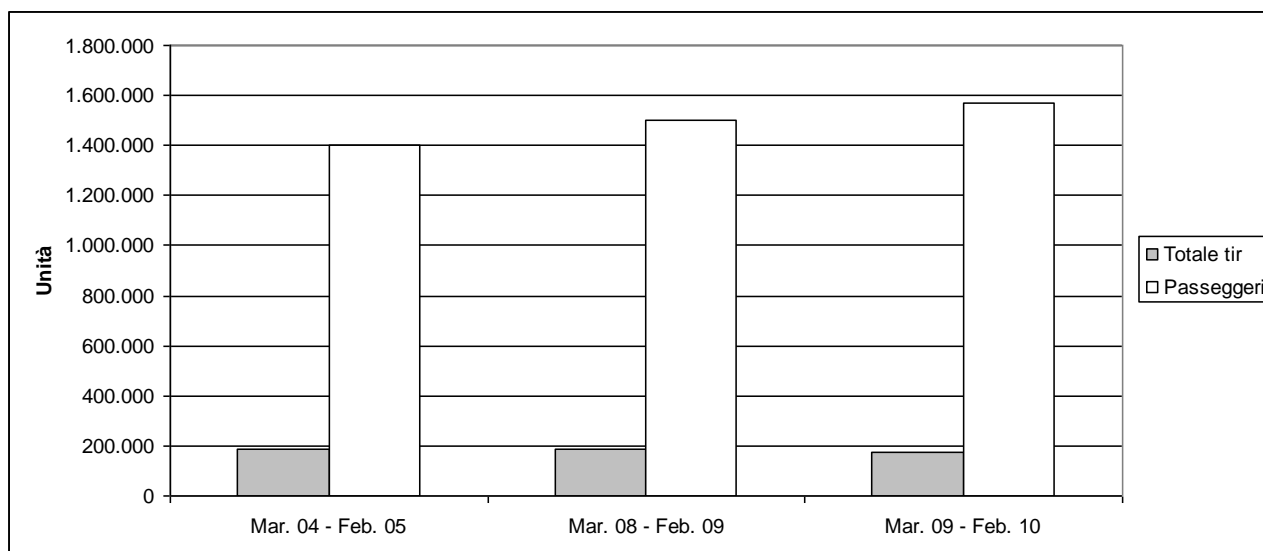
3.1 Il porto di Ancona

Tab. 3: Flussi di traffico (marzo 2009 – febbraio 2010, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 08 - Feb. 09	Mar. 09 - Feb. 10	09/08	09/04
Totale tir	187.288	186.222	173.056	-7,1	-7,6
Passeggeri	1.401.928	1.498.397	1.571.573	4,9	12,1

Fonte: Autorità Portuale di Ancona

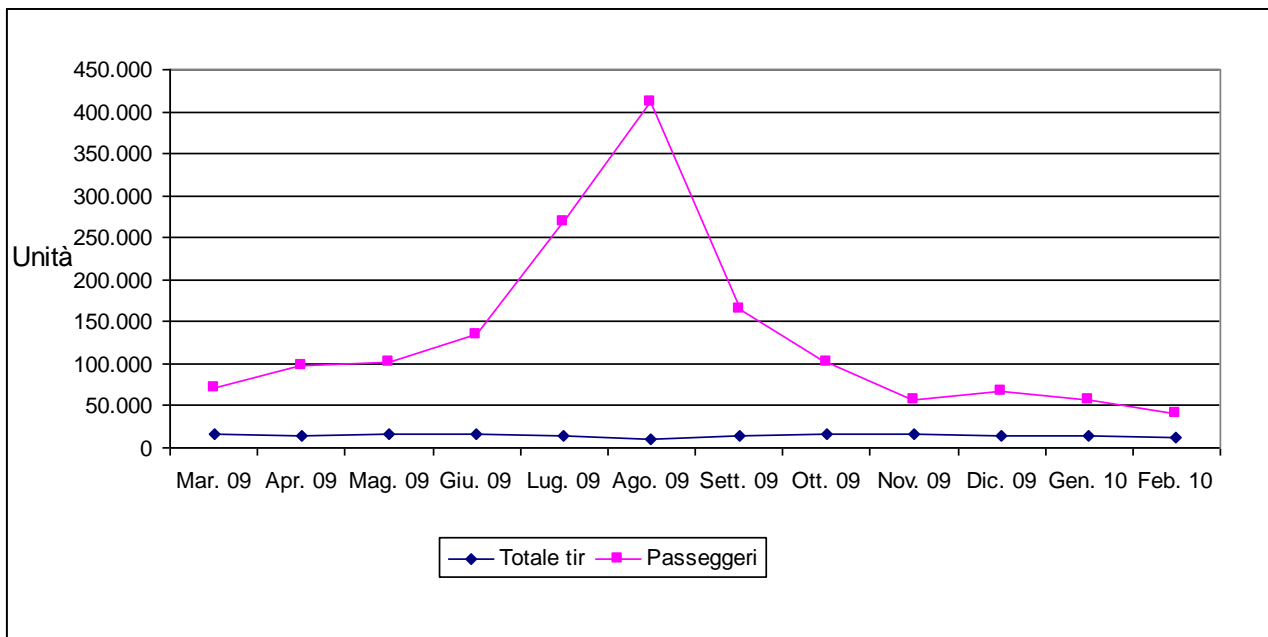
Graf. 12: Movimento tir e passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

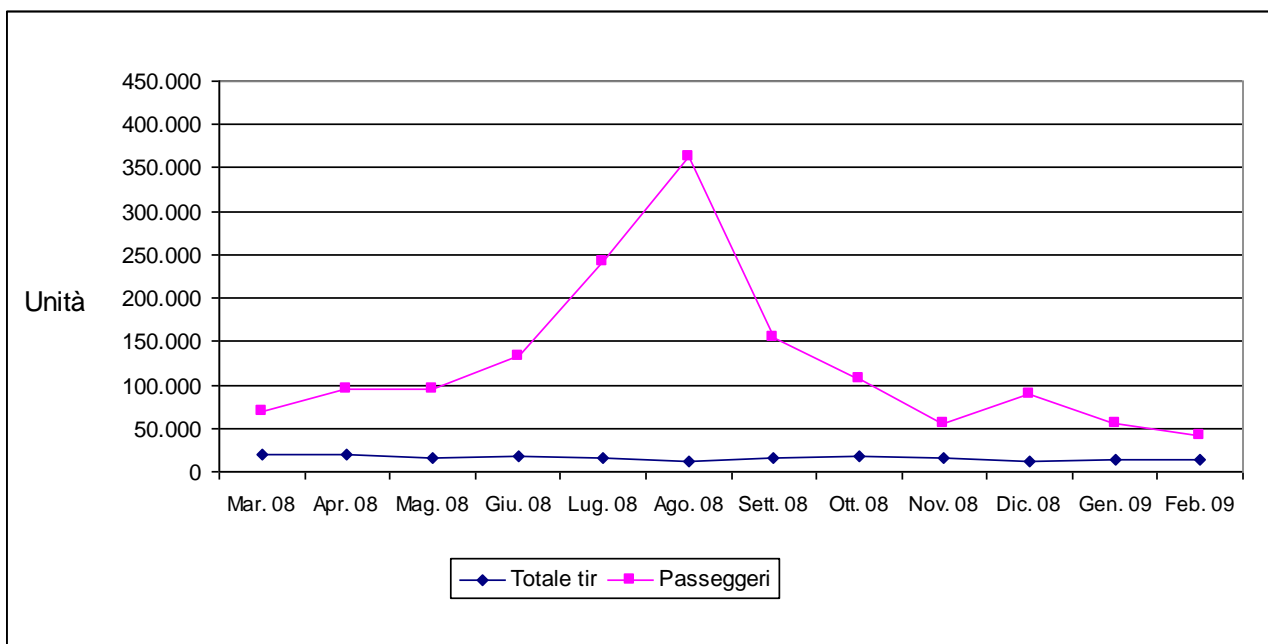
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 13: Traffici portuali - trend periodo marzo 2009 - febbraio 2010



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

Graf. 14: Traffici portuali - trend periodo marzo 2008 - febbraio 2009



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

Il periodo considerato vede il porto di Ancona realizzare, tanto rispetto il 2008 quanto rispetto il 2004, un decremento nel movimento camionistico (-7,1 e -7,6% rispettivamente) ed un incremento nel traffico passeggeri i quali risultano essere cresciuti di 4,9 e 12,1 punti percentuali nei confronti del progresso.

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

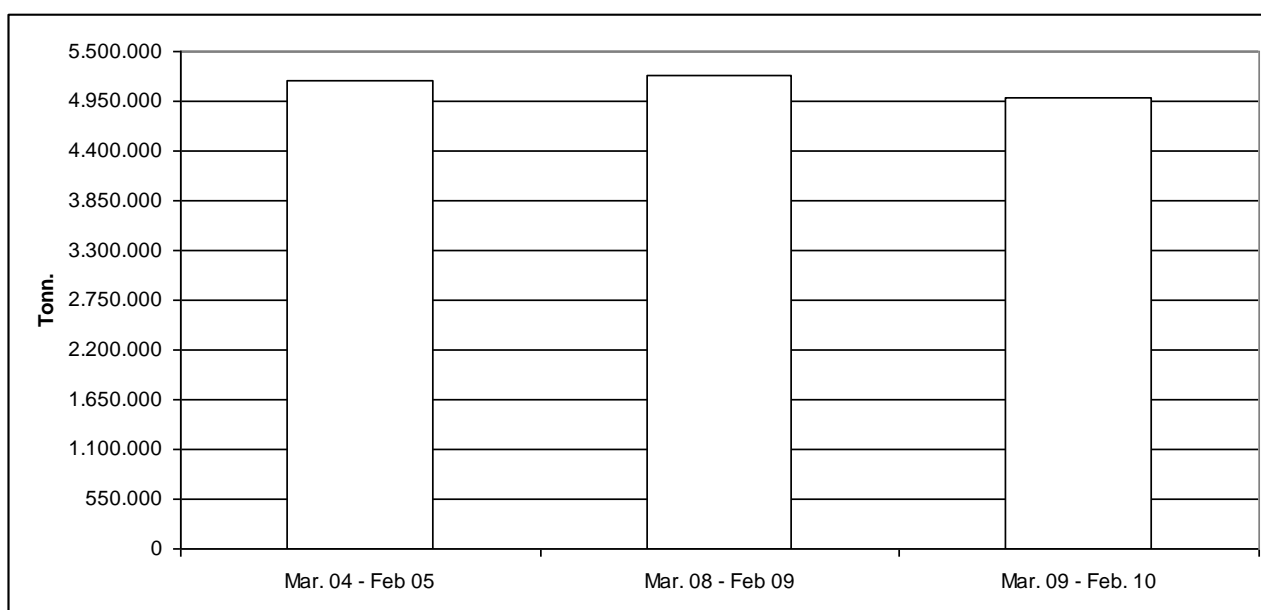
3.2 Il porto di Trieste

Tab. 4: - Flussi di traffico (marzo 2009 - febbraio 2010, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb 05	Mar. 08 - Feb 09	Mar. 09 - Feb. 10	09/08	09/04
Ro-ro/Ferry	5.182.930	5.235.783	4.984.365	-4,8	-3,8
Teu	188.836	333.140	268.548	-19,4	42,2
Passeggeri	326.636	152.674	71.090	-53,4	-78,2

Fonte: Autorità Portuale di Trieste

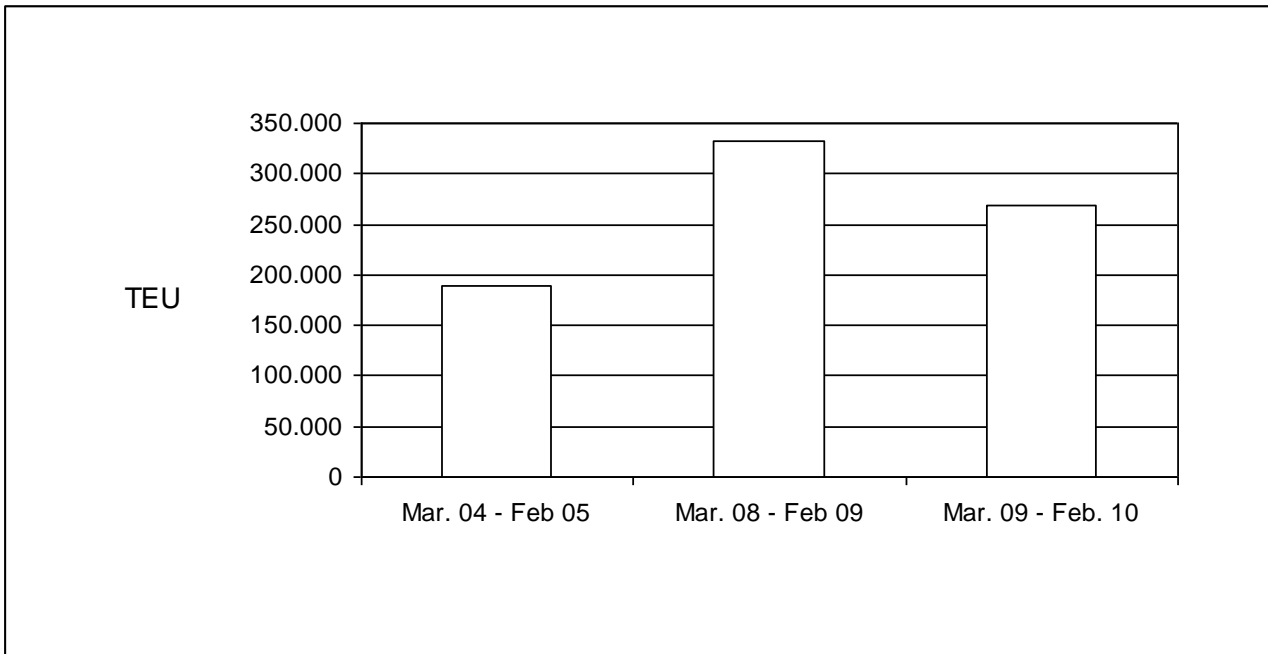
Graf. 15: Movimento ro-ro/ferry (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

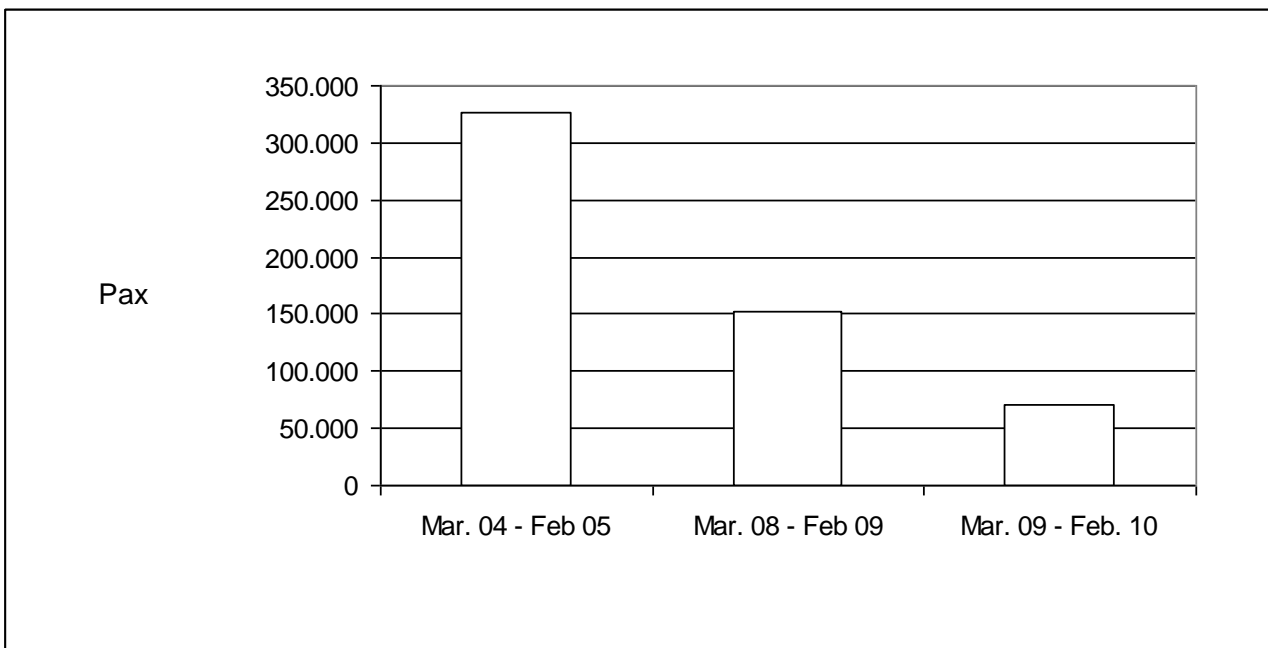
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 16 Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Graf. 17: Movimento passeggeri (unità)

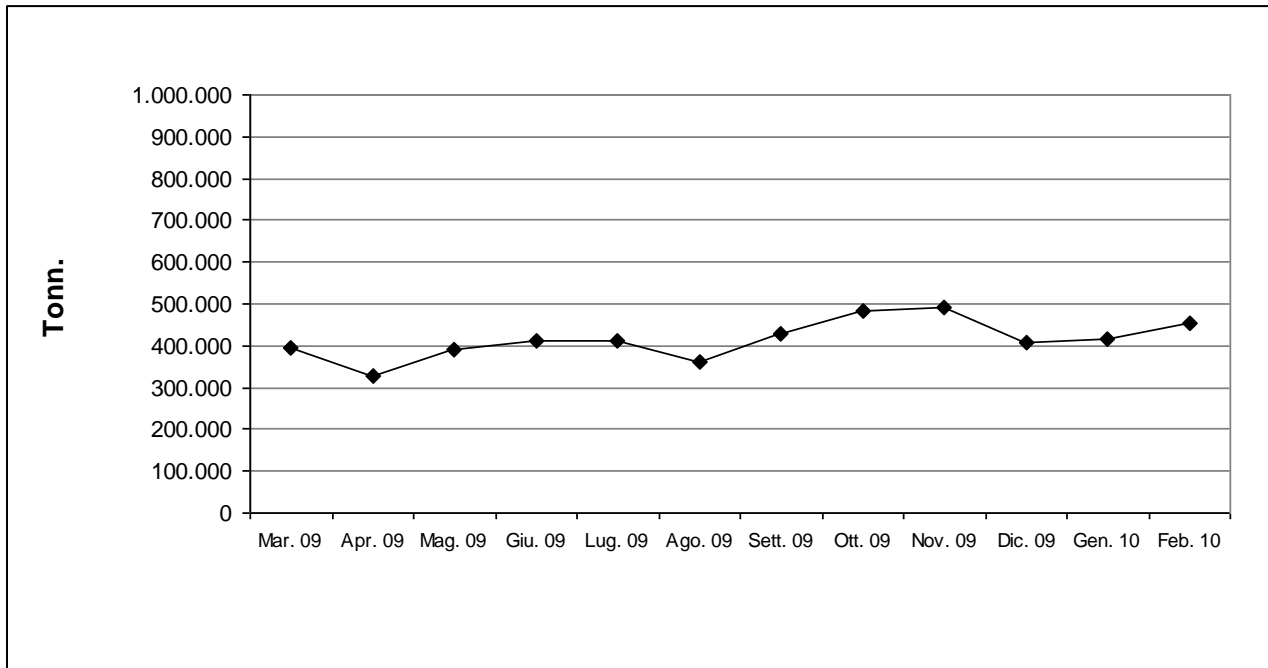


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Il porto di Trieste registra alla fine del periodo considerato una flessione in tutte e tre le tipologie di traffico monitorate. Rispetto lo *stato ante operam* la situazione emersa conferma il decremento nel traffico ro-ro/ferry ed in quello passeggeri (si ricorda la dismissione di un rilevante traffico traghetti con la Grecia) a fronte di un saldo decisamente positivo per quanto riguarda il numero di TEU movimentati.

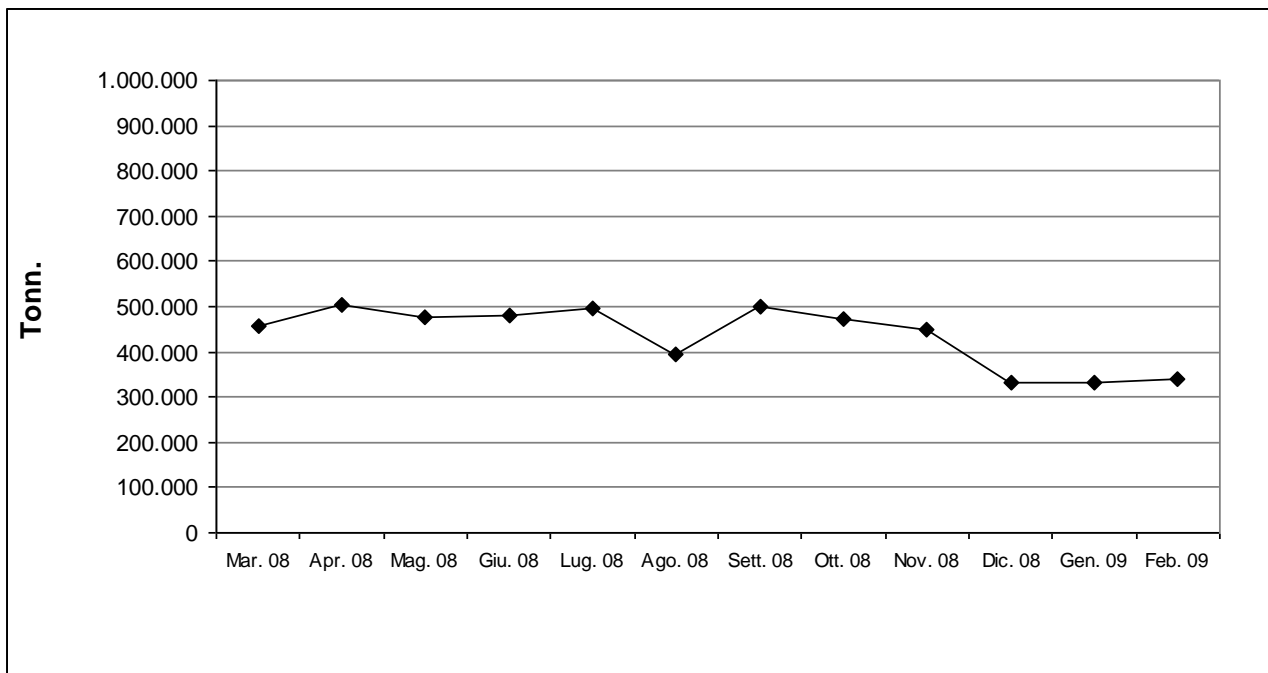
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 18: Traffici ro-ro/ferry - trend periodo marzo 2009 - febbraio 2010



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

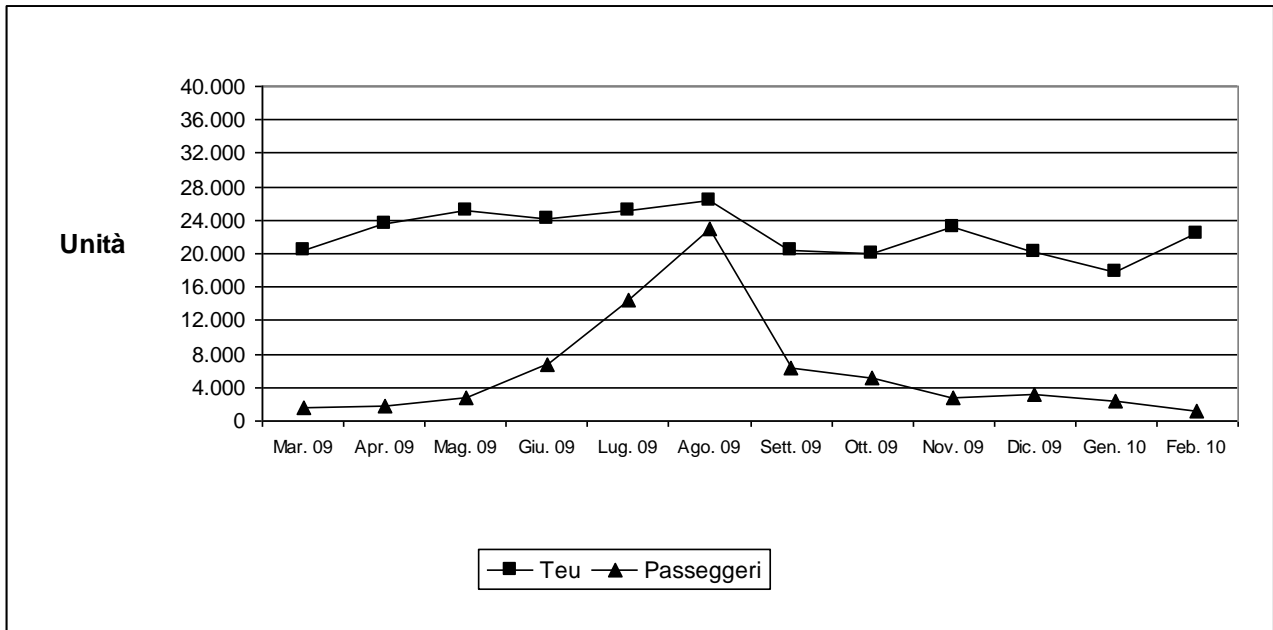
Graf. 19: Traffici ro-ro/ferry - trend periodo marzo 2008 - febbraio 2009



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

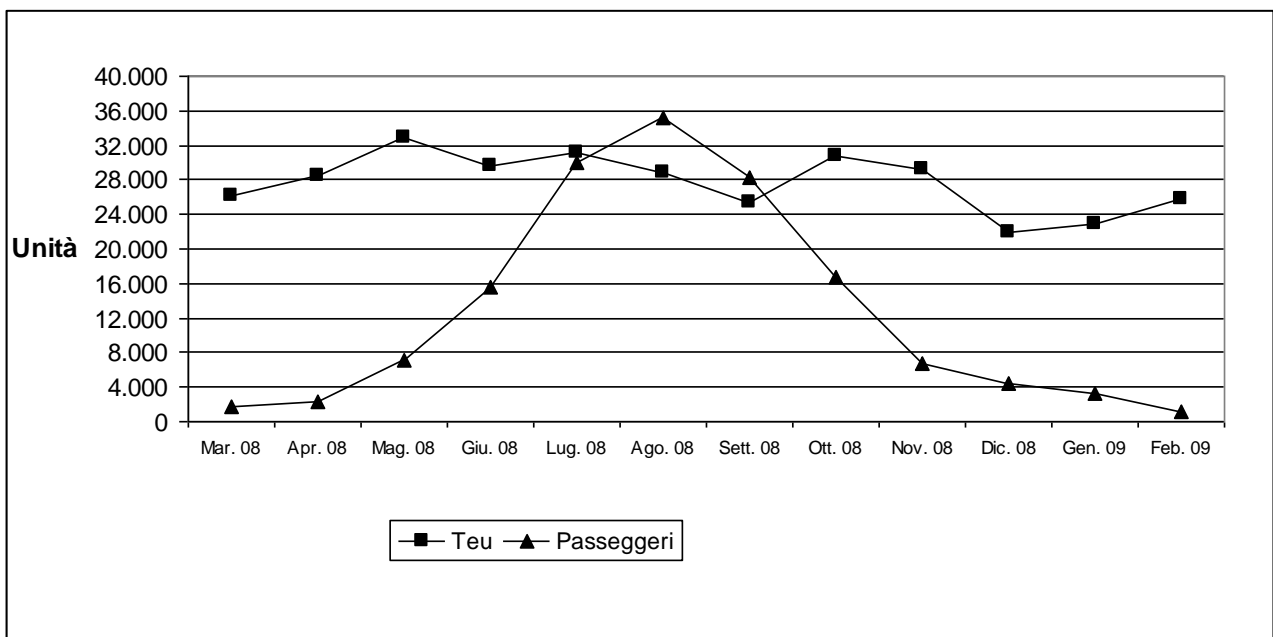
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 20: Traffici portuali - trend periodo marzo 2009 - febbraio 2010



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Graf. 21: Traffici portuali - trend periodo marzo 2008 - febbraio 2009



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

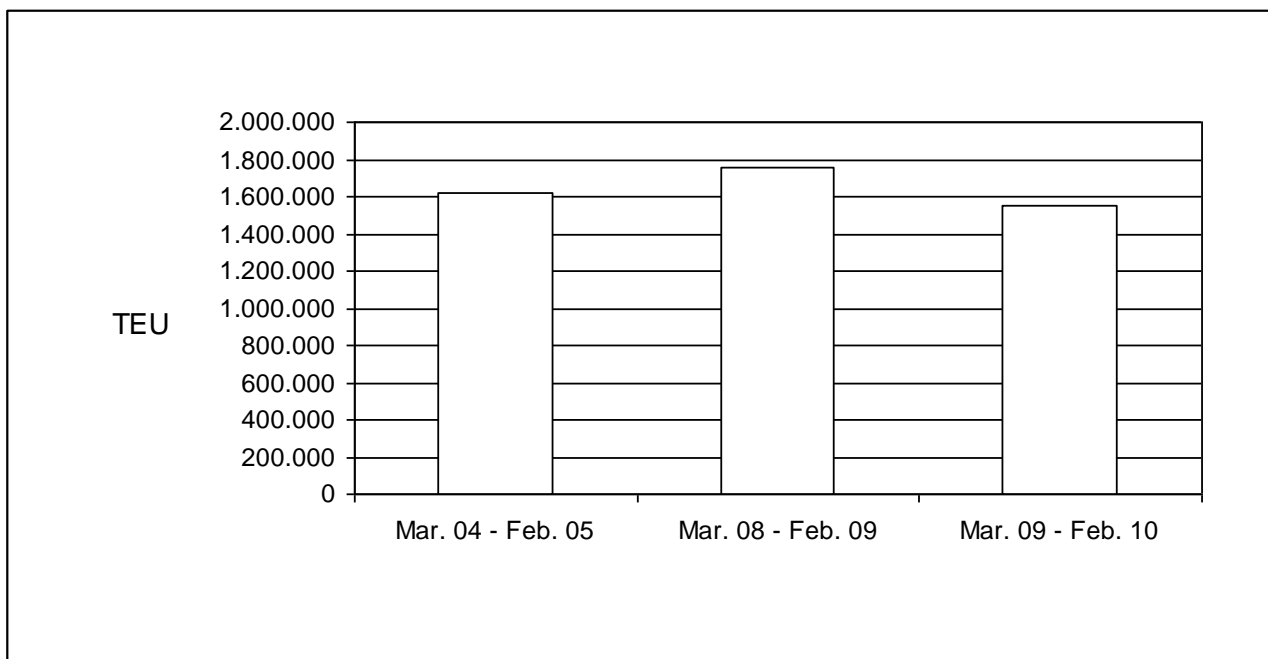
3.3 Il porto di Genova

Tab. 5: Flussi di traffico (marzo 2009 - febbraio 2010, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 08 - Feb. 09	Mar. 09 - Feb. 10	09/08	09/04
TEU	1.617.727	1.754.683	1.549.671	-11,7	-4,2
Passeggeri	3.006.267	3.270.550	3.508.777	7,3	16,7
Crocieristi	278.660	560.156	688.600	22,9	147,1

Fonte: Autorità Portuale di Genova

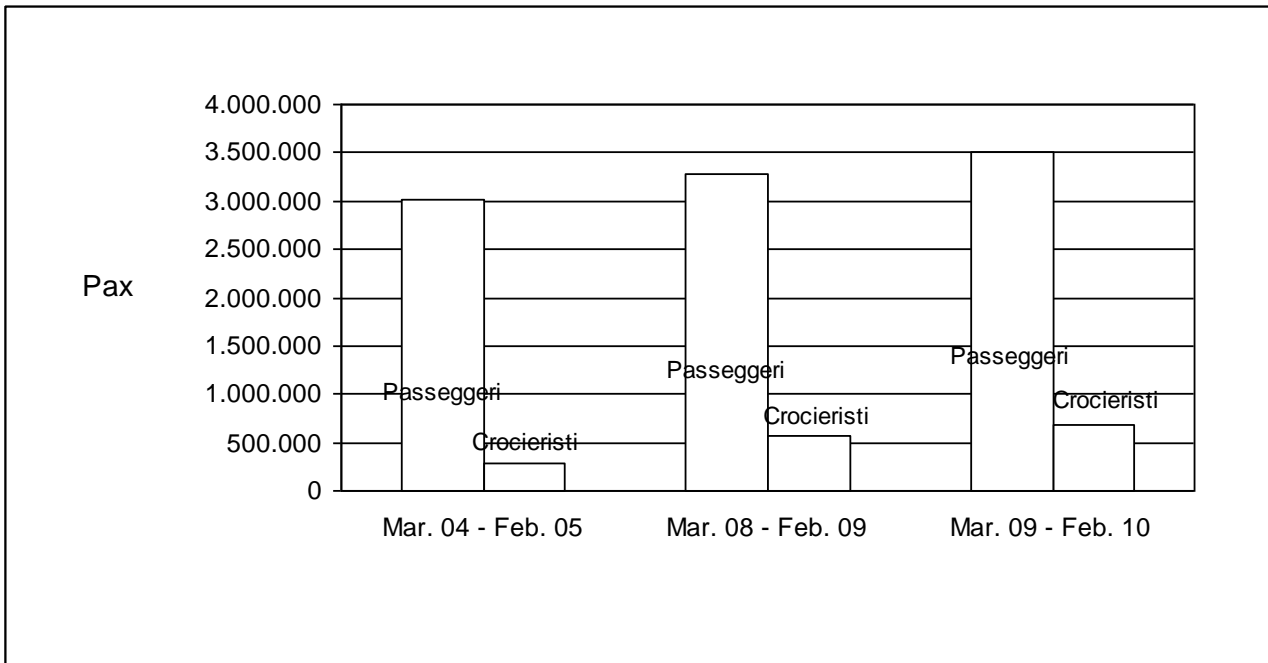
Graf. 22: Movimento contenitori (TEU)



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

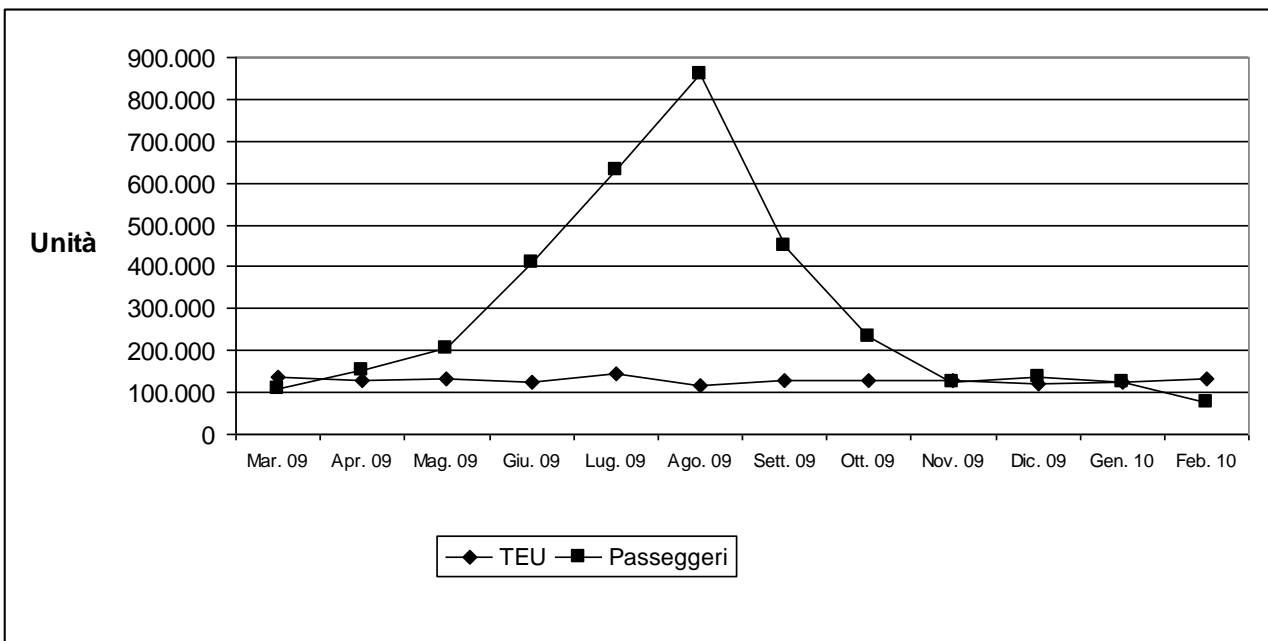
Graf. 23: Movimento passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

Nel porto di Genova il periodo esaminato vede una contrazione nel numero di TEU movimentati sia rispetto lo stesso arco temporale del 2008 sia rispetto il 2004. È invece positivo l'andamento nel settore passeggeri, in crescita nel 2009 rispetto entrambe i periodi di riferimento sia per quanto riguarda il movimento complessivo, sia limitatamente alla componente crociere.

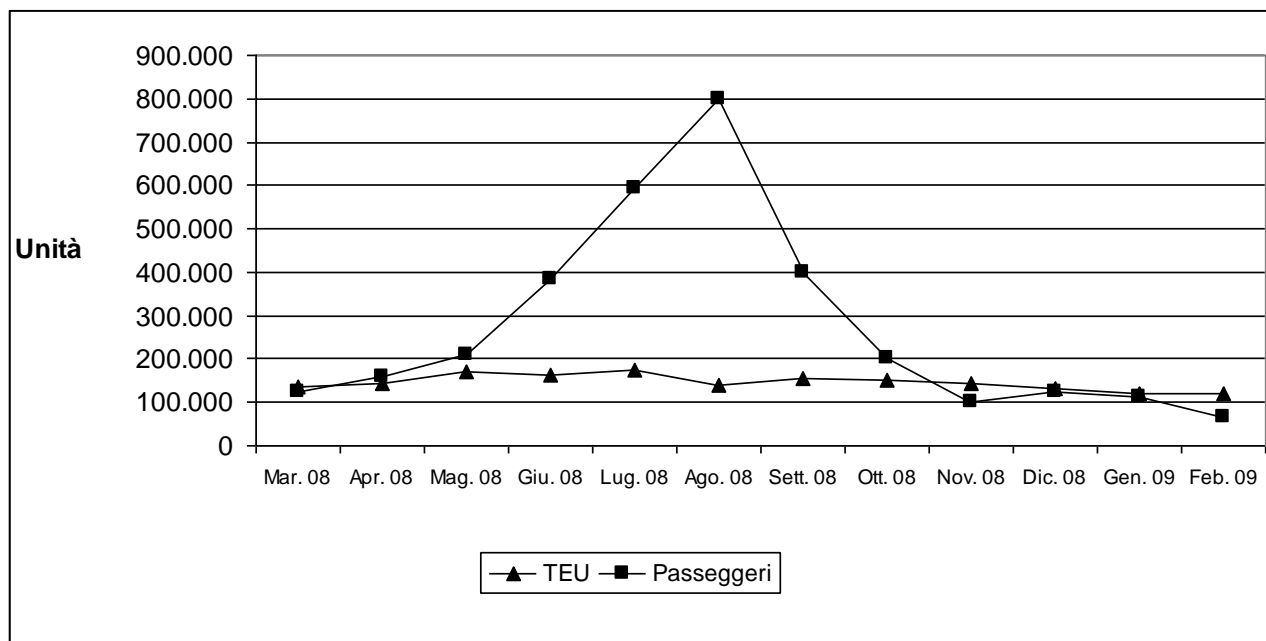
Graf. 24: Traffici portuali - trend periodo marzo 2009 - febbraio 2010



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. 25: Traffici portuali - trend periodo marzo 2008 - febbraio 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 BOCCHE LAGUNARI

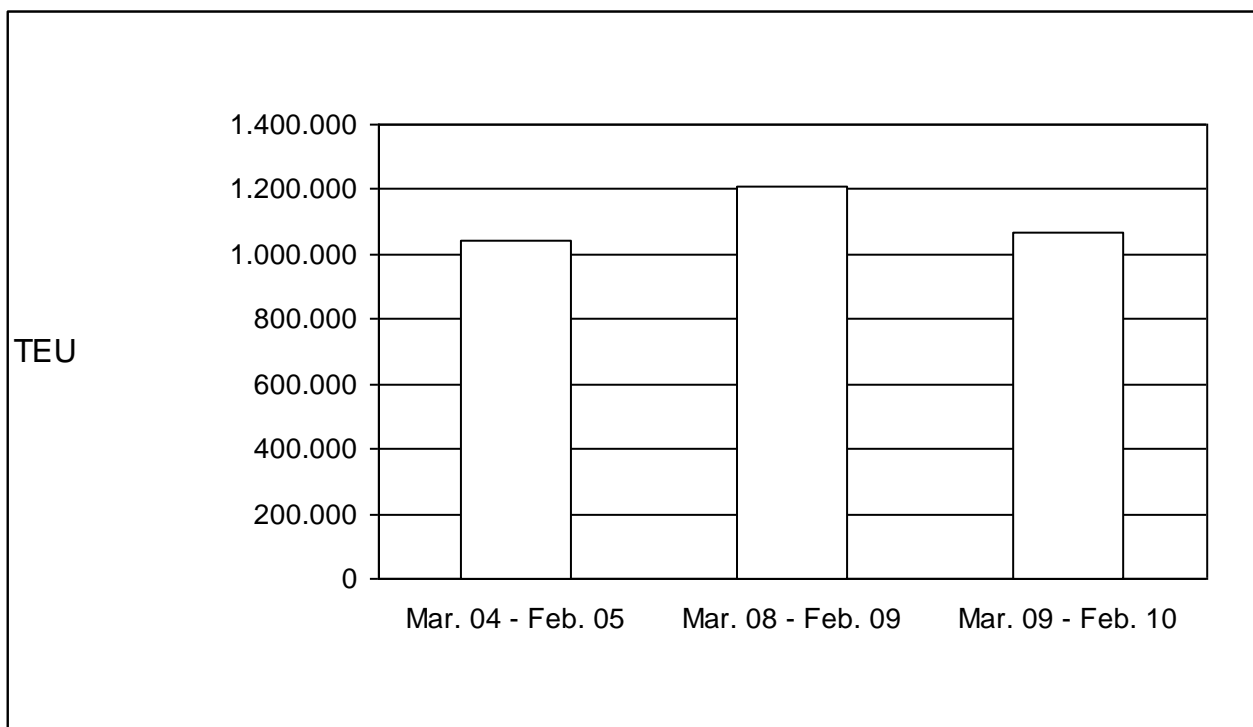
3.4 Il porto di La Spezia

Tab. 6: Flussi di traffico (marzo 2009 - febbraio 2010, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 08 - Feb. 09	Mar. 09 - Feb. 10	09/08	09/04
TEU	1.043.843	1.206.578	1.065.375	-11,7	2,1

Fonte: Autorità Portuale di La Spezia

Graf. 26: Movimento contenitori (TEU)

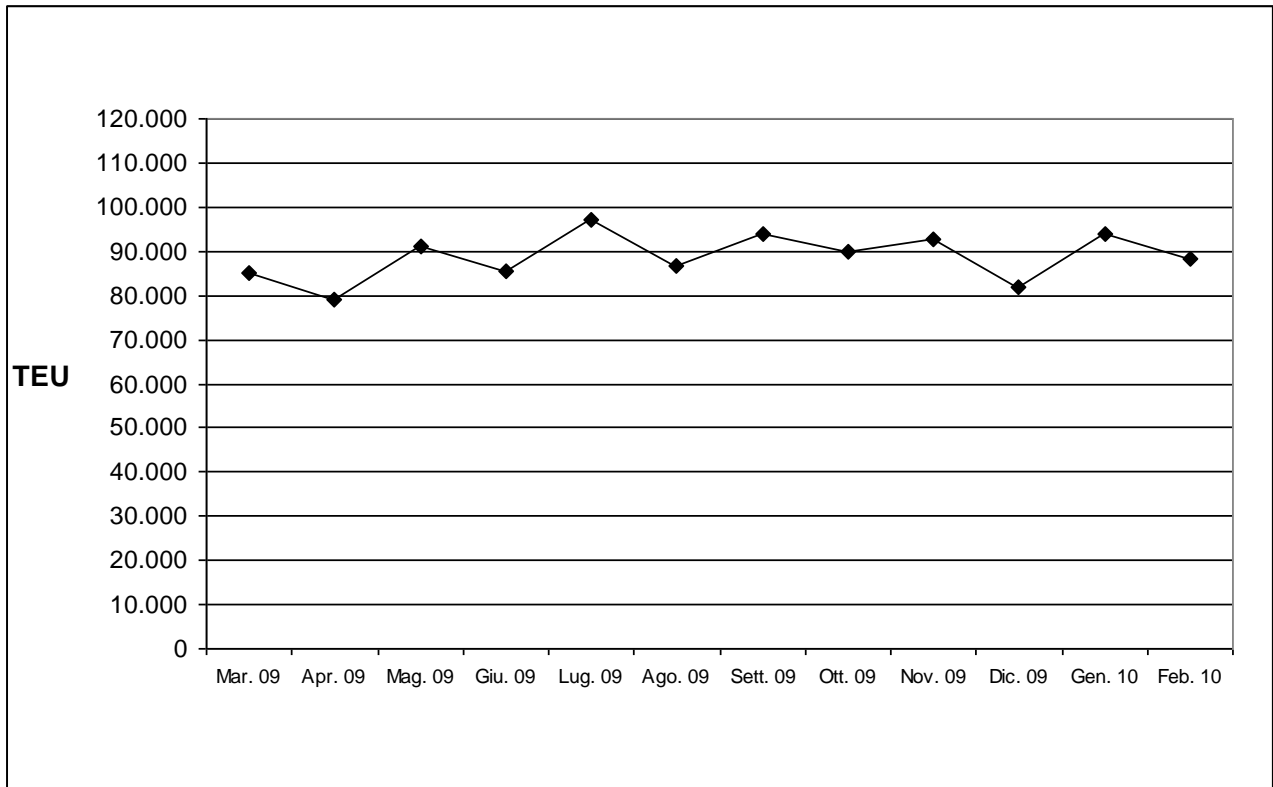


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

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 diviene positivo andando a confrontare il dato attuale con quello del 2004.

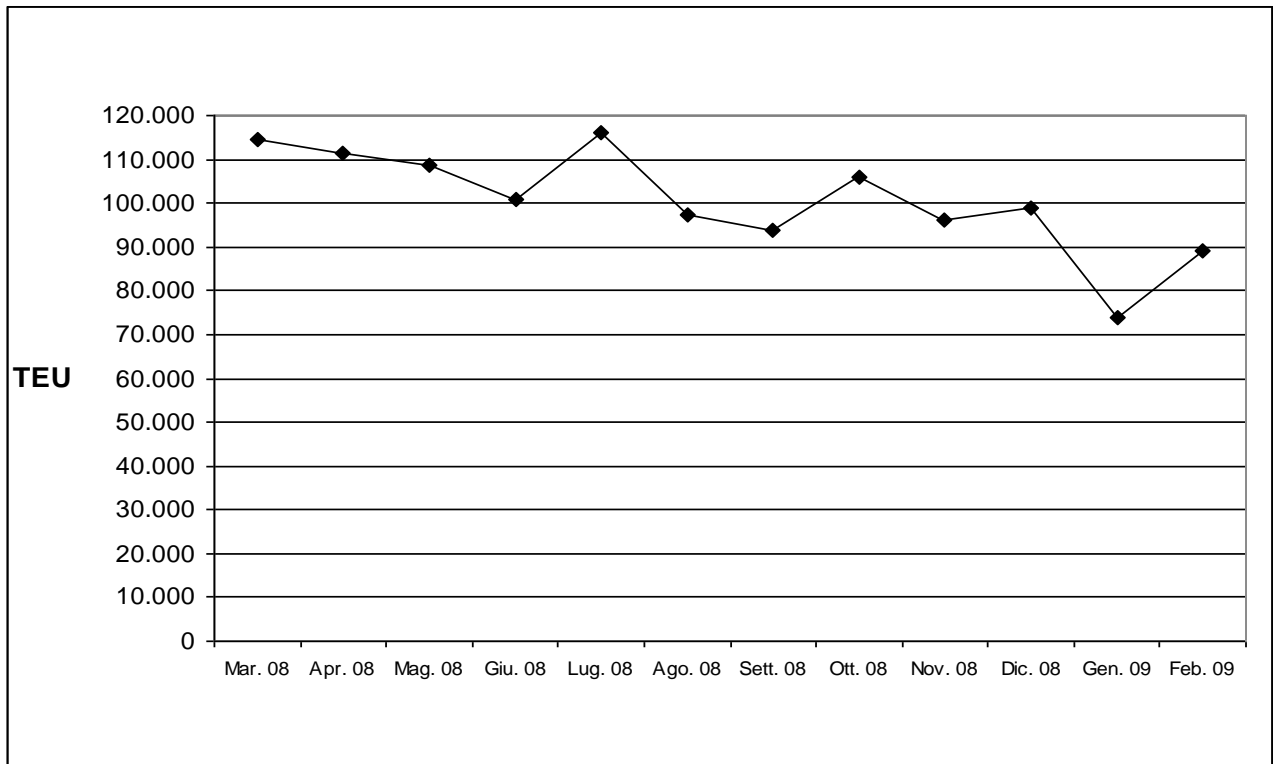
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 27: Traffico container - trend periodo marzo 2009 - febbraio 2010



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Graf. 28: Traffico container - trend periodo marzo 2008 - febbraio 2009



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

Come altre volte ricordato, 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.

Il quadro complessivo emerso tanto dall'analisi del porto di Venezia quanto dei porti concorrenti vede manifestarsi piuttosto chiaramente l'influenza negativa della crisi economica mondiale sui traffici marittimi dei porti italiani. Si riscontrano infatti tassi di sviluppo negativi nella totalità dei traffici merci oggetto di monitoraggio.

Concentrandosi esclusivamente sui traffici di linea (container e autostrade del mare) ciò che tuttavia può essere notato è una **generalizzata flessione nel movimento container**, in cui lo scalo lagunare sembra "tenere" anche se, va detto, con valori assoluti del tutto diversi nel versante ligure (valori superiori al milione di TEUs) rispetto al versante adriatico (valori nell'ordine di centinaia di migliaia di TEUs).

In relazione alle autostrade del mare, Venezia mostra una flessione significativamente maggiore rispetto agli scali di Trieste ed Ancona (di circa il 25% rispetto a valori nell'ordine del 3-7%). Tale differenziale di competitività rappresenta senz'altro un elemento di riflessione sulle cause, che andrebbe vagliato attraverso una indagine di mercato ad hoc.

Significativamente diverso è **il quadro venutosi a delineare nel traffico passeggeri: nell'ambito di una crescita sufficientemente generalizzata (con l'eccezione dello scalo di Trieste) Venezia mantiene una posizione di leadership.**

4. LA QUALITÀ DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI NEL PERIODO APRILE 2009 – FEBBRAIO 2010

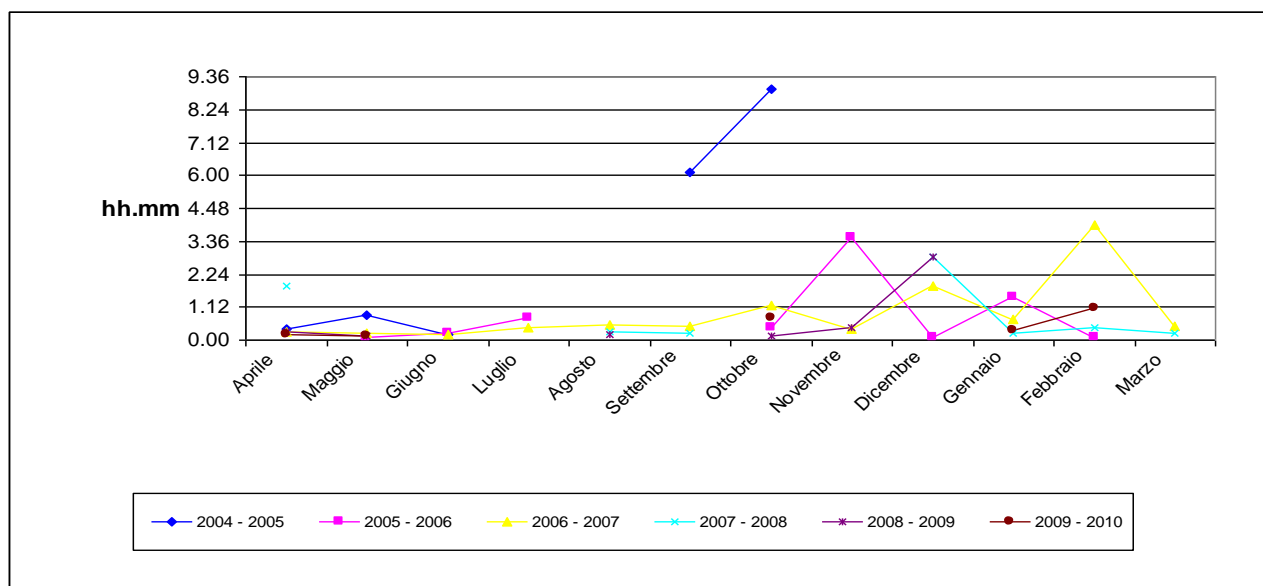
4.1. Media della sosta in rada

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	0.50
Novembre		3.45	0.24		0.27	
Dicembre		0.07	1.57	3.02	3.03	
Gennaio		1.35	0.46	0.16		0.21
Febbraio		0.07	4.12	0.26		1.09
Marzo			0.29	0.15		
Media apr-feb	3.21	0.53	0.56	0.55	0.42	0.32
Dev. St. apr-feb	4.02	1.15	1.08	1.06	1.09	0.25

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.

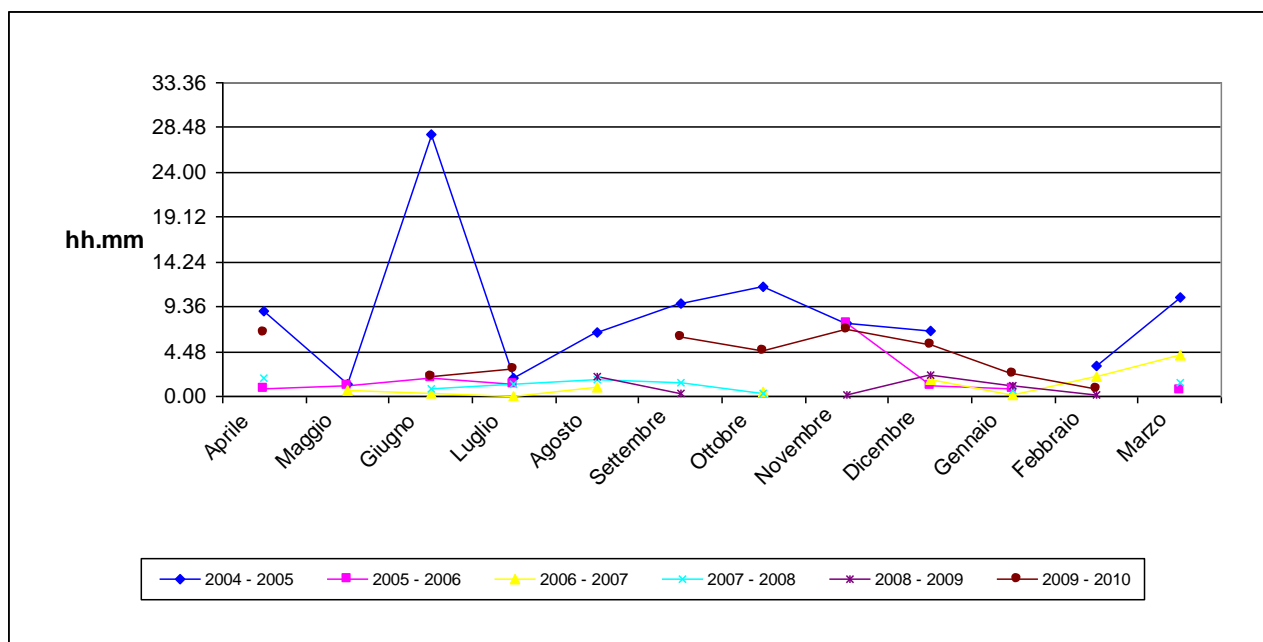
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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		2.59
Agosto	6.53		0.55	1.48	2.06	
Settembre	9.53			1.30	0.22	6.20
Ottobre	11.40		0.29	0.17		4.54
Novembre	7.53	7.53			0.13	7.13
Dicembre	7.03	1.08	1.48		2.19	5.34
Gennaio		0.53	0.10	0.37	1.07	2.23
Febbraio	3.20		2.07		0.10	0.48
Marzo	10.35	0.38	4.24	1.28		
Media apr-feb	8.53	1.58	1.12	1.12	1.02	4.20
Dev. St. apr-feb	7.14	2.25	1.23	0.35	0.57	2.19

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.

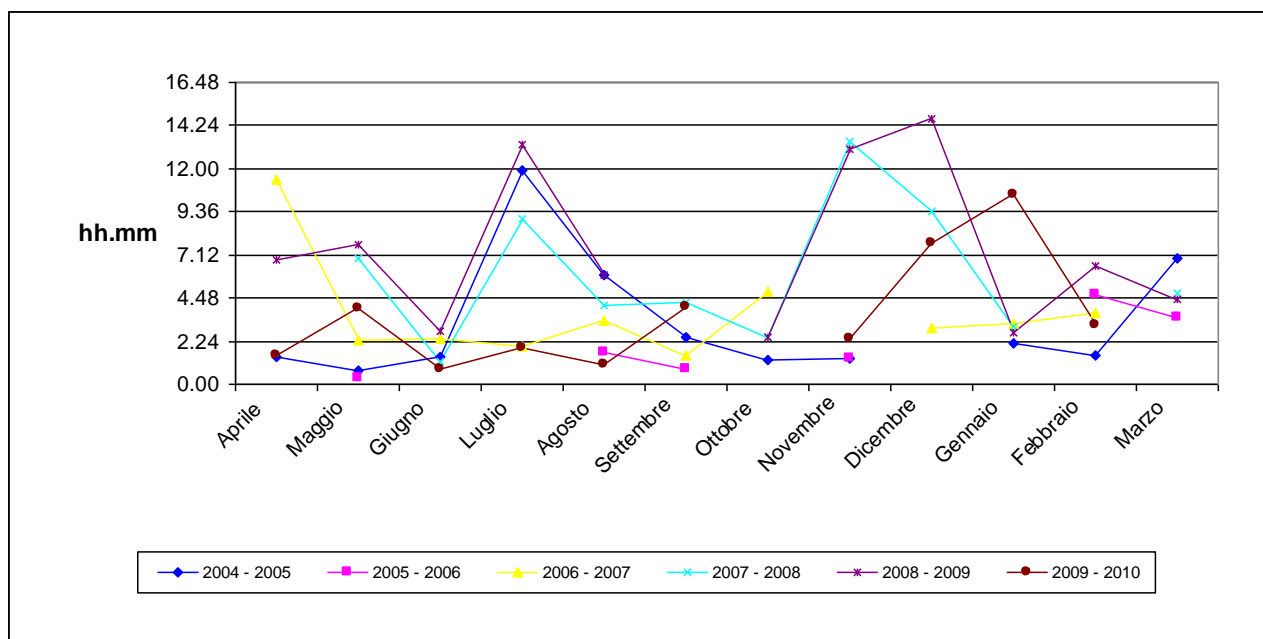
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	2.02
Agosto	6.05	1.46	3.31	4.23	6.06	1.06
Settembre	2.34	0.53	1.37	4.31		4.20
Ottobre	1.20		5.07	2.38	2.35	
Novembre	1.27	1.27		13.32	13.04	2.32
Dicembre			3.05	9.35	14.44	7.50
Gennaio	2.15		3.25	3.14	2.52	10.35
Febbraio	1.37	5.00	3.57		6.37	3.17
Marzo	6.58	3.45		5.04	4.43	
Media apr-feb	3.27	2.11	3.55	6.02	7.25	3.50
Dev. St. apr-feb	3.27	1.48	2.48	3.46	4.24	3.08

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.

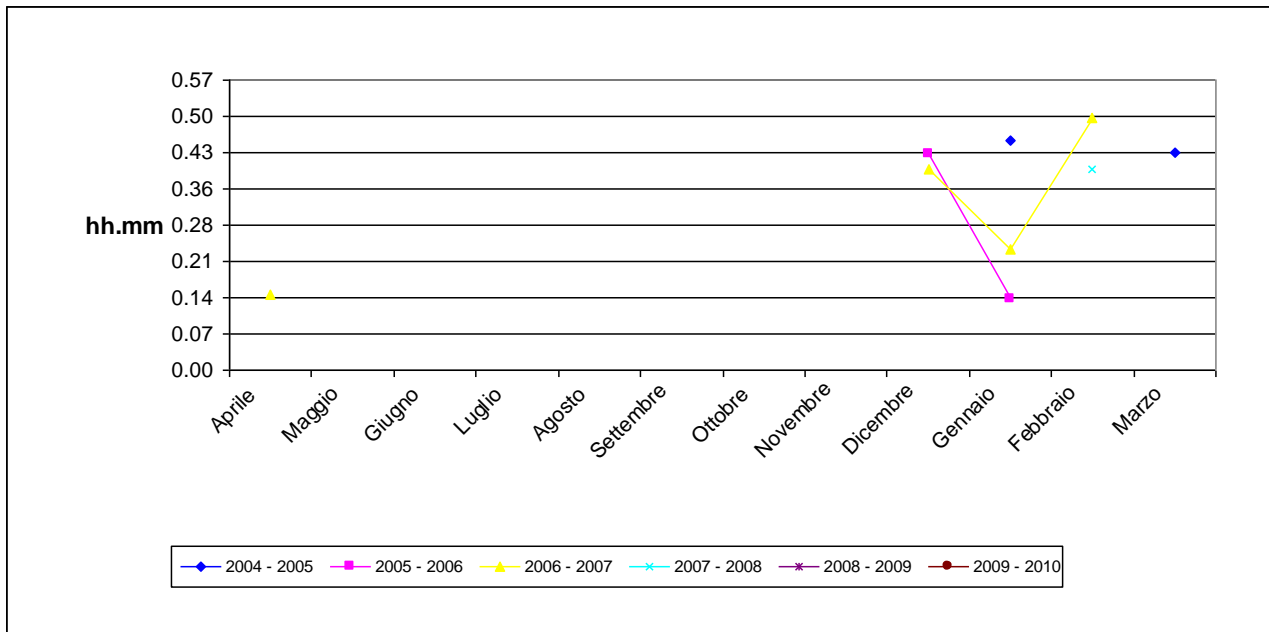
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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-feb	0.44	0.28	0.32	0.40		
Dev. St. apr-feb	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

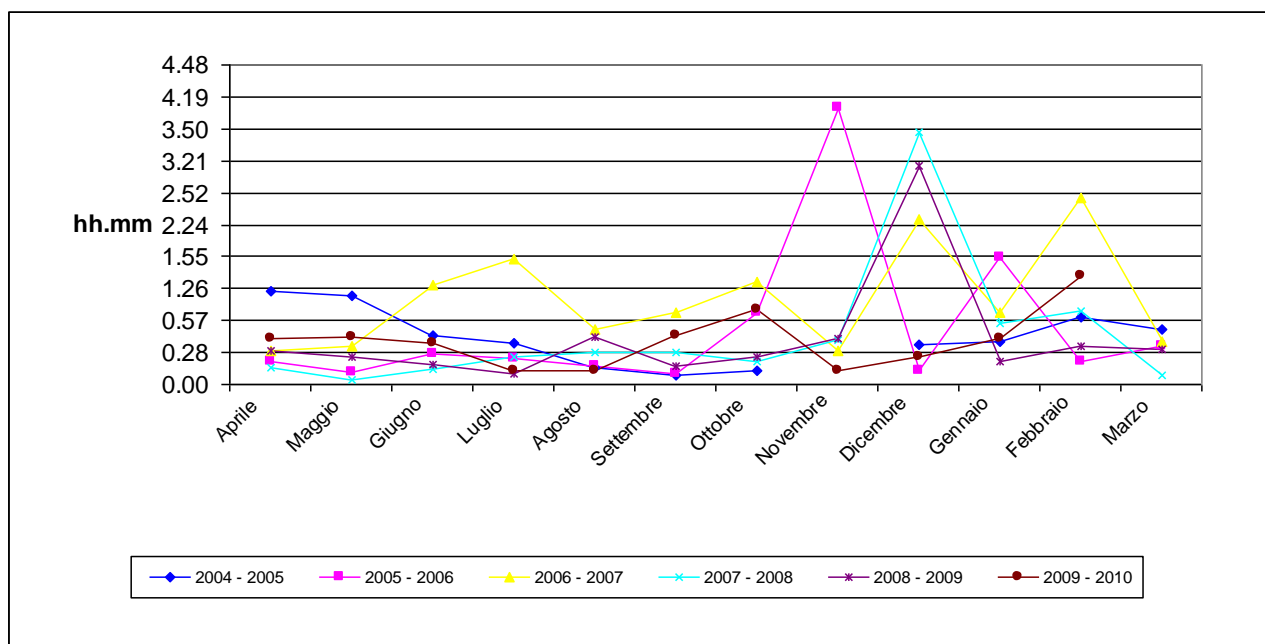
4.2. Media dei ritardi in entrata

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	0.13
Agosto	0.15	0.16	0.50	0.29	0.43	0.13
Settembre	0.08	0.09	1.05	0.29	0.16	0.44
Ottobre	0.12	1.05	1.32	0.21	0.25	1.08
Novembre		4.10	0.30	0.40	0.41	0.13
Dicembre	0.36	0.13	2.29	3.47	3.17	0.25
Gennaio	0.39	1.55	1.05	0.55	0.21	0.42
Febbraio	1.00	0.20	2.48	1.06	0.35	1.38
Marzo	0.50	0.35	0.39	0.08	0.32	
Media apr-feb	0.42	0.50	1.17	0.44	0.41	0.39
Dev. St. apr-feb	0.25	1.09	0.46	1.00	0.50	0.25

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.

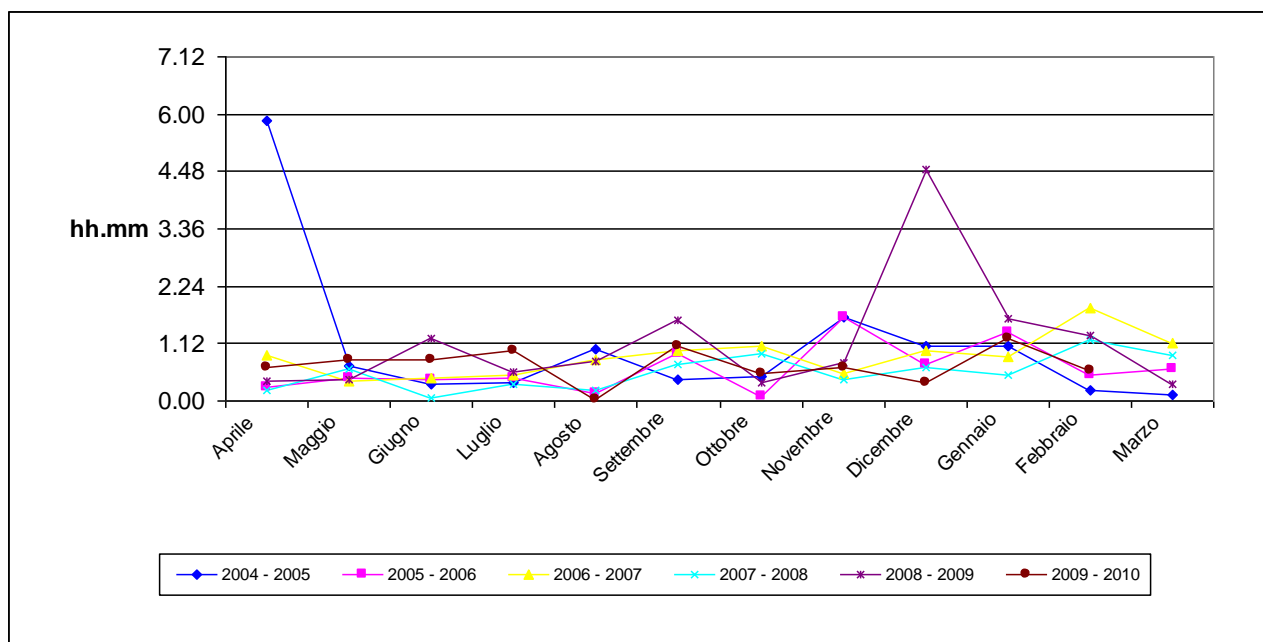
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	1.03
Agosto	1.05	0.10	0.51	0.13	0.49	0.02
Settembre	0.27	0.59	1.04	0.45	1.42	1.09
Ottobre	0.30	0.06	1.08	0.59	0.23	0.35
Novembre	1.45	1.45	0.34	0.27	0.48	0.42
Dicembre	1.08	0.46	1.03	0.42	4.51	0.23
Gennaio	1.08	1.26	0.55	0.32	1.44	1.19
Febbraio	0.13	0.32	1.56	1.17	1.23	0.39
Marzo	0.07	0.41	1.12	0.58	0.21	
Media apr-feb	1.08	0.40	0.55	0.36	1.13	0.45
Dev. St. apr-feb	1.33	0.29	0.25	0.21	1.14	0.21

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.

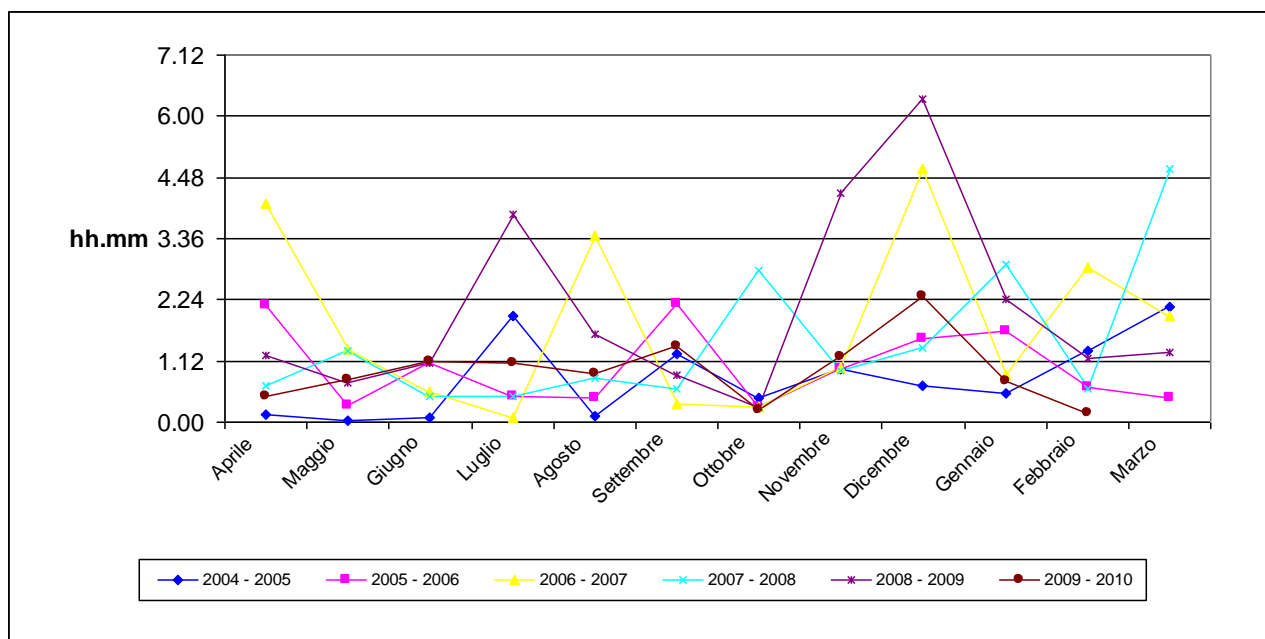
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	1.10
Agosto	0.07	0.29	3.39	0.52	1.43	0.58
Settembre	1.20	2.20	0.21	0.40	0.56	1.30
Ottobre	0.29	0.18	0.17	2.58	0.17	0.15
Novembre	1.03	1.03	1.05	1.00	4.30	1.17
Dicembre	0.43	1.39	4.58	1.27	6.20	2.28
Gennaio	0.33	1.47	0.55	3.06	2.25	0.49
Febbraio	1.23	0.41	3.02	0.39	1.15	0.11
Marzo	2.15	0.28	2.05	4.58	1.22	
Media apr-feb	0.51	1.05	1.53	1.33	2.10	1.00
Dev. St. apr-feb	0.46	0.45	1.41	1.23	1.49	0.38

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.

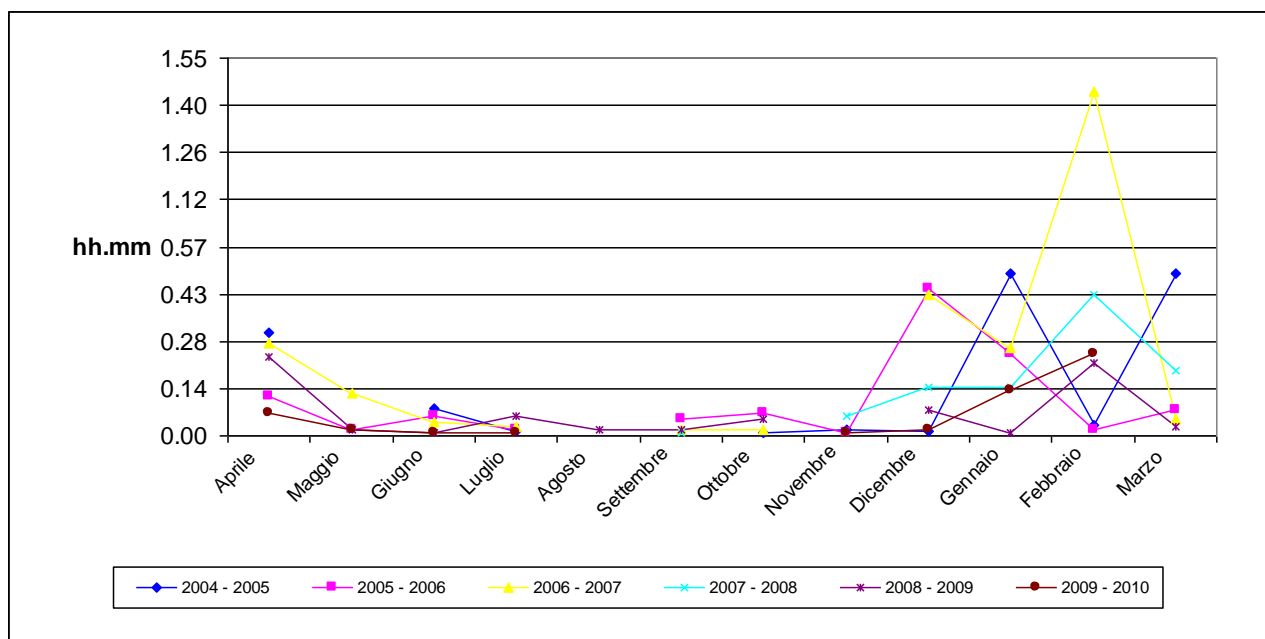
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	0.01
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		0.01
Dicembre	0.01	0.45	0.43	0.15	0.08	0.02
Gennaio	0.49	0.25	0.27	0.15	0.01	0.14
Febbraio	0.03	0.02	1.45	0.43	0.22	0.25
Marzo	0.49	0.08	0.05	0.20	0.03	
Media apr-feb	0.16	0.10	0.23	0.16	0.06	0.06
Dev. St. apr-feb	0.21	0.13	0.32	0.14	0.08	0.08

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.

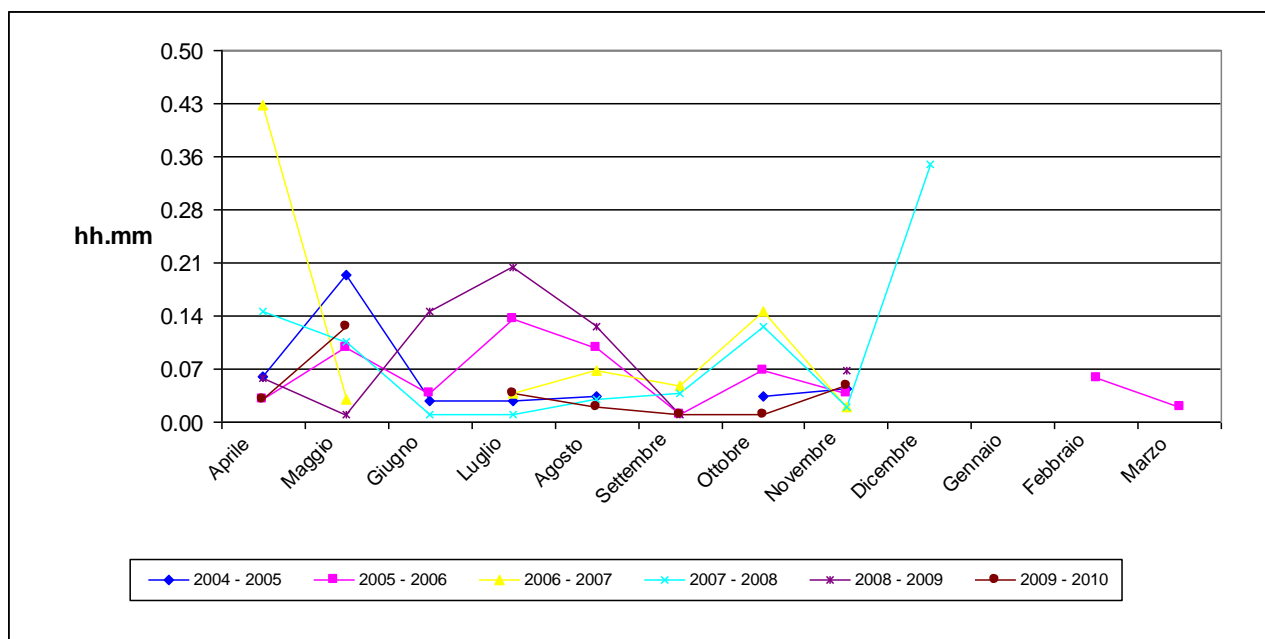
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	0.04
Agosto	0.03	0.10	0.07	0.03	0.13	0.02
Settembre		0.01	0.05	0.04	0.01	0.01
Ottobre	0.03	0.07	0.15	0.13		0.01
Novembre	0.04	0.04	0.02	0.02	0.07	0.05
Dicembre				0.35		
Gennaio						
Febbraio		0.06				
Marzo		0.02				
Media apr-feb	0.06	0.06	0.11	0.09	0.09	0.04
Dev. St. apr-feb	0.06	0.04	0.14	0.11	0.07	0.04

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

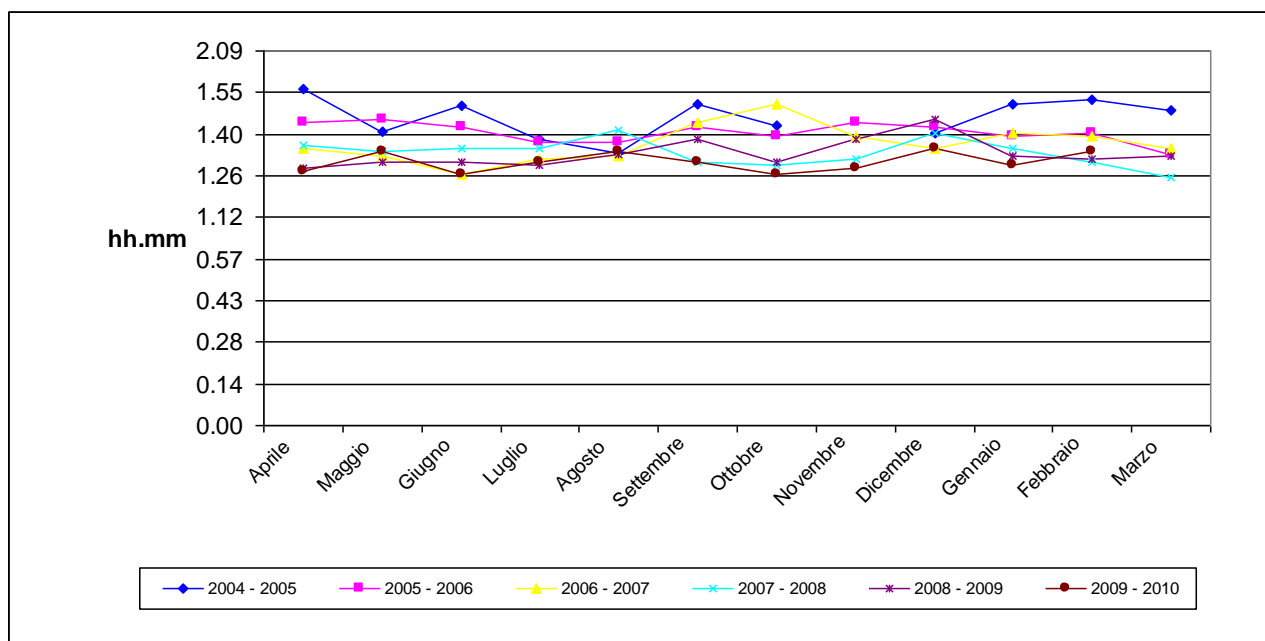
4.3. Media della manovra d'entrata

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	1.31
Agosto	1.34	1.38	1.33	1.42	1.34	1.35
Settembre	1.51	1.43	1.45	1.31	1.39	1.31
Ottobre	1.43	1.40	1.51	1.30	1.31	1.27
Novembre		1.45	1.40	1.32	1.39	1.29
Dicembre	1.41	1.43	1.36	1.41	1.46	1.36
Gennaio	1.51	1.40	1.41	1.36	1.33	1.30
Febbraio	1.52	1.41	1.40	1.31	1.32	1.35
Marzo	1.49	1.34	1.36	1.26	1.33	n
Media apr-feb	1.46	1.41	1.37	1.34	1.34	1.31
Dev. St. apr-feb	0.06	0.03	0.06	0.04	0.04	0.03

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.

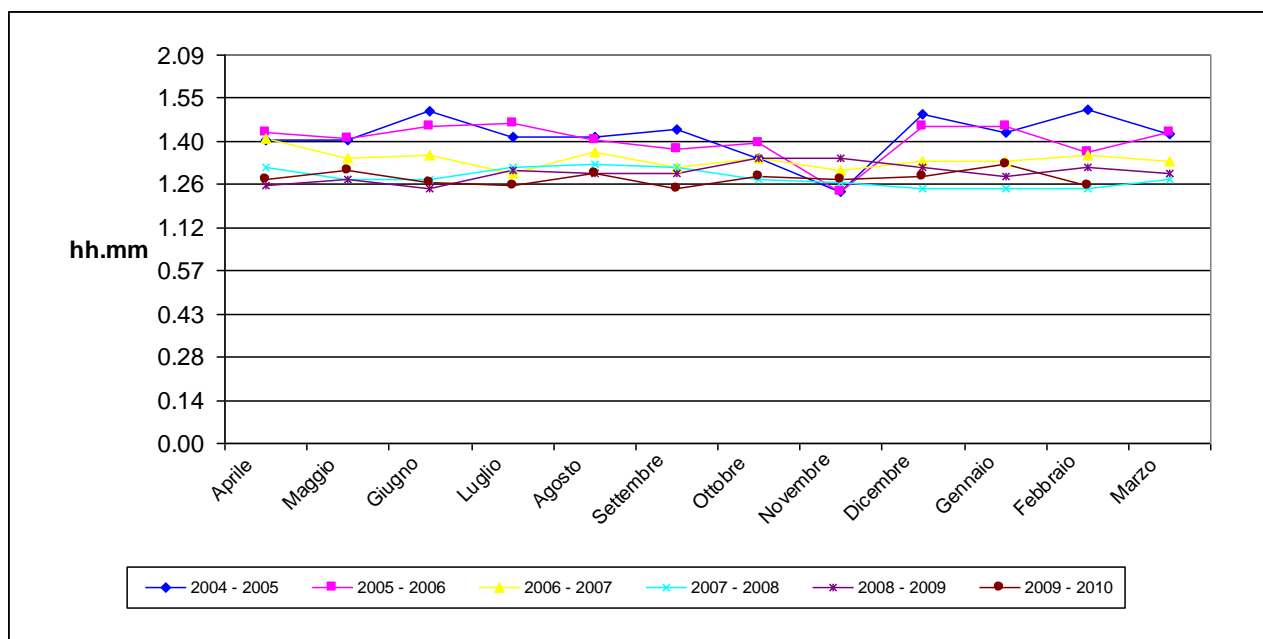
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	1.26
Agosto	1.42	1.41	1.37	1.33	1.30	1.30
Settembre	1.45	1.38	1.32	1.32	1.30	1.25
Ottobre	1.35	1.40	1.35	1.28	1.35	1.29
Novembre	1.24	1.24	1.31	1.27	1.35	1.28
Dicembre	1.50	1.46	1.34	1.25	1.32	1.29
Gennaio	1.43	1.46	1.34	1.25	1.29	1.33
Febbraio	1.51	1.37	1.36	1.25	1.32	1.26
Marzo	1.43	1.44	1.34	1.28	1.30	
Media apr-feb	1.42	1.41	1.34	1.28	1.30	1.28
Dev. St. apr-feb	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.

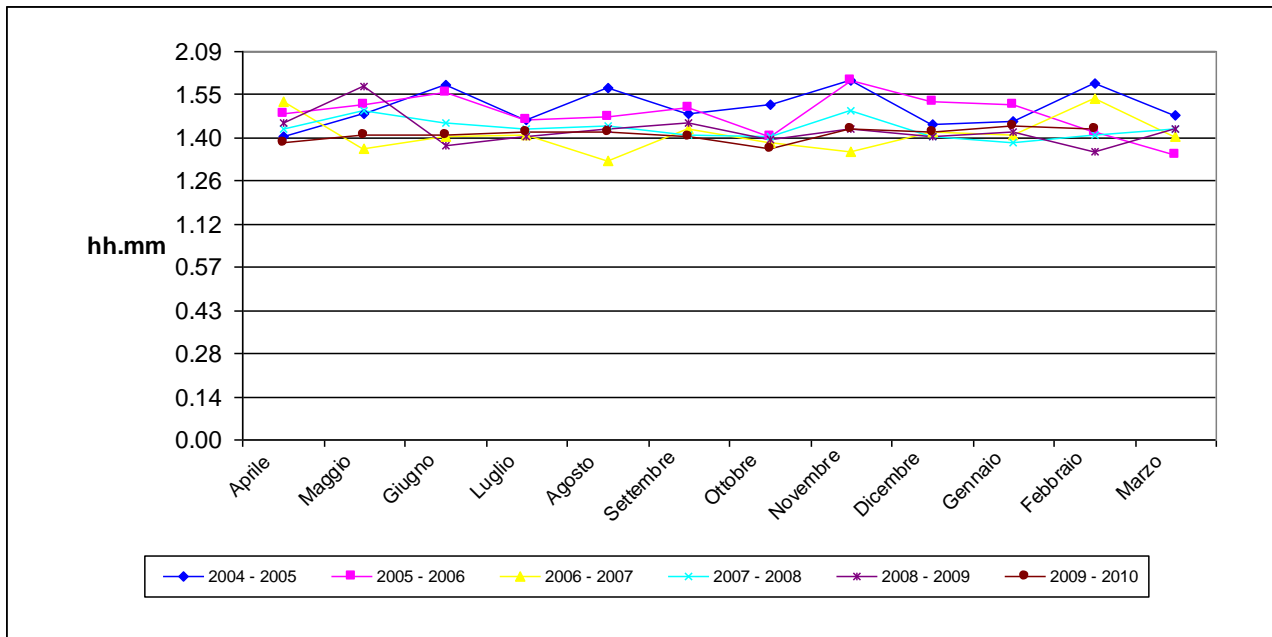
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	1.43
Agosto	1.57	1.48	1.33	1.45	1.44	1.43
Settembre	1.49	1.51	1.44	1.42	1.46	1.41
Ottobre	1.52	1.41	1.39	1.41	1.40	1.37
Novembre	2.00	2.00	1.36	1.50	1.44	1.44
Dicembre	1.45	1.53	1.43	1.41	1.41	1.43
Gennaio	1.46	1.52	1.42	1.39	1.43	1.45
Febbraio	1.59	1.43	1.54	1.42	1.36	1.44
Marzo	1.48	1.35	1.41	1.44	1.44	
Media apr-feb	1.51	1.48	1.42	1.44	1.43	1.42
Dev. St. apr-feb	0.06	0.06	0.06	0.03	0.05	0.02

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.

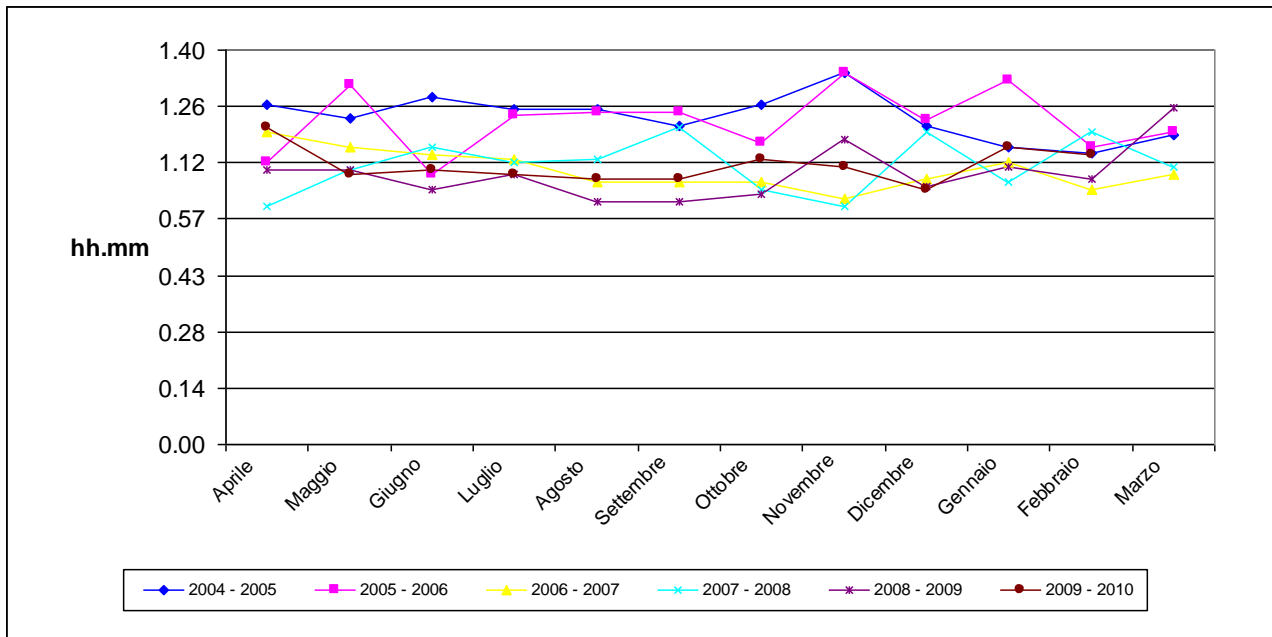
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	1.09
Agosto	1.25	1.25	1.07	1.13	1.02	1.08
Settembre	1.21	1.25	1.07	1.21	1.02	1.08
Ottobre	1.26	1.17	1.07	1.05	1.04	1.13
Novembre	1.35	1.35	1.03	1.01	1.18	1.11
Dicembre	1.21	1.23	1.08	1.20	1.06	1.05
Gennaio	1.16	1.33	1.12	1.07	1.11	1.16
Febbraio	1.14	1.16	1.05	1.20	1.08	1.14
Marzo	1.19	1.20	1.09	1.11	1.26	
Media apr-feb	1.23	1.22	1.10	1.11	1.09	1.11
Dev. St. apr-feb	0.05	0.08	0.04	0.07	0.06	0.04

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.

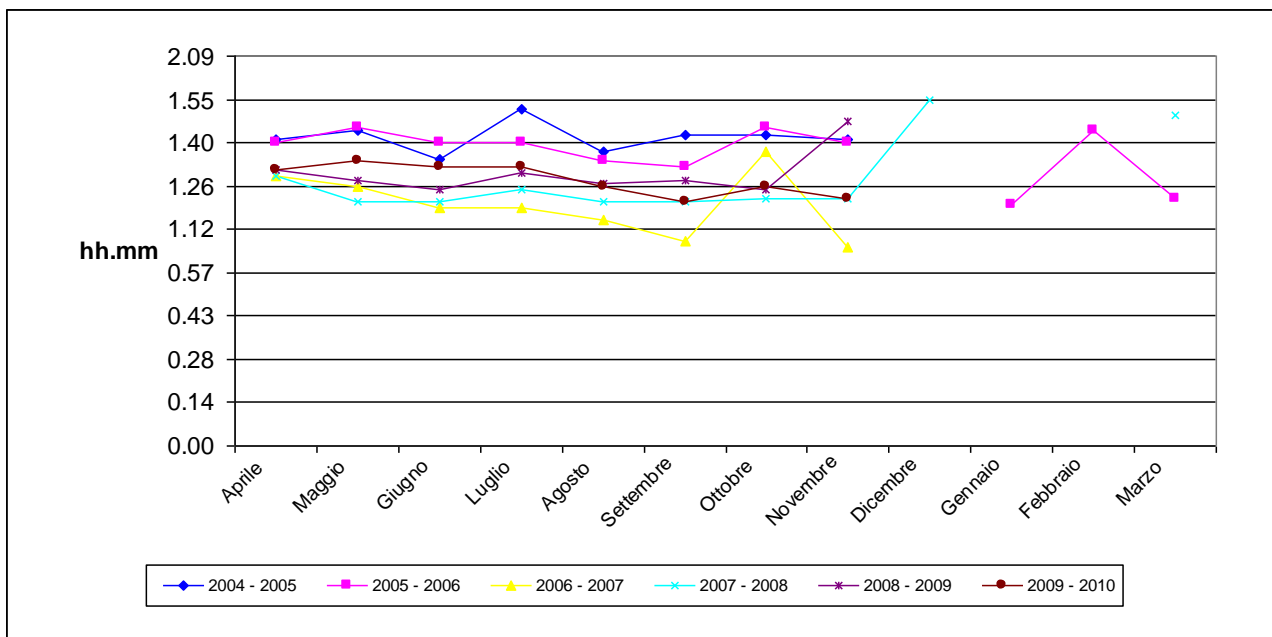
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	1.33
Agosto	1.37	1.35	1.15	1.21	1.27	1.26
Settembre	1.43	1.33	1.08	1.21	1.28	1.21
Ottobre	1.43	1.46	1.38	1.22	1.25	1.26
Novembre	1.41	1.41	1.06	1.22	1.48	1.22
Dicembre				1.55		
Gennaio		1.20				
Febbraio		1.45				
Marzo		1.22		1.50		
Media apr-feb	1.42	1.37	1.20	1.28	1.30	1.28
Dev. St. apr-feb	0.04	0.09	0.10	0.12	0.07	0.05

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

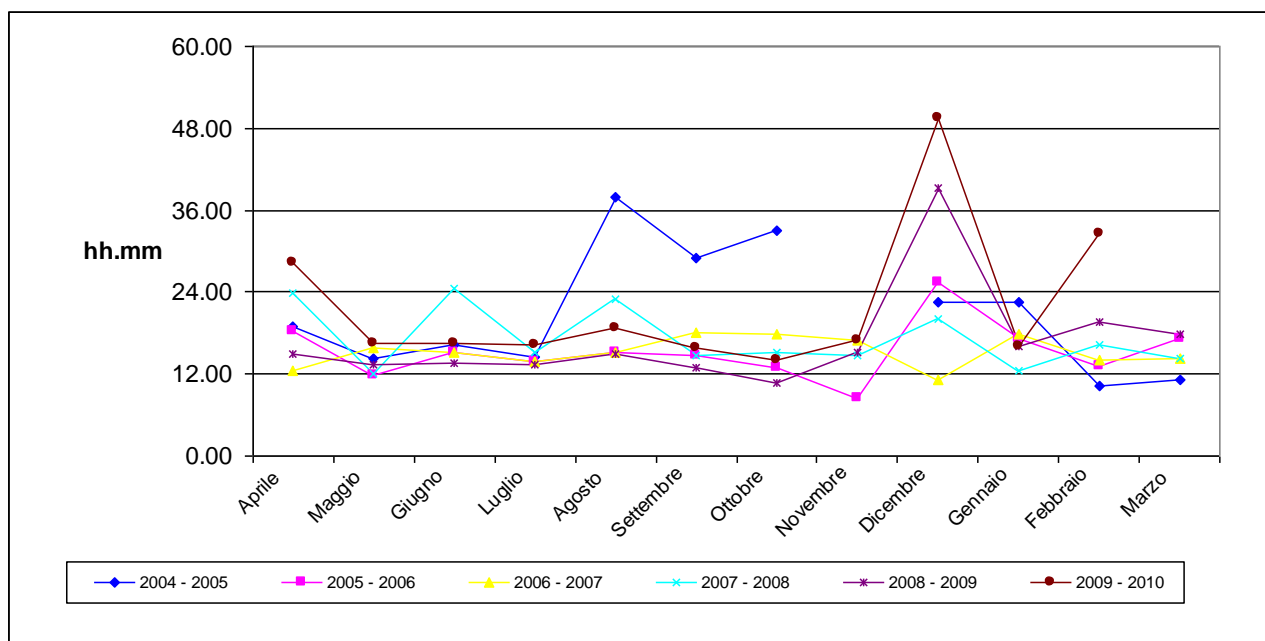
4.4. Media dei tempi di sosta in banchina

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	19.02	18.14	12.25	23.58	14.50	28.17
Maggio	14.20	11.44	15.45	11.58	13.25	16.26
Giugno	16.20	15.07	15.09	24.37	13.43	16.30
Luglio	14.28	13.48	13.47	15.15	13.19	16.22
Agosto	37.55	15.13	15.11	22.53	14.52	18.42
Settembre	29.00	14.46	18.03	14.48	12.59	15.50
Ottobre	33.03	12.55	17.45	15.05	10.47	14.09
Novembre		8.34	16.52	14.41	15.06	16.53
Dicembre	22.30	25.21	11.04	20.10	39.12	49.36
Gennaio	22.36	17.13	17.55	12.29	16.05	16.05
Febbraio	10.16	13.13	13.58	16.21	19.33	32.38
Marzo	11.13	17.12	14.12	14.18	17.53	
Media apr-feb	20.58	15.16	15.10	17.12	16.48	21.57
Dev. St. apr-feb	9.04	4.07	2.13	4.28	7.25	10.51

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

Graf. 43: Media dei tempi di sosta in banchina – servizi ro/ro solo merci



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

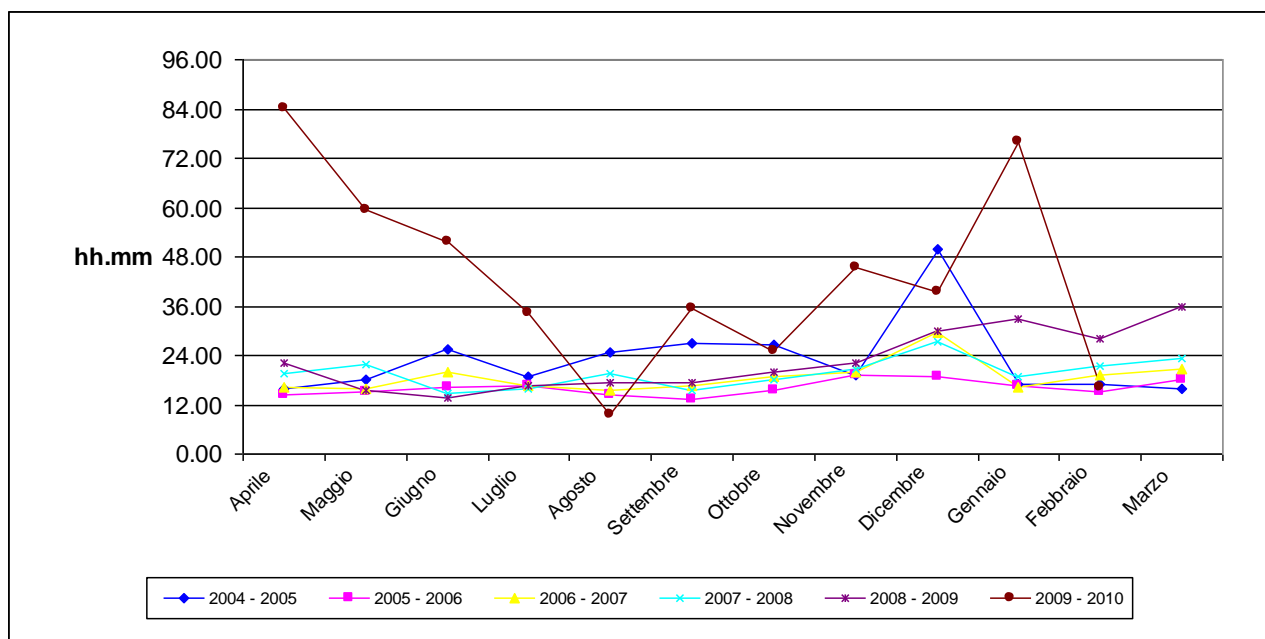
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	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	34.10
Agosto	24.36	14.26	15.22	19.43	17.24	9.25
Settembre	26.50	13.22	16.34	15.27	17.15	35.16
Ottobre	26.31	15.34	18.57	18.01	19.53	25.05
Novembre	19.05	19.05	20.01	20.35	22.13	45.16
Dicembre	49.44	18.44	29.36	27.14	29.46	39.31
Gennaio	16.54	16.44	16.21	18.49	32.55	76.13
Febbraio	17.05	15.16	19.21	21.31	28.12	16.17
Marzo	15.55	18.01	20.37	23.23	35.51	
Media apr-feb	22.55	16.05	18.47	19.44	22.39	43.19
Dev. St. apr-feb	9.25	1.47	3.52	3.34	7.19	23.23

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.

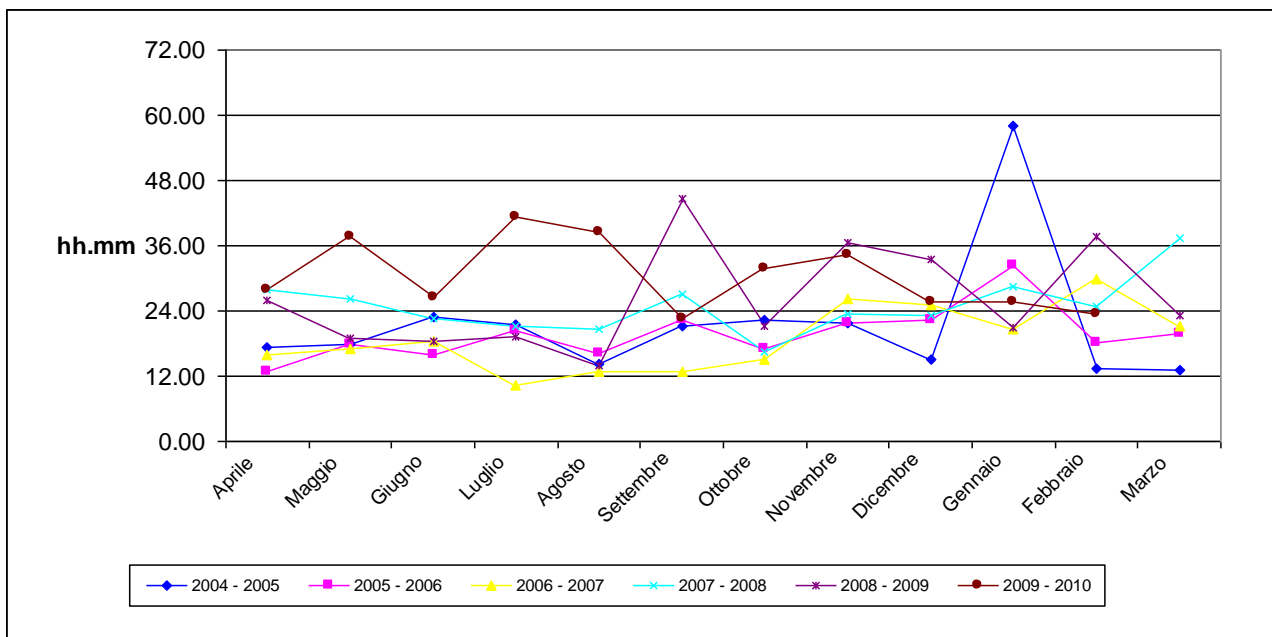
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	41.20
Agosto	14.10	16.04	12.50	20.47	14.04	38.38
Settembre	21.18	22.12	12.43	27.07	44.41	22.39
Ottobre	22.13	17.08	15.12	16.22	21.16	31.56
Novembre	21.40	21.40	26.12	23.34	36.41	34.25
Dicembre	14.56	22.18	25.02	23.02	33.29	25.34
Gennaio	58.04	32.28	20.35	28.24	20.59	25.40
Febbraio	13.25	18.05	29.44	24.50	37.41	23.21
Marzo	13.10	19.51	21.19	37.23	23.15	
Media apr-feb	21.32	19.43	18.46	24.55	26.12	30.31
Dev. St. apr-feb	12.04	4.56	5.58	5.11	9.34	6.36

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.

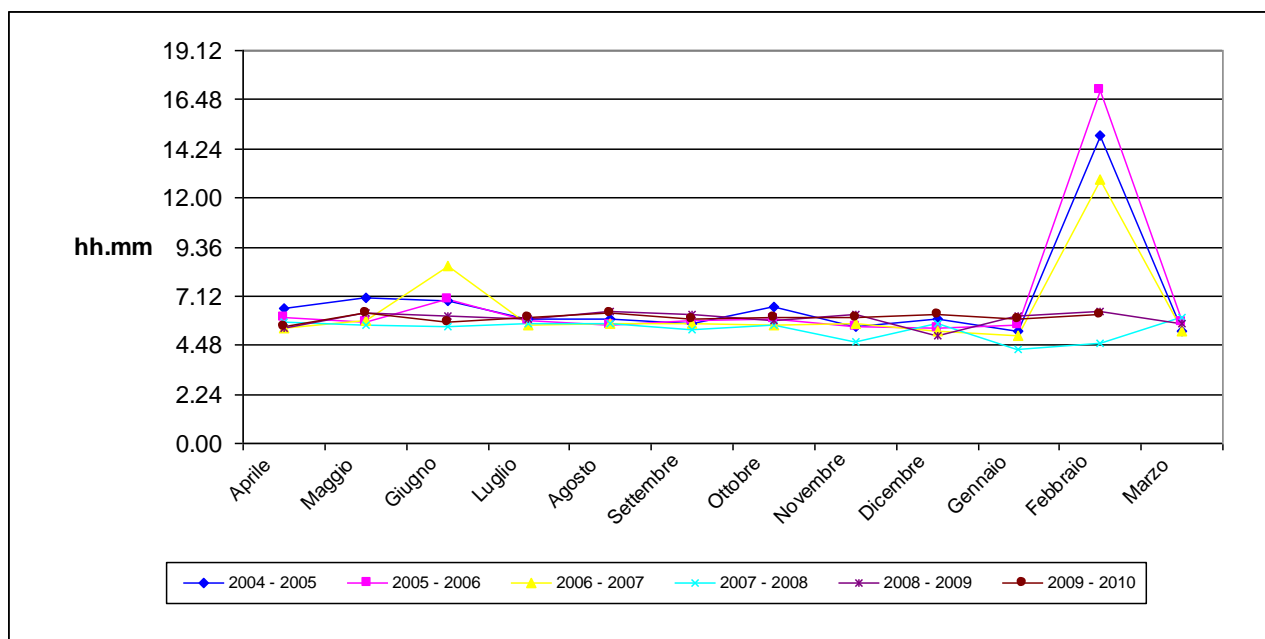
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	6.07
Agosto	6.05	5.48	5.50	5.50	6.29	6.23
Settembre	5.53	6.00	5.50	5.34	6.18	6.04
Ottobre	6.38	6.05	5.45	5.46	6.00	6.08
Novembre	5.43	5.43	5.53	4.59	6.18	6.10
Dicembre	6.02	5.40	5.28	5.50	5.15	6.17
Gennaio	5.27	5.45	5.16	4.35	6.13	6.06
Febbraio	15.05	17.15	12.55	4.53	6.26	6.18
Marzo	5.28	5.57	5.28	6.07	5.53	
Media apr-feb	6.55	6.57	6.32	5.34	6.05	6.08
Dev. St. apr-feb	2.37	3.15	2.11	0.28	0.21	0.11

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.

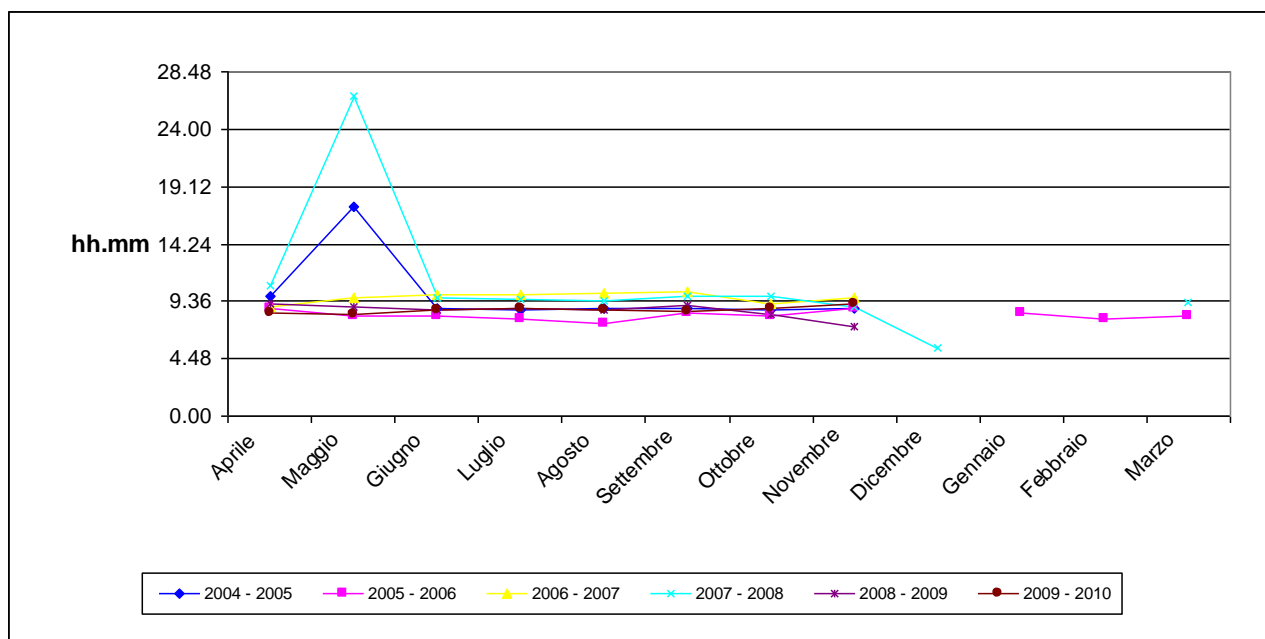
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	9.03
Agosto	9.01	7.45	10.15	9.38	8.54	8.51
Settembre	8.57	8.36	10.22	10.00	9.12	8.48
Ottobre	8.52	8.19	9.25	10.01	8.31	8.59
Novembre	8.58	8.58	9.51	9.06	7.32	9.22
Dicembre				5.45		
Gennaio		8.40				
Febbraio		8.05				
Marzo		8.25		9.30		
Media apr-feb	10.09	8.25	9.53	11.06	8.48	8.52
Dev. St. apr-feb	2.59	0.21	0.24	5.38	0.34	0.16

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

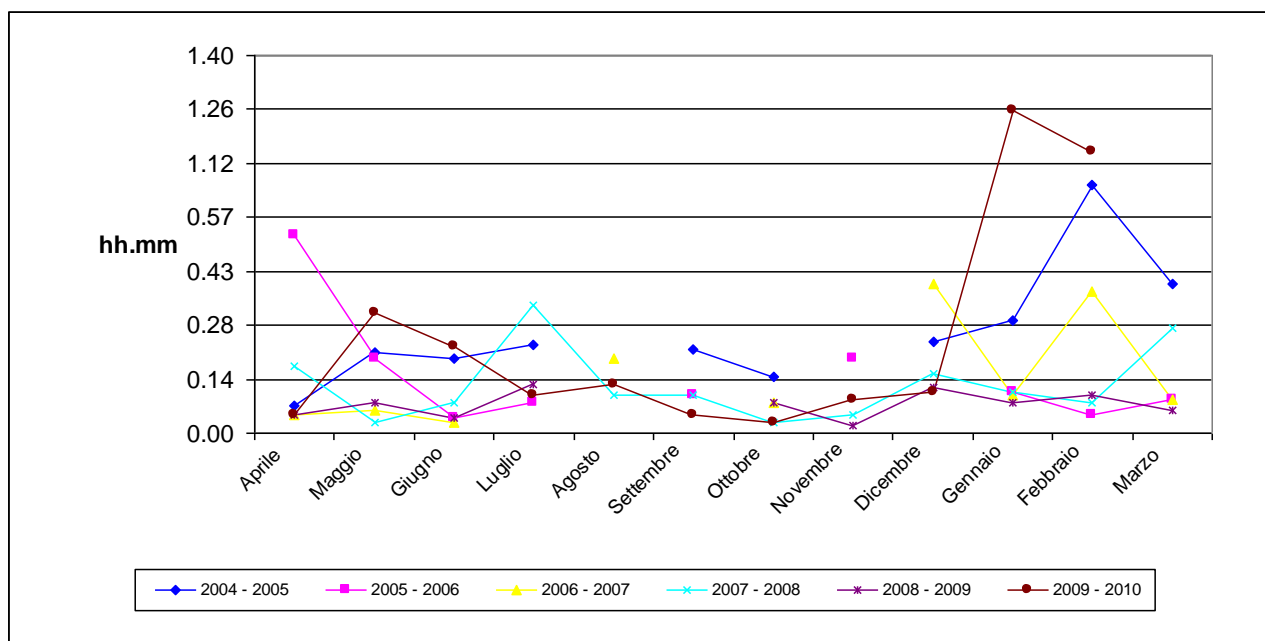
4.5. Media dei ritardi in partenza

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	0.10
Agosto			0.20	0.10		0.13
Settembre	0.22	0.10		0.10		0.05
Ottobre	0.15		0.08	0.03	0.08	0.03
Novembre		0.20		0.05	0.02	0.09
Dicembre	0.24		0.40	0.16	0.12	0.11
Gennaio	0.30	0.11	0.10	0.11	0.08	1.26
Febbraio	1.06	0.05	0.38	0.08	0.10	1.15
Marzo	0.40	0.09	0.09	0.28	0.06	
Media apr-feb	0.27	0.15	0.15	0.12	0.07	0.24
Dev. St. apr-feb	0.16	0.15	0.14	0.09	0.03	0.28

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.

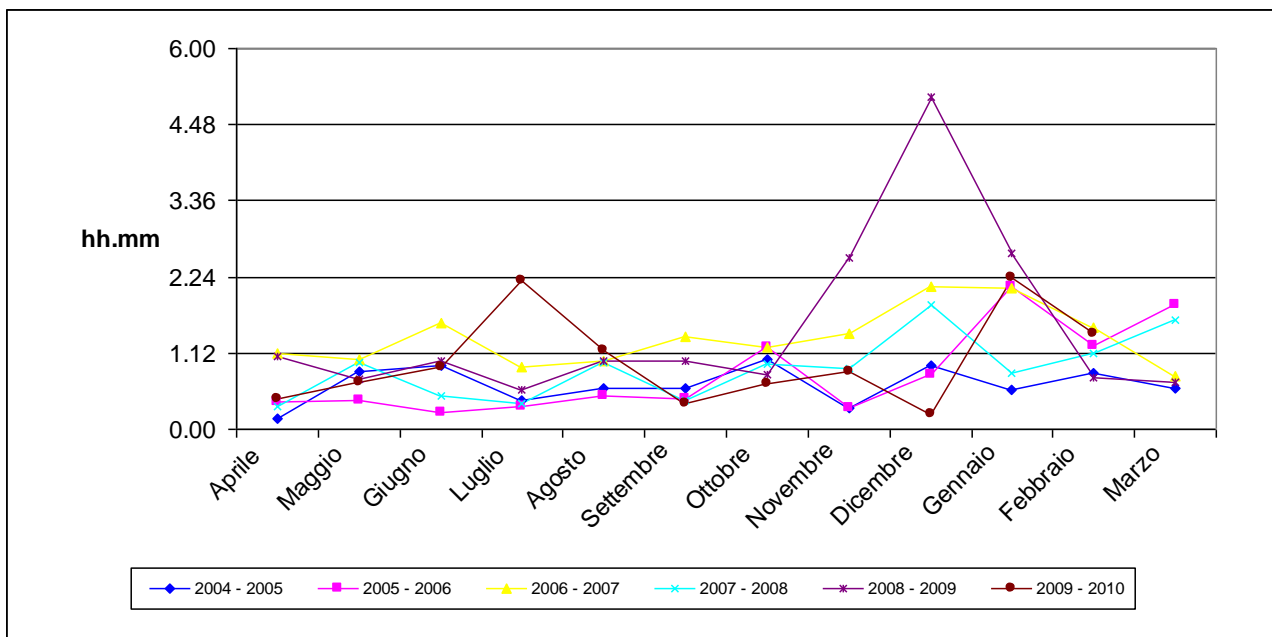
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	2.20
Agosto	0.38	0.31	1.05	1.03	1.05	1.15
Settembre	0.38	0.29	1.28	0.27	1.05	0.24
Ottobre	1.06	1.17	1.17	1.01	0.52	0.43
Novembre	0.20	0.20	1.31	0.58	2.42	0.54
Dicembre	1.00	0.51	2.15	1.58	5.14	0.14
Gennaio	0.37	2.15	2.14	0.53	2.47	2.24
Febbraio	0.53	1.19	1.36	1.11	0.49	1.30
Marzo	0.38	1.57	0.50	1.43	0.44	
Media apr-feb	0.42	0.52	1.26	0.57	1.34	1.05
Dev. St. apr-feb	0.17	0.40	0.27	0.30	1.21	0.43

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.

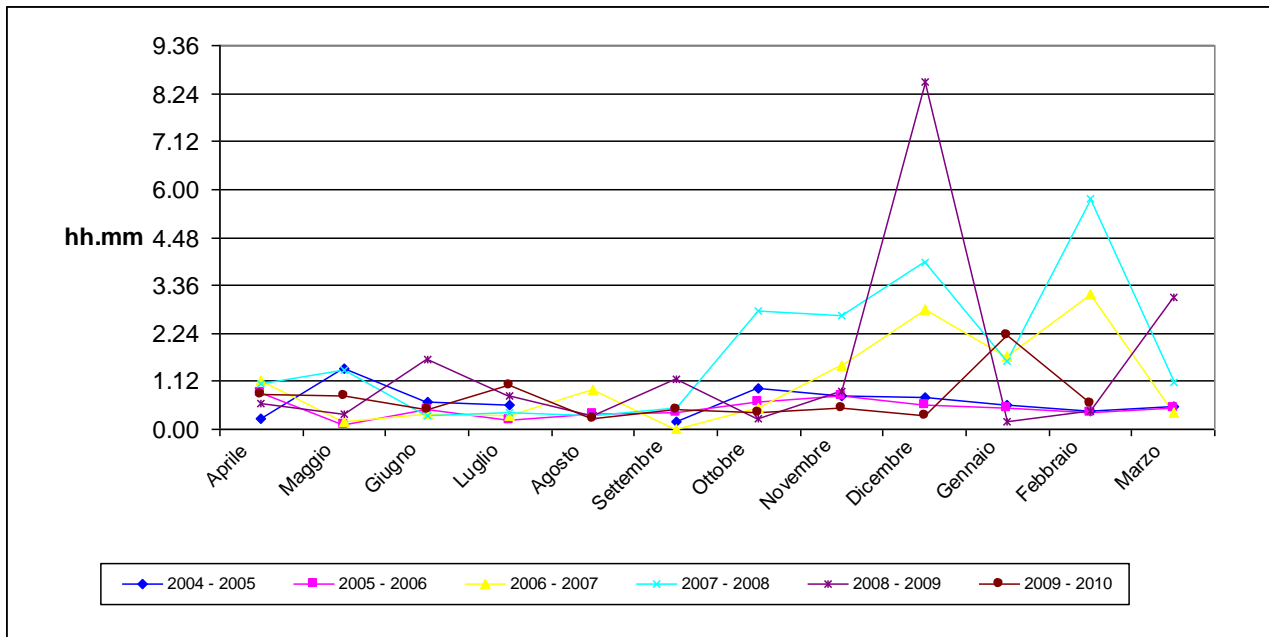
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	1.06
Agosto		0.22	0.59	0.20	0.20	0.15
Settembre	0.12	0.26	0.01	0.32	1.14	0.30
Ottobre	1.02	0.40	0.32	2.57	0.17	0.25
Novembre	0.49	0.49	1.36	2.51	0.56	0.33
Dicembre	0.47	0.36	2.59	4.10	8.42	0.21
Gennaio	0.36	0.31	1.50	1.42	0.11	2.21
Febbraio	0.27	0.25	3.22	5.45	0.27	0.39
Marzo	0.35	0.31	0.26	1.11	3.19	
Media apr-feb	0.40	0.30	1.09	1.54	1.35	0.45
Dev. St. apr-feb	0.21	0.13	1.06	1.42	2.24	0.35

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.

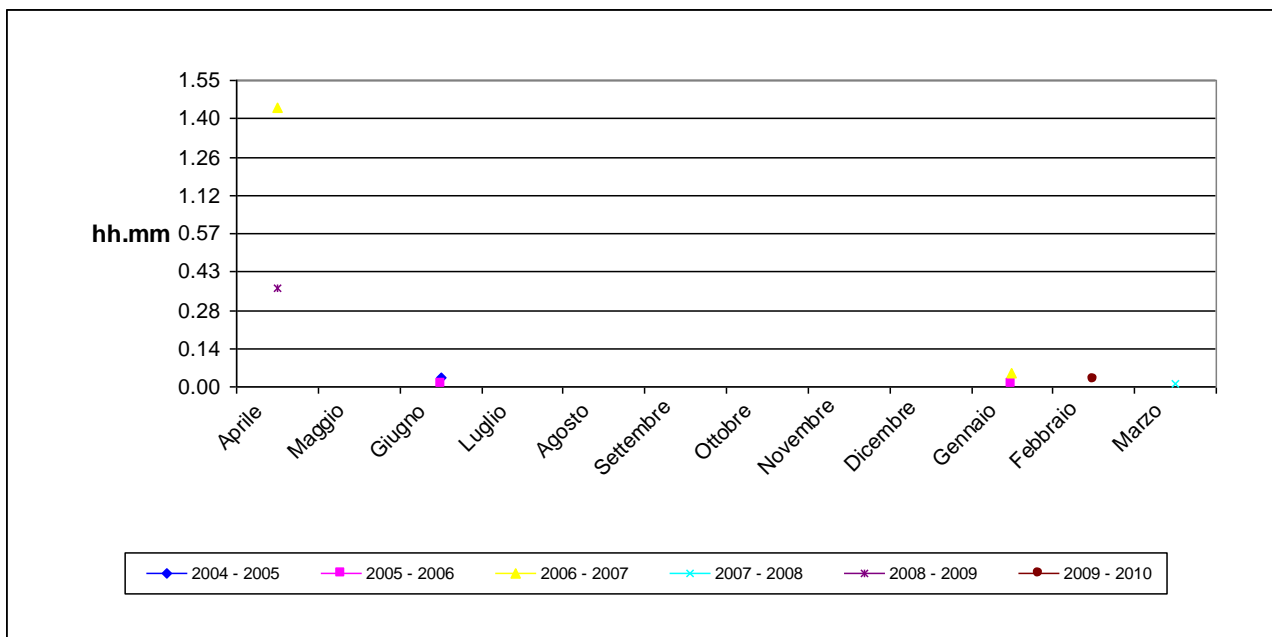
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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						0.03
Marzo				0.01		
Media apr-feb			0.55	0.01	0.37	0.03
Dev. St. apr-feb			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.

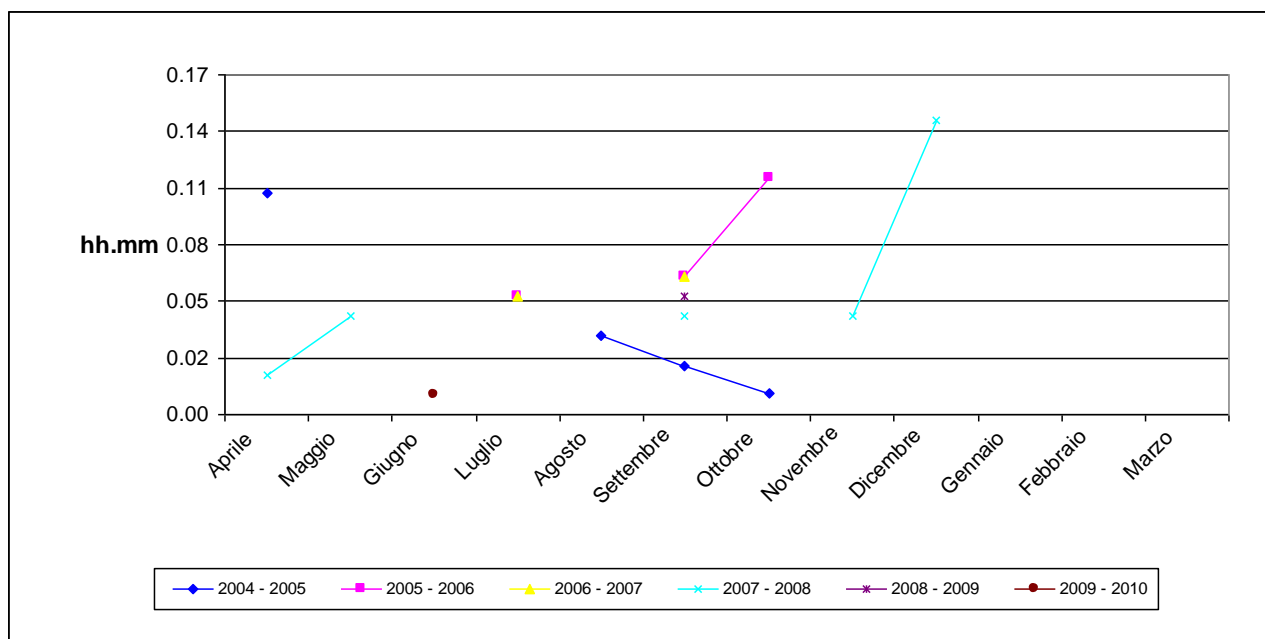
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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-feb	0.04	0.08	0.06	0.06	0.06	0.01
Dev. St. apr-feb	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

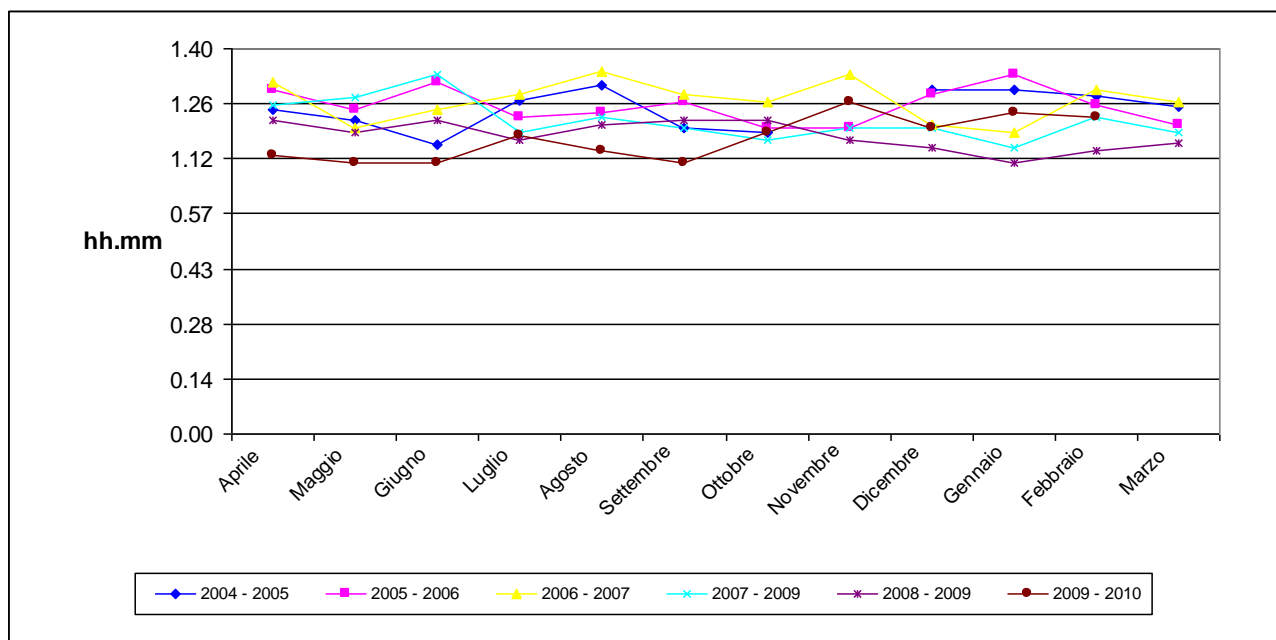
4.6. Media della manovra d'uscita

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	1.18
Agosto	1.31	1.24	1.35	1.23	1.21	1.14
Settembre	1.20	1.27	1.29	1.20	1.22	1.11
Ottobre	1.18	1.20	1.27	1.17	1.22	1.19
Novembre		1.20	1.34	1.20	1.17	1.27
Dicembre	1.30	1.29	1.21	1.20	1.15	1.20
Gennaio	1.30	1.34	1.19	1.15	1.11	1.24
Febbraio	1.28	1.26	1.30	1.23	1.14	1.23
Marzo	1.25	1.21	1.27	1.19	1.16	
Media apr-feb	1.24	1.25	1.27	1.22	1.18	1.17
Dev. St. apr-feb	0.05	0.04	0.05	0.05	0.03	0.05

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.

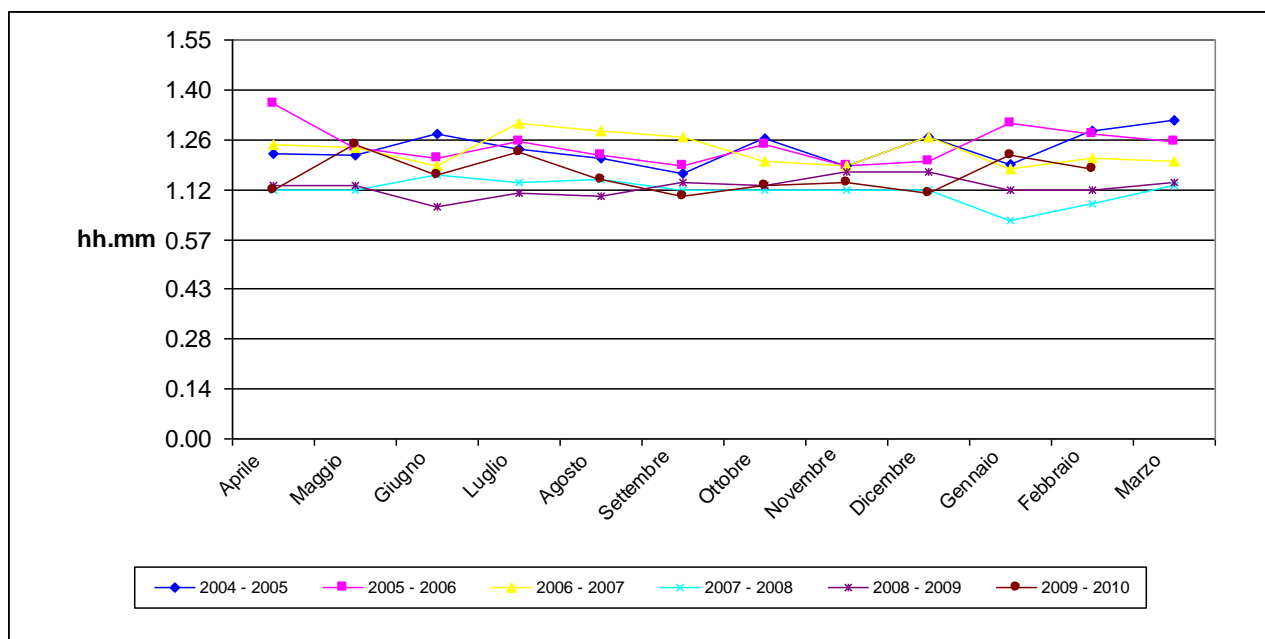
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	1.23
Agosto	1.21	1.22	1.29	1.15	1.10	1.15
Settembre	1.16	1.19	1.27	1.12	1.14	1.10
Ottobre	1.26	1.25	1.20	1.12	1.13	1.13
Novembre	1.19	1.19	1.19	1.12	1.17	1.14
Dicembre	1.27	1.20	1.27	1.12	1.17	1.11
Gennaio	1.19	1.31	1.18	1.03	1.12	1.22
Febbraio	1.28	1.28	1.21	1.08	1.12	1.18
Marzo	1.32	1.26	1.20	1.13	1.14	
Media apr-feb	1.23	1.24	1.23	1.11	1.12	1.16
Dev. St. apr-feb	0.04	0.05	0.04	0.03	0.02	0.05

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.

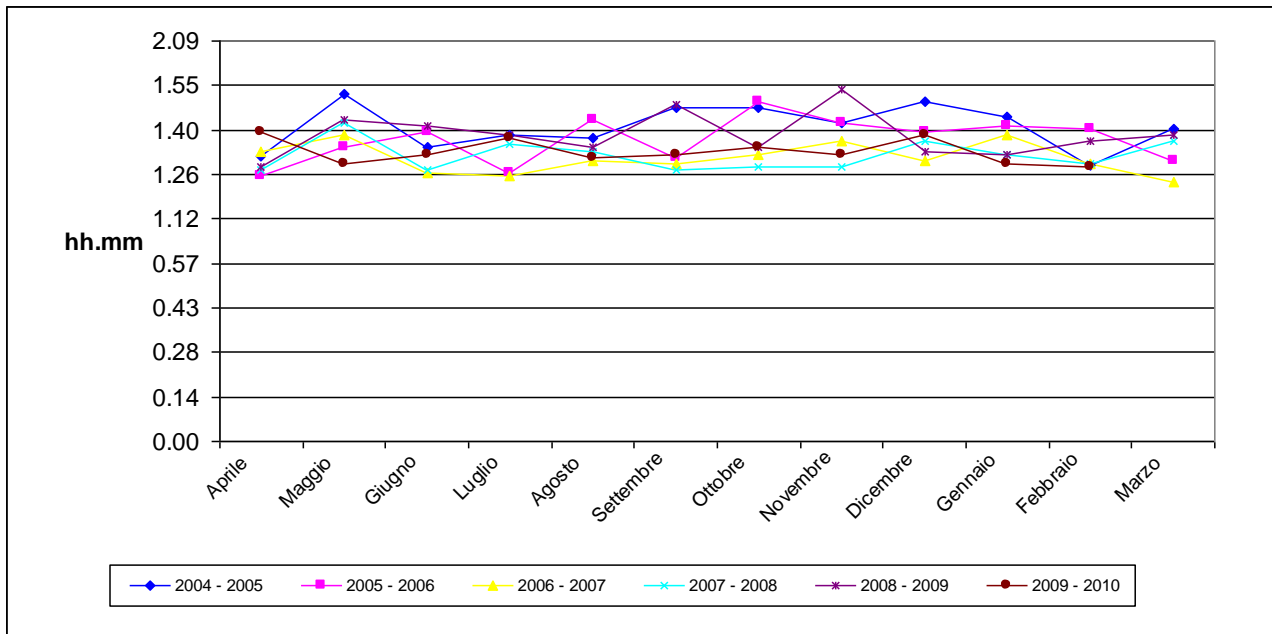
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	1.38
Agosto	1.38	1.44	1.31	1.34	1.35	1.32
Settembre	1.48	1.32	1.30	1.28	1.49	1.33
Ottobre	1.48	1.50	1.33	1.29	1.35	1.35
Novembre	1.43	1.43	1.37	1.29	1.54	1.33
Dicembre	1.50	1.40	1.31	1.37	1.34	1.39
Gennaio	1.45	1.42	1.39	1.33	1.33	1.30
Febbraio	1.29	1.41	1.30	1.30	1.37	1.29
Marzo	1.41	1.31	1.24	1.37	1.39	
Media apr-feb	1.41	1.37	1.31	1.32	1.39	1.33
Dev. St. apr-feb	0.07	0.07	0.04	0.04	0.07	0.03

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.

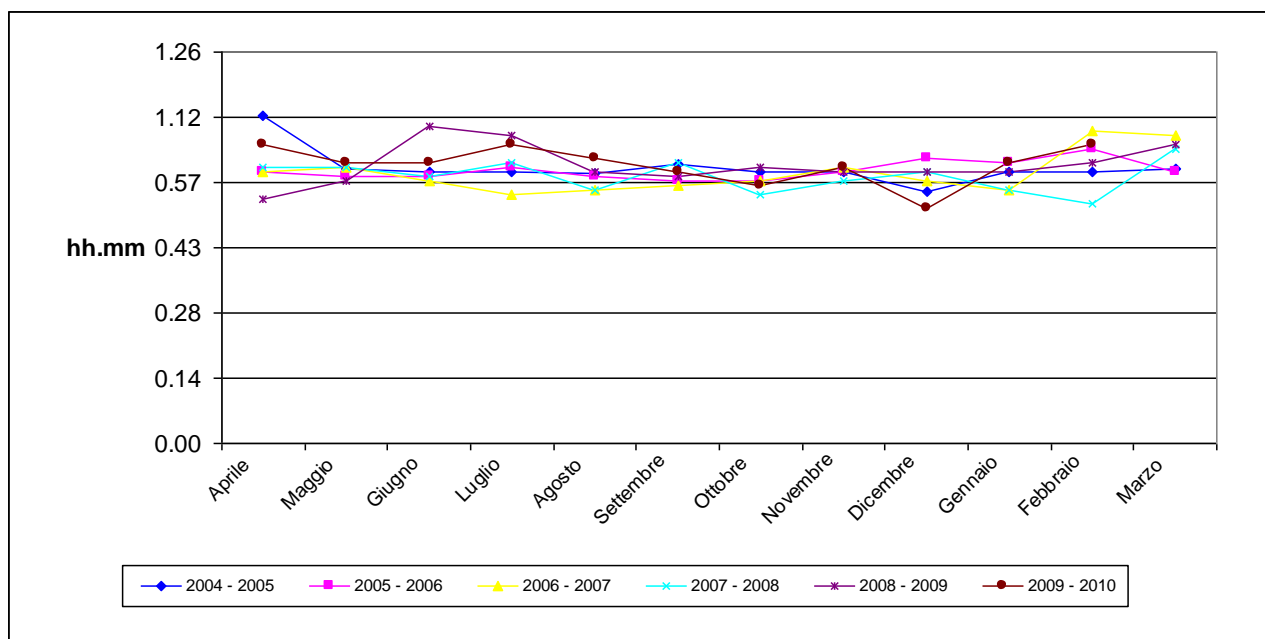
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	1.06
Agosto	0.59	0.59	0.56	0.56	1.00	1.03
Settembre	1.01	0.58	0.57	1.02	0.59	1.00
Ottobre	1.00	0.58	0.58	0.55	1.01	0.57
Novembre	1.00	1.00	1.01	0.58	1.00	1.01
Dicembre	0.55	1.03	0.58	1.00	1.00	0.52
Gennaio	1.00	1.02	0.56	0.56	1.00	1.02
Febbraio	1.00	1.05	1.09	0.53	1.02	1.06
Marzo	1.00	1.00	1.08	1.05	1.06	
Media apr-feb	1.00	1.00	0.59	0.59	1.01	1.01
Dev. St. apr-feb	0.03	0.02	0.04	0.03	0.04	0.04

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

- **i servizi feeder mostrano un tendenza negativa nei tempi di sosta in rada** rispetto all'anno precedente (per quanto un miglioramento rispetto allo stato *ante operam*), **nonché nei tempi di sosta in banchina e nei ritardi in partenza** rispetto allo stato *ante operam* (in questo caso, invece, è la performance rispetto all'anno passato a migliorare);
- **i servizi diretti mostrano un peggioramento nei ritardi in entrata** rispetto allo stato *ante operam* - ma una performance migliore rispetto all'anno passato - **ed un peggioramento nei tempi di sosta in banchina**;
- **in generale, uno dei parametri maggiormente critici appare essere quello dei tempi di sosta in banchina**, che interessa anche i servizi ro-ro merci.

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

Secondo gli operatori interpellati nell'ambito del Tavolo di riferimento, il progetto MOSE non ha influito in modo significativo sulle attività portuali lagunari che si sono svolte nel terzo quadrimestre del quinto anno del Piano di Monitoraggio. I lavori relativi al processo d'infrastrutturazione sono continuati senza creare particolari problematiche agli *stakeholder* portuali sentiti durante l'indagine. Come già segnalato in precedenti rapporti, le modificazioni delle correnti, e quindi delle tecniche di pilotaggio, si sono stabilizzate ed attualmente non creano più alcun problema al naviglio in transito attraverso le bocche d'entrata ed in laguna. Tutti i lavori in corso sono debitamente segnalati e questo ha permesso di evitare lamentele di qualsiasi tipo da parte delle varie categorie coinvolte nelle manovre. I piloti e i comandanti dei rimorchiatori, sensori privilegiati delle difficoltà operative, non hanno espresso alcun tipo di rilievo sull'operatività in laguna e nei pressi delle bocche. Come nei precedenti rapporti, è stata espressa una particolare soddisfazione per il livello di coordinamento attualmente in atto tra i vari attori preposti alla costruzione dell'infrastruttura.

Gli effetti sulle diverse attività economiche presenti nel contesto della comunità portuale veneziana sono stati per il momento ridotti al minimo. **Esiste peraltro, ed è stata manifestata in maniera chiara, una certa attenzione per il livello di operatività che sarà permesso dall'opera durante i momenti di chiusura delle bocche. Quest'attenzione si sta rafforzando all'approssimarsi della data di conclusione dei lavori. I portatori d'interesse, anche se hanno fiducia nell'impianto progettuale e sono consapevoli della limitata finestra temporale di chiusura, temono uno svantaggio competitivo nei confronti di altri porti che non devono confrontarsi con difficoltà naturali di quest'entità.** Uno svantaggio competitivo che emerge anche da altri aspetti della complessa realtà lagunare, come ad esempio la percepita maggiore tariffazione di alcuni servizi portuali, sempre giustificata, a modo di vedere degli *stakeholder*, non correttamente da una necessità legata alla preservazione della laguna e quindi di un livello di sicurezza minimo sicuramente più altro che altrove.

Proprio riguardo ad un servizio portuale come il rimorchio è emersa con forza una **preoccupazione da parte dei portatori d'interesse** sulle vicende in atto a livello lagunare tra i diversi soggetti coinvolti nella **rimodulazione e ridefinizione delle tariffe** e delle esenzioni al servizio. L'Autorità Portuale di Venezia, la Guardia Costiera ed i fornitori dei servizi stanno lavorando per costituire un nuovo equilibrio che possa permettere al porto lagunare di essere competitivo anche dal punto di vista dei costi con i principali concorrenti. L'accordo, a modo di vedere degli *stakeholder* sentiti, è ancora ben lontano dall'essere raggiunto e si è potuta rilevare proprio nella comunità portuale un senso di insoddisfazione verso le condizioni, secondo loro particolarmente sfavorevoli, a cui il naviglio è sottoposto quando sceglie la toccata a Venezia. L'obbligatorietà del servizio di rimorchio è quasi totale e, sempre secondo gli intervistati, superiore alle effettive necessità per il mantenimento della sicurezza in laguna. Essi guardano con sospetto gli sforzi fatti per ridimensionare le tariffe e temono che queste non verranno toccate in modo sostanziale. Questo, assieme ad altri elementi, tra cui sicuramente è presente il MOSE con i suoi effetti reali o percepiti, potrebbero formare in un futuro a medio termine un insieme di fattori ostativi allo sviluppo portuale. In uno scenario possibile **agli occhi degli intervistati le diverse compagnie di navigazione potrebbero trovare soluzioni altrettanto efficienti e meno care** in porti che negli ultimi tempi si stanno fortemente attrezzando per affrontare il livello di competitività globale.

Alcuni rilievi sono stati fatti da appartenenti alla comunità portuale sulle nuove politiche di infrastrutturazione terminalistica a Marghera ed alle difficoltà che queste nuove strutture

potrebbero portare alla navigazione in quanto il canale è caratterizzato da un senso unico alternato. Quest'osservazione è stata fatta in particolare per quanto concerne il terminal traghetti che dovrebbe essere localizzato a Fusina, una località secondo alcuni che andrebbe a complicare la situazione della navigabilità a Marghera.

Piuttosto, la comunità portuale, contrariamente a quanto rilevato nel precedente rapporto, ha manifestato, specialmente in alcuni settori operativi, una certa preoccupazione per l'andamento dei flussi portuali. All'interno della comunità di operatori è evidente **una certa sfiducia nei confronti della ripresa dei traffici, soprattutto nell'ambito dei traffici Ro-Ro**, dovuta, come si spiegherà più approfonditamente in seguito, ad una serie di fattori concomitanti.

La situazione di crisi congiunturale è vissuta dalla quasi generalità dei portatori d'interesse come una fase di stallo in cui le determinanti non possono essere controllate. Molto viene fatto da parte delle istituzioni territoriali preposte per la creazione di nuove infrastrutture, in particolar modo terminalistiche, e per un riposizionamento strategico del nodo come riferimento logistico in molti settori merceologici in vista di una prossima ripresa. Alquanto contrastante è, invece, l'opinione che i diversi operatori lagunari hanno di queste tipologie d'interventi. Alcune realtà si dicono assolutamente favorevoli allo sviluppo infrastrutturale del porto di Venezia e pensano che questa transizione sia gestita nel migliore dei modi, altre invece si manifestano perplesse sui vantaggi effettivi di queste operazioni. Questa differenza d'approccio si rispecchia nel diverso grado di fiducia verso il futuro portuale della laguna. Tutti sono però consapevoli e concordi nelle valutazioni sul presente. **Le percezioni e le statistiche fanno trasparire in modo chiaro le difficoltà del nodo portuale in quasi tutti i comparti tranne quello passeggeri.**

Proprio in riferimento a questa tipologia di traffico si è verificato un fenomeno singolare di ritardo nelle partenze dovuto alle problematiche accadute al trasporto aereo nel mese di aprile a causa dell'eruzione vulcanica avvenuta in Islanda. Questo fenomeno denota la forte correlazione esistente fra i due nodi localizzati a pochi chilometri di distanza, il terminal passeggeri e l'aeroporto. I ritardi avvenuti non hanno però lasciato segni significativi nella normale operatività portuale. L'evento eccezionale è stato percepito come tale e quindi non prodromo di difficoltà successive.

Un settore in cui la crisi congiunturale è particolarmente sentita e la fiducia verso una pronta ripresa è tendenzialmente bassa risulta essere quello dei Ro-Ro Ferry. I traffici hanno subito dei cali significativi, arrivando ai livelli del 2007, circa il 50% inferiori alle migliori performance pre-crisi. Questa condizione ha creato un forte stato di sofferenza negli operatori veneziani del settore e una perdita di fiducia nei confronti del futuro prossimo. La crisi congiunturale globale non è però la sola causa alla quale viene fatta risalire la condizione attuale. La condizione critica della Grecia viene guardata con particolare preoccupazione in quanto gran parte dei traffici Ro-Ro del porto di Venezia sono generati o hanno destinazione nei porti della penisola ellenica. Contrariamente a quanto avviene in altri porti, come ad esempio Trieste, che è riuscita ad affrontare la situazione grazie alla differenziazione delle destinazioni ed alla miglior condizione economica della Turchia, Venezia è vincolata al futuro dei porti greci almeno fino a quando non si consolideranno le nuove linee che dovrebbero essere lanciate a brevissimo con l'Egitto e la Siria. Il vincolo strategico con un particolare Paese viene ora percepito come un limite ed un fattore di rischio.

Sulla sostenibilità a lungo termine di queste nuove linee vi è da parte di alcuni *stakeholder* qualche perplessità. È stato riferito al Tavolo che già in passato vi erano stati dei tentativi che sono però terminati poiché le linee non erano sostenute da logiche di mercato bensì politiche. Il timore che lo stesso possa ripetersi è fortemente presente soprattutto in operatori con una forte memoria storica, come peraltro è presente la sensazione che gli incentivi, specialmente quelli comunitari, vadano a creare pesanti distorsioni alla concorrenza ed in particolare vadano a svantaggio degli operatori veneziani che finora non ne hanno goduto.

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

Una delle determinanti a cui viene attribuita la colpa delle difficoltà del porto di Venezia nei Ro-Ro è legata anche a questo fattore. Nel Tavolo di riferimento è stato riferito che un porto concorrente, nello specifico quello di Ravenna, è stato in grado di sottrarre clienti agli operatori lagunari grazie ad una politica di tariffe consentita solamente da incentivi pubblici, e nello specifico comunitari. La linea in questione è la Ravenna-Corinto, la quale, sempre secondo i portatori d'interesse intervistati, è stata sovvenzionata con 4,6 milioni di euro, un importo che ha permesso alla linea concorrente di abbattere le tariffe verso lo stesso porto di destinazione raggiunto dalla linea con base a Venezia. Secondo gli operatori veneziani operazioni di carattere prettamente pubblico di questo tipo, oltre ad andare a creare pesanti distorsioni nella concorrenza, sono in grado di creare proprio le esternalità negative che si prefiggono di eliminare. Infatti, con le agevolazioni sulle tariffe si è creato un traffico stradale dalla *catchment area* del porto di Venezia verso il porto di Ravenna, andando così ad aumentare i chilometri percorsi dalla merce su strada invece di ridurla.

In conclusione durante le rilevazioni relative a questa quadrimestralità **gli operatori sentiti nell'ambito del Tavolo di riferimento si sono dimostrati più cauti nella fiducia di ripresa delle attività economiche del porto di Venezia.** Gli elementi che potrebbero creare degli svantaggi competitivi nei confronti degli altri porti concorrenti, e tra questi è da annoverare anche il MOSE, sono considerati un effettivo rischio anche se viene visto ancora come lontano e non probabile. Tuttavia, **si ravvisa nell'ambito del tavolo una crescente percezione negativa legata all'approssimarsi della conclusione dei lavori, collegata alla mancata risoluzione delle altre situazioni negative sopra ricordate.**