



**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/4**

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

Contratto prot.n. 16514 si/gce/fbe

Documento **MACROATTIVITÀ: SETTORE PORTUALE
III RAPPORTO DI VALUTAZIONE
PERIODO DI RIFERIMENTO: DA GENNAIO AD
APRILE 2009**

Versione **2.0**

Emissione **8 Giugno 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 2008 - GENNAIO 2009: VALORI A CONFRONTO E TREND.....	4
3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2008 - FEBBRAIO 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 2008 - MARZO 2009.....	25
4.1. Media della sosta in rada.....	25
4.3. Media della manovra d'entrata	34
4.4. Media dei tempi di sosta in banchina.....	39
5. ASPETTI QUALITATIVI DEL MONITORAGGIO: STRATEGIE E VALUTAZIONI DEGLI OPINION LEADERS	55

1. INTRODUZIONE

In questo Rapporto di Valutazione, l'ultimo della quarta annualità del Piano di Monitoraggio, sono stati raccolti, rielaborati e commentati i dati contenuti nei Rapporti Mensili redatti durante il periodo maggio 2008 - aprile 2009. Come già altre volte ricordato, l'obiettivo ultimo di questo lavoro è sostanzialmente quello di effettuare una elaborazione critica rispetto quanto rilevato nei precedenti mesi di monitoraggio.

Nelle prime due parti del report 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 riportati riguarda il periodo gennaio 2008 - gennaio 2009 per il porto di Venezia, mentre copre il periodo marzo 2008 - febbraio 2009 per gli altri.

Rispetto le tre precedenti annualità si richiamano alcune modifiche effettuate tanto nell'analisi del porto di Venezia quanto in quella dei "competitors". In relazione allo scalo lagunare, diversamente dai Rapporti di Valutazione a fine periodo delle precedenti annualità del Piano, si segnala la mancanza delle elaborazioni comprensive del mese di febbraio 2009 a causa della indisponibilità dei relativi dati. A partire da questo momento la competente Autorità Portuale ha infatti optato per un diverso standard di pubblicazione dei dati che di fatto non ha consentito il completamento dell'analisi. Per quanto riguarda i "porti concorrenti" si ricorda che, ai fini di una maggiore incisività di analisi, è stato deciso di considerare nel presente Piano di Monitoraggio esclusivamente i traffici "strategici" (di linea quali ro-ro/ferry, container e passeggeri) che potrebbero essere oggetto di un "effetto concorrenza", legato alle opere alle bocche, esercitato da questi ultimi nei confronti di Venezia. In relazione infine al porto di Ravenna si segnala che la competente Autorità Portuale ha deciso di non divulgare più informazioni riguardanti i propri traffici e che sono in corso valutazioni da parte della stessa per la futura messa a disposizione dei dati esclusivamente per le finalità del presente Piano.

Nella terza parte 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 2008 - marzo 2009.

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 2008 - GENNAIO 2009: VALORI A CONFRONTO E TREND

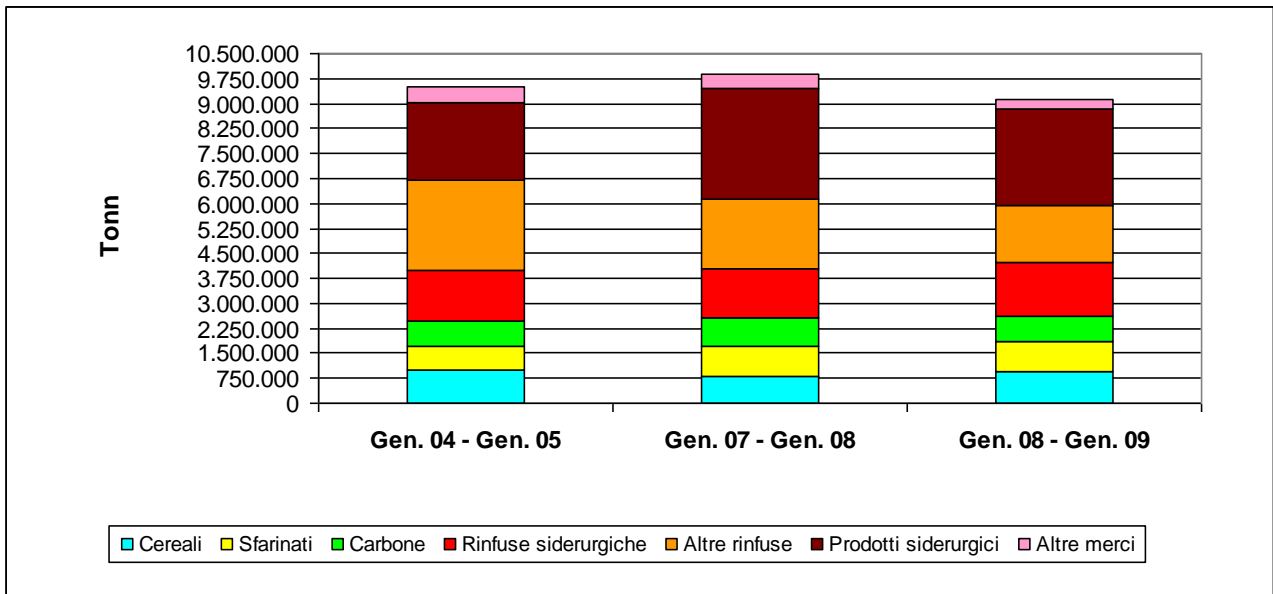
Tab. 1: Flussi di traffico (gennaio 2008 - gennaio 2009, dati cumulati)

Merci (tonn.)	PERIODO			Var. %	
	Gen. 04 - Gen. 05	Gen. 07 - Gen. 08	Gen. 08 - Gen. 09	08/07	08/04
Cereali	976.071	818.181	956.431	16,9	-2,0
Sfarinati	753.515	872.304	919.529	5,4	22,0
Carbone	758.401	873.698	746.256	-14,6	-1,6
Rinfuse siderurgiche	1.491.120	1.491.563	1.597.604	7,1	7,1
Altre rinfuse	2.740.141	2.060.219	1.710.144	-17,0	-37,6
Prodotti siderurgici	2.316.847	3.358.198	2.885.536	-14,1	24,5
Altre merci	476.150	397.647	310.144	-22,0	-34,9
<i>Totale tradizionale</i>	9.512.245	9.871.810	9.125.644	-7,6	-4,1
Autostrade del mare	1.687.433	2.185.709	2.757.360	26,2	63,4
Container	2.846.185	3.637.520	3.980.725	9,4	39,9
Rinfuse liquide	59.350	55.862	55.267	-1,1	-6,9
<i>Totale specializzati</i>	4.592.968	5.879.091	6.793.352	15,6	47,9
TOTALE COMMERCIALE	14.105.213	15.750.901	15.918.996	1,1	12,9
TOTALE INDUSTRIALE	6.602.502	4.763.314	4.568.011	-4,1	-30,8
TOTALE PETROLI	11.684.085	12.283.472	11.760.362	-4,3	0,7
TOTALE GENERALE	32.391.800	32.797.687	32.247.369	-1,7	-0,4
Movimento contenitori (TEU)	310.136	356.871	404.795	13,4	30,5
Movimento passeggeri (unità)	1.050.653	1.503.165	1.736.925	15,6	65,3
<i>di cui crocieristi</i>	680.645	992.510	1.215.645	22,4	78,5
<i>di cui traghetti</i>	262.817	397.098	398.579	0,4	51,7
Navi al commerciale (unità)	3.792	3.715	3.835	3,2	1,1
<i>di cui passeggeri</i>	1.188	1.369	1.433	4,7	20,6

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

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

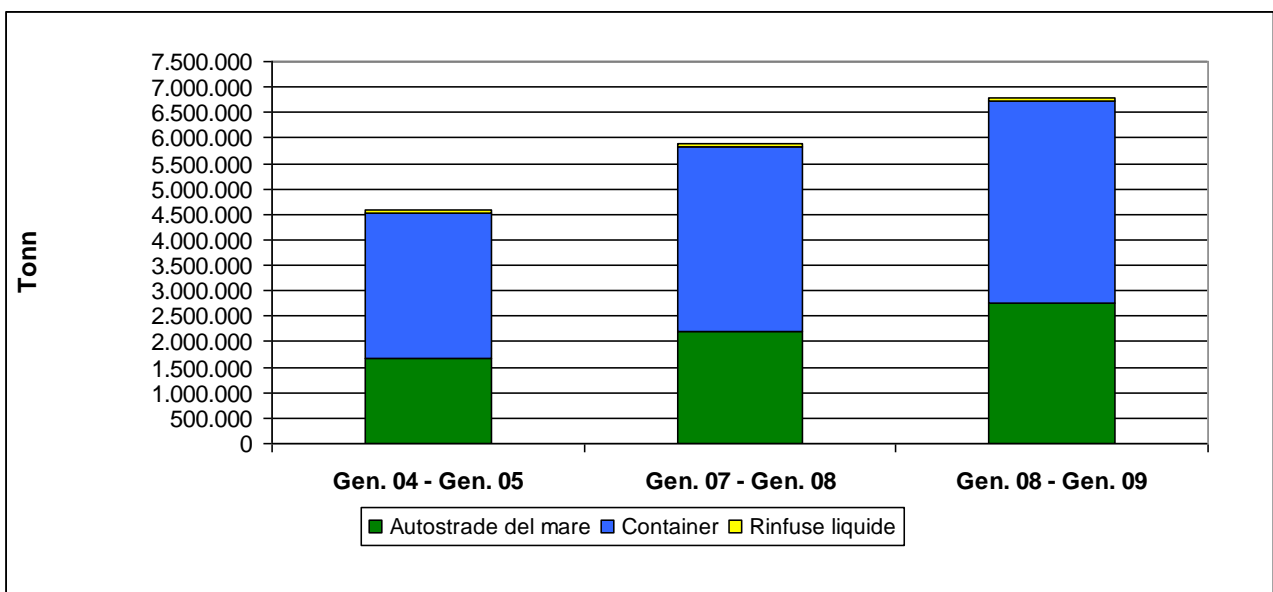
Graf. 1: Traffici convenzionali (tonn.)



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

La movimentazione complessiva delle merci tradizionali risulta essere in flessione rispetto i valori realizzati durante lo stesso arco temporale del 2007: con circa settecento mila tonnellate in meno, il volume generale è passato dai quasi 10 milioni di tonnellate alle 9 dell'anno in corso (pari a -7,6%). Andando ad osservare i singoli parziali sono diffusamente riscontrabili variazioni piuttosto marcate (generalmente al di sopra del 10%) sia in senso positivo che negativo. In particolare si segnalano incrementi rispetto il 2007 nei cereali, negli sfarinati e nelle rinfuse siderurgiche (+16,9, +5,4 e 7,1% rispettivamente) a fronte di flessioni nel carbone, nelle altre rinfuse, nei prodotti siderurgici e nelle altre merci. Rispetto lo stato *ante operam* la situazione, in calo del 4,1%, risulta caratterizzata da incrementi negli sfarinati, nelle rinfuse siderurgiche e nei prodotti siderurgici e da flessioni nelle rimanenti merceologie.

Graf. 2: Traffici specializzati (tonn.)



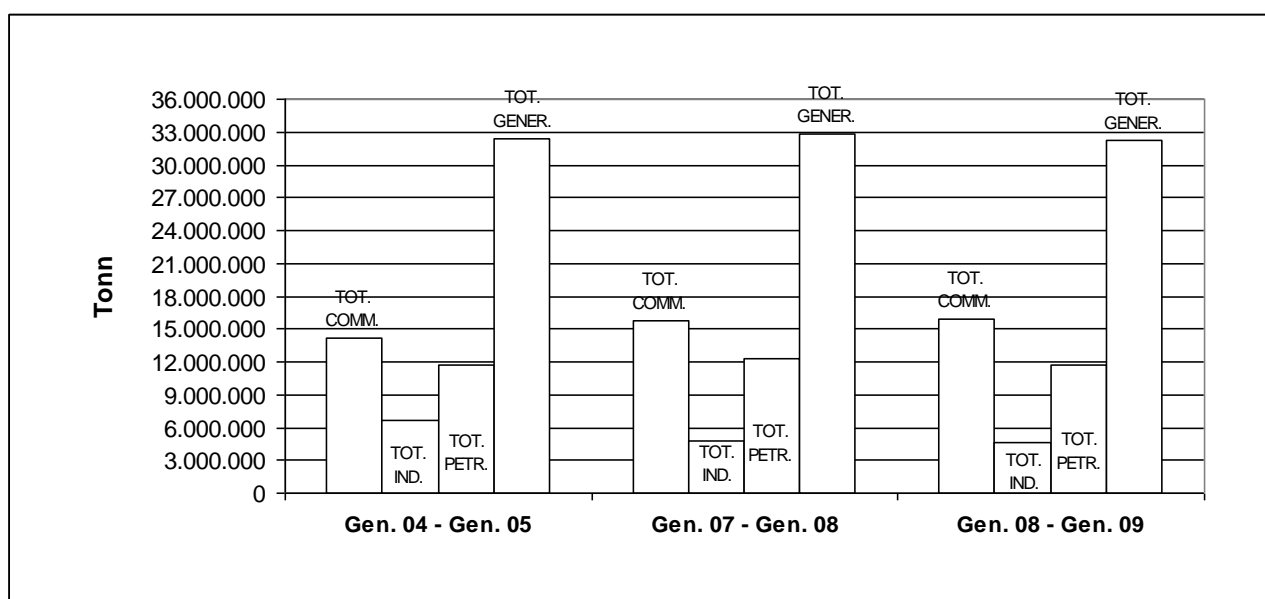
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

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

Si conferma il segno positivo nella movimentazione dei traffici specializzati (+15,6%). Crescono del 26 e 9% rispettivamente le autostrade del mare e le tonnellate di merci in container, mentre si mantengono sostanzialmente in linea col pregresso le rinfuse liquide. Rispetto il 2004, a fronte di un complessivo +47,9%, la crescita è confermata tanto per le autostrade del mare quanto per le merci containerizzate, mentre risulta in flessione il flusso di rinfuse liquide.

Venendo ora ai settori portuali, quanto emerso nei mesi precedenti rispetto al 2007 evidenzia un risultato lievemente positivo per il porto commerciale a fronte di una diminuzione tanto in quello industriale quanto in quello petroli. A fronte di quanto detto il porto di Venezia chiude il periodo analizzato con una flessione di 1,7 punti percentuali. Diverso è il quadro rispetto il 2004; in questo caso oltre al segno più del porto commerciale ed alla conferma del decremento in quello industriale (-30,8%), emergono trend sostanzialmente stabili nel porto petroli, nonché nel totale generale.

Graf. 3: Settori portuali (tonn.)



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

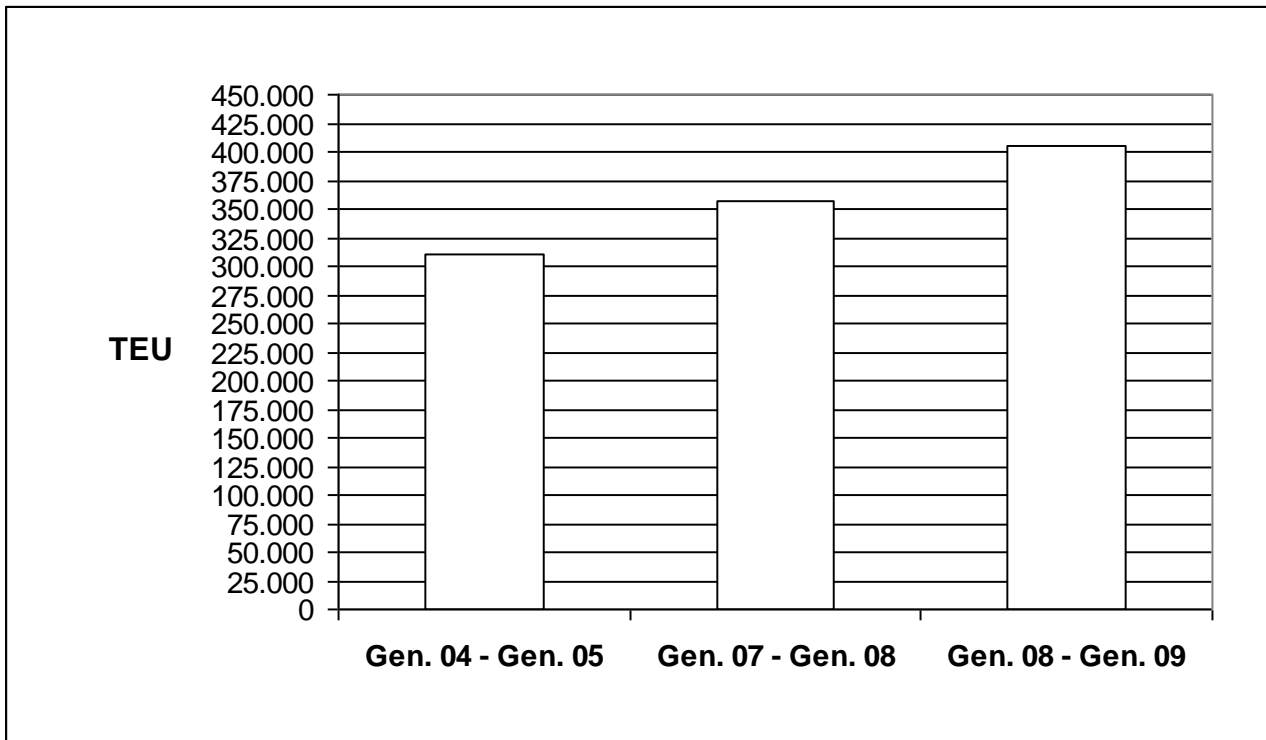
Nei grafici successivi (graf. 4, 5 e 6) si rappresentano i valori riguardanti le movimentazioni di container espresse in TEU, il movimento passeggeri ed il numero di navi che hanno scalato il porto commerciale, navi passeggeri comprese.

Anche nel corso del periodo in oggetto si ha una crescita del numero di TEU operati e del movimento passeggeri (+13,4 e 15,6% rispettivamente). Analoga tendenza è riscontrabile anche in relazione al 2004 dove spicca la variazione particolarmente elevata registrata nel movimento passeggeri. Rimandando al settore turismo per maggiori dettagli, qui si ritiene interessante evidenziare, rispetto il 2007, lo stato di salute delle crociere e la sostanziale tenuta dei servizi traghetti. In rapporto al 2004 il quadro cambia poiché a fronte della conferma del trend positivo nelle crociere, si registra un altrettanto positivo andamento anche nei traghetti.

Anche il movimento navi chiude il periodo con un andamento positivo. Sono infatti stati registrati andamenti positivi, tanto rispetto il 2007 quanto rispetto il 2004, sia nel movimento mercantile sia in quello passeggeri.

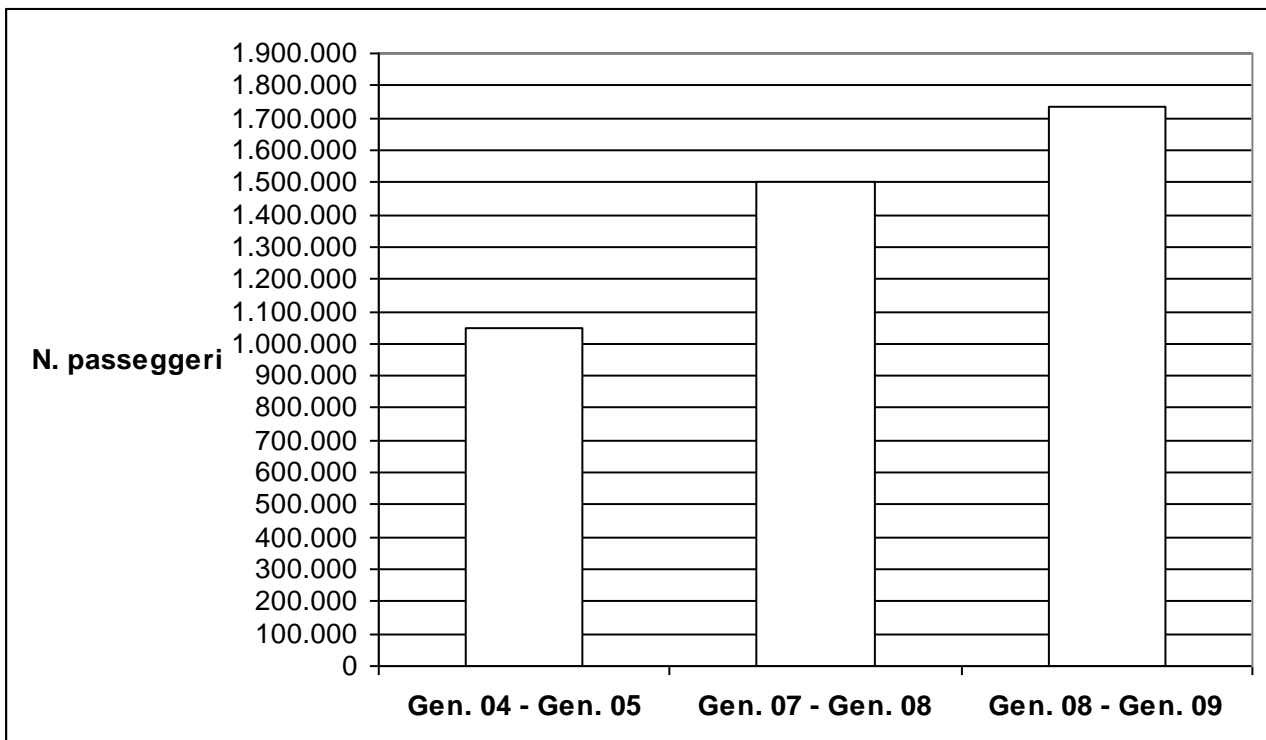
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 4: Movimento contenitori (TEU)



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

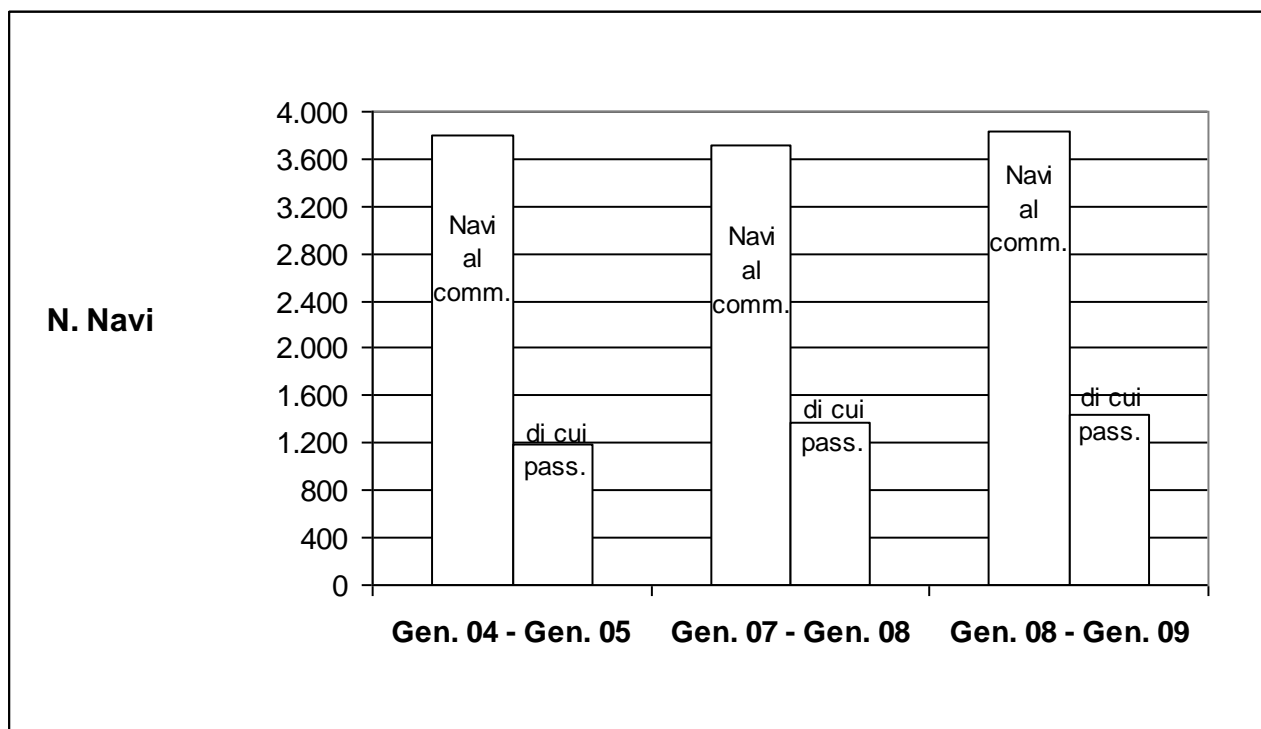
Graf. 5: Movimento passeggeri (unità)



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

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

Graf. 6: Movimento navi (unità)



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

Sulla base di quanto rilevato e riportato nelle pagine precedenti, possono essere svolte alcune considerazioni e valutazioni che permettono di comprendere i fenomeni alla base delle evidenze quantitative:

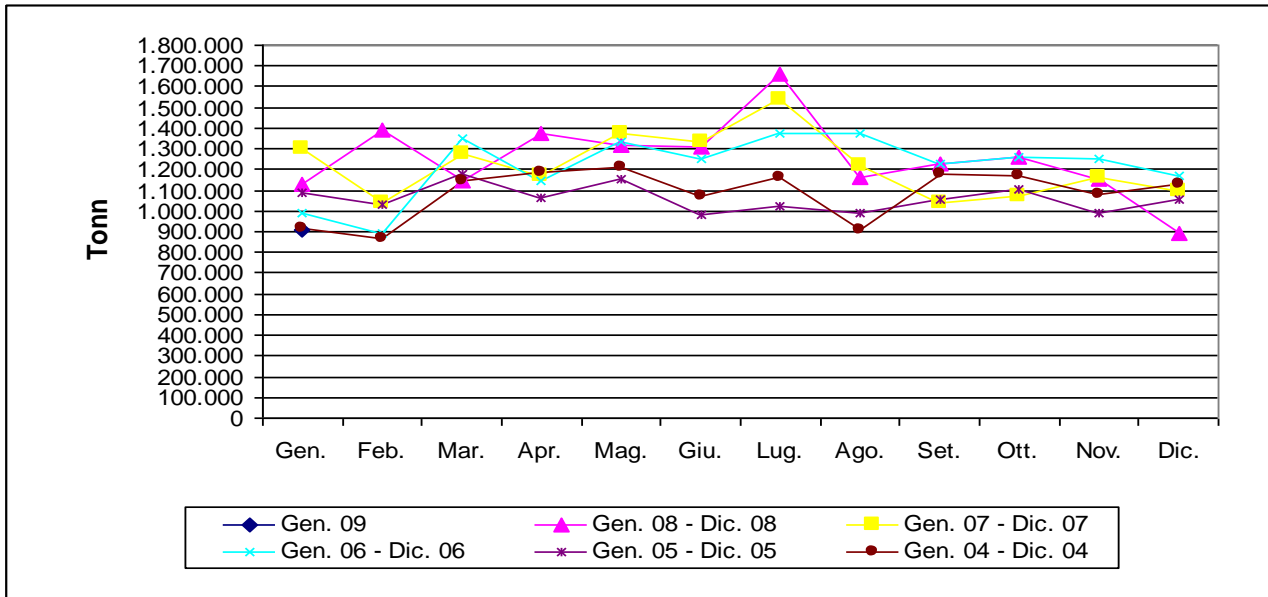
- i settori merceologici tradizionali vedono ancora una volta confermato un andamento significativamente diversificato tra categorie merceologiche; se da una parte spiccano gli andamenti positivi nei cereali e negli sfarinati che fanno pensare ad una ripresa del settore legato ai mangimi per gli allevamenti, dall'altra si osserva una perdita di importanza di quei traffici maggiormente legati alle attività industriali, probabile sintomo di un cambiamento di specializzazione del tessuto produttivo che afferisce al porto di Venezia;
- si conferma nuovamente il costante consolidamento dei settori di linea quali autostrade del mare, servizi container (tanto in termini di tonnellate di merce trasportate che di TEU movimentati) e servizi passeggeri; i risultati molto buoni realizzati dai tre settori esprimono la buona vitalità del porto di Venezia in settori particolarmente strategici ed oggetto di attenzione degli operatori e dell'opinione pubblica, non solo a livello locale;
- la continuazione della tendenza "a forbice" tra porto commerciale (in crescita) e porto industriale (in calo) trova fondamento nelle strategie di specializzazione del porto veneziano;
- la movimentazione del porto petroli sconta una variabilità dettata da condizioni di mercato e dal fatto che i servizi operati dalle petroliere sono non di linea; ad ogni modo si ritiene che, pur in presenza di una flessione rispetto il 2007, il dato maggiormente significativo sia quello di lungo periodo che vede il porto di Venezia in una condizione di sostanziale stabilità.

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 si 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, 11, 12 e 13 si rappresenteranno i trend

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

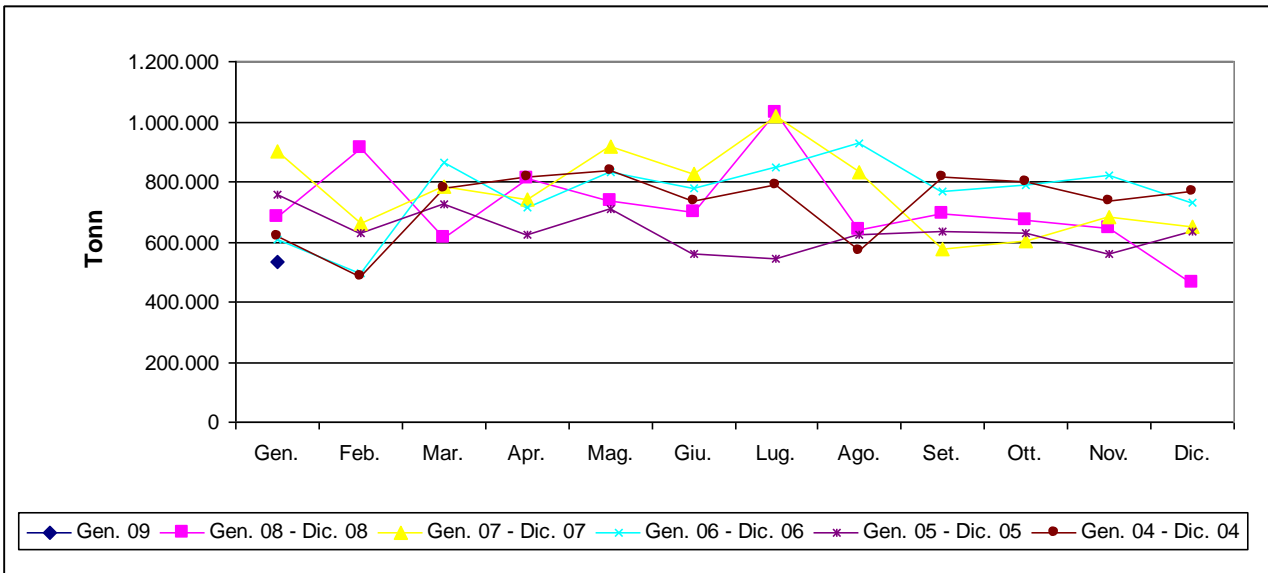
concernenti il porto commerciale, i traffici tradizionali e specializzati, il totale generale, la movimentazione TEU, il movimento passeggeri e quello navi.

Graf. 7: Porto commerciale - Raffronto trend



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

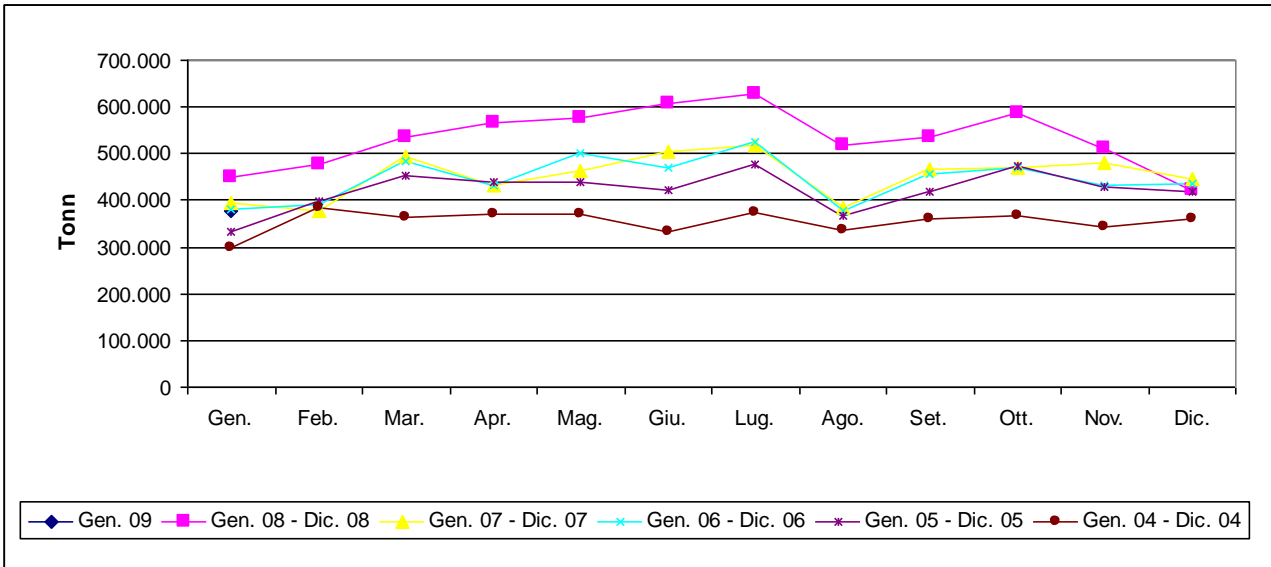
Graf. 8: Traffici tradizionali - Raffronto trend



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

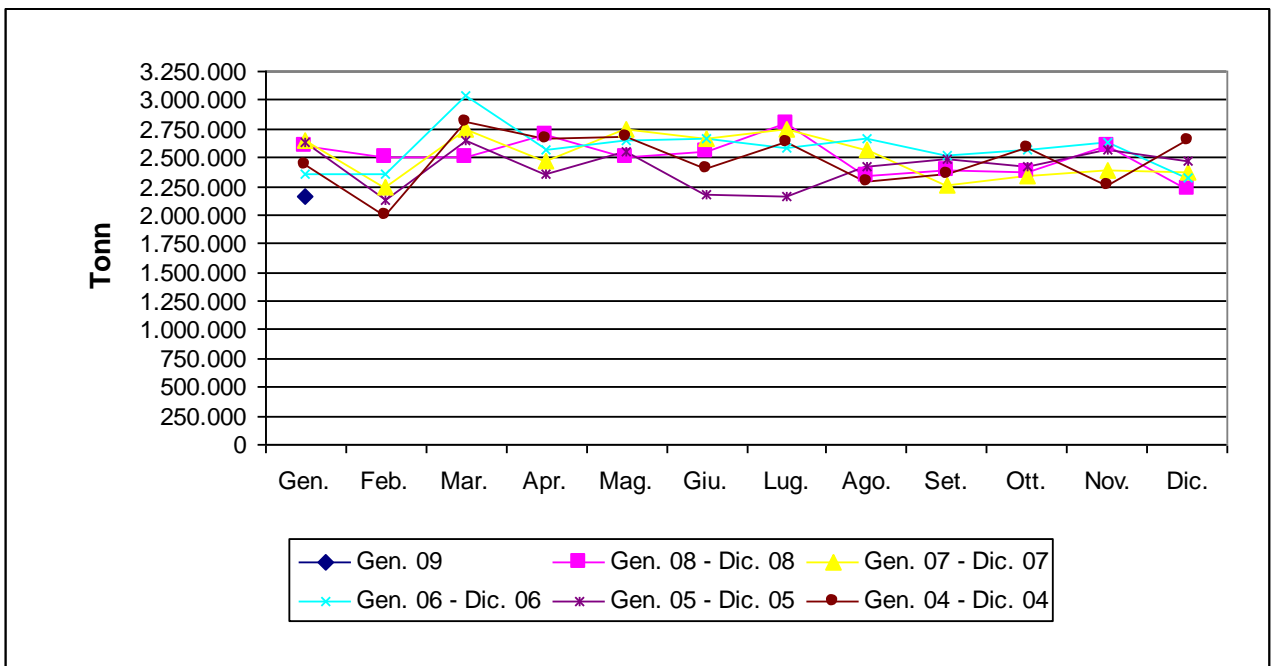
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 9: Traffici specializzati - Raffronto trend



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

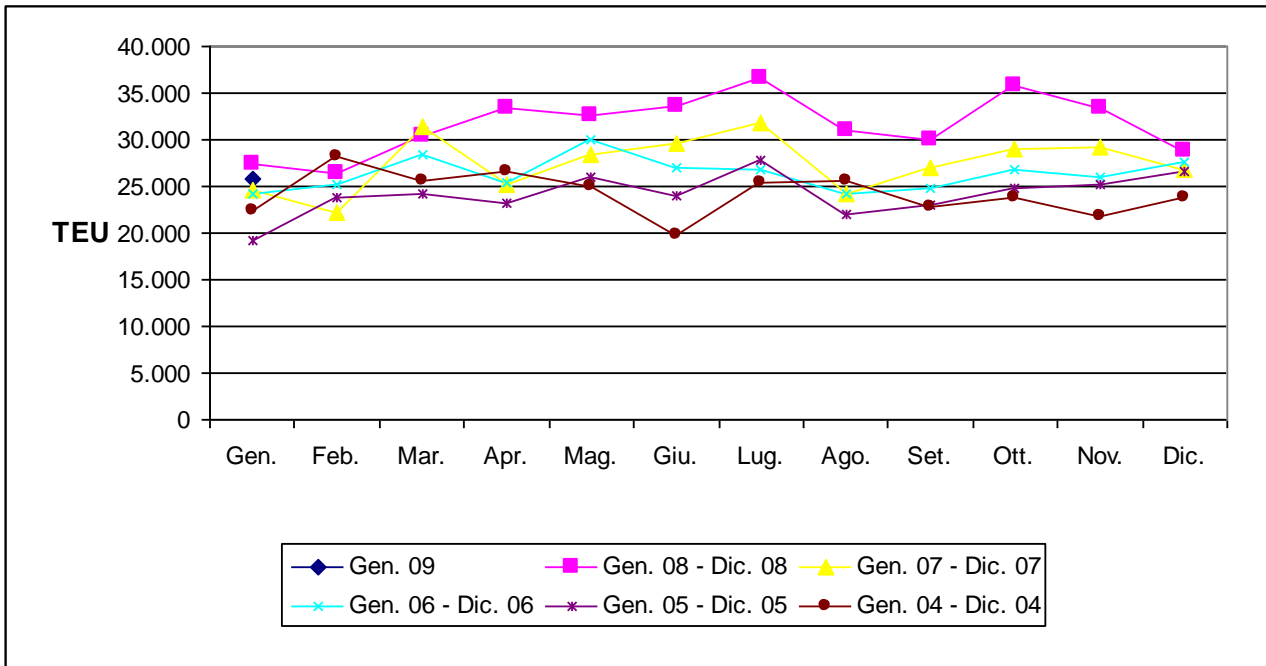
Graf. 10: Totale generale - Raffronto trend



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

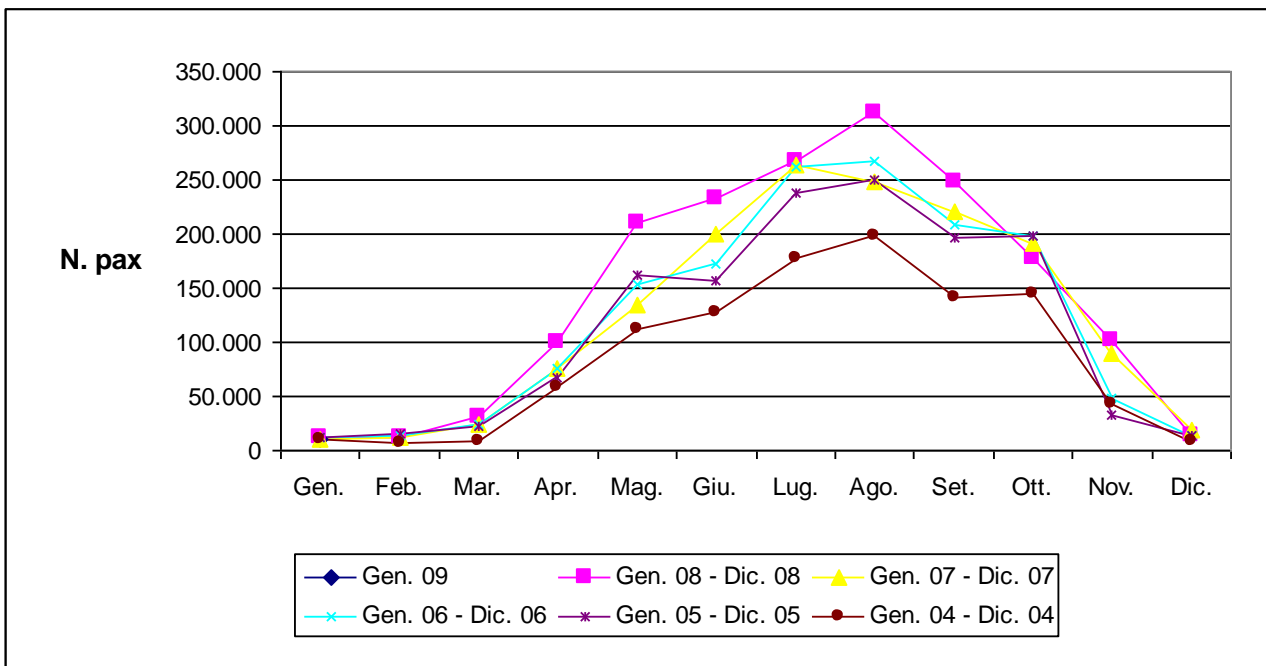
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 11: Movimento contenitori - Raffronto trend



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

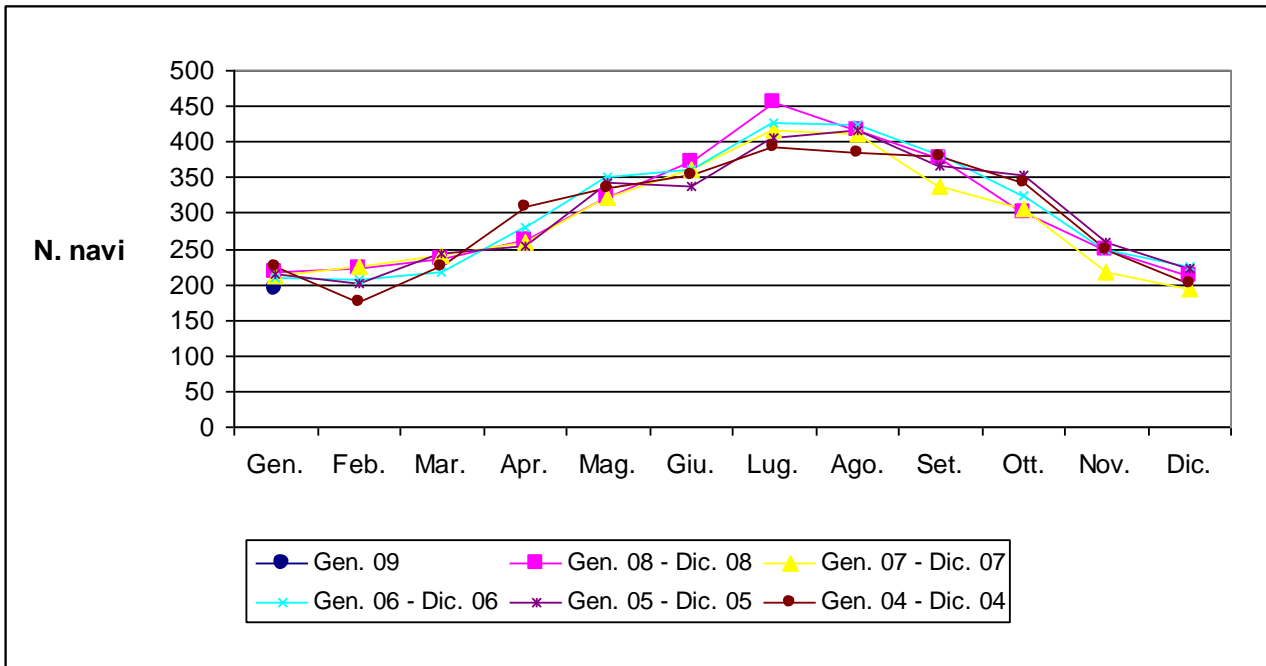
Graf. 12: Movimento passeggeri - Raffronto trend



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

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

Graf. 13: Movimento navi - Raffronto trend



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

Così come riscontrabile dall'osservazione dei grafici, i trend di sviluppo registrati durante i mesi analizzati sono ancora una volta essenzialmente in linea con quelli passati e per quanto riguarda i "settori strategici" quali traffici specializzati, movimento container e passeggeri generalmente al di sopra dei valori pregressi.

3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2008 – FEBBRAIO 2009

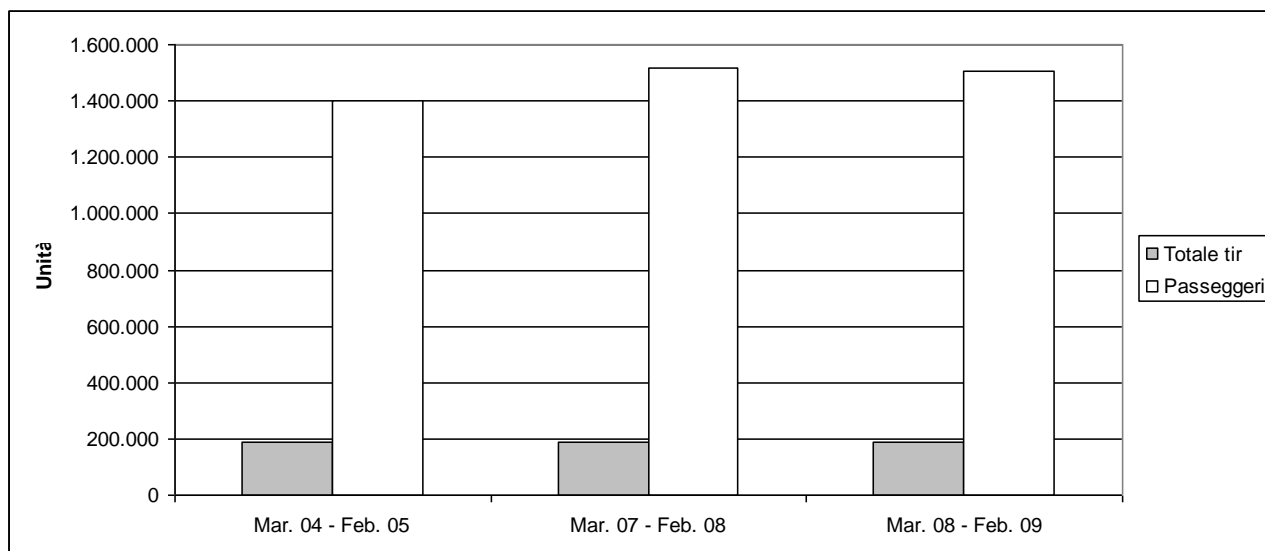
3.1 Il porto di Ancona

Tab. 2: Flussi di traffico (marzo 2008 – febbraio 2009, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 07 - Feb. 08	Mar. 08 - Feb. 09	08/07	08/04
Totale tir	187.288	190.887	186.262	-2,4	-0,5
Passeggeri	1.401.928	1.515.422	1.504.721	-0,7	7,3

Fonte: Autorità Portuale di Ancona

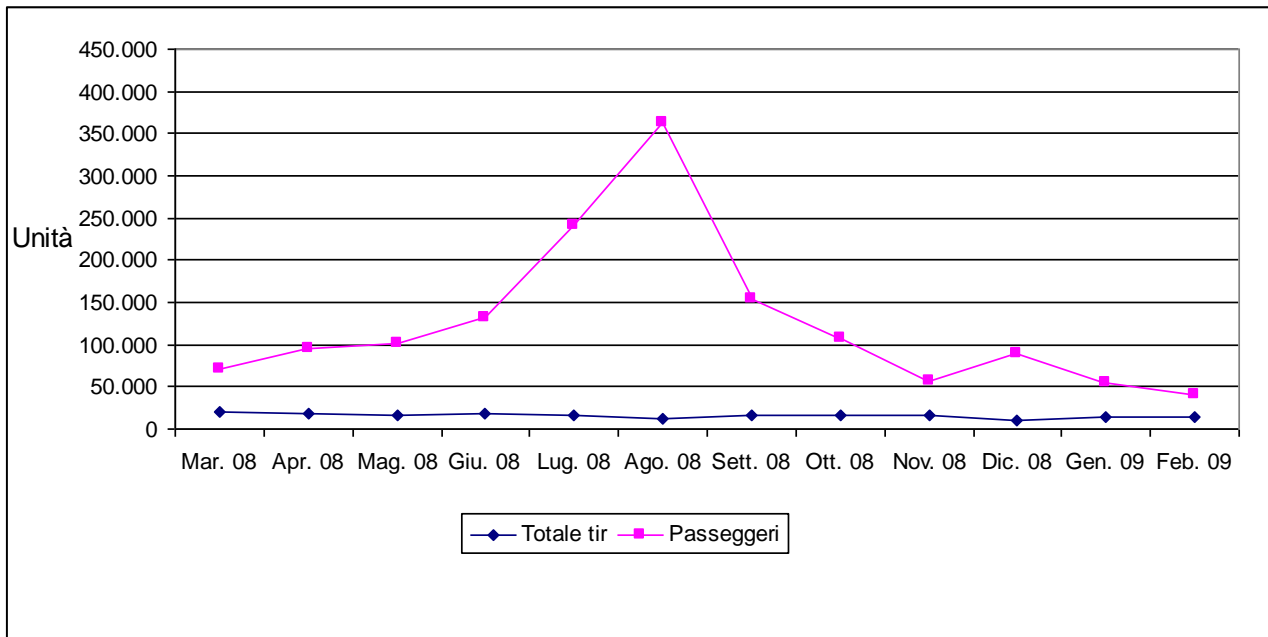
Graf. 14: Movimento tir e passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

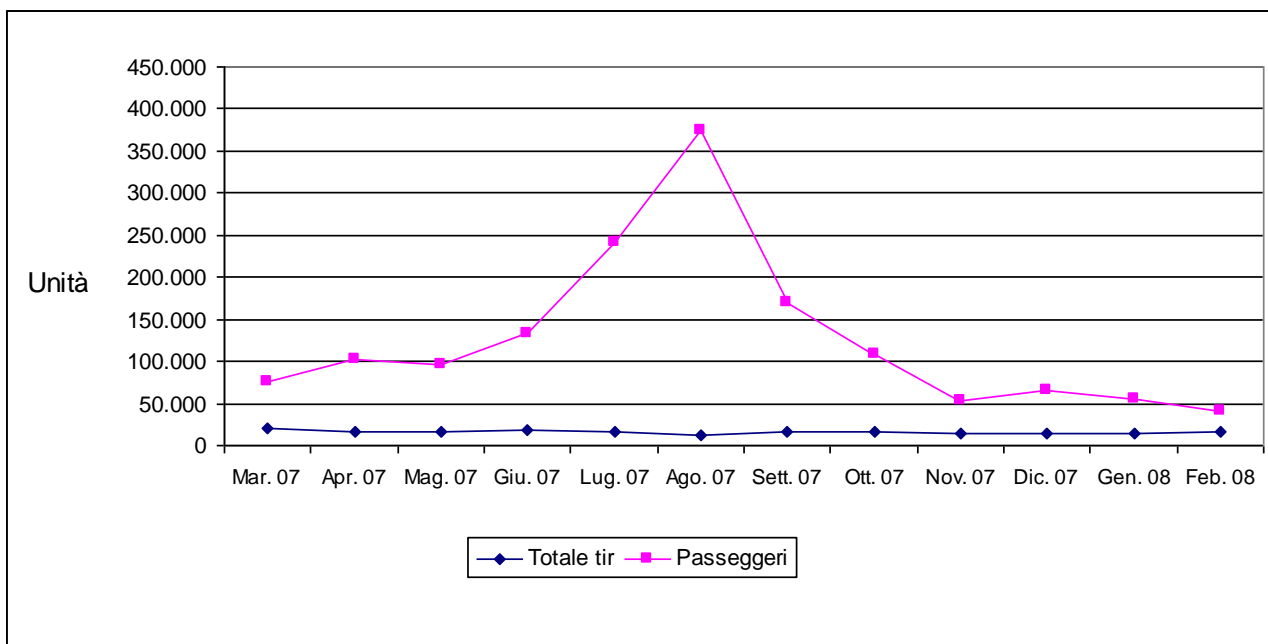
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 15: Traffici portuali - trend periodo marzo 2008 - febbraio 2009



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

Graf. 16: Traffici portuali - trend periodo marzo 2007 - febbraio 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

L'arco temporale considerato evidenzia un andamento negativo (-2,4%) nel numero di camion transitati per il porto di Ancona impiegando servizi ro-ro/ferry ed una sostanziale stabilità nel movimento passeggeri. Il risultato realizzato nel 2008 vede invece rispetto il 2004 una situazione di stabilità nel movimento camionistico ed un saldo positivo in quello passeggeri (+7,3%).

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

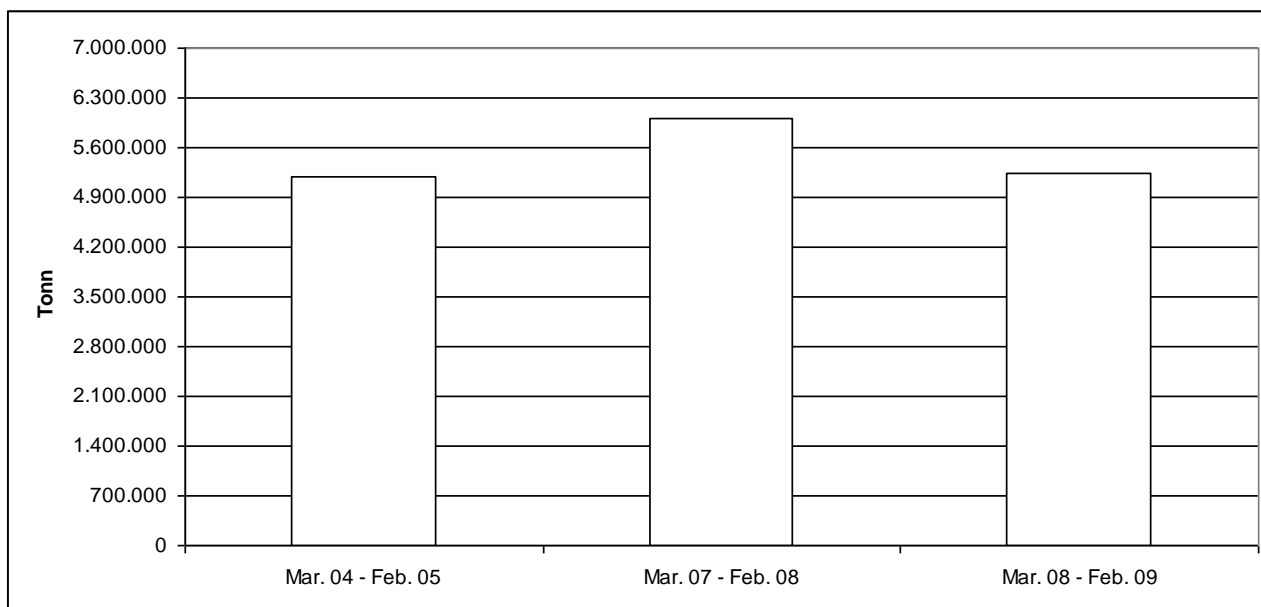
3.2 Il porto di Trieste

Tab. 3: - Flussi di traffico (marzo 2008 – febbraio 2009, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 07 - Feb. 08	Mar. 08 - Feb. 09	08/07	08/04
Ro-ro/Ferry	5.182.930	6.012.467	5.235.783	-12,9	1,0
Teu	188.836	280.334	333.140	18,8	76,4
Passeggeri	326.636	113.906	152.698	34,1	-53,3

Fonte: Autorità Portuale di Trieste

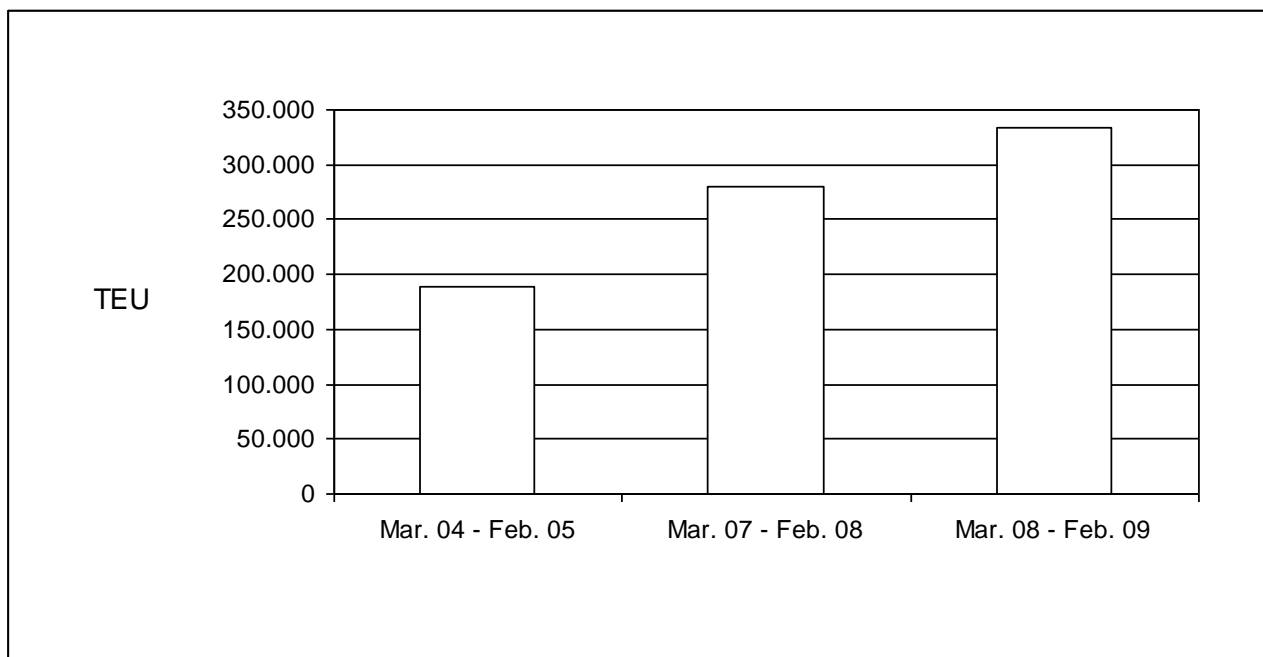
Graf. 17: Movimento ro-ro/ferry (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

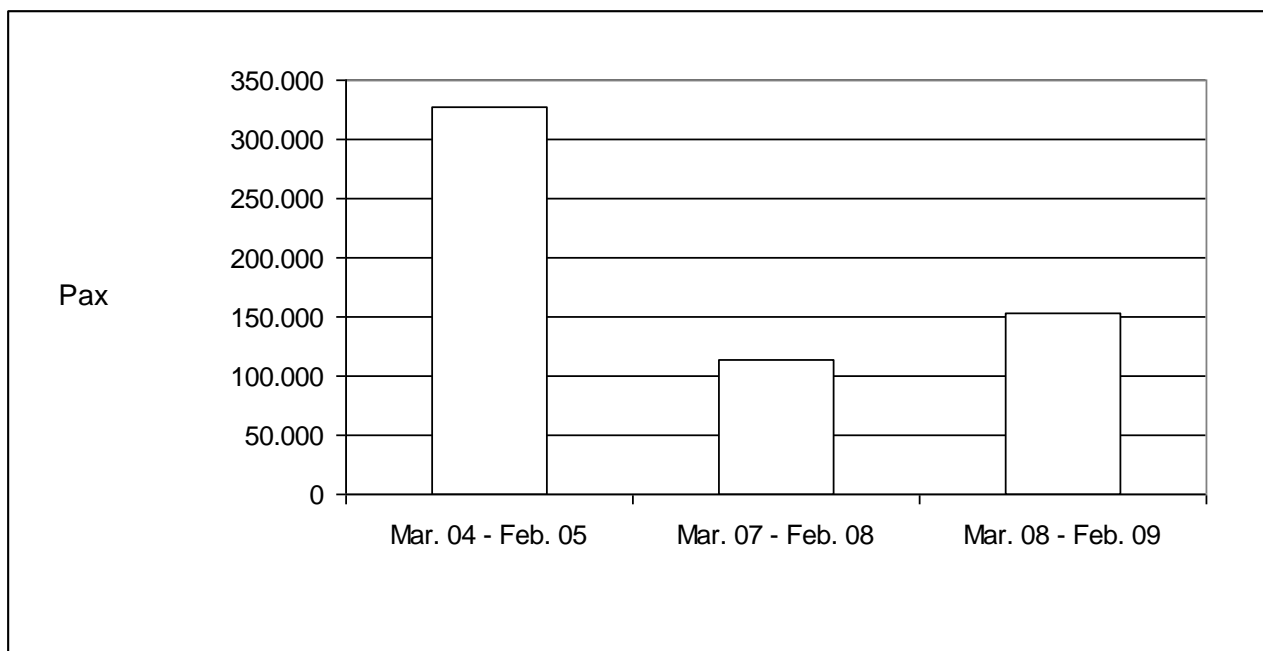
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 18: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Graf. 19: Movimento passeggeri (unità)

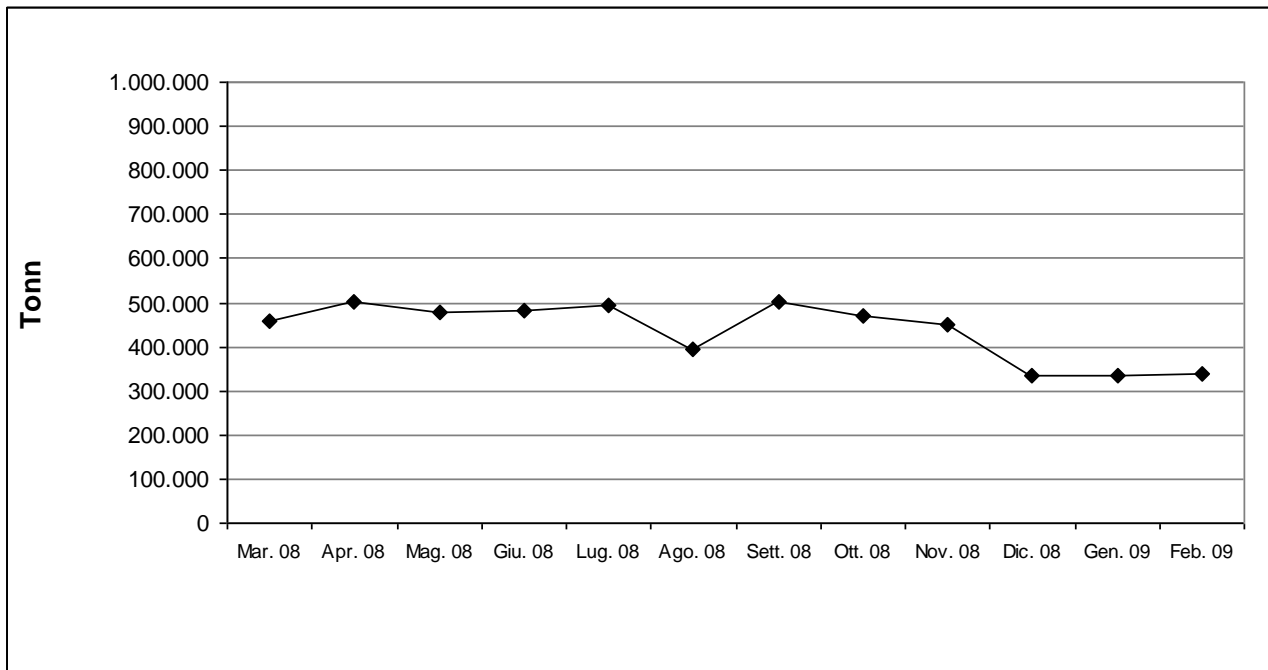


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Il periodo analizzato vede il porto di Trieste registrare rispetto il 2007 una contrazione nel traffico ro-ro/ferry (-12,9%) a fronte di tassi di sviluppo positivi nel movimento container ed in quello passeggeri (+18,8 e 34,1% rispettivamente). La comparazione dei dati attuali con quelli del 2004, evidenzia invece saldi positivi tanto nel movimento rotabili quanto in quello containerizzato ed una flessione (-53,3%) in quello passeggeri.

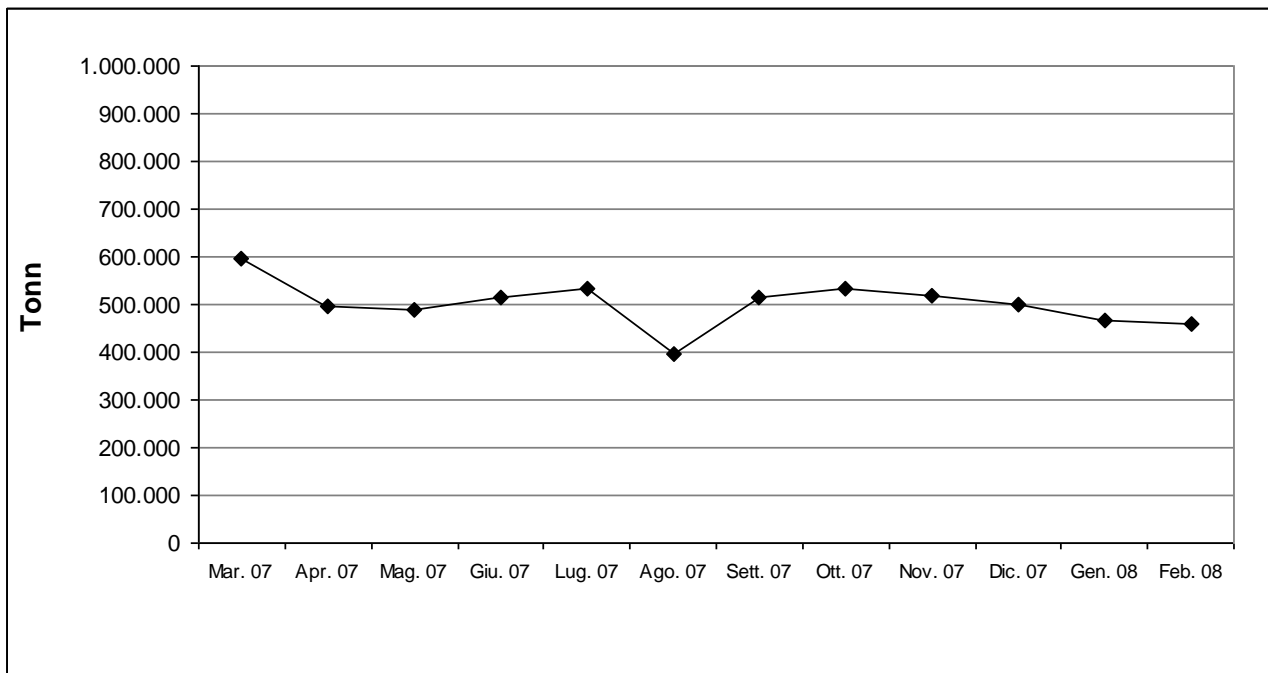
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 20: Traffici ro-ro/ferry - trend periodo marzo 2008 - febbraio 2009



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

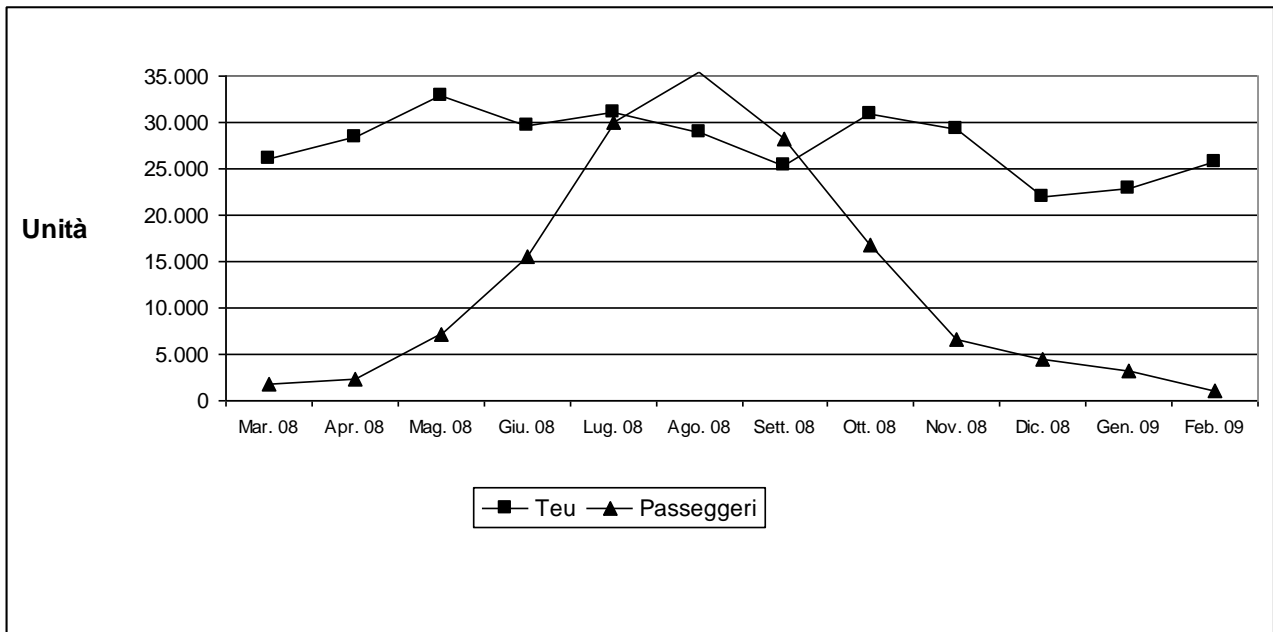
Graf. 21: Traffici ro-ro/ferry - trend periodo marzo 2007 - febbraio 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

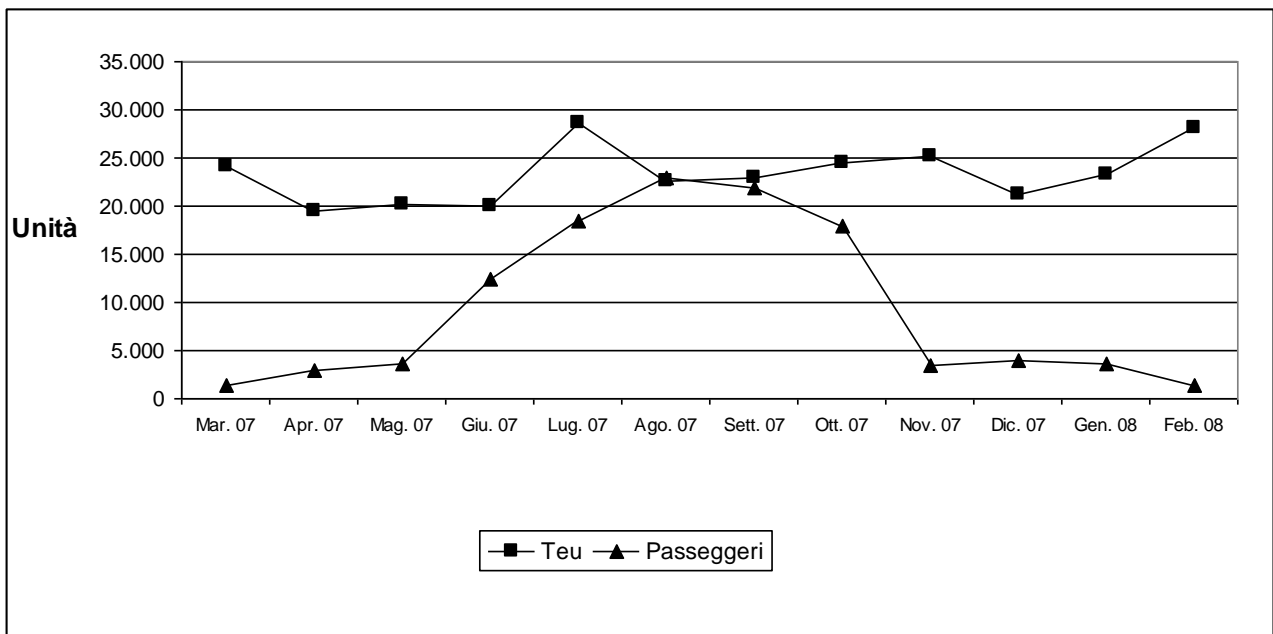
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 22: Traffici portuali - trend periodo marzo 2008 - febbraio 2009



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Graf. 23: Traffici portuali - trend periodo marzo 2007 - febbraio 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 BOCCHE LAGUNARI

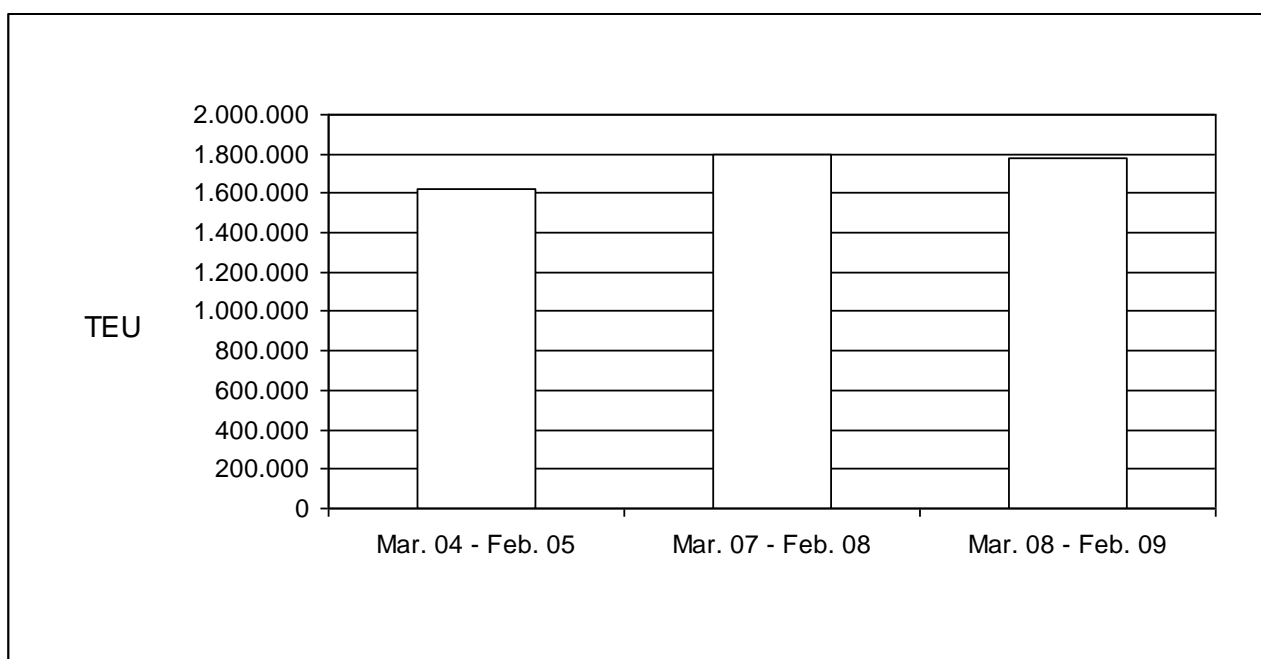
3.3 Il porto di Genova

Tab. 4: Flussi di traffico (marzo 2008 - febbraio 2009, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 07 - Feb. 08	Mar. 08 - Feb. 09	08/07	08/04
TEU	1.617.727	1.797.439	1.779.651	-1,0	10,0
Passeggeri	3.006.267	3.159.738	3.247.800	2,8	8,0
Crocieristi	278.660	533.245	560.156	5,0	101,0

Fonte: Autorità Portuale di Genova

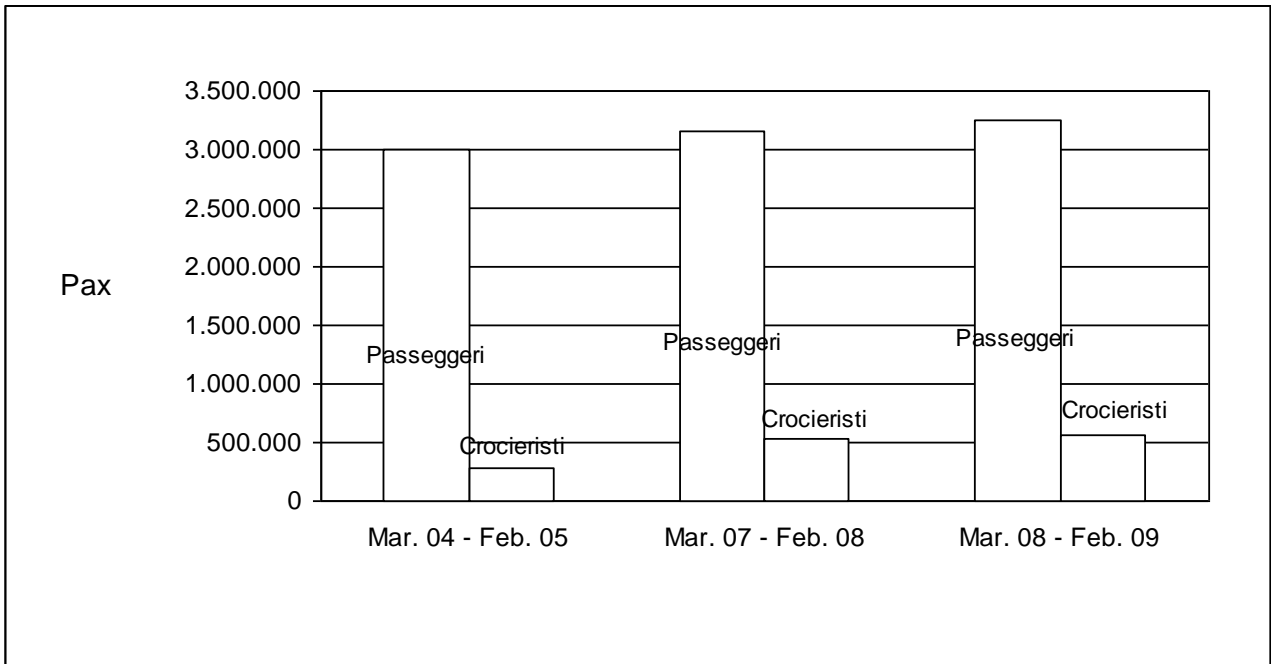
Graf. 24: Movimento contenitori (TEU)



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

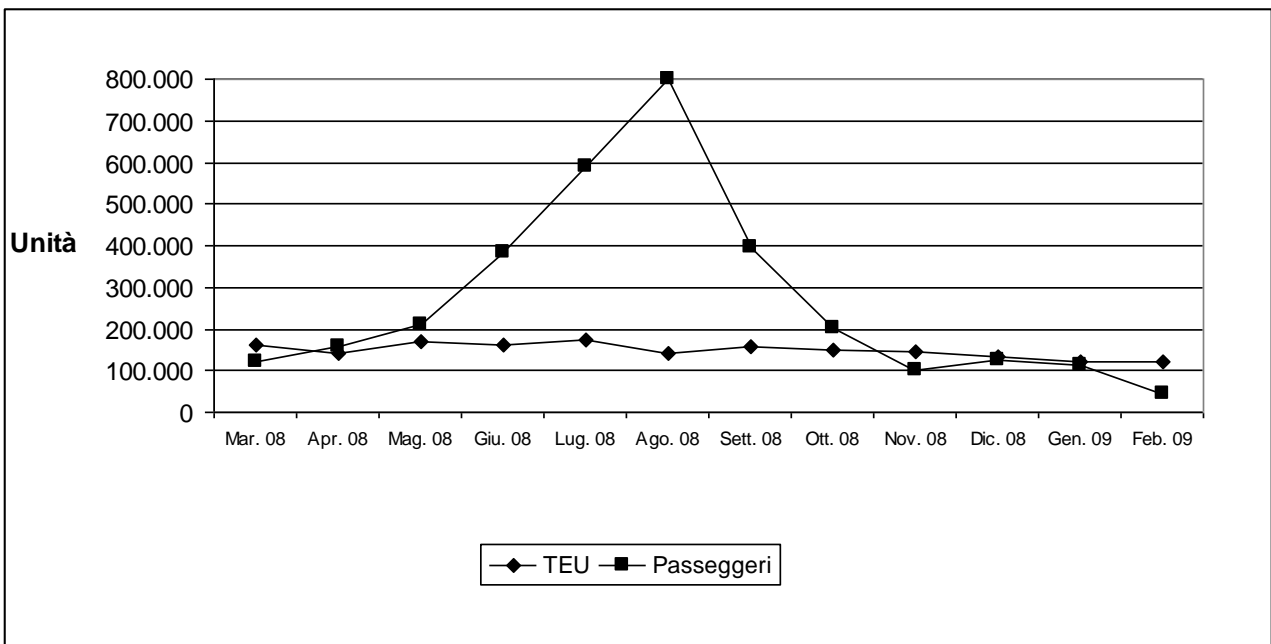
Graf. 25: Movimento passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

Alla fine del periodo oggetto di monitoraggio il porto di Genova vede scendere rispetto il 2007 di un punto percentuale il numero di TEU operati tra sbarchi ed imbarchi. È invece in crescita il movimento passeggeri anche nella sua componente crociera (+ 2,8 e 5% rispettivamente). Rispetto lo stato *ante operam* si ha invece un saldo positivo sia nel traffico containerizzato sia nel movimento passeggeri (di cui si segnala il +101% delle crociere).

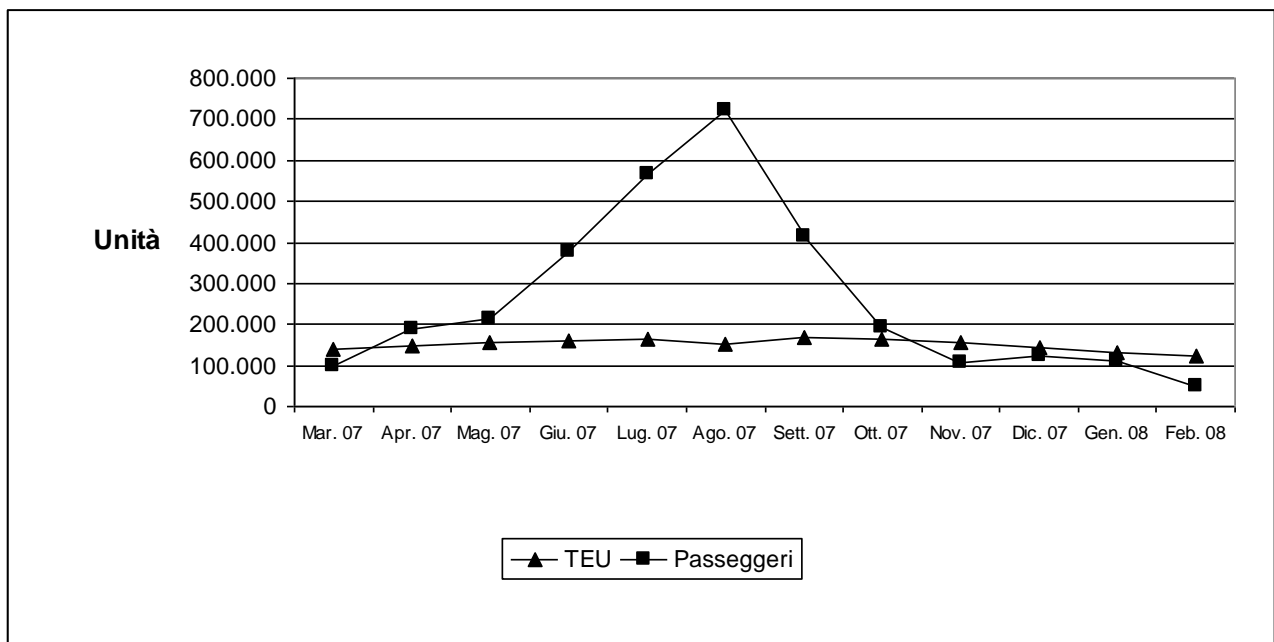
Graf. 26: Traffici portuali - trend periodo marzo 2008 - febbraio 2009



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

Graf. 27: Traffici portuali - trend periodo marzo 2007 - febbraio 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

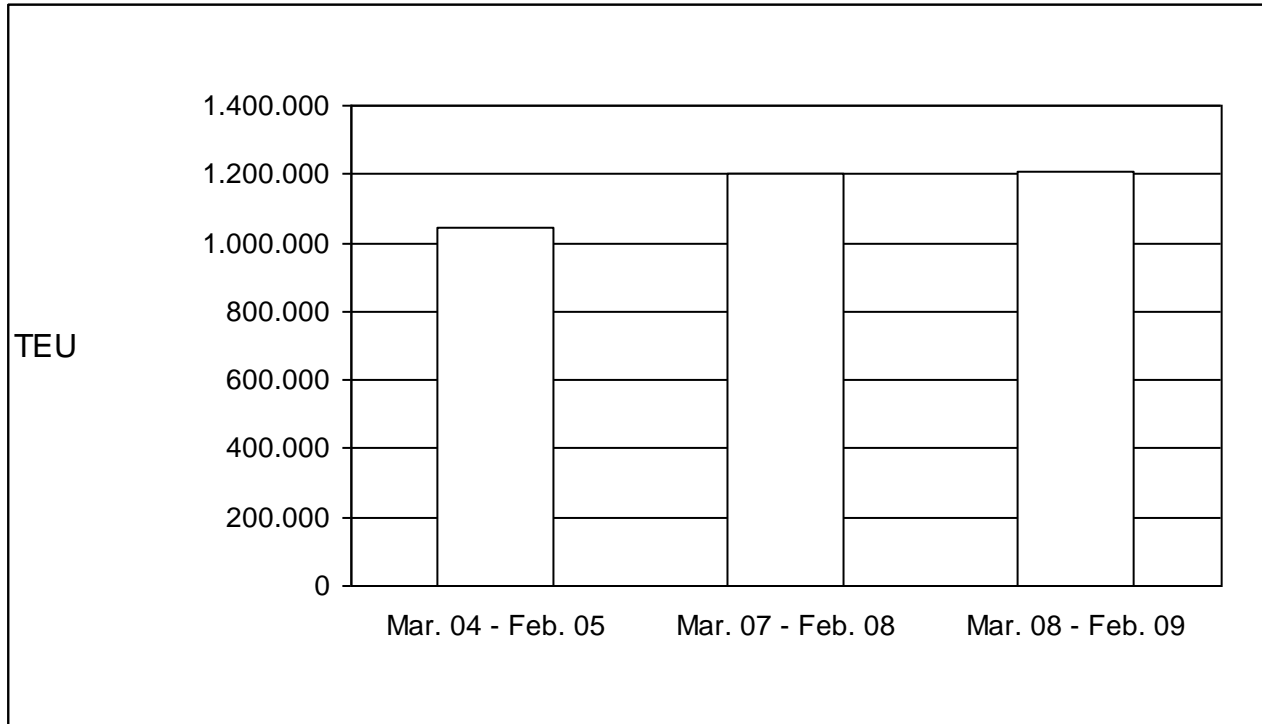
3.4 Il porto di La Spezia

Tab. 5: Flussi di traffico (marzo 2008 - febbraio 2009, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Feb. 05	Mar. 07 - Feb. 08	Mar. 08 - Feb. 09	08/07	08/04
TEU	1.043.843	1.202.656	1.206.581	0,3	15,6

Fonte: Autorità Portuale di La Spezia

Graf. 28: Movimento contenitori (TEU)

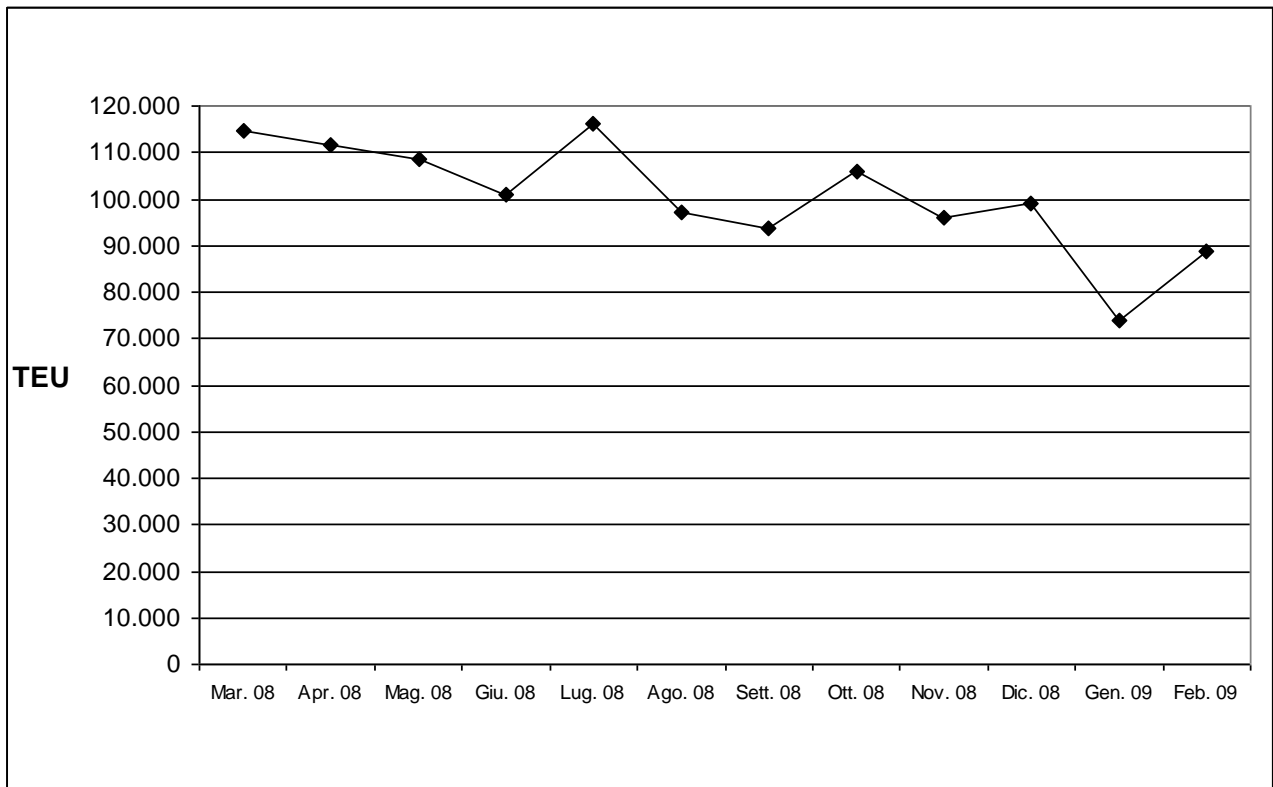


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Il porto di La Spezia chiude il periodo analizzato in linea con il risultato realizzato nel 2007. Si sottolinea anche in questo caso la portata dell'incremento del numero di TEU operati durante il 2008 rispetto quanto fatto nel 2004 (+15,6%).

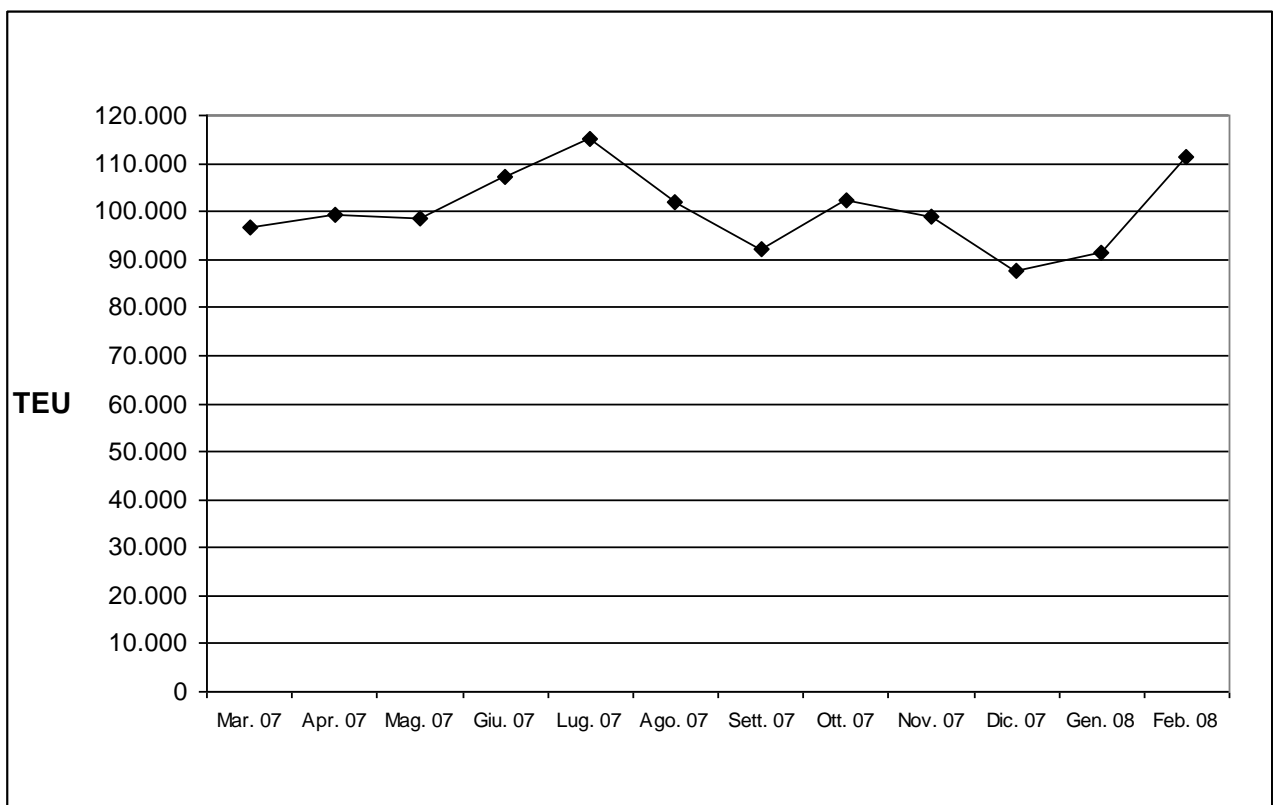
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 29: Traffico container - trend periodo marzo 2008 - febbraio 2009



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Graf. 30: Traffico container - trend periodo marzo 2007 - febbraio 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.

Considerando congiuntamente le evidenze del porto lagunare con quelle dei "porti concorrenti" è possibile svolgere le seguenti considerazioni:

- confrontando quanto rilevato in relazione al porto di Ancona e ricordando, come già detto in precedenti rapporti, le problematiche di comparabilità tra i dati sul movimento rotabili nei due porti dovuta alle diverse unità di misura (tonnellate di merce per Venezia, numero di camion per Ancona), alla fine della presente annualità del Piano di Monitoraggio appare piuttosto chiaramente la maggiore competitività dello scalo lagunare rispetto quello anconetano nel traffico ro-ro/ferry. Per quanto riguarda il traffico passeggeri si delinea invece un quadro diverso; se da una parte si ha un deciso segno positivo a Venezia ed una lieve flessione ad Ancona, andando ad osservare più nel dettaglio i valori si ha che, a fronte di valori assoluti abbastanza vicini, il traffico traghetti appare essere sostanzialmente in linea col pregresso in entrambe (di fatto il segno più di Venezia è determinato dai buoni risultati nel settore crocieristico);
- seppure in presenza, in termini assoluti, di un volume inferiore del 50%, è altresì possibile rilevare il maggiore stato di salute di Venezia nel settore traghetti anche rispetto il porto di Trieste (siamo in presenza di un aumento a Venezia e di una flessione a Trieste); il quadro appare confermato anche andando ad osservare i trend positivi che caratterizzano i traffici containerizzati e quelli passeggeri di entrambe. Partendo dal movimento container (in linea di massima analogo in termini assoluti), per quanto ci si trovi davanti a differenziali più che positivi in tutti e due i porti, ciò che deve essere rilevato è che mentre a Trieste il momento di ripresa segue una fase di erosione dei traffici vissuta qualche anno fa con l'"effetto concorrenza" esercitato dallo scalo sloveno di Koper, a Venezia il trend positivo appare essersi innescato da tempo. Analoga evidenza è riscontrabile anche nel traffico passeggeri. Di fatto, oltre alla diversa dimensione di questo traffico tra i due scali, si ha che a Trieste la ripresa segue il calo determinato dall'abbandono di un'importante compagnia armatoriale nel settore traghetti ed il successivo avvio di regolari servizi crocieristici fino qualche anno fa assenti;
- la performance realizzata dallo scalo lagunare appare buona, in termini percentuali, anche in relazione ai due porti tirrenici considerati (Genova e La Spezia) nei quali il traffico containerizzato si attesta nel 2008 su valori prossimi a quelli del 2007; in relazione a quest'ultimo dato deve però essere rilevato che scostamenti di limitata entità in termini percentuali in porti in cui i volumi movimentati sono elevati in termini assoluti - vedi Genova e La Spezia - hanno un significato diverso rispetto le variazioni che si verificano in porti di minori dimensioni (in altre parole è più semplice osservare differenziali maggiori in porti con movimentazioni più basse). Analogo è il discorso riguardo il traffico passeggeri del porto ligure dove, a fronte di un valore assoluto quasi doppio, è stata registrata una crescita, anche se con un differenziale inferiore rispetto quello di Venezia.

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 in cui i traffici di linea hanno vissuto un rafforzamento, dato rilevante alla luce del fatto che negli altri porti oggetto di monitoraggio sono stati rilevati andamenti diversificati e non necessariamente positivi.

Nel corso del prosieguo sarà inoltre sicuramente interessante verificare non solo come la portualità veneziana risponderà alla continuazione delle opere del M.O.S.E., ma anche come i porti oggetto di monitoraggio risponderanno alla congiuntura economica globale sfavorevole innescatasi sul finire del 2008.

4. LA QUALITA' DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI NEL PERIODO APRILE 2008 - MARZO 2009

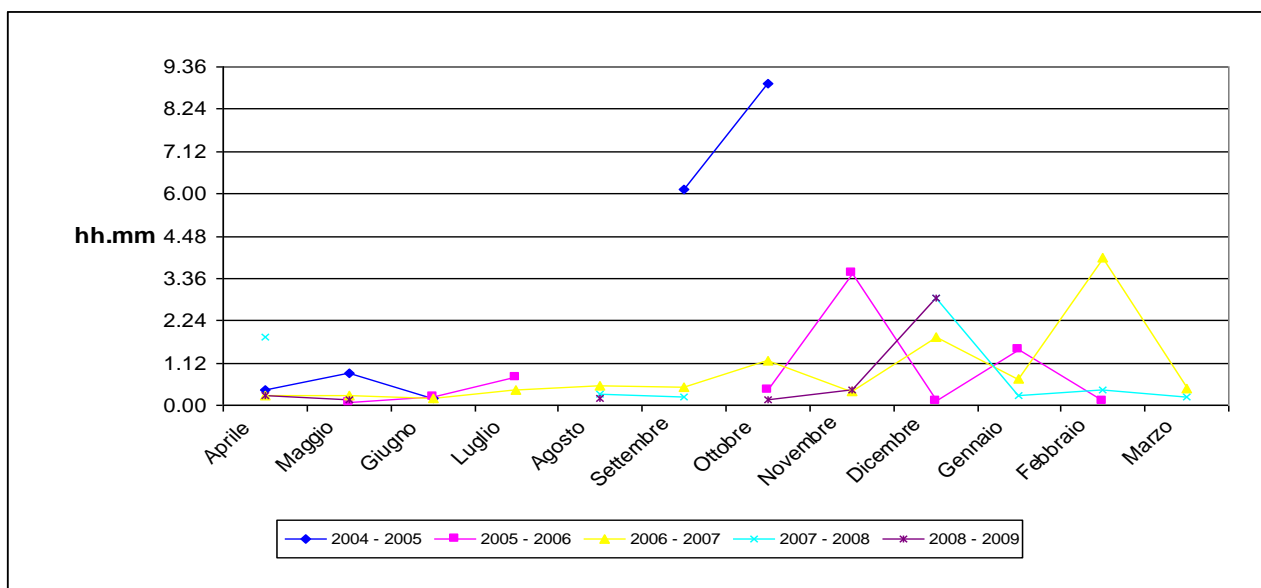
4.1. Media della sosta in rada

Tab. 6: Media della sosta in rada – servizi ro/ro solo merci (hh.mm)¹

<i>Mese</i>	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	0.25		0.17	1.57	0.17
Maggio	0.53	0.05	0.16		0.09
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-mar	3.21	0.53	0.56	0.55	0.42
Dev. St. apr-mar	4.02	1.15	1.08	1.06	1.09

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

Graf. 31: Media della sosta in rada – servizi ro/ro solo merci



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

¹ 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.

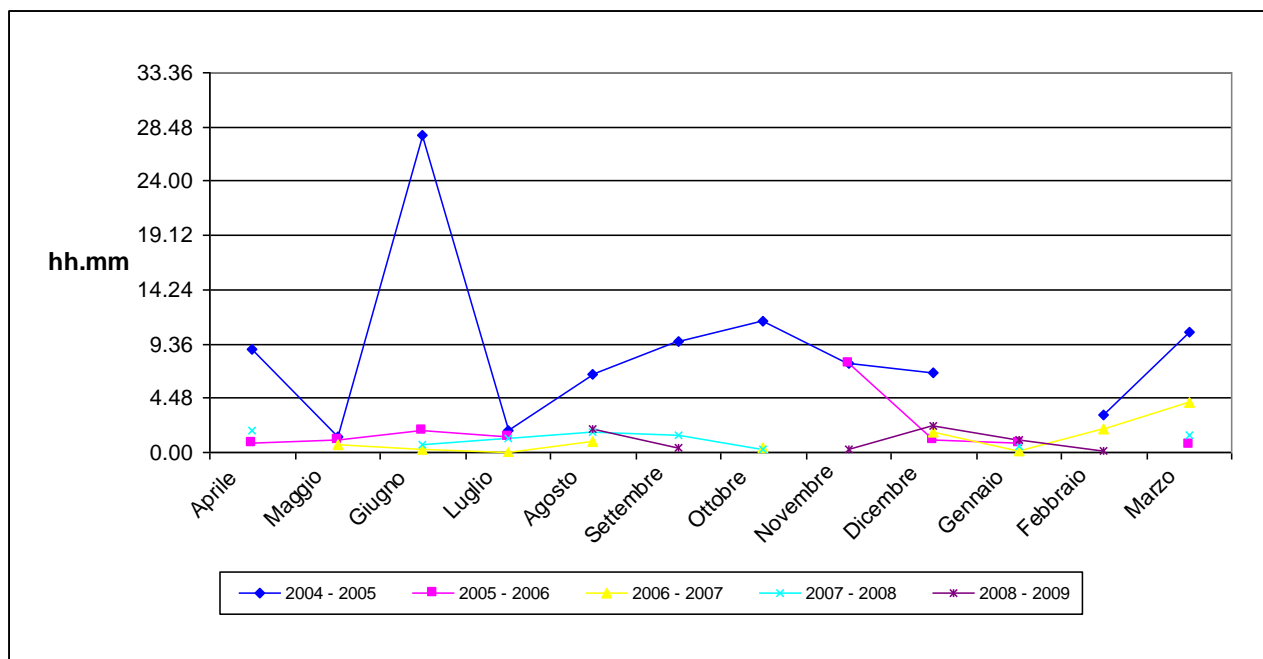
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

<i>Mese</i>	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	9.09	0.50		1.56	
Maggio	1.20	1.07	0.44		
Giugno	28.04	2.00	0.15	0.45	
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-mar	8.53	1.58	1.12	1.12	1.02
Dev. St. apr-mar	7.14	2.25	1.23	0.35	0.57

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

Graf. 32: Media della sosta in rada – servizi feeder



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

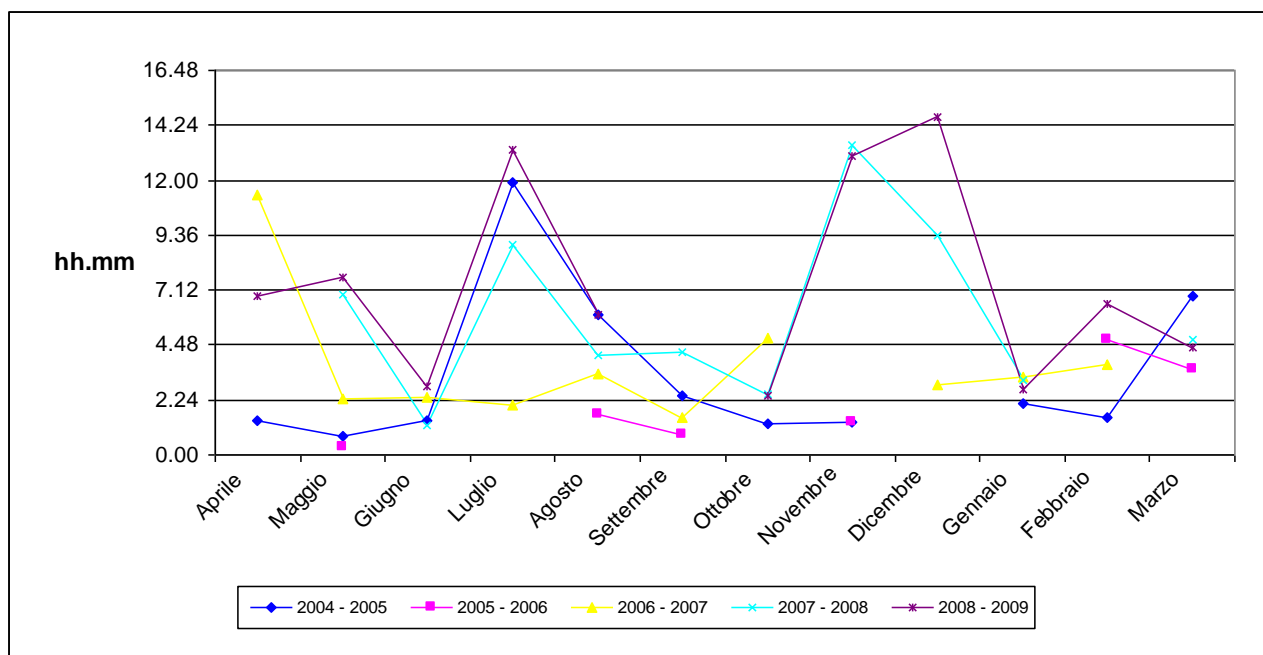
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	1.28		11.23		6.56
Maggio	0.47	0.20	2.27	7.02	7.45
Giugno	1.30		2.31	1.17	2.59
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 apr-mar	3.27	2.11	3.55	6.02	7.25
Dev. St. apr-mar	3.27	1.48	2.48	3.46	4.24

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

Graf. 33: Media della sosta in rada – servizi diretti tipo feeder



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

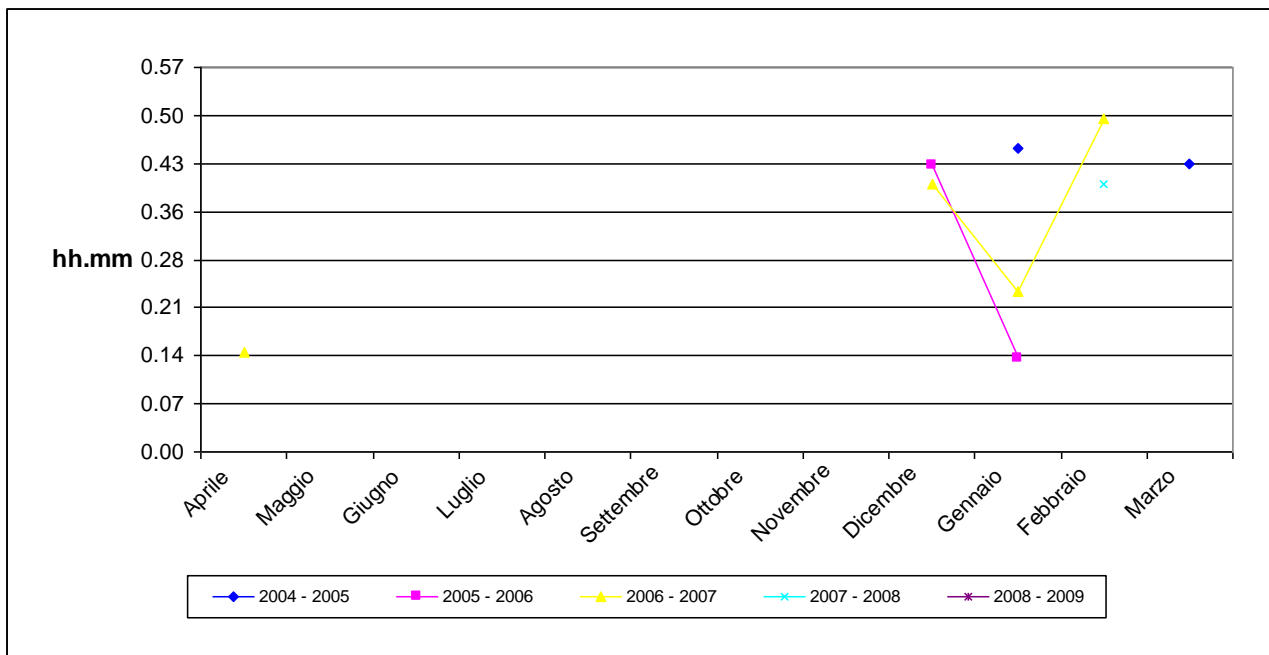
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 9: Media della sosta in rada – servizi ferry (hh.mm.)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
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-mar	0.44	0.28	0.32	0.40	
Dev. St. apr-mar	0.01	0.20	0.15		

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

Graf. 34: 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

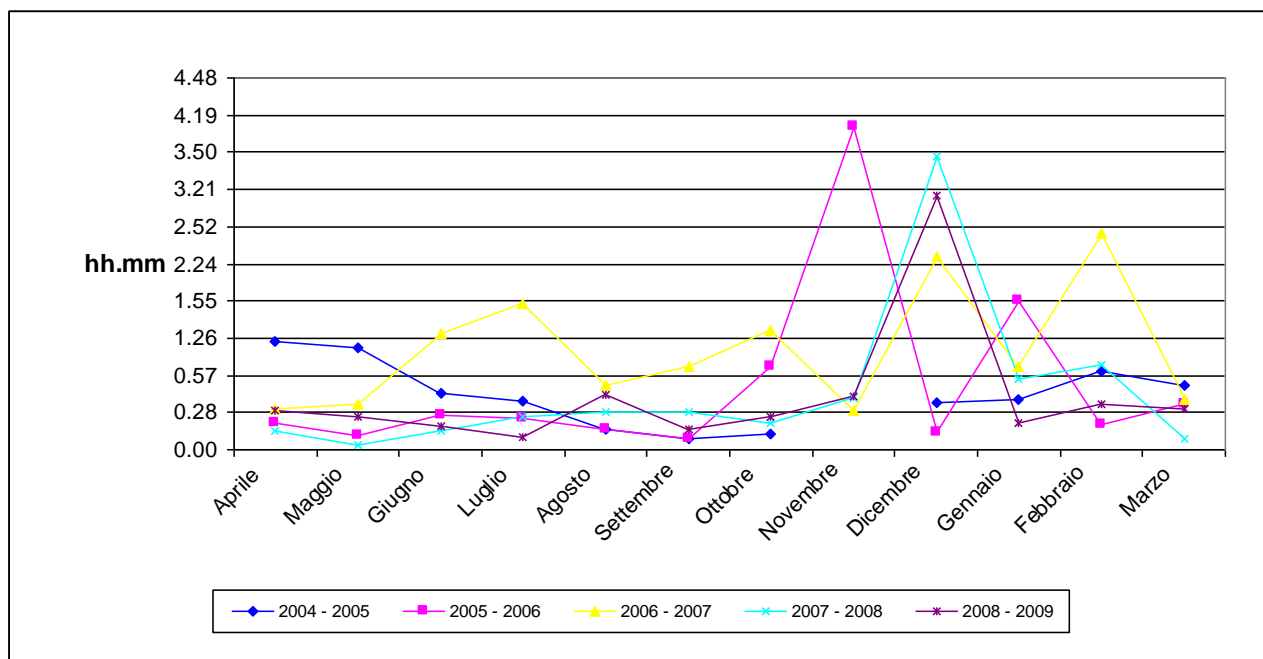
4.2. Media dei ritardi in entrata

Tab. 10: Media dei ritardi in entrata – servizi ro/ro solo merci (hh.mm)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	1.23	0.21	0.31	0.15	0.30
Maggio	1.19	0.11	0.35	0.04	0.25
Giugno	0.44	0.27	1.30	0.14	0.18
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-mar	0.42	0.50	1.17	0.44	0.41
Dev. St. apr-mar	0.25	1.09	0.46	1.00	0.50

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

Graf. 35: Media dei ritardi in entrata – servizi ro/ro solo merci



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

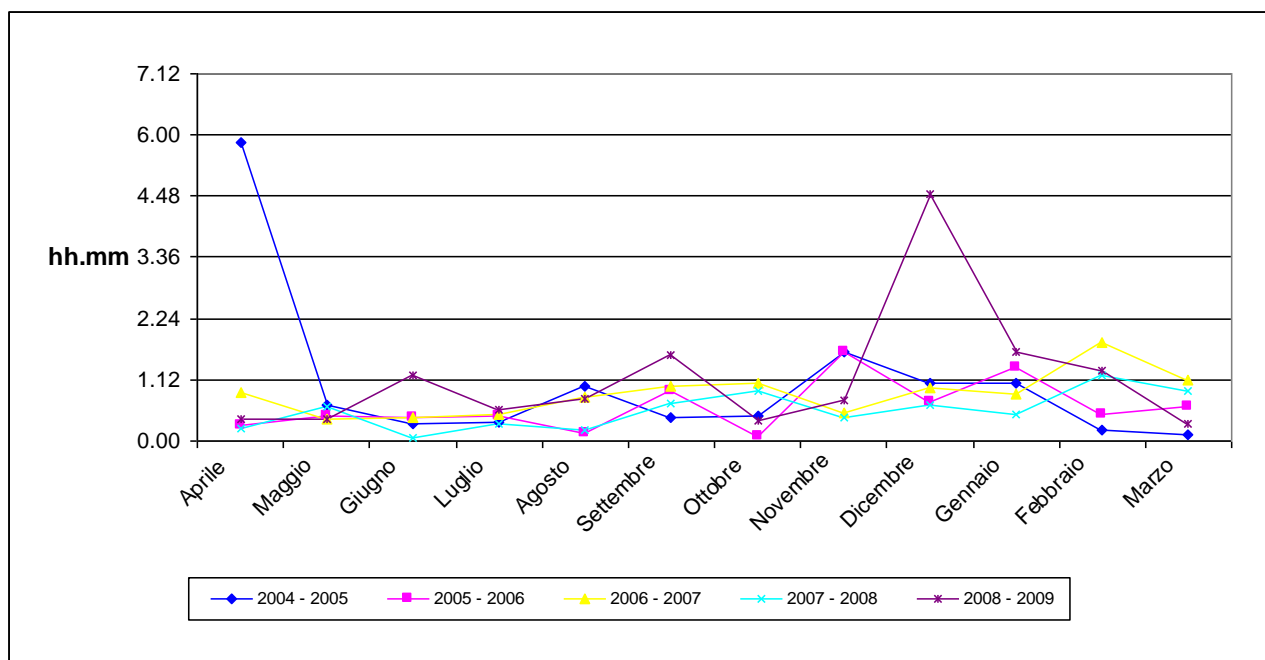
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 11: Media dei ritardi in entrata - servizi feeder (hh.mm)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	5.50	0.18	0.57	0.14	0.25
Maggio	0.43	0.29	0.25	0.41	0.26
Giugno	0.21	0.27	0.28	0.04	1.18
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-mar	1.08	0.40	0.55	0.36	1.13
Dev. St. apr-mar	1.33	0.29	0.25	0.21	1.14

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

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



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

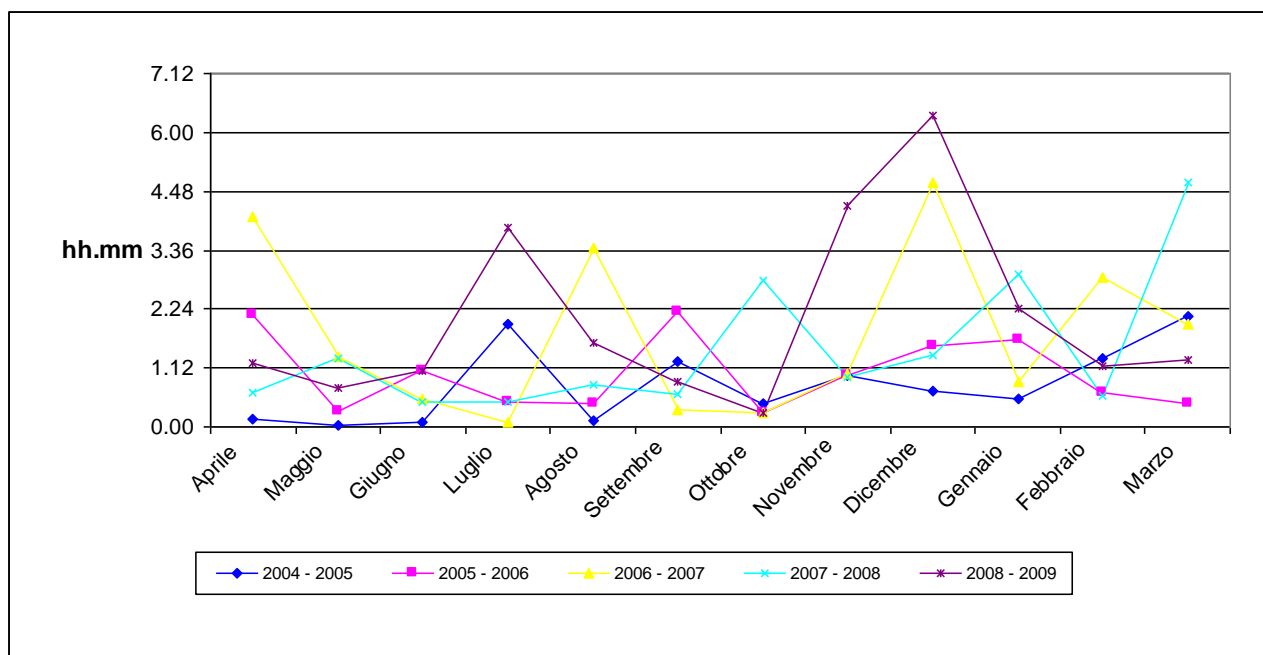
CORILA
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	0.08	2.17	4.17	0.42	1.18
Maggio	0.01	0.19	1.26	1.24	0.47
Giugno	0.05	1.09	0.35	0.30	1.09
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-mar	0.51	1.05	1.53	1.33	2.10
Dev. St. apr-mar	0.46	0.45	1.41	1.23	1.49

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

Graf. 37: Media dei ritardi in entrata – servizi diretti tipo feeder



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

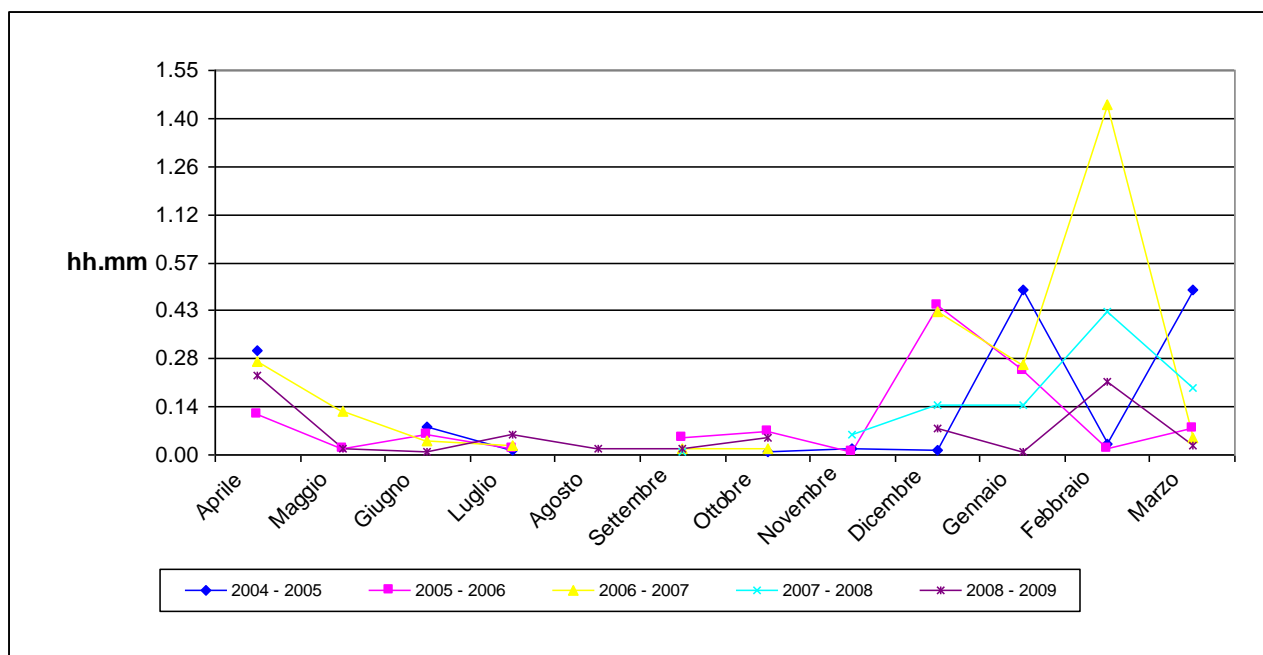
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 13: Media dei ritardi in entrata - servizi ferry (hh.mm.)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	0.31	0.12	0.28		0.24
Maggio		0.02	0.13		0.02
Giugno	0.08	0.06	0.04		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-mar	0.16	0.10	0.23	0.16	0.06
Dev. St. apr-mar	0.21	0.13	0.32	0.14	0.08

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

Graf. 38: Media dei ritardi in entrata - servizi ferry



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

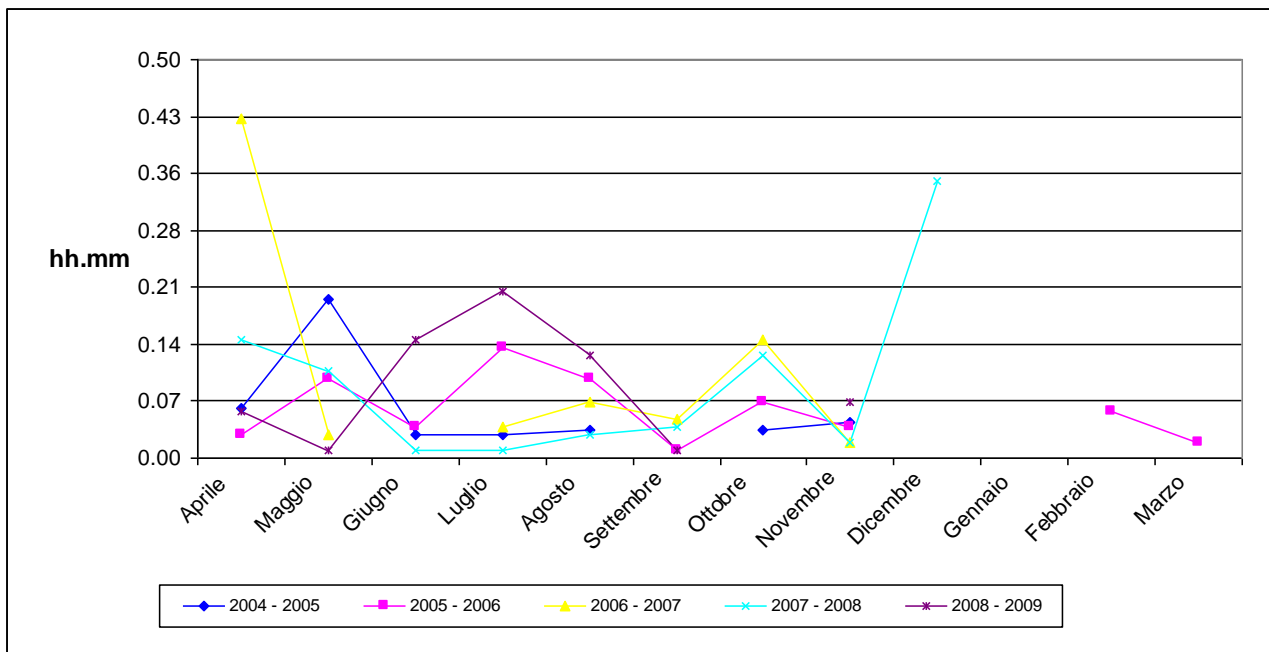
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	0.06	0.03	0.43	0.15	0.06
Maggio	0.20	0.10	0.03	0.11	0.01
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-mar	0.06	0.06	0.11	0.09	0.09
Dev. St. apr-mar	0.06	0.04	0.14	0.11	0.07

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

Graf. 39: 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

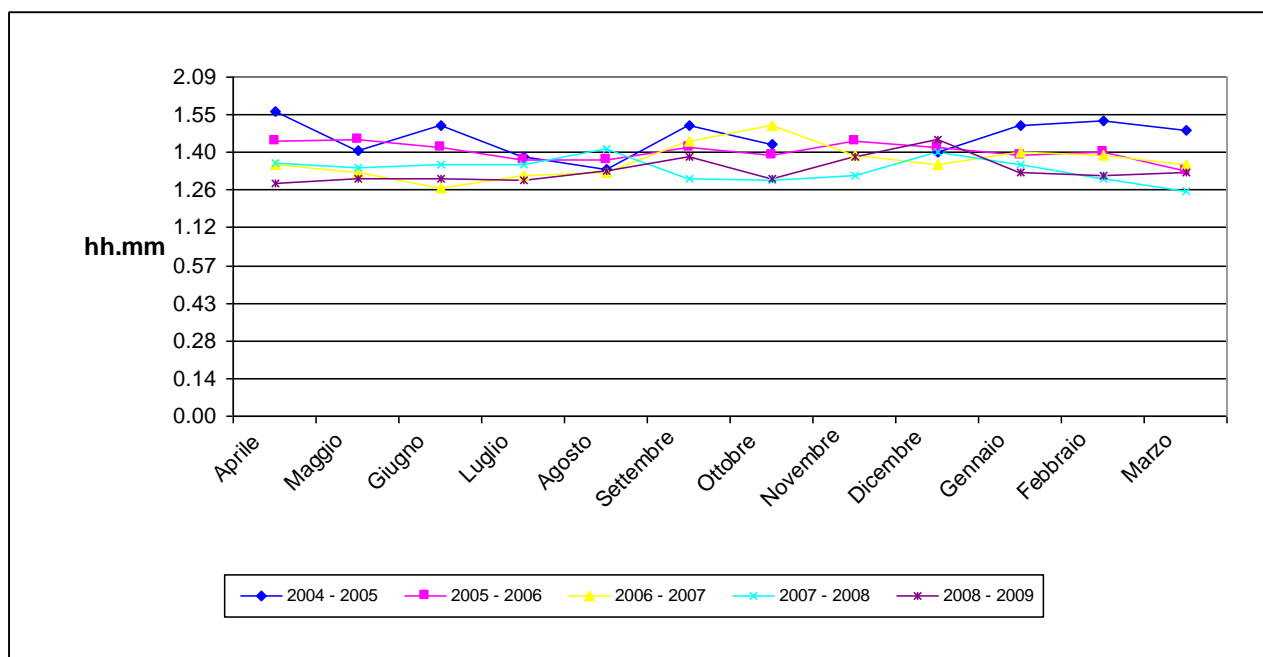
4.3. Media della manovra d'entrata

Tab. 15: Media della manovra d'entrata - servizi ro/ro solo merci (hh.mm)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	1.56	1.45	1.36	1.37	1.29
Maggio	1.41	1.46	1.33	1.35	1.31
Giugno	1.50	1.43	1.27	1.36	1.31
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-mar	1.46	1.41	1.37	1.34	1.34
Dev. St. apr-mar	0.06	0.03	0.06	0.04	0.04

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

Graf. 40: Media della manovra d'entrata - servizi ro/ro solo merci



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

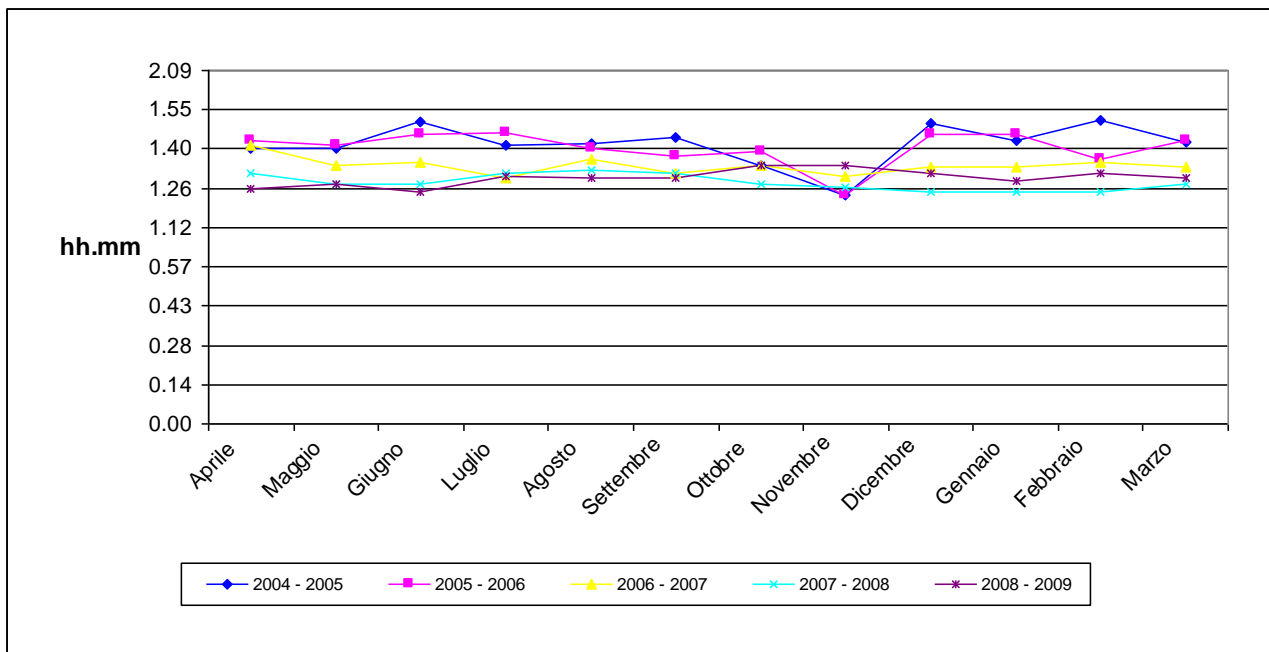
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 16: Media della manovra d'entrata - servizi feeder (hh.mm)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	1.41	1.44	1.42	1.32	1.26
Maggio	1.41	1.42	1.35	1.28	1.28
Giugno	1.51	1.46	1.36	1.28	1.25
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-mar	1.42	1.41	1.34	1.28	1.30
Dev. St. apr-mar	0.07	0.06	0.03	0.02	0.03

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

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



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

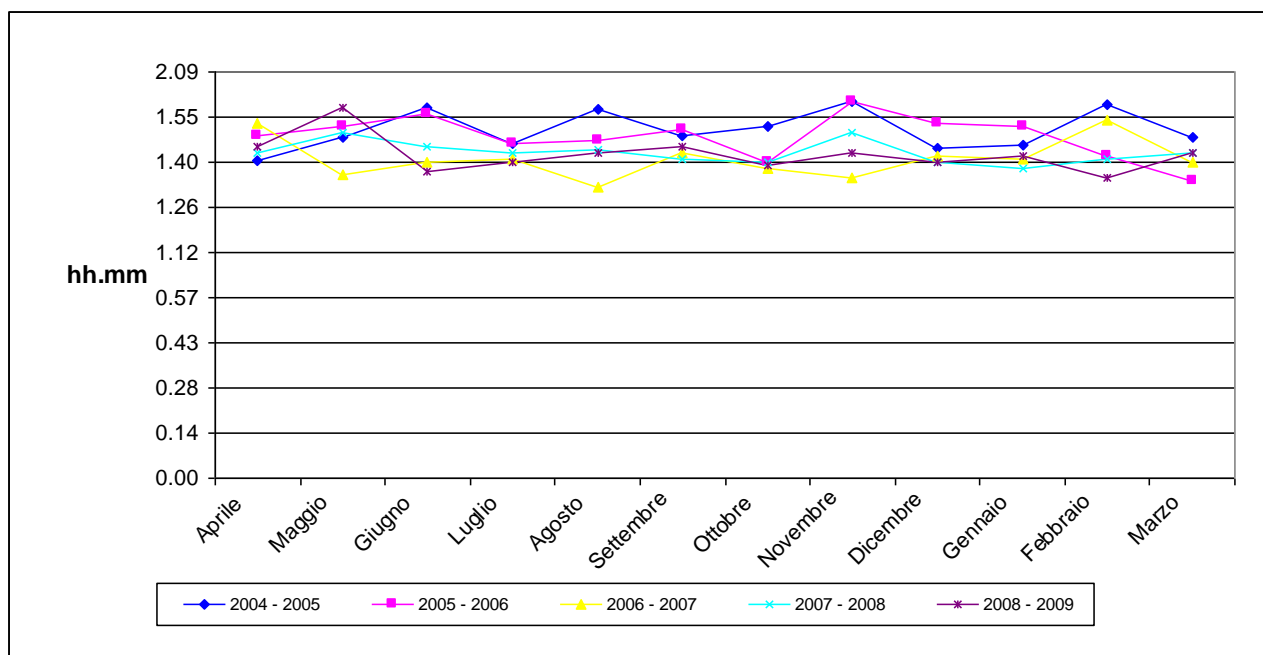
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	1.41	1.49	1.53	1.44	1.46
Maggio	1.48	1.52	1.37	1.50	1.58
Giugno	1.58	1.56	1.41	1.46	1.38
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-mar	1.51	1.48	1.42	1.44	1.43
Dev. St. apr-mar	0.06	0.06	0.06	0.03	0.05

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

Graf. 42: Media della manovra d'entrata - servizi diretti tipo feeder



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

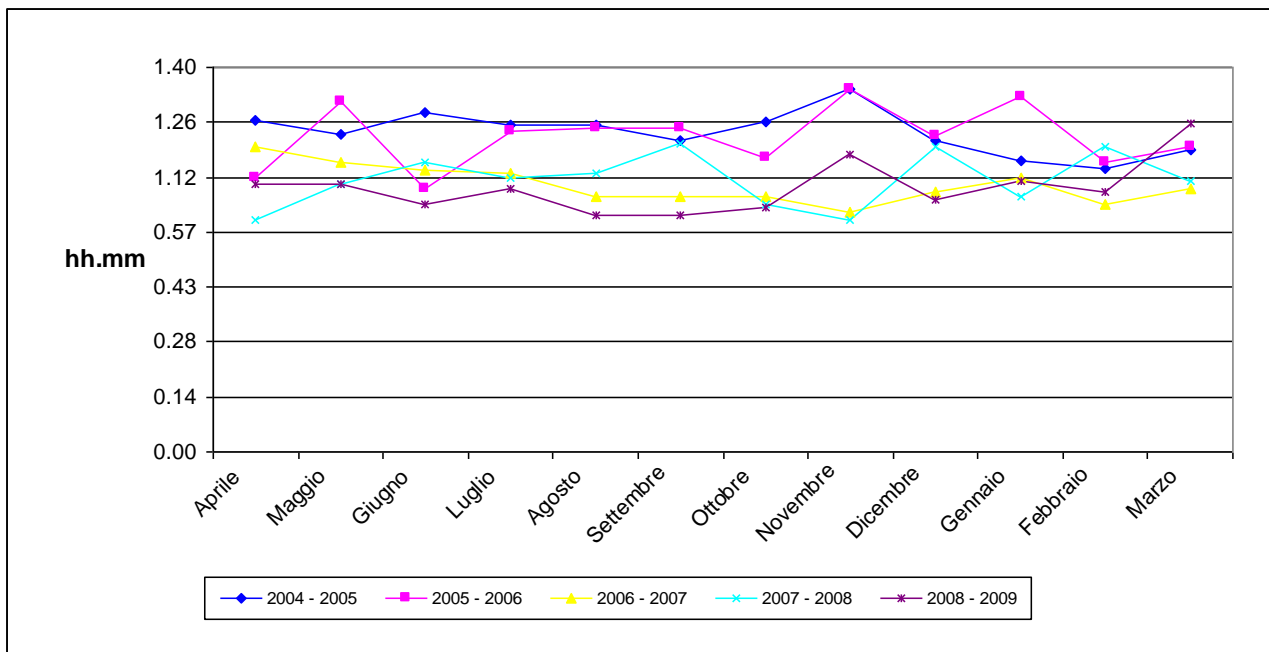
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	1.26	1.12	1.20	1.01	1.10
Maggio	1.23	1.32	1.16	1.10	1.10
Giugno	1.28	1.09	1.14	1.16	1.05
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-mar	1.23	1.22	1.10	1.11	1.09
Dev. St. apr-mar	0.05	0.08	0.04	0.07	0.06

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

Graf. 43: Media della manovra d'entrata - servizi ferry



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

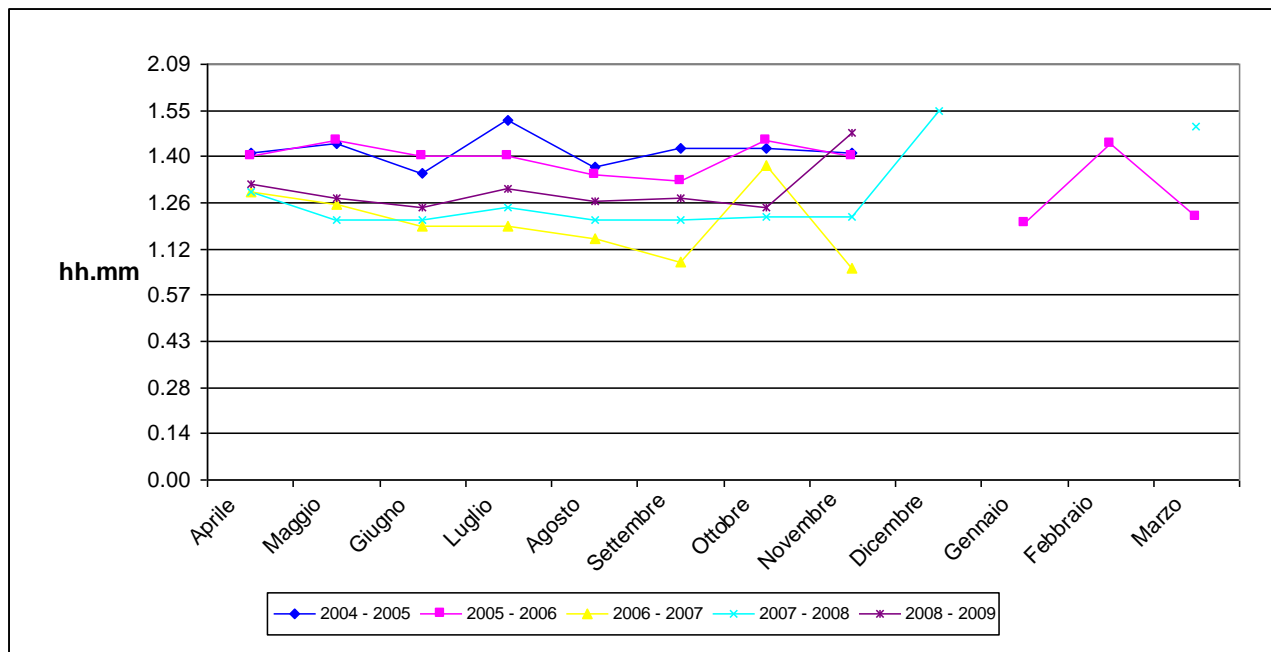
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	1.42	1.41	1.30	1.30	1.32
Maggio	1.45	1.46	1.26	1.21	1.28
Giugno	1.35	1.41	1.19	1.21	1.25
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-mar	1.42	1.37	1.20	1.28	1.30
Dev. St. apr-mar	0.04	0.09	0.10	0.12	0.07

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

Graf. 44: 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

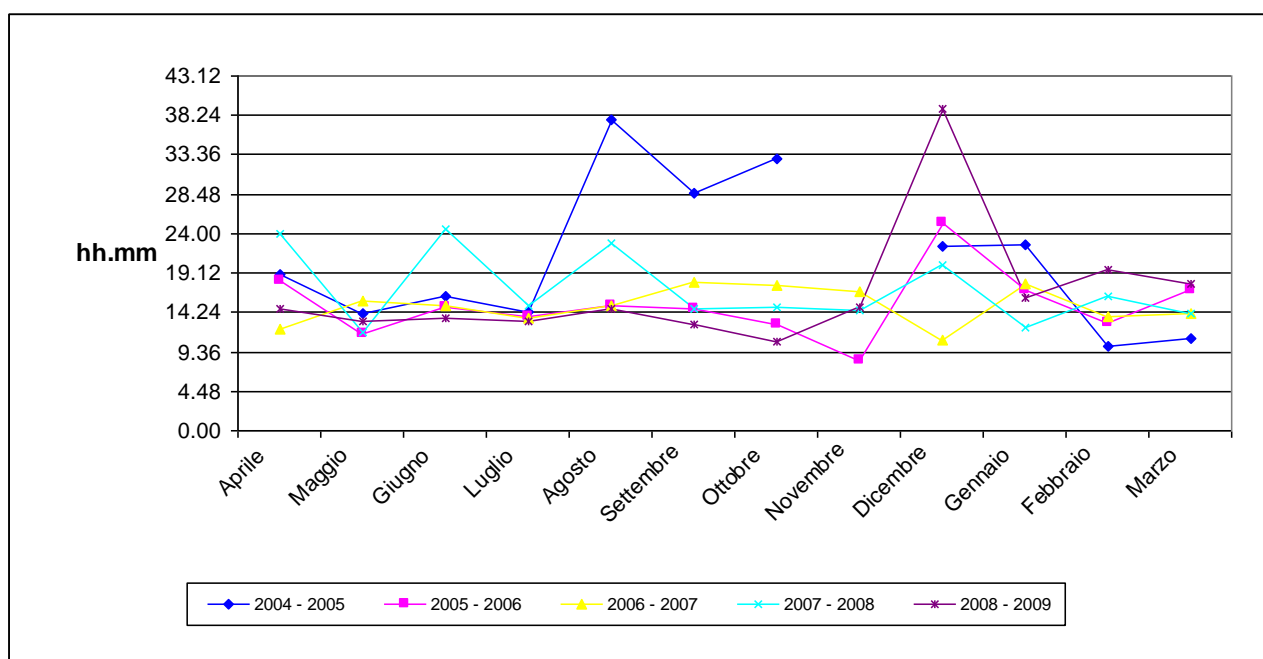
4.4. Media dei tempi di sosta in banchina

Tab. 20: 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
Aprile	19.02	18.14	12.25	23.58	14.50
Maggio	14.20	11.44	15.45	11.58	13.25
Giugno	16.20	15.07	15.09	24.37	13.43
Luglio	14.28	13.48	13.47	15.15	13.19
Agosto	37.55	15.13	15.11	22.53	14.52
Settembre	29.00	14.46	18.03	14.48	12.59
Ottobre	33.03	12.55	17.45	15.05	10.47
Novembre		8.34	16.52	14.41	15.06
Dicembre	22.30	25.21	11.04	20.10	39.12
Gennaio	22.36	17.13	17.55	12.29	16.05
Febbraio	10.16	13.13	13.58	16.21	19.33
Marzo	11.13	17.12	14.12	14.18	17.53
Media apr-mar	20.58	15.16	15.10	17.12	16.48
Dev. St. apr-mar	9.04	4.07	2.13	4.28	7.25

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

Graf. 45: Media dei tempi di sosta in banchina – servizi ro/ro solo merci



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

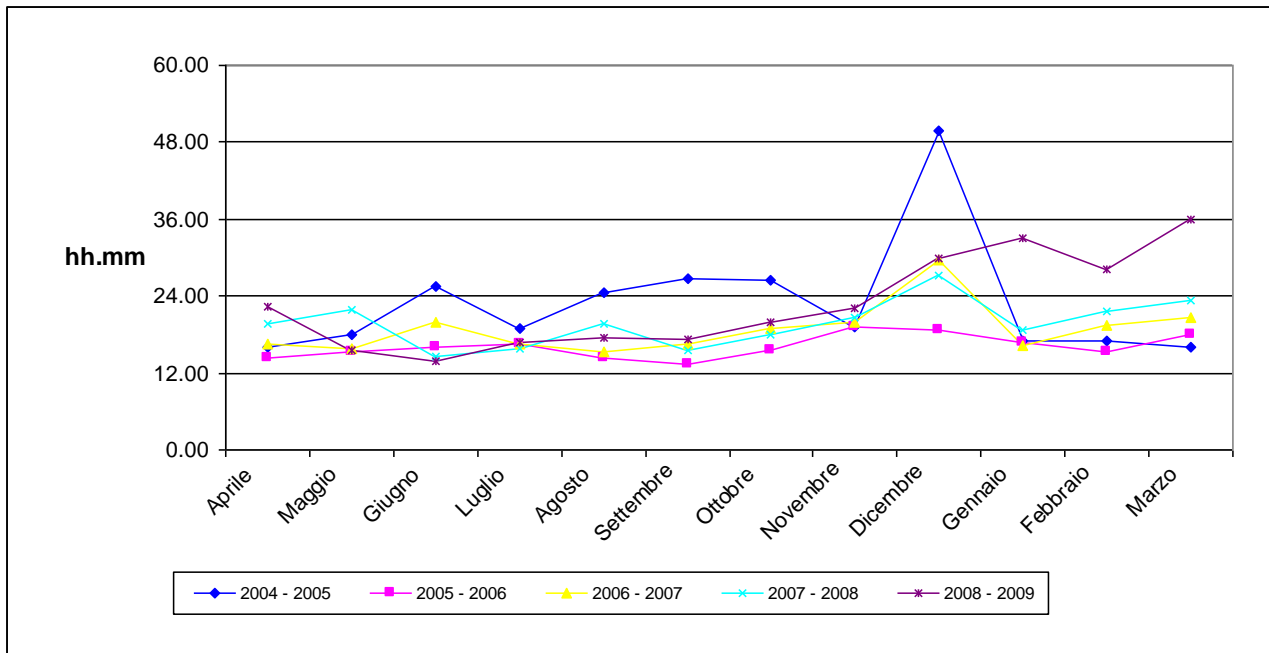
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 21: Media dei tempi di sosta in banchina – servizi feeder (hh.mm)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	15.56	14.13	16.25	19.35	22.19
Maggio	18.03	15.12	15.50	21.55	15.28
Giugno	25.23	16.04	19.51	14.41	13.46
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-mar	22.55	16.05	18.47	19.44	22.39
Dev. St. apr-mar	9.25	1.47	3.52	3.34	7.19

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

Graf. 46: Media dei tempi di sosta in banchina – servizi feeder



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

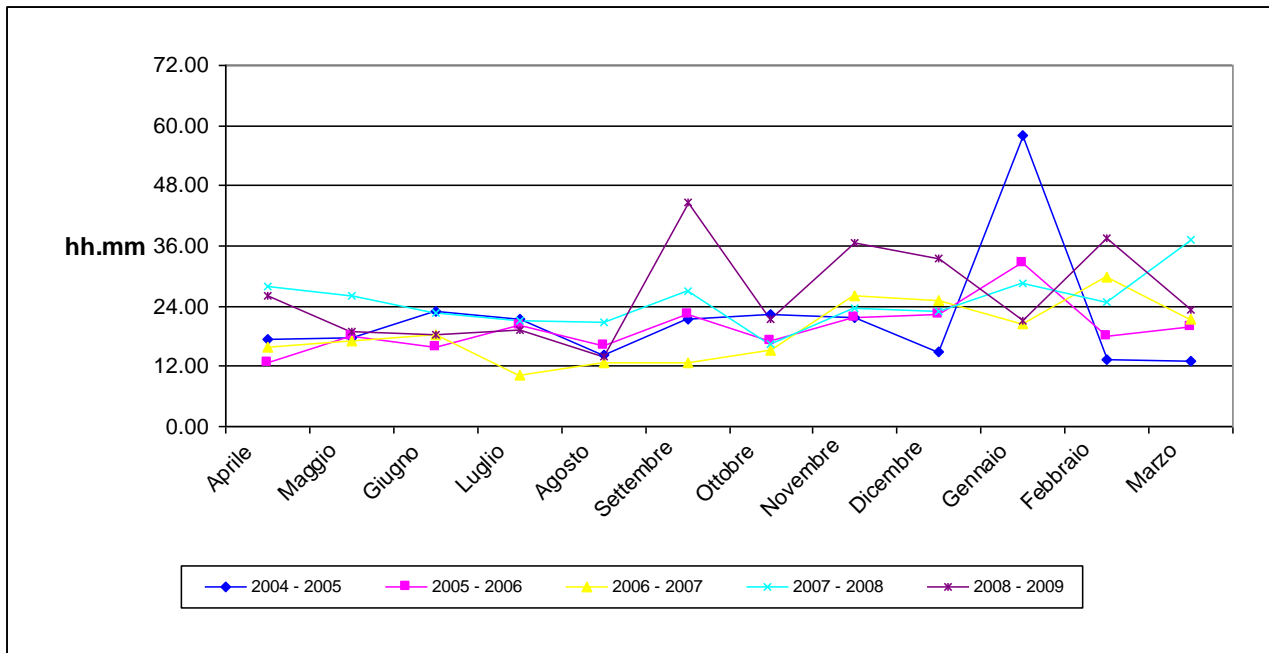
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	17.17	12.42	15.54	27.47	26.04
Maggio	17.47	17.55	17.08	26.09	18.52
Giugno	22.50	15.57	18.23	22.31	18.21
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-mar	21.32	19.43	18.46	24.55	26.12
Dev. St. apr-mar	12.04	4.56	5.58	5.11	9.34

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

Graf. 47: Media dei tempi di sosta in banchina – servizi diretti tipo feeder



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

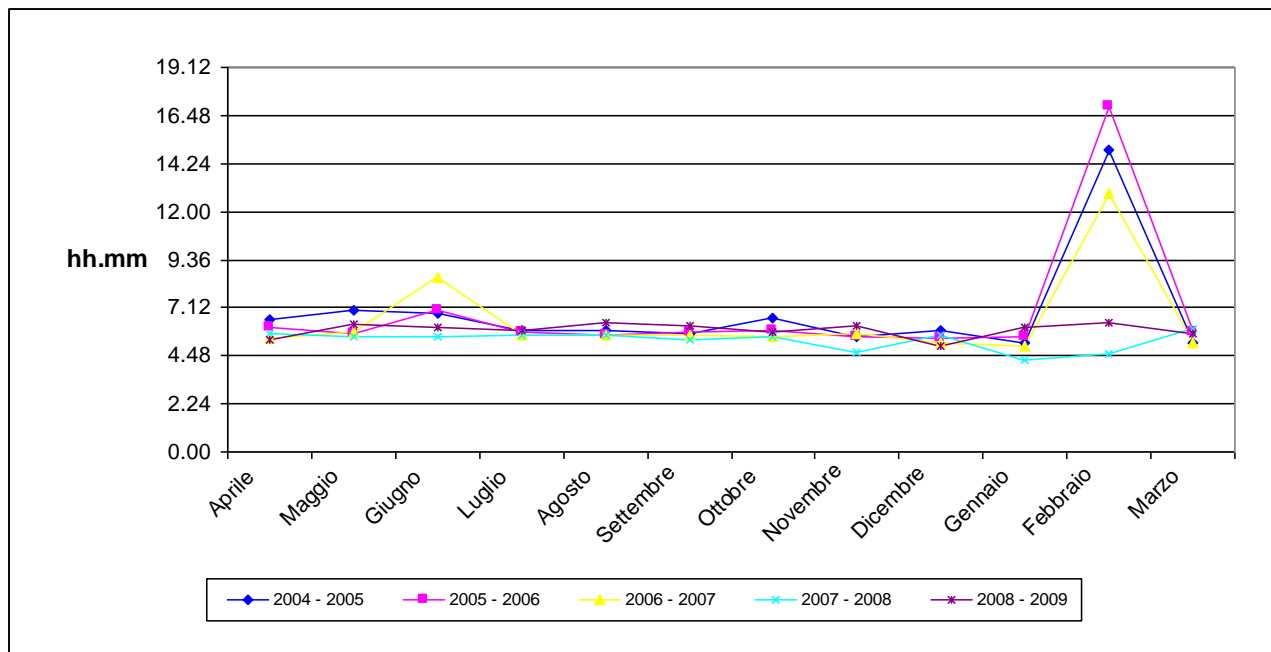
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	6.35	6.11	5.40	5.56	5.37
Maggio	7.06	5.56	5.59	5.45	6.22
Giugno	6.56	7.04	8.42	5.43	6.14
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-mar	6.55	6.57	6.32	5.34	6.05
Dev. St. apr-mar	2.37	3.15	2.11	0.28	0.21

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

Graf. 48: Media dei tempi di sosta in banchina - servizi ferry



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

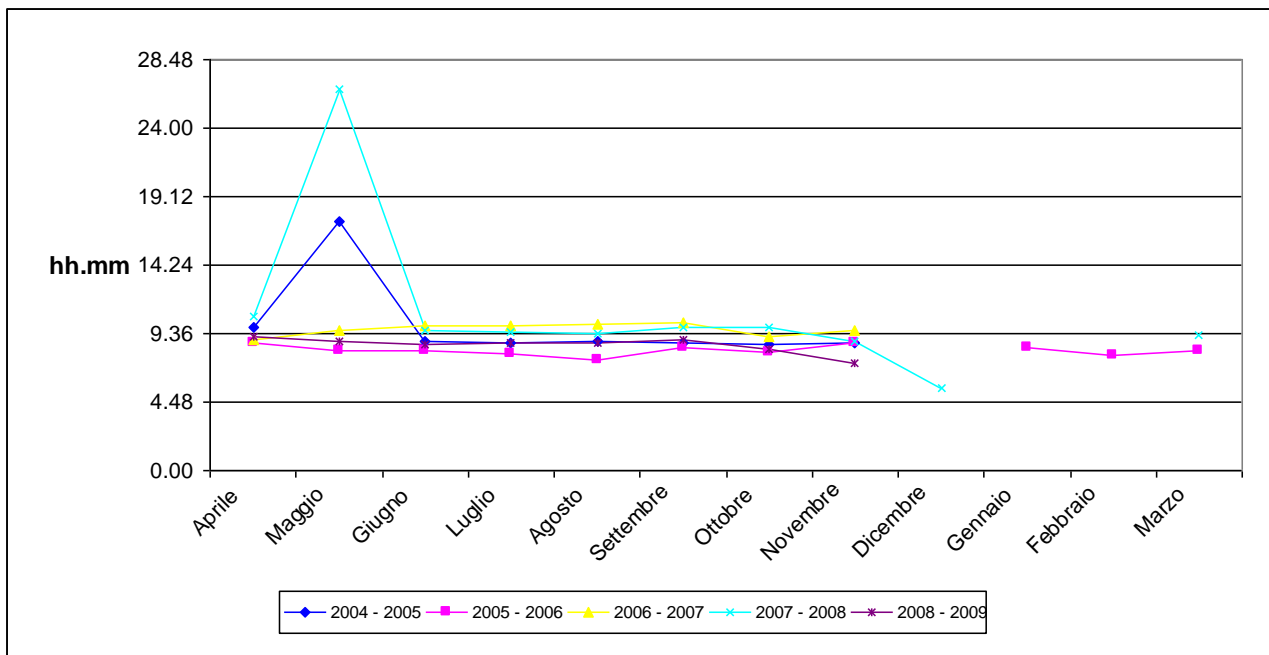
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	10.00	8.57	9.11	10.51	9.22
Maggio	17.30	8.26	9.52	26.43	9.05
Giugno	9.01	8.21	10.06	9.50	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-mar	10.09	8.25	9.53	11.06	8.48
Dev. St. apr-mar	2.59	0.21	0.24	5.38	0.34

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

Graf. 49: 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

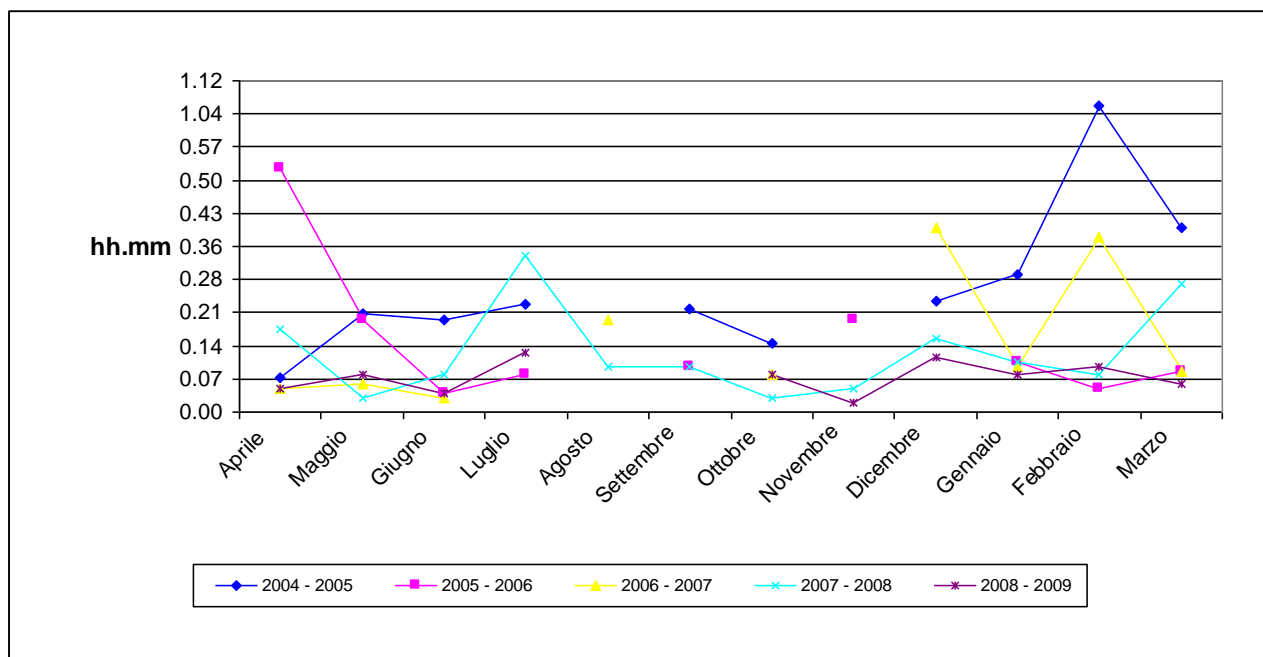
4.5. Media dei ritardi in partenza

Tab. 25: Media dei ritardi in partenza – servizi ro/ro solo merci (hh.mm)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	0.07	0.53	0.05	0.18	0.05
Maggio	0.21	0.20	0.06	0.03	0.08
Giugno	0.20	0.04	0.03	0.08	0.04
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-mar	0.27	0.15	0.15	0.12	0.07
Dev. St. apr-mar	0.16	0.15	0.14	0.09	0.03

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

Graf. 50: Media dei ritardi in partenza – servizi ro/ro solo merci



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

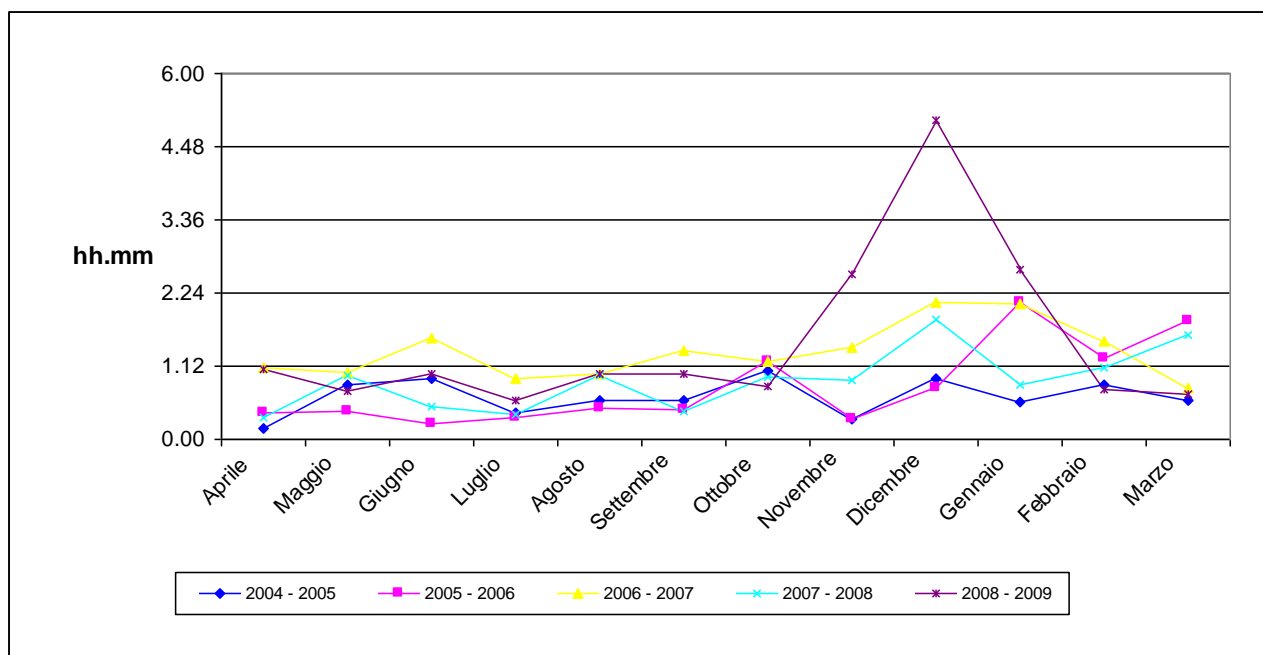
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 26: Media dei ritardi in partenza - servizi feeder (hh.mm)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	0.10	0.26	1.11	0.21	1.09
Maggio	0.54	0.27	1.06	1.03	0.47
Giugno	0.59	0.16	1.40	0.32	1.04
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-mar	0.42	0.52	1.26	0.57	1.34
Dev. St. apr-mar	0.17	0.40	0.27	0.30	1.21

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

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



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

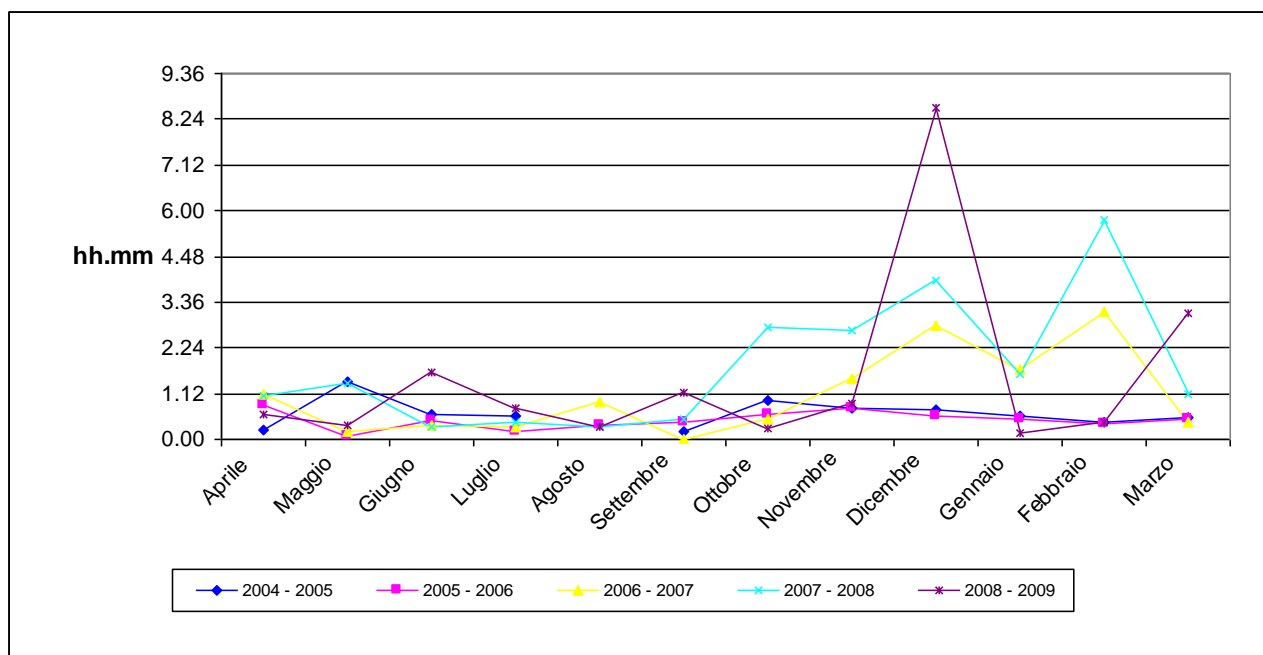
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 27: Media dei ritardi in partenza – servizi diretti tipo feeder (hh.mm)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	0.15	0.54	1.12	1.08	0.38
Maggio	1.30	0.06	0.12	1.28	0.23
Giugno	0.40	0.30	0.23	0.20	1.45
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-mar	0.40	0.30	1.09	1.54	1.35
Dev. St. apr-mar	0.21	0.13	1.06	1.42	2.24

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

Graf. 52: Media dei ritardi in partenza – servizi diretti tipo feeder



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

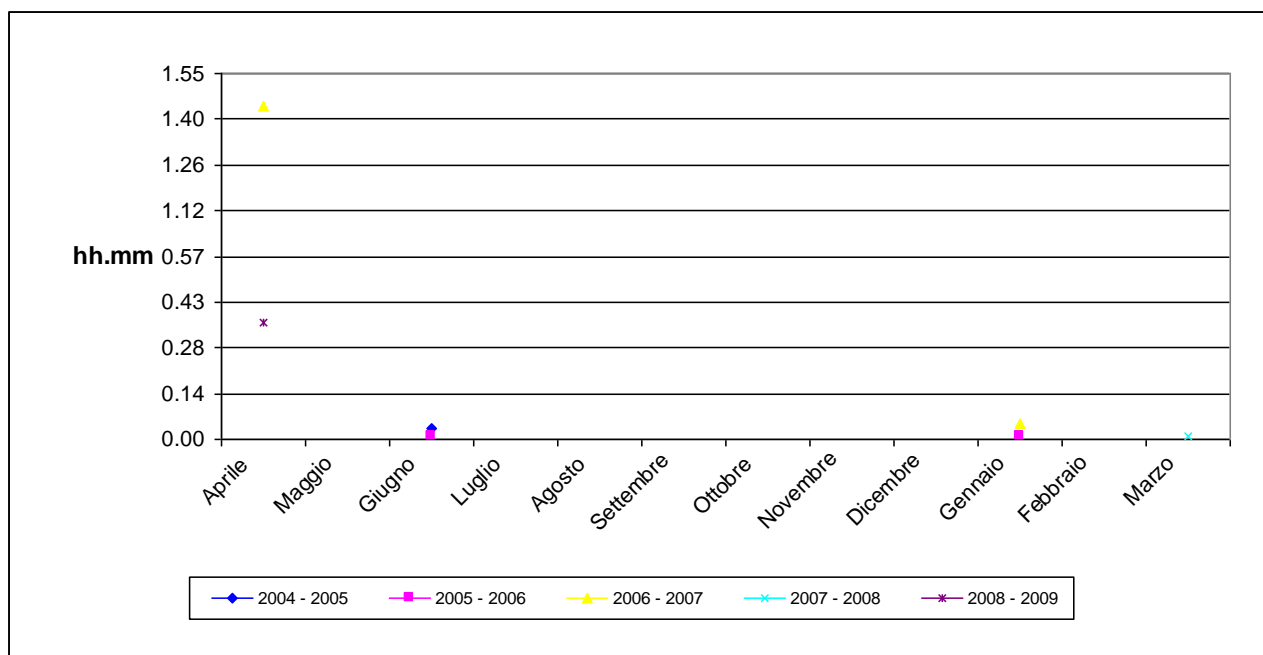
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 28: Media dei ritardi in partenza - servizi ferry (hh.mm.)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
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-mar			0.55	0.01	0.37
Dev. St. apr-mar			1.10		

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

Graf. 53: Media dei ritardi in partenza - servizi ferry



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

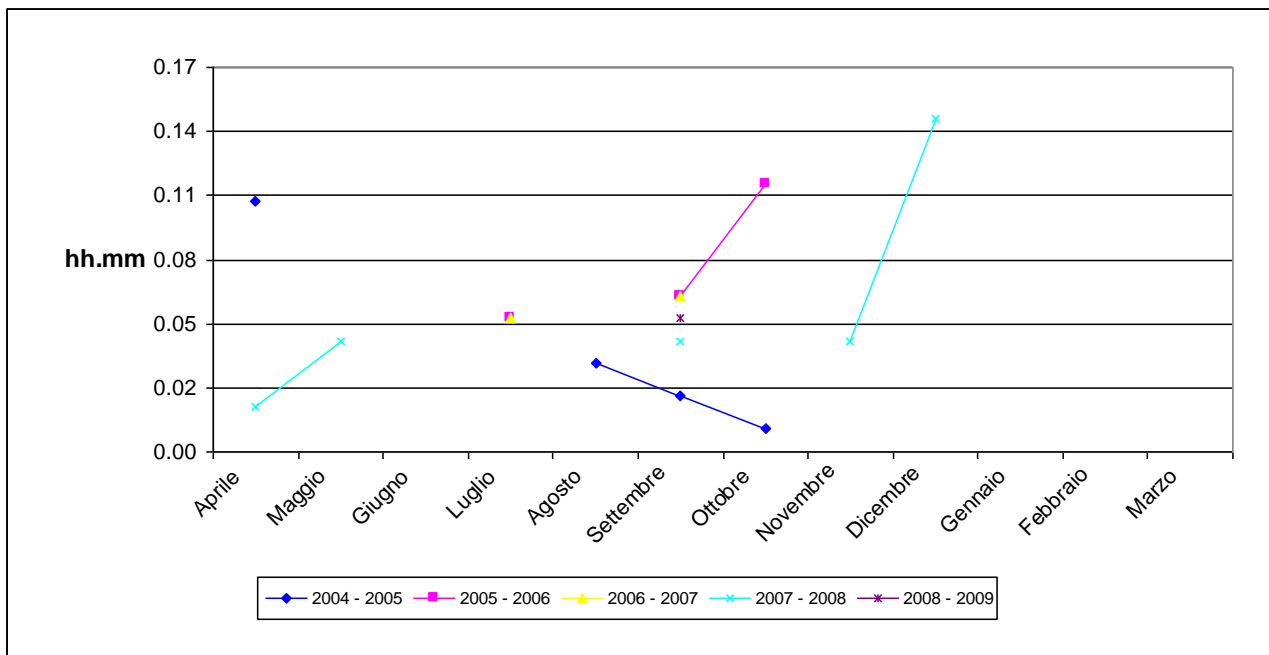
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	0.11			0.02	
Maggio				0.05	
Giugno					
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-mar	0.04	0.08	0.06	0.06	0.06
Dev. St. apr-mar	0.04	0.03	0.00	0.04	

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

Graf. 54: 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

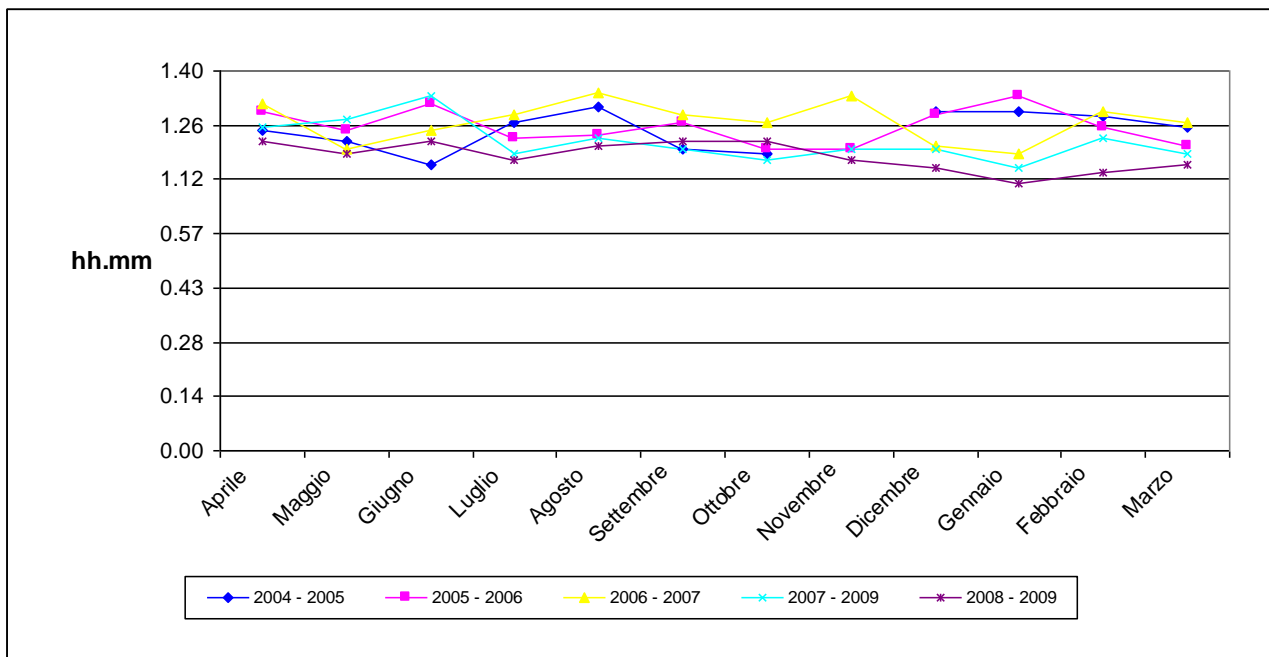
4.6. Media della manovra d'uscita

Tab. 30: Media della manovra d'uscita - servizi ro/ro solo merci (hh.mm)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2009	2008 - 2009
Aprile	1.25	1.30	1.32	1.26	1.22
Maggio	1.22	1.25	1.20	1.28	1.19
Giugno	1.15	1.32	1.25	1.34	1.22
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-mar	1.24	1.25	1.27	1.22	1.18
Dev. St. apr-mar	0.05	0.04	0.05	0.05	0.03

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

Graf. 55: Media della manovra d'uscita - servizi ro/ro solo merci



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

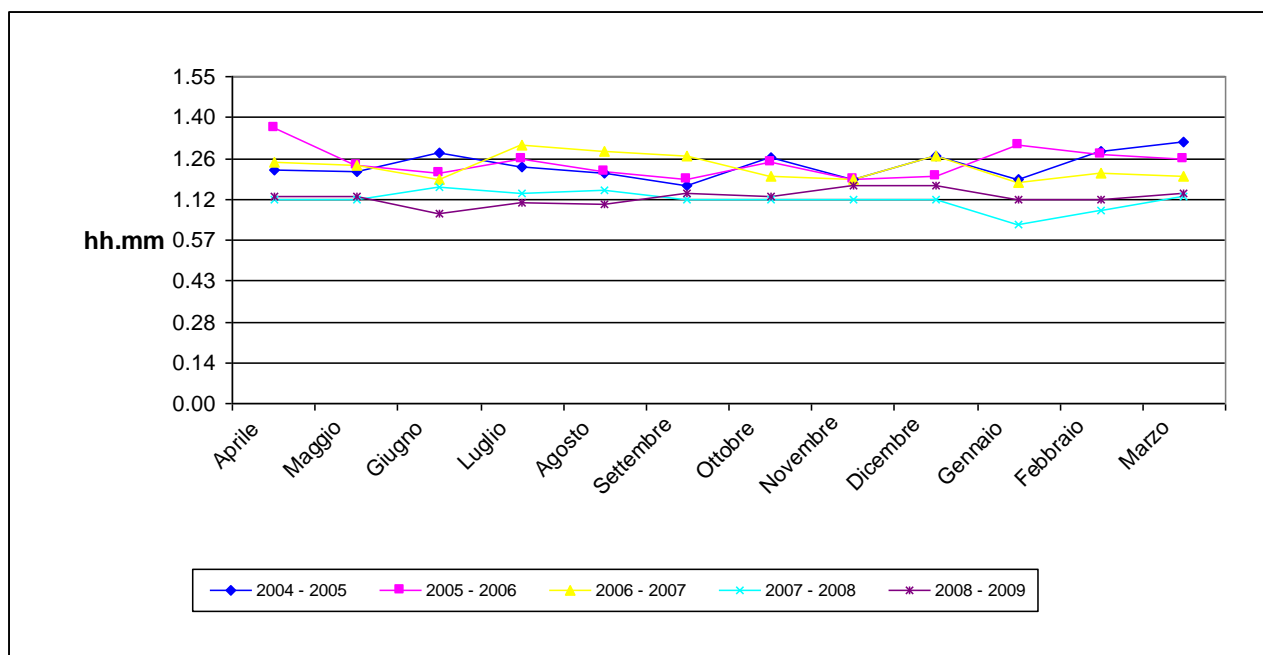
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 31: Media della manovra d'uscita - servizi feeder (hh.mm)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	1.22	1.37	1.25	1.12	1.13
Maggio	1.21	1.24	1.24	1.12	1.13
Giugno	1.28	1.21	1.19	1.16	1.07
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-mar	1.23	1.24	1.23	1.11	1.12
Dev. St. apr-mar	0.04	0.05	0.04	0.03	0.02

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

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



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

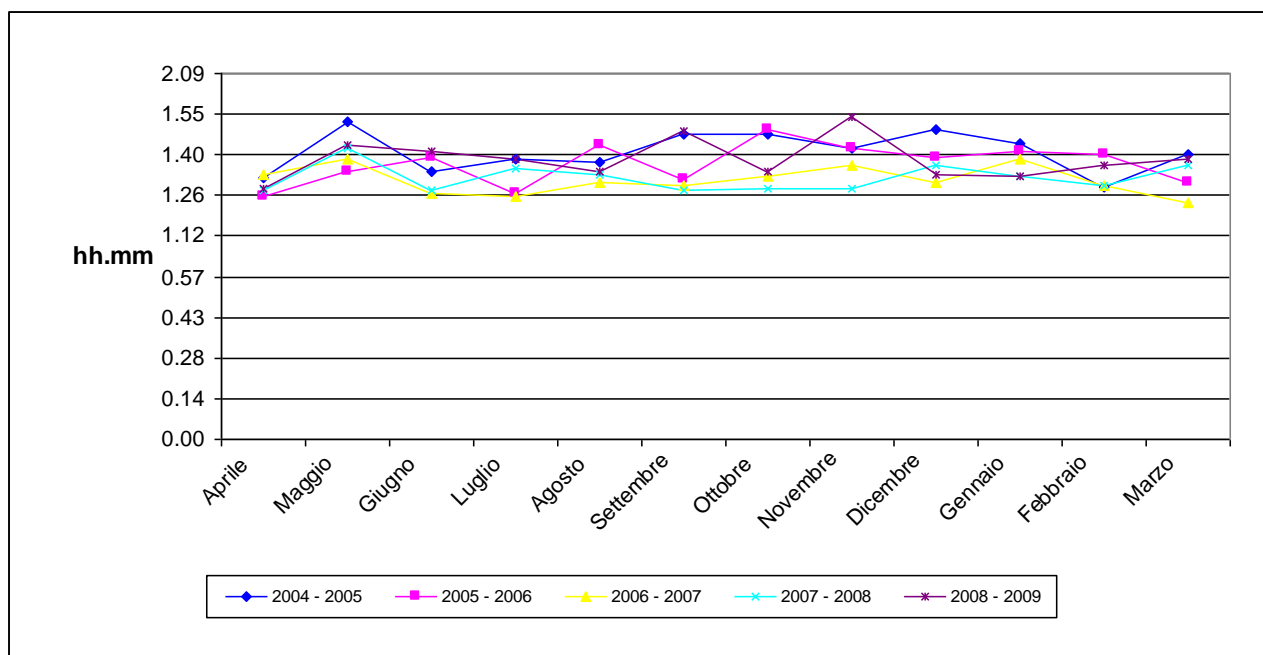
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	1.32	1.26	1.34	1.28	1.29
Maggio	1.52	1.35	1.39	1.43	1.44
Giugno	1.35	1.40	1.27	1.28	1.42
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-mar	1.41	1.37	1.31	1.32	1.39
Dev. St. apr-mar	0.07	0.07	0.04	0.04	0.07

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

Graf. 57: Media della manovra d'uscita - servizi diretti tipo feeder



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

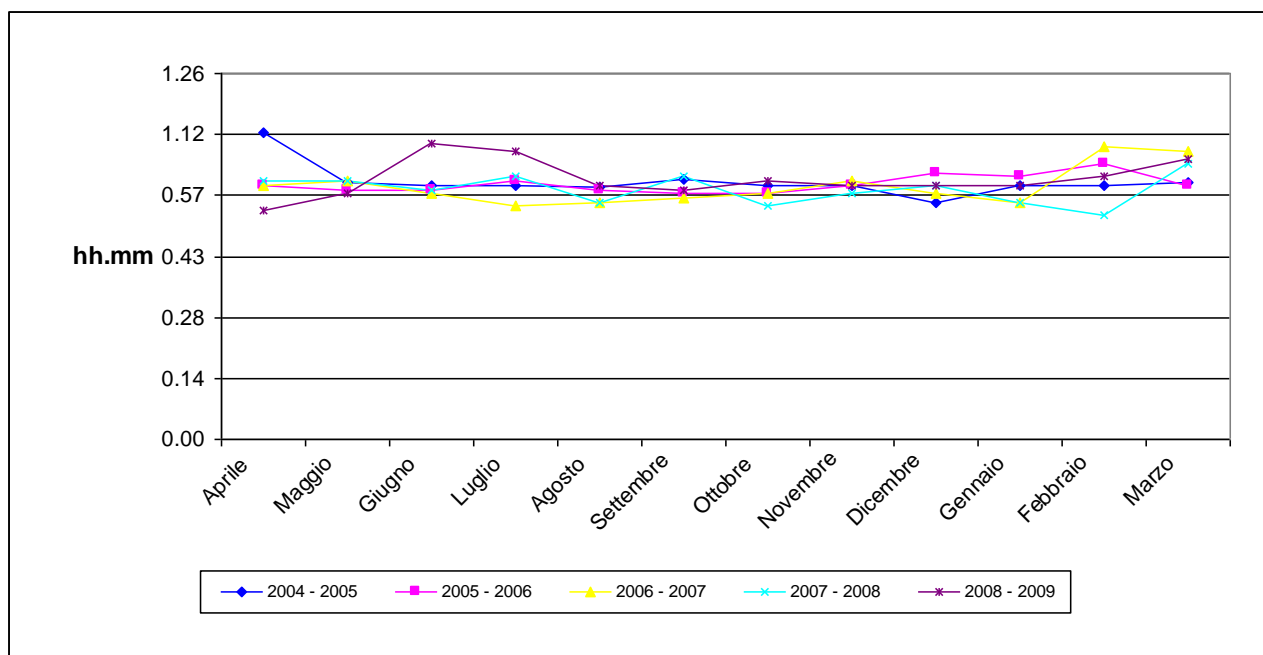
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	1.12	1.00	1.00	1.01	0.54
Maggio	1.00	0.59	1.01	1.01	0.58
Giugno	1.00	0.59	0.58	0.59	1.10
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-mar	1.00	1.00	0.59	0.59	1.01
Dev. St. apr-mar	0.03	0.02	0.04	0.03	0.04

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

Graf. 58: Media della manovra d'uscita - servizi ferry



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

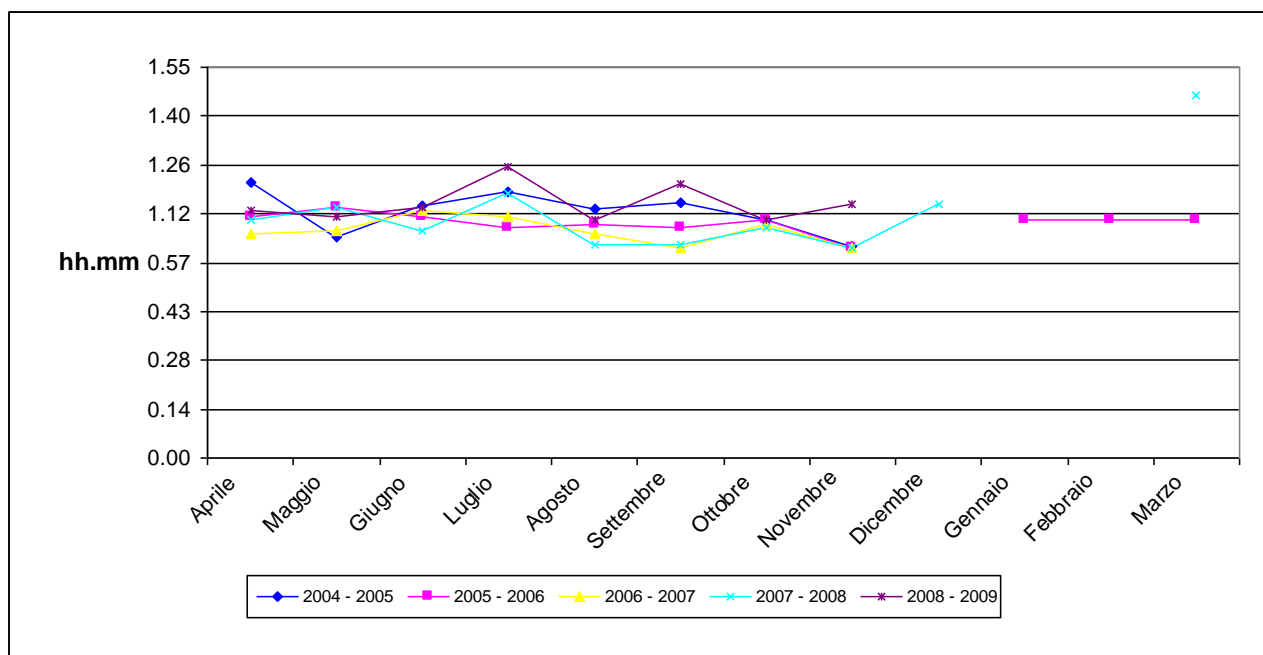
CORILA
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009
Aprile	1.21	1.11	1.06	1.10	1.13
Maggio	1.05	1.14	1.07	1.14	1.11
Giugno	1.14	1.11	1.13	1.07	1.14
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-mar	1.12	1.09	1.07	1.12	1.15
Dev. St. apr-mar	0.06	0.02	0.03	0.13	0.05

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

Graf. 59: 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 2008 - febbraio 2009 mette in luce un sostanziale miglioramento degli standard qualitativi di servizio. In generale 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, sono risultati essere legati

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

a fattori esogeni di tipo stagionale (specie nei mesi invernali - si vedano a tal riguardo i grafici) ed organizzativo.

Scendendo più nel dettaglio possono essere fatte alcune considerazioni:

- lo standard di servizio particolarmente elevato nel settore ro-ro già rilevato nei periodi precedenti trova una conferma anche alla fine del periodo in esame; i valori riguardanti questo particolare traffico (strategico ed in crescita) registrano nel periodo una diminuzione in tutti i valori registrati;
- i servizi containerizzati feeder evidenziano una buona tenuta con alcuni valori in lieve crescita rispetto il 2007 (ritardi in entrata e ritardi in partenza), ma generalmente in flessione rispetto lo stato *ante operam*;
- i servizi containerizzati diretti tipo feeder evidenziano alla fine della presente annualità un sostanziale peggioramento in termini qualitativi; a tale proposito, come già sottolineato in relazione ai servizi feeder, anche i servizi diretti scontano un deficit di servizio nelle fasi che precedono le manovre di entrata ed uscita (sosta in rada, ritardi in entrata e ritardi in partenza). Si ribadisce tuttavia che questo tipo di inefficienza è legata, in entrambi i servizi, a problematiche organizzative esogene già discusse in precedenza (discrepanze tra gli orari previsti di arrivo/ripartenza segnalati agli operatori che si occupano delle fasi di manovra e gli orari effettivi);
- i servizi ferry e quelli crocieristici (questi ultimi sono sospesi nei mesi invernali) registrano una sostanziale analogia col pregresso fatta di variazioni sia migliorative che peggiorative di limitata entità.

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.

In relazione a quanto osservato nei servizi container - feeder e diretti tipo feeder - si ritiene debba essere riservata particolare attenzione per verificare se, con il prosieguo dei lavori, le evidenze emerse risulteranno confermate, se gli aspetti organizzativi problematici richiamati verranno risolti ovvero se, in caso di perdurare dei ritardi, questi saranno imputabili alle opere MOSE.

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

L'attività portuale durante il terzo quadrimestre del quarto anno di attività del Piano di Monitoraggio non è stata caratterizzata da particolari fenomeni, o difficoltà, causati dalla prosecuzione dei lavori relativi al progetto MOSE. Si confermano le opinioni rilevate durante il precedente rapporto, gli *stakeholder* mantengono, nonostante l'andamento congiunturale dell'economia non risulti essere positivo, una certa fiducia nelle attività del porto di Venezia. Questa fiducia viene ulteriormente consolidata dalla buona risposta dello scalo durante il periodo di crisi economica, che viene percepita essere nello stadio terminale.

In questo particolare momento dell'andamento dei lavori, con i lavori di posa dei cassoni in calcestruzzo non ancora iniziati, tutti gli operatori sentiti nell'ambito del tavolo di riferimento non hanno manifestato particolari preoccupazioni per lo svolgimento delle loro attività. Alcuni portatori d'interesse hanno sottolineato il fatto che se la Capitaneria di porto riuscirà a svolgere un adeguato lavoro di organizzazione anche durante la posa dei cassoni non dovrebbero insorgere particolari problematiche per l'operatività portuale.

La categoria dei piloti, direttamente a contatto con l'operatività della nave in laguna, ha sottolineato come le condizioni stabili di corrente permettono lo svolgersi delle operazioni di manovra in tutta sicurezza. L'esperienza maturata è ritenuta più che sufficiente a mantenere standard di operatività elevati, anche per le navi con maggiore tonnellaggio.

I piloti hanno riscontrato un incremento della loro attività su navi di dimensioni maggiori alle 30.000 tonnellate, su cui vi è la necessità del secondo pilota a bordo. Lo scalo di naviglio di dimensioni maggiori viene spiegato con le sempre migliori condizioni di fondale della laguna, dove i lavori di dragaggio, che stanno proseguendo con regolarità, consentono alle navi di arrivare a pieno carico e quindi al porto di Venezia di essere maggiormente competitivo. Oltre alle dimensioni sempre maggiori delle navi lo stesso gruppo portatore d'interessi ha sottolineato un aumento delle navi transitanti a San Leonardo.

Tutti gli *stakeholder* concordano sul fatto che le modificazioni, ben evidenti a livello statistico, delle categorie merceologiche movimentate nello scalo lagunare sono il frutto di un rimodellamento strategico del porto stesso. Il calo del porto industriale viene percepito come inevitabile e non desta particolari preoccupazioni, al contrario il porto commerciale viene visto quasi nella sua interezza come strategico e con forti potenzialità di crescita.

I terminalisti sentiti sottolineano che i risultati estremamente positivi, anche in considerazione del momento storico dell'economia mondiale, riscontrati per alcune tipologie di traffico sono in gran parte da imputarsi all'abilità commerciale dei terminal stessi. L'efficienza e la localizzazione strategica del punto nodale hanno permesso alle attività portuali di Venezia di consolidarsi ulteriormente all'interno dello scenario competitivo. Anche le opere infrastrutturali nel retroterra, come il passante di Mestre, hanno permesso di incrementare il livello di competitività dello scalo veneziano. Il livello di servizio elevato ha consentito in alcuni terminali di non abbassare le tariffe.

Il livello di specializzazione e di efficienza raggiunti nella movimentazione di *project cargo* e *general cargo* permettono a Venezia di poter contare su forti vantaggi competitivi nei confronti dei porti concorrenti. La vicinanza ai centri di produzione di questa tipologia di beni è un ulteriore vantaggio per i terminalisti lagunari, che hanno compreso appieno l'opportunità e si sono strutturati in modo da poter competere efficacemente. Le attrezzature e la struttura organizzativa dei terminal permettono ora di mantenere una leadership nel settore. Altri porti, come ad esempio quello di Ravenna, si sono sviluppati, sempre secondo le opinioni degli *stakeholder* interpellati,

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

grazie ai disservizi del porto lagunare. Gli stessi portatori d'interessi sostengono che le possibilità di sviluppo di diverse attività portuali, come ad esempio la movimentazione di sfarinati, sono fortemente condizionate dalla mancanza di spazi e magazzini.

Invece, per quanto concerne le merceologie che più hanno risentito della crisi economica a livello globale, come i prodotti siderurgici, è prevista dagli operatori coinvolti già dal mese di giugno una ripresa, in particolare per la ghisa ed i prodotti di ferro. Per quanto riguarda la situazione delle altre rinfuse i terminalisti prospettano una situazione stabilizzata, non più caratterizzata da ulteriori perdite ma nemmeno da crescita significative. Per il cemento e per i fertilizzanti si prevede una ripresa, legata alla ripartenza di molte attività economiche prima rallentate dalla congiuntura negativa.

La movimentazione di container è percepita come non soggetta a cali, nemmeno a causa della crisi economica. Gli operatori sono convinti ci possa essere una stagnazione ma ancora per un breve periodo. La convinzione è che il terminal container di Venezia sia fortemente competitivo e destinato ad una crescita, compatibilmente con gli spazi e le infrastrutture a disposizione. Nemmeno la limitazione di profondità, che consente l'approdo a navi con pescaggio massimo di 36 piedi, non viene vista come un limite. I terminalisti non credono che l'Adriatico senta la necessità di accogliere navi più grandi, le transoceaniche da 8.000 e più TEU attualmente in navigazione, perché la domanda non le giustifica. Un'opinione diversa dagli operatori del porto di Trieste, che puntano sulla capacità dei loro fondali di ospitare le più grosse navi porta contenitori, che però sono solitamente di linea diretta verso l'Oriente e non *feeder* come nel caso di Venezia. Comunque, se ci fosse bisogno di ospitare navi portacontainer di pescaggio più profondo si crede che potrebbe essere valutato San Leonardo, dove il pescaggio è di 44 piedi.

Il problema degli spazi, come peraltro messo in evidenza dai precedenti rapporti del tavolo di riferimento, emerge quale principale impedimento alla crescita. La disponibilità di più spazio per lo stoccaggio, e quindi magazzini e spazio retro portuale, e di banchine potrebbe permettere lo sviluppo, che viene percepito come potenziale ma inespresso, del porto di Venezia. Al contempo sono chiare ai portatori d'interesse le limitazioni di carattere ambientale di cui Venezia deve tener conto nel suo sviluppo portuale.

In particolare, durante questo quadrimestre di monitoraggio si è investigato sulle percezioni degli opinion leader sul traffico legato alle Autostrade del mare, quindi legato a flussi non containerizzati che vedono il porto di Venezia come nodo per il cambio di modalità da gomma a nave. I traghetti ed i Ro-Ro dalle statistiche risultano aumentati in modo significativo nel 2009 rispetto all'anno precedente e rispetto alla situazione *ante* lavori. I gruppi portatori d'interesse coinvolti nel tavolo di riferimento, nonostante manifestino un grande interesse per questo tipo di traffici e li giudichino strategici per il porto di Venezia, non concordano sull'estrema positività che emerge dalle statistiche. Anche se da queste emerge un numero di tonnellate significativamente maggiore nel 2008 rispetto al 2007 (+26,2%) gli *stakeholder* sostengono che questa tipologia di traffico stia soffrendo in modo particolare l'andamento congiunturale negativo dell'economia.

Soprattutto i Ro-Ro "puri", quindi quei traffici che non prevedono flussi turistici ma che effettuano il trasporto dei semirimorchi ed in alcuni casi dei trattori stradali e dei loro autisti, si ritiene abbiano subito delle forti ripercussioni a causa della crisi economica che però non emergono chiaramente dalle statistiche. Gli operatori sottolineano come il traffico stradale sia diminuito di circa il 30% per quanto riguarda il trasporto merci su gomma, una quota di flessione che ritengono si sia riflessa direttamente sul traffico che coinvolge le Autostrade del mare. Gli *stakeholder* inoltre ritengono che la misurazione in tonnellate che si evince dalle statistiche non sia in grado di esprimere appieno la situazione reale, secondo alcuni di essi una misurazione dei metri lineari sarebbe più corretta, in quanto anche le tariffe applicate dagli armatori vengono calcolate in base a questo parametro.

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

Secondo l'opinione di alcuni operatori coinvolti in questi flussi di traffico sono gli autotrasportatori i soggetti che hanno risentito in modo più immediato e consistente dell'aumento delle difficoltà per la concessione del credito e della diminuzione del traffico reale di prodotti e semilavorati. Molti di questi autotrasportatori sono stati costretti a fermarsi per la mancanza di carico, altri si sono dimostrati in difficoltà nei pagamenti dei biglietti per il trasporto su nave in quanto questo deve essere pagato in anticipo invece il pagamento della fattura per la prestazione di trasporto avviene molte volte dopo 5 o 6 mesi. I servizi Ro-Ro concedono, per gli operatori più accreditati, una dilazione massima di 30 o 60 giorni. Per questo motivo molti autotrasportatori preferiscono effettuare il percorso tutto su strada, dove i loro fornitori degli concedono condizioni di pagamento più elastiche. Sempre secondo questi *stakeholder* la flessione dovuta a carenza di liquidità potrebbe essere stimata in circa il 15-20% del traffico complessivo.

Durante le indagini nel tavolo di riferimento sono emerse alcune perplessità sui documenti utilizzati dall'Autorità portuale per le statistiche relative ai traffici Ro-Ro. Gli operatori sostengono che nelle domande d'approdo vengono indicate sempre il numero massimo di tonnellate per camion, e quindi 24.

Il numero di tocche per quanto riguarda i servizi di Ro-Ro "puri" si è, sempre secondo gli operatori sentiti, dimezzato nel periodo che va da novembre 2008 ad aprile 2009. I traghetti non sembra abbiano subito flessioni di rilievo in quanto si è riscontrato che i flussi turistici hanno retto alla crisi. Dopo la forte crescita che vi era stata fino a marzo 2008, la quale aveva portato ad aumentare in modo significativo le navi a disposizione di questi flussi di traffico, vi è stato un ritorno ai livelli precedenti al 2007.

Il porto di Venezia è caratterizzato da molti aspetti positivi per questa tipologia di traffici, innanzitutto la vicinanza alle localizzazioni produttive e poi la buona connessione stradale, migliorata dalla costruzione del passante di Mestre. Aspetti negativi sono la percorrenza molto lunga per le navi in laguna, in quanto Malamocco è a senso unico alternato e se si perde il convoglio si può sostare anche 4 ore, e le particolarità dell'ambiente lagunare con la nebbia ed i limiti di vento.

Gli *stakeholder* sono comunque convinti in una forte ripresa del traffico Ro-Ro. Per ora delle navi sono ferme e stanno approfittando del periodo di crisi per effettuare la pulizia e la manutenzione. Poi a seconda delle esigenze l'armatore deciderà quali linee mantenere su Venezia e se il traffico non si sarà ristabilito le destinerà ad altre rotte. Nel lungo termine vengono percepite delle alte aspettative di sviluppo nel Mediterraneo per i traffici Ro-Ro, soprattutto per quei servizi "puri" e quindi in grado di ottimizzare le risorse umane e gli *asset* fisici quali i trattori stradali.

Allo stesso tempo viene evidenziato dagli operatori che vi è una certa fiducia nella ripresa in quanto nonostante i risultati non siano positivi i gruppi armatoriali hanno deciso di mantenere le linee con Venezia, privilegiando questo scalo nei confronti di altri concorrenti. La posizione strategica di Venezia, con la sua prossimità a importanti centri di produzione ed in secondo piano anche di consumo, e l'incremento della profondità dei canali di navigazione permette allo scalo lagunare di essere preferito, sempre secondo l'opinione dei portatori d'interesse, ai porti concorrenti di Ravenna e Trieste.

Questi aspetti saranno ulteriormente investigati nei prossimi rapporti, dove il gruppo di ricerca intende coinvolgere all'interno del tavolo di riferimento ulteriori attori, che nei dialoghi avvenuti informalmente in questi mesi si sono detti desiderosi di partecipare a livello più attivo a questo tipo di ricerca.