



**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  
II RAPPORTO DI VALUTAZIONE  
PERIODO DI RIFERIMENTO: DA SETTEMBRE A  
DICEMBRE 2009**

Versione **1.0**

Emissione **15 Gennaio 2010**

Redazione

Verifica

Approvazione

Dott. Marco Della Puppa

Prof. Marco Mazzarino

Ing. Pierpaolo Campostrini

## Indice

<b>1. INTRODUZIONE.....</b>	<b>3</b>
<b>2. ANALISI DEI TRAFFICI DEL PORTO DI VENEZIA NEL PERIODO GENNAIO 2009 - OTTOBRE 2009: VALORI A CONFRONTO E TREND .....</b>	<b>4</b>
<b>3. "PORTI CONCORRENTI": ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2009 - OTTOBRE 2009.....</b>	<b>13</b>
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
<b>4. LA QUALITA' DEL SERVIZIO MARITTIMO-PORTUALE: ANDAMENTO DEI PARAMETRI NEL PERIODO APRILE 2009 - NOVEMBRE 2009.....</b>	<b>25</b>
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
<b>5. ASPETTI QUALITATIVI DEL MONITORAGGIO: STRATEGIE E VALUTAZIONI DEGLI OPINION LEADERS .....</b>	<b>55</b>

## 1. INTRODUZIONE

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

Nelle prime due 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 luglio - ottobre 2009 per il porto di Venezia, mentre copre il periodo marzo - ottobre 2009 per i "porti concorrenti".

Come già argomentato in precedenti rapporti, si ricorda 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.

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

Nella terza parte del rapporto saranno rielaborati ed analizzati i dati derivanti dalla misurazione diretta dei valori dei parametri che rappresentano la qualità del servizio offerto dal porto di Venezia. L'arco temporale di riferimento sarà, in questo caso, aprile - novembre 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, 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 - OTTOBRE 2009: VALORI A CONFRONTO E TREND

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

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

Merci (tonn.)	PERIODO		Var. % 09/08
	Gen. 08 - Ott. 08	Gen. 09 - Ott. 09	
Cereali	305.671	212.284	-30,6
Mangimi/semi oleosi	1.363.864	1.246.168	-8,6
Carbone	2.497.931	2.065.613	-17,3
Minerali/cascami	648.774	338.556	-47,8
Fertilizzanti	31.062	20.325	-34,6
Altre rinfuse solide	2.206.406	1.510.378	-31,5
Rinfuse solide	7.053.708	5.393.324	-23,5
Petrolio grezzo	4.658.534	5.080.027	9,0
Prodotti raffinati	4.238.559	3.777.535	-10,9
Gas liquefatti	0	0	
Altre rinfuse liquide	1.285.621	1.061.055	-17,5
Rinfuse liquide	10.182.714	9.918.617	-2,6
Container	3.167.574	3.009.782	-5,0
Ro-ro	2.273.492	1.617.566	-28,9
Altre general cargo	2.742.274	1.405.123	-48,8
Merci in colli	8.183.453	6.032.471	-26,3
<b>TOTALE GENERALE</b>	25.334.761	21.344.412	-15,8
TEU	316.884	312.299	-1,4
Passeggeri	1.626.040	1.783.819	9,7
di cui crocieristi	1.127.864	1.327.387	17,7
Navi	4.297	3.778	-12,1

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

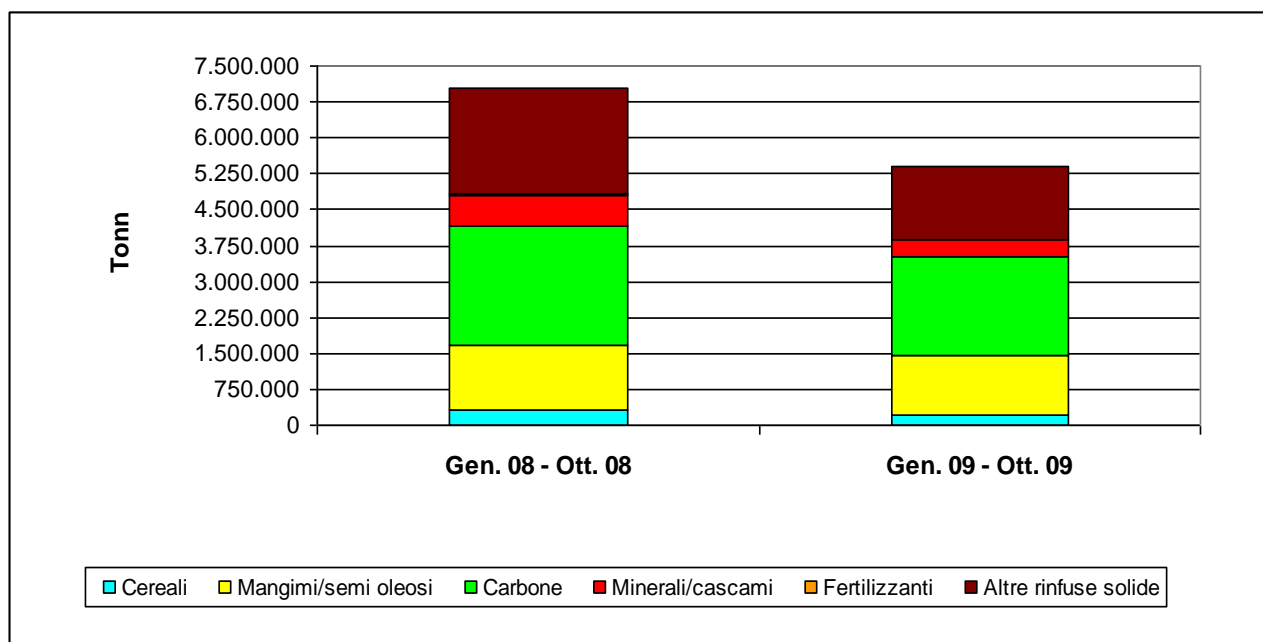
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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

Merci (tonn.)	PERIODO
	Gen. 04 - Ott. 04
Cereali	793.222
Sfarinati	599.166
Carbone	567.303
Rinfuse siderurgiche	1.048.777
Altre rinfuse	2.124.509
Prodotti siderurgici	1.728.361
Altre merci	391.288
Totale tradizionale	7.252.626
Autostrade del mare	1.304.268
Container	2.191.206
Rinfuse liquide	59.350
Totale specializzati	3.554.824
<b>TOTALE COMMERCIALE</b>	<b>10.807.450</b>
<b>TOTALE INDUSTRIALE</b>	<b>5.081.746</b>
<b>TOTALE PETROLI</b>	<b>8.955.744</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>24.844.940</b>
Movimento contenitori (TEU)	245.355
Movimento passeggeri (unità)	986.510
Navi al commerciale (unità)	3.127
di cui passeggeri	1.096

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

Graf. 1: Rinfuse solide (tonn.)



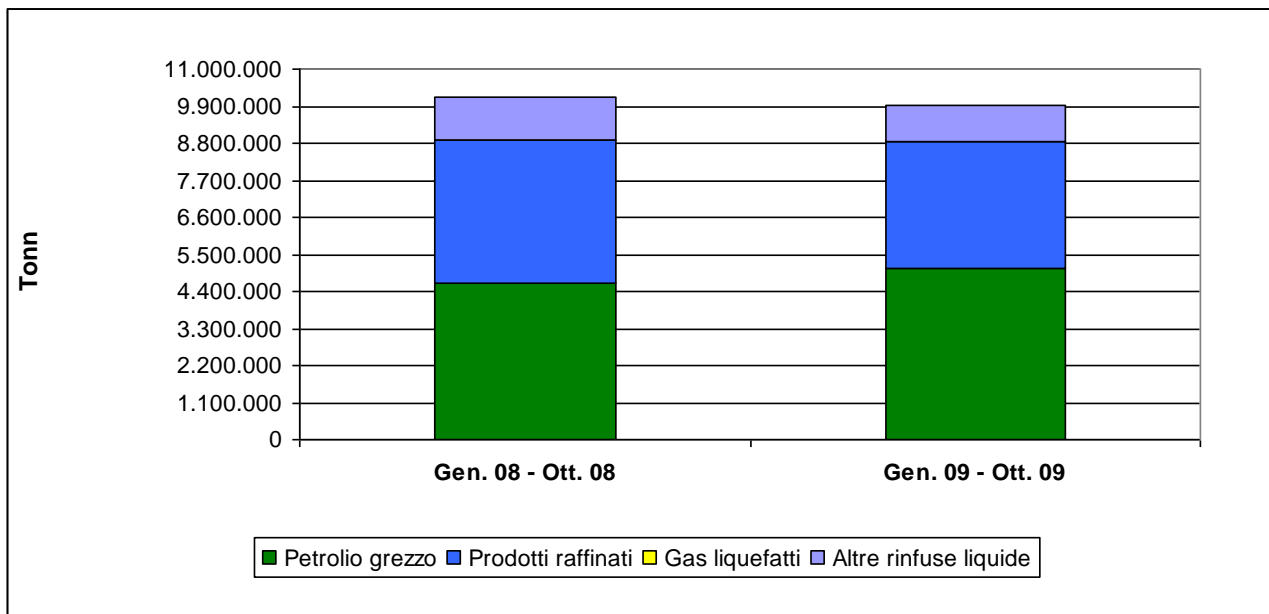
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

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

La movimentazione delle rinfuse solide vede il periodo esaminato chiudersi con una flessione generalizzata rispetto i livelli del 2008; il movimento complessivo è infatti passato dai 7 milioni di tonnellate ai quasi 5,4 dell'anno in corso (pari a -23,2%). Andando ad un maggiore livello di dettaglio si riscontrano flessioni piuttosto marcate in tutte le categorie merceologiche monitorate, flessioni generalmente al di sopra dei 15 punti percentuali, che vanno dal -8,6% dei mangimi al -47,8 dei minerali. Parzialmente diversa è la situazione rispetto al 2004 per le merci direttamente confrontabili ossia cereali, mangimi e carbone, in quanto se nei primi si ha una flessione di 500 mila tonnellate, nelle altre due si ha un buon incremento in quanto si è passati dalle 600 e 500 mila tonnellate ai 1,2 e 2 milioni rispettivamente.

Spostando l'attenzione alle rinfuse liquide, pur essendo confermato il saldo complessivamente negativo, il quadro è diverso; se da una parte la flessione appare essere infatti di minore entità (-2,6%), dall'altra si hanno un incremento del 9% nel traffico di greggio (che aumenta di quasi 500 mila tonnellate) e flessioni di minore entità nelle altre merci (-10% raffinati, -17% altre rinfuse). La comparazione con i valori del 2004 evidenzia infine un quadro di sostanziale stabilità che si attesta su una movimentazione quasi nove milioni di tonnellate tra greggio e raffinati.

Graf. 2: Rinfuse liquide (tonn.)



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

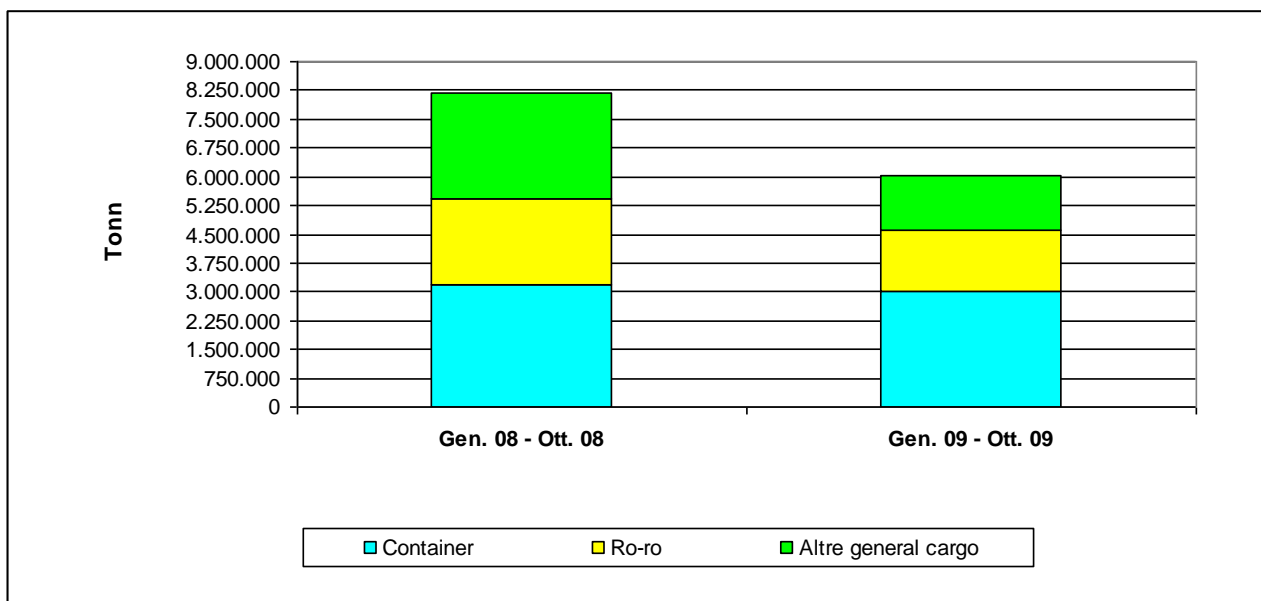
Il momento negativo è confermato anche dalla flessione registrata nei *general cargo*. Come rilevato in relazione alle rinfuse solide, anche in questo caso tutte le tipologie di traffico monitorate risultano essere in flessione. Più in particolare, a fronte di un decremento totale di quasi 2 milioni di tonnellate (-26,3% rispetto i dieci mesi del 2008), si va dalla flessione di 5 punti percentuali nelle tonnellate di merci containerizzate (pari a 160 mila tonnellate in meno), al -28,9 e -48,8% dei ro-ro e delle altre *general cargo* (500 mila e 1,3 milioni in meno rispettivamente). L'andamento è invece positivo rispetto il 2004 per quanto riguarda le merci in container ed il traffico ro-ro; in entrambe i casi si ha un incremento, di quasi 900 mila tonnellate nel primo caso e di 300 mila nel secondo.

Venendo ora ad una considerazione di sintesi rispetto quanto emerso dall'analisi precedentemente svolta e sintetizzabile nel parametro "traffico totale del porto", i dieci mesi in oggetto vedono lo scalo lagunare realizzare una flessione di quasi 4 milioni di tonnellate (pari al -15,8%) rispetto lo stesso periodo dello scorso anno con un interscambio commerciale che è passato dai 25 ai 21

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

milioni di tonnellate. L'andamento negativo è confermato anche rispetto il 2004 quando sono state movimentate complessivamente oltre 24 milioni di tonnellate.

Graf. 3: General cargo (tonn.)



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

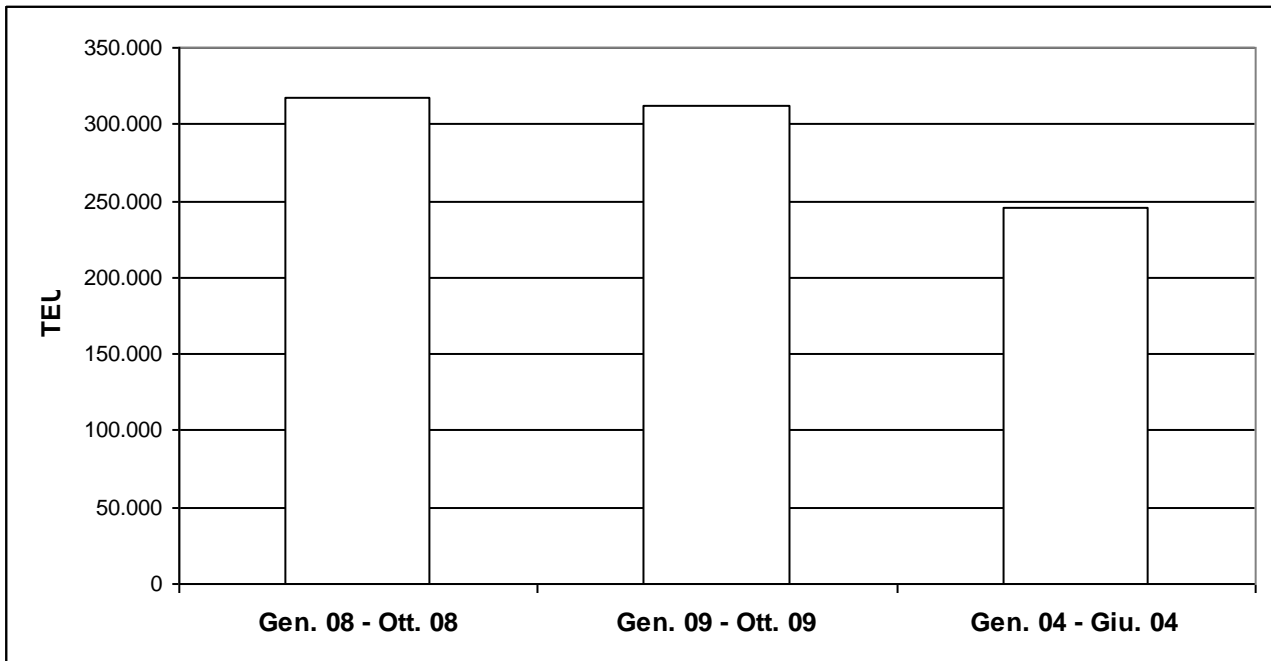
Nei grafici successivi (graf. 4, 5 e 6) sono rappresentati i valori riguardanti le movimentazioni di container espresse in TEU, il movimento passeggeri ed il numero complessivo di navi che hanno scalato il porto.

Una lieve flessione emerge anche dall'analisi del numero di TEU movimentati; passando dai 316 ai 312 mila il decremento è pari ad 1,4 punti percentuali; diverso è l'andamento nei confronti dello stato *ante operam* quando sono stati operati complessivamente 245 mila TEU. Un trend positivo contraddistingue invece il movimento passeggeri. In questo caso si ha un incremento rispetto il 2008 tanto nel movimento complessivo (+9,7%) quanto, e soprattutto, in quello crocieristico (+17,7%). Analoga tendenza è riscontrabile anche rispetto il 2004 quando sono transitate per lo scalo lagunare 986 mila unità contro il milione e settecento mila dell'anno in corso.

Per quanto concerne, infine, il movimento marittimo, l'unico raffronto possibile è quello tra i dati del 2009 e quelli del 2008 in quanto viene ora reso noto soltanto il movimento complessivo in tutte le sue componenti e non esclusivamente quello commerciale e passeggeri. Ad ogni modo, quanto emerso nel periodo in analisi evidenzia una flessione del 12,1% con un numero complessivo di navi transitate pari a 3778.

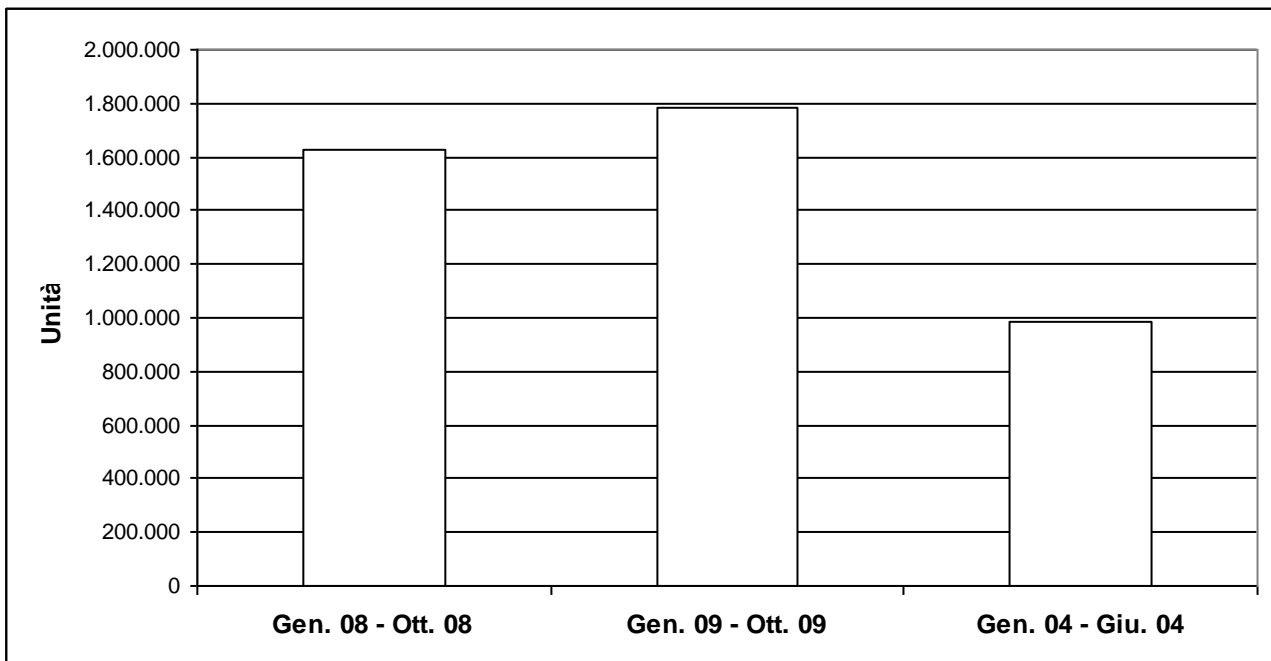
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 4: Movimento contenitori (TEU)



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

Graf. 5: Movimento passeggeri (unità)

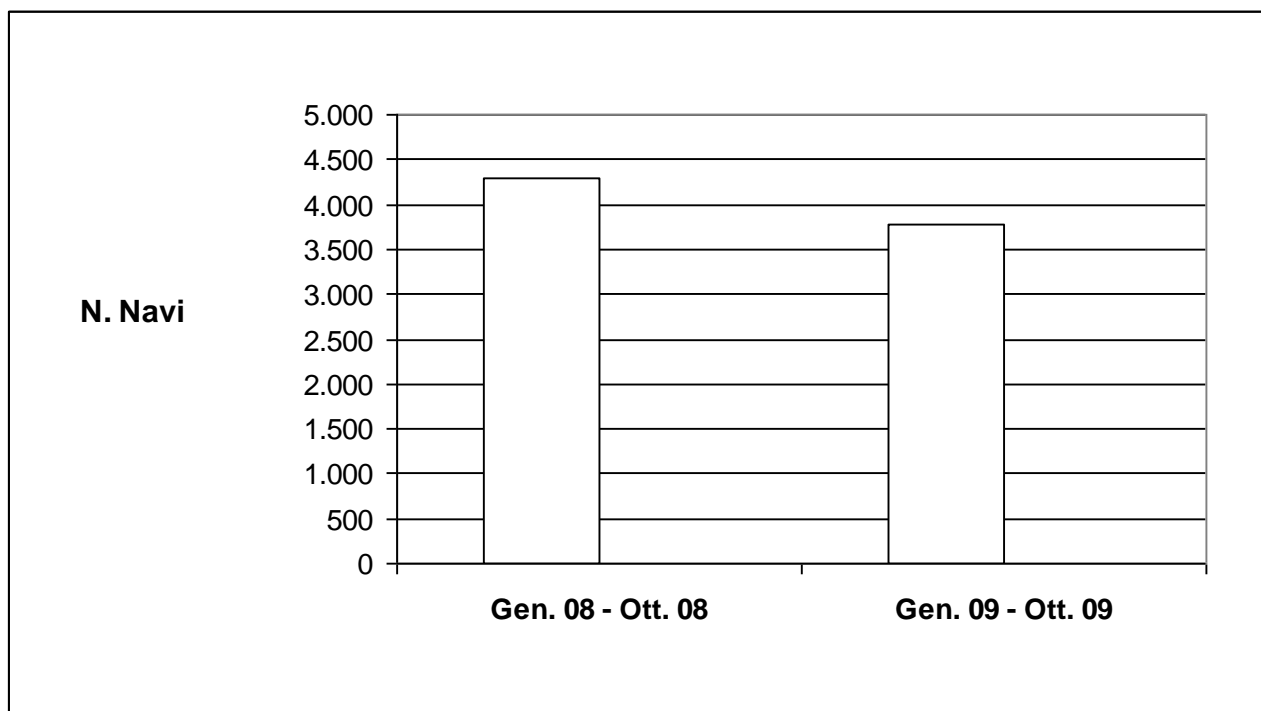


Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.



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 rispetto i valori registrati nel 2004, si procederà con alcune approssimazioni. In particolare, per le merceologie per cui non è stato possibile effettuare una comparazione puntuale, evidenziate in blu nelle tabelle 1 e 2, è possibile concludere che il periodo gennaio - ottobre 2009 si chiude con una flessione rispetto lo stesso periodo del 2004 in quanto i rispettivi (e complessivi) tonnellaggi sono stati di 4.335.437 e 5.352.285 tonnellate.

Da un'osservazione d'insieme delle tendenze analizzate nelle precedenti pagine possono essere tratte alcune considerazioni conclusive. In particolare quanto emerso evidenzia un andamento significativamente diversificato rispetto lo scorso anno, che si ricorda essere facente parte di un periodo di intenso sviluppo, ed il 2004. La motivazione di fondo di questa differenza può essere ricondotta essenzialmente alla congiuntura economica negativa innescatasi nel 2008 che sta interessando l'economia mondiale.

Questo fenomeno appare tradursi, per il porto di Venezia, in un calo generalizzato dei suoi traffici strategici (di linea) e non (quelli "tradizionali"). Con la sola eccezione del traffico petrolifero si riscontrano infatti saldi negativi in tutte le merceologie oggetto di monitoraggio, anche in quelle in linea teorica meno soggette alle fluttuazioni di mercato quali i traffici *liner* (container ed autostrade del mare). Come sopra detto, la situazione è invece diversa nei confronti del 2004 in quanto oltre ai saldi più che positivi nei traffici di linea sono riscontrabili trend positivi anche in alcuni traffici "tradizionali" per loro natura maggiormente volatili e variabili nel tempo.

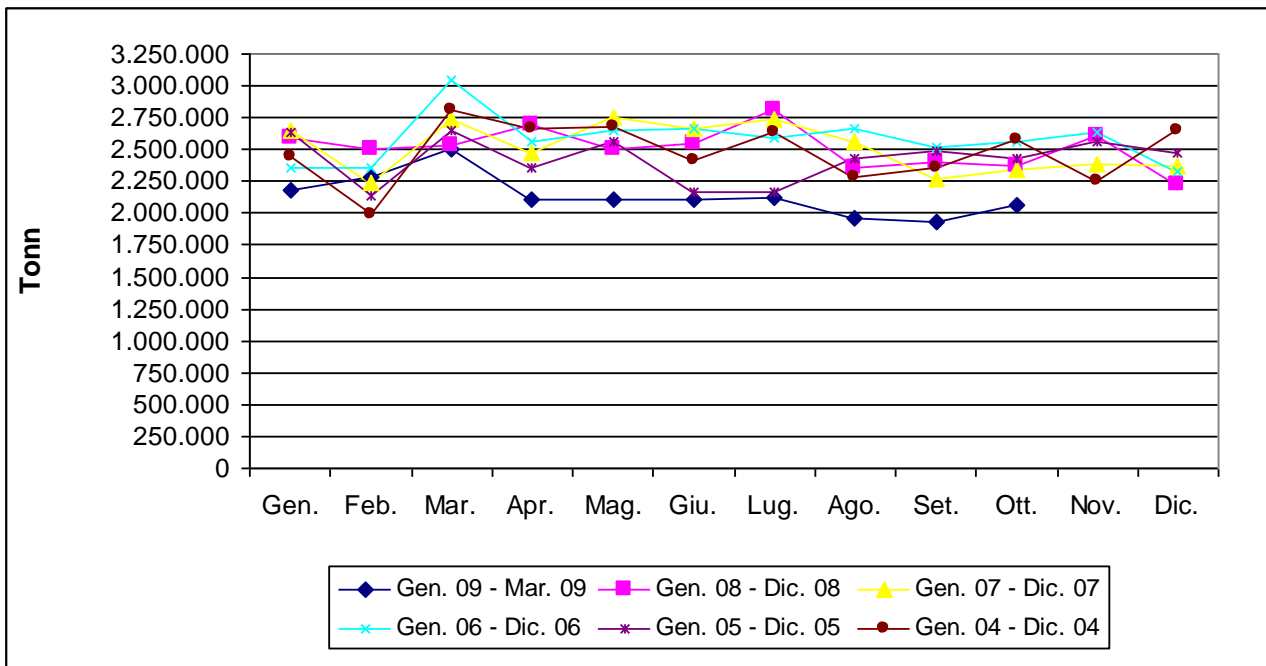
Un discorso a parte può essere fatto infine in relazione al traffico passeggeri in quanto, contrariamente a quanto si sarebbe propensi a pensare, sembra essere avulso alle problematiche della crisi economica in atto.

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

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

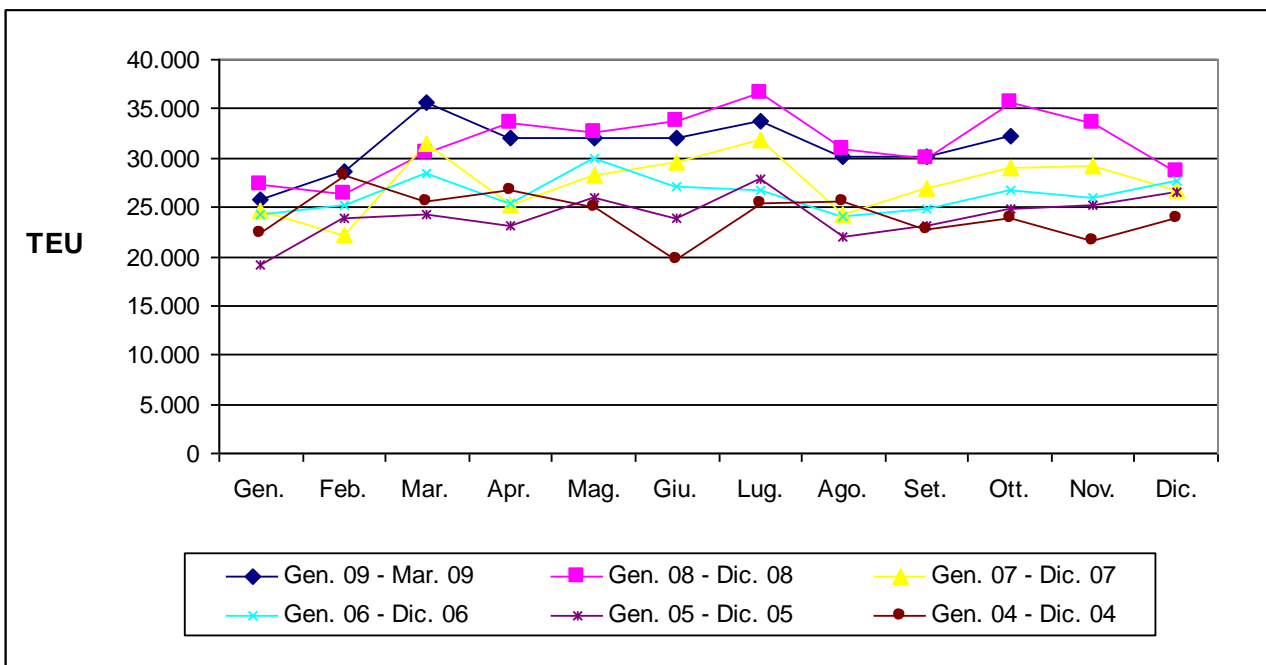
di analogia ovvero di difformità. Nei grafici 7, 8, 9, 10 e 11 sono rappresentati i trend riguardanti il totale generale, la movimentazione TEU, il movimento passeggeri e quello navi.<sup>1</sup>

Graf. 7: Totale generale - Raffronto trend



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

Graf. 8: Movimento contenitori - Raffronto trend

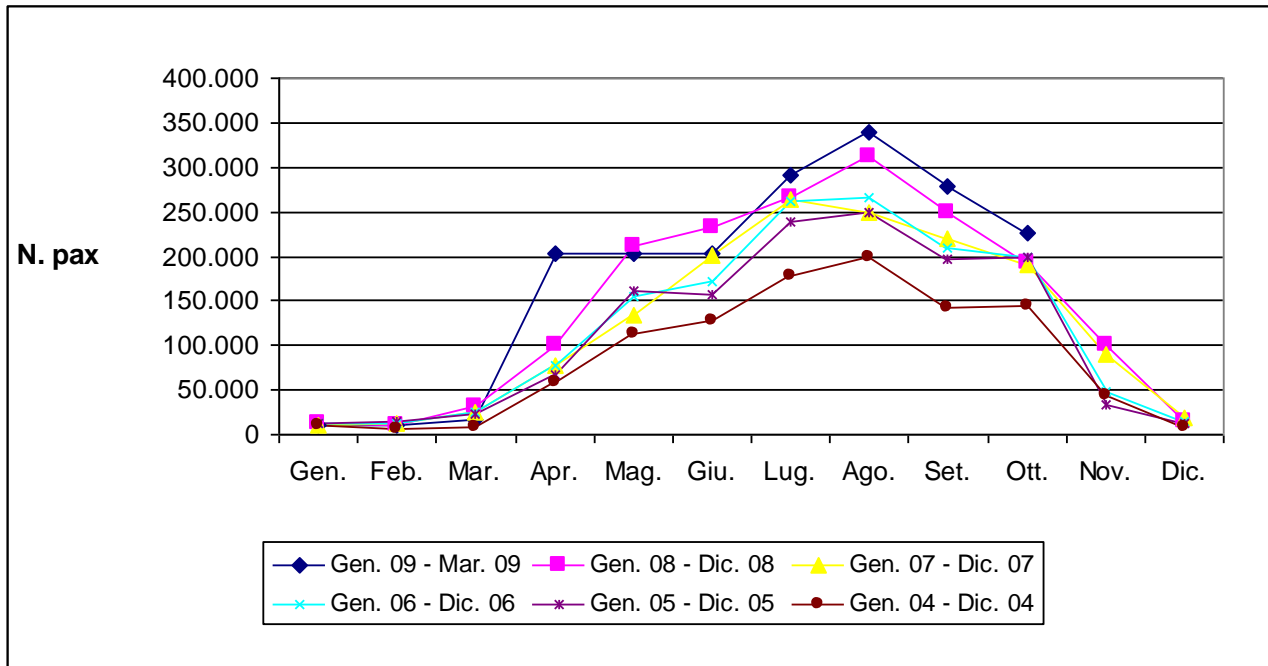


Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

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

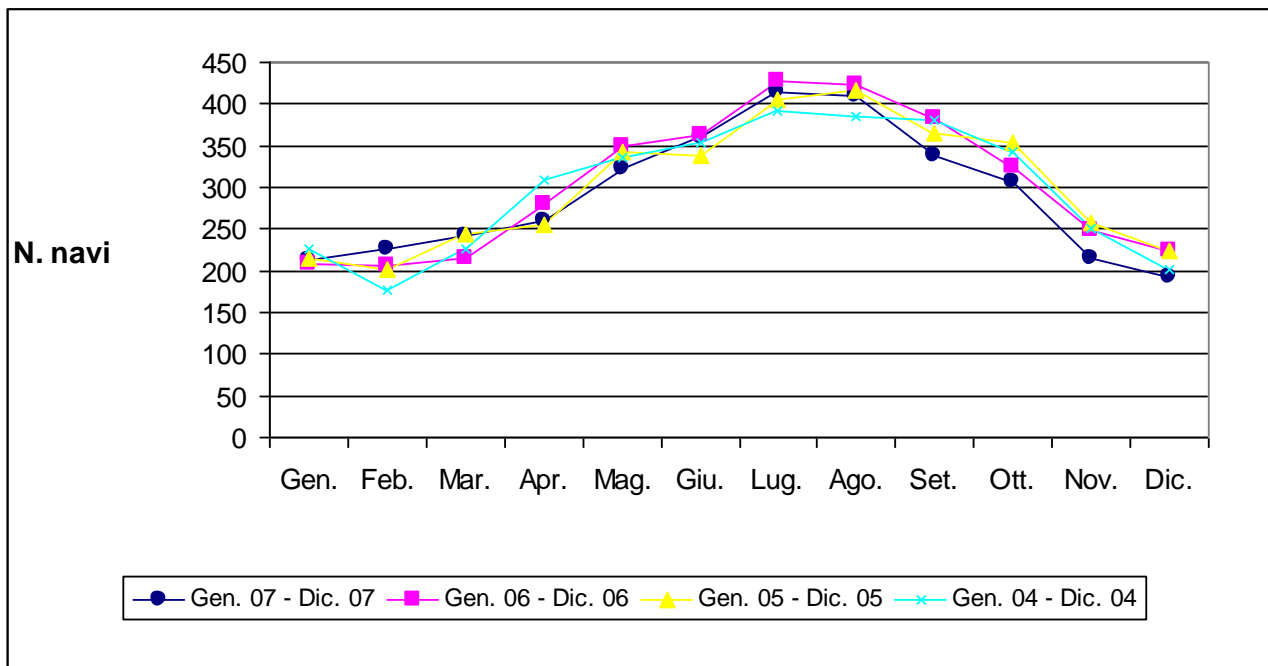
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 9: Movimento passeggeri - Raffronto trend



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

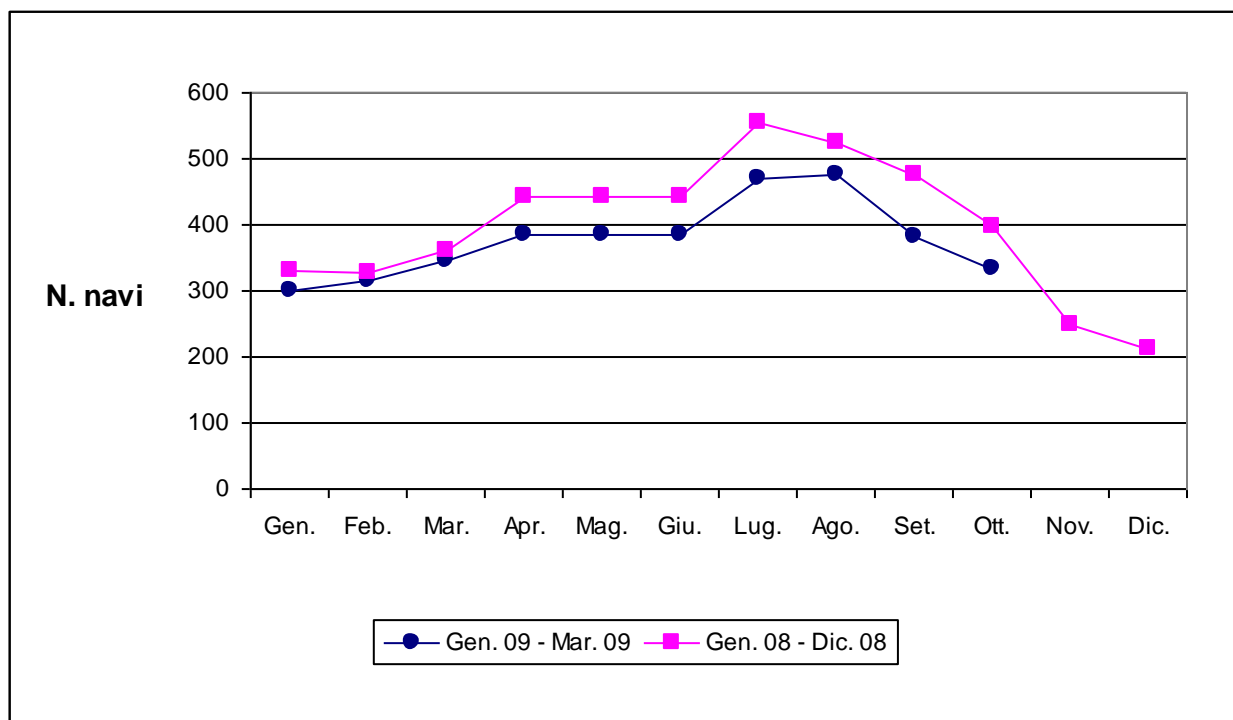
Graf. 10: Movimento navi al commerciale - Raffronto trend



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

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

Graf. 11:- Movimento navi complessivo - Raffronto trend



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

### 3. "PORTI CONCORRENTI": ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO 2009 - OTTOBRE 2009

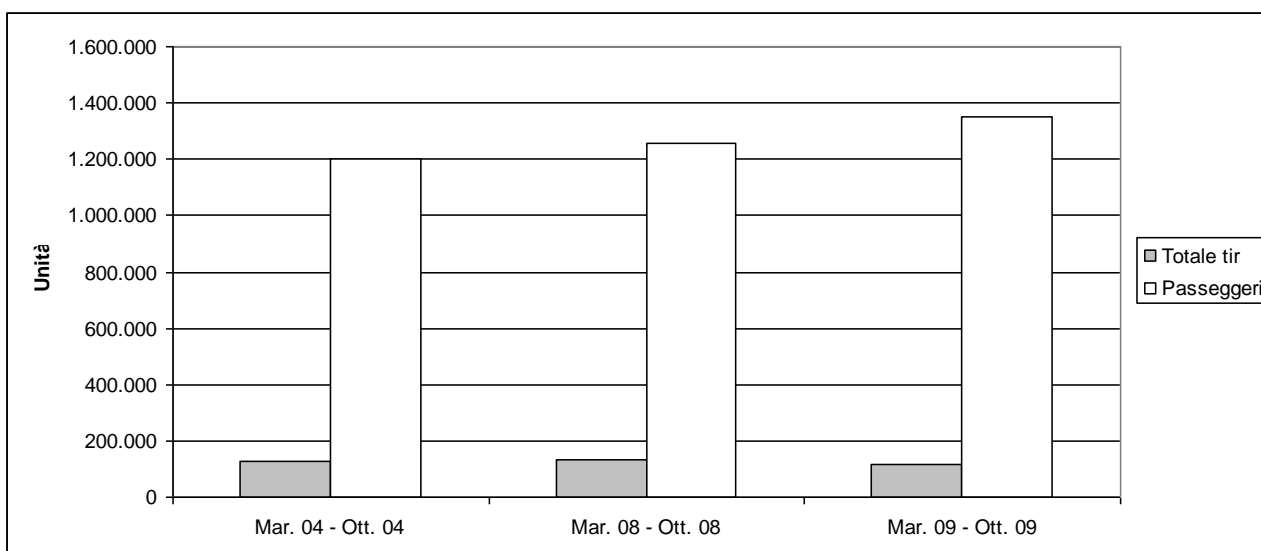
#### 3.1 Il porto di Ancona

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

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Ott. 04	Mar. 08 - Ott. 08	Mar. 09 - Ott. 09	09/08	09/04
Totale tir	129.001	133.020	116.993	-12,0	-9,3
Passeggeri	1.198.944	1.257.846	1.352.040	7,5	12,8

Fonte: Autorità Portuale di Ancona

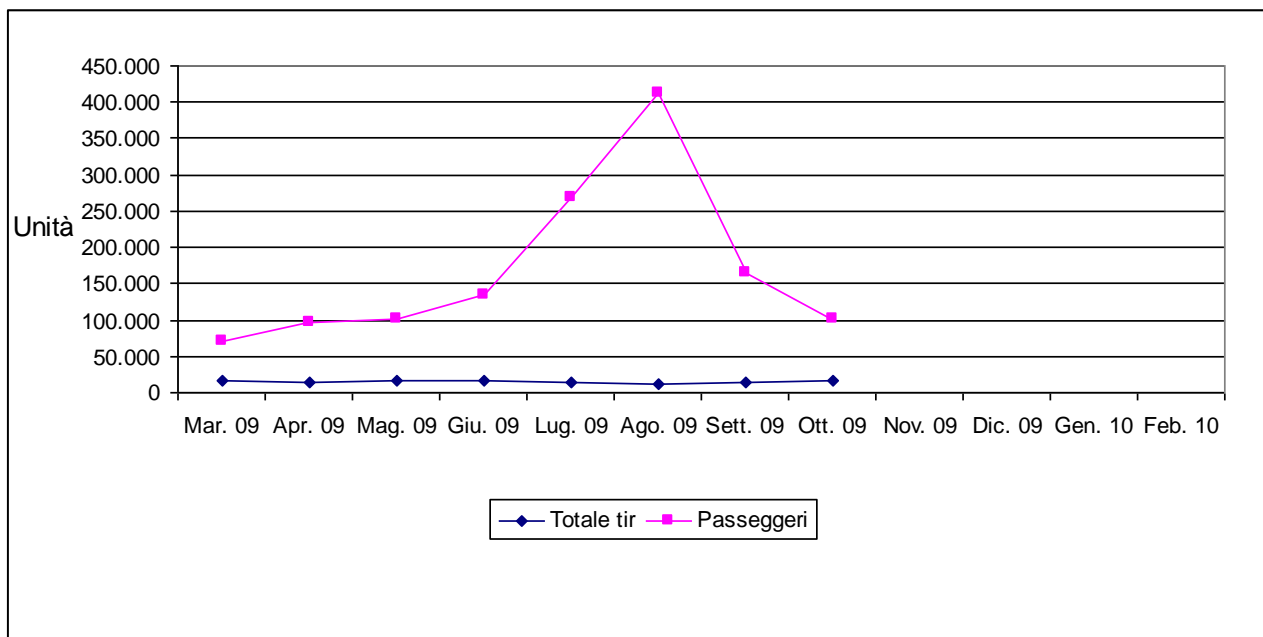
Graf. 12: Movimento tir e passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

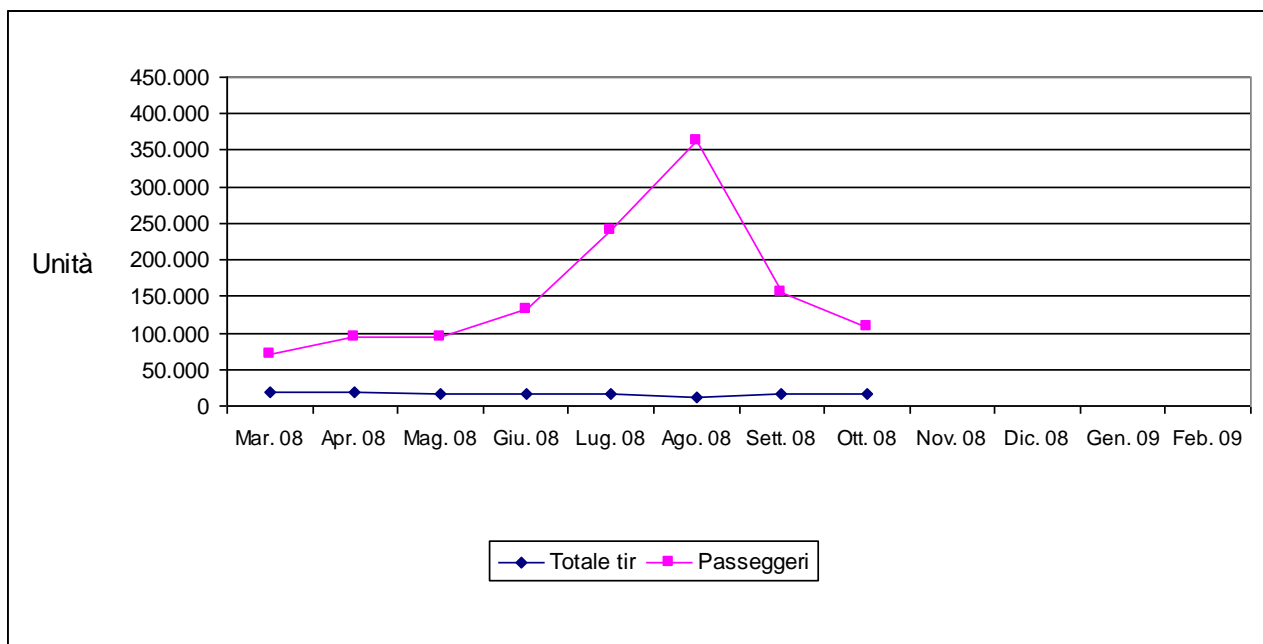
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

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



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 (-12 e -9,3% rispettivamente) ed un incremento nel traffico passeggeri i quali risultano essere cresciuti di 7,5 e 12,8 punti percentuali nei confronti del pregresso.

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

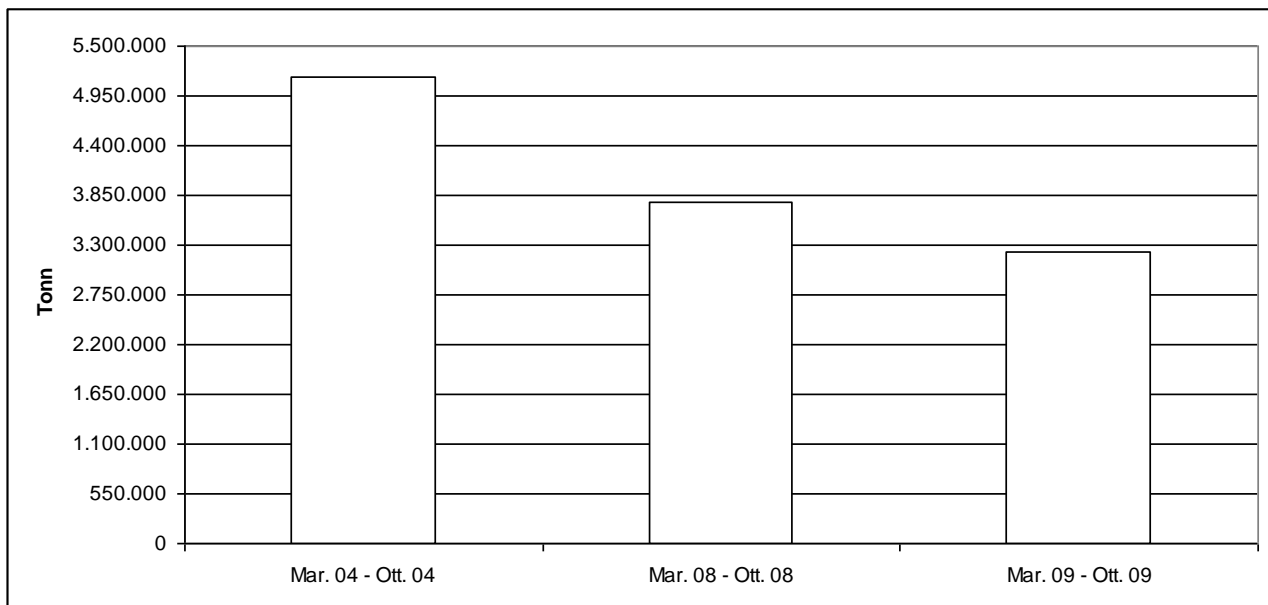
### 3.2 Il porto di Trieste

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

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Ott. 04	Mar. 08 - Ott. 08	Mar. 09 - Ott. 09	09/08	09/04
Ro-ro/Ferry	5.156.430	3.779.142	3.214.831	-14,9	-37,7
Teu	146.388	233.357	185.090	-20,7	26,4
Passeggeri	282.255	137.095	61.656	-55,0	-78,2

Fonte: Autorità Portuale di Trieste

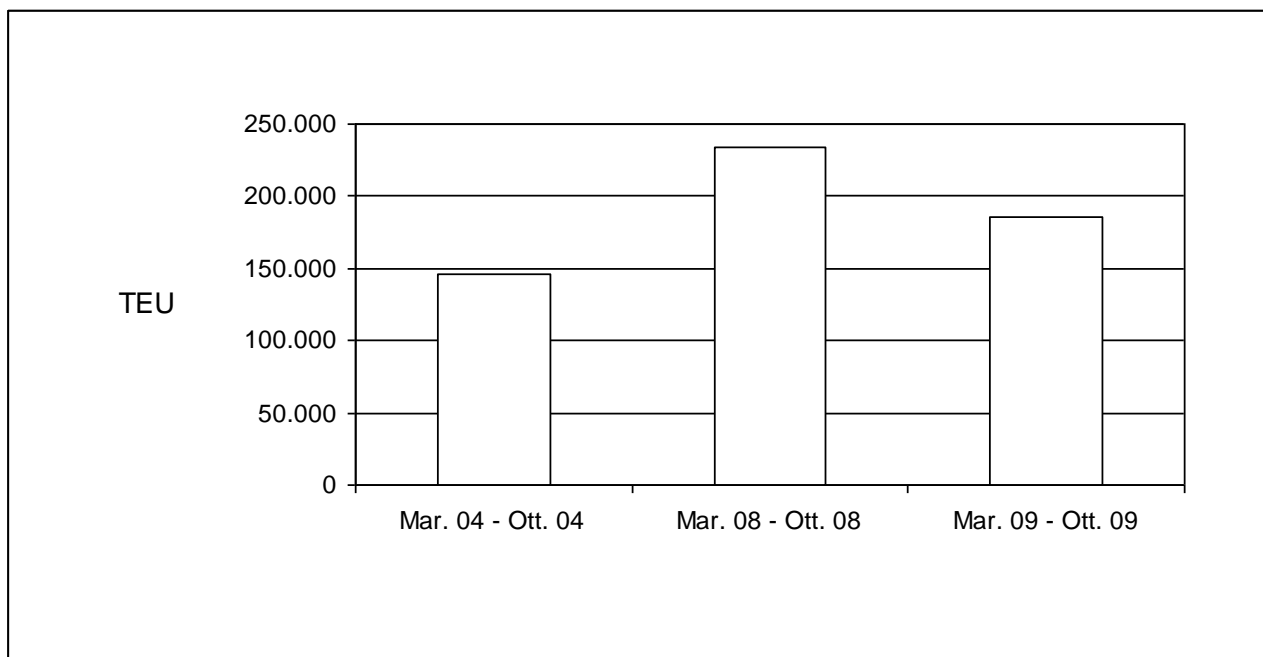
Graf. 15: Movimento ro-ro/ferry (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

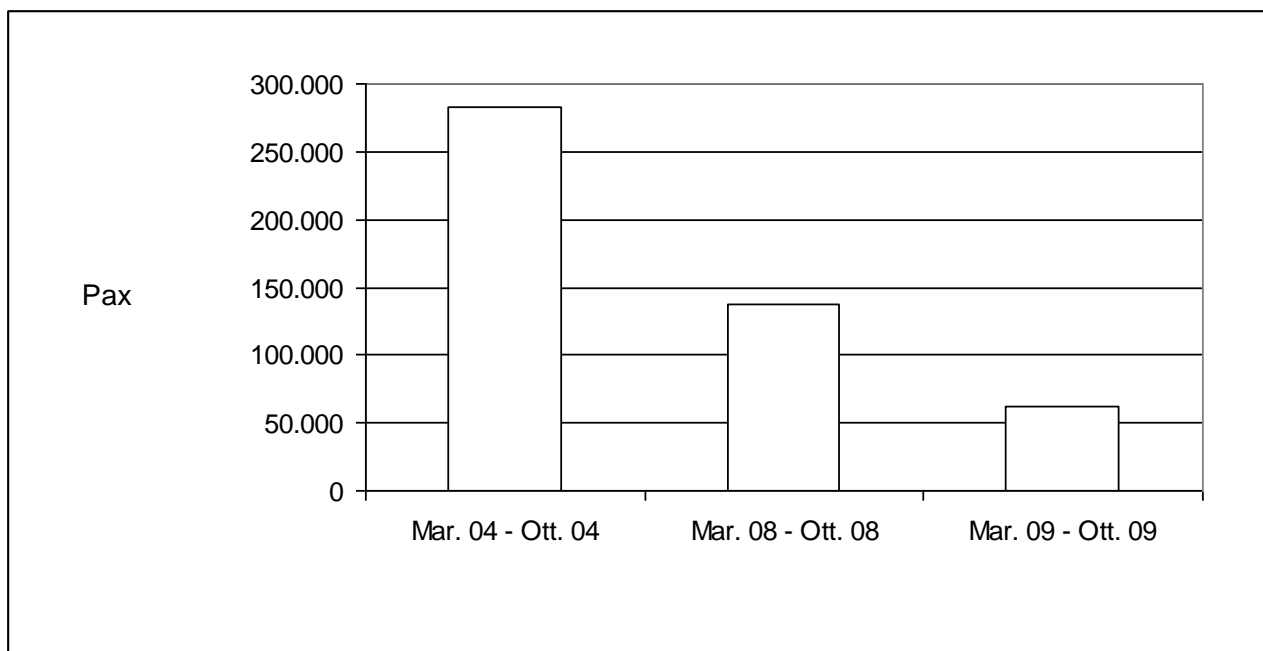
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 16 Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Graf. 17: Movimento passeggeri (unità)



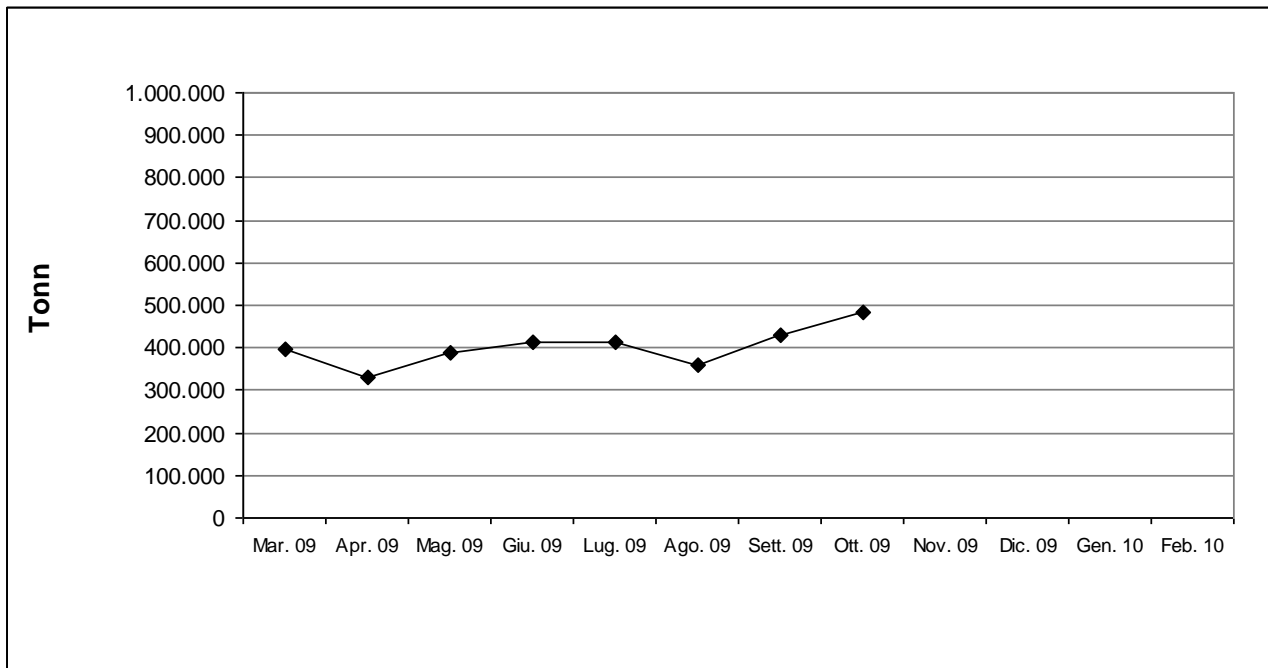
Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Il porto di Trieste chiude il periodo considerato con flessioni piuttosto marcate in tutte e tre le tipologie di traffico monitorate. Rispetto lo stato *ante operam* l'andamento appare essere parzialmente diverso perché, se da una parte sono confermati i significativi decrementi nel traffico ro-ro/ferry ed in quello passeggeri, il movimento TEU registra un buon tasso di incremento.



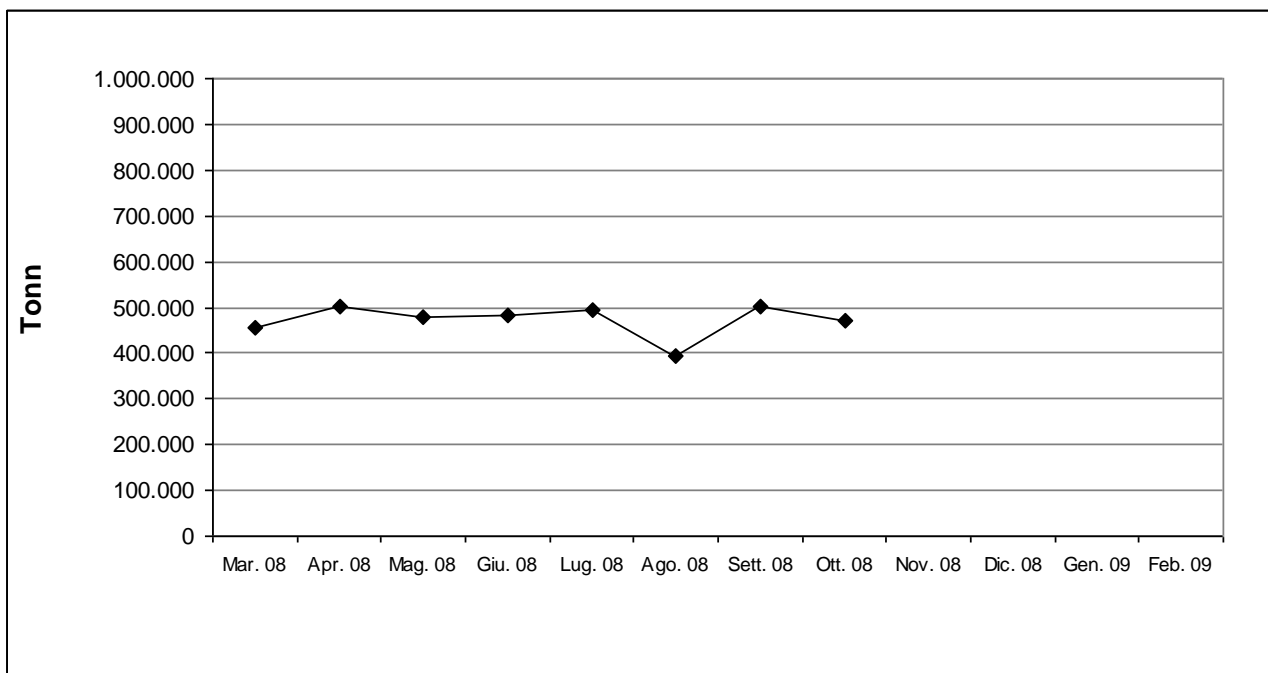
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

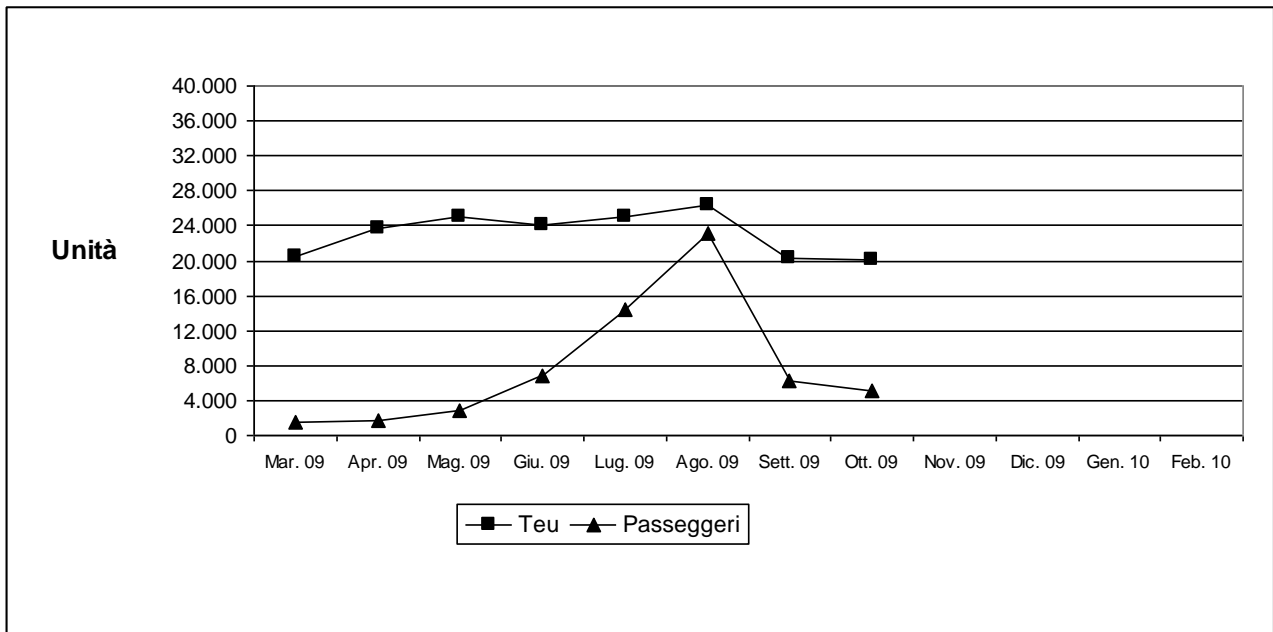
Graf. 19: Traffici ro-ro/ferry - trend periodo marzo 2008 - ottobre 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

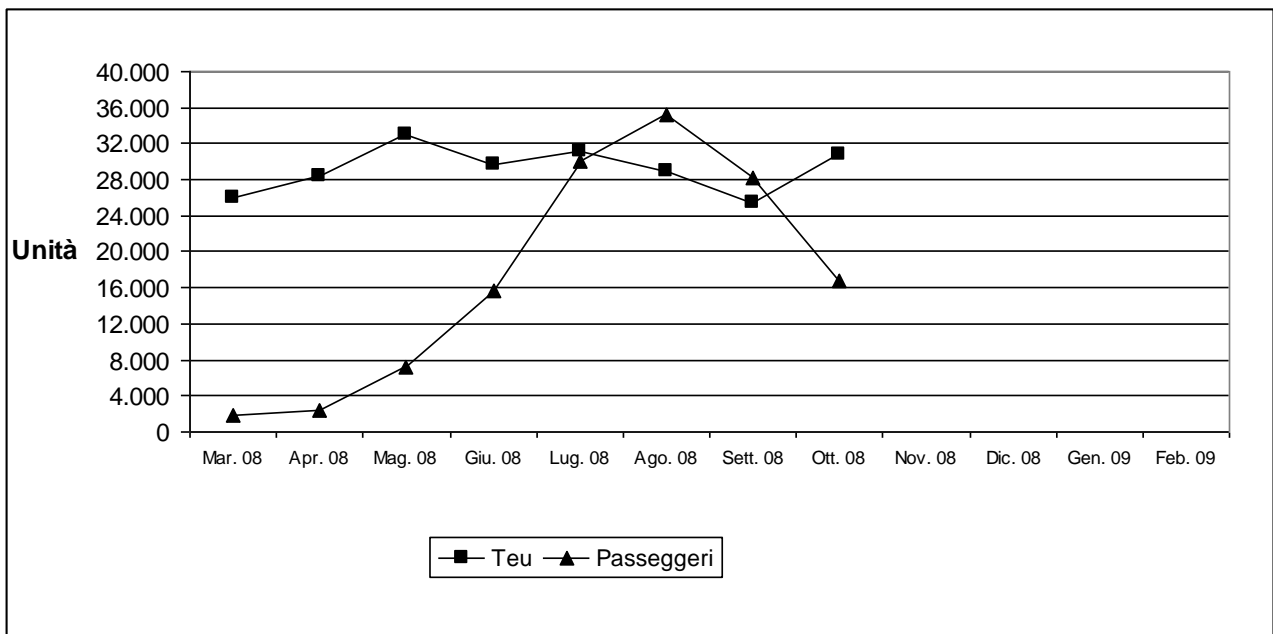
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

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

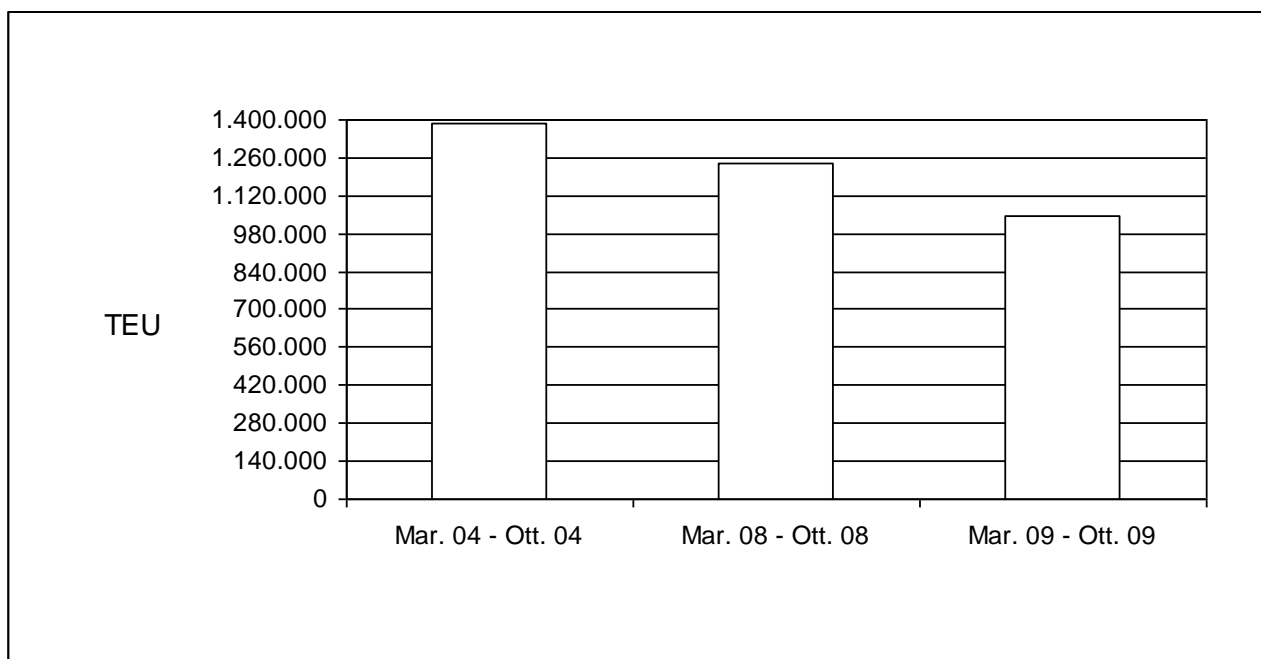
### 3.3 Il porto di Genova

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

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Ott. 04	Mar. 08 - Ott. 08	Mar. 09 - Ott. 09	09/08	09/04
TEU	1.388.143	1.236.232	1.042.762	-15,6	-24,9
Passeggeri	2.818.166	2.867.486	3.045.907	6,2	8,1
Crocieristi	252.576	428.574	510.728	19,2	102,2

Fonte: Autorità Portuale di Genova

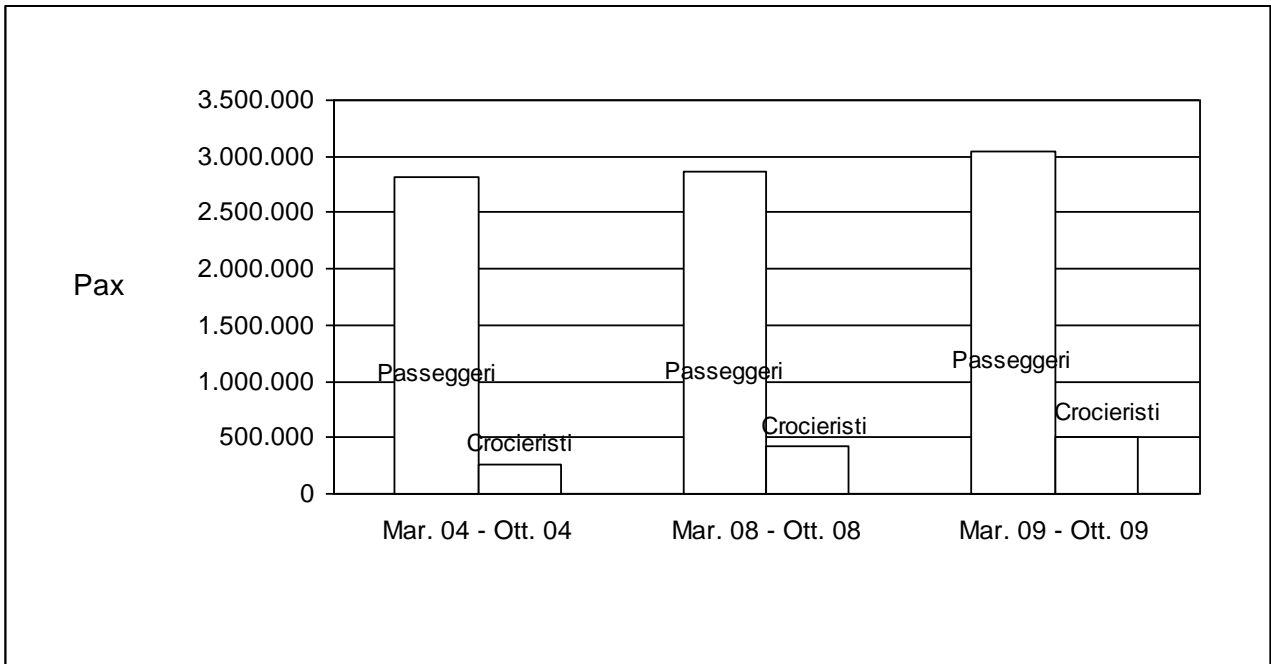
Graf. 22: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

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

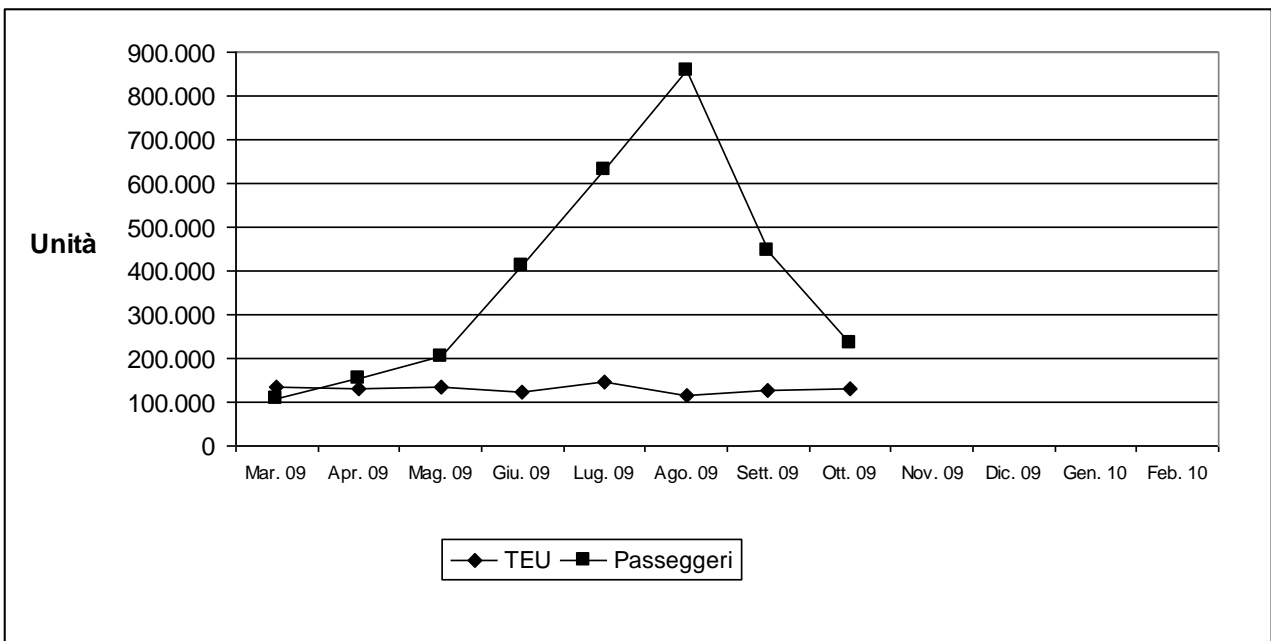
Graf. 23: Movimento passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

Anche nel porto di Genova si segnala un decremento nella movimentazione TEU sia rispetto i dieci mesi dello scorso anno sia rispetto lo stesso arco temporale del 2004. Diversa è invece la situazione nel traffico passeggeri in quanto è stato registrato un saldo positivo nel movimento complessivo (+6,2 e 8,1 nei confronti del 2008 e 2004 rispettivamente) che diventa molto positivo considerando il solo traffico crocieristico (+19,2 e 102,2 rispetto i due anni considerati).

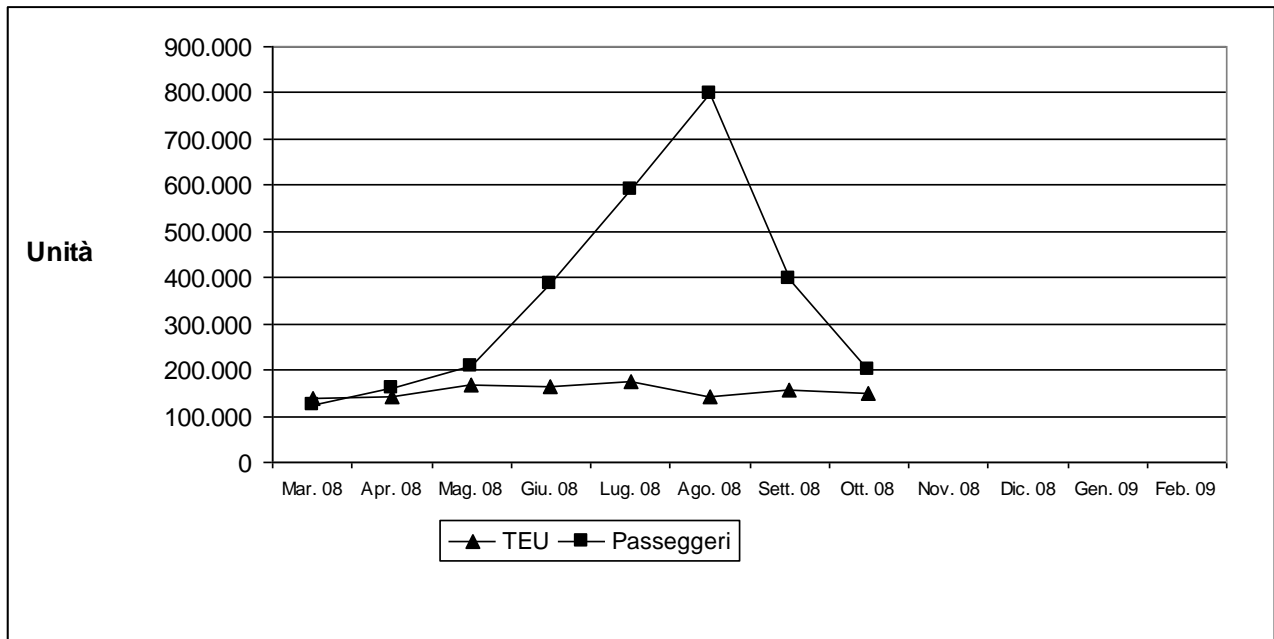
Graf. 24: Traffici portuali - trend periodo marzo 2009 - ottobre 2009



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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

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

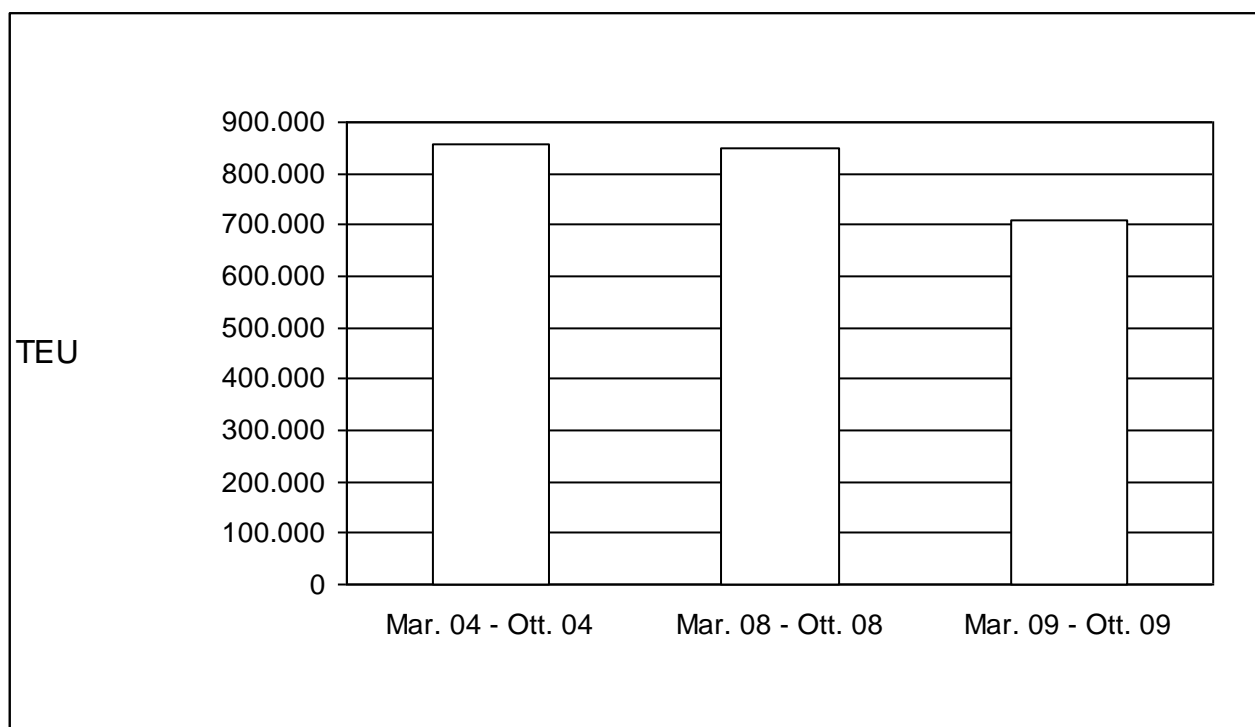
### 3.4 Il porto di La Spezia

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

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Ott. 04	Mar. 08 - Ott. 08	Mar. 09 - Ott. 09	09/08	09/04
TEU	857.045	848.473	708.260	-16,5	-17,4

Fonte: Autorità Portuale di La Spezia

Graf. 26: Movimento contenitori (TEU)

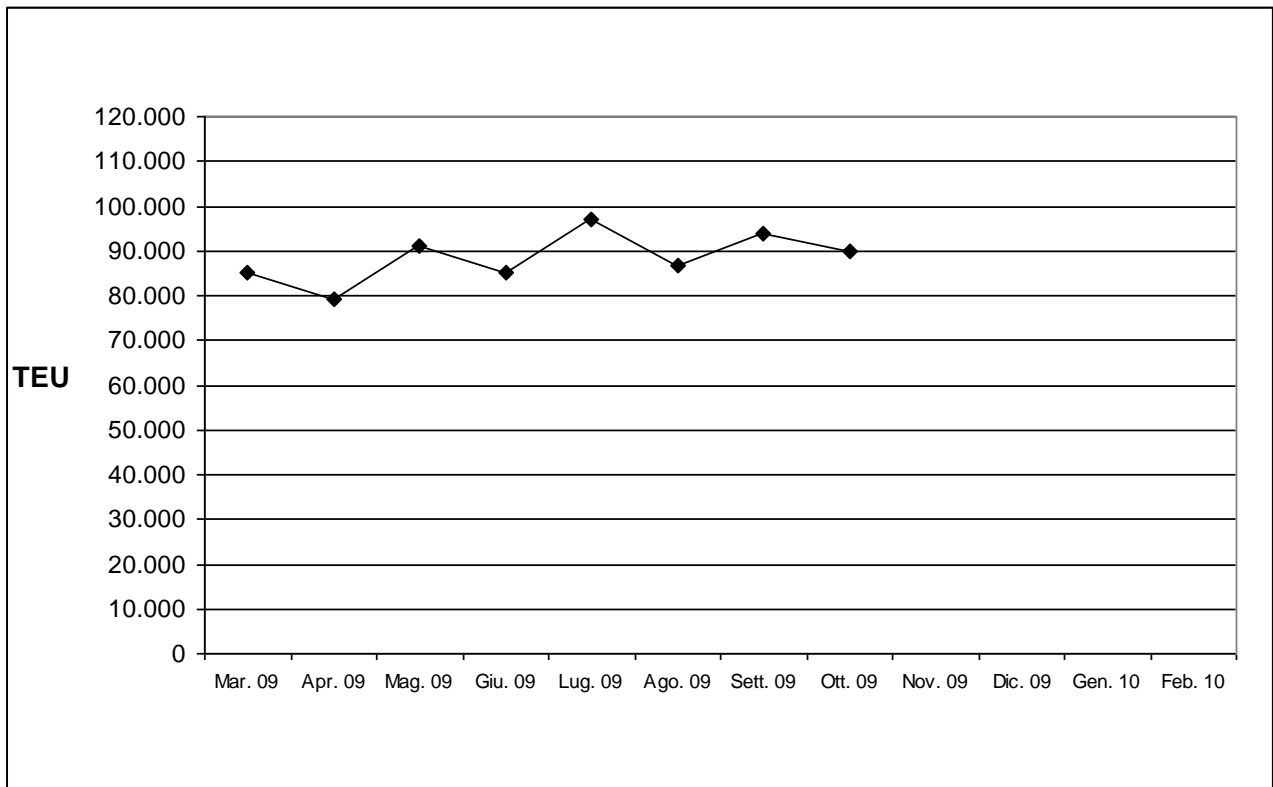


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Il quadrimestre considerato vede anche il porto di La Spezia ridurre le proprie quote di traffico containerizzato rispetto quanto movimentato lo scorso anno. L'andamento negativo risulta confermato anche rispetto il 2004.

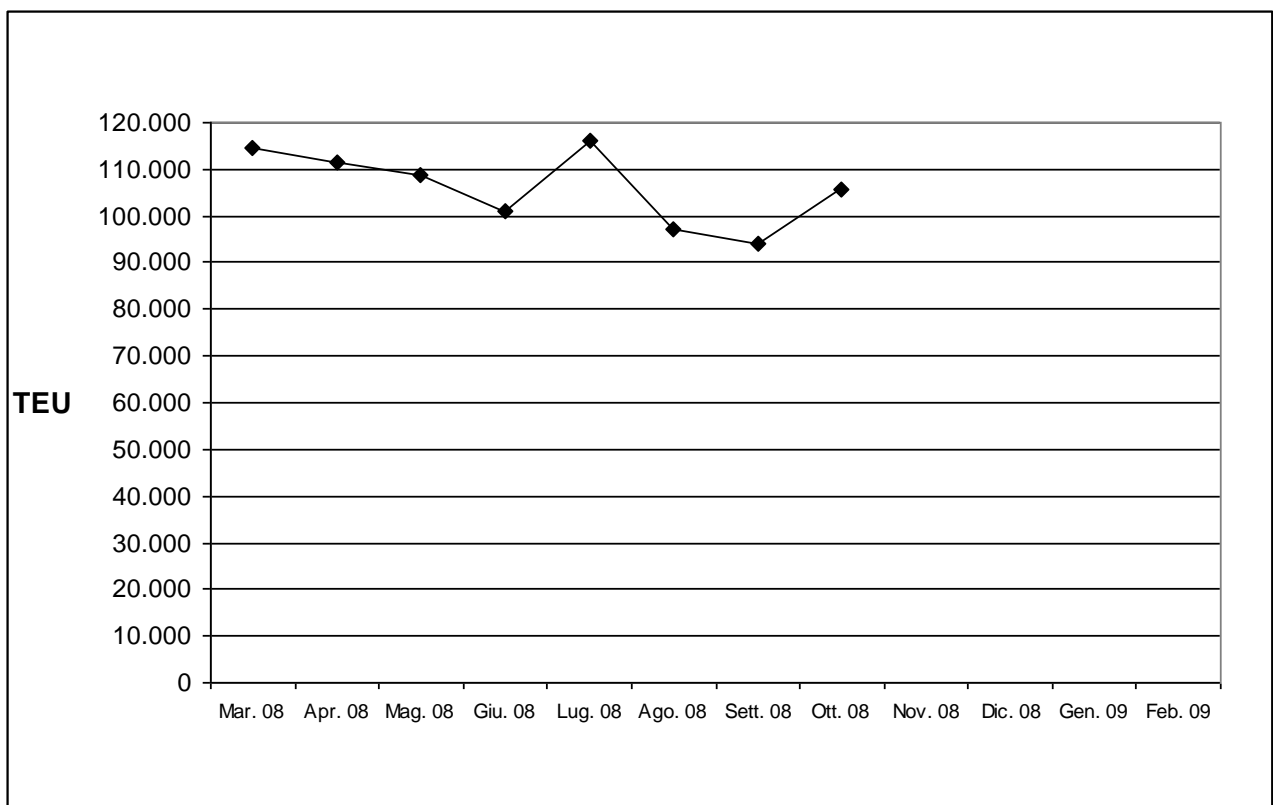
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

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

Quanto rilevato in relazione ai traffici merci del porto di Venezia, ossia la situazione di rallentamento rispetto i valori registrati lo scorso anno, trova una conferma anche rispetto i "porti concorrenti". Anche in questi ultimi si hanno, infatti, saldi negativi in tutte le tipologie di traffico merci oggetto di monitoraggio. Ciò che tuttavia differenzia lo scalo lagunare da questi ultimi è che mentre nel primo è riscontrabile un percorso di crescita rispetto il 2004, negli altri porti si hanno saldi sostanzialmente negativi.

Anche le evidenze riscontrate in relazione al movimento passeggeri del porto di Venezia trovano una conferma nei "porti concorrenti". Con la sola eccezione del porto di Trieste in cui i periodi considerati sono caratterizzati dalla dismissione di alcuni servizi (crocieristici e traghetti); il traffico passeggeri è infatti in crescita tanto nel porto di Genova quanto in quello di Ancona.

In sintesi, quanto emerso nei passati mesi di monitoraggio evidenzia rispetto il 2008 un quadro di generale rallentamento dei traffici merci a livello nazionale. In questa situazione generale il porto di Venezia sembra essere tuttavia più competitivo degli altri scali analizzati poiché, se è vero che la situazione attuale è complessivamente negativa, lo scalo veneziano si rivela essere comunque in positivo rispetto il 2004, anno preso quale punto di riferimento della nostra analisi, nonché anno immediatamente precedente l'inizio della costruzione delle paratoie presso le bocche lagunari.



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

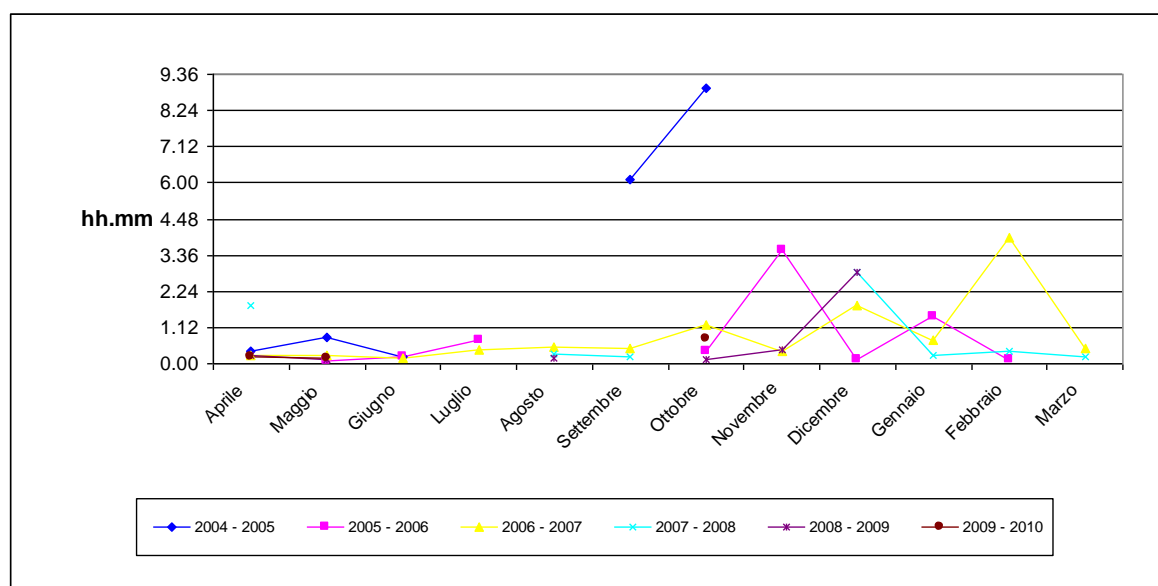
### 4.1. Media della sosta in rada

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

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		
Febbraio		0.07	4.12	0.26		
Marzo			0.29	0.15		
<b>Media apr-nov</b>	<b>3.21</b>	<b>0.53</b>	<b>0.56</b>	<b>0.55</b>	<b>0.42</b>	<b>0.24</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>4.02</b>	<b>1.15</b>	<b>1.08</b>	<b>1.06</b>	<b>1.09</b>	<b>0.22</b>

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.

<sup>2</sup> 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.

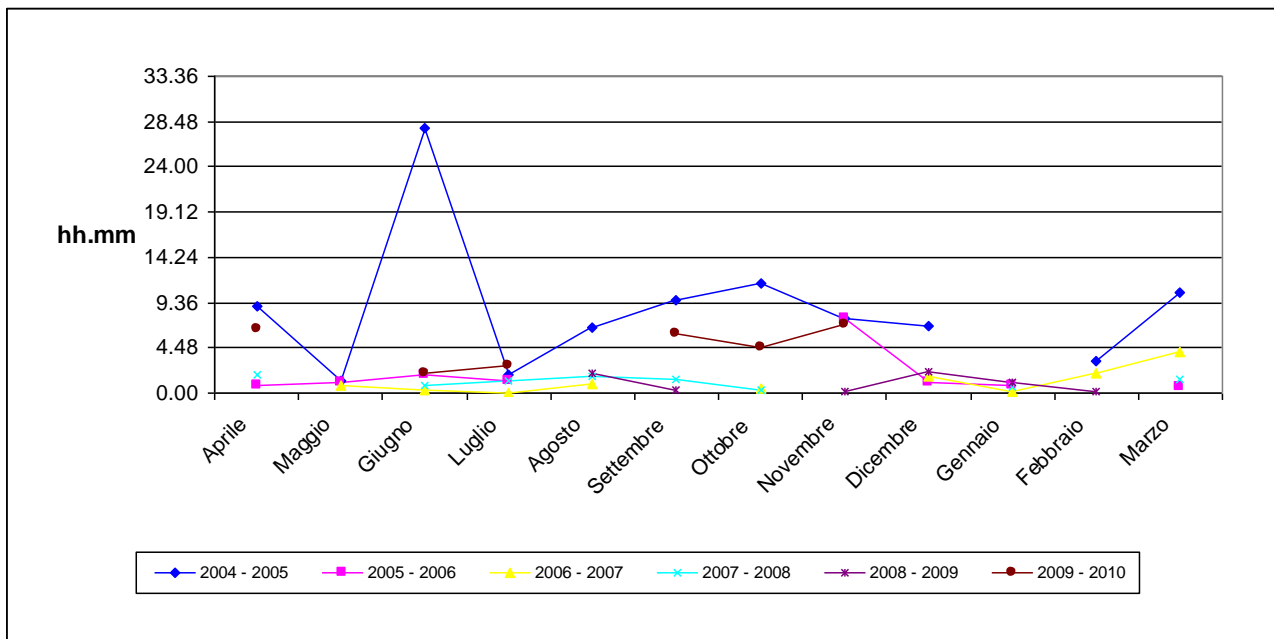
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	
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		
<b>Media apr-nov</b>	<b>8.53</b>	<b>1.58</b>	<b>1.12</b>	<b>1.12</b>	<b>1.02</b>	<b>5.03</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>7.14</b>	<b>2.25</b>	<b>1.23</b>	<b>0.35</b>	<b>0.57</b>	<b>2.07</b>

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.

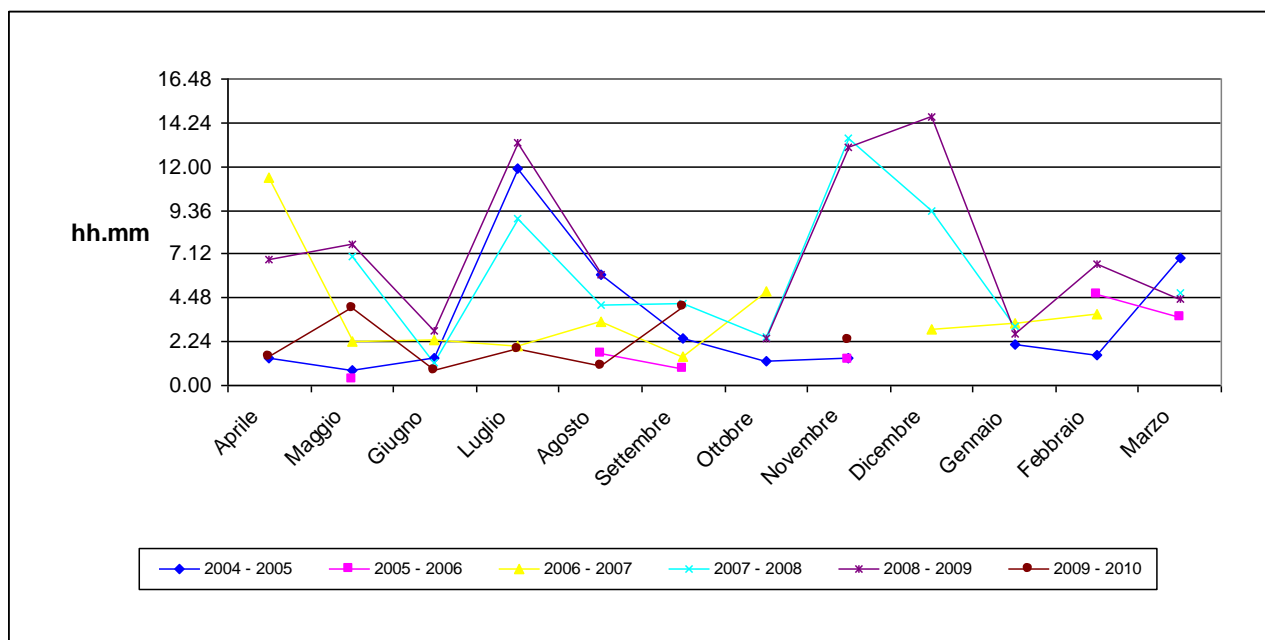
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>3.27</b>	<b>2.11</b>	<b>3.55</b>	<b>6.02</b>	<b>7.25</b>	<b>2.22</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>3.27</b>	<b>1.48</b>	<b>2.48</b>	<b>3.46</b>	<b>4.24</b>	<b>1.24</b>

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.

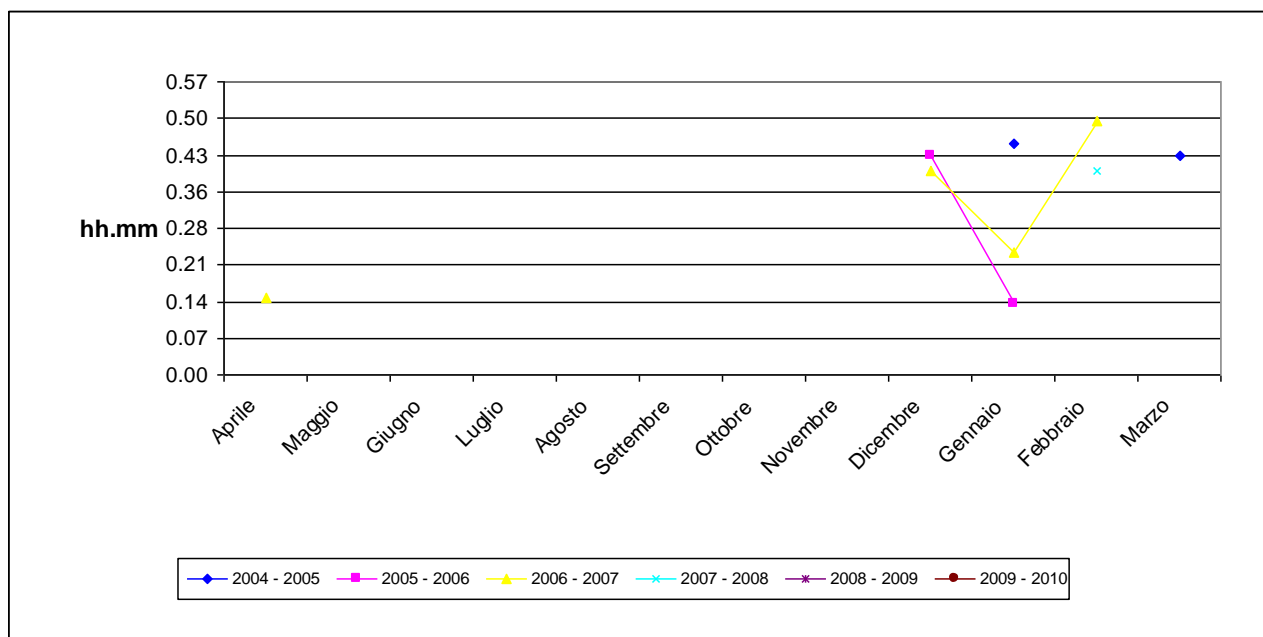
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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					
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.44</b>	<b>0.28</b>	<b>0.32</b>	<b>0.40</b>		
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.01</b>	<b>0.20</b>	<b>0.15</b>			

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

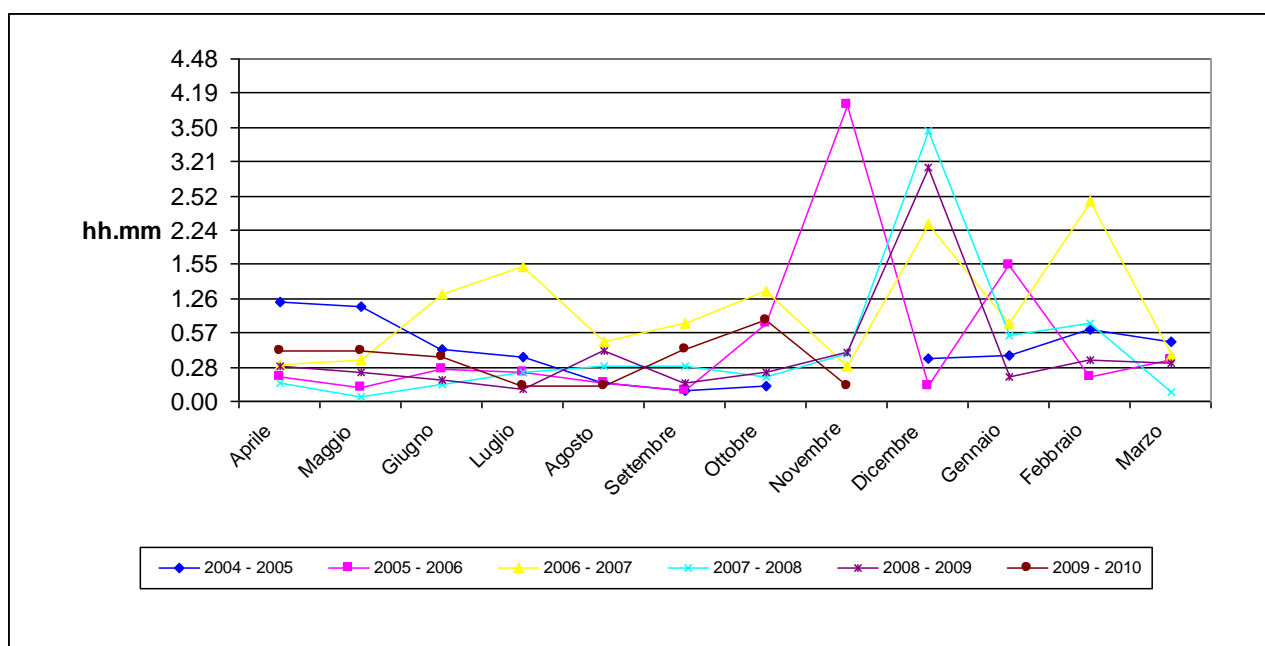
#### 4.2. Media dei ritardi in entrata

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.42</b>	<b>0.50</b>	<b>1.17</b>	<b>0.44</b>	<b>0.41</b>	<b>0.34</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.25</b>	<b>1.09</b>	<b>0.46</b>	<b>1.00</b>	<b>0.50</b>	<b>0.19</b>

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.

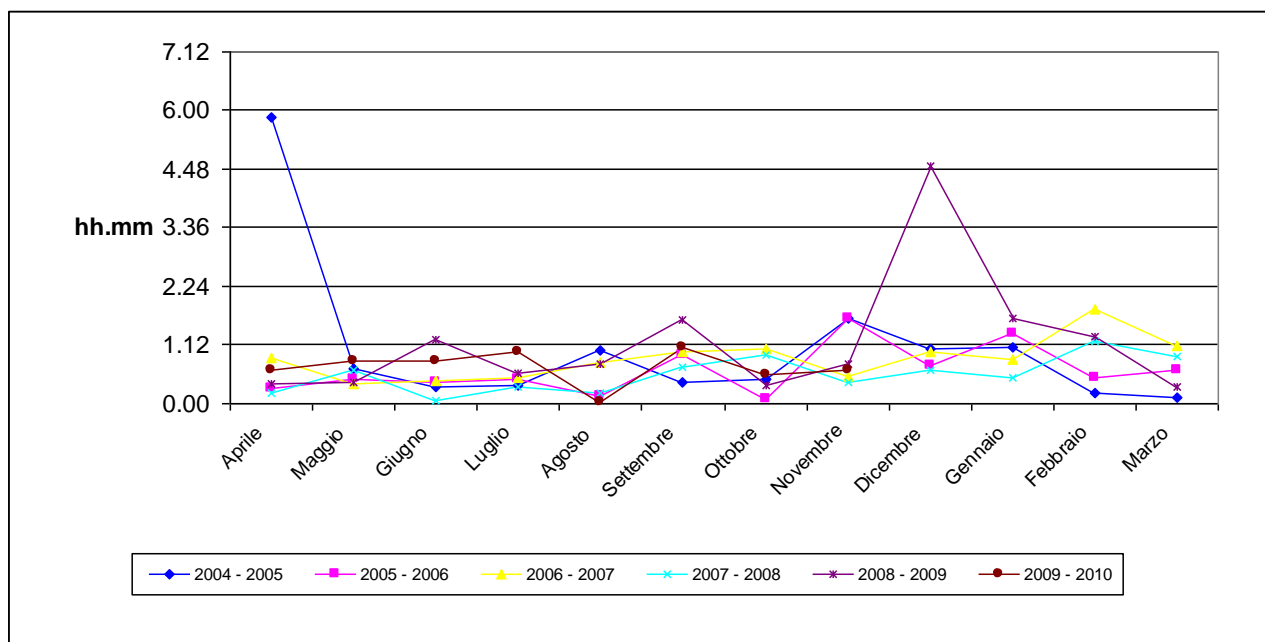
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.08</b>	<b>0.40</b>	<b>0.55</b>	<b>0.36</b>	<b>1.13</b>	<b>0.44</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>1.33</b>	<b>0.29</b>	<b>0.25</b>	<b>0.21</b>	<b>1.14</b>	<b>0.20</b>

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.

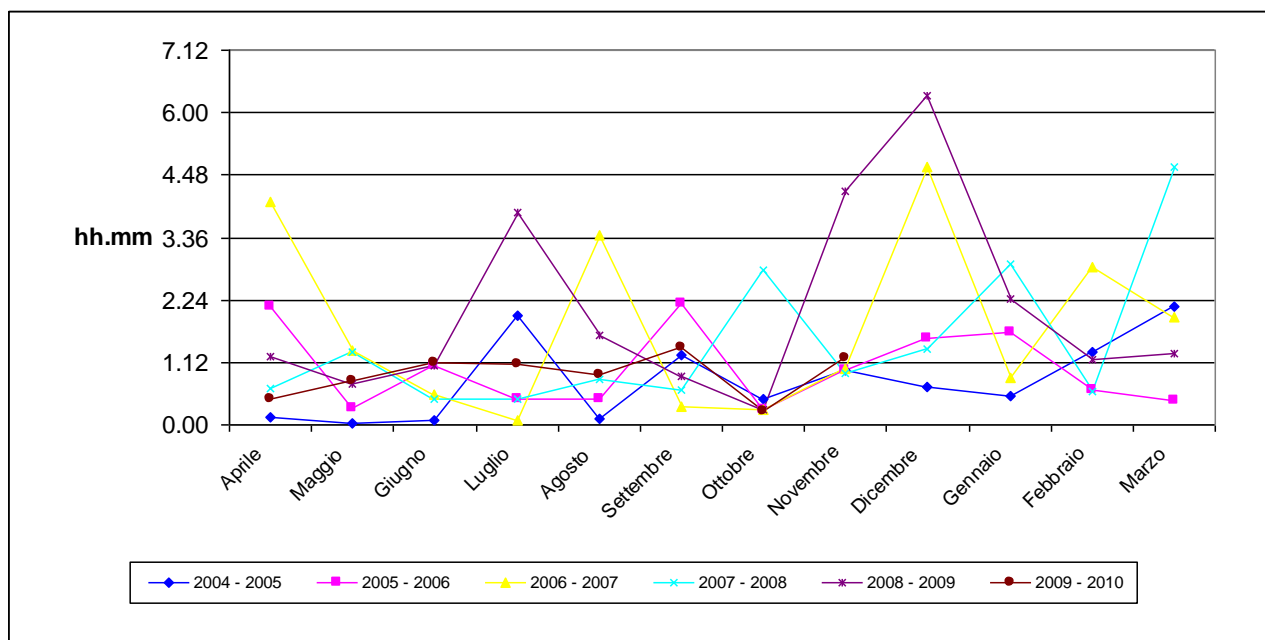
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.51</b>	<b>1.05</b>	<b>1.53</b>	<b>1.33</b>	<b>2.10</b>	<b>0.57</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.46</b>	<b>0.45</b>	<b>1.41</b>	<b>1.23</b>	<b>1.49</b>	<b>0.25</b>

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.

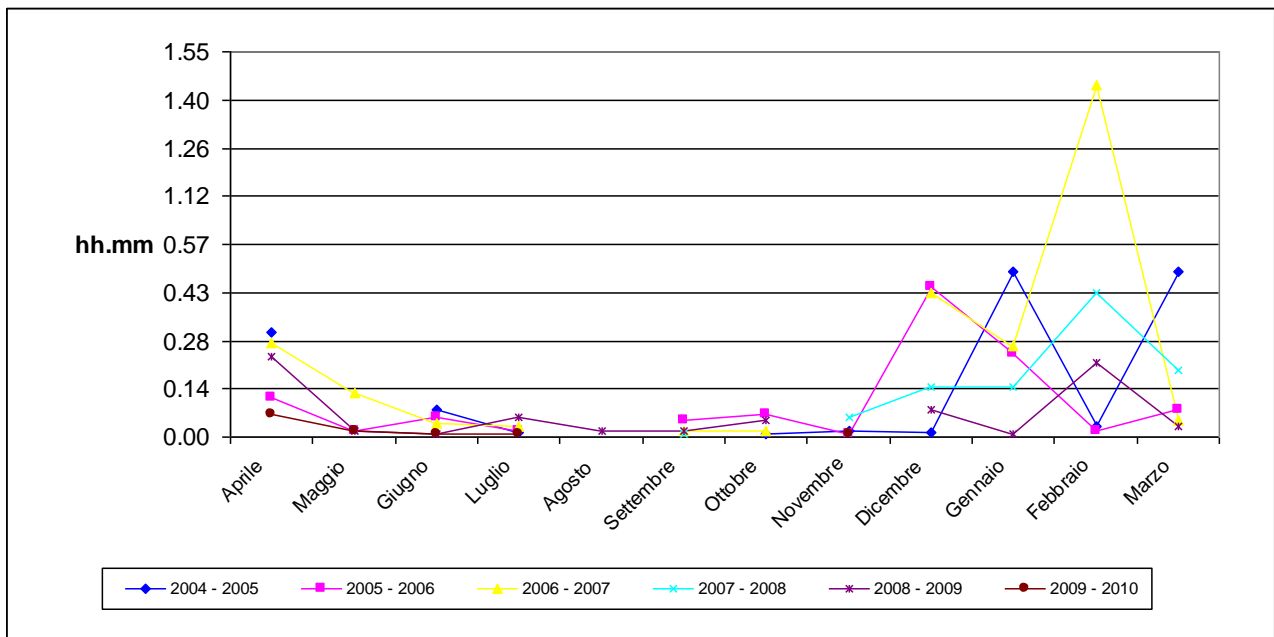
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.16</b>	<b>0.10</b>	<b>0.23</b>	<b>0.16</b>	<b>0.06</b>	<b>0.02</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.21</b>	<b>0.13</b>	<b>0.32</b>	<b>0.14</b>	<b>0.08</b>	<b>0.02</b>

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.



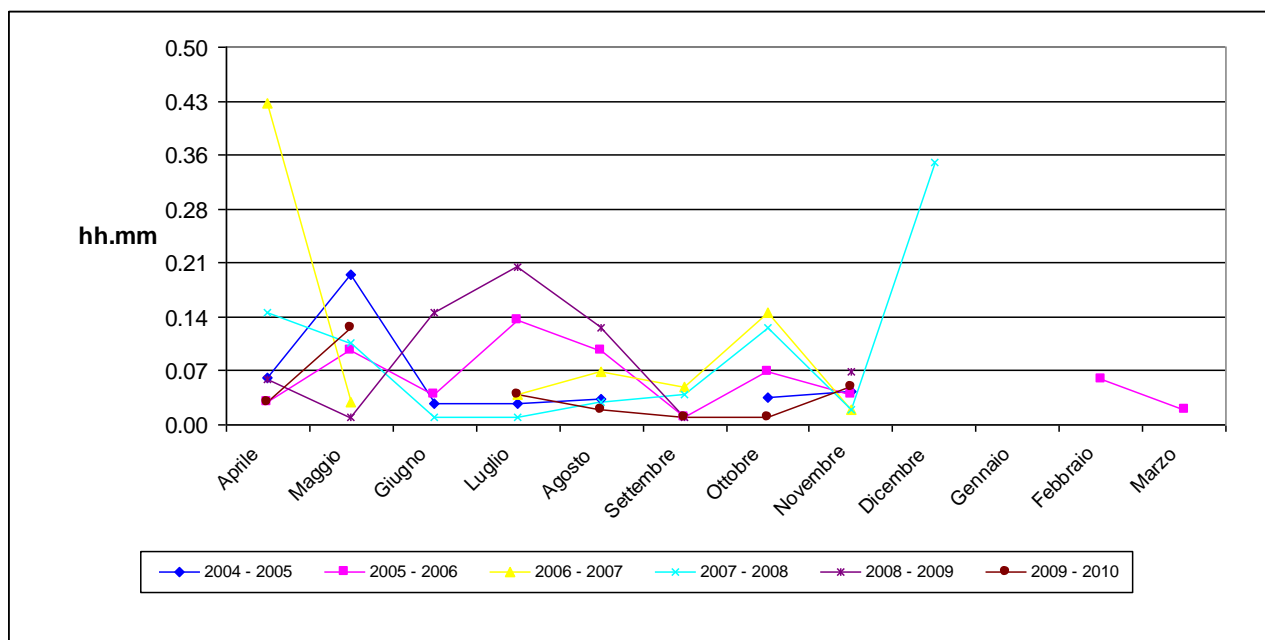
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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				
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.06</b>	<b>0.06</b>	<b>0.11</b>	<b>0.09</b>	<b>0.09</b>	<b>0.04</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.06</b>	<b>0.04</b>	<b>0.14</b>	<b>0.11</b>	<b>0.07</b>	<b>0.04</b>

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

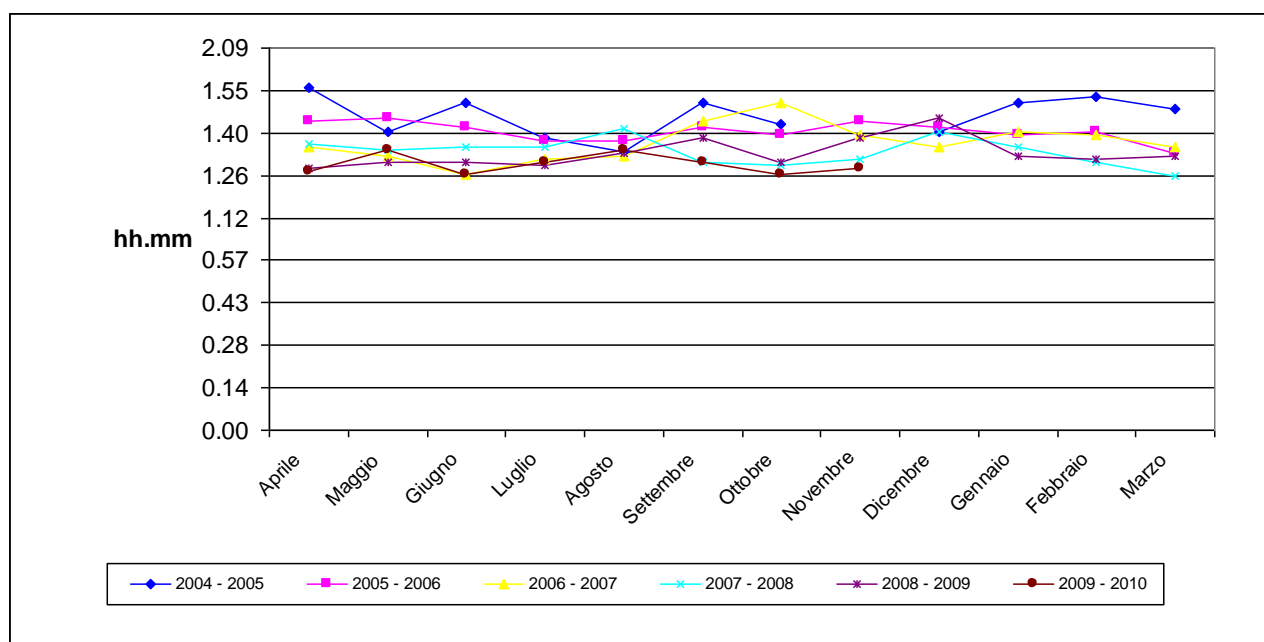
### 4.3. Media della manovra d'entrata

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.46</b>	<b>1.41</b>	<b>1.37</b>	<b>1.34</b>	<b>1.34</b>	<b>1.30</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.06</b>	<b>0.03</b>	<b>0.06</b>	<b>0.04</b>	<b>0.04</b>	<b>0.03</b>

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.

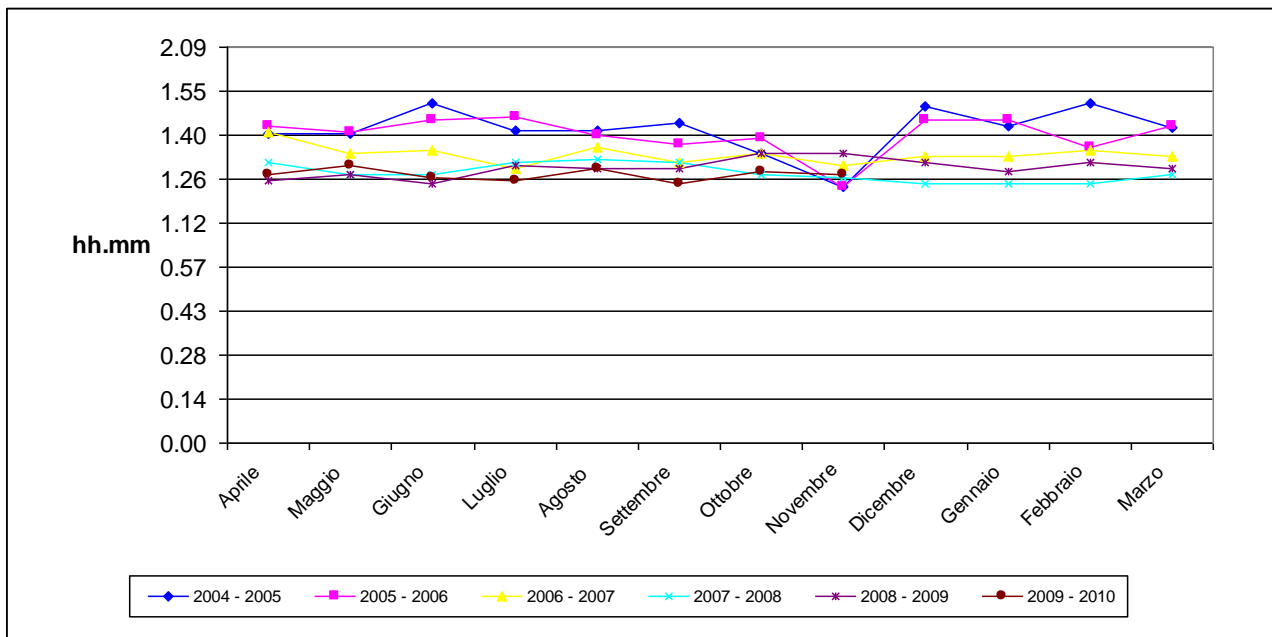
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.42</b>	<b>1.41</b>	<b>1.34</b>	<b>1.28</b>	<b>1.30</b>	<b>1.28</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.07</b>	<b>0.06</b>	<b>0.03</b>	<b>0.02</b>	<b>0.03</b>	<b>0.02</b>

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.

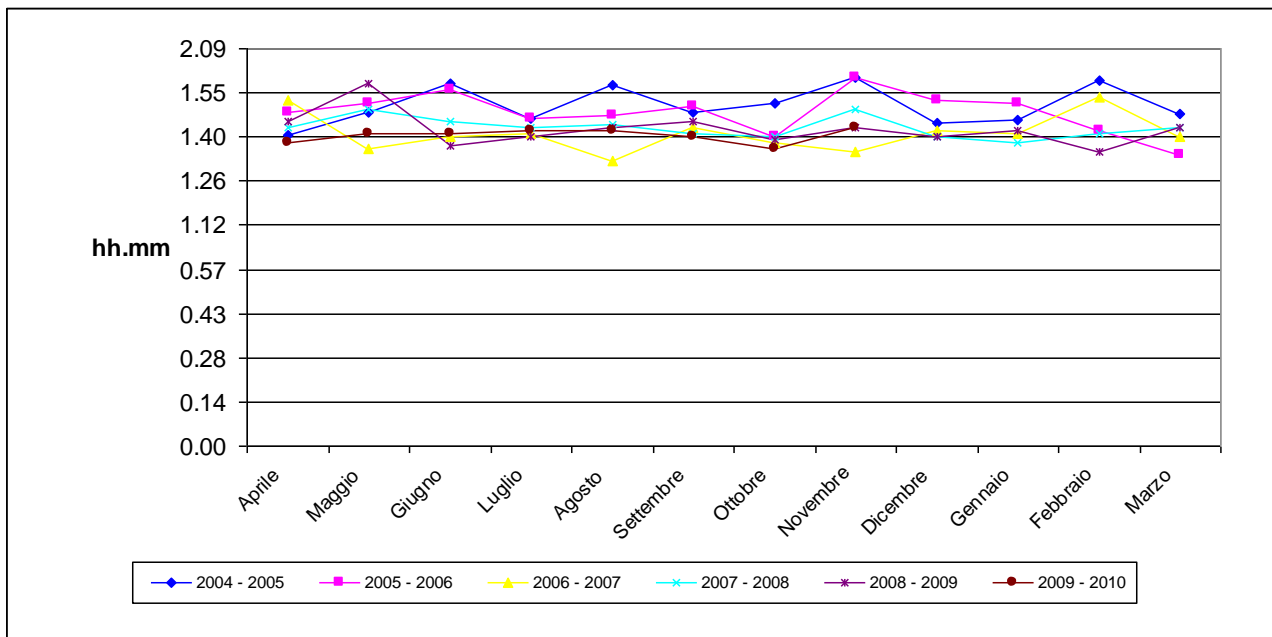
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.51</b>	<b>1.48</b>	<b>1.42</b>	<b>1.44</b>	<b>1.43</b>	<b>1.41</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.06</b>	<b>0.06</b>	<b>0.06</b>	<b>0.03</b>	<b>0.05</b>	<b>0.02</b>

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.

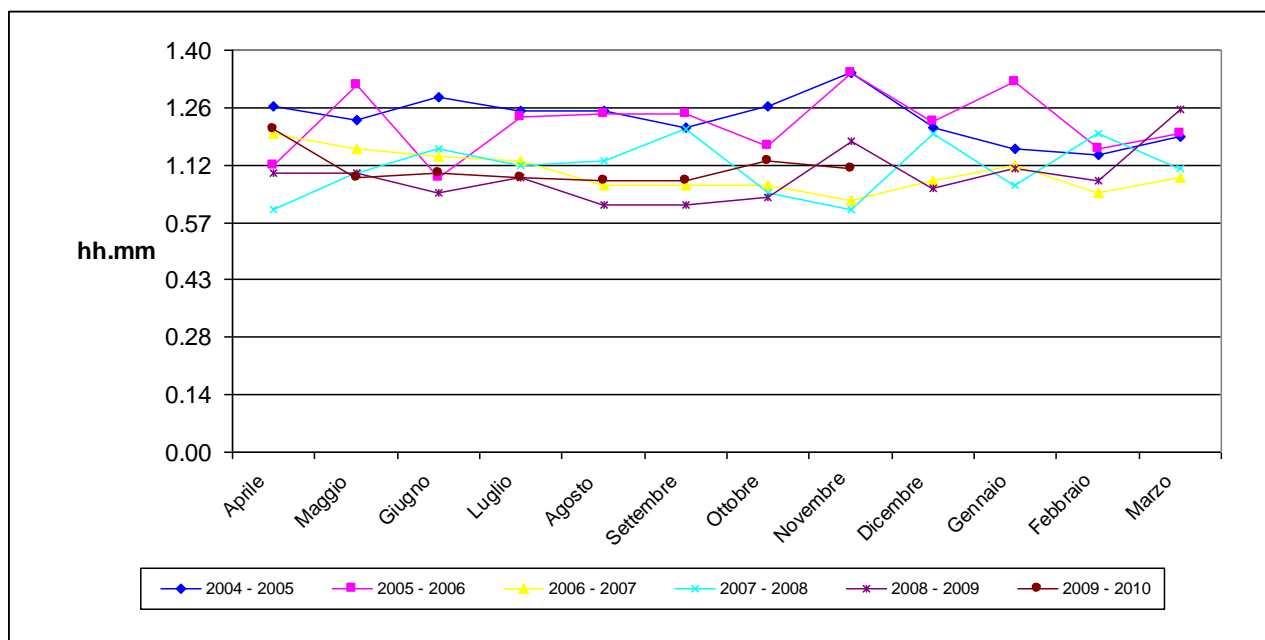
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.23</b>	<b>1.22</b>	<b>1.10</b>	<b>1.11</b>	<b>1.09</b>	<b>1.11</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.05</b>	<b>0.08</b>	<b>0.04</b>	<b>0.07</b>	<b>0.06</b>	<b>0.04</b>

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.

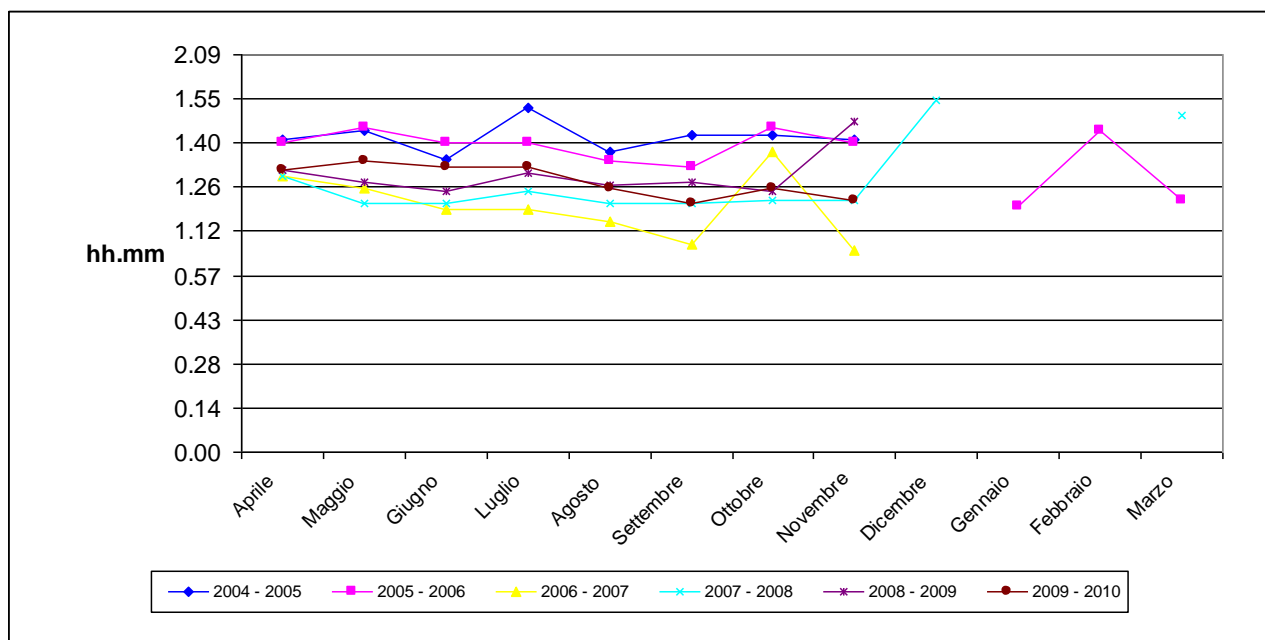
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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		
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.42</b>	<b>1.37</b>	<b>1.20</b>	<b>1.28</b>	<b>1.30</b>	<b>1.28</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.04</b>	<b>0.09</b>	<b>0.10</b>	<b>0.12</b>	<b>0.07</b>	<b>0.05</b>

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

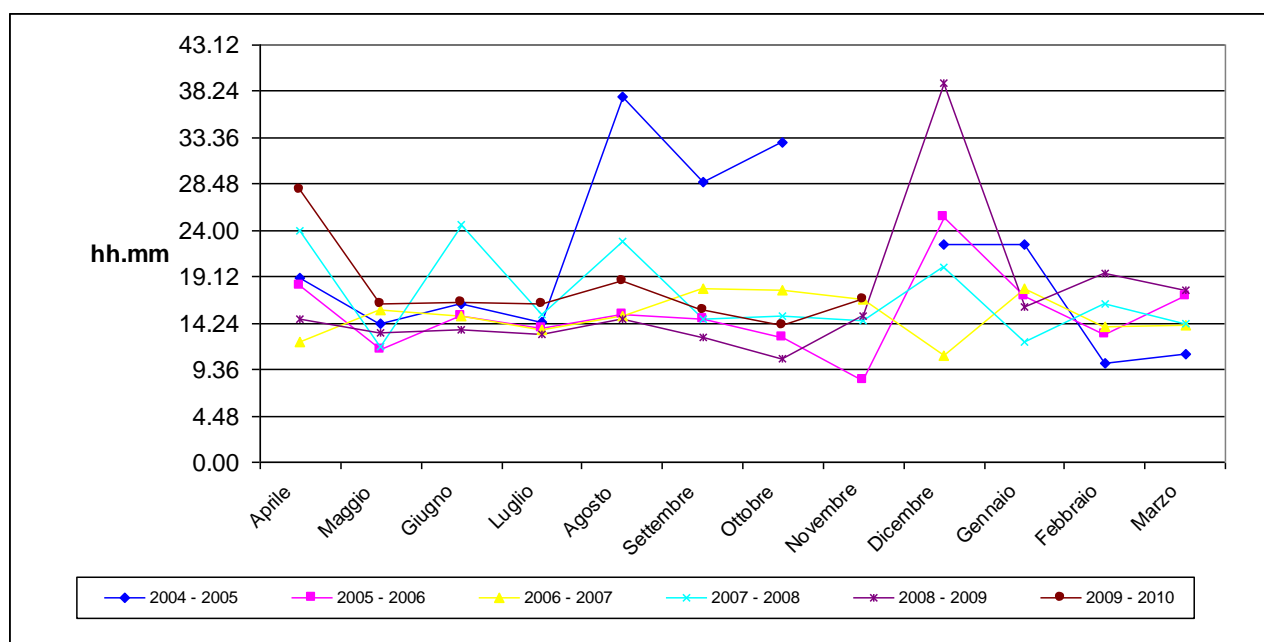
#### 4.4. Media dei tempi di sosta in banchina

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>20.58</b>	<b>15.16</b>	<b>15.10</b>	<b>17.12</b>	<b>16.48</b>	<b>17.53</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>9.04</b>	<b>4.07</b>	<b>2.13</b>	<b>4.28</b>	<b>7.25</b>	<b>4.22</b>

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.

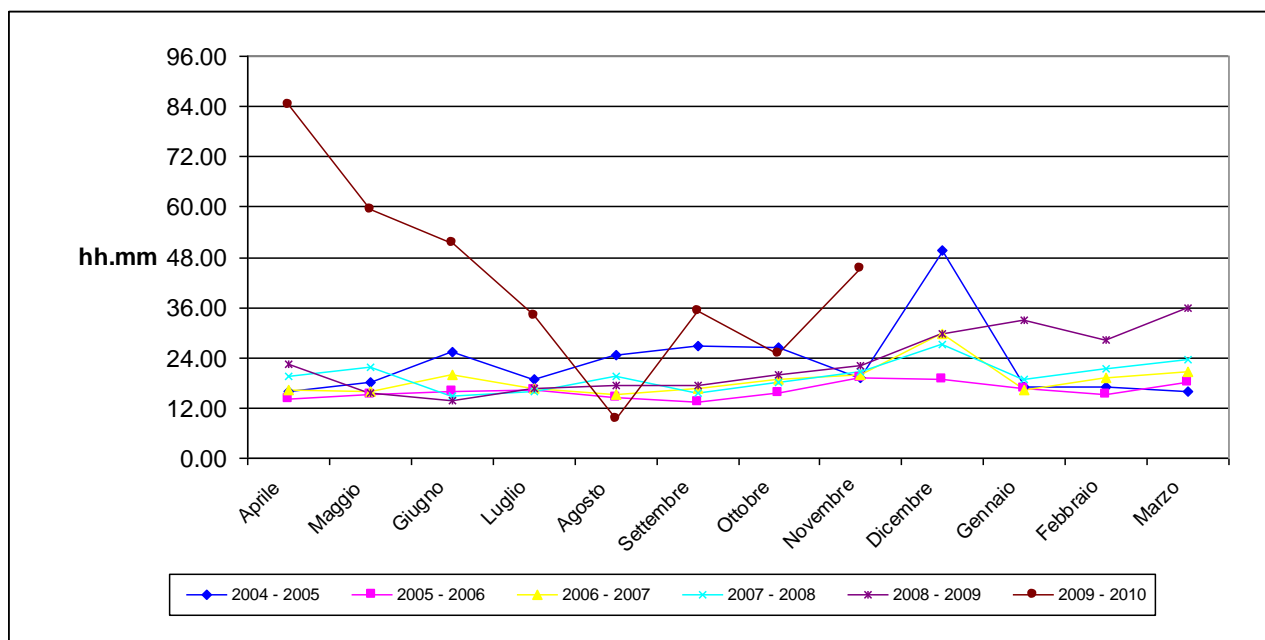
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>22.55</b>	<b>16.05</b>	<b>18.47</b>	<b>19.44</b>	<b>22.39</b>	<b>43.04</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>9.25</b>	<b>1.47</b>	<b>3.52</b>	<b>3.34</b>	<b>7.19</b>	<b>22.49</b>

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.



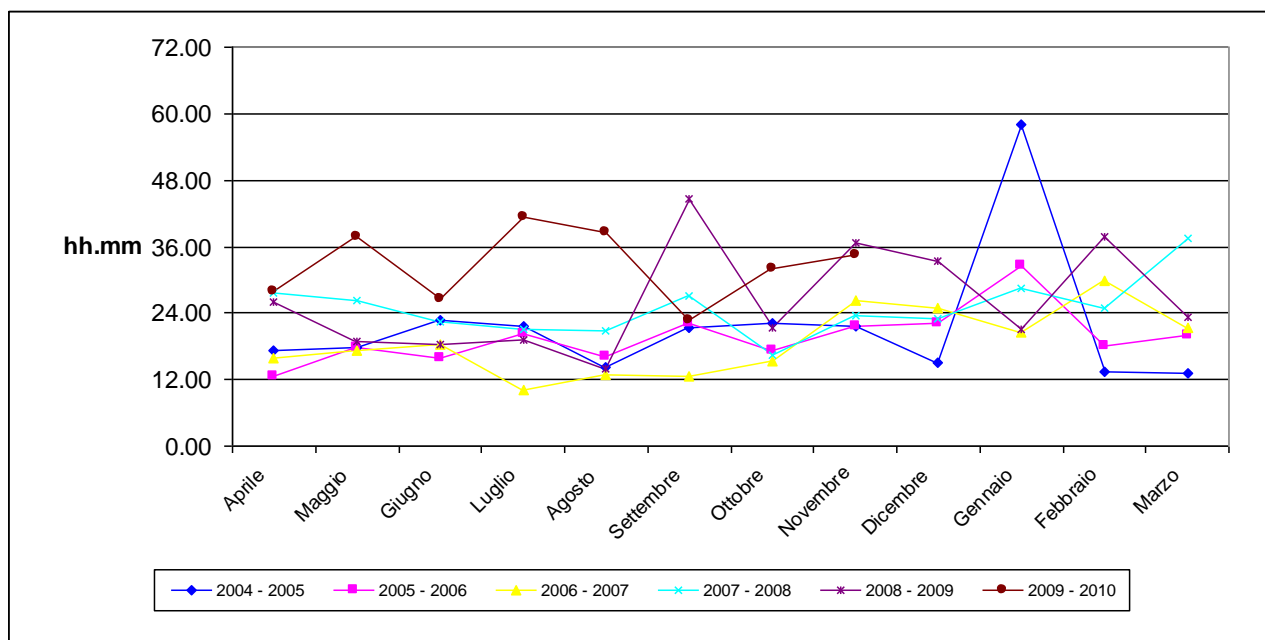
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>21.32</b>	<b>19.43</b>	<b>18.46</b>	<b>24.55</b>	<b>26.12</b>	<b>32.39</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>12.04</b>	<b>4.56</b>	<b>5.58</b>	<b>5.11</b>	<b>9.34</b>	<b>6.32</b>

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.

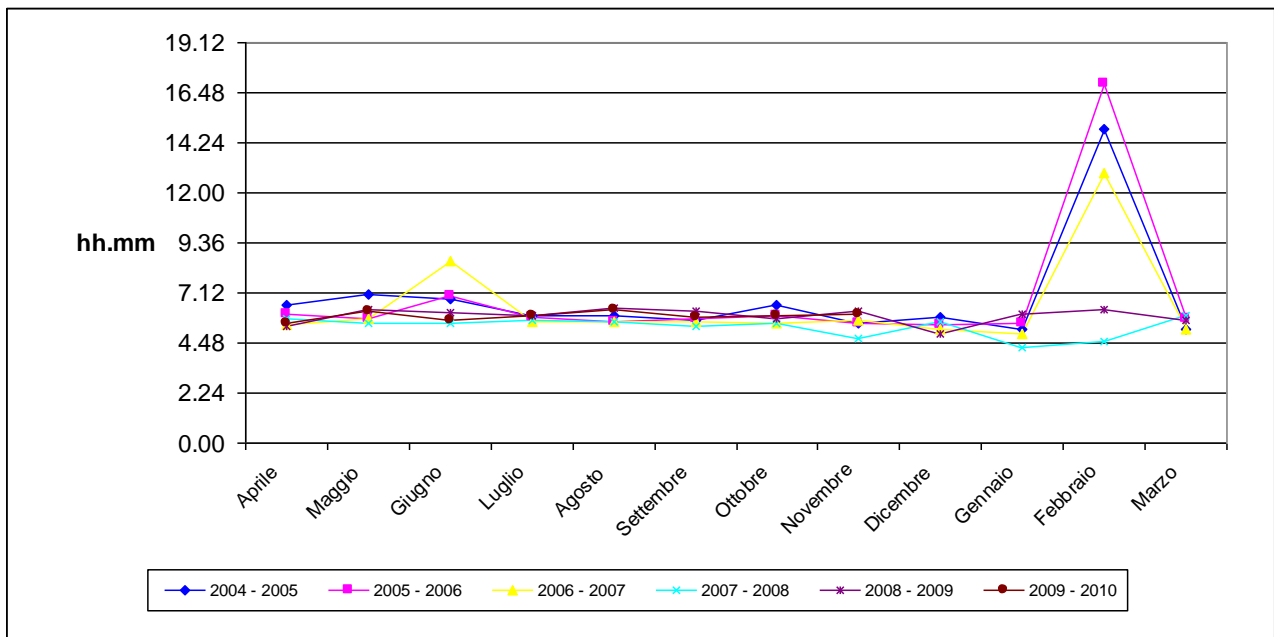
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>6.55</b>	<b>6.57</b>	<b>6.32</b>	<b>5.34</b>	<b>6.05</b>	<b>6.06</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>2.37</b>	<b>3.15</b>	<b>2.11</b>	<b>0.28</b>	<b>0.21</b>	<b>0.13</b>

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.

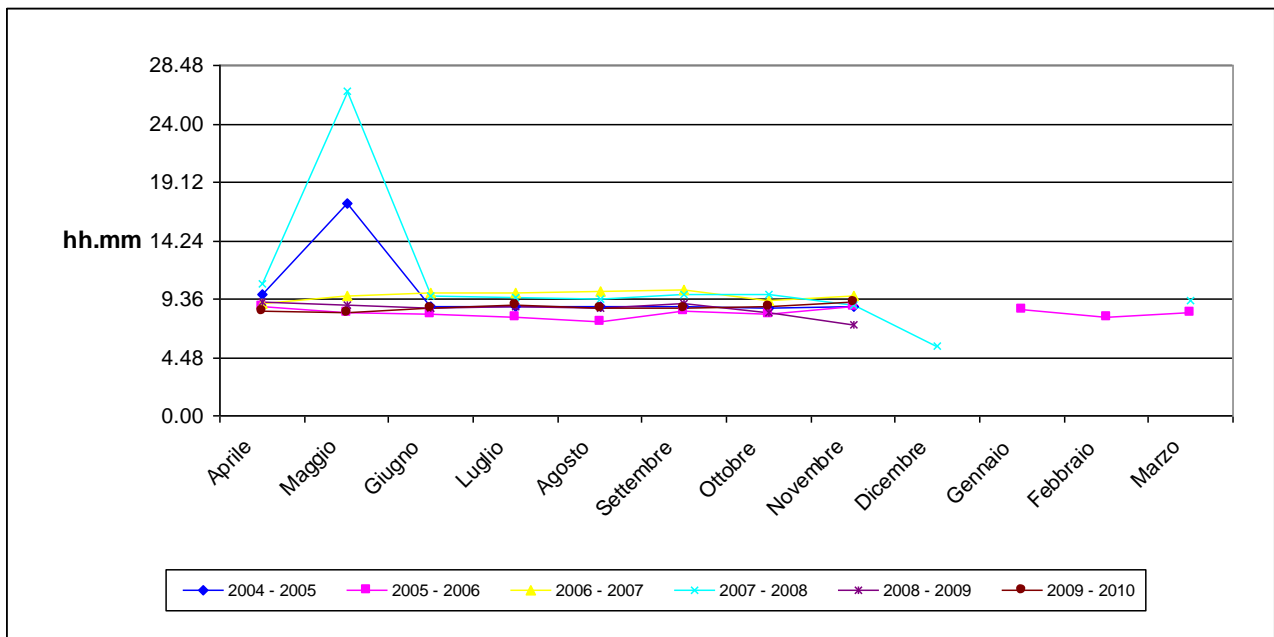
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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		
<b>Media apr-nov</b>	<b>10.09</b>	<b>8.25</b>	<b>9.53</b>	<b>11.06</b>	<b>8.48</b>	<b>8.52</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>2.59</b>	<b>0.21</b>	<b>0.24</b>	<b>5.38</b>	<b>0.34</b>	<b>0.16</b>

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

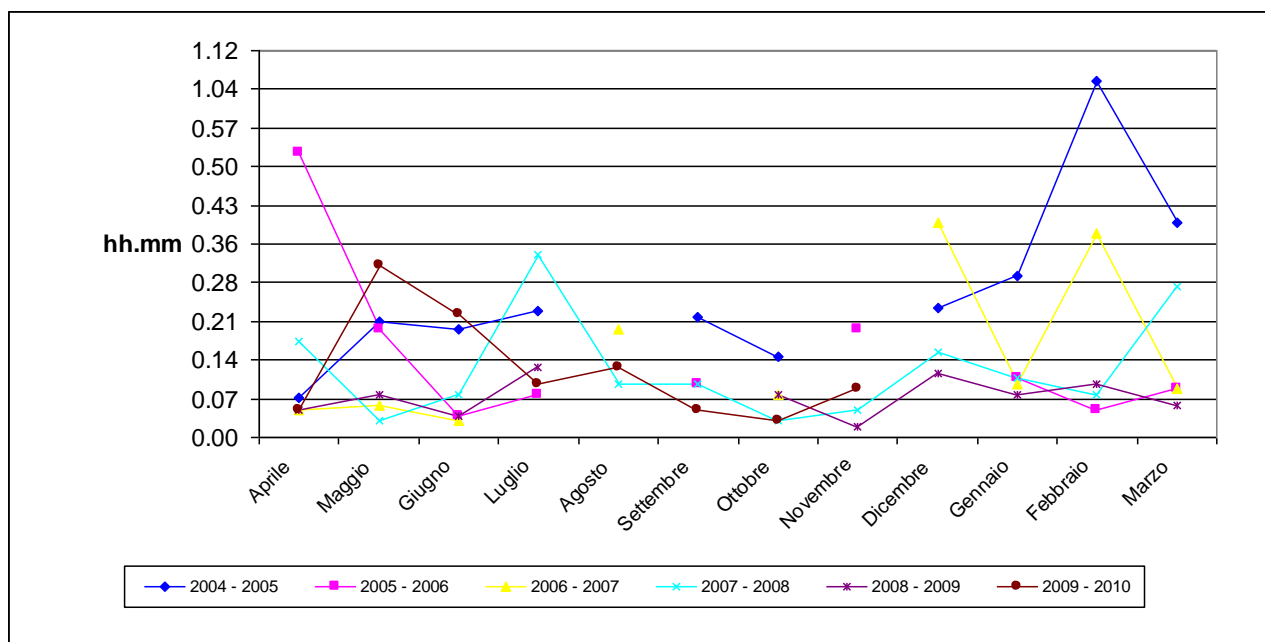
#### 4.5. Media dei ritardi in partenza

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.27</b>	<b>0.15</b>	<b>0.15</b>	<b>0.12</b>	<b>0.07</b>	<b>0.12</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.16</b>	<b>0.15</b>	<b>0.14</b>	<b>0.09</b>	<b>0.03</b>	<b>0.10</b>

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.

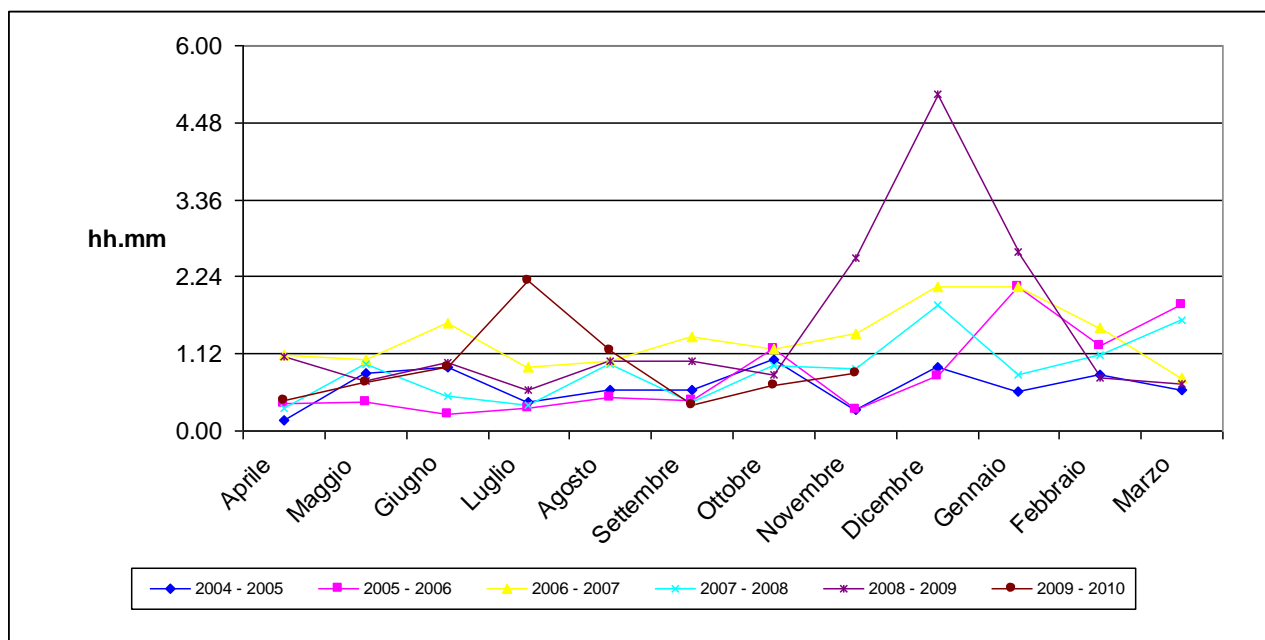
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.42</b>	<b>0.52</b>	<b>1.26</b>	<b>0.57</b>	<b>1.34</b>	<b>0.58</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.17</b>	<b>0.40</b>	<b>0.27</b>	<b>0.30</b>	<b>1.21</b>	<b>0.36</b>

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.

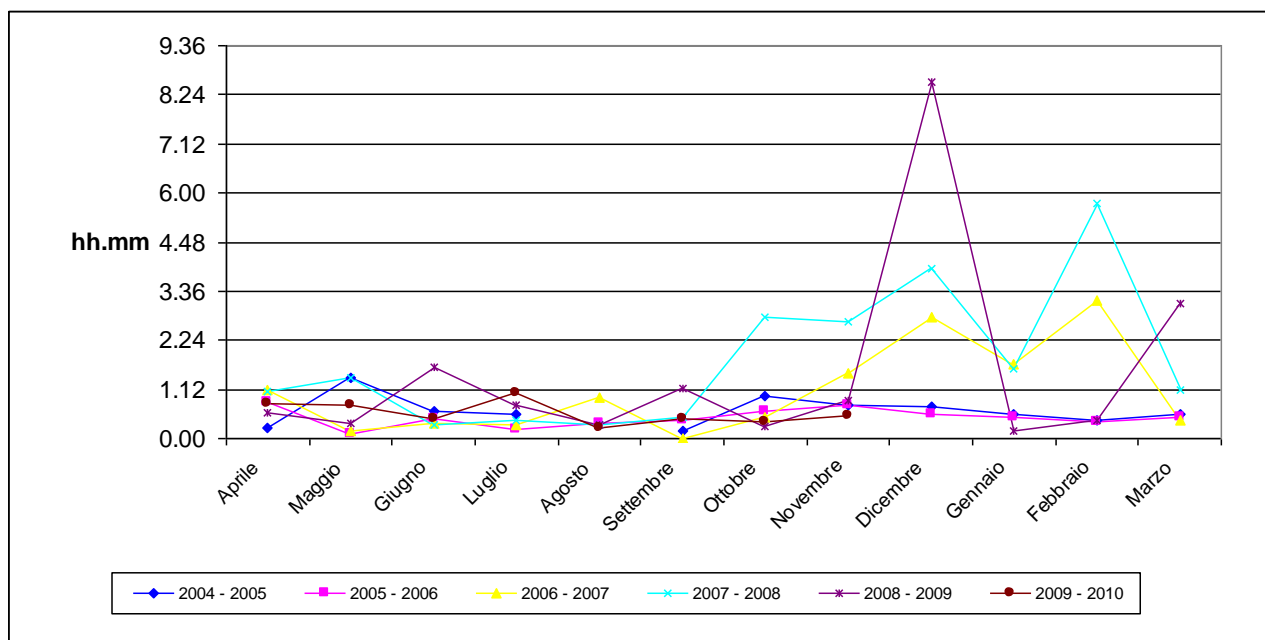
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.40</b>	<b>0.30</b>	<b>1.09</b>	<b>1.54</b>	<b>1.35</b>	<b>0.37</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.21</b>	<b>0.13</b>	<b>1.06</b>	<b>1.42</b>	<b>2.24</b>	<b>0.16</b>

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

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



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

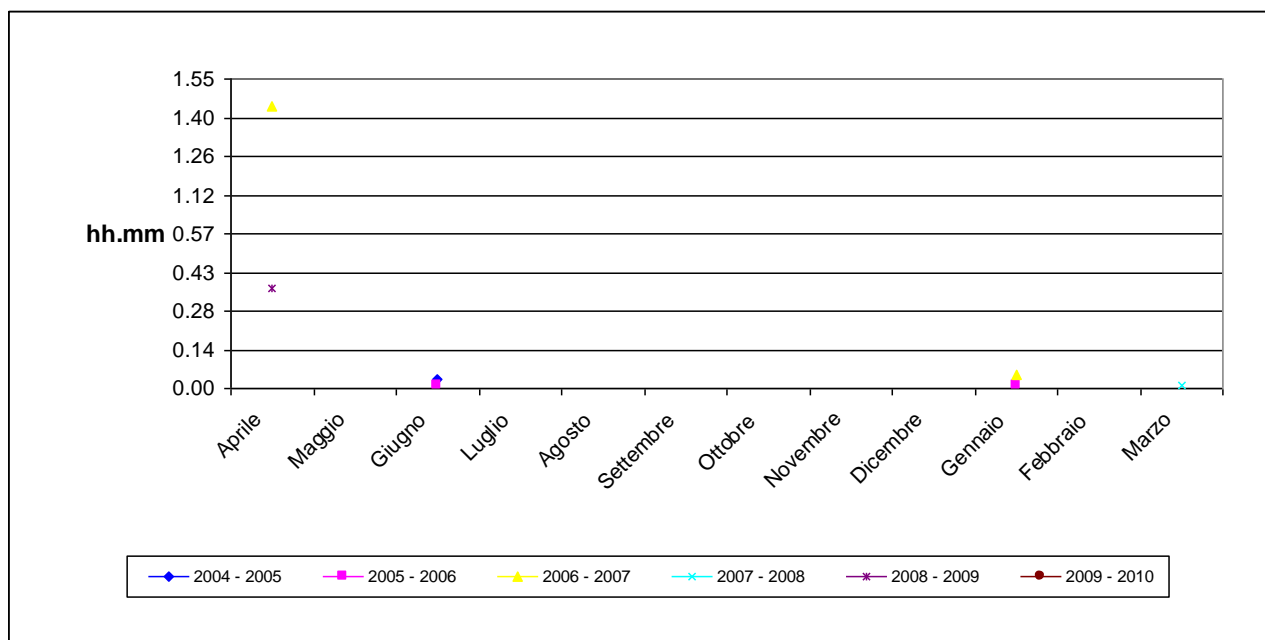
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

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

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.

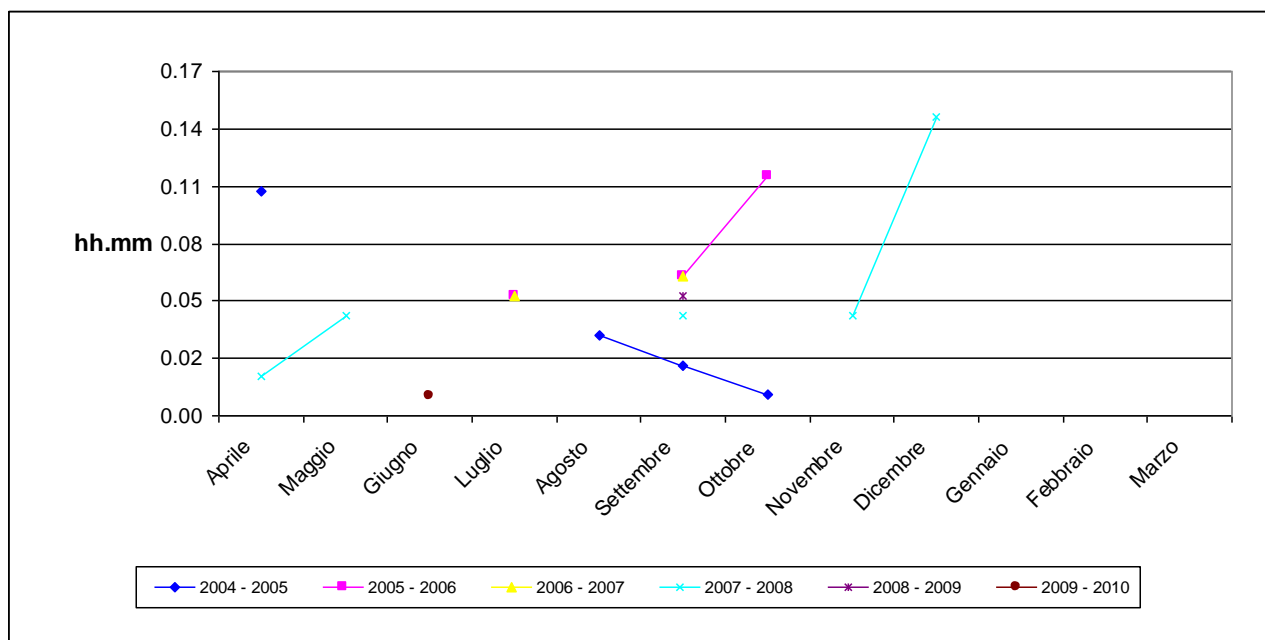
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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						
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.04</b>	<b>0.08</b>	<b>0.06</b>	<b>0.06</b>	<b>0.06</b>	<b>0.01</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.04</b>	<b>0.03</b>	<b>0.00</b>	<b>0.04</b>		

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

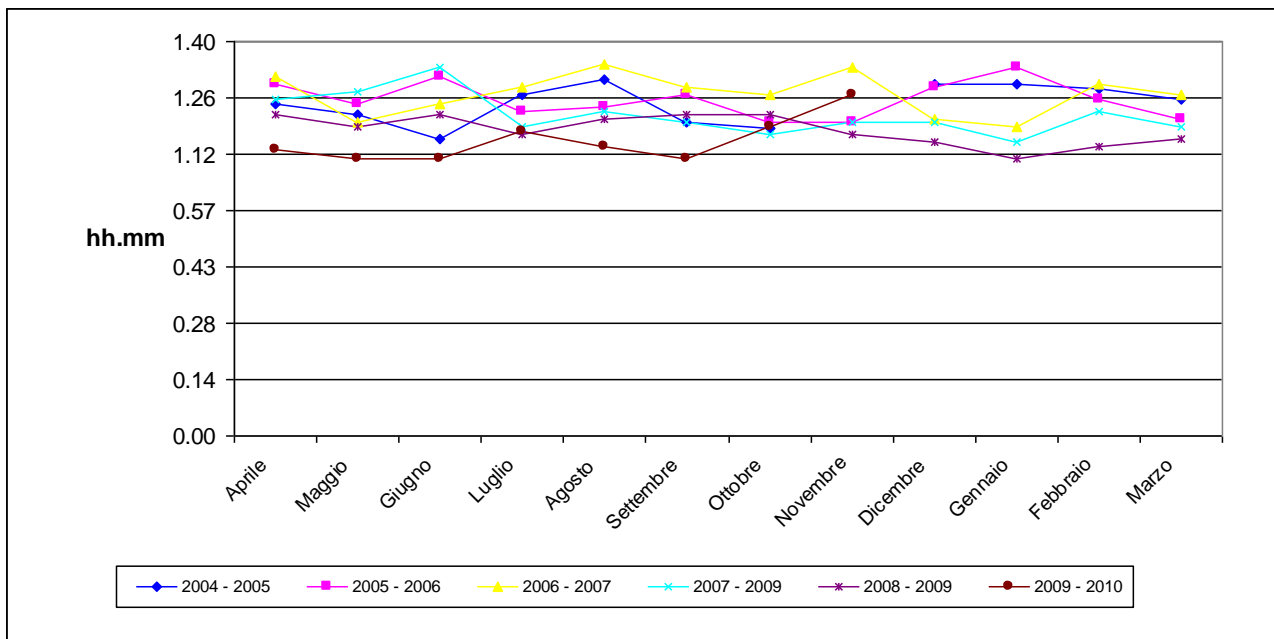
**4.6. Media della manovra d'uscita**

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.24</b>	<b>1.25</b>	<b>1.27</b>	<b>1.22</b>	<b>1.18</b>	<b>1.15</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.05</b>	<b>0.04</b>	<b>0.05</b>	<b>0.05</b>	<b>0.03</b>	<b>0.05</b>

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.

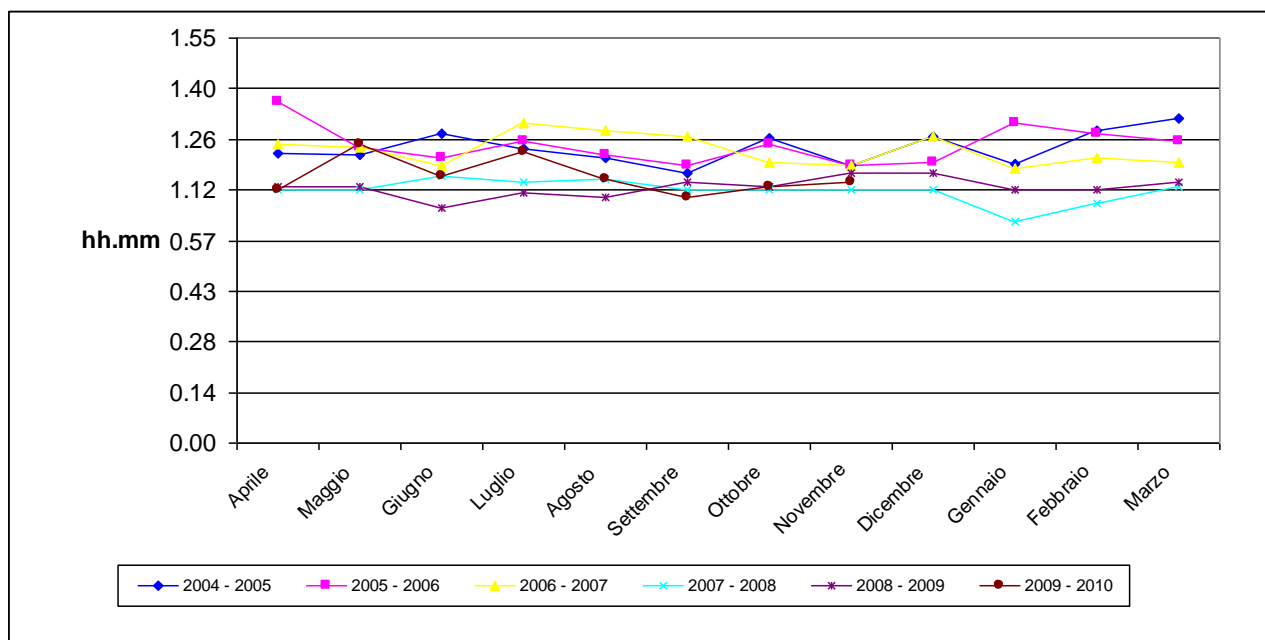
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.23</b>	<b>1.24</b>	<b>1.23</b>	<b>1.11</b>	<b>1.12</b>	<b>1.16</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.04</b>	<b>0.05</b>	<b>0.04</b>	<b>0.03</b>	<b>0.02</b>	<b>0.05</b>

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

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



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

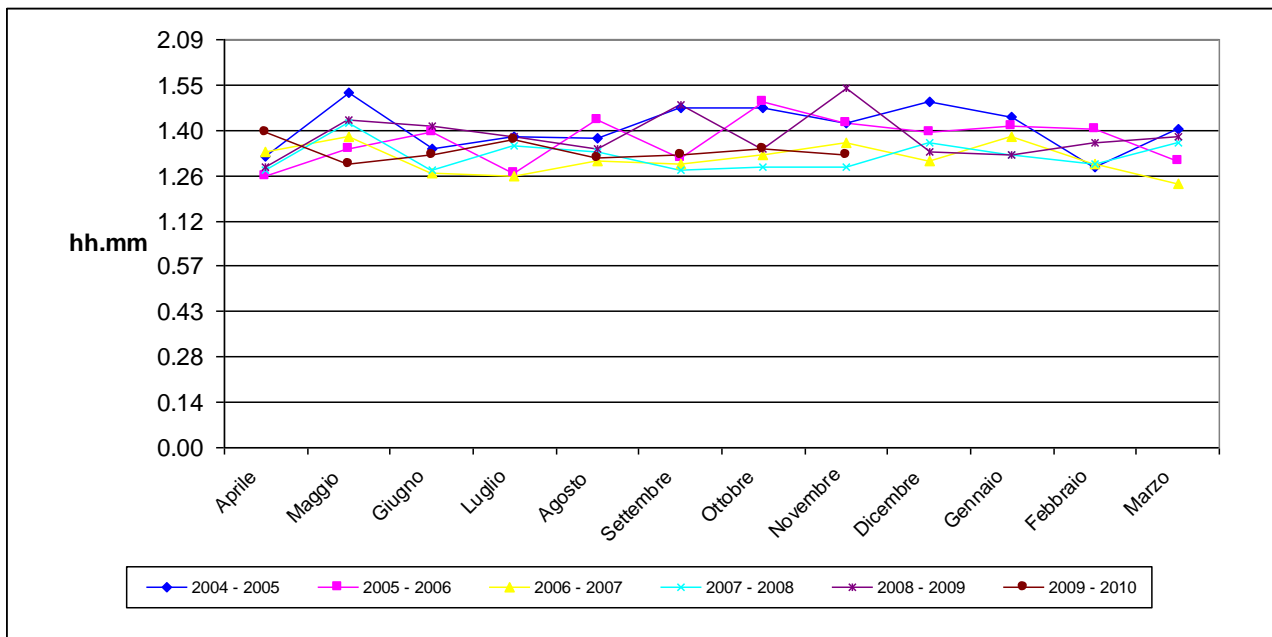
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.32	1.26	1.34	1.28	1.29	1.40
Maggio	1.52	1.35	1.39	1.43	1.44	1.30
Giugno	1.35	1.40	1.27	1.28	1.42	1.33
Luglio	1.39	1.27	1.26	1.36	1.39	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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.41</b>	<b>1.37</b>	<b>1.31</b>	<b>1.32</b>	<b>1.39</b>	<b>1.34</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.07</b>	<b>0.07</b>	<b>0.04</b>	<b>0.04</b>	<b>0.07</b>	<b>0.03</b>

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.

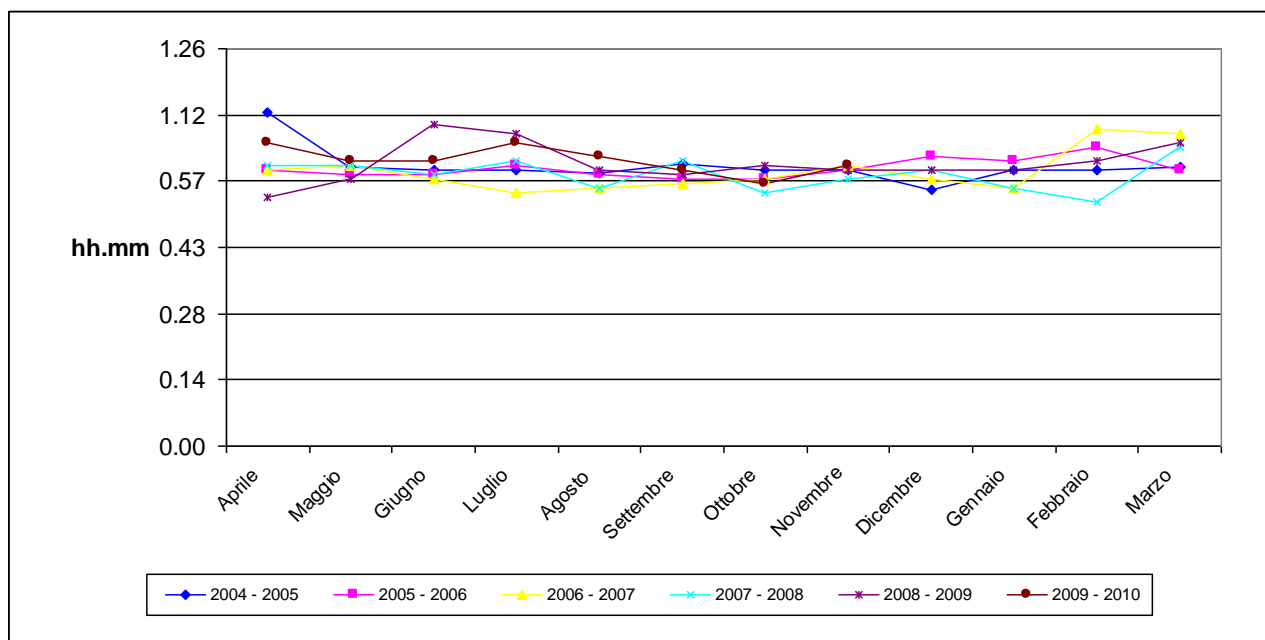
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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	
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	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.00</b>	<b>1.00</b>	<b>0.59</b>	<b>0.59</b>	<b>1.01</b>	<b>1.02</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.03</b>	<b>0.02</b>	<b>0.04</b>	<b>0.03</b>	<b>0.04</b>	<b>0.03</b>

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.

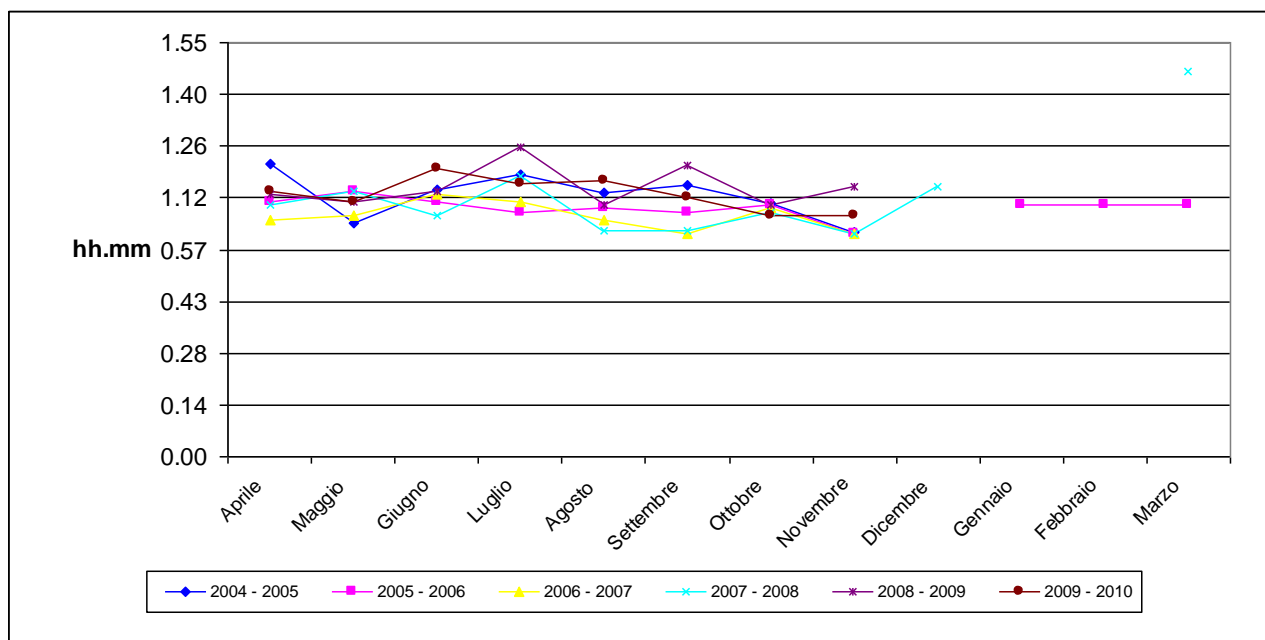
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2008	2008 - 2009	2009 - 2010
Aprile	1.21	1.11	1.06	1.10	1.13	1.14
Maggio	1.05	1.14	1.07	1.14	1.11	1.11
Giugno	1.14	1.11	1.13	1.07	1.14	1.20
Luglio	1.18	1.08	1.11	1.18	1.26	1.16
Agosto	1.13	1.09	1.06	1.03	1.10	1.17
Settembre	1.15	1.08	1.02	1.03	1.21	1.12
Ottobre	1.10	1.10	1.09	1.08	1.10	1.07
Novembre	1.02	1.02	1.02	1.02	1.15	1.07
Dicembre				1.15		
Gennaio		1.10				
Febbraio		1.10				
Marzo		1.10		1.47		
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.12</b>	<b>1.09</b>	<b>1.07</b>	<b>1.12</b>	<b>1.15</b>	<b>1.13</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.06</b>	<b>0.02</b>	<b>0.03</b>	<b>0.13</b>	<b>0.05</b>	<b>0.04</b>

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

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



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

L'analisi dei parametri rappresentativi della qualità del servizio marittimo del porto di Venezia per il periodo aprile - novembre 2009 conferma ancora una volta il generalizzato miglioramento degli standard qualitativi di servizio. È infatti possibile osservare, tanto a livello di parametro quanto di servizio, la diffusa tendenza 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 sono stati generalmente dell'ordine di qualche minuto tranne nei limitati casi in cui le maggiori variazioni non riguardano l'operatività portuale quanto piuttosto fasi quali la sosta in rada ed in banchina.

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

Fatta tale premessa generale scendendo più nel dettaglio possono essere fatte alcune considerazioni:

- la qualità del servizio marittimo-portuale dei servizi ro-ro trova una conferma anche alla fine del periodo considerato in quanto sono riscontrabili valori in diminuzione tanto rispetto il 2008 quanto rispetto il 2004; i valori in crescita, già segnalati nel precedente Rapporto di Valutazione, e riguardanti i tempi di sosta in banchina ed i ritardi in partenza, di limitata entità, non evidenziano particolari elementi negativi in quanto essenzialmente slegati alle opere alle bocche e connessi principalmente all'operatività presso i terminal;
- i servizi containerizzati *feeder* manifestano valori in marcato incremento principalmente nei tempi di sosta in rada; essendo tuttavia tale fenomeno concentrato essenzialmente nella seconda metà del periodo considerato e comunque valido soltanto nei confronti del 2008, non si ravvisa alcun tipo di influenza dei cantieri; per quanto riguarda le restanti fasi dell'operatività i servizi *feeder* evidenziano un quadro di sostanziale tenuta rispetto il progresso;
- appaiono essersi risolti i problemi organizzativi che hanno caratterizzato i servizi containerizzati diretti tipo *feeder* per buona parte del piano di monitoraggio; le rilevazioni svolte durante il periodo considerato evidenziano, infatti, un diffuso miglioramento dello standard qualitativo in quanto si hanno valori medi sostanzialmente in diminuzione rispetto il passato;
- i servizi passeggeri (ferry e crociere) confermano il quadro di generale tenuta in cui aumenti di modesta entità si sono manifestati essenzialmente nelle fasi di uscita dalla laguna.

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 lagunare.

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

L'attività portuale durante il secondo quadrimestre del quinto anno del Piano di Monitoraggio non ha manifestato particolari criticità derivanti dalla prosecuzione dei lavori d'infrastrutturazione relativi al progetto MOSE. I soggetti facenti parte del Tavolo di riferimento non hanno segnalato fenomeni che abbiano influito in modo consistente sulla loro normale operatività, durante questo periodo di rilevazione.

La comunità portuale si dimostra fiduciosa per quanto concerne la prosecuzione dei lavori e per la gestione degli stessi da parte delle diverse entità territoriali coinvolte. Come sottolineato nel precedente Rapporto, i maggiori disagi percepiti derivano da un decremento del traffico causato da fattori esogeni sia al porto sia al MOSE. Gli effetti della crisi congiunturale sono ancora ben presenti in quasi tutti i settori della portualità veneziana ed all'interno delle diverse imprese che operano in questo contesto, ma, a differenza di quanto rilevato dai portatori d'interesse nel Rapporto precedente, gli operatori sembra abbiano internalizzato la situazione di crisi e si siano concentrati sulla ripartenza. È stato riscontrato nella quasi interezza della comunità portuale, sentita tramite i suoi rappresentanti al Tavolo, un elevato grado di fiducia per il futuro. Questo atteggiamento viene direttamente o indirettamente imputato al rapporto positivo che esiste tra gli operatori stessi e le istituzioni che regolano e pianificano l'attività portuale.

Come evidenziato nel precedente Rapporto, anche durante il secondo quadrimestre del quinto anno del Piano di Monitoraggio la prosecuzione dei lavori nei cantieri non è stata percepita come un ostacolo all'attività portuale. Durante questa fase dei lavori gli appartenenti alla comunità portuale hanno degli stessi una percezione limitata in quanto non vi sono particolari cambiamenti per quanto riguarda gli accessi o i canali di navigazione. Le opere di infrastrutturazione e di adeguamento, in particolare i restringimenti dei canali, sono debitamente segnalati e nessuno degli operatori coinvolti nel Tavolo ha sollevato questioni relativamente alla gestione ed alla comunicazione da parte dei responsabili ai lavori. Le caratteristiche delle correnti e l'operatività nelle manovre non hanno subito cambiamenti significativi e non si sono verificate problematiche di rilievo che non potessero essere risolte dall'esperienza e dalla perizia degli operatori coinvolti. Come più volte rimarcato nei Rapporti precedenti del Tavolo di riferimento, l'esperienza acquisita nel nuovo contesto operativo assicura la piena sicurezza nelle manovre per l'accesso alla laguna e nei canali di navigazione.

In merito all'accesso in laguna, un portatore d'interessi facente parte del Tavolo di riferimento ha riferito di due eventi che hanno rallentato, anche se solamente di poche decine di minuti, l'ingresso delle navi. Nel periodo tra novembre e dicembre è accaduto che per due volte il pilone per l'auto-ormeggiante di un mezzo operante nel canale di Malamocco avesse un problema nel salpamento e questo ha causato un temporaneo e breve blocco della circolazione sullo stesso. Il ripetersi dell'evento ha accentuato l'interesse dello *stakeholder* nei confronti dell'avvenuto.

In merito agli effetti sulla navigabilità di alcune opere in costruzione, ed in particolare della diga foranea nei pressi della bocca del Lido, si sono espressi più di un portatore d'interessi durante le interviste intrattenute per la redazione del Rapporto. In particolare, uno *stakeholder* dalle competenze tecniche sulla navigazione in laguna ha manifestato perplessità sul mantenimento, e quindi sulla manutenzione, delle "canalette di navigazione" a seguito della costruzione della diga foranea. Si crede possibile che questa andrà ad influenzare, aumentandola, la necessità di mantenimento della "canaletta" nei pressi della bocca di Lido durante tutto il periodo dell'anno. I portatori d'interesse hanno messo in evidenza che se questa non sarà correttamente e costantemente dragata sarà possibile che le navi abbiano problemi all'ingresso. Attualmente si

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

utilizzano i fenomeni di corrente e di escavazione naturale della “canaletta” per passare. Quando la lunata verrà creata, in una localizzazione dove si creava una secca, questo fenomeno non sarà più sfruttabile e la necessità di un mantenimento costante attraverso operazioni di dragaggio diverrà, probabilmente, costante. Per quanto concerne le barene create artificialmente in laguna, esse non presentano alcun profilo di problematicità per la navigazione, secondo gli operatori interpellati.

Dal Tavolo di riferimento sono emerse in modo spontaneo numerose osservazioni per quanto riguarda le opere di ampliamento delle infrastrutture portuali e terminalistiche in genere nella laguna di Venezia. Gran parte degli *stakeholder* hanno la sensazione che il porto lagunare stia vivendo un periodo di importanti trasformazioni per quanto riguarda la collocazione strategica dello scalo all'interno dello scenario competitivo della portualità nazionale ed internazionale. Le notizie diffuse sulla pianificazione di nuovi, e sempre maggiormente dimensionati, terminal sia merci che passeggeri si susseguono e l'impressione da parte degli appartenenti al Tavolo è quella che la direzione intrapresa sia quella di un adeguamento dimensionale delle infrastrutture portuali alle necessità dello *shipping* moderno. La fiducia nella guida strategica dell'Autorità portuale verso quest'obiettivo sembra consolidata. Sono relative, invece, le preoccupazioni per gli aspetti ambientali ed i costi economici derivanti da questi adeguamenti. Questa posizione è, secondo l'opinione del responsabile del Tavolo di riferimento, derivante dagli interessi particolari degli operatori nel contesto portuale e dalla mancanza di una informazione chiara e precisa per ciò che concerne gli effetti ambientali dei diversi adeguamenti previsti.

Contrariamente ai Rapporti precedenti nei quali le problematiche strutturali del porto lagunare venivano viste come un dato di *default* e quindi insormontabili, ora si crede che il porto, nonostante le peculiarità derivanti dalla conformazione lagunare, sarà in grado di trasformarsi e trovare nuove vie per acquisire nuova competitività. Risulta chiaro ai portatori d'interesse il fatto che i canali di navigazione e gli ingressi in laguna, comprese le conche di navigazione ed in particolare quella di Malamocco, dovranno essere opportunamente dimensionate. Molti operatori sottolineano come con l'aumentare degli eventi di acqua alta diverrà sempre più centrale la fase di gestione della conca di navigazione, che dovrebbe permettere il mantenimento della pianificazione delle attività terminalistiche e ridurre in modo sensibile i ritardi nella fase d'ingresso delle navi in condizioni di innalzamento delle paratoie.

Alcuni terminalisti vedono nell'ampliamento della conca di navigazione di Malamocco la soluzione della quasi totalità dei problemi della portualità veneziana, essendo essa prodromo di un aumento dimensionale di tutto il sistema. L'incremento del pescaggio nei canali viene visto come una necessità primaria per l'adeguamento portuale ai trend di gigantismo che lo *shipping* sta sperimentando, sia per quanto riguarda le navi da crociera sia per le commerciali di linea e *tramp*. Sempre lo stesso terminalista interpellato nell'ambito del Tavolo di riferimento si è detto convinto che le operazioni di adeguamento dei canali alla profondità di 36,6 piedi si completeranno entro al massimo due anni.

Un numero significativo di *stakeholder* interpellati ha manifestato perplessità sulla carenza di comunicazione per quanto concerne la necessità di adeguamento dei canali in larghezza e non solo in profondità. Per permettere l'accesso di navi con pescaggio maggiore, a dire degli operatori, affinché la manovrabilità sia assicurata, è indispensabile avere a disposizione canali non solo più profondi ma anche più larghi.

Tra gli investimenti che permetteranno di migliorare l'operatività portuale vi è sicuramente, secondo i portatori d'interessi coinvolti nella regolazione della navigazione in laguna, il sistema di rilevamento STIM, che si avvarrà dell'utilizzo di radar, recentemente installati, e che permetterà il monitoraggio completo del traffico anche in condizioni di visibilità limitata.



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

L'adeguamento dimensionale non riguarda solamente gli accessi al porto ed i canali di navigazione. Anche i terminal devono essere pronti, secondo l'opinione dei portatori d'interesse, alle sfide globali che dovranno essere affrontate nel futuro prossimo. Come esempio vengono portati i terminal anseatici, dimensionalmente molto superiori a quelli di Venezia ed in generale a quelli adriatici. Secondo la comunità portuale sono già chiaramente visibili dei fenomeni di concentrazione e di espansione, ed appare chiara la volontà dell'Autorità portuale di investire in infrastrutture che potranno permettere la competitività di sistema. Solo per portare alcuni esempi, che verranno investigati con maggior esautività nei prossimi Rapporti, sono stati citati il nuovo terminal container e quello crociere. Entrambi troveranno nuove localizzazioni nelle ampie aree a disposizione a Marghera e diverranno, a vedere degli operatori interpellati (con alcune eccezioni) i nuovi poli terminalistici di riferimento settoriale in Adriatico.

Per adeguarsi dal punto di vista dimensionale sono stati fatti importanti investimenti anche da parte di privati terminalisti che credono nello scalo ed intendono perseguire strategie proattive sul mercato, in particolare per quanto riguarda il settore delle rinfuse e del *project cargo*. La mancata ripercussione degli effetti della crisi su alcune, poche, realtà terminalistiche particolarmente competitive sul mercato ha fatto sì che le stesse decidessero di effettuare importanti investimenti.

I traffici, come ben visibile all'interno del Rapporto, sono in generale diminuzione tranne per i passeggeri ed il petrolio grezzo; questi sono settori che nonostante la crisi congiunturale sono stati in grado di reggere ed anzi hanno avuto performance interessanti. Gli operatori interpellati non sono concordi sui tempi e sulle modalità di recupero dei traffici anche se esiste una certa positività nelle aspettative e fiducia nella direzione strategica. I traffici Ro-Ro manifestano un calo sensibile e gli operatori del settore sentiti all'interno del Tavolo sottolineano una carenza di segni di ripresa. Le problematiche evidenziate riguardano principalmente l'alto rischio finanziario dovuto alla scarsa solvibilità dei clienti. La poca fiducia nella clientela ha fatto diminuire la concessione di fidi ed aumentare al contempo i pagamenti pronta cassa. Si è assistito quindi ad una forte riduzione dei termini di pagamento ed una conseguente diminuzione delle attività.

Un tema emerso dalle discussioni con gli *stakeholder* è lo spostamento di flussi di traffico su Marghera, ed uno di questi è il traffico di traghetti. Le navi Ro-Ro o Ro-Pax non hanno pescaggio elevato e quindi non possono essere considerate, a vedere degli operatori, un *driver* dell'innalzamento delle acque nel bacino lagunare. I portatori d'interesse credono che per andare incontro all'opinione pubblica si sia deciso di sacrificare questo tipo di traffico e di spostarlo in terraferma, essendo meno sensibile allo spostamento rispetto al traffico crociere. La rilocalizzazione viene percepita con molti punti favorevoli in quanto è in grado di alleggerire il traffico stradale sul ponte della Libertà e di ridurre il traffico navale nel bacino di San Marco. L'unica problematica che è stata sollevata dai portatori d'interesse è quella relativa ai ritardi che sono possibili a causa dell'organizzazione dei convogli in entrata ed in uscita. Per una tipologia di traffico come quella Ro-Ro, nella quale sono possibili ritardi degli autotreni a causa del traffico o di altri eventi, diviene estremamente difficile attendere in banchina i mezzi ritardatari in quanto questo provocherebbe la perdita del posto nel convoglio e quindi un ritardo sensibile nella partenza. Nonostante le difficoltà del traffico Ro-Ro le linee e la competizione nello scalo veneziano sono in aumento, anche a causa, a vedere del portatore d'interesse, dei sussidi per questa tipologia di trasporto da parte dell'Unione Europea.

Uno degli operatori interpellati ha sottolineato le problematiche di costo dei servizi all'interno del porto di Venezia che sono, a suo vedere, sicuramente più elevati rispetto agli altri "porti concorrenti". In particolare ci si riferisce al pilotaggio ed al rimorchio.

Si è creduto utile chiedere al Tavolo delle opinioni per quanto concerne l'apertura di nuovi flussi di traffico nel settore ortofrutticolo, possibile grazie alla costruzione di un nuovo terminal dotato di magazzini a temperatura controllata. Questa tipologia di traffici ad alto valore aggiunto nella gestione logistica e manipolazione è considerata una priorità per la comunità portuale ed è chiaro

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

l'interesse da parte degli operatori e dell'Autorità portuale. Maggiore scetticismo, invece, vi è sulla tipologia di linea Ro-Ro che sarà creata per connettere il porto lagunare con Alessandria d'Egitto. Esperienze precedenti con Libia ed Algeria sono state fallimentari e conseguenti ad accordi politici e non ad esigenze di mercato. L'Egitto, sempre secondo un portatore d'interessi, è ancora lontano dall'Adriatico.

In conclusione si può riscontrare in questa quadrimestralità che gli appartenenti alla comunità portuale veneziana non hanno riscontrato particolari difficoltà nella prosecuzione della loro normale operatività a causa della continuazione dei lavori nei cantieri del MOSE. Gli operatori si dimostrano relativamente fiduciosi nelle possibilità dello scalo lagunare e si attendono forti cambiamenti a breve termine nell'assetto infrastrutturale del porto.