



**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  
II RAPPORTO DI VALUTAZIONE  
PERIODO DI RIFERIMENTO: DA SETTEMBRE A  
DICEMBRE 2008**

Versione **2.0**

Emissione **25 Febbraio 2009**

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 - OTTOBRE 2008: VALORI A CONFRONTO E TREND .....</b>	<b>4</b>
<b>3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO - OTTOBRE 2008 .....</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 - NOVEMBRE 2008.....</b>	<b>26</b>
4.1. Sosta in rada .....	26
4.2. Ritardi in entrata.....	30
4.3. Manovra d'entrata.....	35
4.4. Sosta in banchina .....	40
4.5. Ritardi in partenza.....	45
4.6. Manovra d'uscita .....	50
<b>5. ASPETTI STRATEGICI: LE VALUTAZIONI DEGLI OPINION LEADERS.....</b>	<b>56</b>

## 1. INTRODUZIONE

Nel presente Rapporto di Valutazione, il secondo della quarta annualità del Piano di Monitoraggio, sono stati raccolti, rielaborati e commentati i dati contenuti nei Rapporti di Misura di settembre, ottobre, novembre e dicembre 2008. 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 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 - ottobre 2008 per il porto di Venezia, mentre va da marzo ad ottobre per gli altri, con la sola esclusione del porto di Ancona di cui si hanno i dati fino a settembre.

Si ricorda che rispetto le tre precedenti annualità sono state apportate alcune modifiche nell'analisi dei "competitors". A partire dallo scorso Rapporto di valutazione si è deciso infatti di procedere con il regolare monitoraggio dei soli traffici che, per cause legate alle opere alle bocche di porto, potrebbero registrare degli shiftamenti dal porto di Venezia verso i porti concorrenti. A tal fine, in linea con quanto argomentato nel Rapporto di ricostruzione dello stato di fatto (Rapporto di Variabilità *ante operam*), saranno sostanzialmente monitorati i traffici di linea quali container, ro-ro/ferry e crociere.

Come altre volte accennato si ricorda, inoltre, che le nuove modalità di pubblicazione dei dati dei porti di Ravenna e Chioggia, con cadenza annuale, inducono a proseguire l'analisi soltanto quando essi saranno pubblicati ad inizio 2009. Per analogia anche in relazione al porto di Ancona, il gap accumulato sarà colmato non appena i dati saranno resi disponibili dalla competente Autorità Portuale.

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 2008.

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

## 2. ANALISI DEI TRAFFICI DEL PORTO DI VENEZIA NEL PERIODO GENNAIO - OTTOBRE 2008: VALORI A CONFRONTO E TREND

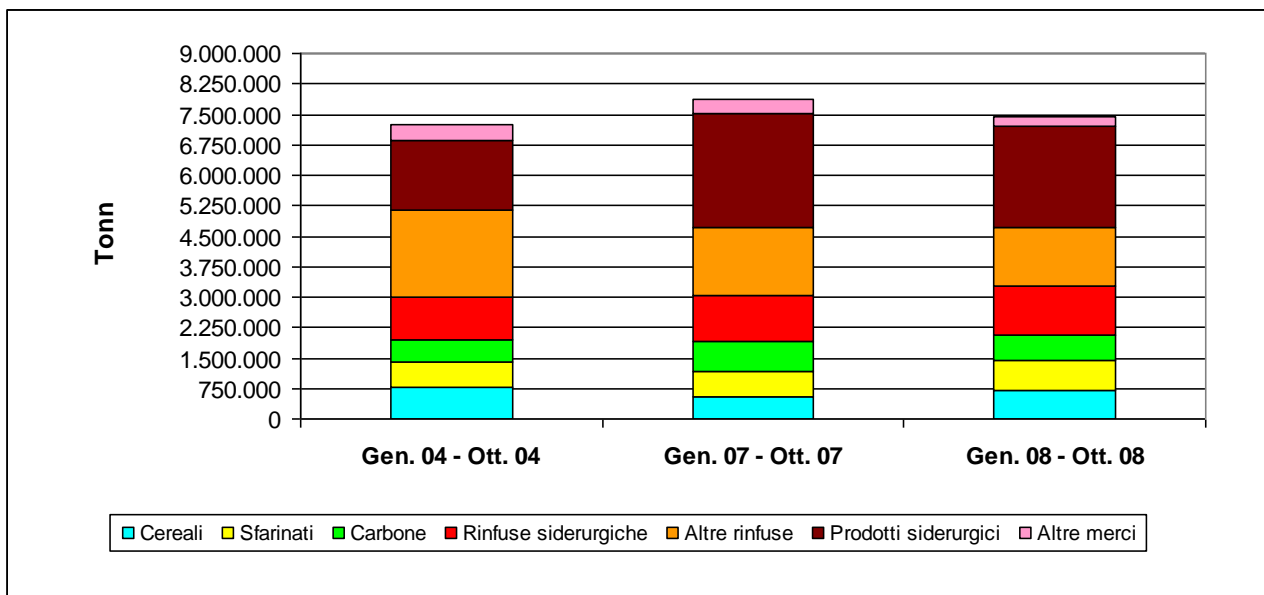
Tab. 1: Flussi di traffico (gennaio - ottobre 2008, dati cumulati)

Merci (tonn.)	PERIODO			Var. %	
	Gen. 04 - Ott. 04	Gen. 07 - Ott. 07	Gen. 08 - Ott. 08	08/07	08/04
Cereali	793.222	553.781	690.753	24,7	-12,9
Sfarinati	599.166	609.601	739.922	21,4	23,5
Carbone	567.303	746.517	635.919	-14,8	12,1
Rinfuse siderurgiche	1.048.777	1.148.371	1.212.643	5,6	15,6
Altre rinfuse	2.124.509	1.672.622	1.440.922	-13,9	-32,2
Prodotti siderurgici	1.728.361	2.796.655	2.476.494	-11,4	43,3
Altre merci	391.288	332.903	259.371	-22,1	-33,7
<i>Totale tradizionale</i>	7.252.626	7.860.450	7.456.024	-5,1	2,8
Autostrade del mare	1.304.268	1.650.305	2.281.697	38,3	74,9
Container	2.191.206	2.835.666	3.166.073	11,7	44,5
Rinfuse liquide	59.350	18.344	27.602	50,5	-53,5
<i>Totale specializzati</i>	3.554.824	4.504.315	5.222.351	15,9	46,9
TOTALE COMMERCIALE	10.807.450	12.364.765	12.678.375	2,5	17,3
TOTALE INDUSTRIALE	5.081.746	3.754.876	3.398.227	-9,5	-33,1
TOTALE PETROLI	8.955.744	9.323.010	8.904.590	-4,5	-0,6
TOTALE GENERALE	24.844.940	25.442.651	24.981.192	-1,8	0,5
Movimento contenitori (TEU)	245.355	273.518	316.884	15,9	29,2
Movimento passeggeri (unità)	986.510	1.382.058	1.611.383	16,6	63,3
<i>di cui crocieristi</i>	642.739	911.675	1.126.156	23,5	75,2
<i>di cui traghetti</i>	235.062	355.468	360.732	1,5	53,5
Navi al commerciale (unità)	3.127	3.090	3.153	2,0	0,8
<i>di cui passeggeri</i>	1.096	1.225	1.286	5,0	17,3

Fonte: Autorità Portuale di Venezia

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

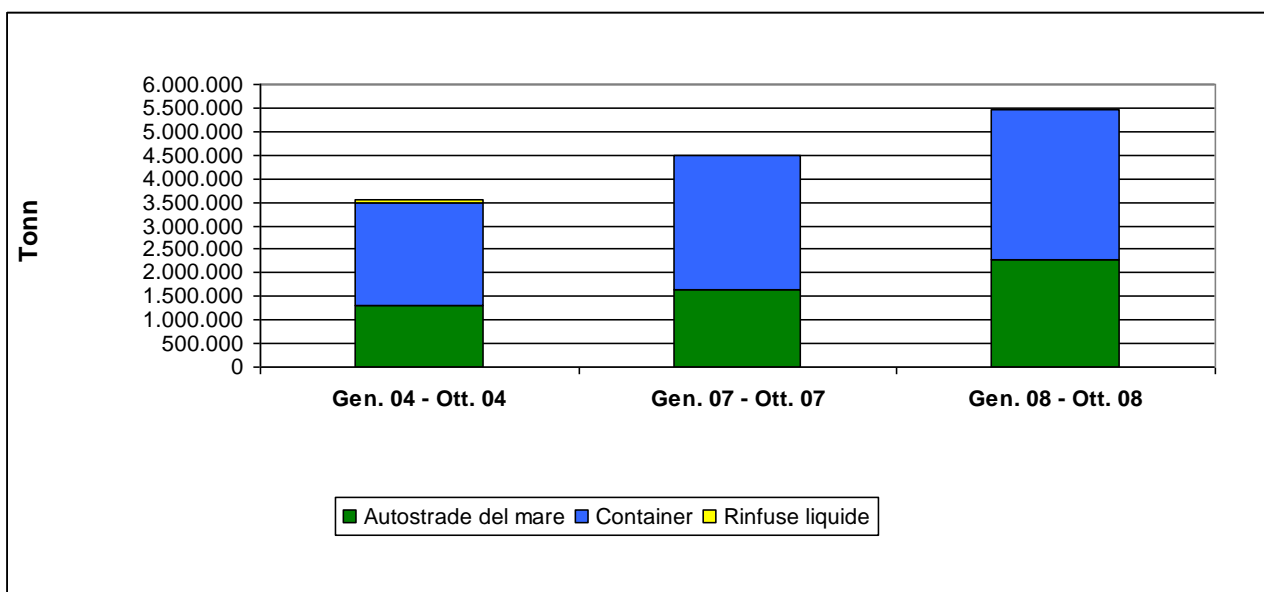
Graf. 1: Traffici convenzionali (tonn.)



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

I traffici tradizionali del porto di Venezia segnano nei primi dieci mesi del 2008 una flessione del 5% rispetto quanto registrato nel corso del 2007. Diversa è invece la situazione in rapporto al 2004 poiché la movimentazione risulta essere cresciuta di quasi tre punti percentuali. Più nel dettaglio sono cresciuti rispetto il 2007 i traffici di cereali (+24,7%), quelli di sfarinati (+21,4%) e le rinfuse siderurgiche (+5,6%), mentre sono in flessione il carbone, le altre rinfuse, i prodotti siderurgici e le altre merci (15, 14, 11 e 22% rispettivamente). Il dettaglio rispetto lo stato *ante operam* evidenzia invece flessioni esclusivamente nei cereali, nelle altre rinfuse e nelle altre merci.

Graf. 2: Traffici specializzati (tonn.)



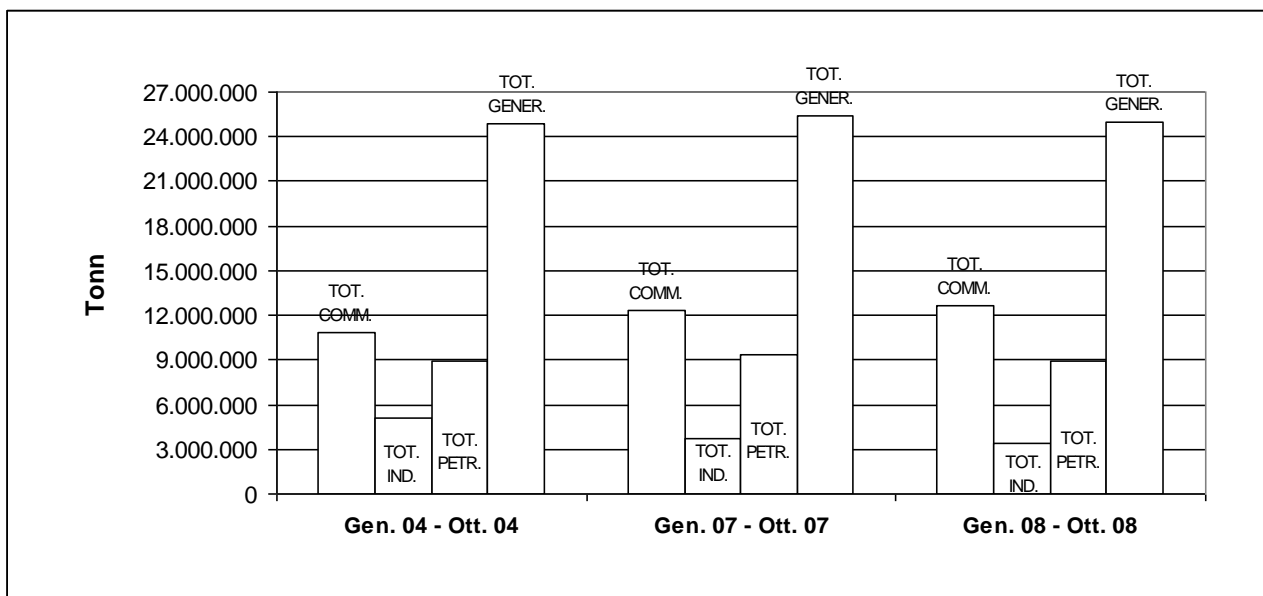
Fonte: nostra elaborazione su dati A.P.V.

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

L'andamento positivo segnalato in relazione ai traffici specializzati alla fine del quadrimestre precedente trova una conferma anche alla fine del periodo analizzato. Questa tipologia di flusso evidenzia una crescita sia rispetto il 2007 sia rispetto il 2004 pari a +15,9 e 46,9% rispettivamente. Scendendo più nel dettaglio, sono riscontrabili andamenti positivi in tutte tre le tipologie di traffico oggetto di monitoraggio. Particolarmente significativi, rispetto il 2007, sono i risultati raggiunti dalle autostrade del mare (+38%) e dalle rinfuse liquide (+50%).

In relazione ai settori portuali, il porto commerciale chiude il periodo con una crescita del 2,5% rispetto il 2007 e del 17,3% rispetto il 2004. I settori industriale e petroli chiudono invece in flessione sia rispetto lo scorso anno sia rispetto lo stato *ante operam*. Lo scalo considerato nel suo complesso chiude il periodo sostanzialmente in linea col pregresso.

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.

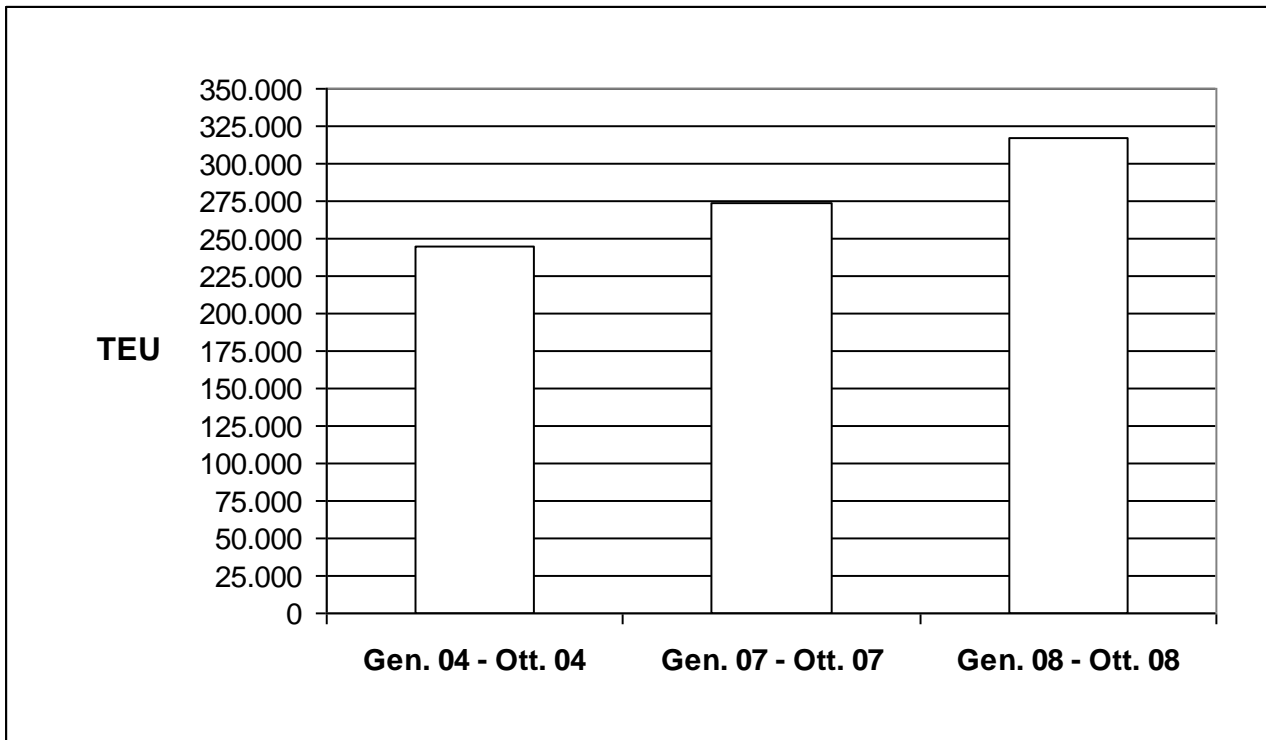
È confermato, ancora una volta, lo stato di salute del traffico container che tocca il porto di Venezia. La movimentazione complessiva nei dieci mesi in oggetto si attesta, sia in termini di TEU sia di tonnellate di merce, su valori maggiori di quelli pregressi; gli incrementi registrati sono stati infatti pari a 15,9 e 11,7% rispettivamente. Molto positivo il risultato anche in relazione allo stato 0 (+30 e +44%).

Positivo anche il risultato ottenuto nel movimento passeggeri. I tassi di incremento si rivelano significativamente elevati sia rispetto lo scorso anno sia rispetto il 2004 (16 e 63% rispettivamente).

Anche il numero di navi transitate per lo scalo lagunare vede un tasso di sviluppo positivo rispetto lo scorso anno e nei confronti del 2004. A fronte di scostamenti di limitata portata nelle navi merci, particolarmente significativi sono quelli nelle navi passeggeri (+5 e +17,3% rispetto il 2007 e 2004 rispettivamente).

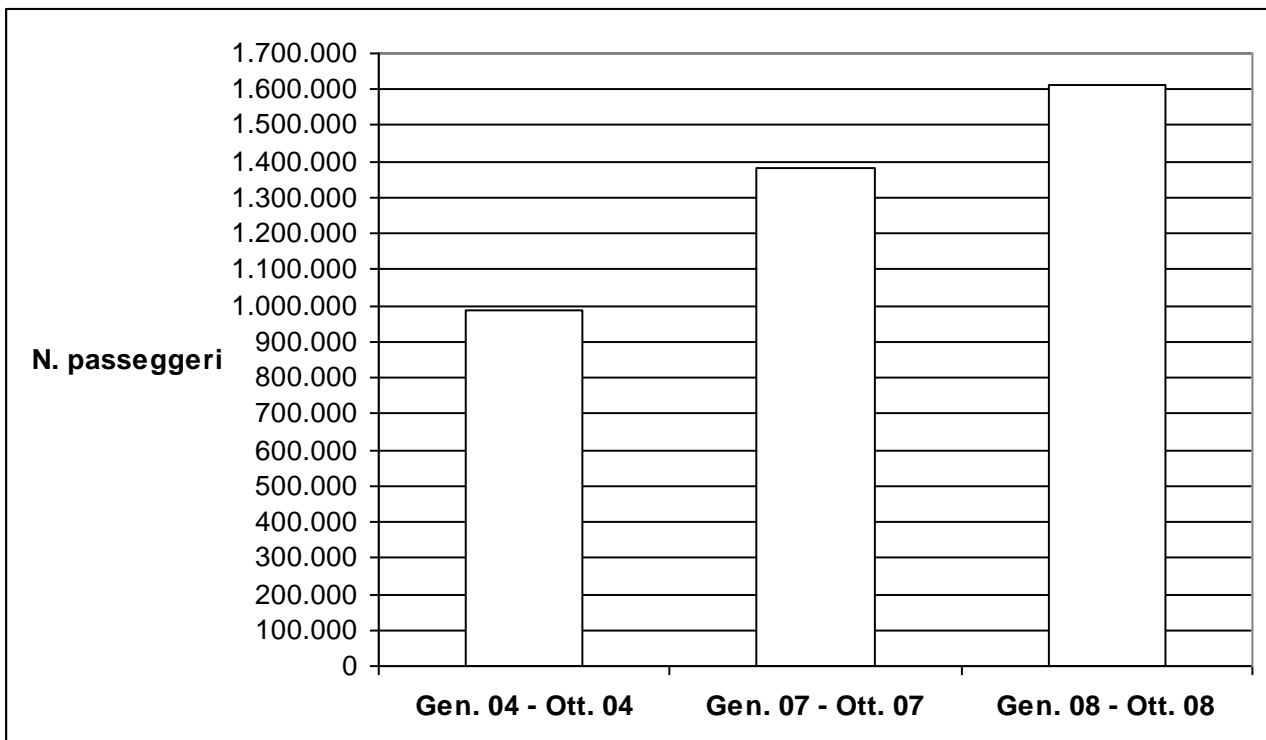
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 4: Movimento contenitori (TEU)



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

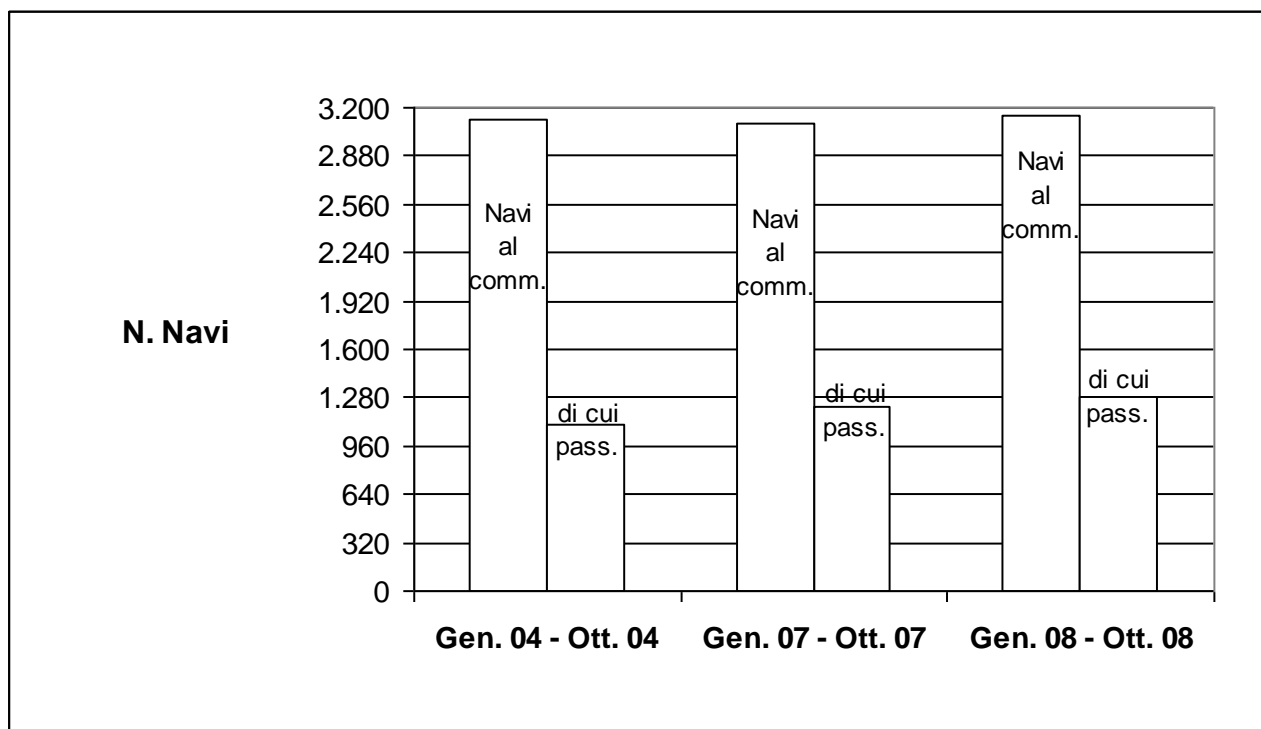
Graf. 5: Movimento passeggeri (unità)



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.

Partendo dai dati e dalle tendenze emerse nel corso del periodo analizzato e sopra riportati, qui di seguito l'analisi viene completata con alcuni commenti e considerazioni che permettono di comprendere meglio le risultanze. In particolare:

- i settori merceologici tradizionali confermano andamenti significativamente diversificati sia a livello di tipologia di traffico che di anno di riferimento; tale variabilità è generalmente attribuibile a fattori stagionali e/o congiunturali di mercato che vanno ad influire in modo significativo sui quantitativi movimentati, non solo a livello italiano. Come altre volte ricordato agli elementi appena richiamati vanno ad aggiungersi le caratteristiche di non regolarità che contraddistinguono questo tipo di traffico;
- sempre con riferimento alle merceologie tradizionali, possono inoltre essere svolte alcune considerazioni specifiche per quanto riguarda:
  - o la ripresa nei cereali attribuibile sostanzialmente alla fine degli effetti determinati dalle passate crisi alimentari (ci si trova in presenza di una maggiore domanda di mangimi che si traduce in maggiori movimentazioni dei cereali che li compongono);
  - o la flessione nelle tonnellate di carbone e di prodotti siderurgici è determinata da una situazione di rallentamento generale che caratterizza il settore industriale in Italia; si ricorda inoltre che in passato il terminalista che gestisce le merci tradizionali aveva destinato maggiori spazi a favore delle merci in oggetto in quanto in crescita e che ora, vista l'inversione di tendenza, tali spazi sono nuovamente destinati ad altri traffici (principalmente cereali);
- si conferma il costante consolidamento dei settori strategici di linea quali autostrade del mare, servizi container e servizi passeggeri;
- sempre in relazione agli specializzati si segnala un forte incremento nelle rinfuse liquide (principalmente vino); a tal riguardo si precisa che questo traffico, comunque contraddistinto



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

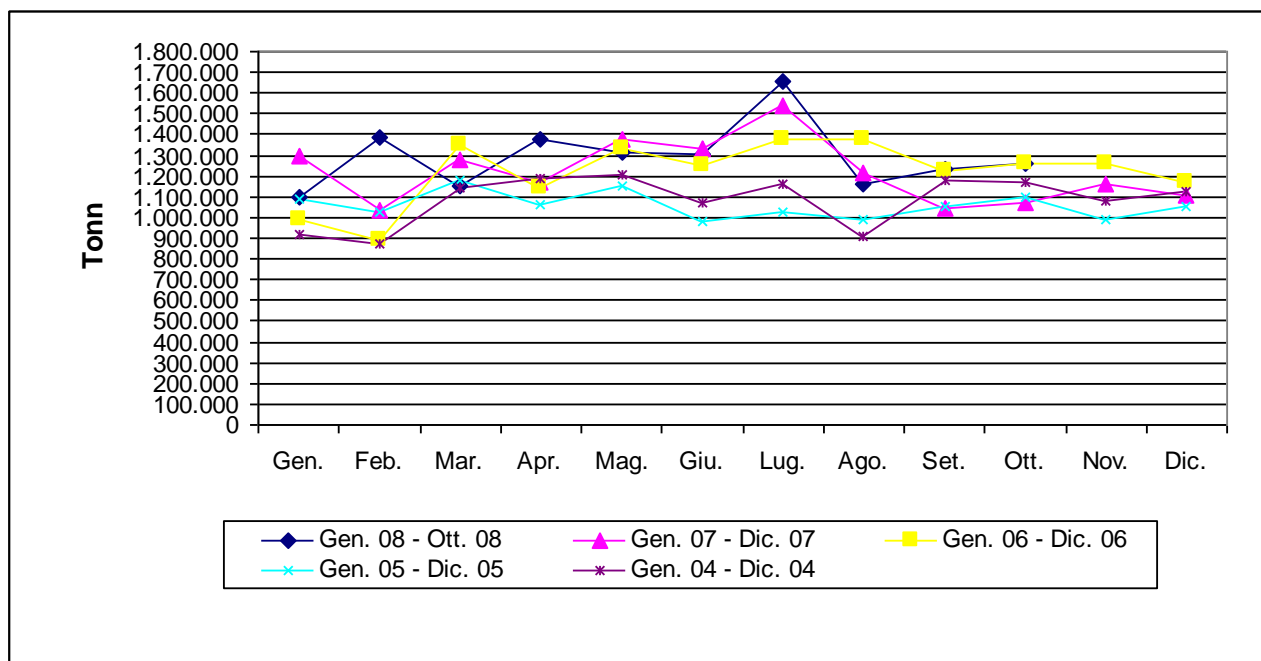
da quantitativi limitati, è in corso di dismissione e che la movimentazione non è regolare nel tempo, sicché a fasi di (notevole) incremento possono seguire altrettanto significativi decrementi o, in certi periodi, azzeramenti nelle quantità movimentate;

- 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;
- per quanto riguarda il porto petroli è in qualche modo valido quanto detto circa le merci tradizionali poiché il traffico petrolifero (non di linea) risulta essere particolarmente sensibile alle condizioni di mercato. Si ricorda inoltre che variazioni sia in senso positivo che negativo dell'ordine di grandezza di quelle rilevate a Venezia, sono sostanzialmente attribuibili a poche toccate in più o in meno da parte delle petroliere.

Alla luce dei dati rilevati e di quanto emerso dalla loro elaborazione è dunque possibile escludere una qualche forma di influenza esercitata dai cantieri alle bocche sulla normale operatività dello scalo lagunare.

Nelle pagine successive si riportano i risultati della rielaborazione dei dati raccolti durante i trascorsi mesi. In particolare i valori sono stati rappresentati sotto forma di linee di tendenza sì da poter confrontare gli andamenti nei diversi periodi di monitoraggio e di evidenziarne gli elementi di analogia ovvero di difformità. Nei grafici 7, 8, 9, 10, 11, 12 e 13 si rappresenteranno i trend concernenti il porto commerciale, i traffici tradizionali e specializzati, il totale generale, la movimentazione TEU, il movimento passeggeri e quello navi.

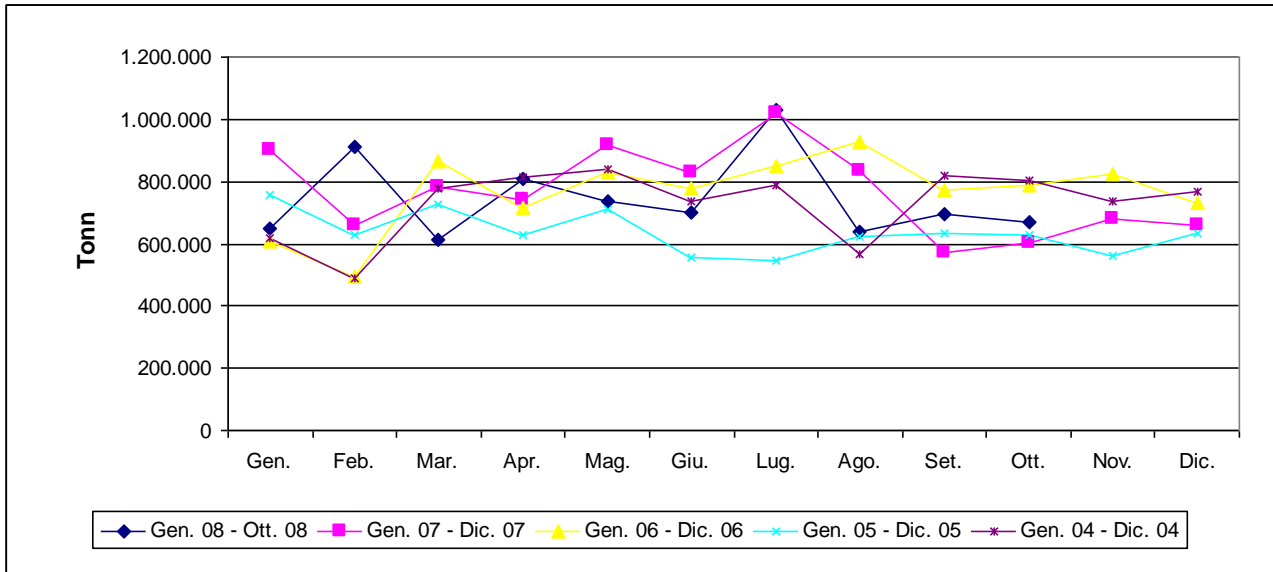
Graf. 7: Porto commerciale - Raffronto trend



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

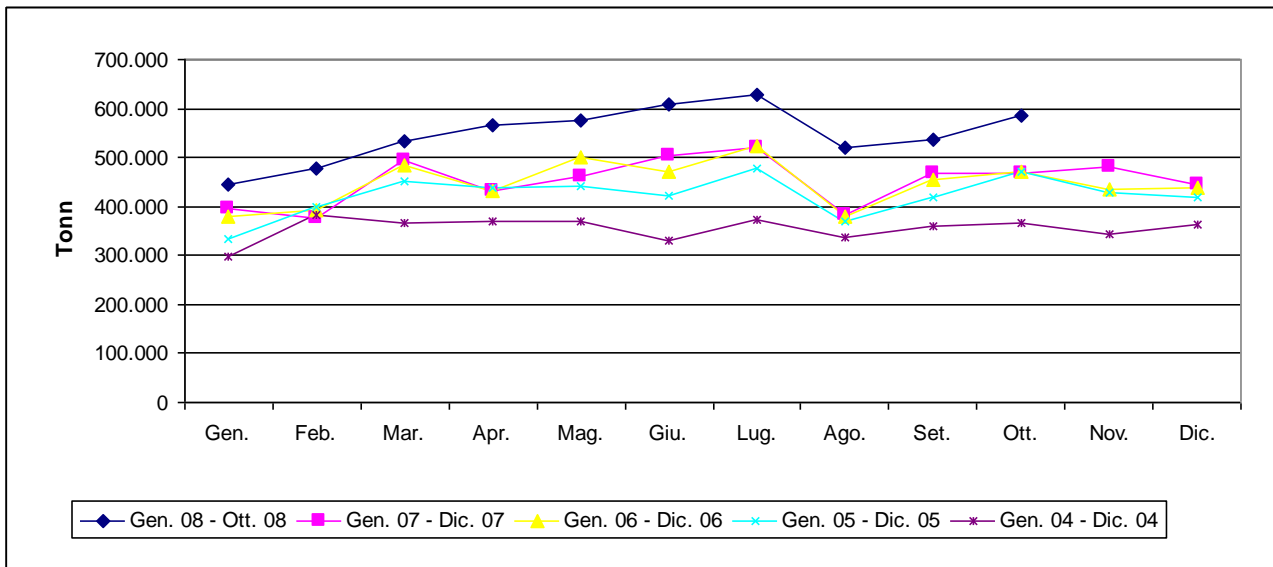
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 8: Traffici tradizionali - Raffronto trend



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

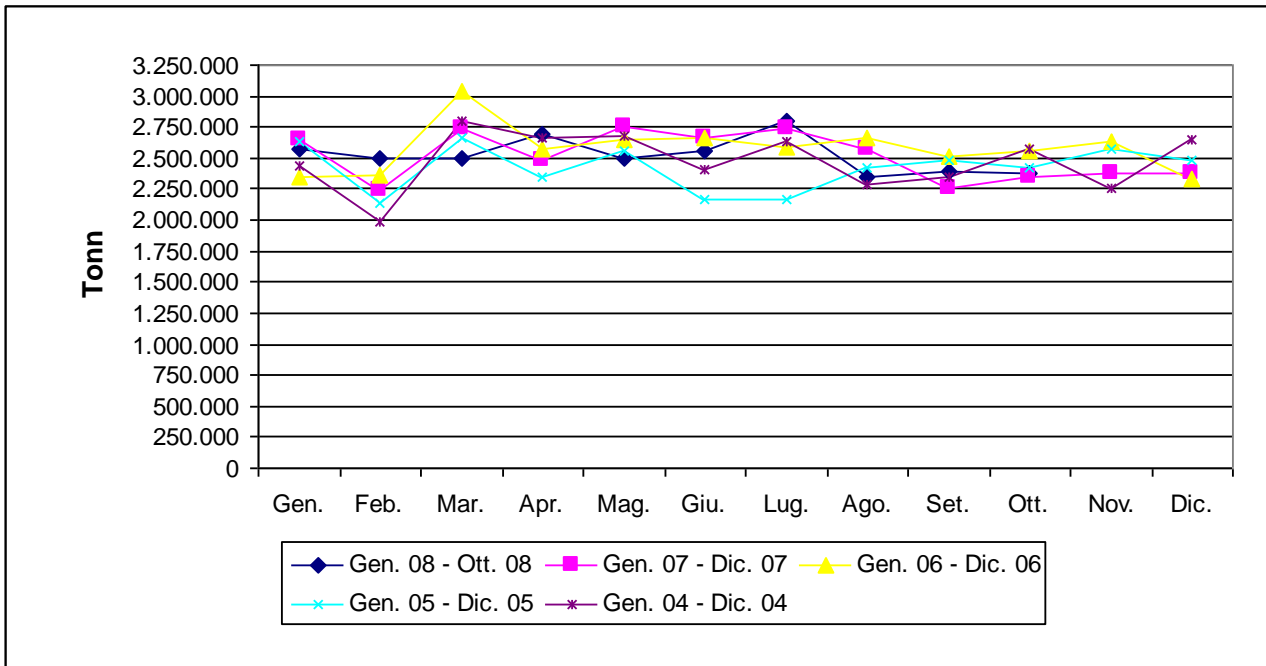
Graf. 9: Traffici specializzati - Raffronto trend



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

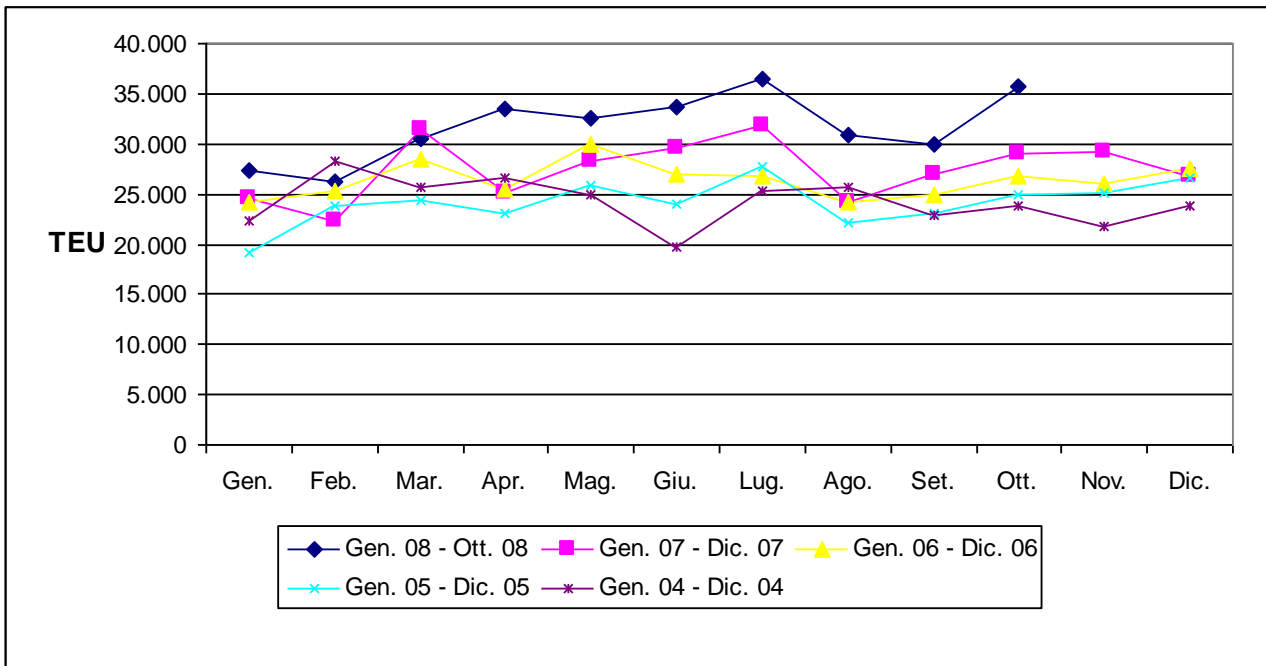
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 10: Totale generale - Raffronto trend



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

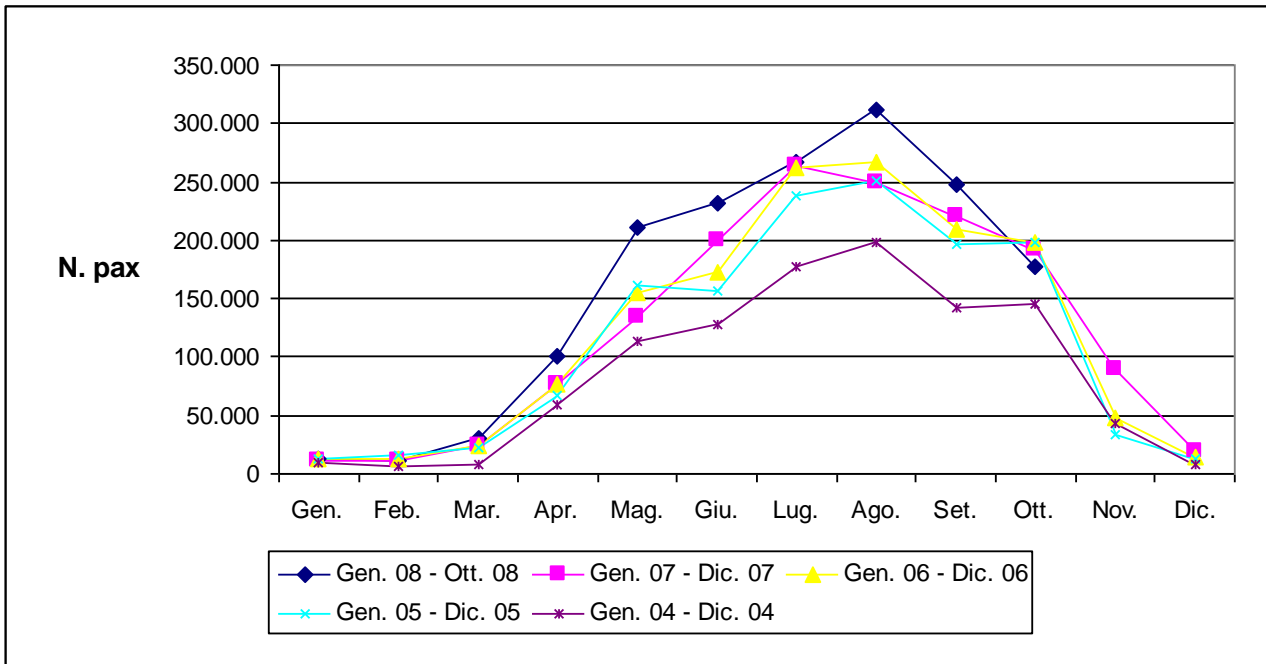
Graf. 11: Movimento contenitori - Raffronto trend



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

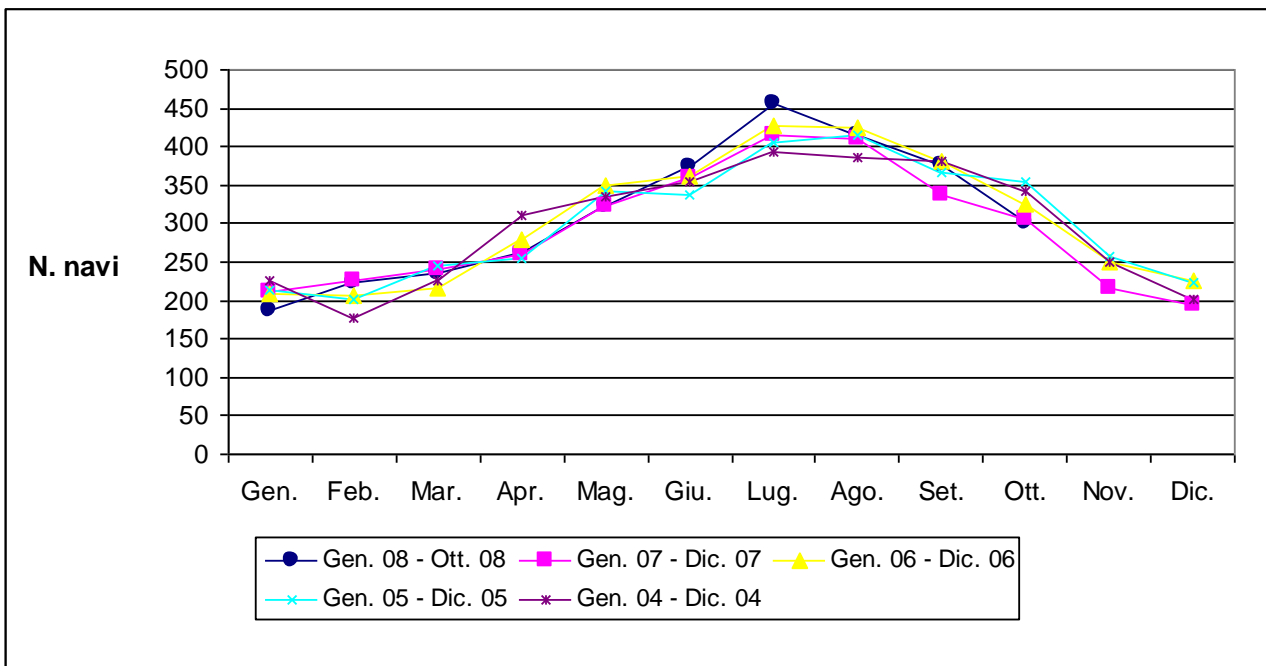
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 12: Movimento passeggeri - Raffronto trend



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

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 sostanzialmente in linea con quelli passati.

### 3. PORTI CONCORRENTI: ANALISI DEI FLUSSI NEL PERIODO MARZO - OTTOBRE 2008

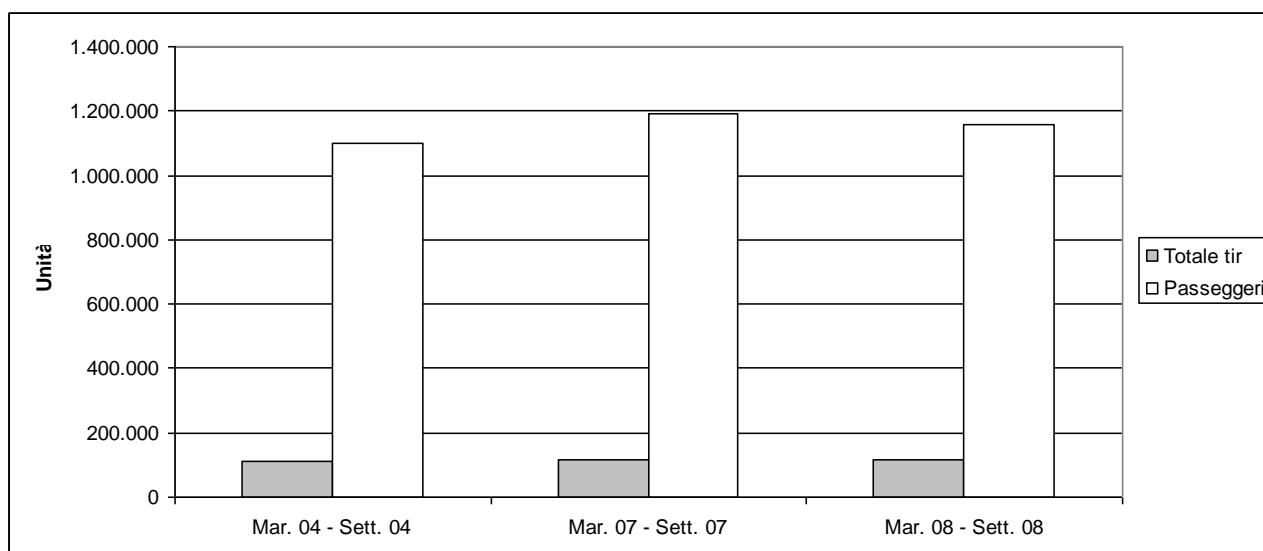
#### 3.1 Il porto di Ancona

Tab. 2: Flussi di traffico (marzo - settembre 2008, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Sett. 04	Mar. 07 - Sett. 07	Mar. 08 - Sett. 08	08/07	08/04
Totale tir	113.112	113.998	116.051	1,8	2,6
Passeggeri	1.097.578	1.192.489	1.156.331	-3,0	5,4

Fonte: Autorità Portuale di Ancona

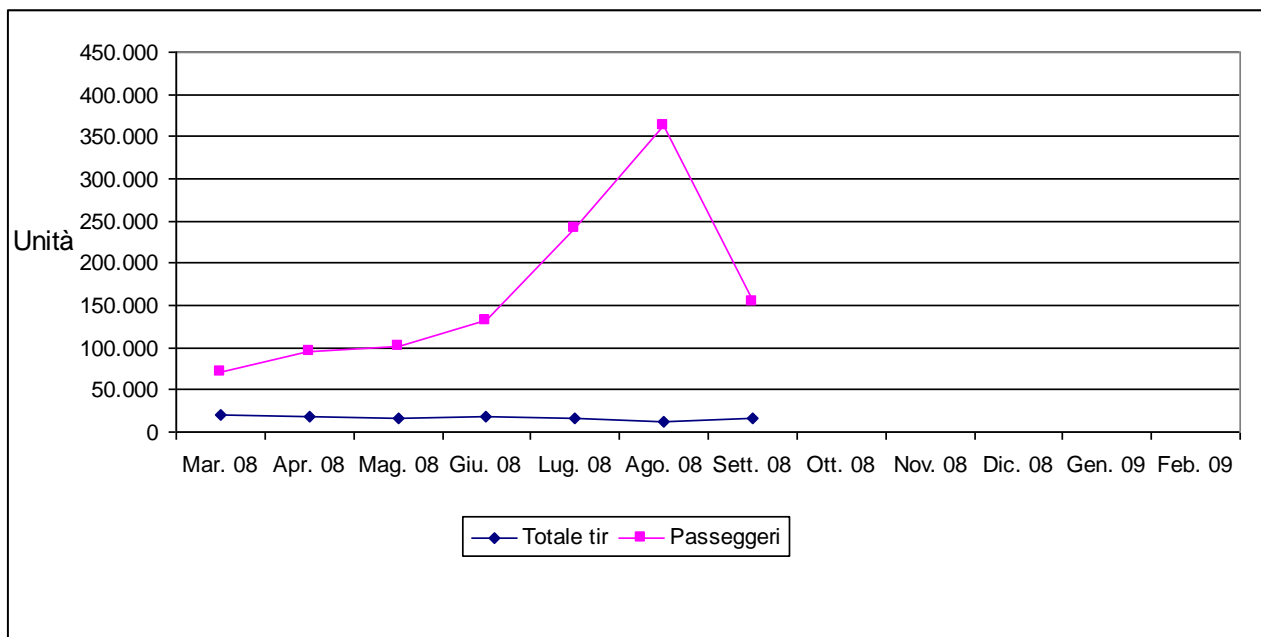
Graf. 14: Movimento tir e passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Ancona

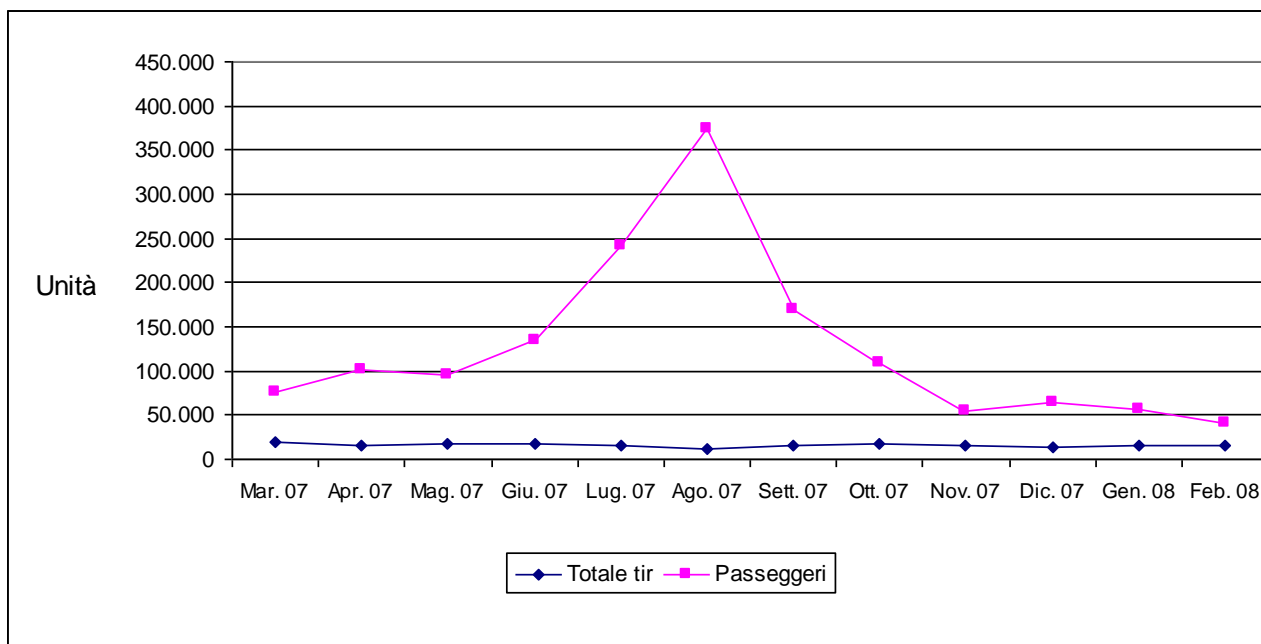
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 15: Traffici portuali - trend periodo marzo - giugno 2008



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

Nel porto di Ancona il periodo marzo - settembre 2008 è caratterizzato da una crescita di quasi 2 punti percentuali del movimento camionistico rispetto il 2007 e di quasi 3 rispetto il 2004. In flessione è invece il movimento passeggeri nell'anno in corso (-3%), a fronte di un saldo positivo rispetto lo stato *ante operam*.

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

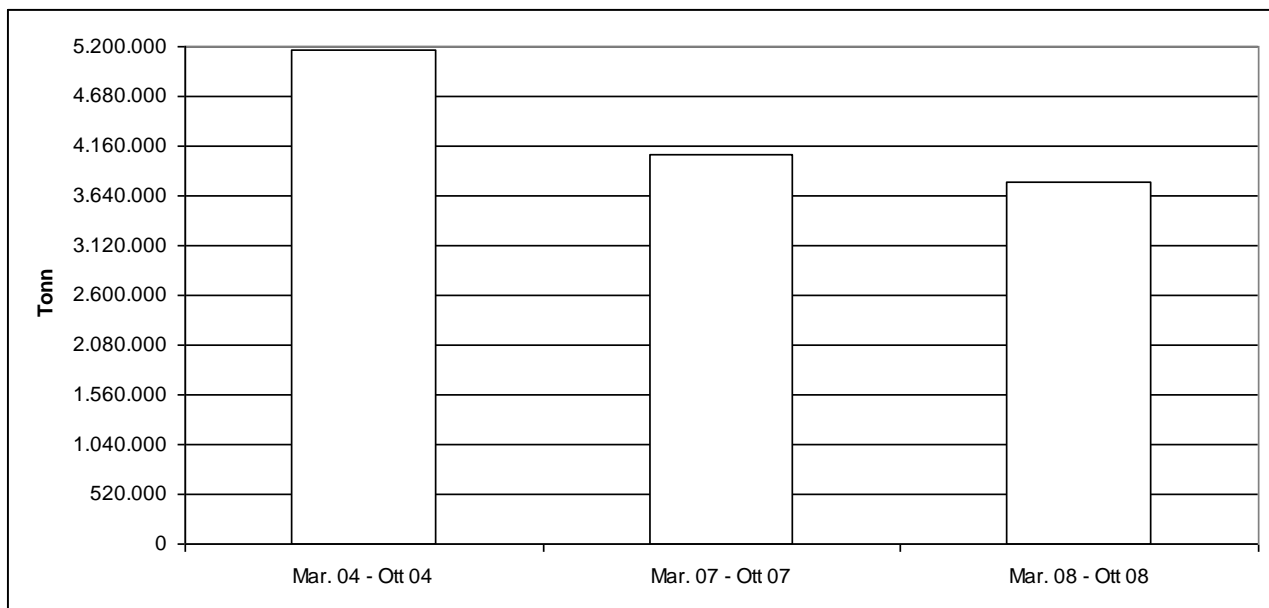
### 3.2 Il porto di Trieste

Tab. 3: - Flussi di traffico (marzo - ottobre 2008, dati cumulati)

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Ott 04	Mar. 07 - Ott 07	Mar. 08 - Ott 08	08/07	08/04
Ro-ro/Ferry (tonn)	5.156.430	4.071.636	3.779.142	-7,2	-26,7
Teu (unità)	146.388	182.552	233.357	27,8	59,4
Passeggeri (unità)	282.255	101.553	137.095	35,0	-51,4
<i>di cui crocieristi</i>	<i>12.263</i>	<i>52.917</i>	<i>81.702</i>	<i>54,4</i>	<i>666,2</i>

Fonte: Autorità Portuale di Trieste

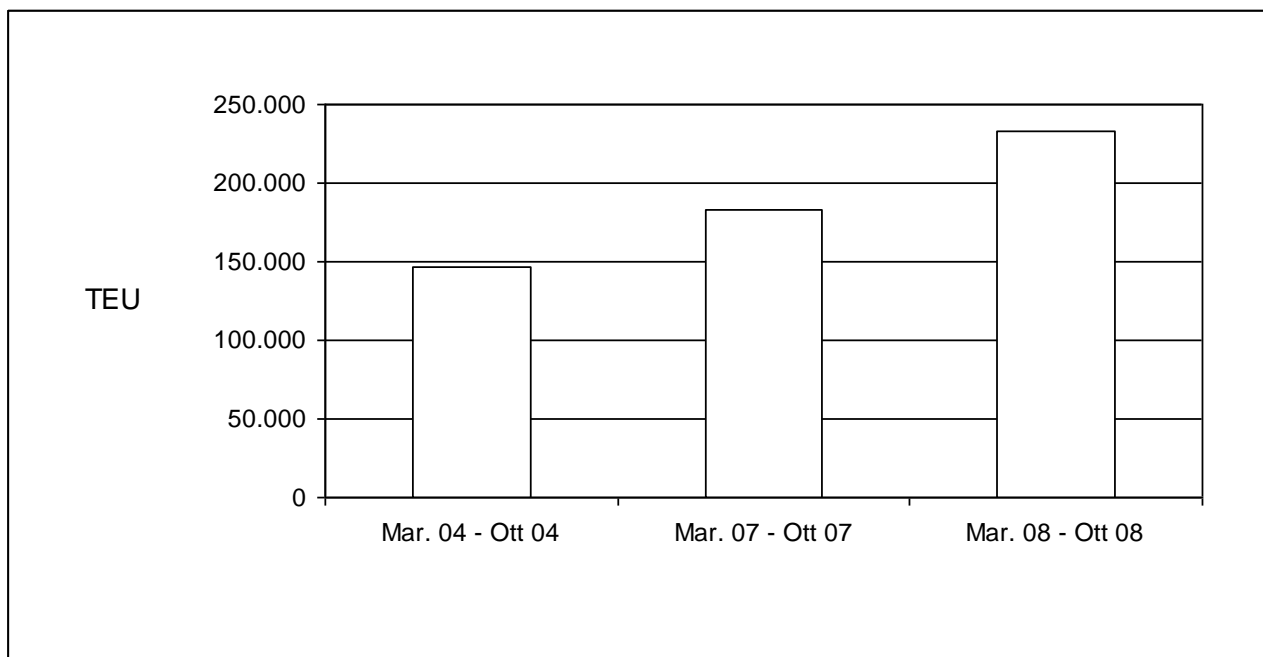
Graf. 17: Movimento ro-ro/ferry (tonn.)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

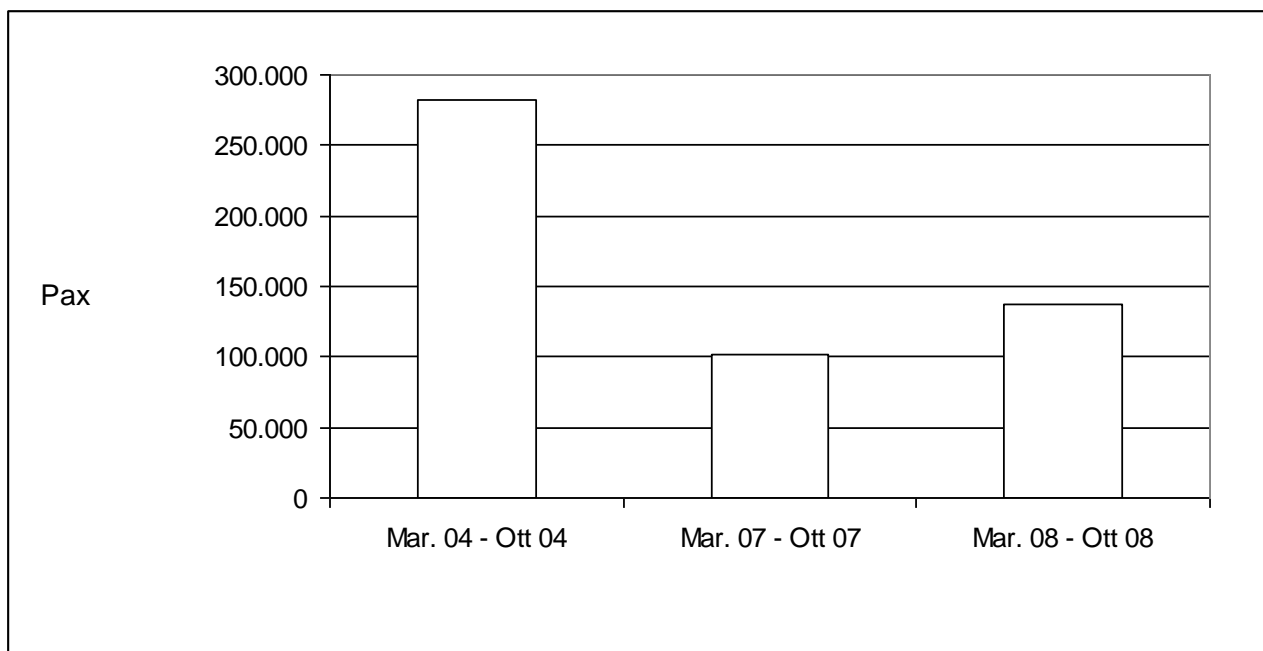
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Graf. 18: Movimento contenitori (TEU)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Graf. 19: Movimento passeggeri (unità)



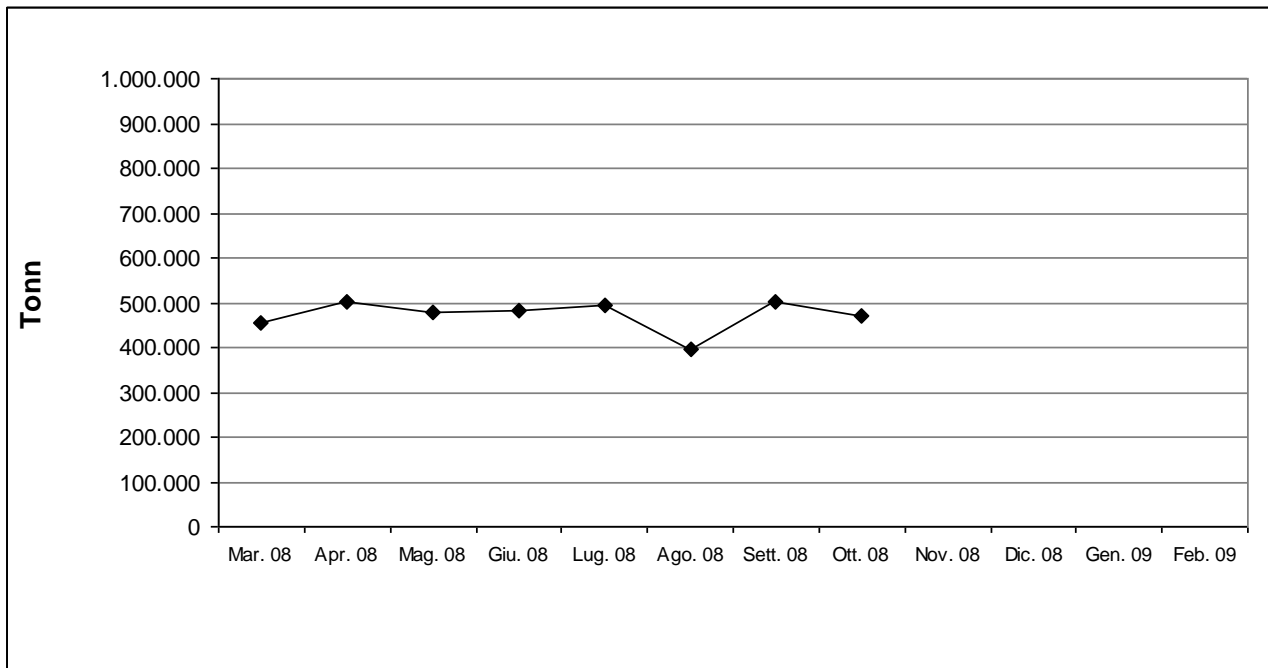
Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

Il periodo analizzato vede il porto di Trieste registrare rispetto il 2007 una contrazione nel traffico ro-ro/ferry a fronte di tassi di sviluppo molto positivi nel movimento container ed in quello passeggeri. La comparazione dei dati attuali con quelli del 2004, oltre a confermare il decremento del movimento rotabili, fa emergere un decremento anche nel traffico passeggeri.



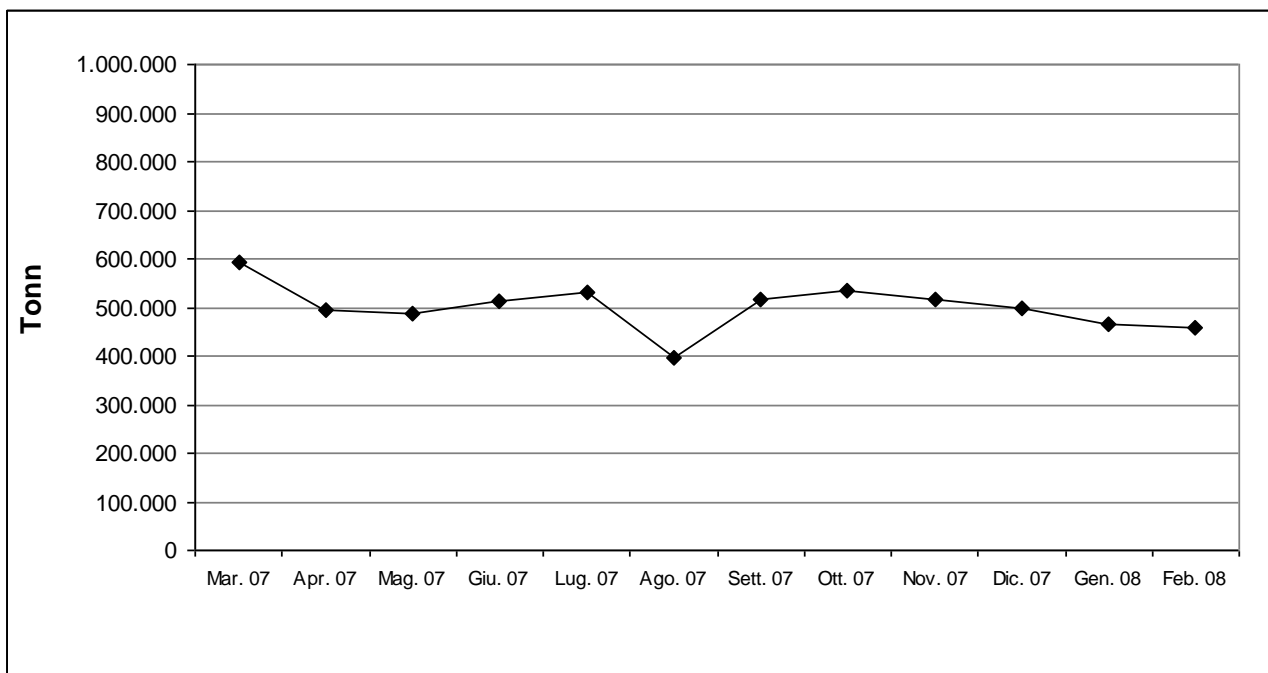
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

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



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

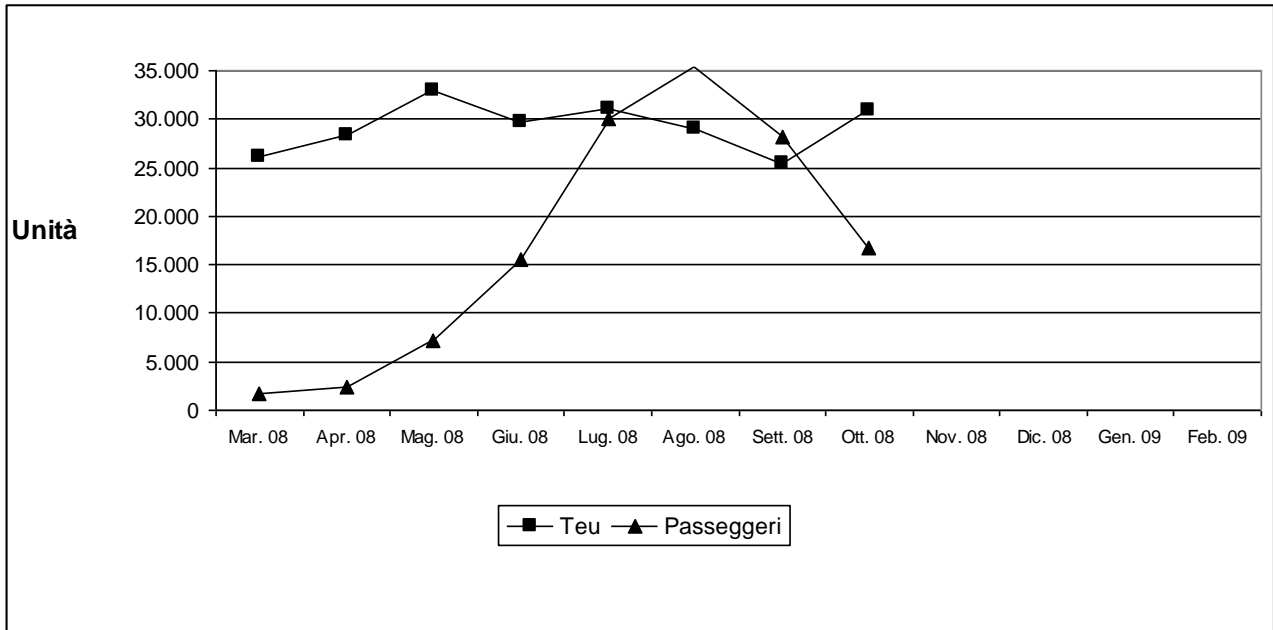
Graf. 21: Traffici ro-ro/ferry - trend periodo marzo 2007 - febbraio 2008



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Trieste

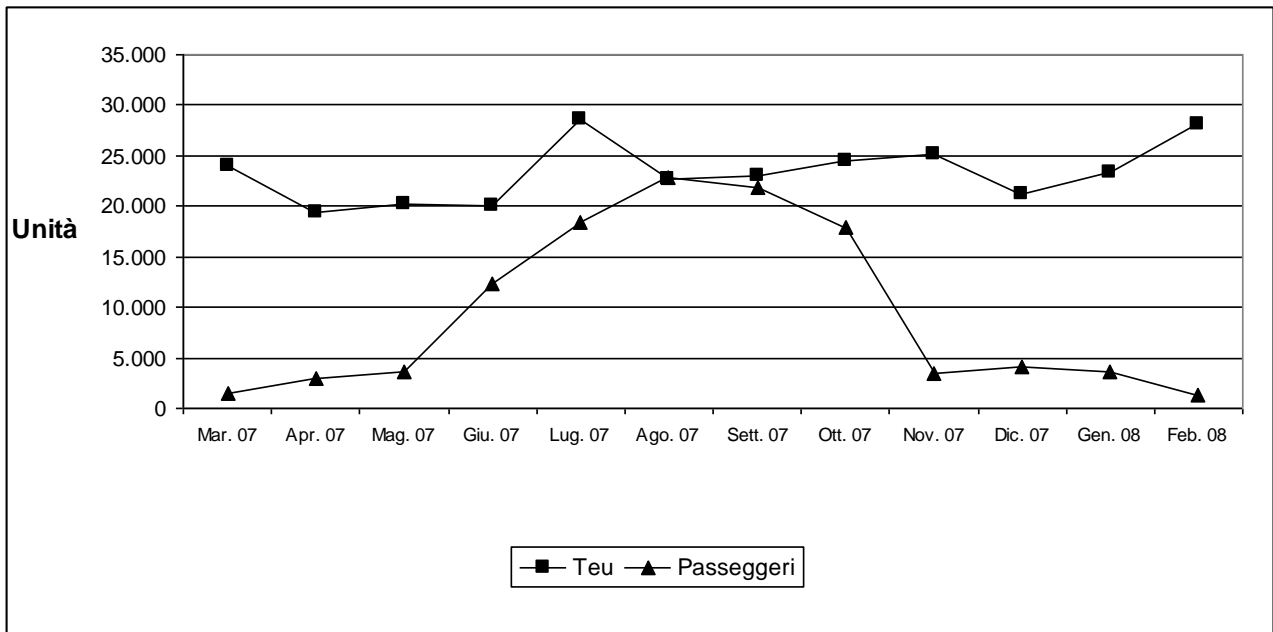
CORILA  
 ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
 COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 22: Traffici portuali - trend periodo marzo - ottobre 2008



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

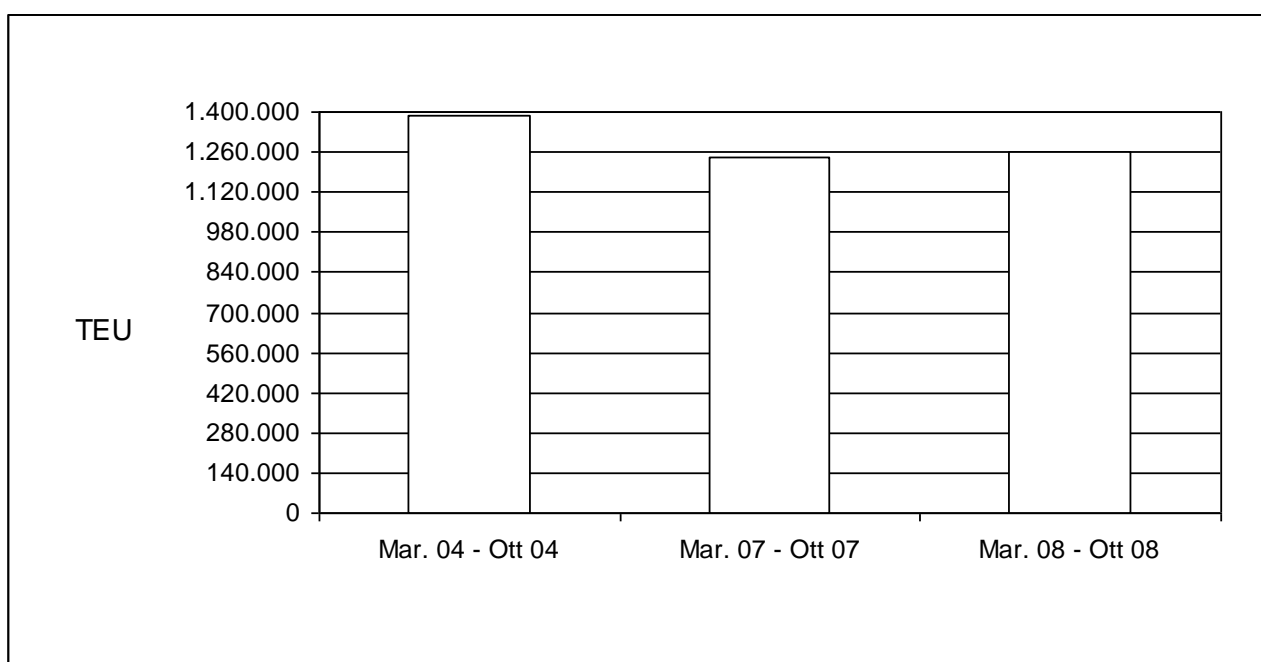
### 3.3 Il porto di Genova

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

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Ott 04	Mar. 07 - Ott 07	Mar. 08 - Ott 08	08/07	08/04
TEU (unità)	1.388.143	1.244.361	1.261.200	1,4	-9,1
Passeggeri (unità)	2.818.166	2.772.133	2.866.170	3,4	1,7
<i>di cui crocieristi</i>	252.576	412.408	428.574	3,9	69,7

Fonte: Autorità Portuale di Genova

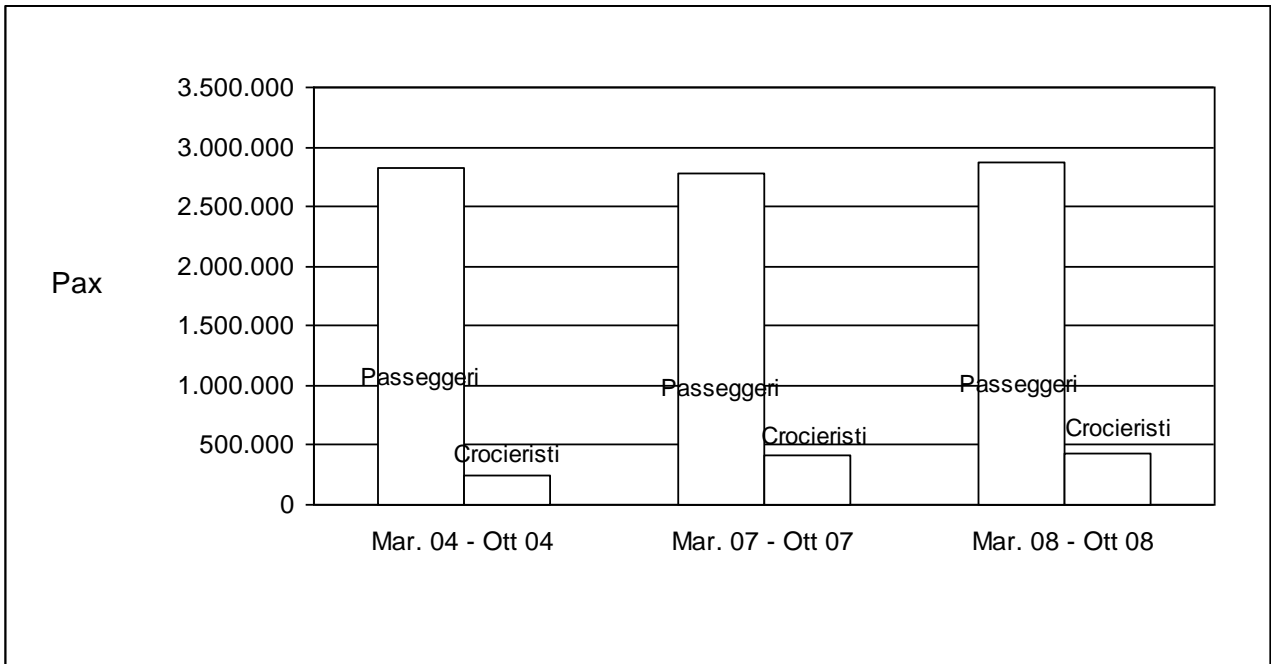
Graf. 24: Movimento contenitori (TEU)



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

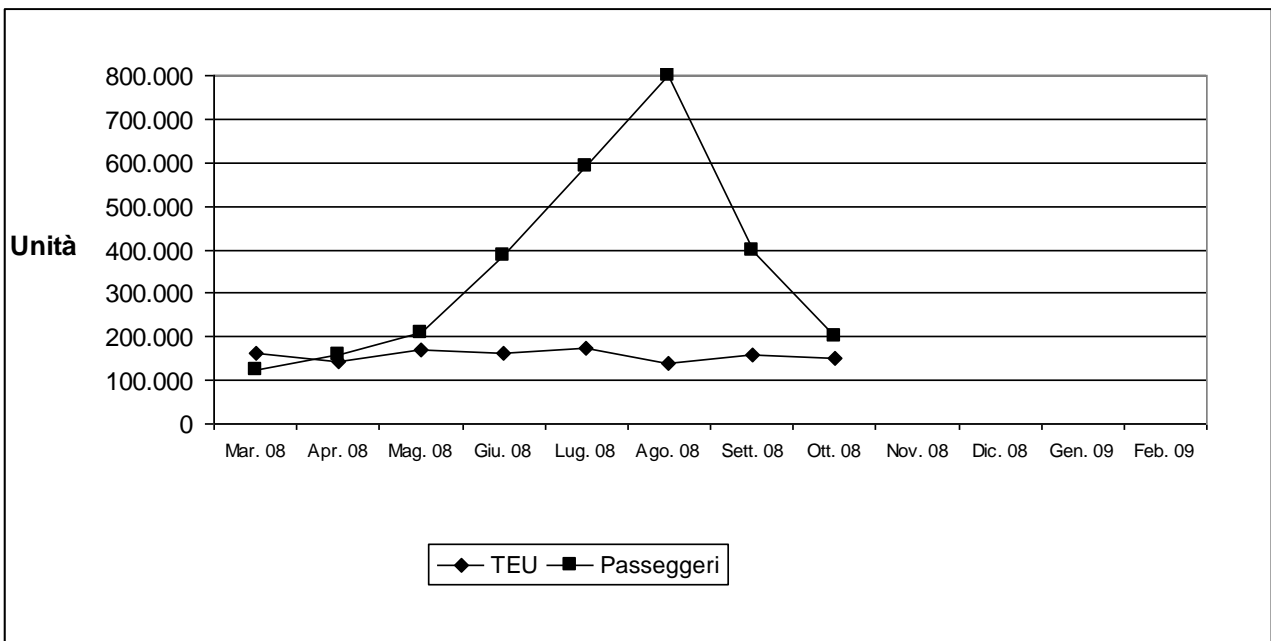
Graf. 25: Movimento passeggeri (unità)



Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di Genova

I dieci mesi analizzati nel presente Rapporto evidenziano tassi di crescita positivi rispetto il 2007 in tutte e tre le voci di traffico monitorate. La tendenza risulta confermata anche nel confronto con lo "stato 0" con la sola eccezione del numero di TEU operati che sono risultati essere in flessione.

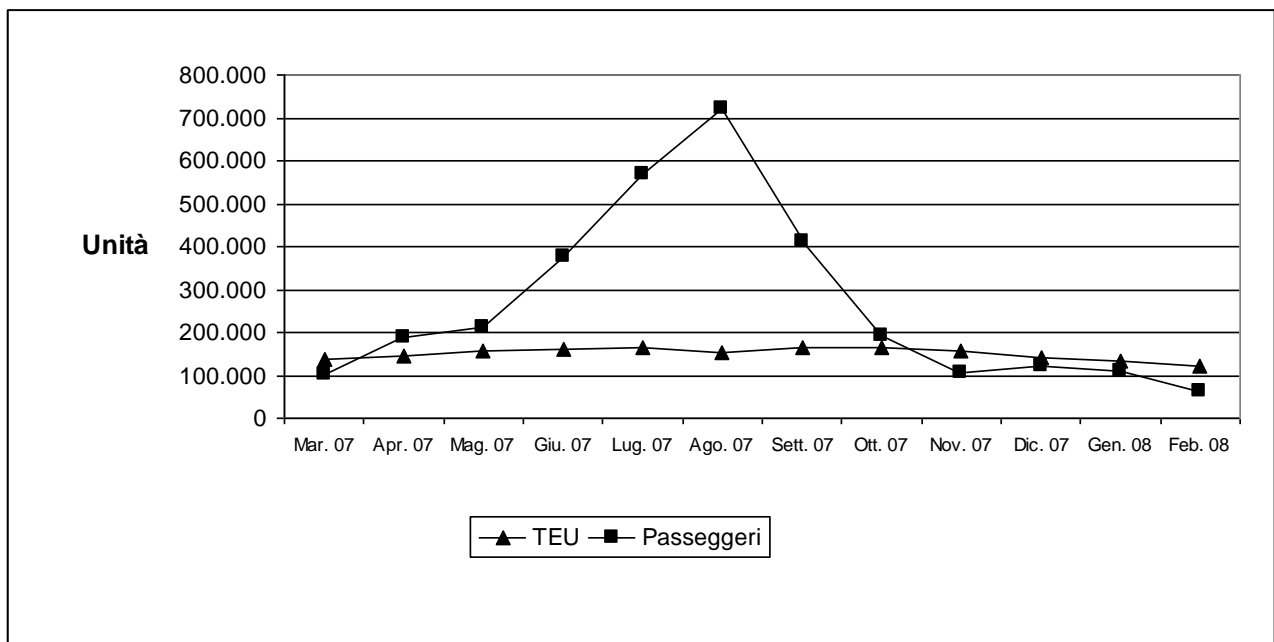
Graf. 26: Traffici portuali - trend periodo marzo - ottobre 2008



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

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 BOCHE LAGUNARI

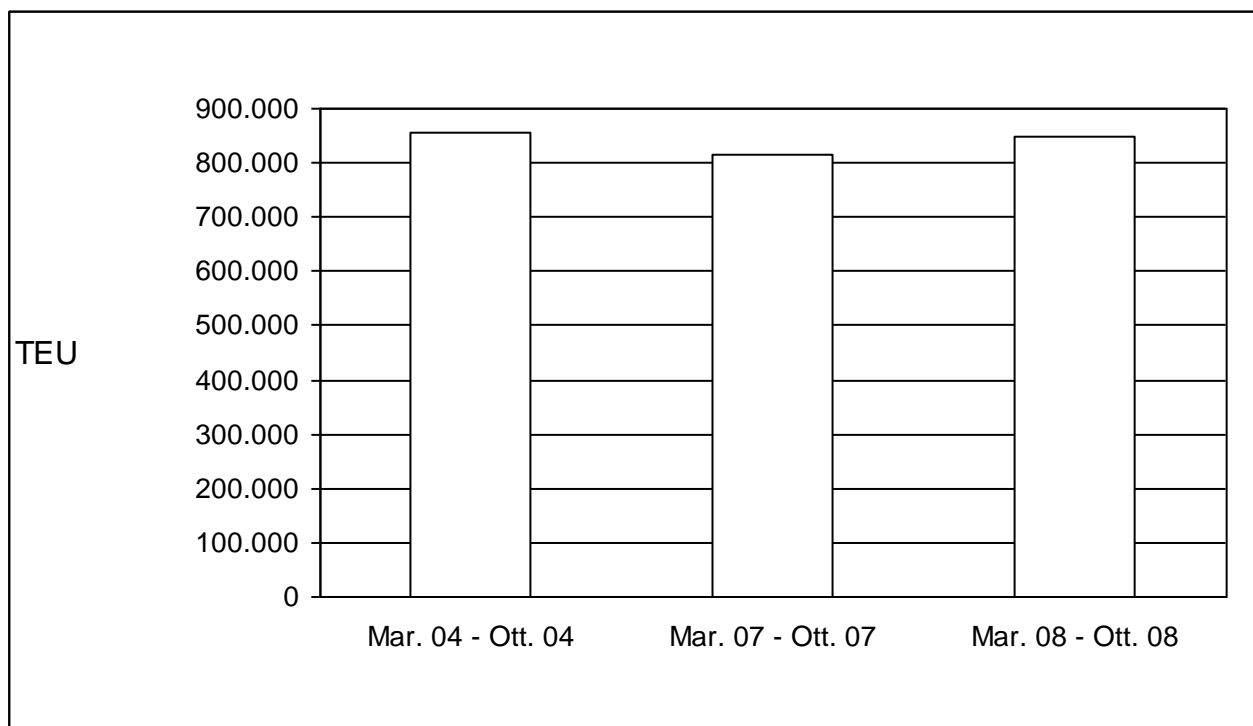
### 3.4 Il porto di La Spezia

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

	PERIODO			Var. %	
	Mar. 04 - Ott. 04	Mar. 07 - Ott. 07	Mar. 08 - Ott. 08	08/07	08/04
TEU (unità)	857.045	813.653	848.476	4,3	-1,0

Fonte: Autorità Portuale di La Spezia

Graf. 28: Movimento contenitori (TEU)

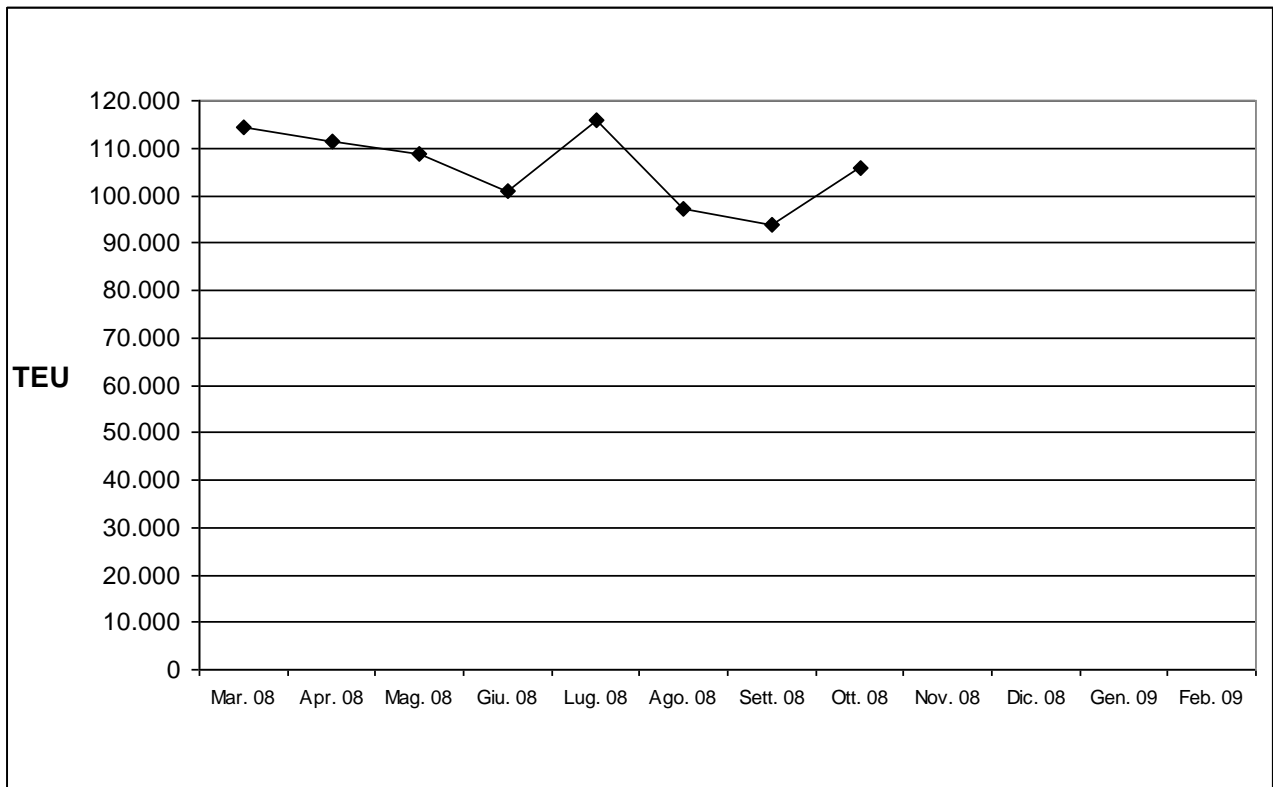


Fonte: nostra elaborazione su dati Autorità Portuale di La Spezia

Anche il porto di La Spezia chiude il periodo analizzato con un incremento nei traffici oggetto di monitoraggio. Sostanziale stabilità si ha invece in relazione al 2004.

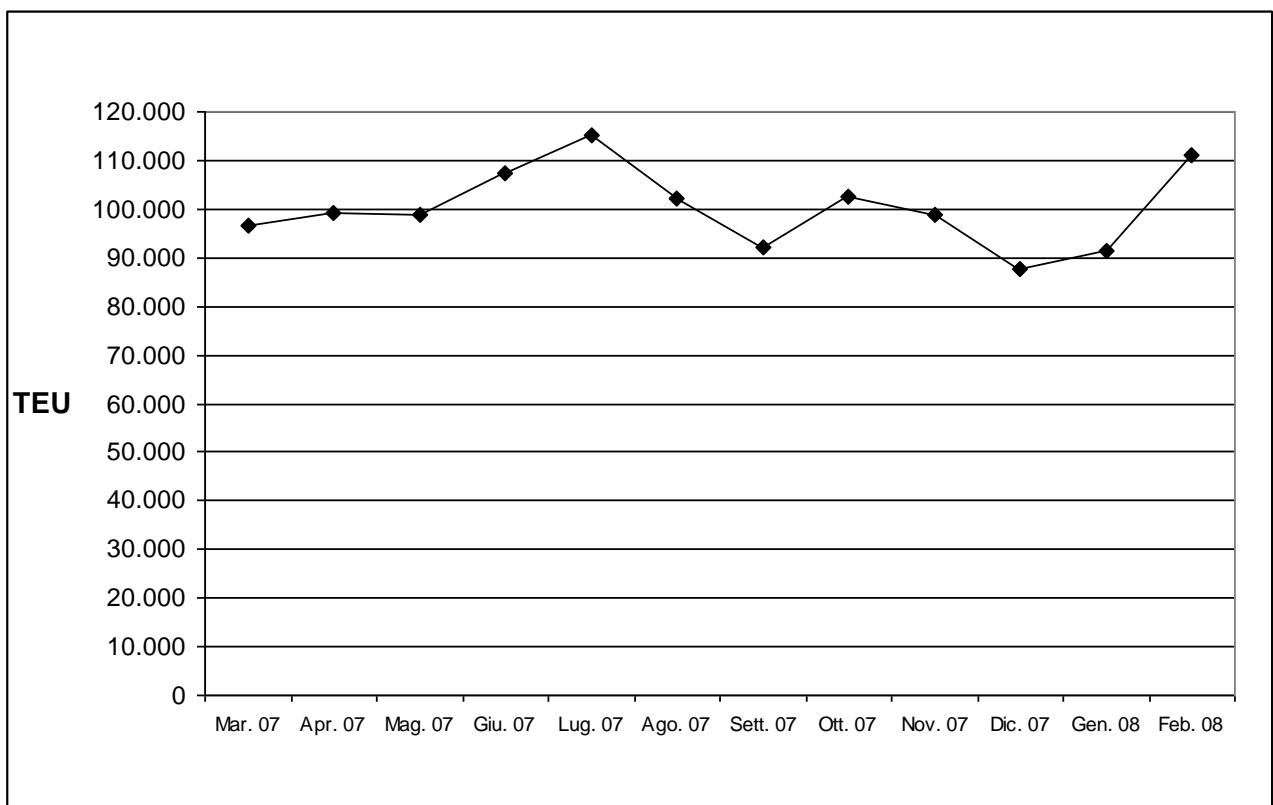
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Graf. 29: Traffico container - trend periodo marzo - ottobre 2008



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 BOCHE 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 alcune considerazioni:

- la valutazione tra quanto rilevato per il porto di Ancona e per quello di Venezia in relazione al traffico ro-ro/ferry risulta problematica trovandosi in presenza di due diverse unità di misura (numero camion per il primo, tonnellate di merce per il secondo). Questa difficoltà può essere risolta assumendo il numero di camion quale variabile *proxy* delle tonnellate di merce. In sostanza si assume che il dato riguardante il numero di camion viaggianti con questa tipologia di servizio possa validamente approssimare il quantitativo di merci, espresso in tonnellate, in essi contenuto. Fatta tale premessa di carattere metodologico, e ricordando che ci si trova davanti a due diversi archi temporali, confrontando i tassi di incremento registrati a Venezia con quelli del porto di Ancona si osserva il sostanziale momento positivo di entrambe, stato di salute che tuttavia appare essere più marcato per Venezia dato il maggiore differenziale rispetto il passato. In relazione al traffico passeggeri rispetto il 2007, il porto di Ancona vede invece contrarre le sue quote di mercato, che ricordiamo essere formate principalmente dai passeggeri dei traghetti, quando a Venezia si ha invece un incremento sia generale, sia in questo specifico sotto-settore. Ciò è quindi indice significativo di una maggiore competitività dello scalo veneziano in questo settore strategico;
- analogamente, il decremento del settore ro-ro/ferry del porto di Trieste ed il parallelo stato di salute del porto di Venezia nello stesso evidenziano buoni livelli di competitività del secondo in questo particolare tipo di trasporto. Il trend risulta essere stato innescato qualche anno fa quando un'importante armatore greco del settore ferry (merci e passeggeri) ha deciso di dismettere le toccate (quasi quotidiane) a Trieste e di spostarle sul porto di Venezia, lasciando il primo a gestire sostanzialmente i, seppur importanti, traffici ro-ro con la Turchia (solo merci) e con l'Albania (merci e passeggeri);
- i tassi di incremento nel settore container realizzati da tutti i porti monitorati indicano processi di crescita a livello nazionale. Per quanto riguarda il porto di Trieste, si ricorda poi che lo sviluppo particolarmente accentuato è dovuto alla ripresa successiva alla crisi affrontata dallo scalo qualche anno fa. La crescita dei porti di Genova e La Spezia indica, invece, che è in atto un processo di ripresa che inverte il trend che ha visto i due porti perdere quote di traffico rispetto il 2004;
- il settore passeggeri gode di salute nella maggior parte dei porti analizzati. Anche in questo caso sono tuttavia rilevabili andamenti differenziati in base al tipo servizio considerato. Se il settore crocieristico è complessivamente in crescita, i passeggeri dei traghetti registrano un momento di rallentamento nei porti di Ancona e Trieste (in relazione a quest'ultimo si legga anche questo fenomeno in chiave dell'abbandono dell'operatore greco su richiamato) ed una ripresa in quello veneziano, dato che evidenzia, anche in questo settore, una certa competitività dello scalo lagunare.

In definitiva, emerge come lo scalo veneziano presenti un più che buon livello di competitività sia nei settori strategici in cui è ravvisabile un trend di crescita generalizzata (in primis, il container e le crociere) sia, soprattutto, in quei settori in cui si ravvisano dei trend negativi in relazione ad altri competitors (settore generale dei passeggeri e dei ro-ro). Mentre per i primi potremmo ravvisare delle opportunità di coordinamento con altri scali, in grado di ottimizzare il momento di crescita, per i secondi il rilievo della maggior competitività dello scalo veneziano appare un elemento di forte caratterizzazione, soprattutto nel momento di sviluppo delle opere del MOSE.



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

In conclusione, dai dati rilevati e dalle considerazioni svolte è possibile affermare che allo stato attuale di avanzamento dei lavori di infrastrutturazione alle bocche non sono ravvisabili impatti di tipo negativo sui volumi di traffico movimentati dallo scalo lagunare e che, anzi, lo stesso sia sostanzialmente un porto competitivo in grado di contenere gli impatti sfavorevoli della situazione economica congiunturale e di incrementare le proprie quote di traffico nei settori particolarmente strategici.

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

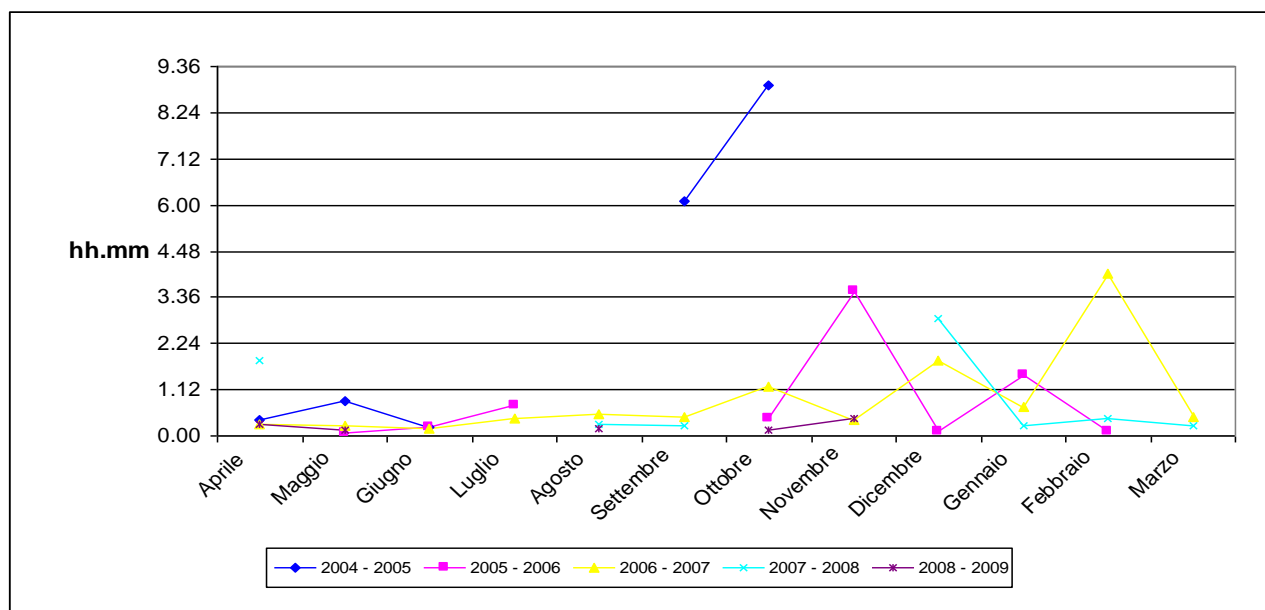
### 4.1. Sosta in rada

Tab. 6: Valori medi della sosta in rada - servizi ro/ro solo merci (hh.mm)<sup>1</sup>

Mese	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	
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>0.14</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>4.02</b>	<b>1.15</b>	<b>1.08</b>	<b>1.06</b>	<b>0.07</b>

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

Graf. 31: Valori medi della sosta in rada - servizi ro/ro solo merci



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

<sup>1</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.

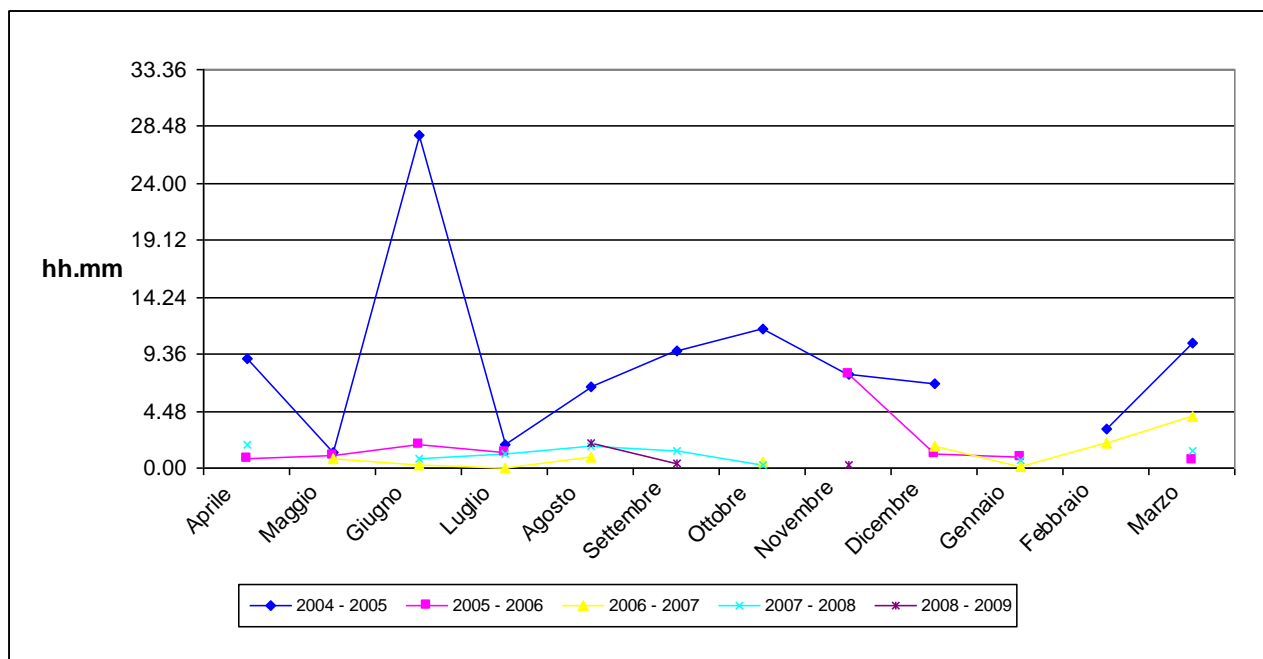
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 7: Valori medi 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		
Gennaio		0.53	0.10	0.37	
Febbraio	3.20		2.07		
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>0.53</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>7.14</b>	<b>2.25</b>	<b>1.23</b>	<b>0.35</b>	<b>1.02</b>

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

Graf. 32: Valori medi della sosta in rada - servizi feeder



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

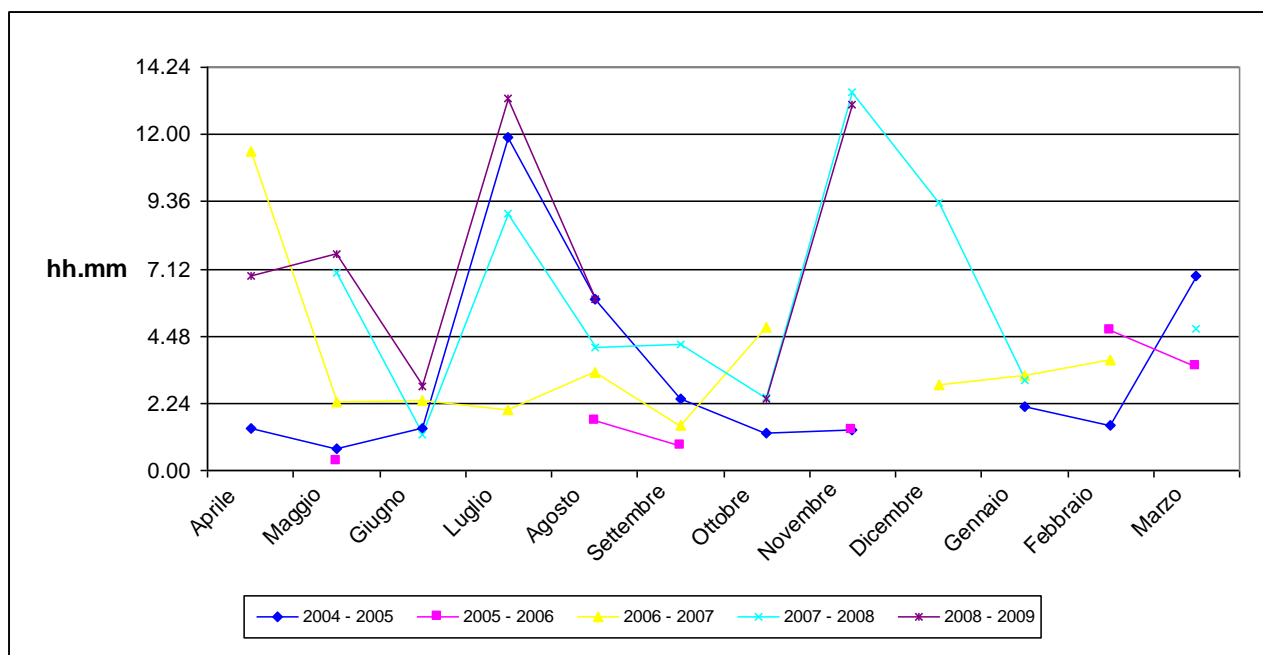
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 8: Valori medi 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	
Gennaio	2.15		3.25	3.14	
Febbraio	1.37	5.00	3.57		
Marzo	6.58	3.45		5.04	
<b>Media apr-nov</b>	<b>3.27</b>	<b>2.11</b>	<b>3.55</b>	<b>6.02</b>	<b>7.31</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>3.27</b>	<b>1.48</b>	<b>2.48</b>	<b>3.46</b>	<b>4.18</b>

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

Graf. 33: Valori medi della sosta in rada - servizi diretti tipo feeder



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

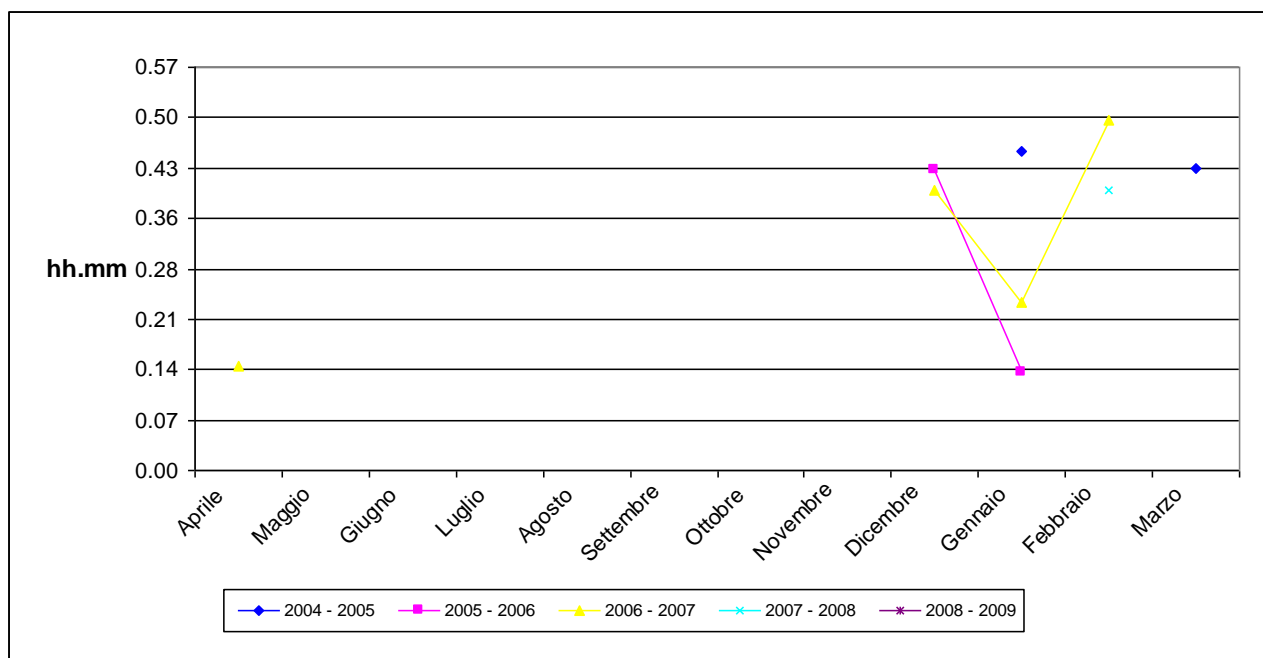
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 9: Valori medi 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				
<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. 34: Valori medi 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

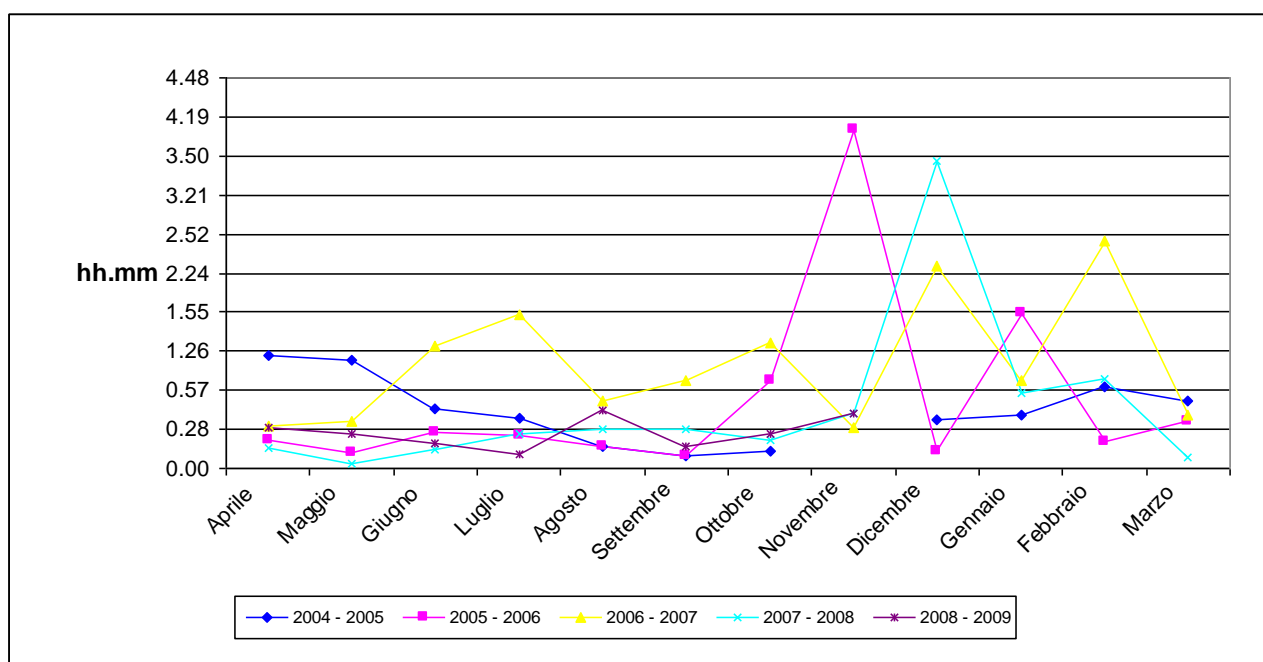
#### 4.2. Ritardi in entrata

Tab. 10: Valori medi 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	
Gennaio	0.39	1.55	1.05	0.55	
Febbraio	1.00	0.20	2.48	1.06	
Marzo	0.50	0.35	0.39	0.08	
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.42</b>	<b>0.50</b>	<b>1.17</b>	<b>0.44</b>	<b>0.26</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.25</b>	<b>1.09</b>	<b>0.46</b>	<b>1.00</b>	<b>0.11</b>

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

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



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

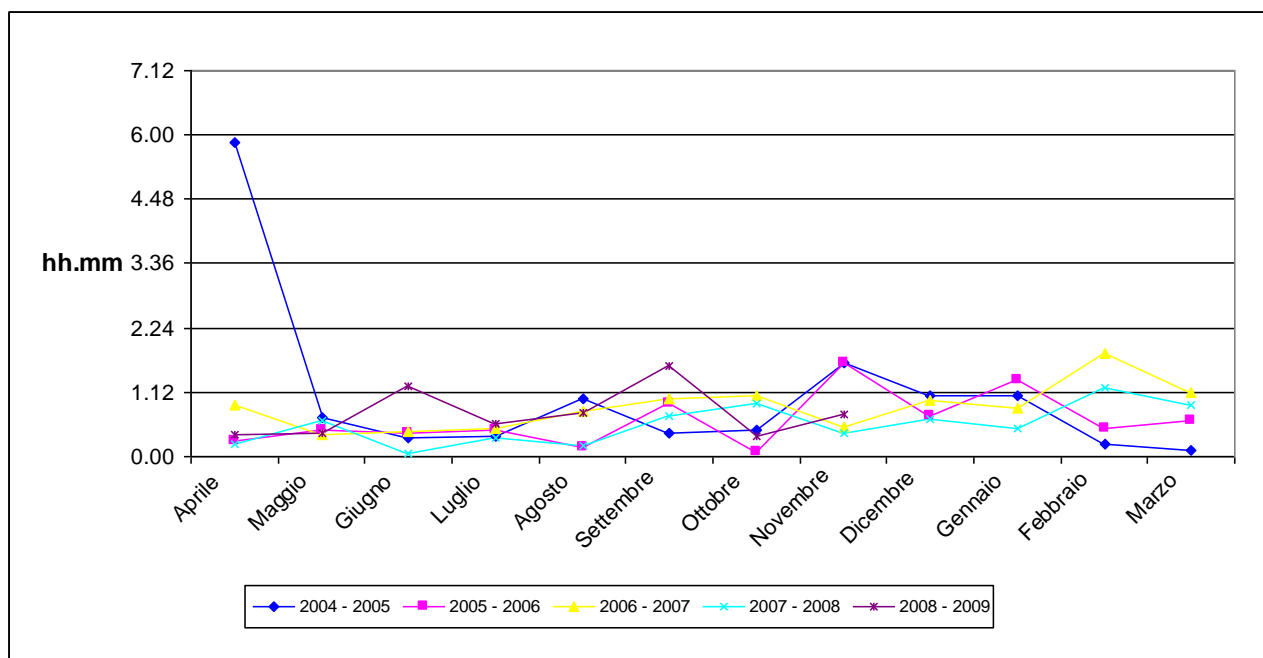
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Tab. 11: Valori medi 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	
Gennaio	1.08	1.26	0.55	0.32	
Febbraio	0.13	0.32	1.56	1.17	
Marzo	0.07	0.41	1.12	0.58	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.08</b>	<b>0.40</b>	<b>0.55</b>	<b>0.36</b>	<b>0.48</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>1.33</b>	<b>0.29</b>	<b>0.25</b>	<b>0.21</b>	<b>0.28</b>

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

Graf. 36: Valori medi dei ritardi in entrata - servizi feeder



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

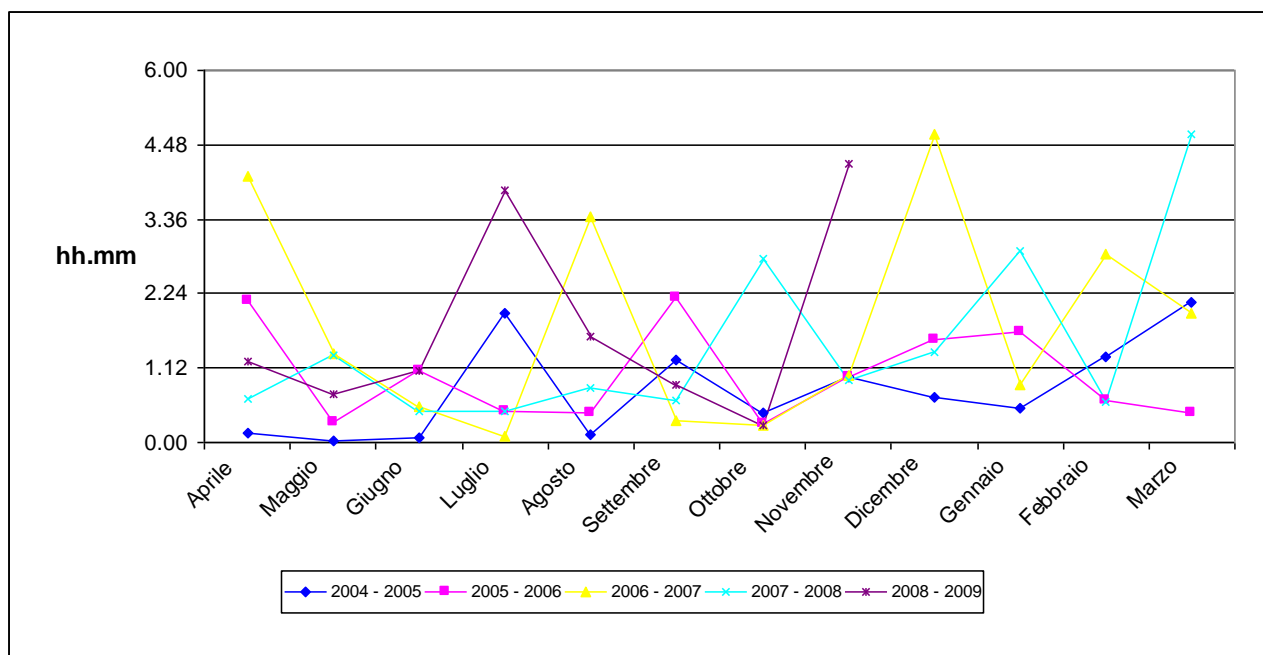
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 12: Valori medi 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	
Gennaio	0.33	1.47	0.55	3.06	
Febbraio	1.23	0.41	3.02	0.39	
Marzo	2.15	0.28	2.05	4.58	
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.51</b>	<b>1.05</b>	<b>1.53</b>	<b>1.33</b>	<b>1.50</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.46</b>	<b>0.45</b>	<b>1.41</b>	<b>1.23</b>	<b>1.34</b>

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

Graf. 37: Valori medi dei ritardi in entrata - servizi diretti tipo feeder



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



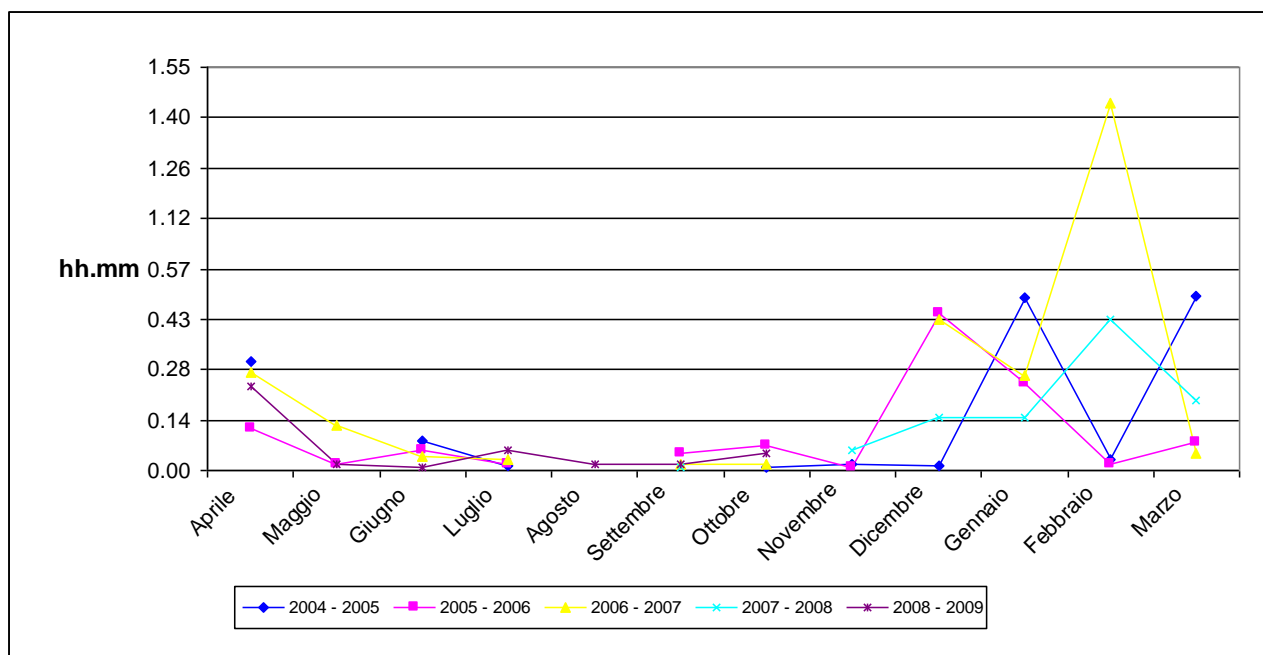
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Tab. 13: Valori medi 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	
Gennaio	0.49	0.25	0.27	0.15	
Febbraio	0.03	0.02	1.45	0.43	
Marzo	0.49	0.08	0.05	0.20	
<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>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>

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

Graf. 38: Valori medi dei ritardi in entrata - servizi ferry



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

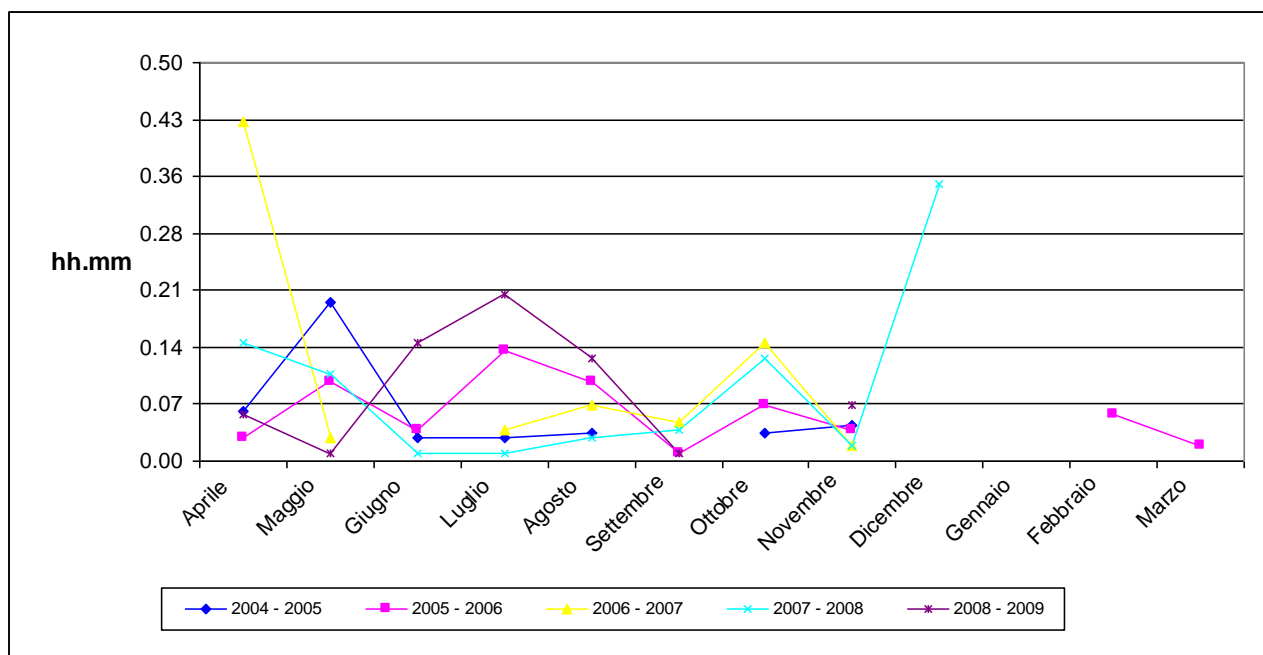
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Tab. 14: Valori medi 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			
<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>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>

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

Graf. 39: Valori medi 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

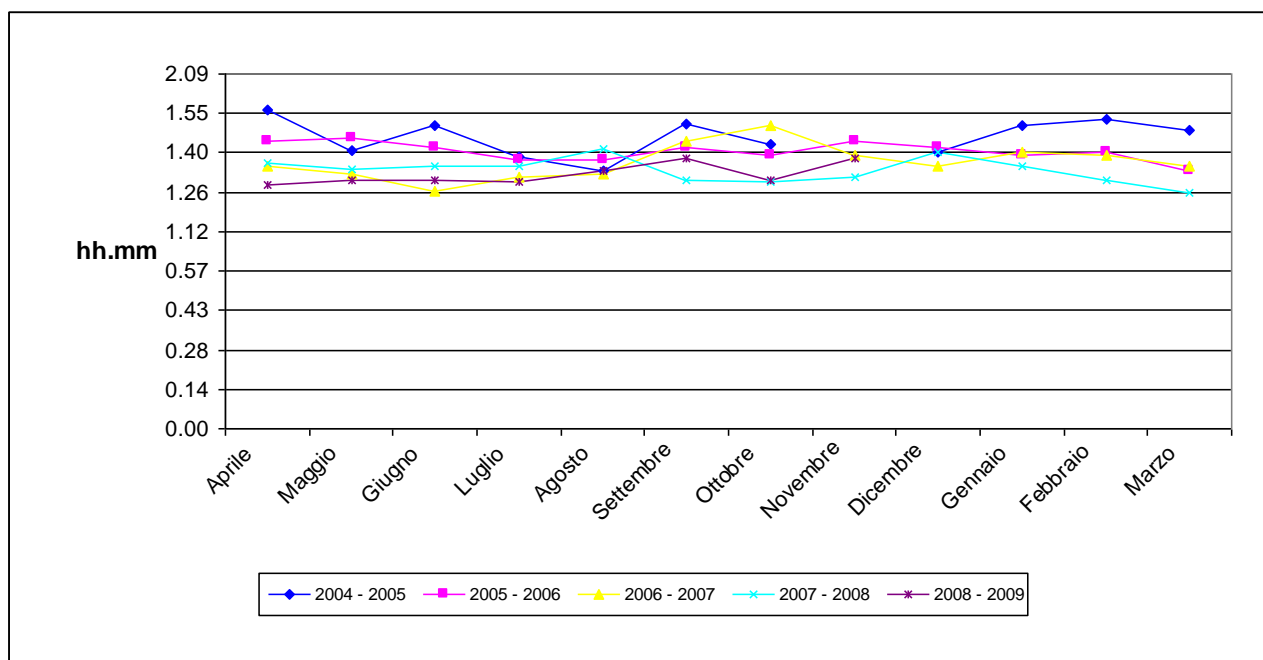
### 4.3. Manovra d'entrata

Tab. 15: Valori medi 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	
Gennaio	1.51	1.40	1.41	1.36	
Febbraio	1.52	1.41	1.40	1.31	
Marzo	1.49	1.34	1.36	1.26	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.46</b>	<b>1.41</b>	<b>1.37</b>	<b>1.34</b>	<b>1.33</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.06</b>	<b>0.03</b>	<b>0.06</b>	<b>0.04</b>	<b>0.03</b>

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

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



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

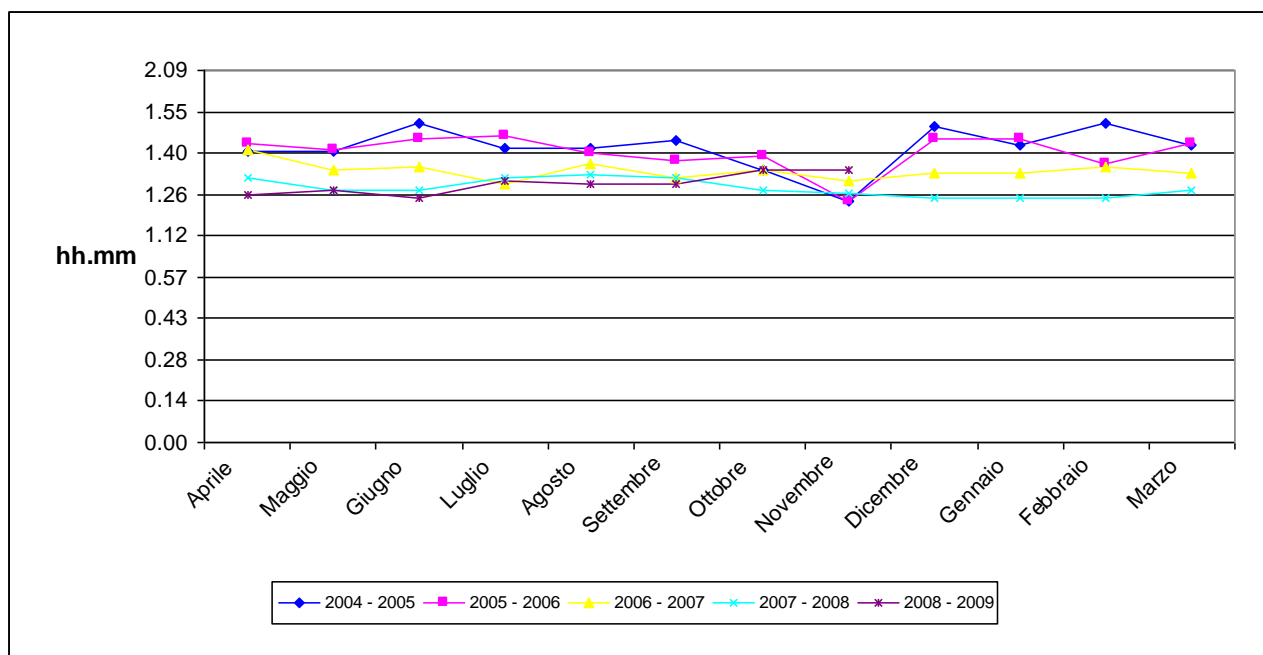
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 16: Valori medi 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	
Gennaio	1.43	1.46	1.34	1.25	
Febbraio	1.51	1.37	1.36	1.25	
Marzo	1.43	1.44	1.34	1.28	
<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>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>

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

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



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

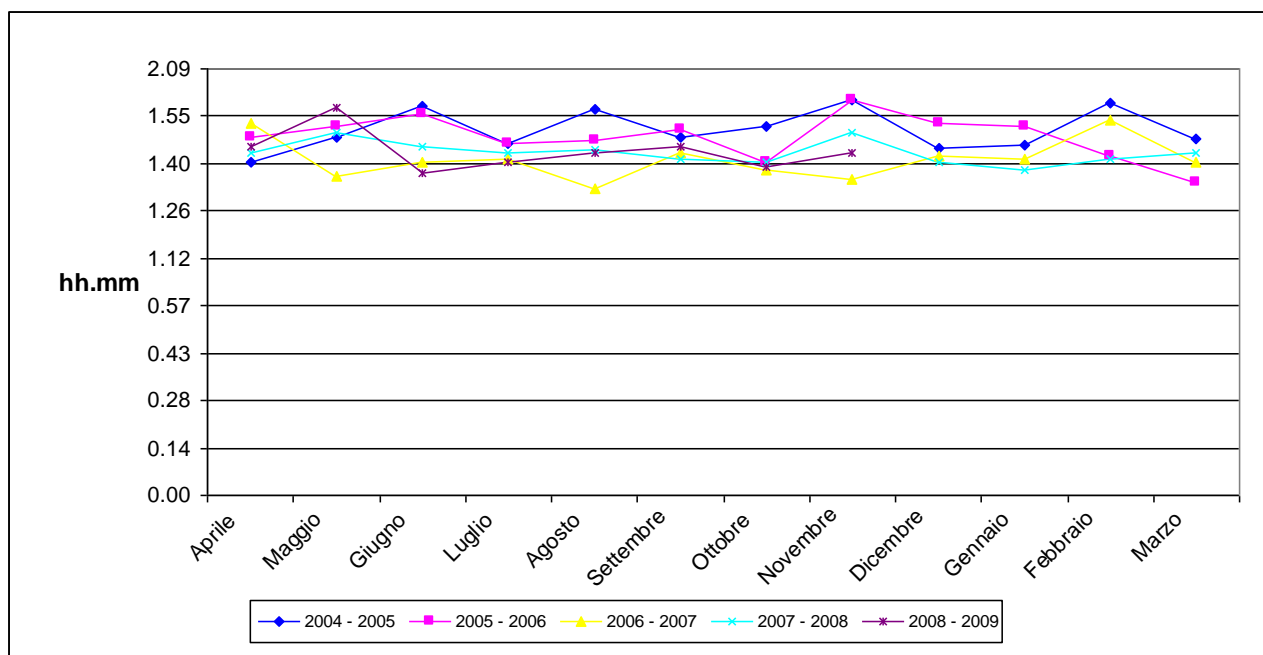
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 17: Valori medi 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	
Gennaio	1.46	1.52	1.42	1.39	
Febbraio	1.59	1.43	1.54	1.42	
Marzo	1.48	1.35	1.41	1.44	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.51</b>	<b>1.48</b>	<b>1.42</b>	<b>1.44</b>	<b>1.44</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.06</b>	<b>0.06</b>	<b>0.06</b>	<b>0.03</b>	<b>0.06</b>

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

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



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

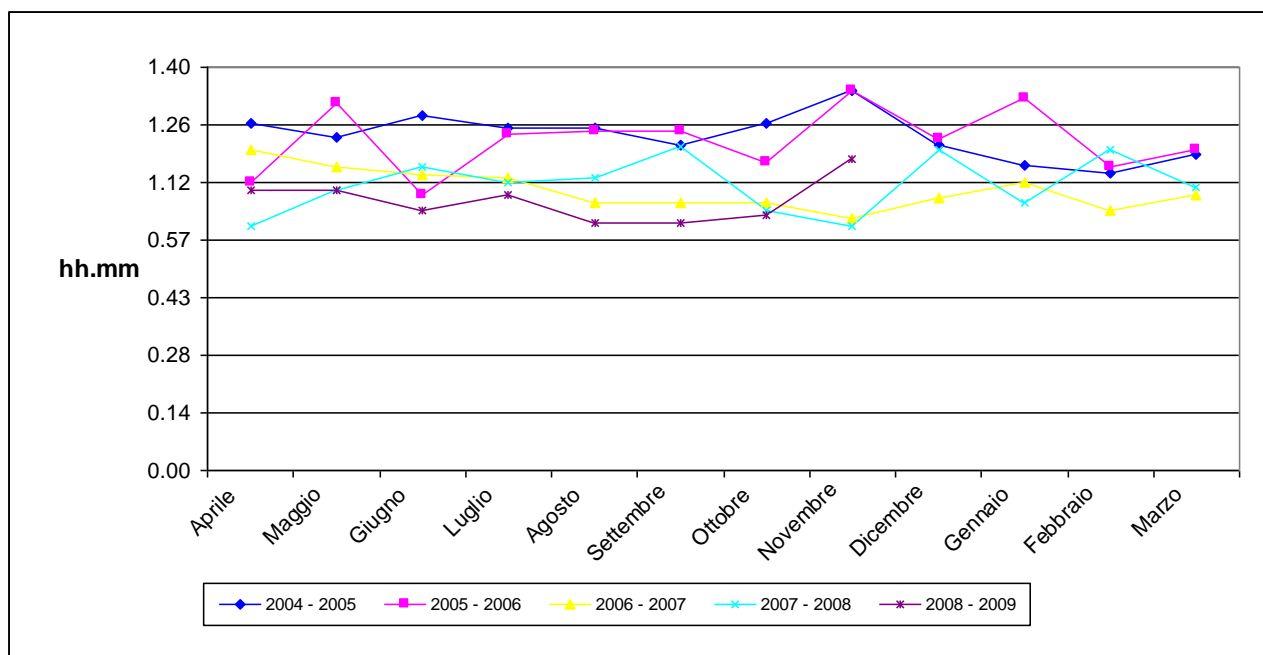
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 18: Valori medi 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	
Gennaio	1.16	1.33	1.12	1.07	
Febbraio	1.14	1.16	1.05	1.20	
Marzo	1.19	1.20	1.09	1.11	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.23</b>	<b>1.22</b>	<b>1.10</b>	<b>1.11</b>	<b>1.07</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.05</b>	<b>0.08</b>	<b>0.04</b>	<b>0.07</b>	<b>0.05</b>

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

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



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

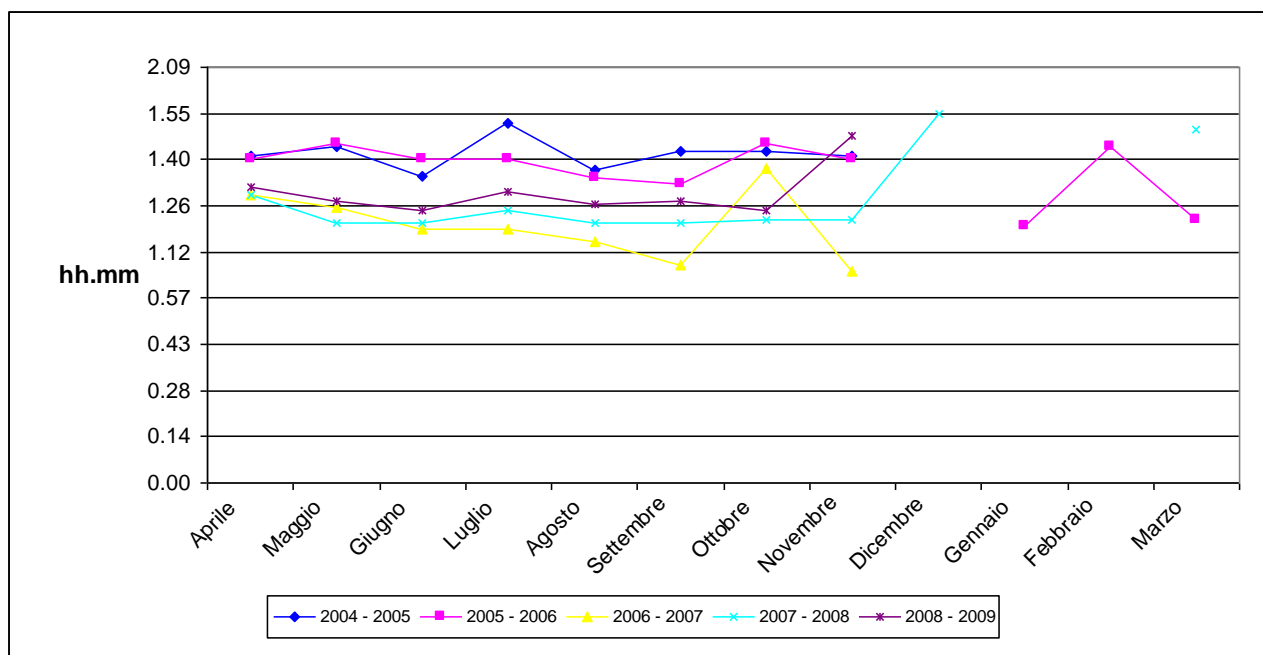
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 19: Valori medi 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	
<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>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>

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

Graf. 44: Valori medi 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

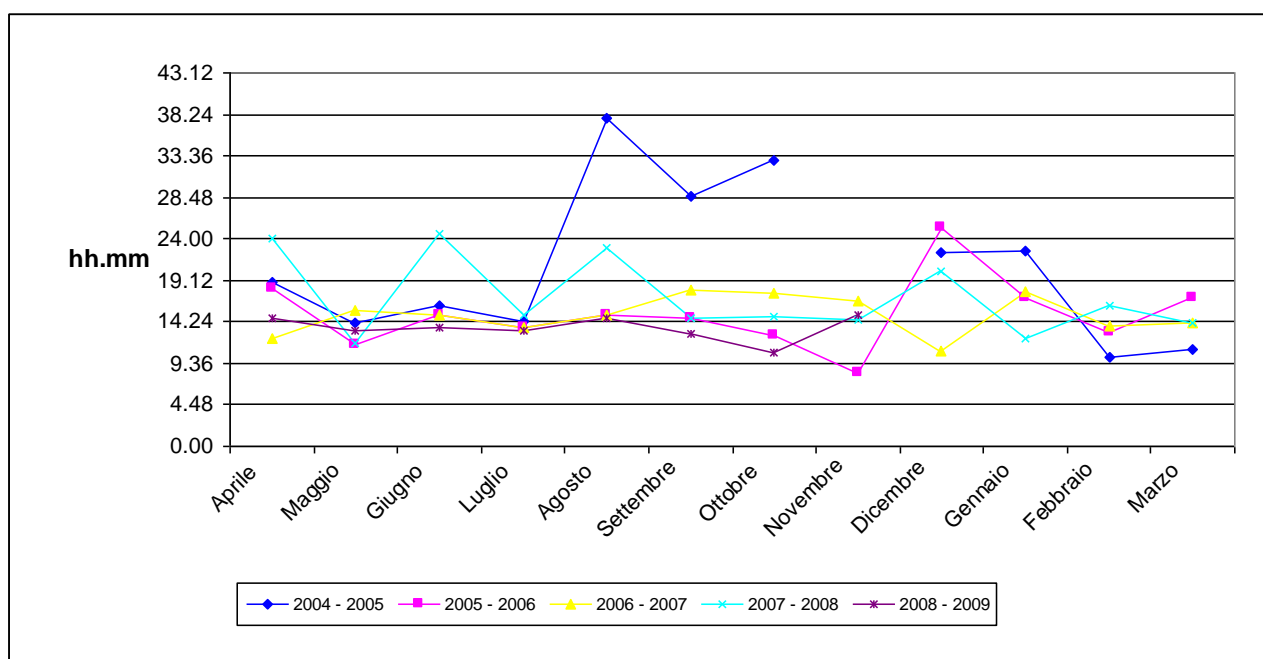
#### 4.4. Sosta in banchina

Tab. 20: Valori medi 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	
Gennaio	22.36	17.13	17.55	12.29	
Febbraio	10.16	13.13	13.58	16.21	
Marzo	11.13	17.12	14.12	14.18	
<b>Media apr-nov</b>	<b>20.58</b>	<b>15.16</b>	<b>15.10</b>	<b>17.12</b>	<b>13.37</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>9.04</b>	<b>4.07</b>	<b>2.13</b>	<b>4.28</b>	<b>1.24</b>

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

Graf. 45: Valori medi dei tempi di sosta in banchina - servizi ro/ro solo merci



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



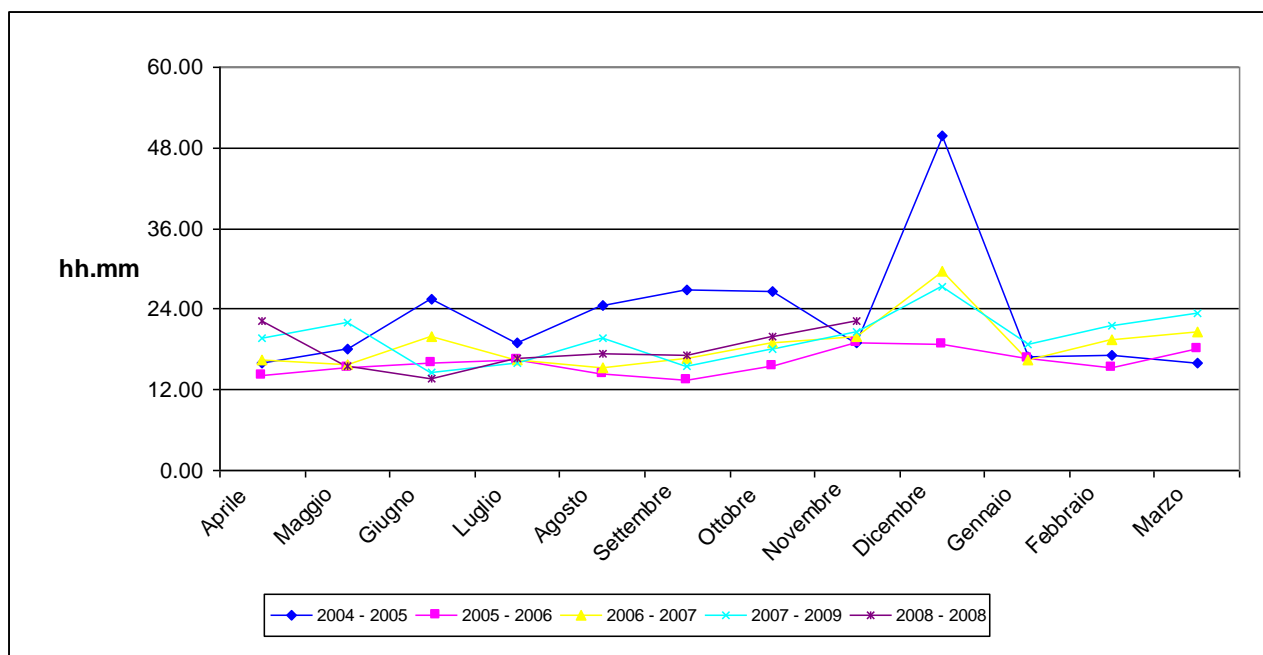
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 21: Valori medi dei tempi di sosta in banchina - servizi feeder (hh.mm)

Mese	2004 - 2005	2005 - 2006	2006 - 2007	2007 - 2009	2008 - 2008
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	
Gennaio	16.54	16.44	16.21	18.49	
Febbraio	17.05	15.16	19.21	21.31	
Marzo	15.55	18.01	20.37	23.23	
<b>Media apr-nov</b>	<b>22.55</b>	<b>16.05</b>	<b>18.47</b>	<b>19.44</b>	<b>18.08</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>9.25</b>	<b>1.47</b>	<b>3.52</b>	<b>3.34</b>	<b>3.05</b>

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

Graf. 46: Valori medi dei tempi di sosta in banchina - servizi feeder



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

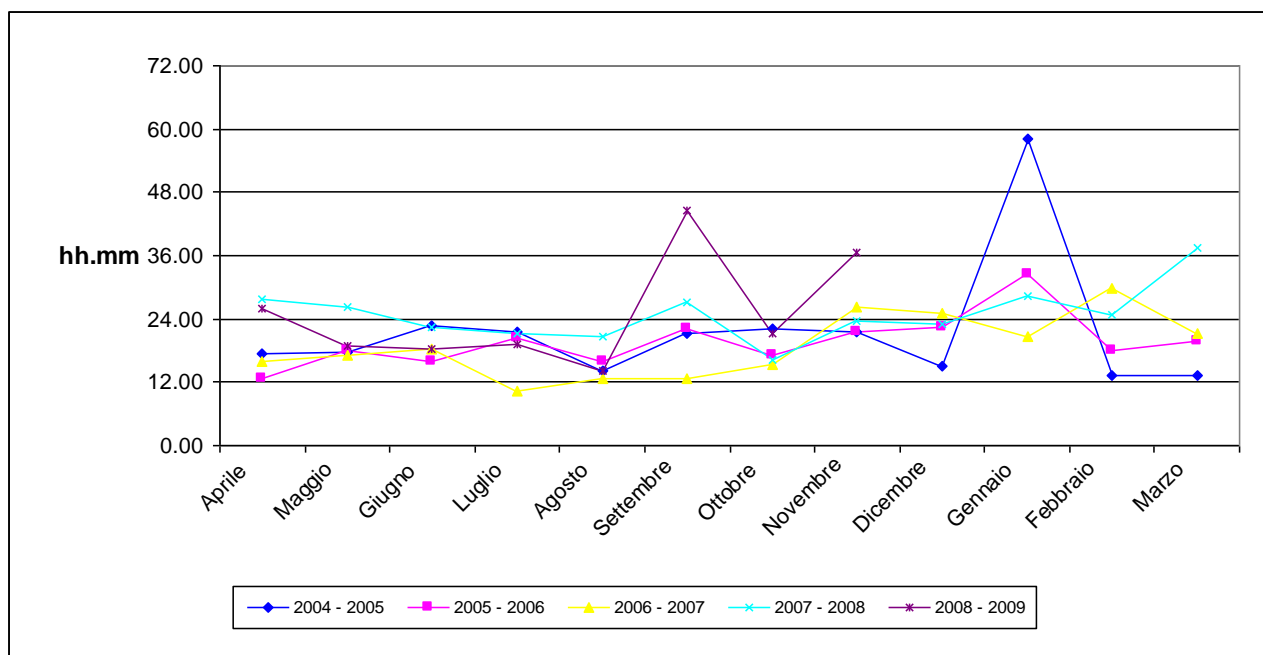
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 22: Valori medi 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	
Gennaio	58.04	32.28	20.35	28.24	
Febbraio	13.25	18.05	29.44	24.50	
Marzo	13.10	19.51	21.19	37.23	
<b>Media apr-nov</b>	<b>21.32</b>	<b>19.43</b>	<b>18.46</b>	<b>24.55</b>	<b>24.53</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>12.04</b>	<b>4.56</b>	<b>5.58</b>	<b>5.11</b>	<b>10.30</b>

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

Graf. 47: Valori medi dei tempi di sosta in banchina - servizi diretti tipo feeder



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

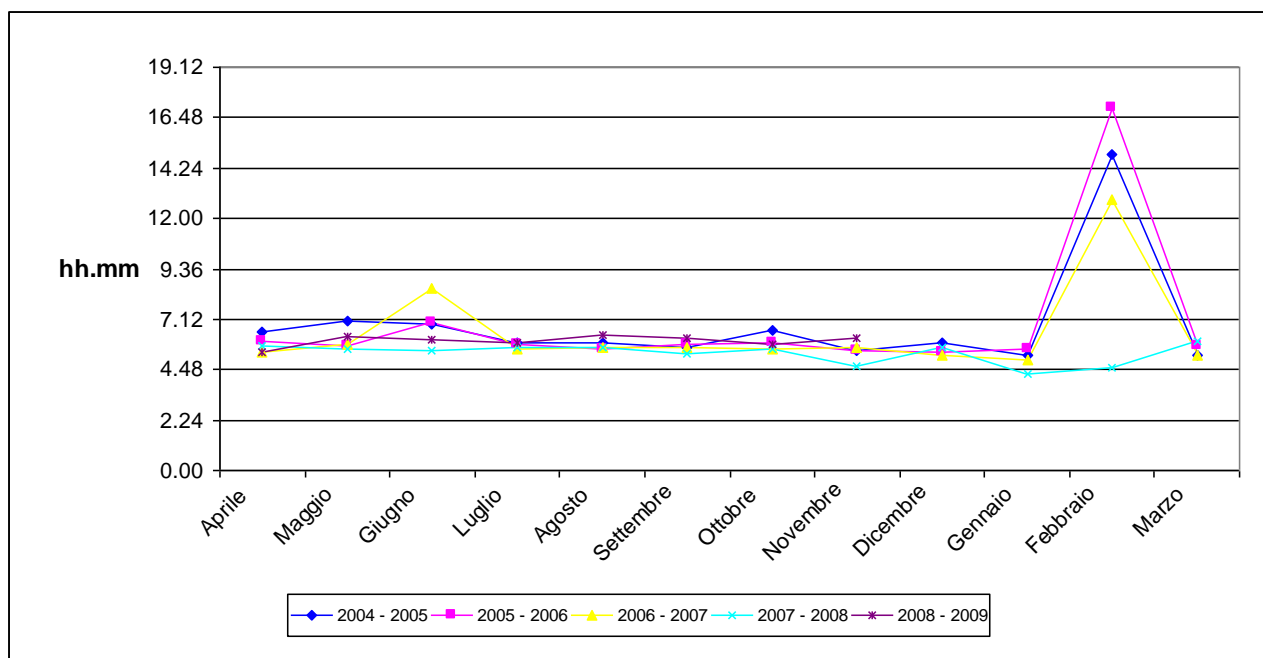
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 23: Valori medi 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	
Gennaio	5.27	5.45	5.16	4.35	
Febbraio	15.05	17.15	12.55	4.53	
Marzo	5.28	5.57	5.28	6.07	
<b>Media apr-nov</b>	<b>6.55</b>	<b>6.57</b>	<b>6.32</b>	<b>5.34</b>	<b>6.10</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>2.37</b>	<b>3.15</b>	<b>2.11</b>	<b>0.28</b>	<b>0.16</b>

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

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



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

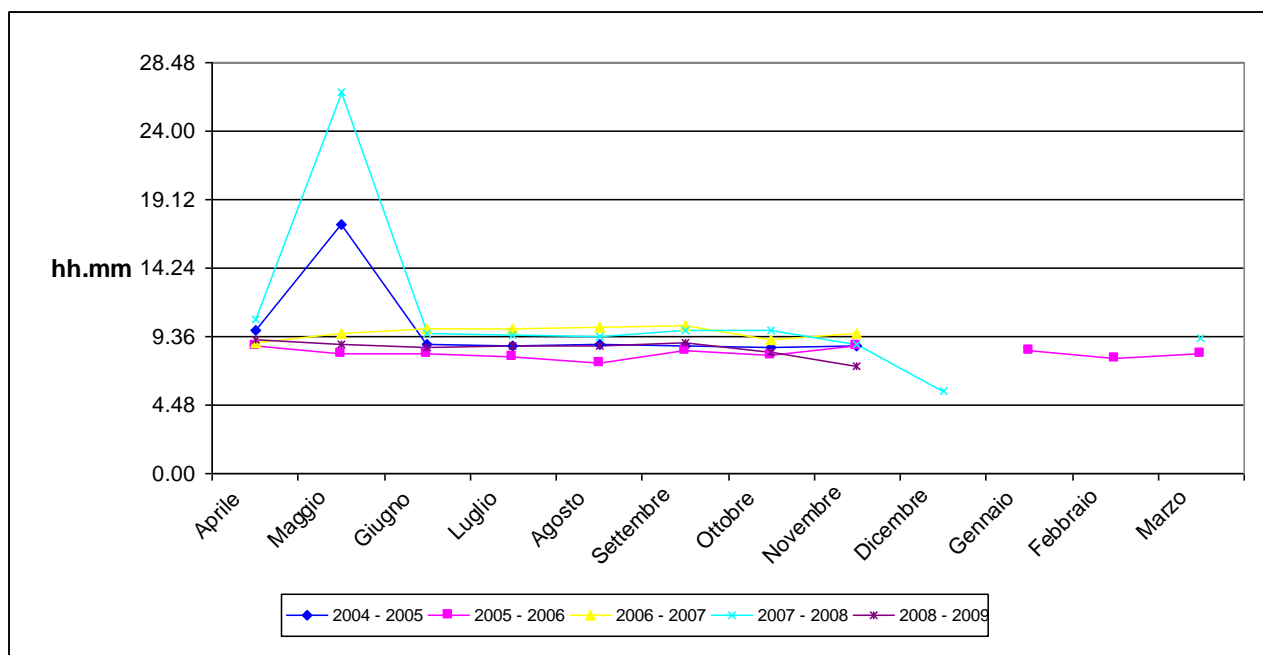
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 24: Valori medi 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	
<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>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>

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

Graf. 49: Valori medi 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

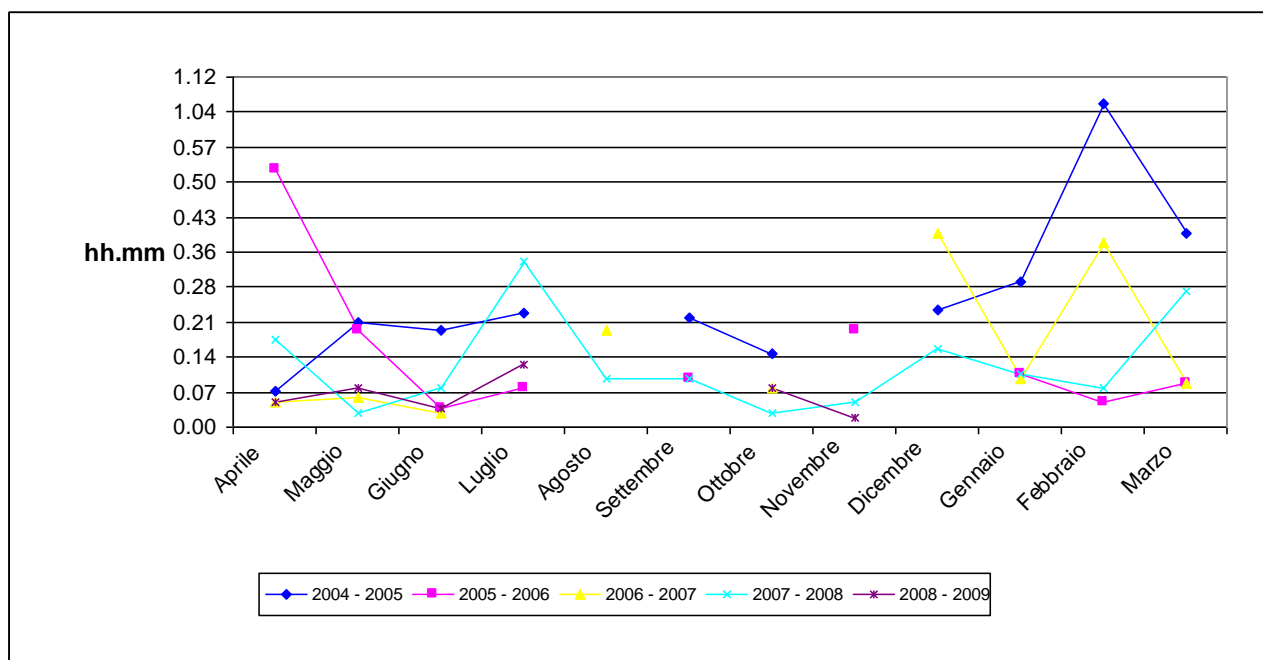
#### 4.5. Ritardi in partenza

Tab. 25: Valori medi 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	
Gennaio	0.30	0.11	0.10	0.11	
Febbraio	1.06	0.05	0.38	0.08	
Marzo	0.40	0.09	0.09	0.28	
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.27</b>	<b>0.15</b>	<b>0.15</b>	<b>0.12</b>	<b>0.06</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>

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

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



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

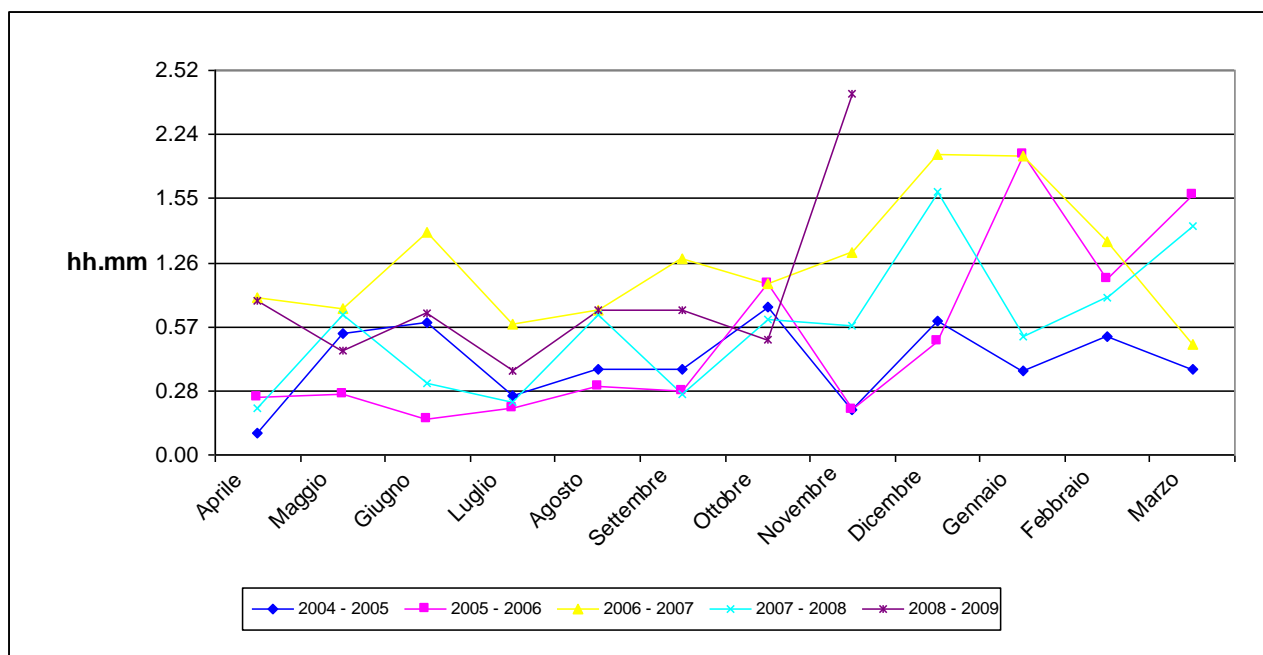
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 26: Valori medi 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	
Gennaio	0.37	2.15	2.14	0.53	
Febbraio	0.53	1.19	1.36	1.11	
Marzo	0.38	1.57	0.50	1.43	
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.42</b>	<b>0.52</b>	<b>1.26</b>	<b>0.57</b>	<b>1.10</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.17</b>	<b>0.40</b>	<b>0.27</b>	<b>0.30</b>	<b>0.38</b>

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

Graf. 51: Valori medi dei ritardi in partenza – servizi feeder



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

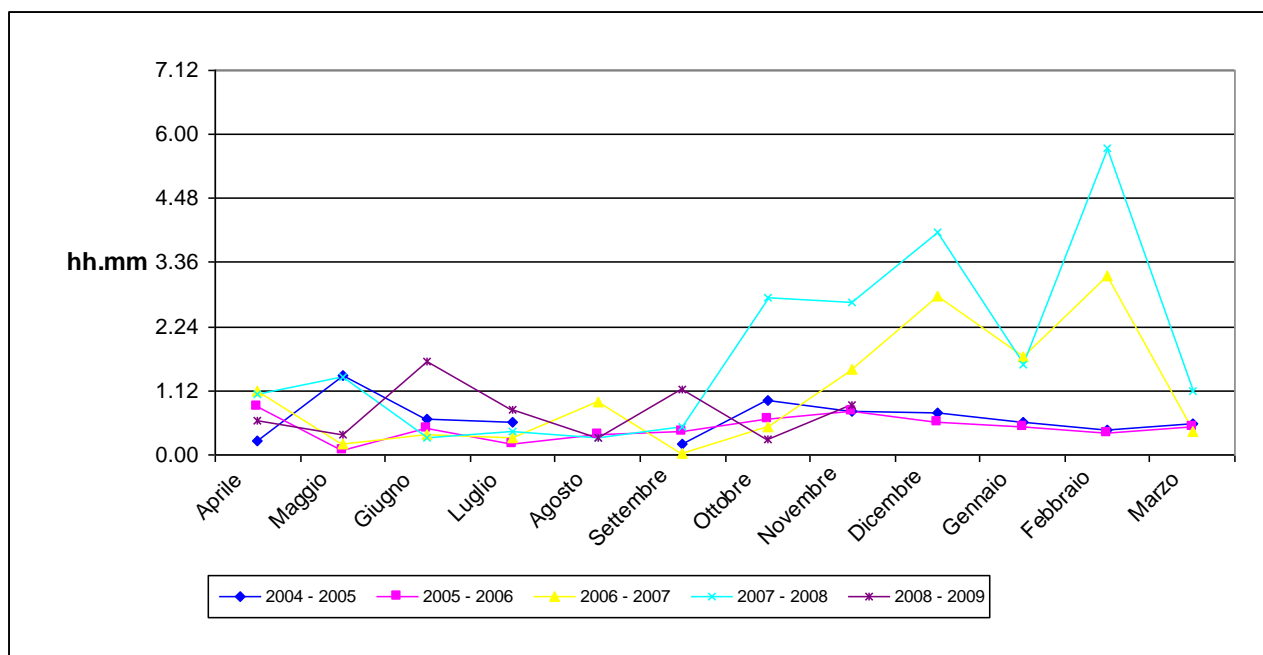
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Tab. 27: Valori medi 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	
Gennaio	0.36	0.31	1.50	1.42	
Febbraio	0.27	0.25	3.22	5.45	
Marzo	0.35	0.31	0.26	1.11	
<b>Media apr-nov</b>	<b>0.40</b>	<b>0.30</b>	<b>1.09</b>	<b>1.54</b>	<b>0.47</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.21</b>	<b>0.13</b>	<b>1.06</b>	<b>1.42</b>	<b>0.30</b>

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

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



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

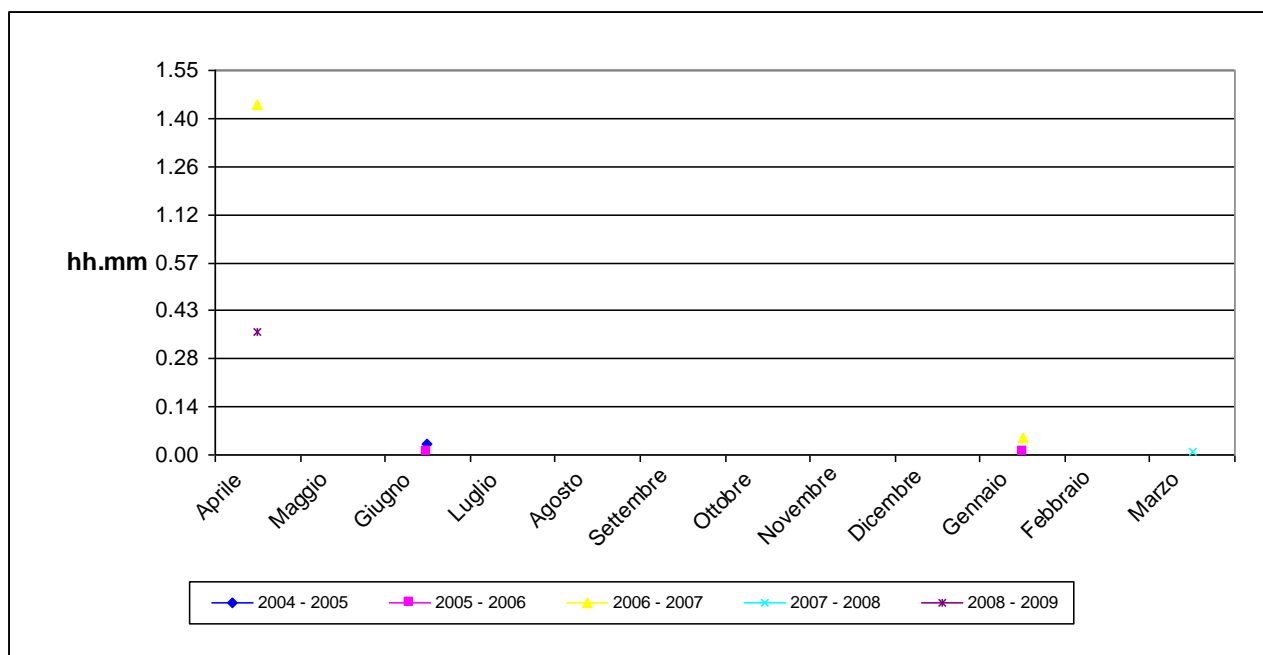
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 28: Valori medi 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	
<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. 53: Valori medi dei ritardi in partenza - servizi ferry



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



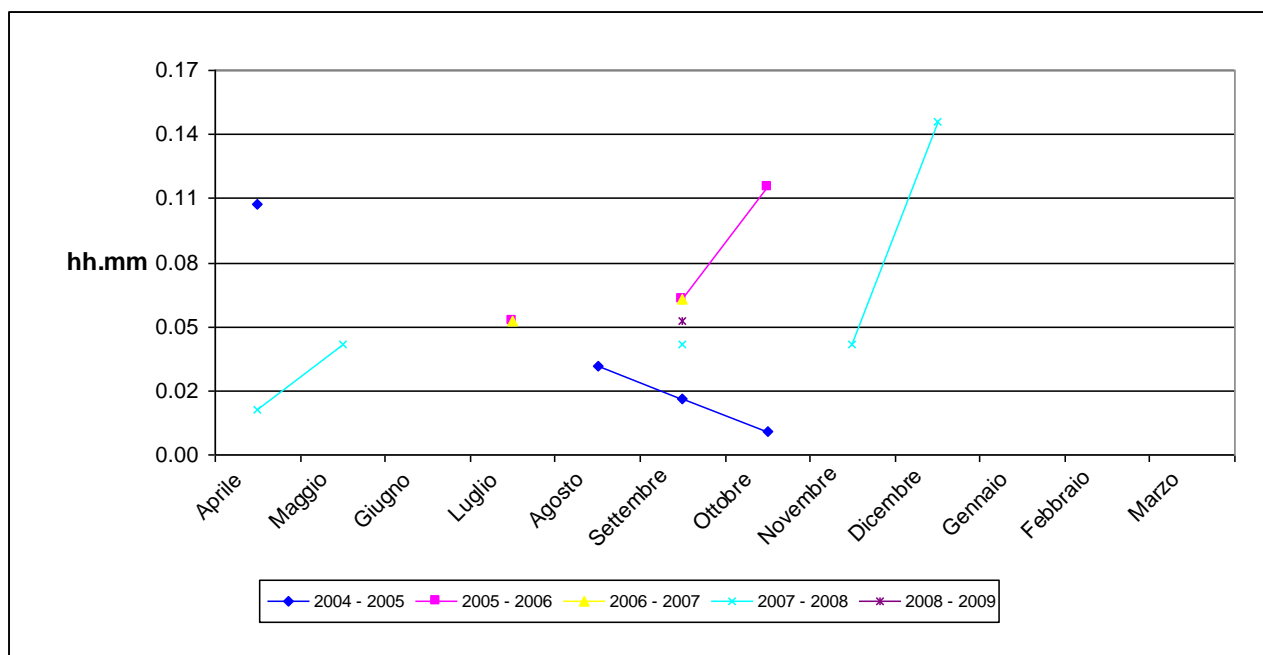
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 29: Valori medi 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					
<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>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. 54: Valori medi 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

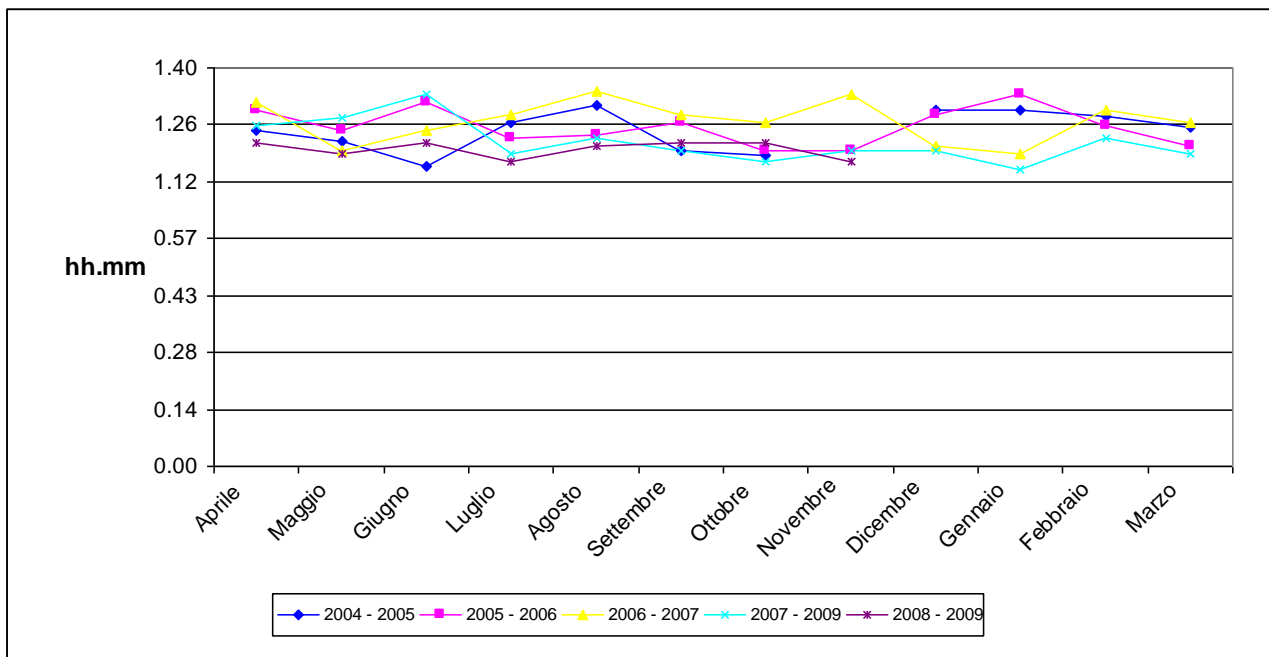
**4.6. Manovra d'uscita**

Tab. 30: Valori medi 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	
Gennaio	1.30	1.34	1.19	1.15	
Febbraio	1.28	1.26	1.30	1.23	
Marzo	1.25	1.21	1.27	1.19	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.24</b>	<b>1.25</b>	<b>1.27</b>	<b>1.22</b>	<b>1.20</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.05</b>	<b>0.04</b>	<b>0.05</b>	<b>0.05</b>	<b>0.02</b>

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

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



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

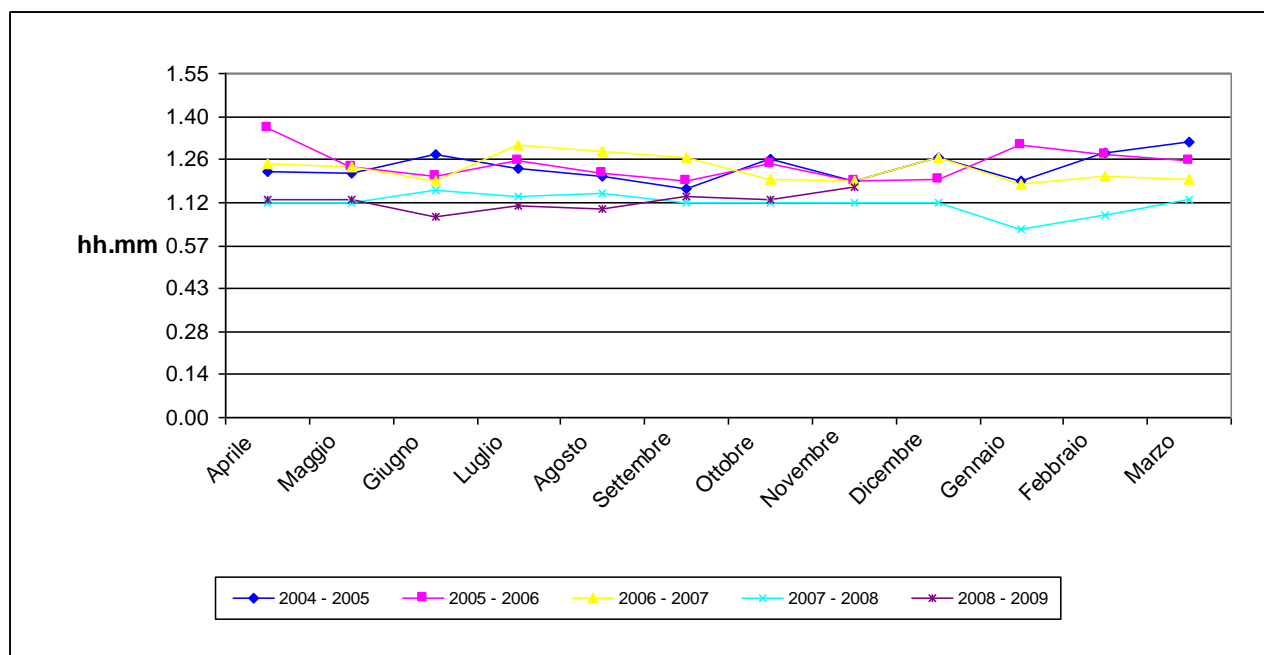
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCCHE LAGUNARI

Tab. 31: Valori medi 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	
Gennaio	1.19	1.31	1.18	1.03	
Febbraio	1.28	1.28	1.21	1.08	
Marzo	1.32	1.26	1.20	1.13	
<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>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>

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

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



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

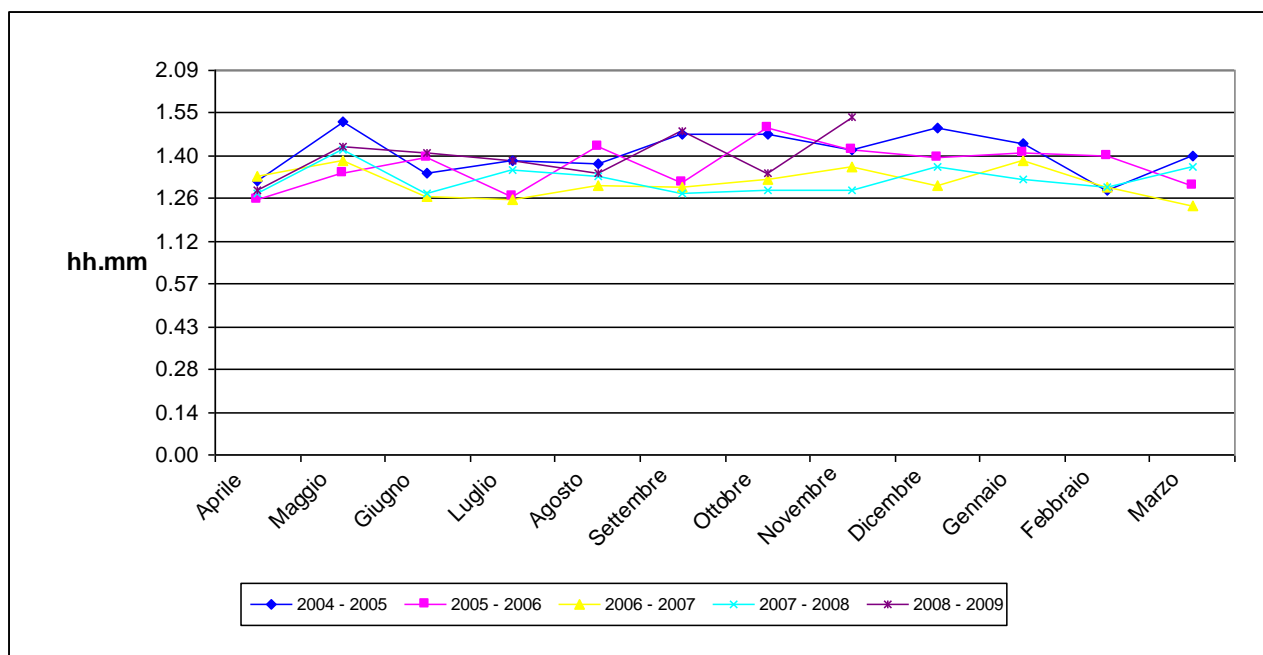
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Tab. 32: Valori medi 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	
Gennaio	1.45	1.42	1.39	1.33	
Febbraio	1.29	1.41	1.30	1.30	
Marzo	1.41	1.31	1.24	1.37	
<b>Media apr-nov</b>	<b>1.41</b>	<b>1.37</b>	<b>1.31</b>	<b>1.32</b>	<b>1.40</b>
<b>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.07</b>	<b>0.07</b>	<b>0.04</b>	<b>0.04</b>	<b>0.08</b>

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

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



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

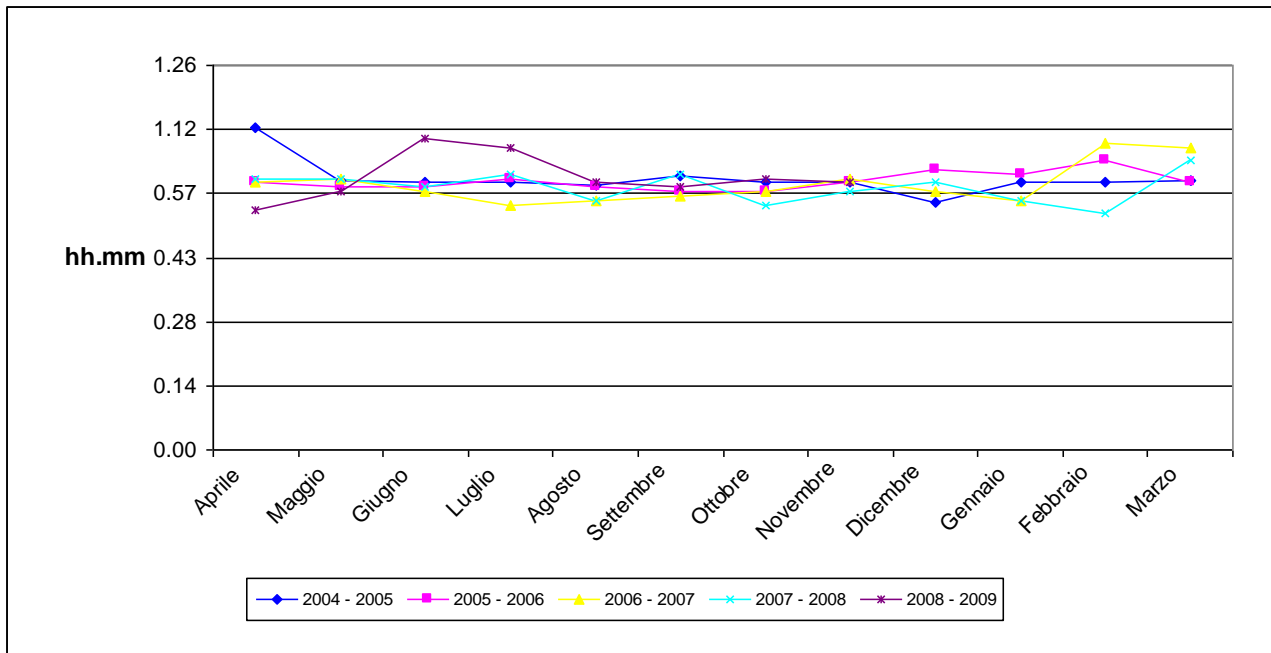
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Tab. 33: Valori medi 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	
Gennaio	1.00	1.02	0.56	0.56	
Febbraio	1.00	1.05	1.09	0.53	
Marzo	1.00	1.00	1.08	1.05	
<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>Dev. St. apr-nov</b>	<b>0.03</b>	<b>0.02</b>	<b>0.04</b>	<b>0.03</b>	<b>0.05</b>

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

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



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

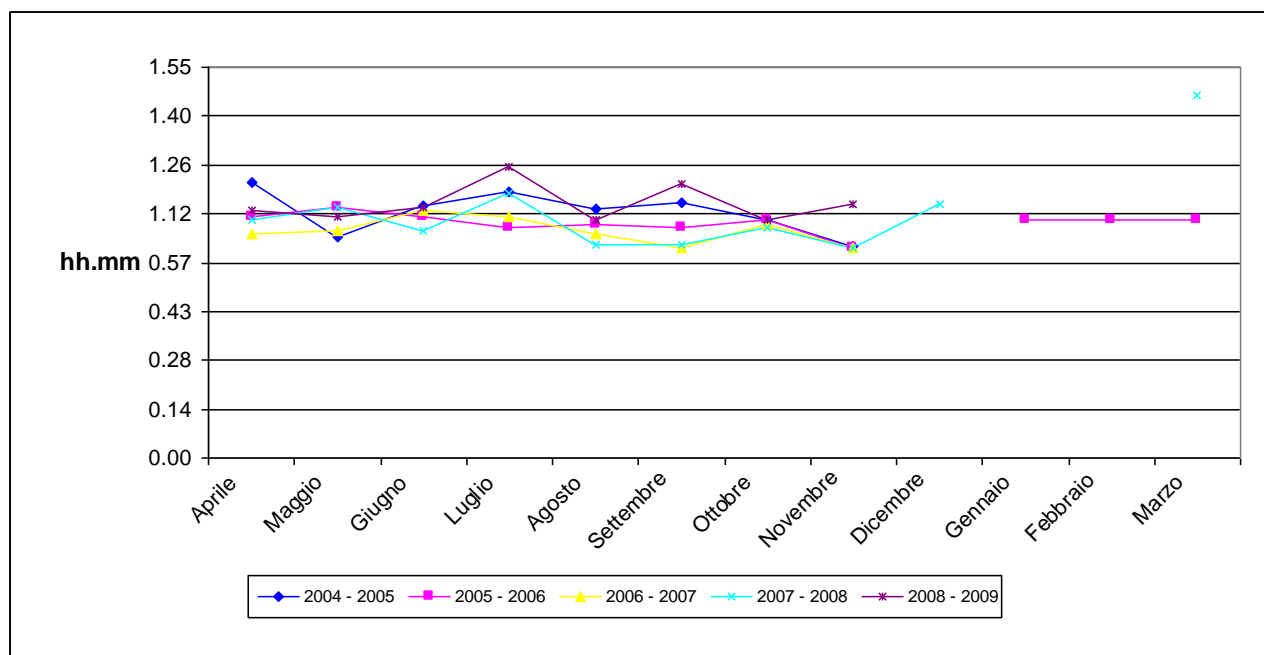
CORILA  
ATTIVITÀ DI RILEVAMENTO PER IL MONITORAGGIO DEGLI EFFETTI PRODOTTI DALLA  
COSTRUZIONE DELLE OPERE ALLE BOCHE LAGUNARI

Tab. 34: Valori medi 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	
<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>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>

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

Graf. 59: Valori medi della manovra d'uscita - servizi crociere



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

L'analisi dei valori riferiti ai parametri rappresentativi della qualità del servizio marittimo del porto di Venezia per il periodo aprile - novembre 2008 mette in luce una diffusa tenuta 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 state riscontrate delle variazioni peggiorative, cioè di valori in aumento rispetto il pregresso, queste si sono generalmente mantenute su ordini di grandezza di pochi minuti.

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

Scendendo più nel dettaglio possono essere fatte alcune considerazioni:

- la performance del servizio portuale appare particolarmente elevata nel settore ro-ro, traffico strategico ed in crescita, che registra nel periodo una diminuzione importante in tutti i valori registrati;
- i servizi containerizzati feeder evidenziano una buona tenuta con alcuni valori in lieve crescita rispetto il 2007, ma in flessione rispetto lo stato *ante operam*;
- i servizi containerizzati diretti tipo feeder fanno registrare nel periodo una sostanziale tenuta, caratterizzata però da un non trascurabile deficit di servizio relativo alle operazioni in entrata (rada, ritardi, manovra). Ciò tuttavia trova come causa una inefficienza di tipo organizzativo; infatti, questo particolare tipo di servizio registra molto frequentemente una marcata discrepanza tra l'orario previsto di arrivo e quello effettivo. In altre parole le agenzie marittime deputate alla gestione di questa tipologia di servizio segnalano ai soggetti competenti (i piloti) degli orari di arrivo in rada che molto spesso non coincidono con quelli effettivi, generando quindi i ritardi in entrata dovuti alla perdita del convoglio previsto ed al fatto di dover aspettare il primo convoglio utile successivo;
- i servizi ferry e quelli crocieristici registrano una sostanziale costanza, specialmente per il traffico crocieristico, nei parametri di qualità del servizio.

In conclusione, viste le tendenze rilevate e le motivazioni di fondo che le originano, è possibile affermare che anche durante il periodo aprile - novembre 2008 le opere di cantiere alle bocche di porto non hanno generato alcun tipo di impatto negativo sulla regolare operatività dello scalo veneziano.

## 5. ASPETTI STRATEGICI: LE VALUTAZIONI DEGLI OPINION LEADERS

Il secondo quadrimestre del quarto anno di attività del Piano di Monitoraggio non è stato caratterizzato da particolari fenomeni, o difficoltà, causati dalla prosecuzione dei lavori relativi al progetto MOSE. Gli operatori, sentiti nel contesto del tavolo di riferimento, condividono ampiamente l'opinione che l'attività portuale si è svolta regolarmente, e che il decremento di traffico percepito nell'ultimo periodo dell'anno è stato causato unicamente dall'andamento congiunturale dell'economia a livello globale. Anzi, gli *stakeholders* sono convinti che la situazione di crisi non coinvolgerà in modo pesante le attività del porto di Venezia e si dimostrano fiduciosi per l'anno 2009.

Alcuni gruppi interessati dalle variazioni di operatività nel bacino lagunare, quali i piloti ed i comandanti dei rimorchiatori, hanno fatto presente nel contesto del tavolo di riferimento che la situazione si è completamente normalizzata. In assenza, nel periodo in oggetto, di ulteriori variazioni delle correnti, si è ulteriormente consolidata l'esperienza nella gestione del naviglio. Le correnti, modificate in precedenza sia nell'intensità sia nella direzione, sono gestite con perizia dagli operatori portuali, il che permette una riduzione al minimo dei problemi di navigazione in laguna.

Tale aspetto si sposa con un quadro quantitativo relativo alla qualità del servizio offerto dallo scalo veneziano sostanzialmente più che positivo. Va tuttavia fatto notare come la perizia nelle manovre portuali ha permesso di far fronte a delle condizioni climatiche di scarsa visibilità che si sono presentate con una certa frequenza. A ciò si aggiunga una modificazione nell'ordinanza che regola le entrate e le uscite dal porto, la quale risulta maggiormente restrittiva nelle condizioni di navigabilità. Secondo questa ordinanza, la 44/08, al di sotto dei 300 metri di visibilità nei pressi di Malamocco la nave non può più navigare. Prima di questa disposizione le piccole imbarcazioni tendevano a partire anche con condizioni più precarie, ora ciò non accade più.

Alcuni portatori d'interesse sono convinti, anche alla luce della ripresa dei traffici dopo la flessione registrata negli ultimi mesi, che la fase critica sia già passata e prevedono, come nel caso delle rinfuse solide, un 2009 positivo. In questo settore la crisi congiunturale è stata sentita principalmente nei mesi di ottobre e novembre, immediatamente dopo si è avuta la sensazione di una pronta ripresa. Gli operatori del settore sono convinti che lo scalo possa godere della localizzazione geografica favorevole, nei pressi di un tessuto industriale dove la richiesta per alcune tipologie di prodotti, come ad esempio i rottami di ferro, non è calata. Diversa è la percezione per quanto concerne il futuro delle rinfuse alimentari. Alcuni membri della comunità portuale pensano che potrebbero diminuire nel medio termine a causa dell'inserimento nell'Unione Europea di Polonia ed Ungheria, forti produttori di cereali.

Lo scalo veneziano è riuscito in questo periodo anche a recuperare flussi di traffico, in particolare quelli inerenti agli impianti industriali e quindi *special cargo*, che prima facevano riferimento a Ravenna. I forti investimenti fatti da Venezia per consolidare il primato nella movimentazione di questa tipologia di carico ha incrementato la sua competitività e quindi il grado di attrazione nei confronti dei clienti. Anche gli investimenti nel dragaggio, ed in particolare nel canale Malamocco - Marghera, porteranno, secondo gli appartenenti al tavolo di riferimento, indubbi benefici alla competitività dello scalo e quindi al flusso di traffico. I 36 piedi consentiranno di portare a Venezia nuove opportunità sulle quali i portatori d'interesse confidano fortemente.

Il tavolo di riferimento è stato inoltre interpellato per cercare di delineare le percezioni dei portatori d'interesse nei confronti di alcune tipologie di traffico che il gruppo di ricerca incaricato di questo rapporto ha individuato come strategici per Venezia. Lo stretto equilibrio esistente tra



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

l'ambiente lagunare e le infrastrutture portuali, su entrambe le quali il MOSE esercita degli effetti, porta la ricerca qualitativa a dirigersi verso un'analisi approfondita delle percezioni degli *stakeholders* per quanto concerne l'andamento e lo sviluppo di alcuni settori che caratterizzano in modo deciso l'attività portuale di Venezia, e la contraddistinguono rispetto ai porti concorrenti.

Il primo settore ad essere stato preso in considerazione dall'analisi, avvenuta tramite il coinvolgimento sul tema degli appartenenti al tavolo, è quello crocieristico. L'andamento delle crociere è stato caratterizzato negli ultimi anni da un tasso di crescita significativo, ed allo stato attuale i portatori d'interesse iniziano a percepire il rischio di congestione delle infrastrutture esistenti. Nei mesi di luglio e agosto i crocieristi possono arrivare anche a 25.000 al giorno, una quantità molto vicina alla saturazione. Risulta chiara l'intenzione di spingere verso un servizio maggiormente destagionalizzato, nell'interesse sia degli armatori sia del porto; da gennaio a marzo vi è però un scarso interesse da parte della domanda verso questo tipo di servizi. La predisposizione, dovuta alle attrazioni turistiche della città, di essere *home port* causa ulteriori pressioni sull'apparato infrastrutturale veneziano, ma indubbiamente genera un maggior valore aggiunto per la città. Il turista, presente in città per alcuni giorni prima o dopo la crociera, è generatore di reddito per l'economia cittadina.

Anche la dimensione crescente delle navi provoca delle preoccupazioni negli operatori lagunari per quanto riguarda la possibilità di venir ospitate all'interno dell'attuale stazione marittima e riuscire a sfruttare gli attuali canali per le manovre necessarie. Ad esempio, la nuova generazione di navi lunghe più di 330 metri, di cui fa parte la MSC Fantasia, non possono essere attualmente accolte all'interno del porto lagunare. Sarebbe indispensabile un adeguamento della stazione marittima, in quanto nelle condizioni attuali non è assicurabile, come sottolineano i piloti, la manovrabilità in qualsiasi condizione. Secondo gli *stakeholders* la capacità della stazione marittima dovrà essere a breve adeguata all'incremento della domanda, che, da quanto è emerso dal dialogo con gli operatori, difficilmente potrà essere assorbito dai porti concorrenti.

Trieste, nonostante il suo recente sviluppo nel traffico crocieristico, paga delle problematiche infrastrutturali ed organizzative rilevanti. La stazione marittima non è adeguata e l'organizzazione delle visite, in particolare quella più richiesta dai turisti a Venezia, non è stata gestita, secondo gli operatori, in modo soddisfacente. La necessità di organizzare per i crocieristi una visita a Venezia comporta uno sforzo organizzativo complesso, la distanza elevata e l'utilizzo quasi obbligato del treno non hanno consentito di offrire un servizio apprezzato. I crocieristi non possono utilizzare gran parte delle poche ore a loro messe a disposizione per la visita in un viaggio in treno, che non offre la comodità e la spettacolarità necessarie. Le esperienze con il treno non si sono dimostrate all'altezza delle aspettative e gli operatori turistici hanno fatto pressione sugli armatori per ristabilire lo scalo a Venezia.

A causa di queste problematiche il porto di Trieste, il concorrente naturale del porto di Venezia nell'Alto Adriatico, non è riuscito ad assicurare ai *tour operators* il servizio da loro richiesto e questo ha provocato la dipartita di due delle principali compagnie di crociera, la MSC, che ha ricollocato le navi a Venezia, e la Costa. Queste scelte stanno a dimostrare l'indubbio grado di attrazione che esercita Venezia nei confronti dei crocieristi e la necessità di infrastrutture sempre efficienti al servizio di passeggeri sempre più esigenti.

Altri elementi decretano la supremazia di Venezia su Trieste, anche per quanto riguarda la capacità di essere *home port*. L'aeroporto di Trieste non permette i necessari collegamenti per fare della città un porto di partenza. L'aeroporto di Venezia, oltre alla favorevole posizione geografica nei pressi della città, permette di godere di un numero molto elevato di collegamenti diretti verso i mercati di riferimento.

La competitività del sistema porto-aeroporto di Venezia non ha rivali nell'Alto Adriatico. L'unica limitazione alla crescita dimensionale dei traffici crocieristici può essere data dalle dimensioni

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

della, o delle, stazione marittima e dei canali di navigazione. I portatori d'interesse citano Marghera quale possibile soluzione per la costruzione di una nuova stazione marittima, in grado di ospitare anche le navi di ultima generazione.

Nel complesso gli operatori coinvolti al tavolo credono che il settore delle crociere sia destinato a crescere, probabilmente non con il ritmo a cui si è assistito negli ultimi anni, e se la domanda rimane consistente potrebbe a breve incentivare scelte infrastrutturali importanti da parte dei *decision makers* locali.

Per quanto riguarda i container ed i Ro-Ro la situazione è abbastanza diversa, e sarà investigata in termini generali nel prossimo rapporto.

In generale, approfondimenti mirati sui settori definiti strategici nell'attuale monitoraggio si renderebbero necessari in rapporti "focus" ad hoc, attraverso il coinvolgimento anche di un numero maggiore di attori nel tavolo di riferimento.