

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Porti italiani fra i peggiori al mondo per tempo di lavorazione delle navi in banchina

Nicola Capuzzo · Thursday, December 10th, 2020

L'Italia risulta essere uno dei paesi peggiori, fra le regioni del mondo maggiormente sviluppate, in quanto a tempo necessario per la lavorazione in banchina delle navi cargo. È scritto nero su bianco nell'ultimo report intitolato "Review of Maritime Transport 2020" appena pubblicato da Unctad (United Nations Conference on Trade and Development) e nel quale viene scattata una fotografia attuale sul business del trasporto marittimo.

Il capito del rapporto dedicato alle performance dei porti container, dove viene evidenziato il tempo medio necessario a una nave per completare le operazioni di ormeggio, imbarco, sbarco della merce e disormeggio, restituisce una fotografia poco rassicurante dei nostri scali nazionali. Gli autori specificano che "un tempo medio ridotto è un indicatore positivo di efficienza e di competitività" ed evidenziano che nel 2019 le navi portacontainer mediamente rimangono ferme 23,2 ore per ogni toccata.

Le performance operative migliori (in termini di accessibilità nautica e soprattutto di produttività in banchina) spettano ai porti degli Emirati Arabi Uniti dove una nave in media ha un tempo di permanenza in banchina pari a 14,1 ore, alla Cina con 15,5 ore, a Singapore con 17,4 ore e Corea con 17,8 ore. Tra i fanalini di coda figurano invece la Francia con 41,8 ore in media, l'Italia con 36,5 ore (dunque circa un giorno e mezzo), l'Australia con 34,6 ore e il Brasile con 33,6 ore.

Lo stesso vale per le navi break bulk, dunque quelle che non trasportano carichi unitizzati (container) ma merci varie: Francia (con 1,58 giorni) e Italia (con 1,98 giorni) figurano nuovamente fra i Paesi, insieme alla Russia (1,61 giorni), dove le navi cargo permangono più tempo in banchina per essere lavorate. Un indice, secondo Unctad, di scarsa competitività ed efficienza.

Tornando alle navi portacontainer, secondo il rapporto nel 2019 in Italia sono stati 8.171 lo toccate effettuate nei porti italiani, 15 anni l'età media del naviglio giunto in banchina, 44.772 le tonnellate di stazza media di ogni nave, 194.849 la stazza massima e 19.462 la portata massima in termini di Teu (container da 20') di una nave portacontainer. Un primato, quest'ultimo, superando quest'anno con l'arrivo a Gioia Tauro di una serie di navi di Msc della classe Sixin e Gulsun da oltre 23.500 Teu.

Rapidità e produttività sono spesso (non sempre) due facce della stessa medaglia e in banchina vanno di pari passo con l'automazione. Il fatto che l'Italia e la Francia figurino tra i Paesi meno rapidi, fra quelli maggiormente sviluppati, a imbarcare e sbarcare merci (soprattutto container) dalle navi è in parte spiegabile dal fatto che nel Sud Europa l'automazione spinta che da anni esiste già in alcuni scali del Nord Europa e dell'Asia sta solo ora iniziando ad affacciarsi.

Vado Gateway di Vado Ligure è il primo e unico terminal container in Italia semiautomatizzato. Terminal Bettolo nelle intenzioni avrebbe dovuto diventare il secondo, ma finora occupa solo una porzione della banchina disponibile e l'equipment disponibile (due gru mobili più alcune altre macchine di piazzale) non è ancora paragonabile ai più moderni scali del Nord Europa o dell'Asia.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, December 10th, 2020 at 7:29 pm and is filed under [Market report](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.