

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Scalisi: “Dwell time dei container cresciuto del 43%, serve nuovo paradigma nei porti”

Nicola Capuzzo · Sunday, March 13th, 2022

Milano – Nel trasporto marittimo di container “tutto ciò che è successo negli ultimi due anni, prima generato dal Covid e poi peggiorato dalla guerra attuale, ha generato un nuovo paradigma da individuare e gestire. Negli ultimi due anni è ulteriormente cresciuta (+23%) la percentuale di navi portacontainer arrivate ‘fuori schedula’ (al di fuori delle finestre temporali programmate, ndr), ciò comporta una gestione del piazzale molto più caotica”.

A dirlo, durante il proprio intervento in occasione dei convegni di Shipping, Forwarding and Logistics meet Industry andati in scena a Milano, è stato Alfredo Scalisi, amministratore delegato di La Spezia Container Terminal, azienda controllata al 60% da Contship Italia e partecipata al 40% da Msc.

L’esperto manager portuale ha aggiunto: “Ci sono meno navi e il numero di contenitori per nave è incrementato del 30%; per rimorchiatori e ormeggiatori hanno subito un danno da questo nuovo paradigma. Sul piazzale i metri quadri che prima si avevano a disposizione non sono più sufficienti, c’è più confusione e la gestione è più difficile”. Non solo: “Il dwell time (tempo di sosta, ndr) di ogni container in piazzale è aumentato del 43% rispetto al passato e questo sempre a parità di mq a disposizione del terminalista. Il piazzale di un terminal non è una fisarmonica, gli spazi rimangono gli stessi”. Il risultato di questa situazione non può che essere una “congestione del porto e del terminal, e dunque un incremento dei costi operativi e riduzione della qualità del servizio”.

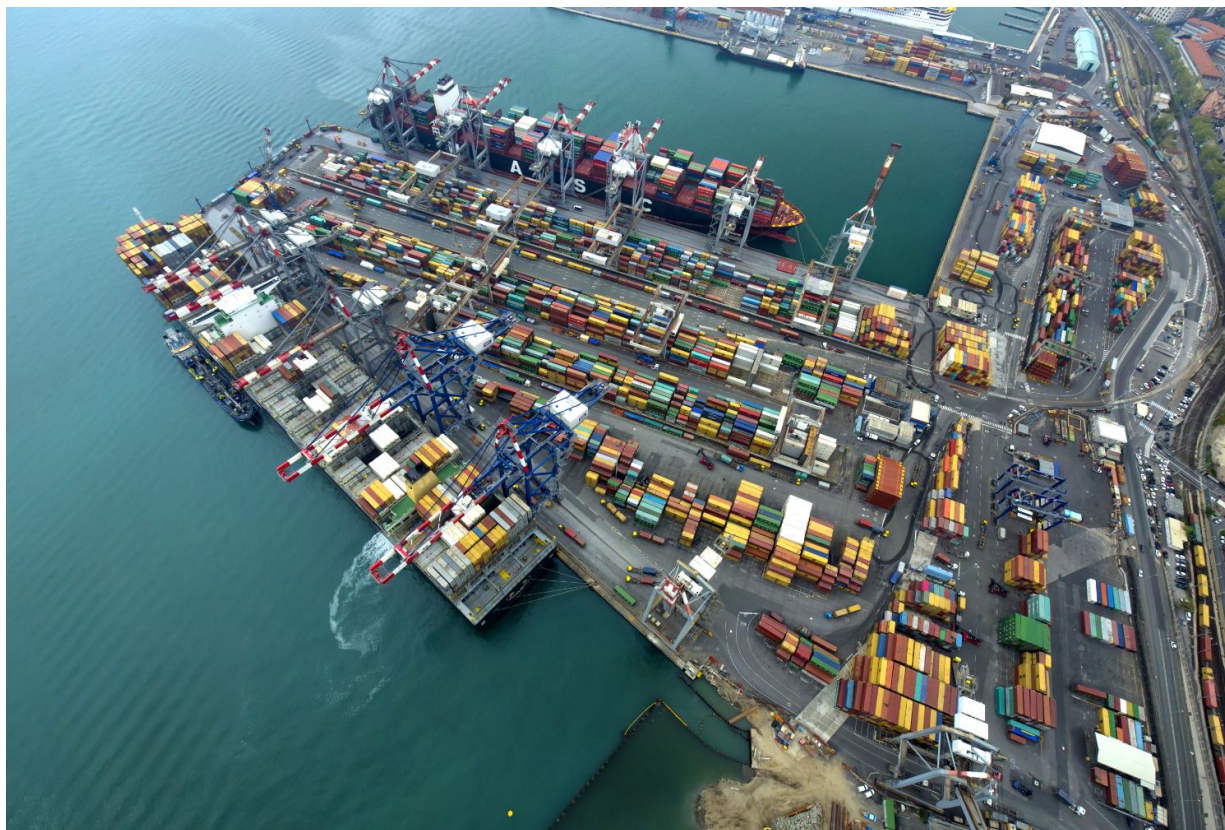
Come porre rimedio a questa situazione dunque? “Non vedo una rotta designata e disegnata da seguire. Bisogna velocizzarsi, non solo attraverso il Pnrr, a individuare il nuovo paradigma. Capire come cavalcare i nuovi strumenti che avremo a disposizione. Non vedo un sistema pronto”.

Eppure Scalisi qualche suggerimento prova a darlo: “Serve un sistema di regole e normative in grado di guidare il sistema portuale verso uno sviluppo armonizzato tra attività a mare e a terra e tra le varie Autorità di sistema portuale. Non si può continuare a operare con criterio first in first of out (la prima nave che arriva viene servita, ndr), bisogna pianificare”.

Il numero uno di La Spezia Container Terminal lancia anche un appello su una minaccia di estrema attualità di cui molti sembrano non preoccuparsi: “Oggi non ci stiamo occupando di cybersecurity,

non voglio nemmeno pensare a cosa potrebbe succedere se un attacco informatico andasse a segno in un porto. Ritengo che di questo dovrebbe occuparsi un ente indipendente: vedo nell’Autorità di sistema portuale l’entità che deve farsi garante di questa gestione centralizzata dei dati” e della sicurezza informatica.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY



This entry was posted on Sunday, March 13th, 2022 at 7:18 pm and is filed under [Interviste](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.