

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Sfatato da Pitto (Fedespedi) il ‘mito’ dei 5 giorni di navigazione a vantaggio dei porti italiani

Nicola Capuzzo · Thursday, October 27th, 2022

**Genova** – “I porti italiani, rispetto agli scali concorrenti del Nord Europa, hanno un vantaggio competitivo rappresentato da almeno 5 giorni di navigazione”. Questo assioma che da anni viene ripetuto da politici, accademici e addetti ai lavori a ogni convegno o occasione di dibattito pubblico è stato spazzato via in 8 minuti da Alessandro Pitto, presidente di Fedespedi (la federazione nazionale degli spedizionieri).

Intervenendo a Genova durante un panel del convegno Shipping Forwarding & Logistics meet Industry – Seaside Edition, Pitto ha presentato quella che ha definito come “un’analisi empirica”(fondata semplicemente su una verifica dei collegamenti attualmente offerti dai vettori marittimi) dalla quale emerge chiaramente che i porti del Nord Tirreno non hanno alcun vantaggio (anzi semmai qualche svantaggio) dal transit time dei servizi di linea per il trasporto di container sul trade da e per l’Asia.

Dall’Europa a Shanghai il migliore transit time offerto da uno scalo del Northern Range è di 27 giorni (con una rata di 440 dollari) mentre da Genova e da Spezia le durata del viaggio sono nella migliore delle ipotesi di 32 e 34 giorni (e i noli da 823 a 940 mila dollari). Dunque una settimana in meno e una tariffa sensibilmente inferiore a vantaggio del Nord Europa.

Guardando invece all’import da Shanghai all’Europa in 30 giorni un container può raggiungere il porto di Rotterdam, in 33 Amburgo e in 35 Anversa (con noli oggi da circa 3.615 – 3.712 dollari) mentre in Mediterraneo solo Barcellona è in grado di proporre lo stesso transit time (30 giorni) mentre per raggiungere Genova servono 33 giorni e La Spezia 38 giorni con noli da 3.945 dollari. Dunque non risulta alcun vantaggio competitivo per gli scali italiani dai tempi di navigazione per effetto delle rotazioni e dei network proposti dalle compagnie di navigazione. “L’organizzazione dei servizi marittimi prevale sulla geografia” è stato il commento del presidente di Fedespedi.

Un altro aspetto interessante illustrato da Pitto è stata la correlazione che risulta esserci tra i volumi di container movimentati da un porto e il livello di noli (in termini tariffari) disponibili per i caricatori: l’evidenza mostra che uno scalo come Le Havre (che movimenta annualmente circa 3 milioni di Teu ed è dunque paragonabile a Genova che supera di poco i 2,5 milioni) beneficia del fatto di appartenere al Northern Range dove i ‘prezzi’ per le spedizioni di container da e per Shanghai sono inferiori se comparate al Sud Europa. “Dunque è importante anche il campionato in

cui un porto gioca; Le Havre è favorita dal fatto di trovarsi in Nord Europa” ha commentato Pitto. Un trend, quest’ultimo, che non si verifica invece sul trade Europa – Stati Uniti costa est) dove i noli marittimi sono mediamente uguali fra Mediterraneo e Nord Europa.

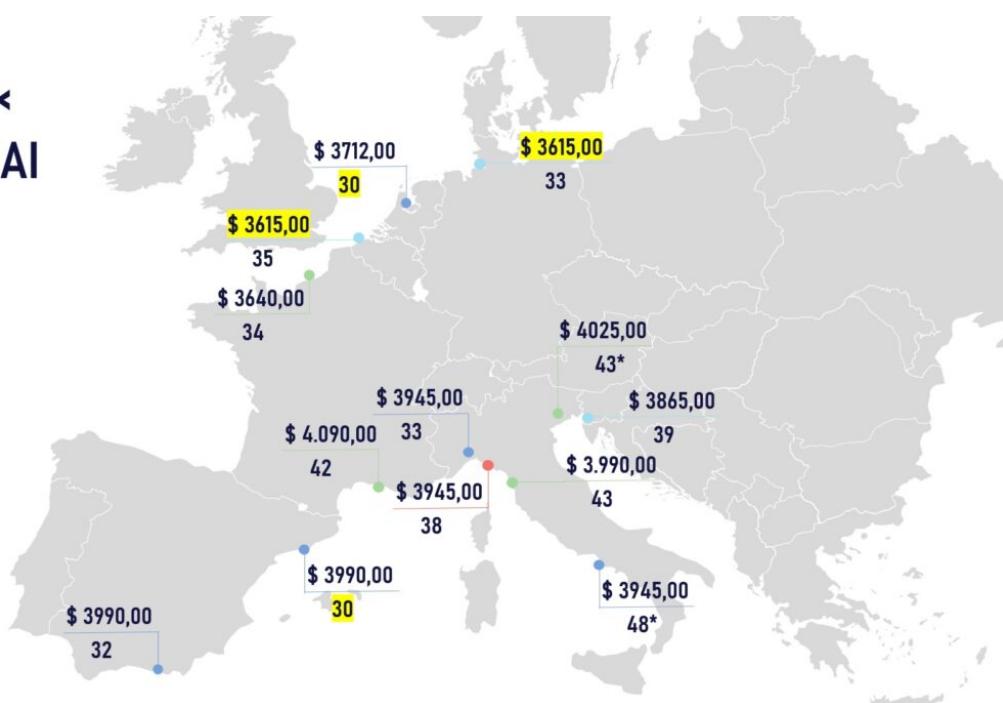
La conclusione a cui arriva il numero uno degli spedizionieri italiani è dunque quella che “il cluster conta” perché “più volumi di container da movimentare portano più servizi e mediamente noli più bassi. Si tratta di un circolo che si autoalimenta. Vince in mare chi ha più volumi a terra”. La lezione (forse poco accademica ma molto efficace e realistica) di Pitto dunque è: “Non rilassiamoci troppo godendo dei presunti vantaggi che i libri di geografia attribuiscono ai nostri porti perché la realtà del mercato è diversa”.

**CLICCA e GUARDA la presentazione di Alessandro Pitto (Fedespedi)**

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

## IMPORT < SHANGHAI

NOLO  
TRANSIT TIME



This entry was posted on Thursday, October 27th, 2022 at 6:06 pm and is filed under Market report, Spedizioni

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