

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Congestione portuale italiana limitata rispetto ad altri scali nel mondo secondo Unctad

edinet · Tuesday, November 29th, 2022

Nel 2021 i porti italiani sono stati raggiunti da 7.746 toccate di navi portacontainer (su un totale mondiale di 446.589), un numero inferiore del 2,3% a quello di un anno prima (contro un calo medio globale del 2,8%). Lo evidenziano le analisi riportate nella Review of Maritime Transport 2022 di Unctad, la Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo, pubblicato oggi.

La durata mediana della sosta di queste unità nei porti della Penisola secondo il report è stata di 0,96 giorni, superiore quindi a quella registrata globalmente (0,8 giorni). L'aumento osservato a livello italiano rispetto al 2020, pari al 4,7%, è stato tuttavia nettamente inferiore a quello globale, dove l'incremento è stato del 13,7%.

Per fare un confronto, si può rilevare come nei porti statunitensi la sosta delle portacontainer tra 2020 e 2021 sia invece cresciuta del 20,8% (per una durata mediana di 1,25 giorni) e in Cina del 17,2% (per 0,73 giorni), ma anche che in Francia nello stesso intervallo di tempo questo dato sia salito del 22,3% fino a far sì che negli scali transalpini ora la sosta mediana delle portacontainer sia pari a quella italiana (0,96 giorni).

Passando a osservare le dimensioni delle portacontainer, l'analisi mostra anche che le unità arrivate in Italia nel 2021 hanno avuto una capacità media di 3.642 Teu (contro una media globale di 3.477 Teu), mentre il record è stato toccato con una nave da 23.964 Teu (solo Malesia, Germania, Regno Unito e Filippine, al vertice della lista, sono invece state raggiunte da una containership da 23.992 Teu di capacità).

La disamina di Unctad, restando in tema di navi portacontainer, passa a questo punto alla classifica dei principali 25 porti mondiali per efficienza nella gestione degli arrivi di questo tipo di navi. In questa lista, stilata sulla base di rilevazioni della banca Mondiale e di S&P Global, l'Italia non è prevedibilmente presente, mentre va evidenziato che il podio è dominato da tre scali del Golfo, ovvero nell'ordine il saudita King Abdullah port, il porto di Salalah, in Oman, e quello qatariota di Hamad.

I porti della Penisola, causa poche toccate nave, non sono analizzati per quel che riguarda poi gli scali delle unità portarinfuse, mentre tornano a fare capolino in una scheda relativa alle navi cisterna.

In quest'ambito, le analisi di Unctad mostrano infatti come in Italia, paese tra i primi 30 al mondo per numero di arrivi di unità di questo tipo, nella prima metà del 2022 il tempo medio di caricamento di una tanker sia stato di 57,1 ore, ovvero in media 18,6 in più rispetto al primo semestre del 2019. Di contro, nello stesso intervallo di tempo, si è ridotto il tempo in cui la nave deve attendere per le attività di scarico dei suoi prodotti, ora pari a 37,4 ore, ovvero 11,8 in media in meno che nella prima metà del 2019.

Il report evidenzia inoltre come, per navi di taglia handysize, la gestione in upload del carico avvenga a una velocità media di 14,3 tonnellate al minuto (la media globale è di 14,1), mentre performance significativamente più alte sono quelle raggiunte in Canada (26,1 tonnellate/minuto) e Indonesia (19,2).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, November 29th, 2022 at 3:51 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.