

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Sosta delle navi in porto a Genova: l'Avvisatore marittimo 'smentisce' Unctad

edinet · Saturday, December 3rd, 2022

*Contributo a cura di Riccardo Degl'Innocenti \**

*\* esperto di lavoro portuale*

Bene ha fatto [SHIPPING ITALY](#) a segnalare la [Review annuale di Unctad](#) dedicata, tra l'altro, a fornire dati aggiornati su un indicatore essenziale per misurare l'efficienza dei traffici marittimi, ossia il tempo di sosta delle navi nei porti. Un dato che il fenomeno della congestione, a seguito della pandemia, ha portato all'attenzione del dibattito pubblico sulla globalizzazione e sulla criticità dei nodi logistici. Per questi dati Unctad si serve delle rilevazioni tratte dal sito [marinetraffic.com](#) sulla navigazione delle navi commerciali di tutto il mondo, attraverso la ricezione dei segnali Ais riferiti al loro tempo di sosta per le operazioni portuali (*vessel dwell time*).

Limitandoci alle portacontaineri, secondo Unctad la sosta media nei porti italiani nel 2021 è stata di 23 ore, un'ora in più del 2019. Un aumento che di norma si mette in relazione con l'aumento della dimensione media delle navi, ma questa è diminuita di oltre il 10% sia in stazza lorda che in capienza di Teu, pur se con il gigantismo è salito il record di capacità di una parte di navi. Infatti nello stesso periodo, le toccate nei porti italiani sono scese del 5%, ma i Teu totali (al netto del conto doppio dei Teu trasbordati) sono cresciuti di meno del 3%.

Per verificare localmente la attendibilità dei dati Unctad abbiamo condotto un'analisi dei dati dell'Avvisatore marittimo del porto di Genova che offre giorno e data di arrivo e di partenza delle navi nei diversi terminal di ormeggio. Abbiamo visto i dati 2022 sino al 31 ottobre e preso a confronto lo stesso periodo del 2019, prima della pandemia, infine abbiamo calcolato la mediana, che pure nella sua sommarietà ci pare più significativa della media.

Al terminal Psa di Genova Prà il dato che ci risulta è il doppio di quello Unctad, pari 56 ore, che scende a 48 ore per le navi che non hanno subito attese in rada o spostamenti di banchina (nel caso di Psa tra Sech e Prà); per queste ultime si sale a 75 ore. Una performance peggiore del 50% rispetto al 2019, 48 ore oggi contro 32 ore di allora. Peraltro, sullo sfondo di questi dati c'è anche il calo in assoluto e tendenziale dei Teu movimentati e delle navi servite. Al Psa Sech di Calata

Sanità la resa è migliore, pari a 34 ore, ma anch'essa peggiorata rispetto alle 25 ore del 2019, di fronte peraltro a un crollo delle navi servite e dei Teu movimentati. Per concludere il panorama dei terminal full container, Bettolo ha registrato quest'anno (nel 2019 non esisteva) una mediana di 43 ore, appesantita da un tasso del 28% di navi 'posteggiate' in rada prima dell'ormeggio, ma lì come è noto la partita si gioca tutta in casa nel gruppo Msc.

Svariando con gli altri tipi di nave, oltre a rilevare, come era lecito attendersi, che le banchine di Porto petroli, delle rinfuse secche e delle merci in break bulk, registrano valori superiori (rispettivamente 55, 73 e 83 ore), mentre le banchine del terminal traghetti e crociere tempi notevolmente inferiori, rispettivamente solo 12 ore tra arrivo e partenza, interessante è soffermarsi al Genoa Port Terminal del Gruppo Spinelli che offre un servizio misto e al Terminal San Giorgio dove approdano le navi di Grimaldi.

Nel primo le navi full container spendono 29 ore di sosta, mentre i roro 14 (rispettivamente 21 e 12 ore nel 2019). Cresce il tasso di attesa in rada e le dimensioni delle navi, pure sullo sfondo di un lieve aumento di Teu contraddetto tuttavia da un significativo decremento di rimorchi movimentati. Al Terminal San Giorgio, infine, dove la mediana complessiva è di 14 ore, Grimaldi registra 13 ore di sosta delle sue navi tra arrivo e ripartenza.

Nel porto di Genova, dunque, il dwell time delle navi portacontainer appare lontano da quello indicato da Unctad, per cui sorge la domanda di come quest'ultimo sia stato ricavato e validato, anche se fosse calcolato al netto delle attese in rada come è probabile faccia [marinetraffic.com](http://marinetraffic.com). Ma al di là di questo mismatch che il servizio statistico di Palazzo San Giorgio dovrebbe verificare puntualmente e analizzare, quello che emerge è la conferma di un quadro economico e operativo stagnante, distante dai triti annunci delle istituzioni circa i milioni di Teu attesi perché frutto del gigantismo navale, che si prospetta come fenomeno di punta ma non di massa. Ma a servire il quale supinamente il Governo e la nostra Autorità di sistema portuale stanno destinando a senso unico, senza considerazione di alcuna alternativa progettuale e strategica, i più ingenti investimenti in opere pubbliche mai stanziati.

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

This entry was posted on Saturday, December 3rd, 2022 at 7:00 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.