

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## A Genova Pra' si studia il doppio ormeggio di navi da 400 metri

Nicola Capuzzo · Friday, March 7th, 2025

Come già gennaio, anche febbraio è stato un mese difficoltoso, in termini di attese in rada per le navi destinate al primo terminal container gateway d'Italia, il Psa di Genova Pra', tanto che il tema è stato oggetto di un incontro tenutosi fra la locale Autorità di sistema portuale, la Capitaneria di Porto, i servizi tecnico-nautici e il terminalista.

Al momento non ci sono posizioni ufficiali, ma i dati pubblici raccolti da Ships Information – Avvisatore marittimo del porto di Genova non lasciano spazio alla fantasia. In crescita da anni, in correlazione presumibilmente lineare con crescita della dimensione media e del carico medio delle navi, le port hours (tempo dall'arrivo in rada alla partenza dal porto) sono letteralmente esplose nei primi due mesi dell'anno. Su 70 navi arrivate a Pra', per 36 ci sono volute più di 100 ore fra arrivo in rada e partenza e per 10 di queste si sono superate le 200 ore.

PORTO DI PRA: PSA GP	anno					gennaio-febbraio 2025
		2017	2021	2023	2024	
navi operate	812	669	528	470	71	
nave max teu	17.000	17.000	17.000	21.000	21.000	
portata totale teu	5.522.255	5.475.235	4.578.854	3.849.592	521.568	
portata media teu	6.801	8.184	8.672	8.191	7.346	
teu movimenti	1.602.606	1.454.582	1.397.343	1.398.837	nd	
teu movimenti medi x nave	1.974	2.174	2.646	2.976	nd	
teu movimenti su portata tot teu	29%	27%	31%	36%	nd	
media port hours navi	39	46	45	65	117	
mediana port hours navi	33	40	38	53	100	

Il fenomeno, come raccontato da SHIPPING ITALY, è stato stigmatizzato da un operatore come Cosco, focalizzatosi sulle problematiche meteo-nautiche, anche se altre fonti osservano come ulteriori fattori stiano contribuendo, in particolare di natura fra il geo-politico e il commerciale. La crisi di Suez oltre a mutare rotte e spingere all'aumento dimensionale avrebbe impattato anche sulle modalità di carico: le compagnie, non dovendo pagare il sovrapprezzo previsto per il passaggio dei container in coperta attraverso il canale egiziano, hanno cominciato a prediligere la coperta alla stiva, elemento che in un porto ventoso come Genova incide. Il rispetto delle finestre

d'arrivo, inoltre, sarebbe diminuito dopo la riorganizzazione dei servizi susseguente alla crisi mediorientale, col risultato di aumentare le attese in rada.

Ad ogni modo, anche in vista di possibili aumenti dei volumi legati ai lavori previsti a La Spezia e del previsto dispiegamento sui servizi mediterranei di unità di dimensione maggiore, che, richiedendo prescrizioni particolari per l'ormeggio, finiscono per incidere sulle tempistiche di tutte le navi, a Genova s'è avviata una discussione per trovare una soluzione.

Il confronto è in corso – un altro incontro è programmato per la settimana prossima – e, come detto, al momento non s'è giunti a conclusioni ufficiali. Da quanto appreso dalla nostra testata, però, il target primario, da perseguiarsi anche attraverso un nuovo set di simulazioni, sarebbe quello di lavorare sulle limitazioni all'ormeggio delle maxinavi da 400 metri di lunghezza a Pra', rivedendo i parametri che oggi le costringono alla banchina centrale (con limitazioni peraltro sulle restanti) e arrivando a definire le condizioni per poterne invece ormeggiare due in contemporanea.

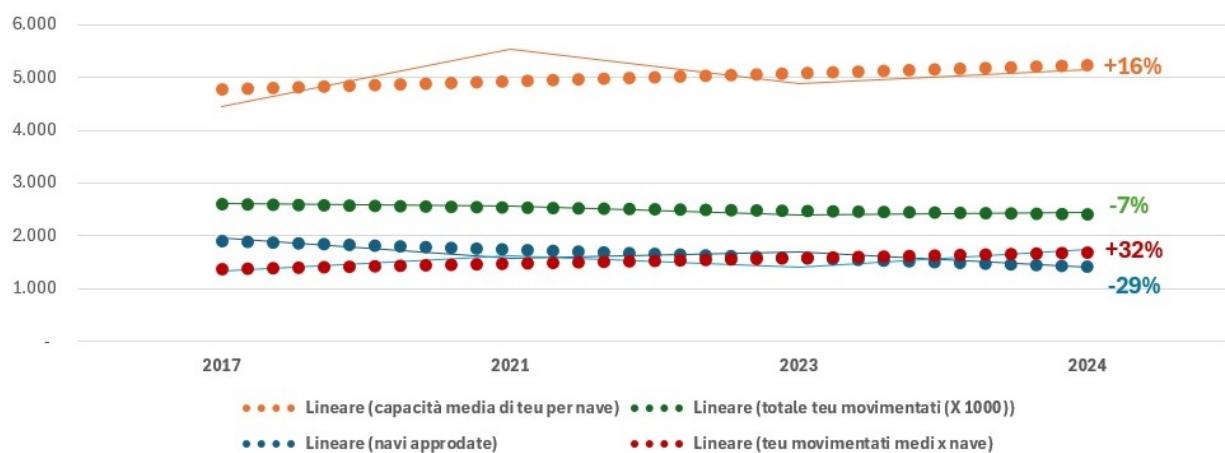
Psa avrebbe inoltre ventilato l'ipotesi di poter portare questo tipo di unità anche nell'altro terminal gestito a Genova, il Sech del bacino storico di Sampierdarena, anche se sul fronte di Capitaneria e servizi tecnico-nautici l'approccio sarebbe cauto, ritenendosi di poter in prima battuta cercare di attenuare le limitazioni all'approdo di unità da 366 metri, al momento dimensione massima consentita su quelle banchine.

Intanto un'ordinanza della Capitaneria genovese ha formalizzato la possibilità per il Gruppo degli ormeggiatori del capoluogo ligure di aumentare l'organico da 64 a 70 persone, dopo il positivo confronto con le associazioni dell'utenza e il via libera ministeriale. Non è l'unico elemento che ha portato alla richiesta degli ormeggiatori – a incidere in particolare anche il loro sempre più frequente impiego in operazioni legate ai maxilavori infrastrutturali in corso a Genova – ma la crescita della dimensione media delle navi in arrivo è stato uno dei più significativi, perché navi più grandi e più cariche richiedono più uomini per ormeggiare e tecnologie più sofisticate (cresce il ricorso a sistemi di shore-tension).

Il gigantismo, in sintesi, aumenta i costi complessivi per quanto li riduca per unità di carico. Il punto è capire come gestirlo (e non solo ovviamente in ottica di servizi tecnico-nautici) se, come è il caso di Genova (si veda il grafico seguente), i volumi complessivi non crescono al crescere delle dimensioni medie delle navi in arrivo.

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

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



This entry was posted on Friday, March 7th, 2025 at 4:38 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.