

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Cagliari primo porto italiano per puntualità delle portacontainer secondo Sea-Intelligence

Nicola Capuzzo · Friday, July 4th, 2025

Sono il porto colombiano di Santa Marta, quello peruviano di Paita e quello ecuadoriano di Puerto Bolivar i primi tre al mondo per puntualità di arrivo delle portacontainer, con score nell'ordine del 94,5%, 91,3% e 89,5%. Lo evidenzia una classifica stilata da Sea-Intelligence, che mette in fila gli scali al netto del peso dei volumi gestiti e considerando le performance degli ultimi 14 anni (attribuendo via via maggior peso a quelli più recenti).

Se è vero che la puntualità di arrivo a destinazione di una portacontainer, rilevano gli analisti, dipende infatti in buona parte da fattori che fanno capo alla nave o alla compagnia che la opera, è anche vero che la capacità di non farla aspettare in rada deriva dall'efficienza del terminal in cui è attesa, e quindi dalla sua capacità di evitare l'insorgere di congestioni e garantire un costante e buon livello di operatività.

Sorprendentemente – ma forse nemmeno così tanto – la lista di Sea Intelligence premia come visto svariati scali ‘periferici’, non fittamente connessi dalle principali rotte marittime globali (12 dei primi 20 porti dell'elenco, evidenzia la stessa società di analisi, si trovano nel Centro e nel Sud America, mentre per fare un esempio Shanghai, di contro, è al 169esimo posto). Le maggiori interconnessioni, se ne deduce, renderebbero i porti più esposti a imprevisti – quali congestioni o anche scioperi – che ne possono minare le performance in termini di puntualità

Tra gli scali valorizzati spicca anche Cagliari, primo porto italiano dell'elenco (al 17esimo posto complessivo) con una puntualità dell'81,2% e secondo europeo (dopo quello di Vlissingen, 85,2%, in settima posizione). Nello scalo il traffico container è prerogativa del terminal Mito di Grendi, ora in attesa del rilascio di una nuova concessione di durata 20ennale a includere anche aree dell'ex Cict, che faccia seguito a quella quadriennale in scadenza a giorni.

“Il risultato ci ha stupito positivamente e sorpreso, ma va detto che nel nostro piccolo abbiamo sempre cercato di fare di efficienza e puntualità un nostro punto di forza, anche considerando la nostra sfida sul secondo transhipment” è al riguardo il commento di Antonio Musso, Ad di Grendi. Il riferimento è all'attivazione di linee di trasporto container verso il Nord Africa tramite ro-ro, che vedono lo scalo sardo fungere da secondo hub di trasbordo – ipotesi spesso scartata dagli operatori perché vista come portatrice di inefficienze – che riescono a raggiungere la destinazione finale con tempi minori e più sicuri rispetto a quelli delle portacontainer. Oltre a queste, ricorda Musso, Mito

è raggiunto da linee 'locali' di Msc e Maersk, su cui pure le lavorazioni sono molto puntuali – “anche se non sempre lo sono le navi” – e da traffici spot, ad esempio di transhipment per container vuoti.

Tra gli ingredienti del buon risultato, 'certificato' da Sea-Intelligence, ci sono in primis le infrastrutture – in particolare la banchina da 750 metri e le 4 gru di banchina -, ma anche la pace sociale che le pervade. “Nella nostra breve vita (Mito è attivo dal 2021, ndr), non abbiamo mai avuto un'ora di sciopero, né di protesta, merito anche di un buon accordo di secondo livello”.

Relativamente alle performance di lavorazione navi, i numeri della stessa società indicano una progressione della Gross Crane Productivity, passata dai 31,2 movimenti/ora del 2022 (primo anno completo di operatività) ai 33,9 del 2024 su 98.158 Teu movimentati (per il primo semestre 2025, la Gcp è invece di 31,5 a fronte però di 67.779 Teu).

È su queste basi che, come detto, Grendi attende ora il rilascio della concessione ventennale, a comprendere anche spazi dell'ex terminal Cict. “Siamo fiduciosi che venga rilasciata; nel caso procederemo con investimenti per 36 milioni di euro in 20 anni, di cui 20 già nei primi 10 anni. Tra questi, prevediamo di due gru mobili di banchina di nuova generazione, in grado di permetterci di lavorare navi da 15-18mila Teu, dalle unità di massimo 9mila che possiamo gestire oggi. L'ordine per la prima delle due potrebbe partire già entro fine 2025 o inizio 2026”.

**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, July 4th, 2025 at 10:30 am 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.