

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Savona – Vado torna in vetta ai porti container italiani secondo la World Bank

Nicola Capuzzo · Thursday, June 11th, 2026

Superato l'anno prima da Gioia Tauro, nel 2025 Vado Ligure torna a conquistare il primato di 'porto container italiano più performante', ovvero quello in cui, in estrema sintesi, in media intercorre meno tempo tra l'ingresso di una nave e la sua fuoriuscita al termine della lavorazione.

A dirlo è come sempre il report The Container Port Performance Index 2025, appena pubblicato e realizzato dalla Banca Mondiale su dati forniti da S&P Global Market Intelligence.

Grazie anche alla indisponibilità, in questa edizione, dei dati relativi allo scalo calabrese (che quindi risulta 'non classificato'), il porto ligure – che nel 2025 ha gestito traffici per circa 590mila Teu – conquista la vetta italiana collocandosi al 51esimo posto della lista globale (lo scorso anno Gioia Tauro aveva ottenuto il 49esimo).

Da ricordare in premessa che, come chiarisce la stessa World Bank, il Cppi si propone di misurare le performance dei porti container basandosi sul solo tempo di permanenza delle navi, utilizzando quindi un parametro 'oggettivo' che però cattura gli effetti combinati di diversi fattori, dalla accessibilità nautica di uno scalo alla disponibilità di ormeggio, dall'efficienza di handling e operazioni portuali al livello di coordinamento con altri stakeholder fino al livello dell'interfacciamento con hinterland e retroporto. Interessante quindi evidenziare anche uno degli altri valori registrati dalla Banca Mondiale nel suo report, ovvero quello relativo al tempo di permanenza di una nave in banchina. Nel caso di Savona-Vado, scalo ad alto tasso di automazione grazie in particolare al terminal Vado Gateway – questo nel 2025 è stato pari al 76% di quello trascorso complessivamente nel porto (nel 2024 era il 56%).

Passando alla disamina delle posizioni degli altri scali italiani, non si può che rilevare che anche questa volta la Banca Mondiale non è stata troppo benevola con loro, posizionando in fondo alla classifica in particolare alcuni di quelli con le maggiori movimentazioni in termini di Teu.

Scendendo innanzitutto al 199esimo posto della classifica mondiale si ritrova il secondo scalo italiano, ovvero quello di Pozzallo, dai volumi annui decisamente modesti (11.119 Teu nel 2025) e in cui il tempo in banchina equivale al 58% del totale.

Poco sotto si colloca Ravenna (203esima, 77%), quindi Ancona (230esima, 54%) e Bari

(252esima, 83%). Il sesto posto ‘italiano’ è quindi di Napoli (278esima, 63%), cui seguono Salerno (289esima, 66%), Augusta (312esima, 80%), Venezia (319esima, 71%) e Livorno (344esimo, 75%). In undicesima posizione si trova quindi Trieste (382esima della classifica globale, ore in banchina corrispondenti al 72% di quelle complessivamente trascorse in un porto), mentre sono i due porti di La Spezia e Genova, che nel 2025 hanno gestito rispettivamente 1,17 e 2,4 milioni di Teu a chiudere la classifica. Nel dettaglio il primo si ferma alla posizione 386 della classifica globale (con tempo in banchina pari al 60% delle ore in porto) e il secondo finisce al 392esimo posto (62%). Dall’elenco, come detto, risultano mancanti in queste edizioni dati sulle performance di Gioia Tauro, così come di altri porti dalle movimentazioni container significative come quelli di Palermo, Cagliari o Civitavecchia.

Allargando infine lo sguardo a livello globale, la top ten risulta ancora una volta dominata dagli scali cinesi salvo qualche incursione esterna, perlopiù mediorientale. Al primo posto compare infatti Fuzhou, seguita da Dalian e quindi dall’omanita Salalah. I posti seguenti sono occupati da Mawan, Chiwan, Tanger Med, Ningbo, Hamad, Hong Kong, mentre chiude la lista quello giapponese di Kobe. Il primo porto europeo a fare capolino è quello di Algeciras, 12esimo.

Nel complesso, per il 2025 il report spiega di avere rilevato un “leggero deterioramento” dell’indice Cppi globale rispetto al 2024, a indicare un aumento del tempo medio di permanenza delle navi in porto, frutto però di dinamiche regionali differenti. In linea generale gli scali di paesi con economie ad alto e medio-alto reddito hanno mantenuto tempi medi di sosta più contenuti, grazie a infrastrutture più sviluppate, maggiore disponibilità di gru, digitalizzazione e migliore coordinazione tra operatori. Diversi scali di paesi a reddito medio-alto, in particolare di Asia orientale e meridionale, hanno peraltro nuovamente superato nelle prestazioni molti porti di paesi ad alto reddito, grazie a un maggior orientamento all’export, alla concorrenza tra porti e ai continui investimenti. Gli scali europei e nordamericani in media nel 2025 hanno mostrato un recupero anche se alcuni risentono ancora di congestione, carenza di manodopera e criticità nei collegamenti terrestri. Per ultimo, i porti dell’Africa subsahariana secondo il report hanno generalmente registrato tempi di permanenza più lunghi, per via di strutture fortemente orientate alle importazioni, dei limiti di capacità e della scarsa concorrenza, mentre il Medio Oriente ha subito un peggioramento delle performance a seguito delle interruzioni dei servizi marittimi legate alla crisi del Mar Rosso, “dimostrando come anche i porti meglio attrezzati possano essere vulnerabili agli shock geopolitici”.

Tirando qualche conclusione, l’analisi della Banca Mondiale ha infine evidenziato come solitamente le migliori performance portuali sono associate alla capacità degli scali di minimizzare il *time absorption*, ovvero il tempo extra trascorso da una nave in porto oltre il fabbisogno operativo minimo. I porti più performanti, insomma, sono quelli che riescono a limitare i tempi di attesa improduttivi e a mantenere elevata la quota di tempo trascorsa dalle navi in attività operative effettive all’ormeggio.

In secondo luogo, l’analisi ha evidenziato che la resilienza conta quanto l’efficienza durante i picchi. In altre parole i porti che ottengono risultati costantemente elevati sono quelli che riescono a mantenere disciplina operativa e continuità di servizio anche in presenza di elevata volatilità. Un fattore chiave è considerato quello di una governance efficace e di un buon coordinamento tra attori, quali autorità pubbliche, terminal operator e fornitori di servizi. “Quadri regolatori prevedibili, concessioni trasparenti e una condivisione efficiente dei dati riducono le inefficienze e consentono una risposta più flessibile agli shock”.

Per ultimo l'analisi evidenzia l'importanza della digitalizzazione per supportare efficienza e resilienza, e quindi per passare da una gestione reattiva a una anticipatoria, "aspetto cruciale in presenza di modelli di arrivo delle navi sempre più volatili".

F.M.

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 Thursday, June 11th, 2026 at 6:00 pm and is filed under [Market report](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.