

Traffico container nei porti del Nord Tirreno

Fabio Cremaschini^{1,2*}, Claudio Ferrari¹, Alessio Tei¹

¹ CIELI, Università di Genova, ² ITHACA srl.

Nell'ambito del trasporto marittimo di linea, il traffico contenitori è un segmento di notevole importanza. Il suo sviluppo ha radicalmente trasformato il porto sotto molteplici punti di vista – strutturale, organizzativo, funzionale - e tra le conseguenze vi è la crescente competitività tra gli scali. Ciò che mostrano queste figure è il tentativo di derivare il ruolo dei porti attraverso l'analisi di come vengono utilizzati dalle navi. Le variabili considerate sono sostanzialmente due: il numero di scali e la capacità delle navi che hanno scalato i singoli porti. Le navi sono state considerate per classe dimensionale, le classi dimensionali considerate sono 7 e vanno dai 100 ai 18 mila TEU. Non si considera quindi la classe delle navi tra 18 e 24 mila TEU in quanto irrilevante per i porti considerati. Ci si è concentrati sul range dei porti del nord Tirreno – l'arco che va da Livorno a Vado Ligure – che comprende 6 porti amministrati da 3 Autorità di Sistema Portuale. L'arco temporale considerato va dal 2016 al 2022, in modo da poter cogliere la ripresa post-pandemica dei traffici ed eventualmente la tendenza verso una sorta di *new normal*.

Parole Chiave: Porto, Traffico Container, Nave cellulare

Tabella 1. Traffico totale per porto (in TEU/anno) e andamento 2016-2022. Fonte: nostre elaborazioni su Assoporti

	Traffico (TEU)							2016-22
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Genova	2.297.917	2.622.187	2.609.138	2.615.375	2.352.769	2.557.847	2.532.532	
La Spezia	1.272.425	1.473.571	1.485.623	1.409.381	1.173.660	1.375.626	1.262.496	
Livorno	800.475	734.085	748.024	789.833	716.233	791.356	751.811	
Marina di Carrara	32.780	52.452	57.999	81.156	86.332	101.288	101.685	
Savona-Vado Ligure	54.594	44.057	65.266	54.542	146.081	223.265	266.591	
Nord Tirreno	4.458.191	4.926.352	4.966.050	4.950.287	4.475.075	5.049.382	4.915.115	

* Corresponding author: fabio.cremaschini@edu.unige.it

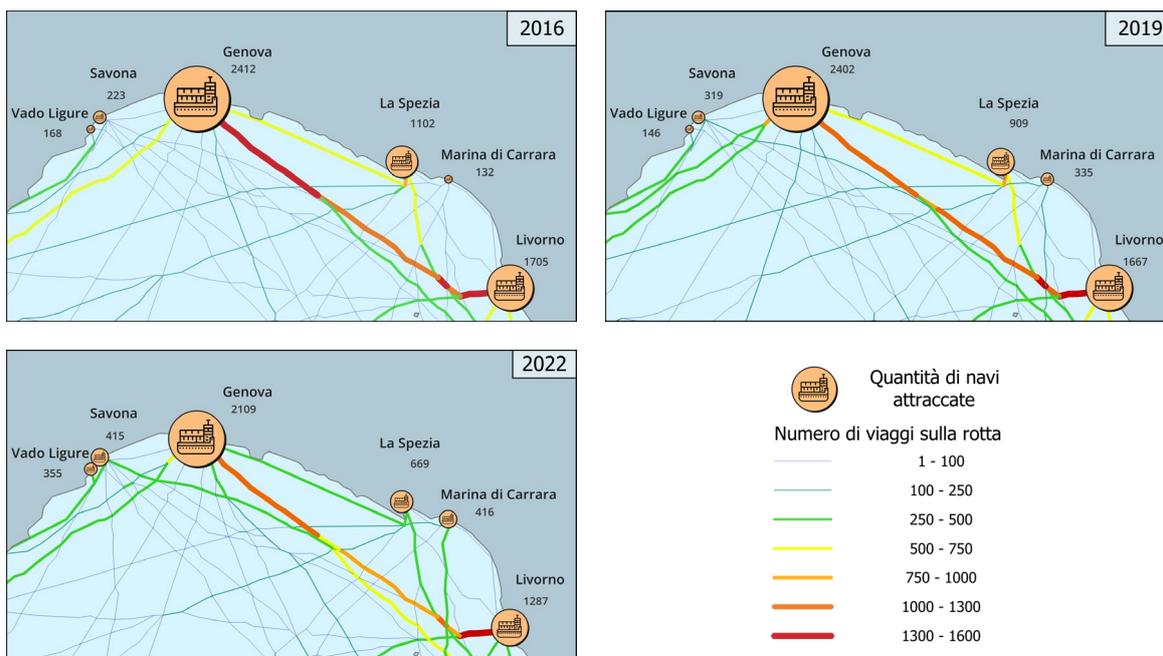


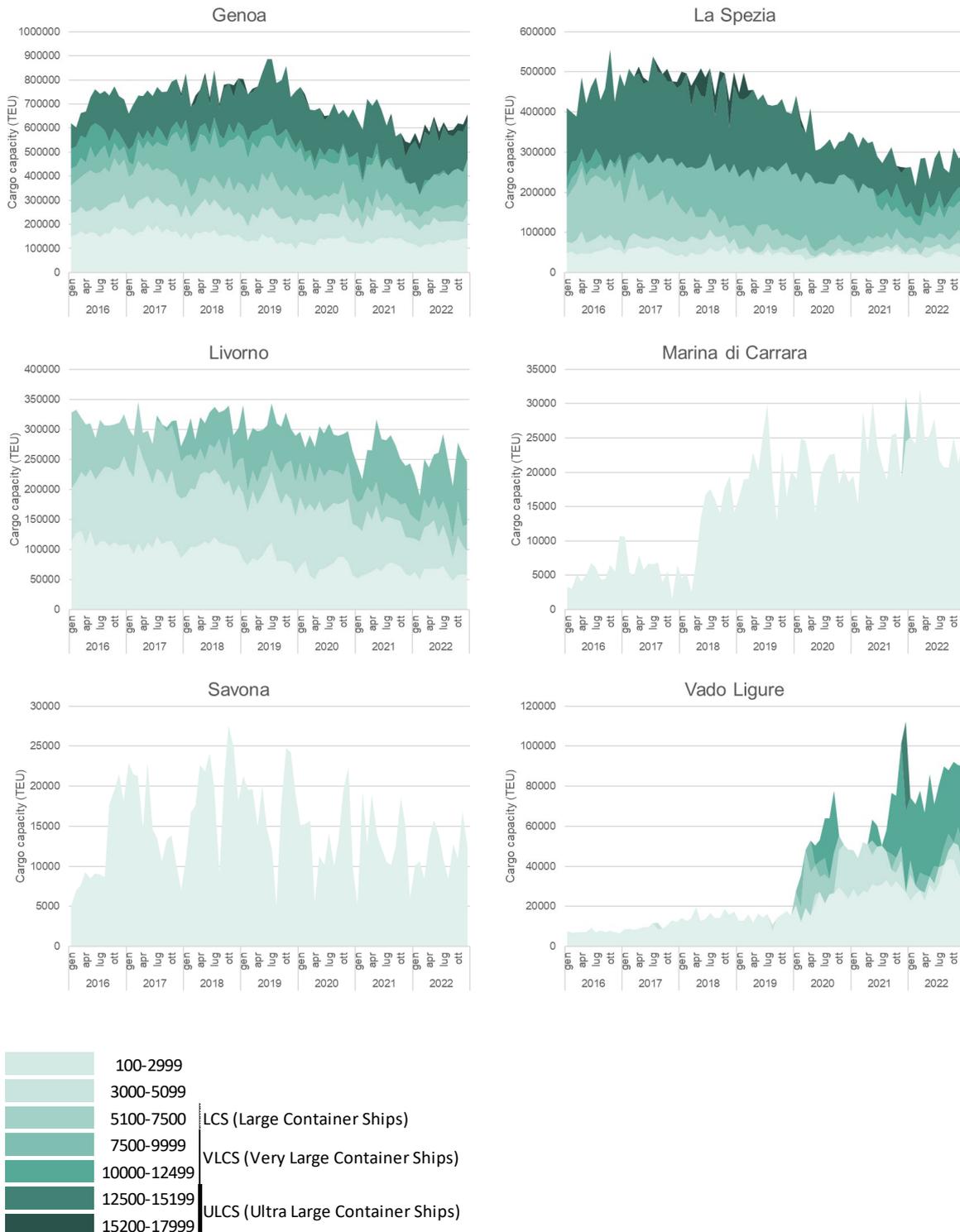
Figura 1. Numero di tocche di navi container nei porti del Nord Tirreno (le rotte indicano lo scalo di arrivo e quello di successiva destinazione della nave). Fonte: nostre elaborazioni

I dati mappati rappresentano l'andamento dei movimenti di navi full-container tra i porti dell'Alto Tirreno. Osservando il numero di tocche di navi portacontainer le tre mappe evidenziano una chiara differenziazione tra i porti considerati. Come mostra la comparazione temporale, vi è stata una crescita in numero di tocche maggiore nei porti che registravano valori inferiori nel periodo iniziale. Nei porti più grandi vi è stata invece una generale diminuzione del numero di navi in ingresso. Se si osserva il traffico sulle rotte, inoltre, si può osservare come il maggior flusso di navi - interno alla rete dell'alto Tirreno - sia quello tra Genova e Livorno, che indica che il traffico tra i due porti si unisce ad un forte traffico verso Genova - lungo la rotta che porta a Suez - proveniente dai porti del Sud Italia (Gioia Tauro *in primis*) e da porti a sud est di Genova. Si nota inoltre una riduzione del traffico verso La Spezia nel 2022 e una riduzione dei collegamenti con Genova. Si può notare invece un aumento di traffico sulle rotte verso i porti minori.

A differenziare i porti considerati non vi è solo il volume di navi lavorate ma anche la loro dimensione (media e per classe dimensionale). I grafici della pagina seguente mostrano che gli attracchi a Marina di Carrara e Savona durante il periodo considerato hanno riguardato esclusivamente navi di piccole dimensioni. Diverso è il caso di Vado Ligure che dall'apertura del terminal *deep sea* (avvenuta a fine 2019) Vado Gateway, partecipato dalle multinazionali APM Terminal (gruppo Maersk), Cosco Shipping Ports (gruppo Cosco) e Qingdao Port International, mostra un elevato aumento sia delle navi in ingresso sia delle dimensioni medie delle navi attraccate.

Tabella 2. Navi in ingresso e capacità media 2016-22. Fonte: nostre elaborazioni

	Navi in ingresso				Capacità media (TEU) navi in ingresso			
	2016	2019	2022	2016-22	2016	2019	2022	2016-22
Genova	2.412	2.402	2.109	↘	3.527	4.000	3.435	↘
La Spezia	1.102	909	669	↘	4.918	5.735	4.891	↘
Livorno	1.705	1.667	1.287	↘	2.205	2.221	2.290	↗
Marina di Carrara	132	335	416	↗	492	728	704	↗
Savona	223	319	415	↗	632	665	348	↘
Vado Ligure	168	146	355	↗	525	1.188	2.756	↗



Osservandolo sotto questa lente, dal 2019 Vado Ligure si pone come possibile alternativa ai porti di Genova e La Spezia, potendo ospitare navi di dimensioni superiori ai 10.000 TEU. La distribuzione delle toccate per classe dimensionale mostra come la crescita di toccate di navi VLCS registrata a Vado Ligure quasi coincida con la riduzione di toccate di navi della medesima classe registrata a Genova. Invece, Livorno fino al 2022 ha registrato scali di navi con capacità inferiore ai 10.000 TEU.