



I porti commerciali del Medio Oriente sono i più efficienti al mondo

L'indice di performance dei porti per container della World Bank e S&P Global Market Intelligence mostra che i porti del Medio Oriente e dell'Asia orientale hanno risposto meglio alla forte crescita dei volumi e alla volatilità dei servizi causata dagli impatti della pandemia globale

WASHINGTON, 25 MAGGIO 2022 — I porti del Medio Oriente hanno conquistato quattro dei primi cinque posti nella seconda edizione del **Container Port Performance Index (CPPI) globale** sviluppato dalla World Bank e da S&P Global Market Intelligence. Il CPPI è un indice comparabile delle prestazioni portuali di container globali inteso a fungere da punto di riferimento per le principali parti interessate dell'economia globale.

Il porto di King Abdullah dell'Arabia Saudita è in cima alla classifica nel 2021, con i concorrenti regionali Port Salalah in Oman, Hamad Port in Qatar e Khalifa Port ad Abu Dhabi che completano i primi cinque. Anche il porto islamico di Jeddah dell'Arabia Saudita ha conquistato l'ottavo posto assoluto.

La classifica si basa sul tempo che le navi hanno impiegato in porto per completare i carichi di lavoro nel corso del 2021, un anno che ha visto una congestione portuale senza precedenti e interruzioni delle catene di approvvigionamento globali.

“L'aumento dell'uso della tecnologia digitale e delle alternative ai combustibili verdi sono due modi in cui i paesi possono modernizzare i loro porti e rendere le catene di approvvigionamento marittime più resilienti”, ha affermato **Martin Humphreys, Lead Transport Economist presso la Banca Mondiale** e uno dei ricercatori dietro l'indice. “I porti inefficienti rappresentano un rischio significativo per molti paesi in via di sviluppo in quanto possono ostacolare la crescita economica, danneggiare l'occupazione e aumentare i costi per importatori ed esportatori. In Medio Oriente, gli ingenti investimenti in infrastrutture e tecnologie portuali per container si stanno rivelando efficaci”.

Il nuovo rapporto evidenzia anche la resilienza dei porti dell'Asia orientale e la capacità dei porti cinesi, in particolare, di gestire efficacemente le sfide poste dalla pandemia.

Tre dei grandi gateway cinesi, Shanghai (Yangshan), Ningbo e il porto meridionale di

Guangzhou, figurano nella top 10, mentre il porto più efficiente dell'anno scorso, Yokohama in Giappone, è sceso al 10° posto assoluto.

L'indice e i dati sottostanti hanno lo scopo di identificare le lacune e le opportunità di miglioramento che andrebbero a vantaggio di tutte le principali parti interessate nel commercio globale, inclusi governi, compagnie di navigazione, operatori portuali e terminalisti, spedizionieri, società di logistica e consumatori.

Le principali metriche delle prestazioni portuali mostrano grandi discrepanze nell'efficienza portuale globale nel 2021, con aziende leader come il porto di King Abdullah che hanno raggiunto una media di 97 movimenti di container all'ora del tempo portuale della nave rispetto a soli 26 movimenti di container all'ora nei porti principali del Nord America Costa ovest.

Più dei quattro quinti del commercio mondiale di merci in volume vengono trasportati via mare e circa il 35% dei volumi totali e oltre il 60% del valore commerciale viene spedito in container.

“La pandemia ha messo in chiaro il ruolo fondamentale che le prestazioni portuali svolgono nella fornitura tempestiva di merci ai paesi e alle loro popolazioni. Gli effetti della pandemia sui principali gateway globali e sulle catene di approvvigionamento associate sono molto preoccupanti e continuano a causare gravi ritardi nella fornitura e carenza di beni, portando a prezzi più alti e influenzando negativamente sulla situazione finanziaria di molte aziende”, ha affermato **Turloch Mooney, Direttore Associato, Marittimo e commerciale presso S&P Global Market Intelligence** .

Il porto marocchino di Tanger-Med, al 6° posto, è il porto più alto in Europa e Nord Africa. Cartagena a Colombo (12) è al primo posto in America Latina e nei Caraibi, mentre Port Matadi nella Repubblica Democratica del Congo (171) è il porto più performante dell'Africa subsahariana.

Il CPPI si basa sulle ore portuali totali per scalo, definite come il tempo trascorso tra il momento in cui una nave raggiunge un porto e la sua partenza dall'ormeggio dopo aver completato lo scambio di merci. I carichi di lavoro maggiori o minori vengono presi in considerazione esaminando i dati sottostanti all'interno di 10 diversi intervalli di dimensioni delle chiamate. Nella metodologia vengono presi in considerazione cinque distinti gruppi di dimensioni delle navi, dato il potenziale per maggiori risparmi di carburante ed emissioni sulle navi più grandi.