

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Senza linea diretta i collegamenti marittimi tra Venezia e l'Asia paradossalmente miglioreranno

Nicola Capuzzo · Thursday, January 16th, 2020

Nonostante la recente delusione per la scelta di Ocean Alliance di [escludere Marghera dalla rotazione del servizio di trasporto marittimo di linea con l'Asia](#), il porto di Venezia non ha in realtà motivo di abbattersi. Lo scalo, infatti, pare non essere destinato a perdere quote di mercato nel settore del trasporto container per effetto di questa scelta.

Cosco Shipping Italy, la società che a tutti gli effetti rappresenta nel nostro paese il vettore marittimo cinese finito sulle prime pagine dei giornali veneziani per la presunta scelta di “abbandonare” Venezia, si è affrettata a informare infatti il mercato che non cambierà nulla. Anzi, forse il servizio migliorerà persino.

Nella nota della compagnia di navigazione è scritto: “In seguito ad alcune informazioni fuorvianti apparse sulla stampa, gradiamo riconfermare l'importanza dello scalo di Venezia per Cosco Shipping Lines, che nel 2020 prevede la regolare toccata a Venezia dei due servizi settimanali esistenti: 1) il dedicato PVS (shuttle Venezia/Pireo/Venezia) con una capacità di oltre 1.000 Teu, sia in import che in export, in connessione a Pireo con i molti servizi oceanici Cosco da/per China, Far East, Middle East, India e Pakistan, intra Mediterraneo, Nord Europa e prossimamente per gli Usa East Coast; 2) il servizio AGX, che oltre a Pireo scala direttamente Limassol, Alexandria, Beirut e Izmir”.

Marco Donati, numero uno di Cosco in Italia, va anche oltre e a SHIPPING ITALY spiega: “La linea diretta con l'Asia per via dei pescaggi ridotti ha sempre avuto dei problemi a Venezia, spesso le navi dovevano arrivare scariche e questo significava dover sbarcare le merci prima. Da adesso in poi paradossalmente il servizio migliorerà in primis perché prevediamo di incrementare, raddoppiandola, la capacità del servizio shuttle con il Pireo inserendo una nave da 2.000 Teu”.

C'è poi un altro aspetto per cui, l'assenza di una linea diretta con l'Asia, potrà quasi rappresentare un vantaggio per lo scalo veneto. “In termini di transit time il servizio di Ocean Alliance, una volta raggiunto l'hub di Malta nel Mediterraneo, scalava tre porti in Adriatico (Koper, Trieste e Rijeka) prima di raggiungere Venezia mentre adesso, lo shuttle di Cosco con il Pireo e l'ampia rete di servizi con l'Asia che ogni giorno partono e arrivano dal porto greco, consentiranno persino di ridurre i tempi di viaggio delle merci”.

Donati conclude sfatando infine il mito dei servizi di linea diretti per il trasporto via mare di container: “Tutti i porti li vogliono ma si tratta in realtà di servizi molto lenti, se non altro perché le grandi navi richiedono tempi più lunghi per essere lavorate avendo a bordo un numero significativamente maggiore di container da imbarcare e sbarcare in un numero ridotto di scali. Le navi piccole vengono lavorate molto più in fretta”.

Insomma il porto di Venezia sembra avere buoni motivi per consolarsi e per non temere lo scippo di volumi e quote di mercato da parte degli scali vicini in Adriatico.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA [NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)

This entry was posted on Thursday, January 16th, 2020 at 10:47 am and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.