

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Oestmann (Hapag Lloyd Italy): “Stiamo aggiungendo container e navi ma la domanda di spedizioni è enorme”

Nicola Capuzzo · Thursday, May 13th, 2021

Livorno – Alla cerimonia per il primo scalo al Terminal Darsena Toscana di Livorno della nave Chicago Express di Hapag Lloyd, con la quale è stato festeggiato il ritorno in Toscana del servizio di linea con gli Stati Uniti, non è voluto mancare anche il numero uno della compagnia di navigazione tedesca in Italia, Uwe Oestmann.

Il managing director di Hapag Lloyd (Italy) nel suo discorso pubblico ha innanzitutto ricordato che per loro l’Italia è uno dei mercati più importanti al mondo in termini di volumi trasportati e di bacino d’utenza, così come la compagnia è il secondo player nel nostro Paese per quantità di merci imbarcate e sbarcate (alle spalle di Msc). “Larga parte della clientela è intorno a Milano ma anche in Toscana” ha precisato Oestmann, prima di addentrarsi a giustificare le grandi criticità che i caricatori in questi mesi devono patire nei servizi di trasporto marittimo di container. “Oggi stiamo assistendo a una enorme domanda di spedizioni, non solo in Italia ma a livello globale. Oltre a ciò vediamo congestionamento in molti scali negli Stati Uniti, in importanti porti hub di transhipment e nel riposizionamento dei container vuoti. Tutti questi effetti a catena generano un ritardo nel turnaround dell’equipment del 5-10%”.

Il numero uno di Hapag Lloyd in Italia ha dunque sottolineato con forza che il nostro Paese deve saper essere competitivo per ‘meritarsi’ i container che risultano insufficienti in tutto il mondo per cui anche su questo aspetto la competizione è globale. “Se una nave per qualsiasi motivo ritarda il suo viaggio rispetto ai programmi la compagnia di navigazione ha due alternative: una è saltare ad esempio la toccata in uno o più porti, la seconda è inevitabilmente quella di allungare i tempi della linea” con conseguenti disservizi ha riconosciuto Oestmann. Che poi ha tenuto a rassicurare il mercato: “Stiamo facendo il massimo possibile investendo in container e noleggiando o acquistando naviglio; non c’è nessuna riduzione della capacità di stiva ma semplicemente la domanda di trasporto via mare è enorme”.

A margine della cerimonia, alla domanda di SHIPPING ITALY se hanno in previsione di attivare un feeder per raggiungere il porto di Cagliari evitando il trasbordo su navi ro-ro di Grendi, il manager tedesco è apparso molto possibilista anche se ha detto: “Aspettiamo di capire come andrà la procedura e se un terminal container ci sarà. In ogni caso sarebbe un collegamento feeder”.

In merito invece alla possibilità di portare in Italia navi portacontainer di ultimissima generazione

(dunque di portata superiore a 20.000 Teu) Oestmann ha risposto spiegando che “in questo momento i porti italiani non potrebbero accoglierle. Per portare le Ultra large container carrier serve che molti fattori siano soddisfatti in contemporanea e tra questi ci sono l’accessibilità nautica dei porti, serve che la domanda giustifichi questa scelta, i terminal devono avere gru con una certa capacità, ecc.”. Ad oggi, invece, l’Italia pare debba ancora accontentarsi di giocare nel ‘campionato’ delle portacontainer da 16.000 Teu (fatta eccezione per l’hub di transhipment di Gioia Tauro).

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 13th, 2021 at 7:30 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.