

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Approdata a Psa Genova Pra' la prima nave di Cosco da 20.000 Teu (FOTO)

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 20th, 2024

E' arrivata in Liguria e ha appena ormeggiato in sicurezza al terminal Psa Genova Pra' la nave Cosco Shipping Aries, la prima portacontainer della compagnia cinese Cosco da 400 metri di lunghezza e 20.000 Teu di portata massima approdata nel capoluogo ligure e più in generale in un porto italiano. Durante la navigazione verso il Mediterraneo occidentale e il suo ingresso nel porto di Pra', la nave risultava avere un pescaggio di circa 14 metri e durante le manovre d'ormeggio, coordinata dai vari attori dei servizi tecnico-nautici, lo scafo è stato assistito da quattro rimorchiatori.

Come [preannunciato da SHIPPING ITALY lo scorso 27 febbraio](#), la shipping line cinese da questo mese di marzo ha deciso, per effetto della crisi in Mar Rosso che costringe le navi a circumnavigare l'Africa, di apportare un significativo cambiamento al deployment delle sue portacontainer in servizio sul trade Asia – Europa schierando sulle line da e per il Mediterraneo ultra large container carrier da 20.000 Teu di capacità.

Ad accogliere la nave lunga 400 metri e larga 58,6 metri partecipando alla cerimonia di scambio crest a bordo erano presente il general manager di Psa Genova Pra', Roberto Goglio, il comandante della nave Wang Chunsheng, il customer service & marketing supervisor di Psa Italy, Marco Ghia, l'head of operations di Psa Genova Pra', Andrea Barsotti, il chief executive officer di Cosco Shipping Lines, Gao Zandong, il business manager Zhang Chunyi, il deputy ops manager di Cosco Shipping Italy, Roberto Terebinti, e l'operations manager Paolo Arcidiacono.

Oltre a Genova, anche La Spezia (La Spezia Container Terminal) sarà interessato da questo upgrade di naviglio impiegato nel servizio di linea AEM1 (MED1) operato dal vettore marittimo cinese nell'ambito dell'alleanza (Ocean Alliance) di cui fanno parte anche Cma Cgm, Evergreen e Oocl.

Prima della Cosco Shipping Aries era stata Msc a portare (non a pieno carico però, bensì quasi vuota) la nave Msc Nicola Mastro che, nonostante abbia dimensioni praticamente uguali, può imbarcare fino a 24.000 Teu di carichi containerizzati in stiva e in coperta.

La scelta di Cosco di impiegare le più grandi portacontainer a disposizione sul trade che mette in collegamento Estremo Oriente e Mediterraneo (circumnavigando l'Africa), dirottando invece le

navi di portata minore (circa 14.000 Teu) sui collegamenti Asia – Nord Europa, ha due significati importanti. Il primo è che questa riorganizzazione evidentemente trae origine dalla convinzione che secondo il carrier cinese la crisi in Mar Rosso non si esaurirà a breve ma sarà necessario molto tempo prima che la rotta attraverso il canale di Suez torni a essere sicura per i traffici. La necessità dunque è quella di adeguarsi a una nuova normalità che prevede transit time più lunghi e un numero maggiore di navi impiegate nei servizi per garantire la frequenza settimanale. Il secondo aspetto significativo è legato al transhipment: chi, come Msc e Maersk ad esempio, ha la possibilità di sfruttare un porto di trasbordo in prossimità di Gibilterra, elegge quello scalo come nuovo hub dove scaricare (per poi smistare) i container diretti al Mediterraneo da navi che proseguono poi la loro navigazione verso il Nord Europa. Chi invece, come Cosco, ha il proprio hub al Pireo, e quindi nel Mediterraneo orientale, non ha la possibilità di sfruttare la vicinanza allo stretto di Gibilterra e per questo evidentemente preferisce dedicare navi di capacità maggiore ai viaggi diretti dall'Asia al Pireo e agli altri porti inseriti nella rotazione della linea Med1 (Genova, La Spezia, Fos e Valencia).

Se finora, dunque, i container provenienti dall'Asia viaggiavano sia sulle linee collegate solo al Mediterraneo sia su quelle dirette verso il Nord Europa con scalo in un porto di transhipment in Sud Europa, d'ora in poi (quantomeno fino a quando le condeizioni di sicurezza in Mar Rosso non saranno ristabilite) tutti i traffici di Cosco avranno in pratica due loop fra loro completamente indipendenti: uno Asia – Mediterraneo servito con maxi navi da 20.000 Teu e un altro Asia – Nord Europa con portacontainer di portata mediamente inferiore. Una rivoluzione storica per il trasporto marittimo di container fra Estremo Oriente ed Europa.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Cosco rivoluziona il trade Asia – Med e arriva nei porti liguri con navi da 20.000 Teu

This entry was posted on Wednesday, March 20th, 2024 at 2:36 pm 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.