

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Prime crepe sull'obiettivo puntualità al 90% dell'alleanza container Gemini

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 25th, 2025

La puntualità al 90% delle proprie navi portacontainer, promessa dall'alleanza Gemini al momento della sua presentazione, inizia a sembrare un obiettivo meno facilmente raggiungibile del previsto. A rilevare un peggioramento delle performance, dopo le prime settimane che si erano invece mostrate ottime in termini di affidabilità, è stata la società di analisi eeSea, che pure aveva [‘certificato’ il rispetto dell’impegno da parte di Gemini nella prima fase dall’avvio del network](#).

Gli analisti non si sono però limitati a evidenziare il declino dei parametri, da parte delle navi di Maersk e Hapag Lloyd, relativamente ai loro tempi di arrivo in porto, ma hanno anche implicitamente posto alcune questioni sulla opportunità di ‘misurare’ questo valore e sul modo in cui questo possa essere fatto.

Andando con ordine, il primo punto riscontrato da eeSea è come accennato un peggioramento a marzo della puntualità dell’arrivo in porto delle navi di Gemini. Un risultato non del tutto inaspettato, considerando che nelle prime settimane dal suo avvio delle operazioni, a network ancora non pienamente attivato, questa era via via calata dal 100% al 95%, poi al 94%, al 90% e infine all’88%.

L’analisi delle performance dei successivi 15 giorni, che hanno incluso gli arrivi dei primi viaggi delle navi di Gemini dal Far East in Europa e in Nord America, ha però portato la società a ritenere che, sebbene l’affidabilità rimanga alta, il trend negativo stia continuando, con puntualità via via scesa all’87%, all’84% e all’83%.

In particolare, delle quattro navi in arrivo nei porti europei (nord e sud) dal Far East, tre sono state puntuali, mentre la Adams, impegnata sul collegamento NE1/AE2 e attesa a Tanger Med, ha incontrato congestione nello scalo marocchino, cosa che ha portato la sua compagnia, ovvero Maersk, a decidere di ometterlo dalla rotazione. Proprio l’analisi dei successivi aggiustamenti messi in atto dalla nave ha anche spinto eeSea a una riflessione più ampia sulle modalità di rilevazione della puntualità navi e sull’utilità di questo parametro.

Nel dettaglio, Maersk ha infatti corretto la rotta della Adams optando come detto per l’omissione della toccata a Tanger Med, facendola puntare quindi direttamente verso il porto di Bremerhaven (con arrivo in anticipo di 6 giorni sulla programmazione), quindi su quello di Rotterdam (7 giorni prima), poi aggiungendo una toccata ad Amburgo (non presente nella rotazione), quindi quello

Wilhelmshaven (raggiunto una settimana più tardi rispetto alla programmazione). Come osservato dagli analisti, toccare un porto prima del previsto (ed eventualmente anche consegnare i carichi in anticipo) non è per sé un elemento vantaggioso o ‘premiante’ (e non cancella, né compensa, i ritardi accumulati altrove). Di contro, omettere delle toccate può consentire di recuperare dei ritardi, ma chiaramente comporta degli effetti collaterali (i container non sbarcati a Tanger Med dovranno essere trasbordati altrove). In ogni caso, è una azione che tendenzialmente non viene rilevata da questo tipo di analisi (la stessa eeSea ammette che nel suo caso le cancellazioni sono oggetto di report separati). Lo stesso avviene con l’inclusione di scali non inclusi nelle rotazioni iniziali. In altre parole, secondo eeSea le prime settimane di attività di Gemini già stanno ponendo diverse sfide non solo alla alleanza, ma anche agli analisti impegnati a cercare di restituire una immagine accurata della situazione.

Ancora più rilevante è però forse un altro tema. Come evidenziato nei commenti al post, non è possibile sapere cosa succeda, in termini di puntualità, ai box caricati a bordo nel caso in cui il loro porto di destinazione sia omissso. In altre parole, una cosa è misurare la puntualità degli arrivi nave in un porto, un’altra è rilevare la puntualità di arrivo dei container. In altre parole, ha evidenziato la stessa eeSea, “tecnicamente” e per assurdo, Gemini potrebbe toccare il 100% nella prima, ma registrare lo 0% sulla seconda nel caso di box attesi in scali che sono stati omissi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Tuesday, March 25th, 2025 at 10:00 am and is filed under [Navi](#).
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.