

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il gigantismo navale torna in discussione: “Le navi sono troppo alte”

Nicola Capuzzo · Friday, March 26th, 2021

*Contributo a cura di Ennio Palmesino **

** Broker marittimo*

Il gigantismo delle navi portacontainer già da qualche anno mi faceva riflettere. Da ignorante in questioni tecniche, mi domandavo in ogni caso che senso avesse caricare pile così alte di contenitori in coperta, quando beccheggio, rollio e vento chiaramente potevano mettere sotto stress tutto il meccanismo.

Mi domandavo anche come si potesse arrivare con queste pile a coprire del tutto la vista dal ponte di comando, tanto che gli ufficiali erano costretti a usare le alette laterali del ponte per vedere qualcosa a prua.

Poi ho notato che diventavano sempre più frequenti gli episodi di perdite in mare di contenitori e mi sembrava una conseguenza fatale del progetto troppo ardito di mettere pile di 11 contenitori uno sull'altro in coperta. Le navi da 24.000 container teu sono lunghe 400 metri e arrivano, a sentire gli esperti, a essere alte come un palazzo di 20 piani. La superficie laterale esposta al vento diventa enorme, e infatti abbiamo visto, con l'incidente della Ever Given, che la nave ha scarrociato per un colpo di vento e ha bloccato tutto il Canale di Suez. Avere tutta quella superficie laterale compromette la manovrabilità della nave.

Mi domando a questo punto perché i progettisti navali e le società di classifica si siano spinti così avanti.

Ma intendiamoci, penso la stessa cosa delle grandi navi passeggeri di ultima generazione, temo ci sarà un incidente del genere anche nel settore crociere, le navi sono troppo alte.

Nel 2016, con l'apertura del Canale di Panama allargato, la nave portacontainer Panamax era passata in un colpo solo da 4.500 container a circa 14.000. Mi sembravano già tanti, ma gli armatori non hanno battuto ciglio, e sono andati avanti spediti a costruire navi post Panamax da 20.000 e poi da 24.000 Teu, che naturalmente non passano per Panama. Ma una nave deve durare

20 anni, un minimo di prudenza avrebbe dovuto suggerire che fosse meglio stare nei canoni di Panama, per poter fare il giro del mondo in caso di bisogno, e servire altri mercati, non solo quello cinese.

Ora, dopo la pandemia, che ha fatto scoprire a tanti operatori le distorsioni di una supply chain basata tutta sull'Estremo Oriente, si comincia a ragionare sul decoupling dalla Cina, cioè sul distacco dall'approvvigionamento esclusivo di merci cinesi. Che fine faranno queste navi da 24.000 container da qui a pochi anni? Sempre ammesso che dimostrino di poter navigare e manovrare in sicurezza, cosa che mi sembra ormai messa in dubbio.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, March 26th, 2021 at 11:30 pm 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.