

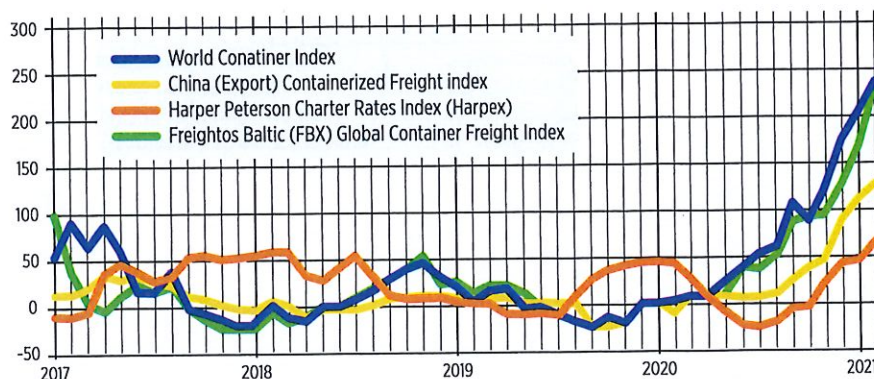
Bulkers per i containers, moda o nuovo possibile mercato?

Il mercato delle porta container sta subendo un'inaspettata crescita, con una domanda di navi ben superiore all'offerta, determinando un'impennata del costo del trasporto (circa 500-600%) del singolo container; a metà settembre il costo di uno slot per un container da 40 piedi dall'Europa alla Cina ha raggiunto i 13.000 \$ circa, rispetto alle tariffe di pochi mesi prima (circa 800 \$). Questa particolare situazione del mercato da un lato ha visto l'ingresso di nuovi "player" come **Home Depot** e **Walmart** che, per evitare ritardi negli approvvigionamenti ed eccessivi rincari dei costi di trasporto, hanno deciso di entrare nel mondo dello shipping ed operare direttamente le proprie navi; dall'altro armatori di dry cargo, quindi di navi non adibite al trasporto di containers, si sono affacciati a questo ramo di mercato, decidendo, a fronte di ratei molto alti, di adibire le proprie navi per un'impresa inconsueta. Un esempio è dato dalla società armatrice greca Starbulk che recentemente ha impiegato una propria bulk carrier, taglia Capesize per il trasporto di circa 1400 TEU (di cui 200 pieni) per il riposizionamento degli stessi dall'Europa alla Cina.

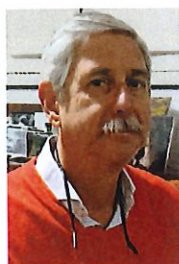
Questa circostanza ha destato l'attenzione dei P&I Clubs, preoccupati dai rischi aggiuntivi a cui potranno essere esposte le portarinfuse adibite a tale servizio.

Ad oggi infatti, diversi **P&I Clubs**, tra i quali **Steamship Mutual** e **West of England** hanno posto diversi dubbi sulla fattibilità del progetto, invitando i propri membri ad un confronto prima di stipulare contratti commerciali di questo tipo, poiché il trasporto di container, comportando una variazione del servizio ed il conseguente cambiamento del rischio, potrebbe pregiudicare la copertura del Club, o richiedere la stipula di una polizza/ garanzia aggiuntiva. Sebbene i Clubs, dimostrando come già accaduto in passato un approccio aperto a nuove challenges rendendosi disposti ad ascoltare gli armatori, sembrerebbero propensi a richiedere garanzie aggiuntive, quale ad esempio la nomina di un *Marine Warranty Surveyor* che verifichi la condizione della nave prima della caricazione (suitability survey) ed accerti il corretto stivaggio/rizzaggio del carico (seafastening, stowage and lashing), oltre ovviamente alla rispondenza con quanto prescritto dall'Istituto di Classifica.

Tra le specifiche problematiche legate all'impiego delle portarinfuse secche al trasporto di containers viene posta attenzione alla robustezza strutturale locale, atteso che, a differenza del carico alla rinfusa



Andamento del traffico navi fullcontainer nel periodo 2017-2021



Luigi Beraldo



Francesco Beraldo

The container ship market is experiencing unexpected growth, with demand for ships well in excess of supply, leading to a sharp rise in the cost of transporting a single container (around 500-600%); in mid-September the cost of a slot for a 40-foot container from Europe to China reached around \$13,000, compared with the rates of a few months earlier (around \$800).

On the one hand, this market situation has seen the entry of new players such as Home Depot and Walmart; on the other, dry cargo shipowners, that is owners of non-container ships, have entered this branch of the market. One example is the Greek shipowner Starbulk, which recently used its own Capesize bulk carrier to transport some 1,400 TEUs (of which 200 full) for repositioning from Europe to China.

This has attracted the attention of P&I Clubs, which are concerned about the additional risks to which bulk carriers used for this service may be exposed.

Among the specific issues associated with the use of dry bulk carriers for the transport of containers, attention is drawn to local structural strength, since, unlike bulk cargo uniformly distributed in the hold, the load is applied to the points of support of the containers.

uniformemente distribuito in stiva, il carico è applicato sui punti di appoggio degli stessi.

Inoltre in relazione alla geometria tipica della bulk carrier, caratterizzata dalla presenza di casse alte e scivoli laterali sul doppio fondo, l'area utile per il trasporto di containers è limitata alla luce netta della boccaporta.

Tale configurazione impatta in maniera sensibile sul sistema di **stivaggio del carico** sia per la necessità di adeguati punti di **rizzaggio**, sia per evitare possibili spostamenti del carico in stiva.

In merito al rizzaggio, non è altresì da trascurare che le porta rinfuse, avendo una elevata altezza metacentrica, soprattutto in condizione di zavorra (condizione non dissimile dal pieno carico nel caso di trasporto di containers), saranno soggette ad accelerazioni di valore elevato.

Al contempo, in caso di trasporto di containers in coperta o sulle boccaporte, non dovranno essere trascurati gli effetti sulla stabilità, derivanti dalla maggiore superficie esposta al vento, verificando la rispondenza al criterio meteorologico ed alla verifica di quanto prescritto dalla SOLAS in tema di visibilità della plancia, aspetto normalmente non contemplato per le bulk carriers.

Sempre nel rispetto di quanto prescritto dalla SOLAS, le navi per poter trasportare container in stiva devono essere provviste di un sistema fisso di estinzione incendio. Mentre navi portarinfuse di taglia *Supramax* e *Panamax*, che possono trasportare carichi pericolosi sono dotate di tale impianto, le *Capesize* (solite al trasporto di minerali ferrosi o carbone) difficilmente ne sono dotate.

In ultimo bisogna considerare anche l'esperienza dell'equipaggio impiegato: come la storia ci insegna un buon equipaggio è in



Da sinistra - Effetti di un rizzaggio errato in stiva, imbarco containers su una nave bulker e Teus stivati correttamente (box shaped) in una nave da carico

grado di sopperire a problematiche inaspettate nella nave meno idonea e portare in salvo la spedizione, mentre un equipaggio senza esperienza può provocare danni anche nella nave più nuova e tecnologicamente avanzata.

L'attenzione quindi deve soffermarsi anche ad analizzare la preparazione e formazione dei membri dell'equipaggio e soprattutto degli ufficiali di coperta, che potrebbero non avere la necessaria esperienza e know-how per gestire la caricaione, il rizzaggio ed il monitoraggio dei containers.

Un ultimo aspetto, non meno importante, da tenere in considerazione è correlato all'adeguamento del manuale SMS, alla familiarizzazione dell'equipaggio ed alle procedure aggiuntive, da implementare qualora l'imbarco di container non si limiti al singolo viaggio. Ovviamente i medesimi aspetti tecnici sono oggetto di analisi da parte degli Istituti di Classifica, alcuni dei quali (NKK, DNV GL, BV) hanno di recente emesso guidelines o technical bulletin indicando i requisiti addizionali da soddisfare, nel rispetto dei propri regolamenti e delle convenzioni internaziona-

li (SOLAS, Marpol).

Purtroppo, anche in questa occasione i **Registri di Classifica** tendono a travalicare i confini della propria della propria funzione di garante del rispetto di Normative e Regolamenti e, come peraltro spesso accade, rivestono i panni del consulente ed offrono agli Armatori soluzioni, studi di fattibilità e software applicativi, rinnovando l'annosa questione del conflitto d'interesse tra esecutore e verificatore.

In un panorama in cui, per motivi di razionalità economica la tendenza è sempre più orientata ad una maggiore specificità e standardizzazione, crediamo che l'attenzione degli armatori di portarinfuse al mercato dei containers sia solo un passaggio temporaneo dovuto ad un peculiare e transitorio squilibrio del mercato dei liners.

Per contro, il mondo dello shipping ci ha abituato ad un'evoluzione al di là delle aspettative dove gli armatori, attenti ai mutamenti del mercato, sono pronti a cogliere le opportunità. #

Francesco e Luigi Beraldo