



*Intervista con
Bengt van Beuningen*

*Port of Hamburg
Marketing*

SRM ha compiuto nel 2015 una missione scientifica ad Amburgo con l'obiettivo di comprendere meglio le strategie e le problematiche che investono il settore marittimo di un Paese, la Germania, che è considerata una delle eccellenze logistiche marittime europee. Nel corso della missione SRM ha intervistato **Bengt Van Beuningen, Responsabile Comunicazione e Informazione del Port of Hamburg Marketing.**

Qual è la sua visione del porto nel futuro?

Ci aspettiamo di gestire un volume record di cargo marittimo; nonostante le cifre del 2014 non siano state ancora pubblicate, per i primi 9 mesi abbiamo avuto un forte incremento sia dell'import sia dell'export, 5-7% di crescita equivalente a più di 140 milioni di tonnellate. Il futuro, comunque, non è facile da prevedere; l'ISL (Institute for Shipping Logistics and Economics) stima 25 milioni di TEU per il 2015, ma un nuovo studio del 2014 che non è ancora stato pubblicato ha ridimensionato la stima a 16,5 milioni di TEU, quindi una cifra inferiore. Tuttavia nello scorso trimestre abbiamo avuto una crescita del 7,4%.

Il 7,4% in un trimestre è un ottimo risultato, può migliorare?

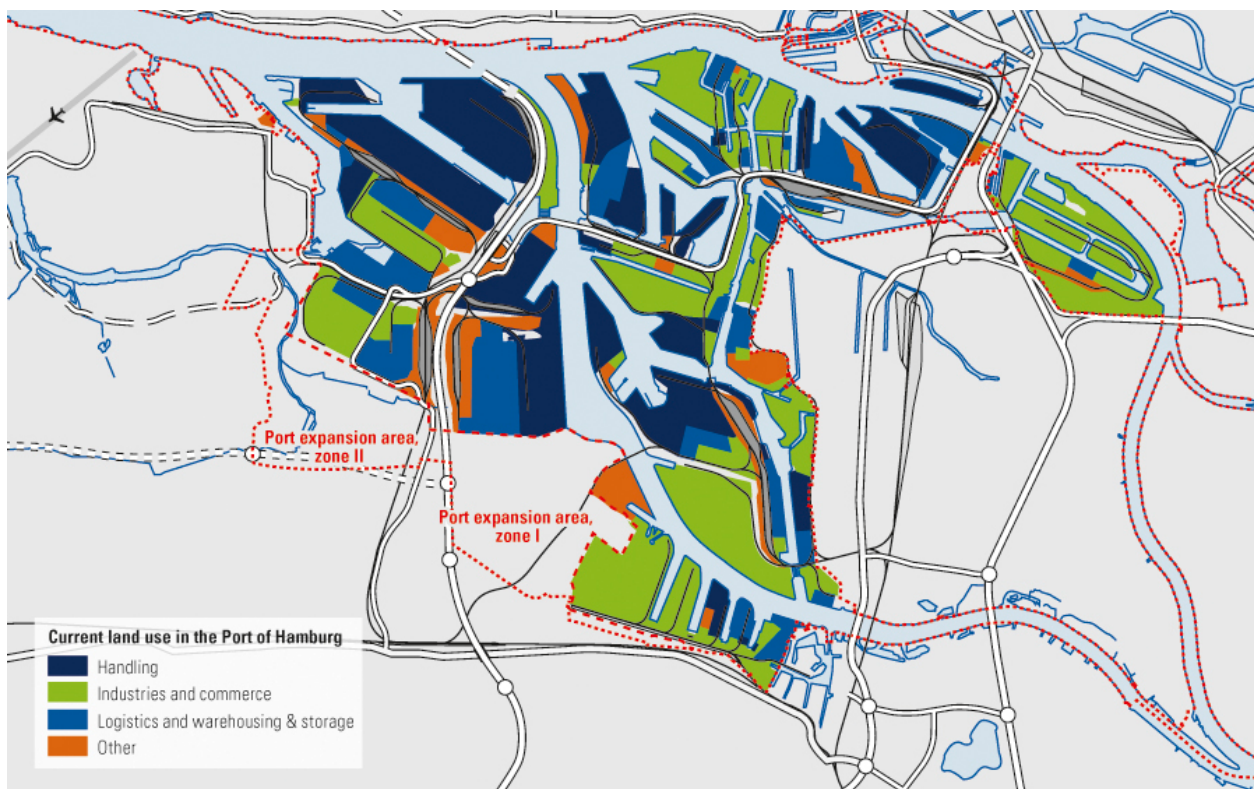
Possiamo gestire una capacità di 12-15 milioni di TEU e siamo alla fine dell'anno con 9,8-9,9 milioni di TEU per il 2014, quindi possiamo gestire una capacità ancora maggiore senza aver bisogno di nuovi terminal, però se si tratta di movimentare 16 o



più milioni, dobbiamo aumentare la nostra capacità. Guardando il “Piano di sviluppo del Porto al 2025” (*Hamburg is staying on Course. The Port Development Plan to 2025*, October 2012)¹ è possibile avere una visione del porto.

Abbiamo quattro terminal container: l’HHLA Container Terminal Altenwerder (CTA), l’HHLA Container Terminal Burchardkai che è il più grande, poi c’è l’HHLA Container Terminal Tollerort (CTT) ed infine Eurogate.

È possibile estendere Eurogate a 6 milioni e così anche Burchardkai e CTA. Il potenziale per espandere e offrire una capacità maggiore nei terminal già esistenti c’è. Guardando la figura sottostante, si individua un’area verde che segnala l’espansione. La capacità non è un problema, ciò che invece può limitare le potenzialità del porto sono le infrastrutture per la gestione di grandi flussi di merci; consideri che riusciamo a gestire una nave container da 11.000 TEU in soli 3 giorni.



¹ <http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/broschueren-und-publikationen/Documents/port-development-plan2025.pdf>

Le infrastrutture sono un problema delle autorità portuali, però anche l'amministrazione cittadina è responsabile per la pianificazione e gli investimenti nel porto. Poi ad Amburgo c'è lo Stato federale, responsabile per le strade attorno al porto che fanno parte della città; il terzo livello è costituito dalle infrastrutture federali come le ferrovie, le autostrade etc. Se un piano include le infrastrutture e le tematiche ambientali con cui è necessario confrontarsi serve molto tempo per coinvolgere tutte queste parti.

Non importa che tipo di piano si voglia implementare se non si ha l'accordo di tutte queste parti in causa.

Amburgo ha atteso più di 10 anni per estendere il fiume Elba ma non abbiamo ancora ricevuto il "semaforo verde". Dobbiamo migliorare il passaggio sul fiume aggiungendo un altro metro in modo da poter accogliere le grandi navi. C'è un regolamento che impedisce il passaggio delle navi in contemporanea se superano 45 metri ciascuna, la seconda nave deve attendere per mantenere una distanza di almeno 90 metri. Inoltre servirebbe implementare il progetto federale per rendere il fiume Elba più profondo, speriamo infatti di iniziare il dragaggio presto.

Siamo l'ultimo grande porto del Northern Range e abbiamo più di 160 servizi di feederaggio settimanali, principalmente verso la regione del Mar Baltico. Abbiamo un ingente traffico giornaliero di merci che si dirigono verso numerose destinazioni nell'entroterra raggiunte attraverso il combinato. Abbiamo infatti più di 7.000 imprese di autotrasporto. Tuttavia, si nota che le rotte verso la Repubblica Ceca non vengono sfruttate a pieno a causa dei servizi container sul fiume Elba che dovrebbero essere potenziati. Prima della cortina di ferro questa era una delle aree di navigazione più floride, oggi invece è difficile utilizzare questo eccezionale trasporto intermodale al pieno delle sue possibilità.

Il piano per le infrastrutture da realizzare entro il 2015 prevede investimenti pubblici o privati?

Esclusivamente pubblici. Le aree che offrono servizi di gestione merci come lo stoccaggio dei container sono gestite da aziende private responsabili dei loro investimenti, invece il cambiamento del paesaggio e le infrastrutture per HPA o per la città di Amburgo sono di competenza pubblica.

Un altro argomento interessante è quello dei giochi olimpici. Presto si deciderà quale città includere, se Berlino o Amburgo. Se sarà Amburgo, la città destinerà alcune aree del porto per lo sviluppo e ciò implica che alcune aziende dovranno spostarsi verso altre aree.

Quali sono le principali aree di destinazione dell'interscambio commerciale di Amburgo?

Se prendiamo in considerazione il traffico container in tutti i mercati, siamo molto forti in estremo Oriente e Cina che sono tra i primi dieci partner commerciali di Amburgo. Guardando al 2030, se la Cina arretra, poiché il suo volume di transhipment vale per due noi perdiamo il doppio. Anche la Russia è in contrazione a causa delle sanzioni economiche che stanno avendo un impatto negativo sull'import-export.

Quali sono le prospettive della Germania nell'ambito del Northern Range?

Nell'ambito dei porti container della nostra area il primo è Rotterdam, noi siamo secondi e poi seguono gli altri porti tedeschi. Ulteriori sviluppi nel futuro punteranno a garantire condizioni di affidabilità per attrarre le navi grandi e le giganti. Per questo motivo abbiamo bisogno di dare il via al progetto di dragaggio in modo da offrire migliori condizioni di navigazione. Abbiamo problemi di marea e oggi la profondità è di 15,10 metri se si viene da Amburgo e di 30,8 metri se si parte in direzione nord-est, con un altro metro possiamo offrire una maggiore finestra di marea per le navi.

Come mai questa differenza se la nave va in direzione nord-est?

A causa della velocità del flusso delle maree: se c'è un'onda di alta marea in porto questa va contro il flusso naturale del fiume, al contrario, se si viaggia in direzione del mare si sfrutta la normale velocità del fiume ed ecco perché occorre meno tempo. All'imbocco il fiume è largo ma poi va via via restringendosi. Quando dragheremo il fiume non dovremo farlo per tutto il suo corso; il fiume ha differenti pescaggi da Amburgo al mare aperto. Ci sono aree con dei picchi e infatti il profilo del fondale del fiume sembra una valle montuosa. Dobbiamo dragare proprio per tagliare questi picchi.

Nei primi tre trimestri c'è stato un aumento delle navi container verso i nostri porti superiore al 20%, quindi alla fine dell'anno erano più di 2 milioni di TEU di aumento e abbiamo cercato di trasportare un maggior numero di container tramite ferrovia e, naturalmente, saremmo interessati ad incrementare anche il trasporto fluviale, ma abbiamo bisogno dei miglioramenti delle infrastrutture per fare questo.

Un'ultima domanda. Può parlarci del National Terminal Coordination (NTK)?

È un organismo creato per facilitare l'arrivo e la partenza delle navi grandi e giganti. Questo nuovo servizio, creato dagli operatori del terminal e da HPA, riguarda la fornitura di assistenza alle compagnie di navigazione e al terminal. Esso consente

di trovare la finestra temporale migliore in cui arrivare o lasciare il porto. Se si riceve un orario garantito per arrivare ad Amburgo e si è a Rotterdam oppure a Felixstowe questo servizio aiuta a pianificare l'arrivo senza dover accelerare i tempi di navigazione oppure senza dover aspettare all'arrivo. L'altro aspetto interessante è che il porto può pianificare la tempistica più appropriata affinché le navi passino in contemporanea, attraverso l'analisi della grandezza e della velocità della nave, in modo da poter offrire la tempistica migliore per attraccare ad Amburgo evitando le restrizioni. Insieme a piloti, compagnie di navigazione e terminal, stiamo cercando di evitare problemi di attesa ma questo richiede molta informatica e molte menti all'opera per creare gli schemi orari.