

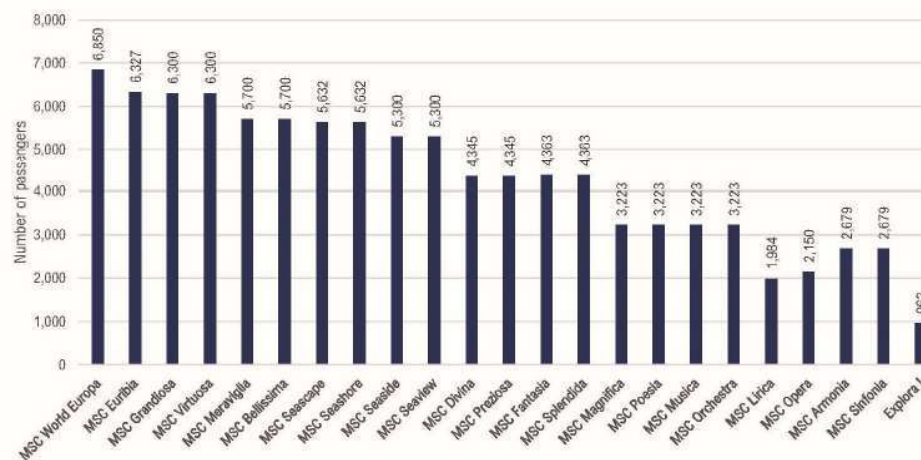
NAVI PASSEGGERI

Ho portato all'attenzione di chi ci legge il costo di costruzione del **Titanic** (1911): 7.5 milioni di Dollari di allora corrispondenti ora a 200 milioni di Dollari, che poteva imbarcare 1.317 passeggeri, rispetto alla **Icon of the Seas** (2023) costata 2 miliardi di Dollari. Quest'ultima capace di imbarcare 7.600 passeggeri.

Per avere un'idea di quanto si sia sviluppata la flotta di MSC riportiamo di seguito il diagramma che si riferisce agli ultimi 20 anni.

MSC Cruise Fleet

MSC owns 23 cruise ships, the largest of which is MSC World Europa, which has a capacity of 6,850 passengers. MSC has steadily increased the size of its cruise ships. In 2001, the largest cruise ship had 2,679 passengers cruise. It increased to 6,850 passengers cruise ship in 2022.



Particulars	Data
Total number of cruise ships owned by MSC	23
Largest cruise ship	MSC World Europa - 6,850 passengers as opposed to current largest ships <i>Icon of the Seas</i> with 7,600 passengers

NAVI PORTA CONTAINERS

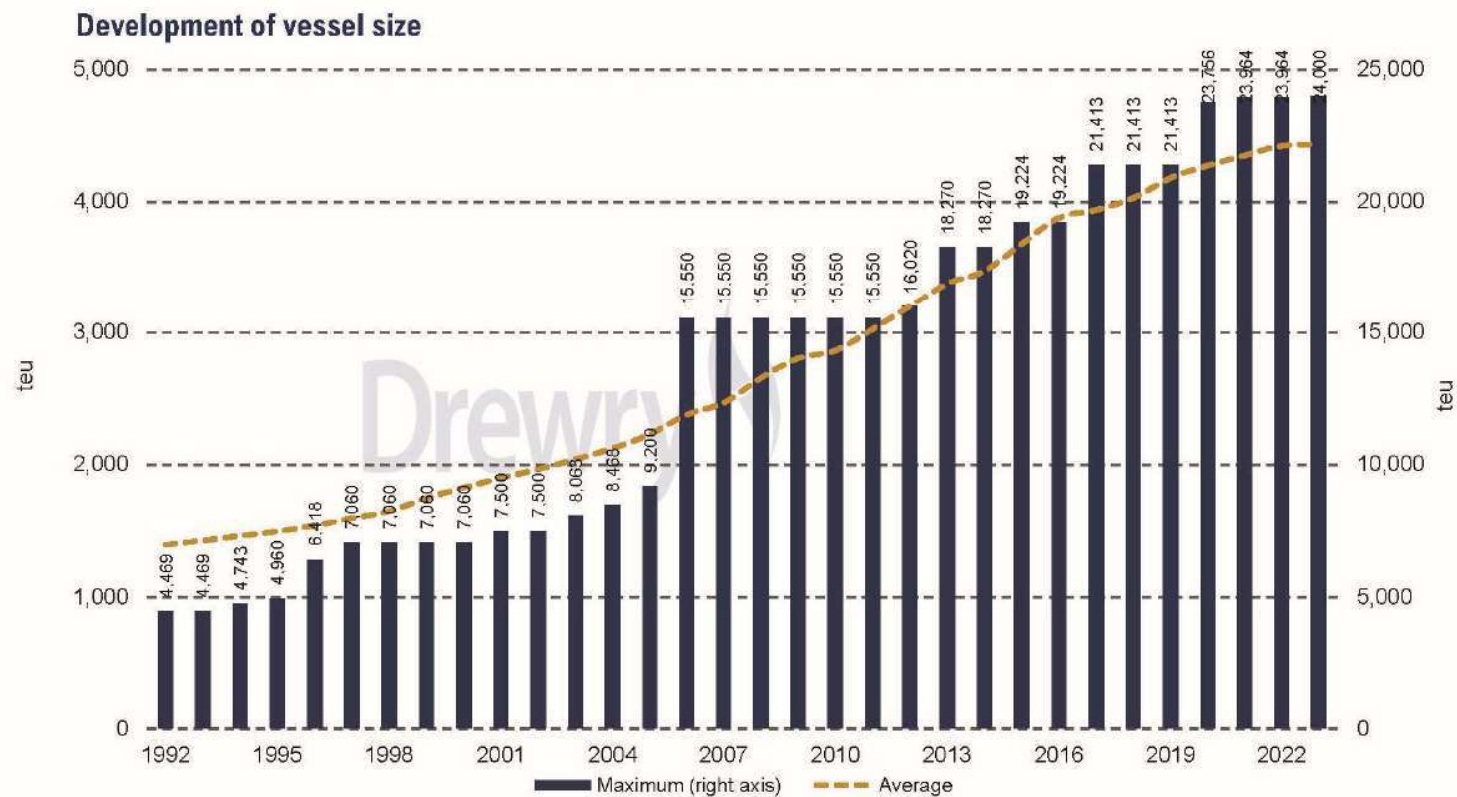
Il trasporto di merci generali tramite containers è nato nel 1955. La prima nave atta a questo trasporto si chiamava **Clifford J. Rogers** ed il suo carico massimo ammontava a 168 contenitori (TEU).

Se consideriamo gli anni più recenti 1996 sino ad oggi, notiamo che la capacità di trasporto è aumentata da 7.400 TEU per arrivare nel 2006 a 15.550 TEU, nel 2013 a 18.270, nel 2016 a 19.224, nel 2017 a 21.413, nel 2020 a 23.500, nel 2023 con la **MSC Irina** arriviamo a 24.346 TEU.

Evolution of the largest container vessel in the market and vessel dimension changes over time

Year	Vessel name	TEU Capacity	Length (m)	Beam (m)	Draft (M)	Rows
1996	<i>Regina Maersk</i>	7,403	320	43	14.5	17
2006	<i>Emma Maersk</i>	15,550	397	56	16.0	22
2013	<i>Maersk Triple E Class</i>	18,270	400	59	16.0	23
2016	<i>MSC Oscar</i>	19,224	400	59	16.0	23
2017	<i>Madrid Maersk</i>	20,568	399	59	16.5	23
2017	<i>OOCL Hong Kong</i>	21,413	400	59	16.0	23
2019/2020	<i>CMA CGM/MSC</i>	23,500	400	61	16.5	24
2023	<i>MSC Irina</i>	24,346	400	61.3	17	
Yet to be built	Approval in principle by DNV	25,000	Hudong-Zhonghua Shipbuilding			
Yet to be built	Approval in principle by DNV	27,500	CSSC			

NAVI PORTA CONTAINERS



NAVI PORTA CONTAINERS



Clifford J. Rogers

Armatore	British Yukon Ocean Services Ltd
Cantiere	Canadian Vickers Ltd
Varo	1955
Lunghezza	102,24 m
Larghezza	14 m
Containers	168

NAVI PORTA CONTAINERS



Nel 1967 Tarros varò la sua prima nave portacontainer.

NAVI PORTA CONTAINERS



La MSC Kyme II costruita nel 2006

NAVI PORTA CONTAINERS

Sappiamo essere oggi in costruzione navi da 25.000 e 27.500 TEU. Interessante notare che il pescaggio è cresciuto da 14.5 m a 17 m e le file di containers passano in questo periodo da 17 a 24.

La competizione tra armatori nell'aumentare la portata delle navi, ha contribuito a diminuire il costo di trasporto per ogni unità container e ciò si è ribaltato sull'abbassamento dei noli.

Da notare inoltre che le dimensioni navi del 1996 erano per lunghezza/larghezza rispettivamente 320/43 m per arrivare ad oggi a 400/61.3 m.

Se si considera che la media di ogni container pesa 9 MT è facile calcolare il DWT delle navi del 1996 con quelle attuali.

Di seguito la fotografia della **MSC Irina** che ad oggi è la nave porta containers più grande mai costruita.

In questo momento la CSSC (China State Shipbuilding Corporation) ha ordinato al loro cantiere navi da 30.000 e 32.000 TEU.

NAVI PORTA CONTAINERS



MSC Irina

Armatore	MSC
Cantiere	Jiangsu Yangzijiang Shipbuilding Group
Varo	Marzo 2023
Stazza lorda	233.328 tsl
Lunghezza	399,99 m
Larghezza	61,5 m
Pescaggio	17,0 m
Velocità	12,5 nodi
Containers	24.346

NAVI CISTERNA (TRASPORTO GREZZO)

Per saltare subito al dopo Seconda guerra mondiale (1945) il “size” della cisterna tipica che poteva trasportare indifferentemente ma separatamente grezzo, olio combustibile e prodotti puliti, aveva un DWT di 16.000 MT. Denominata nel gergo dello shipping **T2**. Questo tipo di navi come le Liberty da 10.000 tonnellate di portata che trasportavano carico secco, provenivano dalla riserva americana costruita e messa in disarmo. Era una riserva di naviglio, a cui attingere, qualora la guerra fosse durata più a lungo di quello che poi è stato. Questa flotta USA in disarmo ma con unità nuove di zecca, fu distribuita gratuitamente o quasi agli armatori europei e dell'estremo oriente che erano stati danneggiati con veri e propri affondamenti durante la guerra. Le molte navi date all'Italia contribuirono a sviluppare il nostro traffico marittimo.

Dalla fine della Seconda guerra mondiale, agli inizi degli anni 70 le navi cisterna aumentarono le loro dimensioni da 16.000 a 420.000 TDW (queste ultime chiamate ULCC).

La nave più grande di questo tipo raggiunse le 657.019 TDW: la **Seawise Giant** costruita nel 1979, diventata poi **Knock Nevis**). Essa fu affondata durante la guerra Iran/Iraq dopo pochi anni.

Tutte queste ULCC raggiunsero negli anni 70/80 il numero massimo di 50. Dopo i primi 5 anni di impiego furono considerate troppo grandi e ingombranti sia per i porti di carico che di scarico (anche se la scarica avveniva non in porto ma in isole galleggianti collegate con pipelines a terra).

NAVI CISTERNA (TRASPORTO GREZZO)

La ***Sea Wise Giant*** cambiò 5 diversi proprietari per finire poi demolita nel 2009 dopo soli 5 anni.

Le navi cisterna italiane ULCC costruite negli anni 70 furono 5 e dopo essere state noleggiate tramite il broker B&N alla Petrobras, alla Montedison e all'Agip, furono destinate dopo soli 5 anni ad un lungo disarmo per poi venire demolite.

Nel trasporto del grezzo ebbero maggiore fortuna le 250.000 (VLCC) che ininterrottamente dal 1970 ad oggi sono le più valide.

Nel frattempo furono immesse sul mercato petrolifero le Suezmax che avevano una portata di 150.000 MT e le Aframax che avevano una portata da 90 a 110.000 MT.

Dopo gli anni '70 le navi cisterna furono costruite con la propulsione a motore e furono abbandonate del tutto le turbonavi. Ciò avvenne per diminuire il consumo di olio combustibile che dopo l'aumento dei prezzi del grezzo era diventato insostenibile.

NAVI CISTERNA (TRASPORTO GREZZO)



Le petroliere T2 vennero costruite dagli Stati Uniti in più di 500 esemplari tra il 1940 e il 1945.

Con una stazza di circa 9.000 tls erano lunghe 152,9 m, larghe 20,7 m e sviluppavano la velocità di 16 nodi.

NAVI CISTERNA (TRASPORTO GREZZO)



Aretusa

Armatore	Flotta Lauro
Varo	1957
DWT	33.600
Lunghezza	201 m
Larghezza	26,30 m
Velocità	16,5 kn