

Mediterraneo, nuove rotte così Africa e Sud Europa scalzano i porti del Nord

Le grandi navi cargo categoria «megamax» verso il Marocco: Msc guida il modello di sviluppo con Gioia Tauro, Napoli e Salerno hub strategici



LO SCENARIO

Antonino Pane

Asia-Mediterraneo e Africa-Mediterraneo. Ecco le nuove rotte delle megamax, le navi capaci di caricare oltre 24mila contenitori. Questo significa che, grazie all'Intrashipment, anche i nostri porti, Napoli e Salerno, vedranno aumentare i loro traffici. Il Mediterraneo attira e attirano anche i traffici che l'Italia svilupperà con l'Africa grazie al nuovo approccio paritario che il nostro Paese propone ai Paesi del continente africano inquadrato nel Piano Mattei. La decisione di portare le megamax sulle rotte che entrano nel Mediterraneo è stata presa da Msc e, probabilmente, la compagnia dell'armatore Gianluigi Aponte, non sarà la sola. A rivelare le prossime intenzioni è stata la società di ricerca e analisi Alphaliner definendo quella di Msc una

mossa a sorpresa. Secondo Alphaliner, Mediterranean Shipping Company ha deciso di spostare tutte le sue navi della classe megamax (quelle per intenderci da 19.200 a 24.300 Teu di capacità) dalla rotta Asia-Nord Europa, sul quale sono attualmente impiegate, alle rotte per il Mediterraneo. Msc schiererà invece sulla rotta fra Estremo Oriente e Nord Europa navi con una portata media di circa 14.700 Teu. Esattamente il contrario di quanto si è visto sul mercato fino ad oggi. Quali porti italiani saranno però concretamente interessati da questo upgrade deciso da Msc per il Sud Europa? Sicuramente l'hub di Gioia Tauro, che le navi da 24mila Teu le riceve e le lavora abitualmente. Attenzione verso il Mediterraneo e verso l'Africa. Secondo l'analista britannico Sea Intelligence Msc ha programmato l'impiego di navi da oltre 23.000 Teu sul suo servizio Asia-West Africa Africa Express. Finora, la nave più grande sul servizio era da 16.600 Teu, con una dimensione media delle navi sul servizio di 14.465 Teu. Queste nuove fasi aumenterebbero la capacità nominale del servizio del 50 per cento. Il primo inserimento avverrà spostando la Msc Diletta dal servizio Lion fra Asia e Nord Europa e rimpiazzandola con una nave da 15.500 Teu. «Da giugno 2022 sottolinea Sea Intelligence la dimensione media delle navi per l'Africa occidentale è aumentata del 50 per cento. E ora aumenterà molto di più». Secondo la società di ricerca e analisi sul trasporto marittimo gli indicatori economici per l'Africa possono fornire una spiegazione del perché.

LE STIME

«La popolazione dell'Africa - evidenzia l'analisi - ha raggiunto 1,5 miliardi nel 2024 e si prevede che crescerà fino a 2,5 miliardi entro il 2050. Ciò aumenterebbe la quota dell'Africa nella popolazione globale al 28%. Attualmente, il 30% degli 1,5 miliardi di persone si trova in Africa occidentale. Inoltre, negli ultimi 18 mesi, il 56% dei porti dell'Africa occidentale ha visto un trend di connettività crescente. Anche in termini economici, la crescita anno su anno nell'Africa subsahariana (l'unico aggregato africano per il quale il Fmi pubblica dati sulla crescita economica) sta eclissando quella del mondo e delle economie avanzate». Ma non solo Africa e Mediterraneo. Secondo Shipping Italy «la recente operazione di compravendita del controllo degli asset terminalistici (Cina e dintorni esclusi) del gruppo Ck Hutchison (43 terminal in 23 Paesi) da parte della cordata formata da Blackrock e Til farà di Msc, già primo armatore al mondo e azionista controllante della stessa Til, anche il primo terminal operator del pianeta». I dati riportati da Drewry dicono che l'attuale portafoglio di Msc, che comprende una quota del 70% in Terminal Investment Limited, la piena proprietà di Africa Global Logistics e vari terminal italiani tramite Marininvest, ha gestito oltre 70 milioni di teu nel 2023. L'accordo proposto a Til - sempre secondo Drewry consentirà a Msc di scavalcare altri importanti attori del comparto e di assicurarsi il primo posto nella classifica degli operatori di terminal globali stilata ogni anno proprio da Drewry. Tutto questo consentirà all'armatore napoletano, una rete veramente globale di terminal per container. Gli ostacoli sul dominio di Msc nel settore logistico potrebbero essere normativi. Sempre secondo Shipping Italy l'analisi di Drewry rivela che le principali aree che destano preoccupazioni di natura antitrust includono Panama, dove Til detiene già interessi significativi in competizione con quelli di Hutchison, Rotterdam, dove l'accordo potrebbe influenzare la concorrenza nell'Europa nord-occidentale; e la Spagna, dove entrambe le società mantengono una presenza significativa nei terminal container. Drewry fa notare che la partnership sfrutta una relazione di lunga data tra Msc e Global Infrastructure Partners, ora di proprietà di Blackrock. La quota iniziale del 35 per cento di Gip in Til, acquisita nel 2013 e attualmente al 20 per cento, si è dimostrata cruciale per l'espansione di Til. «Questo accordo sembra essere una vittoria importante per Msc, che si assicura capacità aggiuntiva in diversi mercati chiave - dice Eleanor Hadland, analista capo per porti e terminal di Drewry - Tuttavia, ci aspettiamo che i processi normativi si estendano per almeno un anno e prevediamo che le autorità per la concorrenza si interesseranno in modo particolare ai mercati dell'Europa nord-occidentale, della Spagna e di Panama».

© RIPRODUZIONE RISERVATA