



**AUMENTANO GLI ORDINI DI MAXI NAVI, CHE SPESSO NON SCALERANNO I PORTI MEDITERRANEI**

# Container, vecchie rotte a rischio

*Secondo Sergio Bologna, se aumenta la capacità delle navi madri crescono le dimensioni delle unità impiegate nei traffici secondari. Ma la frammentazione dei porti costerà cara all'Italia*

**N**el 2013 finora sono state ordinate nuove portacontainer pari a oltre 1,3 milioni di Teus di stiva, il 185% in più rispetto all'intero 2012. Il 68% di queste nuove costruzioni riguarda navi di grande portata (oltre 5.000 Teus) mentre l'anno scorso questa percentuale superava appena il 40%. Lo dicono gli analisti della società di brokeraggio navale bancario costa nel consueto rapporto settimanale di mercato dove si evidenzia come il portafoglio ordini di navi portacontainer quest'anno è tornato a crescere molto nonostante manchino segnali di ripresa dei noli marittimi. Quello delle mega portacontainer è uno dei temi di cui si discuterà in occasione del Port&Shipping Tech di Genova i prossimi 19 e 20 settembre e che sarà responsabile dell'emarginazione dell'Italia e dell'intero Mediterraneo dalle grandi rotte, secondo Sergio Bologna, esperto della materia marittimo-portuale intervistato da *MF Shipping & Logistica* e autore del libro «Banche e crisi. Dal petrolio al container», uscito questa settimana in libreria.

**Domanda. Prof. Bologna l'industria del container secondo lei sta andando verso una nuova stagione di fusioni e acquisizioni?**

**Risposta.** Sicuramente si andrà verso una stagione di maggiore concentrazione ma non credo passerà necessariamente tramite fusioni. Mi sembra di capire che le tre big (Maersk, Msc e Cma Cgm) con il lancio del progetto P3 intendano mettersi d'accordo seguendo questo ragionamento: nel mercato attuale per sopravvivere bisogna fare fuori qualcuno, più precisamente i cosiddetti «zombies», quelli che le banche hanno tenuto in vita in modo artificioso. I tre big, antitrust permettendo, cercheranno di farli fuori praticando politiche di prezzo e di servizio che li costringeranno

a lasciare il mercato.

**D. Una sorta di sfida finale fra banche e global carrier?**

**R.** Esattamente. Una sfida darwiniana. L'avrà vinta chi riuscirà a imporre una selezione del mercato finalmente seria.

**D. Le banche e la finanza che percentuale di responsabilità hanno nell'attuale crisi dello shipping?**

**R.** Secondo me hanno responsabilità almeno pari a quella che hanno i cantieri navali che continuano a praticare prezzi al ribasso. Oggi vedo che compa-



*Sergio Bologna*

gnie asiatiche stanno ordinando navi portacontainer da 18.000 Teus pagandole un 20-25% in meno rispetto al valore concordato da Maersk due anni fa. La cantieristica, soprattutto quella dell'Estremo Oriente che è sovvenzionata dallo Stato, agisce completamente fuori mercato. Il quadro si completa poi con le compagnie di navigazione che si sono fatte concorrenza ricorrendosi sia come eccesso di capacità messa sul mercato sia come modelli organizzativi.

**D. Le nuove maxi navi portacontainer che impatto avranno sul mercato?**

**R.** Le rotazioni seguite dalle unità da 16.000-18.000 Teus sono studiate con la logica di caricare il più possibile in pochi porti del Far East, fare velocemente la traversata verso Ovest con una sola toccata

in Mediterraneo e scaricare in Nord Europa. Mi sembra che si vada verso una polarizzazione tra le aree Cina-Sud Est Asiatico e Nord Europa.



**D. L'Italia rischia dunque di rimanere fuori dai giochi?**

**R.** Non solo l'Italia, ma l'intero Mediterraneo.

**D. Quindi la sfida di servire il Centro Europa attraverso i porti del sud è persa?**

**R.** Sì e no. Aumentando la capacità delle navi madri crescono le dimensioni delle unità impiegate nei traffici secondari (come l'Italia) dove arrivano navi anche da 6.000-8.000 Teus. I volumi sono quindi significativi ma il problema è sempre quello che nel Mediterraneo c'è una frammentazione che non esiste in Nord Europa.

**D. Un fenomeno che noi conosciamo bene...**

**R.** È il grosso problema dell'Italia. In tutto il Nord Europa ci sono Le Havre, Anversa, Amburgo, Rotterdam e Bremerhaven, mentre solo in Italia abbiamo oltre 10 scali che sommati non fanno il traffico di Rotterdam.

**D. Una regia nazionale che faccia delle scelte potrebbe aiutare?**

**R.** Indubbiamente potrebbe aiutare ma io non credo più alla regia nazionale. Comincio a pensare che non esista più una politica portuale nazionale. L'Italia oggi è una somma di lobby che si confrontano fra di loro e riescono ciascuna a strappare volta per volta qualche risorsa a livello nazionale o comunitaria.

**D. Intanto anche Civitavecchia ha presentato il suo progetto**

**di maxi terminal container...**

**R.** Non so se il progetto andrà avanti ma credo che chi punterà su Civitavecchia non solo come immobiliare (Gavio, ndr) ma anche come gestore dell'infrastruttura, Contship Italia, lo veda come un porto che serve una capitale, come fa Valencia per Madrid. Sarebbe un terminal in grado di fare anche molto transhipment.

**D. A condizione di sacrificare Gioia Tauro, Taranto e Cagliari?**

**R.** A condizione di ridimensionare Cagliari e Taranto, magari Gioia Tauro no ma se Contship punta su Civitavecchia lo fa pensando secondo me al fatto che Spezia è arrivata un po' al limite e che la stessa Gioia Tauro potrebbe essere ridimensionata in favore di un nuovo concetto di transhipment. (riproduzione riservata)