

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Aponte dedica al suo storico collaboratore Celestino Maresca la seconda nave portacontainer da record

Nicola Capuzzo · Monday, October 17th, 2022

Proprio nel momento in cui il mercato dei noli per le spedizioni via mare sta facendo registrare un progressivo calo delle tariffe, per il gruppo Msc è stata appena varata presso il cantiere cinese Hudong Zhonghua la nuova nave MSC Celestino Maresca, seconda di una serie di quattro nuova costruzioni da 24.116 Teu di portata. Così come altre unità (quasi) gemelle costruite anche per Cosco ed Evergreen ha una lunghezza complessiva di 399 metri, una larghezza di 61,5 metri e 25 file per imbarcare container in coperta e in stiva.

Il progetto è stato sviluppato dal cantiere, ma alcune modifiche apportate da Msc hanno consentito di aumentare leggermente la capacità nominale. Oltre a queste quattro commissionate a Hudong Zhonghua (la prima, [Msc Tessa](#), era stata varata la scorsa estate), il gruppo ginevrino fonsato da Gianluigi Aponte ne ha ordinate altre cinque similari sempre in Cina al cantiere Jiangnan. Le consegne sono programmate a partire da fine 2022 fino al termine del 2023.

Celestino Maresca è stato uno dei primi collaboratori tecnici di Gianluigi Aponte, seguiva gli equipaggi e la gestione tecnica delle prime container entrate a far parte del gruppo. Il successo iniziale dell'armaore di origini sorrentine fu proprio quello di acquistare e operare navi usate in ottimo stato manutentivo per cui il ruolo e la funzione dell'ufficio tecnico guidato da Maresca è stato particolarmente importante per la crescita della società armatoriale. Come più volte dimostrato in passato Aponte ha poi grande riconoscenza verso chi ha collaborato con lui e lo ha aiutato nella fase iniziale della sua attività imprenditoriale.

Tornando al presente il rallentamento macroeconomico e la correzione al ribasso dei noli sembra non impensierire il global carrier svizzero che la scorsa settimana ha firmato con il cantiere Yangzijiang Shipbuilding un nuovo ordine del valore di quasi 2,2 miliardi di dollari riguardante una dozzina di portacontainer da 16.000 Teu di portata. Le navi saranno consegnate nel 2024 e nel 2025 e avranno doppia alimentazione a Gnl. La società di analisi e ricerca Alphaliner ha evidenziato come il portafoglio ordini complessivo di Msc sia salito a 1,76 milioni di Teu, una quantità di nuove navi in arrivo equivalente all'intera flotta attuale di Hapag Lloyd e che andranno ad aggiungersi alle 240 navi usate rilevate dal mese di agosto 2020 a oggi. Uno shopping di naviglio tanto rapido ed elevato che ha portato la capacità di stiva attuale di Msc a circa 4,5 milioni di teu, almeno 200mila teu in più di Maersk.

Con questi ultimi ordini, il portafoglio ordini complessivo per navi portacontainer si attesta a circa 6,5 milioni di Teu con consegne spalmate tra il 2023 e il 2025. La maggior parte degli arrivi sul mercato è attesa nel corso del 2023: più precisamente, secondo Alphaliner, nuova capacità di stiva per 2,34 milioni di Teu arriverà sul mercato il prossimo anno e altri 2,83 milioni di Teu sono previsti per il 2024. Al momento non è chiaro quanto di questa nuova capacità di stiva rimpiazzerà navi più vecchie e se l'attuale rallentamento del mercato dei noli indurrà qualcuno dei vettori a modificare i propri piani.

Parallelamente, sul fronte del trasporto passeggeri, Fonti di stampa finanziaria confermano che Msc sta guardando con interesse alla vendita dell'impresa ferroviaria Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori spa, dopo che lo scorso luglio si sono diffuse le prime voci sulla volontà del fondo Global Infrastructure Partners III di disinvestire dal gruppo a quattro anni e mezzo dall'ingresso nel capitale. Secondo quanto spiega [BeBeez](#), l'idea sarebbe quella di strutturare un'operazione alternativa alla cessione pura, che prevederebbe invece la costituzione di un fondo di continuazione, che andrebbe a rilevare la partecipazione in portafoglio oggi al fondo precedente di Gip, grazie alle nuove risorse raccolte da vecchi e nuovi investitori, con MSC che farebbe da anchor investor. Non è detto poi che alcuni degli attuali azionisti privati non abbiano intenzione di restare della partita e reinvestire. Msc e Global Infrastructure Partners si conoscono bene essendo soci nel braccio terminalistico-portuale del vettore marittimo svizzero, vale a dire Terminal Investment Limited.

La società ha chiuso il 2021 in con ricavi in netta ripresa rispetto al 2020, colpito dal lockdown conseguente alla pandemia. A fronte di ricavi lordi in modesto aumento (487,8 milioni da 413,5 milioni), i ricavi netti da trasporti sono infatti saliti a 400,9 milioni di euro (dai 262,9 milioni del 2020, sebbene ancora lontani dai 680,6 milioni del 2019), così come sono saliti l'ebitda a 154,4 milioni (da 111,8 milioni) e soprattutto l'utile netto (104,4 milioni da 31,9 milioni e dai 151,4 milioni pre-covid), a fronte di un debito finanziario netto in calo a 795,4 milioni (da 925,8 milioni nel 2020 e 807 milioni nel 2019).

A spiegare le possibili sinergie fra trasporto ferroviario, aereo e marittimo di persone ci aveva pensato recentemente il presidente di Msc Crociere, Pierfrancesco Vago, che [in un'intervista alla stampa tedesca recentemente ha detto](#), a proposito dell'interesse verso Ita Airways: “Ci permetterebbe di offrire ai nostri clienti un'esperienza di viaggio senza soluzione di continuità. Un servizio che si estenderebbe dalla porta di casa alla porta della cabina di una delle nostre navi. Basti pensare alla questione dei bagagli: quando volate con noi, le vostre valigie viaggiano dall'aeroporto alla vostra cabina di crociera”.

A proposito sempre di Msc risultano molto fondate anche le indiscrezioni che parlano di [un interesse concreto verso il gruppo Rimorchiatori Mediterranei](#), società parte del gruppo Rimorchiatori Riuniti concessionaria in Italia e non solo del servizio di rimorchio portuale. A seguito dell'acquisizione a Singapore e in malesia delle società [Keppel Smit Towage e Maju Maritime](#) è diventato il terzo player mondiale nel business del rimorchio portuale.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, October 17th, 2022 at 10:49 am and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and

pings are currently closed.