

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La Francia (Cma Cgm) si fa largo (15,2%) nei trasporti container da e per l'Italia

Nicola Capuzzo · Thursday, June 13th, 2024

Nonostante una leggera flessione, anche nel 2023 Msc si è confermata la regina dei traffici container da e per l'Italia, con una quota di mercato pari a quasi un terzo del totale (31,8% contro il 32,5% dell'anno prima).

Lo evidenzia l'ultima indagine sul trasporto internazionale merci di Banca d'Italia, che ha analizzato le quote di mercato dei vettori che gestiscono traffici navali in import e in export nella Penisola sulla base della loro nazionalità. Anche se lo studio non attribuisce i valori alle singole shipping company, limitandosi appunto a segnalarne il paese di appartenenza, le equazioni (quali ad esempio Svizzera = Msc) sono piuttosto semplici e nella maggior parte dei casi non troppo approssimative data la presenza in ognuno di un operatore unico (o comunque di un operatore predominante).

Se la riconferma del predominio del gruppo di Gianluigi Aponte non sorprende, è interessante notare che nelle posizioni retrostanti alcuni equilibri consolidati sono ora messi in discussione.

La variazione più evidente è la crescita di peso della Francia (leggasi Cma Cgm) nei traffici di import ed export container italiani. Il vettore è arrivato nel 2023 a detenere una quota del 15,2%, incrementando lo score dell'anno prima (12,6%), con uno slancio che gli permette di diventare il secondo sulla scena. Parallelamente, perdono quota i carrier tedeschi, categoria in cui va collocata Hapag Lloyd (e non è chiaro se ancora anche Hamburg Sud, passata sotto il controllo di Maersk e che lo scorso anno ha cessato ufficialmente di esistere).

Questo insieme risulta ora detenere una fetta pari al 14,2% del totale, in calo rispetto al 17% del 2022. Nello stesso intervallo di tempo si osserva di contro un recupero danese ovvero di Maersk, che dall'11,6% passa al 12,4%. Proprio il completamento del passaggio di Hamburg Sud sotto le insegne di quest'ultima potrebbe spiegare i paralleli e opposti mutamenti di peso di Germania e Danimarca nella classifica, ma va rilevato che sommando le quote di mercato dei due si riscontra comunque una perdita tra 2023 e 2022, a vantaggio evidentemente di qualche altro operatore-paese.

Tra questi non può evidentemente rientrare la Cina (principalmente Cosco), che nel 2023 risulta infatti aver perso terreno, fermandosi al 6% (dal 7,1%). Mentre potrebbe essere il caso, tra gli altri, dell'Italia (nel 2023 era ancora attiva Kalypso Line), che portandosi dal precedente 3,5% al 4%

finisce con il ritrovarsi in sesta posizione per trasporto container su traffici internazionali da e per i suoi porti.

Passando alla seconda fascia, va rilevato il calo degli operatori giapponesi (consociati in One) che dal 5% scendono al 2,8%, di quelli taiwanesi (Yang Ming, Evergreen) che passano allo 0,9% dal precedente 1,6%, e di quelli turchi, dall'1,7% allo 0,8%. Una leggera flessione è anche quella vissuta da Israele (Zim), dall'1,7% all'1,4%. In espansione invece i vettori di Singapore (al 3,1% dal precedente 1,1%), così come quelli sudcoreani che, con una quota del 2,3%, tornano a riaffacciarsi nella classifica dei carrier attivi nei porti italiani dopo un anno di assenza.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, June 13th, 2024 at 11:30 am and is filed under [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.