

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Msc sposta dal Nord Europa al Mediterraneo (Italia compresa) le sue maxi portacontainer

Nicola Capuzzo · Wednesday, February 26th, 2025

Non solo Cosco (che ha iniziato a farlo da febbraio dello scorso anno), ma anche Msc e probabilmente Maersk si apprestano a portare regolarmente nei porti gateway italiani dell'alto Tirreno le proprie ultra large container vessel.

A rivelare le prossime intenzioni del global carrier ginevrino è stata la società di ricerca e analisi Alphaliner definendola una “mossa a sorpresa”. Più precisamente Mediterranean Shipping Company risulta abbia deciso di spostare tutte le sue navi della classe megamax (quelle per intenderci da 19.200 a 24.300 Teu di capacità) dal trade Asia-Nord Europa, sul quale sono attualmente impiegate, alle rotte Asia-Mediterraneo e Asia-Africa occidentale. La shipping company fondata e controllata da Gianluigi Aponte, che dall'inizio di questo mese è attiva in solitaria sulle rotte intercontinentali est-ovest (non più in alleanza con Maersk nella 2M), schiererà invece sulla tratta 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.

“Secondo il Shanghai Containerized Freight Index (Scfi), le tariffe da Shanghai al Nord Europa si sono attestate a 1.578 dollari per Teu la scorsa settimana, ovvero un calo del 44% rispetto alle prime sette settimane dello scorso anno. Ridurre la capacità su questa rotta commerciale potrebbe essere un tentativo di ridurre la pressione sulle tariffe” sottolineano da Alphaliner nel loro ultimo rapporto settimanale, notando al contempo che le rate di nolo spot sulla rotta più breve che collega Shanghai con il West Africa sono molto migliori, intorno ai 4.000 dollari per Teu. “Il calo del nolo spot nel Nord Europa è molto più rapido e profondo della solita stagionalità, ma allo stesso tempo l'Asia – Mediterraneo segue essenzialmente il trend normale” hanno osservato gli analisti della società di consulenza rivale Sea-Intelligence secondo quanto riporta *Splash247*.

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 24.000 Teu le riceve e le ‘lavora’ abitualmente, ma, secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY, anche Genova e La Spezia saranno direttamente coinvolte. In Liguria a settembre 2023 già erano approdate sporadicamente la Msc Nicola Mastro e la Msc Mette da 24.000 Teu. Sarebbe infatti il Dragon il servizio nel quale la compagnia prevede di inserire navi portacontainer della serie Megamax e la linea in questione scala, oltre al Medcenter Container Terminal in Calabria, anche il Psa Sech nel capoluogo ligure e il La Spezia Container Terminal. L'arrivo di navi portacontainer di portata fino a 24.000 Teu

imporrà però, soprattutto a Genova, una riorganizzazione degli approdi perchè al Sech possono arrivare (per limiti infrastrutturali e di permessi dell'autorità marittima) navi solo fino a 16.000 Teu (quelle che oggi sono appunto impiegate nella linea Dragon). Un upgrade nella portata delle portacontainer (seppure dimensionalmente siano praticamente identiche alle ‘sorelle minori’ con 400 metri di lunghezza per 61 di larghezza) comporterà un cambio di terminal dal Psa di calata Sanità al Psa di Genova Pra’, con tutto ciò che ne consegue in termini di ‘incastri’ con le altre linee che scalano le stesse banchine.

Basti pensare, a questo proposito, al tema sollevato da Cosco (attraverso il general manager Marco Donati) sulle inefficienze e restrizioni che costringono le loro grandi navi portacontainer ad attendere in rada per giorni prima di poter attraccare a causa di fattori come vento, disponibilità di banchina libera, servizi tecnico-nautici, ecc. Un maggior numero di navi Ultra large container carrier in arrivo a Genova Pra’ e al La Spezia Container Terminal rischierebbe di complicare ulteriormente una situazione di congestione che Cosco ha già lamentato.

Il tema nel prossimo futuro diventerà ancora più attuale e urgente da affrontare perchè, sempre secondo quanto risulta a SHIPPING ITALY, oltre a Cosco e a Msc, anche Maersk starebbe per testare l’impiego di navi ultra large (da 17.000 Teu) sui collegamenti fra Estremo Oriente e Mediterraneo, Italia compresa, nell’ambito della nuova alleanza Gemini con Hapag Lloyd che approda al Psa Genova Pra’.

Dato questo scenario diventerà sempre più urgente affrontare il tema dell’ingresso in porto a Genova e a La Spezia delle grandi navi portacontainer extra-large che, per regolamento della Capitaneria di porto, possono approdare in banchina solo con determinante condizioni meteo-marine e con alcune limitazioni (ad esempio serve un ampio tratto di banchina libera a poppa a Genova Pra’). Dopo le critiche espresse da Donati (Cosco Shipping Italy) che ha chiesto un confronto con le parti coinvolte sul tema dell’ingresso delle Ultra large container vessel (“[Il porto di Genova si è rivelato non adatto ad accogliere le grandi navi portacontainer](#)” sono state le sue parole), una disponibilità in questo senso è stata espressa dall’ammiraglio Piero Pelizzari, che al nostro giornale ha fatto sapere come l’autorità marittima sia a disposizione degli operatori per affrontare ogni problematiche al fine di rendere lo scalo più competitivo, compatibilmente con quanto impone la sicurezza marittima e l’accessibilità nautica.

Il tema del gigantismo navale e delle criticità segnalate da Cosco nel far approdare le proprie navi più grandi a Genova ha fatto capolino ieri sera anche alla conviviale del locale Propeller Club che ospitava un intervento di Stefano Messina, presidente di Assarmatori. L’armatore genovese, pur preannunciando un generale timore sulle congestioni portuali in futuro, ha detto che “oggi i porti in Italia sono molto efficienti” e ha aggiunto che “le navi dei nostri associati non hanno problemi di congestione, non vedo problematiche particolari”.

Sul tema, pur confessando di non aver fino a quel momento letto le esternazioni di Cosco, si è espresso il presidente della Regione Liguria, Marco Bucci (che è anche commissario straordinario della nuova diga di Genova), sottolineando che “le infrastrutture vanno fatte. Non prendiamo l’esempio di una nave dove qualcosa non ha funzionato per sostenere che le infrastrutture non vadano fatte”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER

ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

“Il porto di Genova si è rivelato non adatto ad accogliere le grandi navi portacontainer”

Arrivata la seconda portacontainer da 24.000 Teus al Psa Genova Pra’

This entry was posted on Wednesday, February 26th, 2025 at 5:34 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

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