

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nord Africa, India e ancora Buona Speranza: i nuovi orizzonti per la logistica italiana

Nicola Capuzzo · Monday, November 24th, 2025

Milano – Gli operatori italiani della logistica e dei trasporti container sono pronti a scommettere sul Nord Africa (e in parte lo stanno già facendo). Guardano con interesse anche all'India, ma sono scettici rispetto alle possibilità di successo della Via del Cotone, anche se da questo fronte potrebbero arrivare delle sorprese.

Il dibattito sulla evoluzione delle rotte del trasporto via mare, nel corso dell'ultima edizione del Business Meeting CONTAINER ITALY andato in scena venerdì scorso a Milano, è stato avviato da Ignazio Messina, Ad di Ignazio Messina & C., fervido sostenitore e promotore della sponda sud del Mediterraneo, di cui ha elogiato la vitalità in particolare sul fronte terminalistico, al fianco di quella recentemente trovata in India.

“Sono stato in Egitto, dove c’è un grande fermento e il mondo politico-istituzionale sostiene la portualità più che in Europa, e in India, paese dove pure è dedicata grande attenzione al Nord Africa”. Una crescente importanza che la stessa compagnia di navigazione ritrova guardando alla perdita di peso della sponda nord del Mediterraneo: “Ad oggi riempiamo le navi per il 50% al di fuori di Italia, Francia e Spagna. Quindi dall’Egitto, dalla Turchia” ha spiegato Messina.

Relativamente alle rotte dall’Asia, il manager e imprenditore ha parlato anche delle possibili conseguenze di un pieno ritorno all’operatività di Suez, da cui oggi si è ancora lontani. “Difficilmente le compagnie torneranno a ripassare in assenza di garanzie, ma l’effetto più importante, nel caso, sarà la caduta dei noli, un aumento del 30-40% dell’offerta di stiva, un ritorno delle navi in idle e quindi una condizione favorevole per acquistare naviglio, in un’ottica però di lungo periodo”. Messina ha poi parallelamente speso parole di forte critica al progetto Imec (India-Middle East-Europe Economic Corridor), ovvero la Via del Cotone, che dai porti indiani occidentali porterebbe le merci fino all’Europa con un mix di trasporto marittimo e ferroviario. “Ma che senso ha? Intendo dal punto di vista dei transit time, delle rotture di carico...anche considerando gli attuali servizi via treno dalla Cina o la difficoltà di quelli sul territorio italiano”.

Una risposta diretta a questo quesito è stata offerta poco dopo da Alessandro Panaro, responsabile Maritime & Energy di Srmche dopo avere premesso “Se un progetto è portato avanti da Cina o India mai dire mai”, ha poi spiegato: “Questi corridoi sono creati per creare network, incontri tra ambasciatori, rappresentanti dei paesi coinvolti. Anche i porti – come Trieste, Marsiglia – danno

vita a fondazioni, progetti. Insomma, si crea un effetto annuncio che porta a rafforzare le relazioni con il paese in questione, indipendentemente dalla realizzabilità”.

Sempre in materia di vecchie e nuove rotte marittime, nel convegno oltre che del ritorno in auge di Suez si è parlato anche di un possibile perdurare ‘fuori tempo massimo’ della rotta container per il Capo di Buona Speranza. Trieste – ha spiegato al riguardo Marco Zollia, Director of sales & marketing di Trieste Marine Terminal – aspetta con molta attenzione il ritorno alla piena operatività della tratta, dato che il blocco di Suez ha fatto perdere competitività allo scalo nonostante questo fosse comunque raggiunto dai servizi della Ocean Alliance. “Quando lo si si potrà attraversare in piena sicurezza, i collegamenti Asia-Mediterraneo e in particolare Asia – Adriatico torneranno, perché la differenza anche solo in termini di fuel è significativa” ha affermato il manager. Ma – ha aggiunto – “ho qualche dubbio sul fatto che lo faranno tutti i servizi verso il Nord Europa, per diverse ragioni. Ci sono di mezzo le scelte di Trump sui fee alle navi di produzione cinesi, che nel caso porterà le compagnie a riaggiustare la dislocazione delle flotte. In più le compagnie facendo Buona Speranza hanno scoperto il West Africa, che altrimenti dovrebbero servire via feeder”. Il mantenimento di alcune rotte di circumnavigazione dell’Africa verso i porti del Northern Range si tradurrebbe nel “ritorno di una forte competitività per noi in termini di transit time”, uno scenario – ha concluso – “bellissimo”.

F.M.

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**

Ex-works, intermodalità ferroviaria, noli e dazi: gli ostacoli principali per chi spedisce container

“Progetto con la Regione Fvg per defiscalizzare l’adozione di rese diverse dall’Ex Works”

Tutte le foto del Business Meeting CONTAINER ITALY 2025

This entry was posted on Monday, November 24th, 2025 at 3:12 pm and is filed under [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

