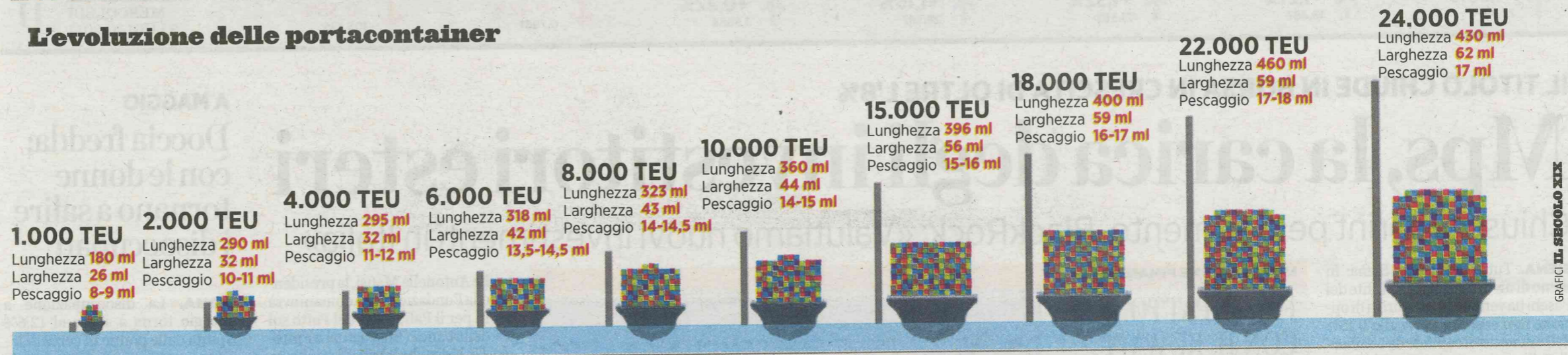


LAVORI AL VIA NEL 2016. ANCORA POCHI I PORTI ATTREZZATI PER RICEVERLE

L'evoluzione delle portacontainer



Portacontainer, ecco i giganti da 24.000 teu

Progetto coreano: consumi ridotti del 23,5% rispetto a una nave di medie dimensioni. Ma gli operatori sono scettici

ALBERTO GHIARA

GENOVA. L'armamento di linea è di fronte a un bivio, ma non è difficile prevedere che direzione sceglierà: certamente la più rischiosa.

L'alternativa è fra l'arrendersi all'evidenza di un eccesso di stiva che sta mortificando le tariffe di nolo delle portacontainer, sempre più grandi e capienti, e lo sfidare la sorte puntando su navi ancora più gigantesche. Intervenedo a Toc Europe, uno dei grandi appuntamenti dello shipping ospitato nei giorni scorsi a Londra, un analista del settore ha annunciato che i cantieri della Corea del Sud sono pronti a costruire navi capaci di portare 24.000 teu, ossia container lunghi venti piedi, e che le prime lamierie per impostare gli scafi verranno saldate già nel 2016. Una volta costruite queste mega-portacontainer saranno lunghe 430 metri e larghe 62, con un pescaggio di 16/17 metri. L'altezza del One World Trade Center, il gratta-

cielo che ha sostituito le Twin Tower ed è diventato l'edificio più alto di New York, è alto "soltanto" 417 metri. Si tratta di un salto che molti operatori giudicano azzardato e che rappresenterebbe un aumento del 30% rispetto alle unità di maggiori dimensioni che circolano oggi, quelle da 18.000 teu della compagnia danese

Maersk. L'analista che ha fatto l'annuncio, che si chiama Andrew Penfold e lavora per Ocean Shipping Consultants, ha spiegato al sito specializzato "Seatrade Global" che i costi di navigazione per una nave da 24.000 teu sono, in

proporzione, inferiori del 23,5% rispetto a una da 12.500 teu (ossia una delle navi più grandi fra quelle che oggi toccano i porti italiani) e del 17,4% rispetto a una 16.000 teu.

Non tutti gli operatori però sono d'accordo nel valutare gli effetti di navi così grandi. Lo svantaggio più evidente è che non ci sono porti per accoglierle. «Il dubbio è che queste navi si costruiscono in 18-24 mesi: i



La portacontainer Cma-Cgm Marco Polo, una delle più grandi al mondo, nel porto di Maasvlakte (Rotterdam)

terminal riusciranno ad adeguarsi negli stessi tempi?», nota l'agente marittimo Gianfranco Gazzolo. Gazzolo rappresenta in Italia la compagnia di Stato cinese China Shipping, che a ottobre metterà in linea navi da 19.000 teu, le più grandi mai costruite finora. Ciononostante anche Gazzolo è perplesso sulla scelta di andare oltre: «In Europa ci sono soltanto due o tre porti che sarebbero in grado

di accogliere navi di oltre 20.000 teu. Ma anche in Far East potrebbero esserci problemi». Anche Giorgio Grillo, dell'agenzia genovese Hugo Trumpy, è perplesso sul progetto della nave da 24.000 teu: «Ne costruiranno una, poi vedranno che non può entrare nei porti e la cosa finirà lì. Certamente non arriveranno a Genova, dove le gru di banchina hanno già problemi a scaricare navi

da 7.000 teu, ma credo che non potranno andare neanche a Rotterdam e dovranno limitarsi alle rotte interne all'Asia». Marco Conforti, presidente di Assiterminal, associazione di terminalisti portuali italiani, è diplomatico: «Nessun terminal investe su navi ipotetiche. Una gru costa 10 milioni di euro e per scaricare navi di questo genere ce ne vogliono quattro. I terminal italiani si stanno at-

trezzando per ospitare le navi maggiori oggi in circolazione (da 18.000 teu, ndr)». Conforti invita a rileggere l'allarme lanciato nei mesi scorsi dall'esperto del settore, Sergio Bologna, sulla possibilità che dietro alla crescita delle flotte ci siano fenomeni finanziari piuttosto che scelte commerciali. Per Bologna lo scoppio della bolla finanziaria dello shipping potrebbe avere ripercussioni anche sul resto dell'economia. E d'altra parte un osservatore attento come Martin Stopford, vicepresidente della società londinese Clarksons research center, nel febbraio scorso aveva recitato il de profundis per il gigantismo, con dati ben diversi da quelli di Penfold. Secondo Stopford, quando in giro ci sono già navi molto grandi, mettere in circolazione navi ancora maggiori porta a risparmi ridotti. Inoltre diventa difficile riempirle. Infatti Maersk ha cercato di creare l'alleanza P3 con Msc e Cma-Cgm proprio per fare massa critica sulle navi da 18.000 teu, ma è stata bocciata dal ministero del Commercio cinese per violazione della legge antitrust. Quante compagnie ci vorrebbero per riempirne una da 24.000?

© RIPRODUZIONE RISERVATA