

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Anche le navi di Msc iniziano a circumnavigare l’Africa. Noli e transit time aumenteranno

Nicola Capuzzo · Sunday, December 17th, 2023

Dopo le decisioni prese e gli annunci fatti da Maersk Line e da Hapag Lloyd, anche Mediterranean Shipping Company si aggiunge alle compagnie di navigazione che hanno scelto di evitare il passaggio attraverso il Mar Rosso e il canale di Suez per ragioni di sicurezza della navigazione.

Il global carrier elvetico ha fatto questa scelta dopo che sue due navi, la Msc Alanya e la Msc Palatium III (quest’ultima operata in charter da Ignazio Messina & C.), sono state bersaglio di missili lanciati da terra da parte dei miliziani Houthi che stanno prendendo di mira tutti i bastimenti diretti a Israele o collegati a società armatoriali israeliane. Attacchi finalizzati a mettere pressione su Israele affinché interrompa le azioni militari in atto contro Gaza.

La Msc Palatium III è stata attaccata venerdì nelle acque del Mar Rosso e non ci sono stati feriti tra l’equipaggio della nave, anche se a bordo si sono registrati “danni limitati da incendio” e la nave è stata temporaneamente posta fuori servizio.

“A causa di questo incidente e per proteggere la vita e la sicurezza dei nostri marittimi, fino a quando il passaggio nel Mar Rosso non sarà sicuro, le navi Msc non transiteranno nel Canale di Suez in direzione est e ovest” ha fatto sapere la compagnia ginevrina in una nota. “Alcuni servizi saranno dirottati verso il Capo di Buona Speranza” per cui circumnavigheranno l’Africa.

Le spedizioniere digitale Flexport ha quantificato in almeno 7-10 giorni l’impatto in termini di transit time per la scelta di navigare intorno all’Africa rispetto all’alternativa tradizionale di sfruttare il Canale di Suez per servire i trade fra Europa e Asia.

Le navi Msc Tessa e Msc Capella venerdì sono state fra le prime a ricevere istruzione di evitare il Mar Rosso e per questo hanno virato verso sud a metà giornata e stanno attualmente navigando lungo le coste orientali dell’Africa deviando la propria rotta inizialmente prevista.

Ovviamente la tendenza crescente di molte navi evitare le acque e la zona di conflitto in Mar Rosso e nel Mediterraneo orientale rappresenta un’immediata minaccia per gli scambi commerciali sia sotto forma di aumento delle tariffe di nolo, sia in termini di ritardi che si ripercuoteranno sulle catene di approvvigionamento globali di merci.

Non è un caso che le azioni del gruppo danese A.P. Moller-Maersk A/S e quelle della tedesca

Hapag-Lloyd AG nonché del vettore israeliano Zim Integrated Shipping Services sono immediatamente salite venerdì grazie alle aspettative che le interruzioni ai transiti in Mar Rosso e l'allungamento delle rotte per le navi che circumnavigheranno l'Africa possano contribuire a ridurre l'eccesso di capacità di trasporto marittimo nel settore container.

Le criticità che riguardano il Mar Rosso, e di riflesso il canale di Suez, si aggiungono a quelle in atto da mesi attraverso il canale di Panama (per la siccità), due vie d'acqua dove transitano rispettivamente il 12% e il 5% del commercio mondiale secondo Marco Forgione, direttore generale dell'Institute of Export & International Trade. “Sono fondamentali per il flusso del commercio internazionale” ha sottolineato Forgione in una nota. “Senza il loro funzionamento regolare l'effetto domino di danni e interruzioni alle catene di approvvigionamento causati da navi in ritardo e in aree ‘sbagliate’ sarà sostanziale”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, December 17th, 2023 at 8:11 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.