

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ok al ritorno delle navi italiane nei porti israeliani

Nicola Capuzzo · Thursday, February 15th, 2024

Le navi di bandiera italiana possono tornare a operare in tutti i maggiori scali marittimi di Israele.

Ad annunciarlo è stato il deputato e vice ministro al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Edoardo Rixi, dicendo: “Il Comitato interministeriale per la sicurezza marittima ha deliberato all’unanimità la riapertura, in sicurezza, alle operazioni commerciali per le navi italiane nei porti israeliani di Ashdod ed Eliat che riprendono le loro attività aggiungendosi a quello di Haifa già operative”. Rixi aggiunge: “La decisione permetterà agli operatori di tornare in porti strategici per gli scambi commerciali del Paese: Haifa, ad esempio, è uno dei terminali logistici della nuova ‘via del cotone’. Una boccata di ossigeno per i nostri armatori e per i porti nazionali collegati agli scali israeliani”.

Il tema è particolarmente sentito dalle società armatrici perché i limiti alla navigazione imposti per ragioni di sicurezza dalla Marina Militare e dal Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera hanno impatti diretti sulla competitività del naviglio impiegato in alcuni specifici traffici e trade. Limiti che tanto più impattano se altre bandiere comunitarie impongono vincoli e limitazioni meno stringenti diventando in questo modo fattori competitivi favorevoli o sfavorevoli per chi opera mezzi di trasporto navali al servizio di particolari mercati.

Su questo tema si era espressa lo scorso autunno Valeria Novella, intervenendo in rappresentanza di Confitarma a un convegno organizzato dallo studio legale Camera Verneti, dicendo che “i conflitti militari a cui assistiamo rischiano di marginalizzare di nuovo il Mediterraneo. Da quando è scoppiato il conflitto in Ucraina il livello di sicurezza per le navi è stato alzato a Marsec 3, ovvero nessuna nave italiana può navigare in Mar Nero e nel Mar d’Azov. Noi avevamo navi che periodicamente lavoravano in Mar Nero, siamo stati fermi per giorni lì con due navi quando è scoppiata la guerra in Ucraina, poi le due navi sono state mandate a lavorare in altre regioni di mercato. La nostra bandiera ci rende meno competitivi rispetto ad altri colleghi le cui navi possono lavorare tranquillamente in Mar Nero e Mar d’Azov”. Qualcosa di molto simile stava avvenendo nell’ultimo periodo anche da e per i porti israeliani che comunque, seppure riaperti al traffico per il naviglio italiano, mantengono un livello di sicurezza massima Marsec 3.

In occasione del Comitato interministeriale per la sicurezza marittima tenutosi ieri a Roma presso il Ministero dei Trasporti sono stati forniti alcuni numeri aggiornati sull’impatto che la crisi in Mar Rosso sta avendo sul traffico marittimo riconducibile a navi di bandiera italiana. Il periodo preso in

esame è quello che va dal 7 ottobre 2023 (giorno dell'attacco di Hamas a Israele) al 20 gennaio 2024, comparato con lo stesso arco temporale di dodici mesi prima. Per ciò che riguarda il traffico marittimo dal Capo di Buona Speranza i transiti di navi sono saliti del 31% raggiungendo quota 5.567; di questi 15 hanno riguardato navi di bandiera italiana (rispetto ai 22 di un anno prima). Nel periodo 20 gennaio – 9 febbraio di quest'anno i transiti complessivamente sono stati 1.947 (in netta salita rispetto ai 1.098 di dodici mesi prima) e 4 sono state le navi italiane impiegate su quella rotta.

Per ciò che riguarda i flussi di navi che circumnavigano l'Africa (evitando Mar Rosso e Suez) un approfondimento è stato dedicato a quelle che si dirigono verso i porti del Mediterraneo: dal 7 ottobre al 20 gennaio scorso 319 sono state le navi 'tracciate' (+16%) e di queste 17 si sono dirette verso scali italiani (+183%). Limitatamente al periodo 20 gennaio – 12 febbraio 2024 sono state 208 le navi arrivate in Mediterraneo dopo aver doppiato il Capo di Buona Speranza (+47%) e 7 quelle dirette verso i porti italiani (erano state zero un anno prima quando il Mar Rosso era sicuro). Complessivamente, dunque, la media per il periodo 7 ottobre – 12 febbraio è stata di un +26,6% di traffico verso il Mediterraneo e di un +300% verso i porti italiani.

Un ultimo approfondimento è stato infine dedicato al flusso di navi che hanno attraversato lo stretto di Bab el Mandeb nel periodo compreso fra il 20 gennaio e il 9 febbraio scorso (sempre rispetto a un anno prima): i transiti complessivamente sono stati 887 (-52%) e 5 quelli di bandiera italiana (-50%).

N.C.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, February 15th, 2024 at 4:46 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

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