

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dopo quasi quattro anni Msc è tornata a vendere per demolizione una nave

Nicola Capuzzo · Sunday, February 19th, 2023

Msc si appresta a demolire una nave portacontainer di dimensioni e portata ridotta ma, al netto del valore dell'affare che è relativamente modesto, questa informazione è una notizia perchè, essendo la prima negli ultimi quattro anni, segna chiaramente un passaggio da un ciclo a un altro dello shipping. Dopo anni di noli alle stelle, le spedizioni via mare di carichi containerizzate stanno rapidamente ai valori (bassi) del pre-pandemia e agli armatori non resterà che iniziare a demolire il naviglio più datato e meno redditizio sia per ragioni economiche che per ridurre la capacità e l'offerta di stiva disponibile sul mercato.

Linerlytica ha reso noto che la Msc Floriana, nave costruita nel 1986, con una capacità di 1.879 Teu e in servizio nel Mediterraneo e in Africa per il global carrier svizzero, risulta sia stata venduta per 4,56 milioni di dollari, pari a 520 dollari/Ldt per essere smaltita ad Alang, in India. Alcuni database navali mostrano che Msc l'aveva acquistata nel 2021, probabilmente esercitando un'opzione di riacquisto dopo averla ceduto con un sale & lease back negli anni precedenti.

L'ultima volta che il colosso armatoriale ginevrino aveva ceduto una nave per scrap era stata nel 2019 con la Msc Ronit, unità da 1.750 Teu costruita nel 1990, dismessa insieme alla Msc Mirella da 2.500 Teu e costruita nel 1989.

I dati di *Linerlytica* mostrano che, dall'inizio di quest'anno, 13 navi (per complessivi 18.553 Teu) sono state vendute e destinate alla demolizione, dopo appena sette (per 5.815 Teu) in tutto il 2022. “Il ritmo delle demolizioni navali deve aumentare ulteriormente prima di riuscire a creare una differenza sostanziale sulla domanda di stiva complessiva disponibile sul mercato” ha sottolineato la stessa fonte.

Tra gli altri operatori di linea che hanno venduto naviglio per demolizione figurano Maersk, Evergreen, Straits Orient e Shreyas, oltre a Wan Hai, che ha rottamato 10 navi datate.

VesselsValue ha evidenziato che lo scorso gennaio è assistito il mese più attivo da luglio 2020 per ciò che riguarda le vendite per ‘rottamazione’ con tutte le navi portacontainer che erano state costruite negli anni ’90.

Global Marketing Systems, società con sede a Dubai e uno dei principali acquirenti (cas buyer) di

scafi da smaltire, ha fatto sapere che la maggior parte degli scafi acquistati sono state portacontainer feeder, mentre ancora poche sono state le unità classe panamax. La scarsa disponibilità di dollari americani in Bangladesh e Pakistan continua a rendere l'India la prima scelta per il riciclaggio delle navi.

Simon Heaney, analista di mercato di Drewry, ha spiegato a *The Loadstar* che quest'anno potrebbero essere 'smaltiti' fino a 600.000 Teu di stiva aggiungendo però che, "nonostante si tratti di livelli vicini ai record passati, poiché le nuove consegne previste in arrivo con gli attuali orderbook sono così elevate quest'anno e la domanda è in fase di stallo, non riteniamo che il mercato del trasporto marittimo di container sarà in grado di evitare le conseguenze della sovraccapacità".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, February 19th, 2023 at 8:00 pm and is filed under [Cantieri, Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.