

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Dopo le navi portacontainer sempre più navi cisterna stanno alla larga dalle acque a rischio attacchi

Nicola Capuzzo · Monday, December 18th, 2023

Crescono gli attacchi del gruppo militante yemenita Houthi, allineato con l'Iran, contro le navi nel Mar Rosso procurando l'interruzione della catena del commercio marittimo poiché le principali compagnie di trasporto marittimo attive a livello mondiale (anche Cma Cgm si è aggiunta a Msc, Hapag Lloyd e Maersk) scelgono di far rotta intorno al Capo di Buona Speranza per evitare il Canale di Suez. Questa in estrema sintesi la situazione secondo gli analisti del settore riportata oggi dall'agenzia *Reuters*.

Più nel particolare un portavoce degli Houthi ha dichiarato di aver lanciato un attacco con un drone contro due navi da carico nell'area lunedì, l'ultimo di una serie di attacchi missilistici e con droni contro la navigazione che, a suo dire, sono una risposta all'assalto di Israele alla Striscia di Gaza.

Diverse grandi compagnie di trasporto merci, tra cui Msc, hanno iniziato a navigare intorno all'Africa, aggiungendo costi e ritardi che si aggraveranno nelle prossime settimane. Circa il 15% del traffico marittimo mondiale transita attraverso il Canale di Suez, la rotta più breve tra Europa e Asia.

La guerra tra Israele e Hamas, iniziata il 7 ottobre, ha provocato scosse nella regione e minaccia di provocare un conflitto più ampio. Gli attacchi sul Mar Rosso hanno dimostrato la capacità delle forze paramilitari mediorientali sostenute dall'Iran di sconvolgere il commercio globale in un momento in cui Teheran e i suoi alleati si stanno posizionando contro Stati Uniti e Israele.

Le compagnie che hanno dirottato le navi, insieme, "controllano circa la metà del mercato globale del trasporto di container", ha dichiarato alla *Reuters* Albert Jan Swart, analista di Abn Amro. "Evitare il Mar Rosso comporterà un aumento dei costi a causa dei tempi di viaggio più lunghi" ha sottolineato Swart.

Anche la major petrolifera Bp ha temporaneamente sospeso tutti i transiti attraverso il Mar Rosso e il gruppo petrolifero Frontline ha appena dichiarato che le sue navi eviteranno il passaggio nel tratto di mare a rischio attacchi, segno che la crisi si sta allargando al settore delle spedizioni di energia. E i prezzi del greggio sono saliti lunedì proprio per effetto di questa tendenza.

"I premi assicurativi per il rischio di guerra sono in aumento naturalmente, ma se le navi vengono

dirottate intorno all’Africa l’offerta di trasporto sarà ridotta e i carichi viaggeranno con transit time più lunghi” ha dichiarato l’amministratore delegato di Frontline, Lars Barstad. “Questo significherà per i noli marittimi una forte pressione al rialzo”.

Poche ore più tardi anche il gruppo norvegese Equinor ha dichiarato di aver deviato “alcune navi” che trasportavano greggio e gas di petrolio liquefatto (Gpl) dal Mar Rosso. La società non ha voluto precisare il numero di navi interessate. Anche un colosso come la compagnia armatoriale Euronav che opera petroliere ha dichiarato che la sua flotta eviterà il Mar Rosso fino a nuovo avviso.

Gli attacchi degli Houthi hanno inoltre costretto le compagnie a ripensare i loro legami con Israele, la compagnia di navigazione taiwanese Evergreen ha ad esempio dichiarato di aver deciso di interrompere temporaneamente l’accettazione di carichi con origine o destinazione israeliani.

Questa situazione ha spinto gli **Stati Uniti e i loro alleati a discutere di una task force per proteggere le rotte del Mar Rosso**, una mossa che Teheran, acerrimo nemico degli Stati Uniti e di Israele, ha avvertito essere un errore. Per tutta risposta il segretario alla Difesa statunitense Lloyd Austin in visita in Israele, ha dichiarato che nessun gruppo o Stato dovrebbe mettere alla prova la determinazione dell’America. “Nel Mar Rosso stiamo guidando una task force marittima multinazionale per sostenere il principio fondamentale della libertà di navigazione” ha aggiunto.

La Norvegia e l’Italia stanno valutando se unirsi alla task force occidentale, hanno detto funzionari di entrambi i membri della Nato. Il ministro della Difesa danese Troels Lund Paulsen ha detto che Copenaghen “parteciperà” alla fornitura di sicurezza, senza approfondire.

Alcuni osservatori hanno sottolineato inoltre che, nonostante il gruppo Houthi affermi di colpire solo navi legate a Israele, i loro obiettivi includono ultimamente anche navi non dirette o riconducibili a Israele.

“Gli Houthi – e per estensione il loro principale sostenitore militare, l’Iran – stanno probabilmente utilizzando la loro capacità di colpire nel Mar Rosso per esercitare una maggiore influenza geopolitica nella regione, oltre che per influenzare la guerra di Israele a Gaza” ha affermato Jack Kennedy di S&P Global Market Intelligence.

Gli analisti di mercato concordano nel ritenere che gli effetti di questo scenario includono un significativo rallentamento delle spedizioni via mare e un potenziale aumento dei prezzi per i consumatori.

Le deviazioni stanno aggiungendo almeno una settimana di tempo di navigazione per le navi portacontainer; in genere, il trasporto di merci da Shanghai a Rotterdam richiede circa 27 giorni attraverso il Canale di Suez secondo Rico Luman, analista di Ing, che ha affermato: “Questo comporterà dei ritardi nelle consegne a fine dicembre, con effetti a cascata su gennaio e probabilmente su febbraio, dato che anche il prossimo ciclo di linee e spedizioni marittime sarà ritardato”.

Questi shock agli scambi commerciali potrebbero avere ripercussioni sulla fornitura di beni di consumo, in particolare in vista del capodanno cinese, con ritardi che lascerebbero i rivenditori in alcuni casi con scorte invendibili e, in ultima analisi, potrebbero far aumentare i prezzi per i consumatori secondo Marco Forgione, direttore generale dell’Institute of Export & International Trade.

I noli marittimi sono destinati a salire per le ragioni citate (in primis per i viaggi più lunghi che aumentano il rapporto tonnellate/miglia) e le compagnie al momento cercheranno di aumnetare il riempimento del naviglio già in servizio riducendo la capacità di stiva in eccesso ha dichiarato Zvi Schreiber, amministratore delegato di Freightos. Lo stesso spedizioniere digitale ha fatto sapere che i noli marittimi per il trasporto di carichi containerizzati verso Israele dai porti cinesi è aumentato dai 1,975 dollari per box da 40 di fine novembre agli oltre 2,300 dollari del 12 dicembre scorso.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

L'Italia valuta se unirsi alla 'coalizione marittima del Mar Rosso'

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

Maersk e Hapag Lloyd ordinano alle proprie navi di non transitare in Mar Rosso

This entry was posted on Monday, December 18th, 2023 at 5:40 pm and is filed under [Economia](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.