

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cosco rivoluziona il trade Asia – Med e arriva nei porti liguri con navi da 20.000 Teu

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 27th, 2024

La compagnia di navigazione cinese Cosco Shipping dal mese di marzo apporterà un significativo cambiamento al deployment delle sue navi in servizio sul trade Asia – Europa per effetto del quale in Mediterraneo arriveranno portacontainer ultra large da 20.000 Teu di capacità.

Ad essere interessati da questa novità saranno anche gli scali di Genova (Psa Genova Pra') e La Spezia (La Spezia Container Terminal) perché già a metà mese arriverà la Cosco Shipping Aries, prima di una serie di ultra large container carrier impiegate nel servizio AEM1 (MED1) operato dal vettore marittimo cinese nell'ambito dell'alleanza (Ocean Alliance) di cui fa parte insieme a Cma Cgm, Evergreen e Oocl.

Lunga 400 metri, la Cosco Shipping Aries sarà fra le prime portacontainer extra large da 20.000 Teu ad arrivare (carica) nei porti italiani dell'Alto Tirreno; il primato di Msc che aveva celebrato l'arrivo sempre a Genova e Spezia della Msc Nicola Mastro lo scorso settembre era avvenuto con lo scafo praticamente svuotato di container in coperta e a bordo.

Secondo quanto ricostruito da SHIPPING ITALY la scelta di Cosco di impiegare le più grandi portacontainer a disposizione sul trade che mette in collegamento Estremo Oriente e Mediterraneo (circumnavigando l'Africa), dirottando invece le navi di portata minore (circa 14.000 Teu) sui collegamenti Asia – Nord Europa, ha due significati importanti. Il primo è che questa riorganizzazione evidentemente trae origine dalla convinzione che secondo il carrier cinese la crisi in Mar Rosso non si esaurirà a breve ma sarà necessario molto tempo prima che la rotta attraverso il canale di Suez torni a essere sicura per i traffici. La necessità dunque è quella di adeguarsi a una nuova normalità che prevede transit time più lunghi e un numero maggiore di navi impiegate nei servizi per garantire la frequenza settimanale. Il secondo aspetto significativo è legato al transhipment: chi, come Msc e Maersk ad esempio, ha la possibilità di sfruttare un porto di trasbordo in prossimità di Gibilterra, elegge quello scalo come nuovo hub dove scaricare (per poi smistare) i container diretti al Mediterraneo da navi che proseguono poi la loro navigazione verso il Nord Europa. Chi invece, come Cosco, ha il proprio hub al Pireo, e quindi nel Mediterraneo orientale, non ha la possibilità di sfruttare la vicinanza allo stretto di Gibilterra e per questo evidentemente preferisce dedicare navi di capacità maggiore ai viaggi diretti dall'Asia al Pireo e agli altri porti inseriti nella rotazione della linea Med1 (Genova, La Spezia, Fos e Valencia).

Se finora, dunque, i container provenienti dall'Asia viaggiavano sia sulle linee collegate solo al Mediterraneo sia su quelle dirette verso il Nord Europa con scalo in un porto di transhipment in Sud Europa, da metà marzo tutti i traffici di Cosco avranno in pratica due loop fra loro completamente indipendenti: uno Asia – Mediterraneo servito con maxi navi da 20.000 Teu e un altro Asia – Nord Europa con portacontainer di portata mediamente inferiore. Una rivoluzione storica per il trasporto marittimo di container fra Estremo Oriente ed Europa.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, February 27th, 2024 at 8:30 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#), [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.