

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Msc svela il suo nuovo network di collegamenti 'in solitaria'

Nicola Capuzzo · Monday, September 9th, 2024

Dopo il divorzio da Maersk (poi confluita nella nuova alleanza Gemini con Hapag Lloyd), Msc aveva chiarito di voler continuare a operare servizi di trasporto container in solitaria, forte del suo essere ormai il primo operatore al mondo per capacità. Al netto di [un importante accordo di scambio slot annunciato oggi](#), siglato con la neonata Premier Alliance e relativo a 9 rotte tra Asia ed Europa (e di eventuali ulteriori intese), questa si conferma essere la strada scelta dal carrier elvetico, che – sempre oggi – ha presentato anche la sua offerta di collegamenti che opererà in autonomia dal febbraio 2025.

La proposta – spiega la stessa Msc in una nota – si compone nell'insieme di 5 trade, per un totale di 34 rotte, di cui 7 dall'Asia verso il Nord Europa, 6 verso il Mediterraneo, 10 relative ai collegamenti verso gli Usa e altre 11 sulla rete transatlantica.

Per le tratte interessate – quelle con il Med, il Nord Europa e la costa est degli Stati Uniti – la compagnia ha presentato due possibili opzioni, una che prevede transiti per il Capo di Buona Speranza e quella, più ottimistica, che ipotizza il ritorno di viaggi regolari nel canale di Suez.

Guardando nel dettaglio ai collegamenti da e per i porti italiani, in entrambi i casi l'offerta del vettore prevede che siano tre gli scali coinvolti da tocche dirette, ovvero quelli di Genova, La Spezia e Trieste, nell'ambito dei quattro servizi Dragon, Jade, Phoenix e Lynx. Sebbene i due scenari prevedano importanti variazioni in termini di transit time, sono poche le differenze in termini di rotazione.

Più nel dettaglio, Dragon nell'ipotesi di transito per il Capo di Buona Speranza prevede siano toccati nell'ordine i porti di Shanghai, Ningbo, Yantian, Singapore, Abu Qir, Gioia Tauro, Genova, La Spezia, Fos-sur-Mer, Valencia, Malaga, Abidjan, Lome, Mundra, Nhava Sheva, Colombo, Yantian. Nello scenario del passaggio per Suez la toccata ad Abu Qir è sostituita da uno scalo al King Abdullah port. Per un confronto, nel primo caso il transit time Shanghai – Genova è di 50 giorni, nel secondo di 36.

Passando al Jade, questo nel quadro immutato di transiti al largo del Sudafrica prevede la rotazione Qingdao, Busan, Ningbo, Shanghai, Yantian, Singapore, Sines, Valencia, Barcellona, Gioia Tauro, Singapore, Shanghai, che nell'ipotesi di un passaggio per Suez si arricchisce di una seconda toccata a Gioia Tauro (oltre che di un doppio scalo a King Abdullah, perdendo parallelamente quello di Sines). In questo caso il transit time Qingdao – Gioia passa da 57 a 37 giorni.

Terzo servizio che interessa l'Italia è poi il Phoenix. Nella prima, più lunga veste, la rotazione prevede partenza a Busan e toccate a Ningbo, Shanghai, Shekou, Singapore, Iskenderun, Trieste, Koper, Iskenderun, Mersin, Singapore. A questa, nel secondo scenario, si aggiungono fermate a King Abdullah, Jeddah e Singapore in westbound. Quanto ai transit time, si passa dai 52 giorni del Busan Trieste del primo ai 38 del secondo.

L'Italia infine è inclusa nel servizio Lynx, la cui rotazione rimane immutata nelle due ipotesi, prevedendo toccate a Busan, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Shekou, Singapore, Barcellona, Valencia, Fos-sur-Mer, Genova, Pireo, Damietta, Singapore, Laem chabang, Vung tau, Shanghai. Poca la differenza tra i due scenari, dato che nel caso del passaggio per Buona Speranza il transit time Busan – Genova è di 52 giorni, che scendono a 49 nel quadro di un rientro regolare dell'attività nel canale di Suez.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Monday, September 9th, 2024 at 2:38 pm and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.