

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Container: cala la frequenza dei servizi ma aumenta la dimensione delle navi

Nicola Capuzzo · Friday, May 22nd, 2020

Basandosi sugli scenari macroeconomici stimati dal Fondo Monetario Internazionale, la società di ricerca e analisi Drewry ha fatto alcune previsioni sul mercato del trasporto marittimo di container secondo le quali l'Occidente sarà la parte del mondo più colpita dagli effetti della pandemia di Covid-19 ma saranno tante le regioni del mondo a registrare volumi in flessione. La ripresa dipenderà dalle misure di stimolo e dal grado di fiducia dei consumatori. Secondo Drewry la movimentazione globale di container calerà del 12% nel 2020 e del 6% il prossimo anno. Nel frattempo, a fronte di una riduzione delle frequenze dei servizi, le linee marittime cercano di spingere al massimo sulle economie di scala impiegando navi con la massima capacità possibile.

Nel primo trimestre dell'anno il totale dei traffici transitati nei porti cinesi è sceso del 3,5%, mentre le flessioni è stata del 8,9% per i primi otto hub della Repubblica Popolare. Secondo le statistiche rilasciate dalla China Ports & Harbors Association nei primi otto scali del Paese il totale dei container movimentati è stato pari a 37,63 milioni di Teu nei primi tre mesi dell'anno.

La capacità di stiva offerta sul mercato dai vettori marittimi sembra essersi in questi giorni stabilizzata dopo circa 500 blank sailing annunciati da quando la diffusione del contagio di Coronavirus è iniziata. Nell'ultima settimana sono state pochissimi gli annunci di ulteriori partenze annullate da parte dei global carrier. Addirittura, secondo Sea-Intelligence, nonostante siano stati annunciati in questi giorni appena 7 nuovi blank sailing sulle rotte intercontinentali, la capacità di stiva disponibile è aumentata perché i vettori hanno impiegato naviglio di portata maggiore. Ne è un esempio [l'upgrade dimensionale delle navi destinate a scalare Vado Gateway nel servizio Italia – Medio Oriente](#) così come [l'arrivo previsto a Gioia Tauro per la prima volta di una nave da 23.600 Teu inserita nella rotazione fra Asia e Sud Europa](#).

In questi ultimi mesi l'offerta di stiva è stata artificialmente ridotta rispetto ai programmi originari del 15-25% sulle rotte transpacifiche, mentre fra Asia ed Europa la minore offerta è stata nell'ordine del 25%. Addirittura dimezzata la capacità di stiva sul trade Asia – costa est del Sud America. Nonostante le elevate percentuali, se si raffronta questi dati con lo stesso periodo dell'anno scorso il divario nel decremento della capacità di stiva è più limitato.

Al momento non ci sarebbero blank sailing già programmati per il terzo trimestre dell'anno in corso anche se gli esperti si aspettano che una riduzione delle partenze sarà inevitabile dal

momento che la domanda di trasporto merci via mare non tornerà già a luglio ai livelli pre-Covid. Nonostante i lockdown e il conseguente rallentamento della produzione, fino ad oggi i vettori marittimi sono riusciti nell'intento di mantenere su livelli sostenuti i noli che risultano superiori rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso addirittura di un 25-40% a seconda del momento e del trade preso in esame. La media dei noli fra Cina e Mediterraneo nella prima parte del 2020 è stata superiore del 25% rispetto al 2019, così come verso il Nord Europa le tariffe sono risultate più elevate di un 14%. I noli rispetto all'esercizio scorso sono scesi (del 2,1%) solo fra la Cina e la costa est degli Stati Uniti.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, May 22nd, 2020 at 11:55 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.