

Shipping Italy

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Le normative ambientali ridurranno il tonnellaggio anche per i feeder mediterranei

Nicola Capuzzo · Friday, October 7th, 2022

Il tema della possibile carenza di naviglio legata all'impatto delle normative ambientali non riguarda, quanto al Mediterraneo, solo il comparto ro-ro e ro-pax.

A sostenerlo è Daniel Richards, analista di Maritime Strategies International. Nei prossimi anni, gli armatori regionali del Mediterraneo dovranno aumentare le commesse di nuove costruzioni per sostituire le navi obsolete ritirate dalla flotta a causa dell'entrata in vigore di normative ambientali sempre più stringenti. In attesa dei nuovi ingressi la capacità disponibile per fornire collegamenti spoke nei mercati mediterranei ad alta intensità di trasbordo potrebbe finire per scarseggiare.

L'impatto di questo fenomeno sui diversi mercati subregionali dei container dipenderà in parte dal profilo di età delle navi attualmente impiegate in ciascun traffico. L'analisi di Msi sugli ordini di navi portacontainer da meno di 3.900 teu suggerisce che più del 50% sia stato commissionato da armatori destinati con ogni probabilità ad impiegare tale naviglio su servizi intra-asiatici.

La potenziale carenza di navi disponibili a fornire collegamenti di trasbordo nel Mediterraneo potrebbe essere esacerbata anche da cambiamenti nella velocità di navigazione delle navi nei prossimi anni. Esiste un'enorme incertezza sul modo in cui le velocità medie di navigazione cambieranno in risposta alle modifiche delle normative ambientali, con implicazioni potenzialmente significative per gli equilibri di mercato del settore.

Negli ultimi mesi le velocità medie di navigazione rilevate dai dati Ais hanno registrato un notevole rallentamento rispetto ai picchi registrati nel 2021. La diminuzione della velocità è stata maggiore in termini proporzionali per le navi sotto i 3.000 teu e minore per la flotta da 8.000 e più teu. I volumi di carico più bassi – e potenzialmente una minore necessità di accelerare per recuperare i ritardi – sono la probabile spiegazione, mentre il significativo aumento dei prezzi globali del bunker rispetto alla fine del 2021 è un altro fattore potenziale d'impatto.

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

This entry was posted on Friday, October 7th, 2022 at 10:30 am and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

