

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La crisi del Mar Rosso porta con sé un temporaneo vuoto nei trasporti marittimi di linea

Nicola Capuzzo · Thursday, January 11th, 2024

La crisi del Mar Rosso sta continuando a far salire i noli container per i trasporti dall'Asia verso Nord Europa e Mediterraneo, ma sta anche per generare una temporanea crisi di capacità sulle stesse due rotte.

L'ultimo aggiornamento della società di analisi Drewry mostra che nella settimana che si è appena conclusa le tariffe per l'invio di container da 40 piedi da Shanghai a Genova hanno fatto un nuovo balzo in alto (+25%), attestandosi ora a quota 5.213 dollari. Un salto in alto, solo di poco più contenuto, si è visto per la tratta dallo scalo cinese a Rotterdam, i cui noli risultano aumentati del 23% a 4.406 dollari. Simile anche la crescita sui servizi di ritorno, con le spedizioni da Rotterdam a Shanghai che salgono del 19% a 652 dollari, mentre nel suo complesso l'indice (che si basa sulle 8 tratte più battute a livello globale) risulta in aumento del 15% a 3.072 dollari.

Oltre a questo effetto già previsto, l'indisponibilità (o comunque le difficoltà di attraversamento) della rotta per lo Stretto di Bab al-Mandeb e quindi per il canale di Suez sta però per avere ripercussioni anche sulla capacità di stiva. Una criticità, ha evidenziato Sea-Intelligence, su cui pesa un certo grado di incertezza, temporanea, e in ogni caso non grave come quelle osservate nel corso della pandemia, ma comunque significativa secondo le stime.

Secondo gli analisti, infatti, diversi servizi in partenza dall'Asia sono stati trattenuti in attesa di un possibile re-routing, mentre parallelamente altri collegamenti stanno raggiungendo l'area in ritardo sulla tabella di marcia. La combinazione di questi due fattori, stimano, creerà un crollo della capacità nei servizi Asia – Nord Europa nella settimana del 22 gennaio, che però sarà riassorbito nei giorni successivi. Lo stesso fenomeno si osserverà nei servizi tra Asia e Mediterraneo, dove però approssimativamente si osserverà a partire dal 15 gennaio.

Una situazione, benché limitata nel tempo, che appare paradossale alla luce dello stato del settore sotto il profilo della capacità. L'ultimo aggiornamento al riguardo della associazione armatoriale internazionale Bimco calcola infatti che nel 2023 siano state consegnate 350 nuove portacontainer, per una capacità aggiuntiva di 2,2 milioni di Teu, che ha superato di molto il precedente record del 2015 con l'arrivo di stiva per 1,7 milioni di Teu. Il primato sarà peraltro superato con ogni probabilità nel 2024, dato che per quest'anno sono attese 478 nuove portacontainer per una capacità di 3,1 milioni di Teu. Dati i bassi livelli di demolizione osservati nel 2023, l'ingresso delle

nuove unità ha comportato un aumento della capacità dell'8%, il più alto dal 2011 a questa parte. A crescere è stato in particolare il segmento delle navi di oltre 15.000 Teu, che ha registrato un +28% grazie alla consegna di capacità per 1,3 milioni di Teu durante lo scorso anno. Per il 2024 l'incremento sarà ancora maggiore, nonostante sia attesa una crescita anche delle demolizioni. Il saldo atteso è infatti positivo per quasi 2,8 milioni di Teu, una iniezione di stiva che secondo Bimco porterà la flotta portacontainer mondiale a superare entro la fine dell'anno i 30 milioni di Teu, stabilendo un nuovo primato. In particolare l'associazione prevede per l'anno in corso la consegna di 83 navi dalla capacità di oltre 15mila Teu, le quali da sole aggiungeranno alla stiva globale 1,4 milioni di Teu.

Secondo Bimco l'aumento di capacità del 10% atteso nel 2024 si rapporterà a un aumento della domanda mondiale di trasporto che invece sarà del 3-4%, con un disequilibrio che potrà essere in parte attenuato dalla riduzione della velocità di navigazione delle navi (già passata nel 2023 a una media di 13,9 nodi, da una di 14,3 dell'anno prima), la quale potrà assorbire una stiva aggiuntiva del 3-4%. Un ulteriore contributo in questo senso, secondo Bimco, arriverà proprio dalla crisi del Mar Rosso ma risolta in qualche modo questa, il mercato si troverà comunque a vivere una situazione di sbilanciamento dato che nel 2025 e 2026 è atteso l'ingresso nella flotta mondiale di nuove navi per ulteriori 3 milioni di Teu di capacità.

Nel frattempo, sul tema della crisi del Mar Rosso si è espresso anche il presidente della sezione trasporti di Confindustria Toscana Nord, Federico Albini, che ha ricordato come il passaggio per il Capo di Buona Speranza, in alternativa al Canale di Suez, comporti un costo aggiuntivo di carburante "fra i 650.000 e 1 milione di dollari". Riguardo le contromisure, "per parte nostra, cercheremo comunque di organizzare al meglio la catena logistica, puntando su vie di approvvigionamento alternative e sull'ampliamento delle riserve a magazzino. Come abbiamo fatto durante le fasi più dure della pandemia, come imprese di trasporto e di spedizione saremo partner del nostro sistema produttivo e a suo fianco, pur in una situazione che, sinceramente, dovremo gestire in attesa che venga superata dai Governi del mondo" ha aggiunto ancora Albini, che ha concluso il suo intervento con un appello alla pace.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, January 11th, 2024 at 11:30 am and is filed under [Market report](#), [Spedizioni](#)

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