

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Crisi in Mar Rosso: quanto pesa il deficit di capacità di stiva e perchè non dovrebbe preoccupare

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 16th, 2024

*Contributo a cura di Antonella Teodoro \**

*\* senior consultant at Msd Transmodal*

Le catene di approvvigionamento globali si trovano ad affrontare gravi interruzioni a causa delle deviazioni dal Mar Rosso da parte delle compagnie di navigazione. Al momento non è possibile indicare per quanto tempo queste interruzioni continueranno, di conseguenza le analisi sugli impatti dell'attuale crisi possono solo essere speculative. Inoltre, le attuali interruzioni non impatteranno i diversi mercati in ugual modo.

Premessa la natura speculare delle analisi che si possono condurre in questo momento, assumendo la non navigabilità del Mar Rosso (con impossibilità di transito dal Canale di Suez), nella tabella seguente riportiamo le nostre stime sui possibili impatti sulle tre rotte commerciali più importanti: Asia – Nord Europa, Asia – Mediterraneo e Asia – America, analizzando tempi di navigazione e dimensioni delle navi su queste rotte.

Considerando la domanda aggiuntiva complessiva delle risorse navali, stimiamo un deficit di oltre 2,5 milioni di Teu di capacità, che ammonta a circa il 9% della capacità totale della flotta globale. Sicuramente un dato sostanziale, ma data l'attuale limitata crescita dei volumi di trasporto merci contrapposta a una crescita sostanziale della flotta, riteniamo che questo 'gap' possa essere assorbito.

Molto importante da considerare è la tipologia delle navi utilizzate sulle rotte interessate dalla crisi, la rotta di Suez attira una percentuale molto elevata di navi di grandi dimensioni. Focalizzando, quindi, l'analisi su navi con capienza di almeno 10.000 Teu, il gap cresce al 19%. Per coprire questo deficit, alcune navi di più piccole dimensioni dovranno essere impiegate (con costi unitari più elevati per miglio marittimo), con ulteriore impatto sui noli.

Forse più grave, tuttavia, potrebbe essere l'impatto sui porti. Alcuni porti si troveranno improvvisamente in grave svantaggio: invece di trovarsi sulla principale autostrada marittima globale si ritroveranno tagliati fuori (o serviti tramite feeder/transshipment).

