

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La crisi del Mar Rosso affonda la puntualità delle linee container (51,6%)

Nicola Capuzzo · Monday, March 4th, 2024

I dirottamenti delle portacontainer per il capo di Buona Speranza a seguito degli attacchi degli Houthi stanno prevedibilmente allungando i tempi medi di percorrenza delle navi e di conseguenza anche incrementando i ritardi negli arrivi a destinazione.

A questa conclusione, per la verità piuttosto scontata, perviene l'ultimo report di Sea Intelligence, il quale rileva come nel gennaio 2024 (quando molti carrier avevano già scelto di evitare il passaggio dallo Stretto di Bab-al-Mandeb e quindi dal Mar Rosso) sia stato 'puntuale' il 51,6% del totale delle navi in questione (5,1 punti percentuali in meno rispetto alla rilevazione del precedente dicembre), un livello che è il più basso toccato da questo parametro dal settembre 2022. Nel confronto con il gennaio 2023, le prestazioni medie del primo mese del 2024 risultano invece inferiori di 0,8 punti percentuali. Tornando poi al confronto mese su mese, considerata la maggior percorrenza in miglia nautiche, non stupisce che nello stesso intervallo di tempo sia andato crescendo il ritardo medio delle unità che non rispettano la tabella di marcia, cresciuto in media di 0,59 giorni a 6,01 giorni.

Più interessante quindi analizzare i gradini successivi la classifica dei vettori che nel mese si sono dimostrati più puntuali. Al primo posto l'analisi di Sea Intelligence premisa Cma Cgm, compagnia francese le cui navi hanno continuato (anche dichiaratamente) a transitare per il Mar Rosso (posizione poi riconsiderata dal vettore dopo l'attacco subito dalla sua Koi, e ora nuovamente in discussione), arrivando puntuali nel 54,7% dei casi. Al secondo posto la classifica colloca poi la taiwanese Wan Hai, seguita dalla connazionale Evergreen, e poi dalle cinesi Oocl e Cosco. In quinta posizione, con una percentuale di puntualità inferiore al 50%, compare la singaporiana Pil, seguita da One, Msc, Zim, Maersk, Hapag Lloyd, Hmm e infine da Yang Ming. Una lista, questa, che rimescola di molto i [posizionamenti raggiunti dai carrier nelle ultime rilevazioni](#): anche se gli analisti non offrono chiavi interpretative al riguardo, è ragionevole pensare che a modificare le carte siano le politiche ufficiali, sia i comportamenti realmente adottati dai vettori rispetto alla scelta di transitare o meno per il Mar Rosso.

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

This entry was posted on Monday, March 4th, 2024 at 12:09 pm and is filed under [Navi](#)

---

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.