

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I noli container fra Cina e Italia scendono ancora: -57% rispetto a un anno fa

Nicola Capuzzo · Thursday, August 28th, 2025

Prosegue la discesa (attualmente senza freni) dei noli per il trasporto via mare di carichi containerizzati sia a livello mondiale che, in particolare, sul trade Asia – Europa. Gli ultimi aggiornamenti appena pubblicati da Drewry dicono che il World Container Index questa settimana è calato ulteriormente del 6% scendendo a un nolo medio di 2.119 dollari a livello globale (-59% rispetto a dodici mesi fa); si tratta della 11ma settimana di fila in diminuzione e le aspettative degli analisti sono di un trend ancora costante verso il basso nel prossimo futuro.

L'instabilità nei prezzi del trasporto via mare di container è iniziata dopo l'annuncio dei dazi statunitensi ad aprile, che ha causato un aumento dei noli da maggio fino all'inizio di giugno; da quel momento in poi le rate sono crollate fino a metà luglio e hanno continuato a diminuire fino a questa settimana.

Drewry rileva che i noli container spot sul trade transpacifico sono diminuiti progressivamente: sul trade Shanghai-Los Angeles il calo è stato del 3% (2.332 \$/Feu) mentre sul Shanghai-New York del 5% (3.291 \$/Feu). La fase di acquisti accelerati da parte dei ricevitori statunitensi per evitare i dazi ha indotto un picco anticipato della stagione ma questo effetto risulta terminato. Drewry prevede che le tariffe su questa rotta commerciale continueranno a diminuire nelle prossime settimane.

Anche le tariffe spot Asia-Europa sono diminuite questa settimana, con un calo del 10% (2.661 dollari/Feu) sulla rotta Shanghai-Rotterdam e del 5% (2.842 dollari/Feu) sulla rotta Shanghai-Genova; quest'ultimo valore risulta del 57% inferiore rispetto alla stessa settimana dello scorso anno e quasi mille dollari in meno rispetto ai livelli di appena tre settimane fa (3.084 dollari/Feu). Nonostante la domanda sostenuta e le congestioni in molti porti europei, il crescente surplus di capacità delle navi ha spinto al ribasso le tariffe spot del trasporto marittimo di carichi containerizzati in tutto il mondo. Per questo Drewry prevede un ulteriore calo delle tariffe spot nelle prossime settimane.

Nel frattempo preoccupa l'avanzare del portafoglio ordini mondiale di navi portacontainer che, secondo Alphaliner, risulta attualmente pari a 9,95 milioni di Teu (in termini di capacità di stiva) e presto supererà il traguardo simbolico dei 10 milioni di Teu.

“Da metà 2024 vettori marittimi e tonnage provider non operativi hanno stipulato contratti per la costruzione di circa 600 nuove navi. Sottraendo da questo numero alcuni ordini falliti e le numerose navi entrate in servizio da metà 2024, si ottiene un aumento netto del portafoglio ordini di circa 2,80 milioni di Teu, portando il portafoglio globale di navi portacontainer a 10 milioni di Teu. Il rapporto tra portafoglio ordini e flotta si attesta ora al 30,4%” osserva la società di analisi e ricerca.

Gli enormi profitti degli ultimi cinque anni hanno portate nelle casse delle compagnie marittime una montagna di liquidità, consentendo loro di ordinare navi in un momento dove anche le normative sulla decarbonizzazione impongono un rinnovamento del naviglio. Il modo più semplice per ridurre le emissioni e rispettare le nuove normative ambientali è rallentare la velocità di servizio delle navi, ma questo comporterà una domanda più elevata di tonnellaggio necessario sul mercato.

I nuovi ordini (con consegne fino al 2030) sono diventati così numerosi che è diventato difficile per gli armatopri trovare slot nei cantieri a breve termine.

Nonostante questo quadro, secondo Alphaliner la sovraccapacità di stiva non è scontata perché i vettori ritengono che la crescita a lungo termine giustificherà l'aumento della capacità, mentre una nave ha bisogno solo di pochi anni di redditività per rendere l'investimento conveniente. “La popolazione mondiale è ancora in crescita e milioni di consumatori in regioni come l'India e l'Africa occidentale entreranno a far parte della classe media nel corso della vita di una nave portacontainer. Di conseguenza, si prevede che il commercio containerizzato da e per queste regioni continuerà a crescere a un ritmo costante” afferma Alphaliner.

Se questo ritmo costante consentirà di mantenere le tariffe di trasporto via mare a un livello redditizio è da vedere.

Attualmente, la Banca Mondiale prevede un tasso di crescita medio massimo del 6% per il trasporto marittimo di container, che assorbirebbe l'attuale portafoglio ordini, finché le navi continueranno a navigare intorno al Capo di Buona Speranza per l'insicurezza del Mar Rosso. Alphaliner a questo proposito ammette che “un improvviso rallentamento della domanda di tonnellaggio, dovuto ad esempio a una recessione o al ritorno delle navi verso il Mar Rosso, potrebbe far sì che una flotta di navi in rapida crescita si ritrovi a lottare per l'impiego”, con conseguente pressione al ribasso sui noli.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

Trade Routes from Shanghai

\$ per 40ft container - 28 Aug 2025



Il 21 novembre a Milano torna il Business Meeting CONTAINER ITALY

This entry was posted on Thursday, August 28th, 2025 at 7:10 pm 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.