

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “Confermata l’eccezionale capacità di adattamento ai mutamenti rapidissimi del mercato”

Nicola Capuzzo · Thursday, January 1st, 2026

**A questo link leggi l’inserto speciale “Un anno di SHIPPING in ITALY” – Edizione 2025**

*Paolo Pessina \**

*\* presidente Federagenti*

“A *da passà a nuttata*” direbbero a Napoli; ma quante notti ha passato lo shipping mondiale e il commercio via mare nel corso del 2025? Probabilmente un numero infinito di emergenze che hanno costretto attività di trasporto via mare ad adattarsi nei tempi più rapidi possibili a vere e proprie emergenze trovando la forza e le energie per non interrompere la catena logistica e conseguendo anche risultati finanziari decisamente positivi.

Guerra in Ucraina, chiusura del Mar Nero, 7 ottobre e conseguente guerra di Gaza, con il rischio di un’estensione all’intero Medio Oriente, in particolare all’Iran, gli attacchi degli Houthi alle navi mercantili nel Mar Rosso e la parziale chiusura del Canale di Suez. All’elenco delle difficoltà di tipo geopolitico si è sommata anche l’emersione, perché di tale si tratta, di una guerra commerciale che era già in atto e che era caratterizzata dalla metodica invasione dei mercati occidentali da parte dei prodotti cinesi esportati al di sotto dei normali costi di produzione. Guerra commerciale che è deflagrata pubblicamente con i dazi imposti dagli Stati Uniti con le trattative spesso bilaterali per trovare un punto di incontro che non si traducesse in una cesura di rapporti mercantili tra diverse aree del mondo.

Il 2025, che ha visto ad esempio un massiccio utilizzo della rotta che prevede la circumnavigazione dell’Africa, lascia in eredità per il nuovo anno una situazione di globale incertezza che rende impossibile formulare previsioni attendibili. Anzi i primi segnali sono a dir poco contraddittori: mentre tutti gli esperti prevedono per il 2026 una brusca contrazione dei noli container, il mercato ha registrato in queste settimane un netto incremento su alcune rotte strategiche come quella di connessione fra l’estremo Oriente e l’Europa.

Ma cosa accadrà quando le grandi navi che sono entrate in servizio e che hanno riempito le stive essenzialmente grazie all’allungamento del *round trip* torneranno a transitare in forze via Suez e

creare un massiccio over capacity nell'offerta di trasporto? Il 2025 si è chiuso con un record: è stato l'anno in cui si è registrato il più alto numero di nuove costruzioni di navi container, entrate in servizio e anche il più alto livello di commesse ai cantieri navali del mondo, in primis quelli cinesi.

Non per essere tacciato di imitare Cassandra, ma a detta di tutti gli studi di consulenza la situazione attuale nel mercato container ricorda terribilmente quella vissuta in passato dal mercato delle navi cisterna, a sua volta caratterizzato da gigantismo navale (molti ricorderanno le mostruose ULCC, *Ultra Large Crude Carriers*) e le drammatiche conseguenze che provocarono sui noli del mercato di riferimento in cui operavano.

Se è vero che i noli container sono in crescita, il fatto che grandi compagnie siano sul mercato per una possibile vendita (è il caso della compagnia israeliana Zim) rende inevitabile preconizzare un'altra ondata di concentrazioni e quindi una rarefazione nell'offerta di trasporto che sarà appannaggio esclusivo di un numero limitatissimo di Container Carrier.

Impossibile affermare quali conseguenze questo stato delle cose genererà in settori affini come quello della Portualità e della Logistica in un processo di verticalizzazione che vede i big del mercato proseguire in una metodica campagna di acquisizione anche di società di logistica, di trasporto ferroviario, per non parlare di terminal.

Ancora più complesse le previsioni per quanto riguarda lo sviluppo dei singoli mercati. Se quelle relative all'utilizzo della Rotta artica appaiono ogni giorno di più come fake news mirate a mascherare il significato strategico e militare di questa rotta, sono in molti a pensare che un progressivo spostamento a sud dell'asse dei traffici possa rilanciare le rotte dell'intra-Med specie se le emergenze geopolitiche cesseranno di essere tali e se saranno trovati nuovi equilibri in particolare sul mercato del Medioriente.

Gli Agenti Marittimi? La nostra categoria ha confermato un'eccezionale capacità di adattamento ai mutamenti anche rapidissimi del mercato, espandendo il suo raggio di azione alla gestione di terminal portuali e degli anelli della catena logistica. Nel 2025 ha confermato tangibilmente questa capacità della categoria che svolge un ruolo essenziale nel mantenimento di equilibri del mercato anche nell'interesse del sistema paese.

**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**

This entry was posted on Thursday, January 1st, 2026 at 11:30 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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

