

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Noli container stabili tra Far East e Mediterraneo ma in futuro si attendono ribassi

Nicola Capuzzo · Thursday, February 26th, 2026

Arrivati a inizio gennaio ai massimi dell'ultimo anno, i noli spot (o a breve termine) del trasporto container tra Far East e Mediterraneo, da allora in calo, sembrano aver raggiunto una stabilizzazione anche se il trend futuro rimane ribassista.

Lo prevede la periodica analisi prodotta dal duo Kelmer-Xeneta: “Dalla prima settimana di gennaio i noli su queste direttrici hanno avviato la fase discendente prevista. Non si esclude una temporanea ripresa delle tariffe di mercato in coincidenza con la riapertura dei mercati dopo il Capodanno Cinese, ma si tratterebbe di un rimbalzo tecnico di breve durata. In vista del significativo incremento di capacità atteso tra aprile e maggio, in preparazione alla peak season estiva, si prevede un ulteriore consolidamento al ribasso dei noli nei mesi primaverili, seguito da una ripresa delle tariffe nel corso del bimestre giugno-luglio”.

Diverse le considerazioni alla base della previsione: “Tra il 2026 e il 2027 è prevista l'immissione di una significativa capacità di stiva sul mercato, legata alla consegna di numerose nuove navi. A fronte di una crescita stimata della domanda globale pari al 3%, contro un aumento della flotta del 3,6%, il tema dell'overcapacity è destinato a diventare un problema rilevante per i carrier”.

Non manca l'incognita delle turbolenze mediorientali e della piena ripresa delle rotte via Suez: “I tentativi di alcuni carrier, tra cui Gemini e Cma-Cgm, di riprendere il transito attraverso il Canale con alcuni servizi sono in aumento, ma l'incertezza nell'area rimane molto elevata, alimentata dalle crescenti tensioni tra Iran e Usa. Un ritorno strutturato a Suez appare più probabile nel secondo semestre del 2026, anche se lo scenario geopolitico rimane estremamente instabile”.

Infine “i contratti indicizzati stanno progressivamente sostituendo i tradizionali contratti a nolo fisso a lungo termine, offrendo maggiore flessibilità di fronte agli inevitabili sbalzi di mercato. In questo contesto di estrema volatilità, diventa sempre più indispensabile per i caricatori affidarsi a dati certi, strumenti di business intelligence e analisi approfondite, per non rimanere in balia delle oscillazioni tariffarie”.

La tendenza sulle rotte fra Far East e Mediterraneo non differisce dagli andamenti globali del settore, compreso quello delle linee dall'estremo oriente al Nord Europa. Il Drewry World Container Index è infatti sceso dell'1%, attestandosi a 1.899 dollari per container da 40 piedi, per

la settima settimana consecutiva, a causa di una diminuzione delle tariffe sulle rotte commerciali transpacifiche e Asia-Europa. Le tariffe spot sulle rotte commerciali Asia-Europa hanno continuato a diminuire, con le tariffe sulla tratta Shanghai-Rotterdam in calo dell'1% a 2.094 dollari per container da 40 piedi e quelle sulla tratta Shanghai-Genova in calo del 2% a 2.826 dollari. I volumi solitamente rimbalzano a marzo con la riapertura delle fabbriche in tutta l'Asia, ma si prevede che le tariffe rimarranno sotto pressione a causa dell'aumento della capacità. Pertanto, prevediamo un indebolimento delle tariffe spot su questa tratta nelle prossime settimane.

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, February 26th, 2026 at 9:15 am and is filed under [Market report](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.