

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Mercato noli container stretto il fuoco della crisi del Golfo e il sottostante eccesso di stiva

Nicola Capuzzo · Thursday, March 26th, 2026

Per il settore container quella in corso è una fase di elevata complessità, con la crisi nel Golfo che si è andata a sovrapporre a una fase di eccesso strutturale di stiva e al tentativo, poi abortito, dei carrier di riavviare la rotta per il canale di Suez.

A tirare le fila delle evoluzioni che si sono viste nelle ultime settimane sono alcune delle maggiori società di analisi di settore, con conclusioni che però in parte sembrano contraddire (o forse anticipare?) l'attuale situazione di mercato.

Tra queste c'è Linerlytica, per la quale nonostante il conflitto i noli per le spedizioni via mare di container starebbero tornando a calare ora che la capacità in precedenza dislocata nel Golfo Persico è andata ridistribuendosi su altre rotte. In altre parole, dopo una fase critica iniziale – con ritardi, blank sailings e congestione – il mercato andrebbe verso una fase di normalizzazione parziale. Nel complesso, secondo gli analisti l'utilizzo di stiva sulle rotte principali sarebbe ben al di sotto del livello necessario a sostenere gli aumenti annunciati, portando quindi i carrier a 'rimangiarsi' alcuni dei surcharge introdotti alla metà del mese.

Sul tema Xeneta, guardando in particolare al corridoio Far East – Mediterraneo, ha rilevato come i noli spot, dopo il calo iniziato a gennaio, a seguito dello scoppio delle ostilità in Medio Oriente a marzo abbiano recuperato il 29% rispetto a un mese prima. Per le prime due settimane di aprile la società ipotizza una fase prima di stabilità, poi di crescita delle tariffe medie e invece di sostanziale invarianza per le più basse.

La fotografia dello status quo (o meglio, dello status quo della settimana che termina oggi) fornita da Drewry è però quella di tariffe in netta crescita, con un aumento medio del 5% per le spedizioni di box da 40 piedi a 2.279 dollari e con un incremento particolarmente marcato (+12%) sulla tratta Shanghai – Genova, il cui costo è salito a 3.474 dollari (la Shanghai – Rotterdam è invece cresciuta solo del 3% a 2.552 dollari). Gli analisti britannici, che rilevano l'introduzione di surcharge nell'ordine dei 3.500 dollari per box da 40' – come fatto ad esempio da Cma Cgm, segnalano anche però di aver registrato solo tre blank sailings per la prossima settimana su questo corridoio, a indicare una disponibilità di stiva stabile. Nel complesso hanno detto comunque di attendersi noli in aumento nelle prossime settimane.

Guardando nel concreto alle strategie messe in atto dai carrier per gestire la crisi e la chiusura dello stretto di Hormuz, Linerlytica evidenzia il ristabilirsi di servizi di feederaggio intra-Golfo e di collegamenti 'opportunistici' tra India, Emirati Arabi e Oman per mantenere i flussi nell'area.

Al riguardo si segnala un allarme lanciato dal presidente del board di Maersk, Robert Maersk Uggla, che ieri nel corso della presentazione dei risultati annuali del gruppo ha parlato del "bisogno pressante" di importazioni di beni alimentari nell'area, le quali "spesso utilizzano soluzioni per la cold chain come container reefer". Con la chiusura dello stretto di Hormuz, ha aggiunto, "stiamo cercando altre strade per portare i carichi nel Golfo".

Tornando al ridisegno delle rotte, i carrier si stanno inoltre organizzando per instradare le merci dai porti del Mar Rosso, come Jeddah e Yanbu, verso gli Emirati Arabi Uniti e le destinazioni interne dell'Arabia Saudita, mentre per i traffici diretti in Iraq stanno invece acquisendo crescente rilevanza i porti del sud della Turchia.

In questo quadro, evidenzia Xeneta, date le complessità crescenti, sui contratti di lungo termine stanno prendendo piede formule indicizzate, che stanno sostituendo quelli tradizionali a nolo fisso di lungo termine, come strumento di protezione contro la volatilità.

Quanto infine alle prospettive, quelle di breve e medio periodo restano altamente dipendenti dall'evoluzione dello scenario geopolitico. Una de-escalation potrebbe tradursi in una progressiva normalizzazione dei costi del bunker e in un rientro dei noli verso livelli pre-crisi, cosa che però richiederà un certo tempo per la gestione della riallocazione della capacità. Al contrario, un'ulteriore escalation potrebbe sostenere nuove fiammate tariffarie, offrendo ai carrier opportunità interessanti dato il contesto di offerta di stiva in eccesso.

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, March 26th, 2026 at 4:24 pm and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.