

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “Peak season evidente, ripida e anticipata, durerà almeno fino a fine luglio”

Nicola Capuzzo · Thursday, June 18th, 2026

Il tradizionale concetto di peak season appare sempre meno utile per capire e prevedere i flussi di spedizioni globali, sempre più impattati da maxi eventi e crisi in grado di fermare e ridisegnare le supply chain mondiali.

Indicazioni in questo senso sono arrivate anche da un webinar organizzato da Db Group, dall'eloquente titolo: ‘Navigare tra le incognite: geopolitica, trend logistici e i nuovi equilibri del 2026’.

Anche la casa di spedizioni veneta ha infatti evidenziato di riscontrare come, sulla via marittima, per quel che riguarda le esportazioni dall'Asia si sia nel pieno di una “peak season evidente, anticipata e ripida” e che “durerà almeno fino a fine luglio”.

Un andamento anomalo rispetto a quello tradizionale (con la fase di picco che solitamente prendeva il via a luglio per protrarsi fino a ottobre, con una fase di massima tra agosto e settembre), ma simile a quel che ha iniziato a vedersi nel settore dopo il 2020, quando le oscillazioni hanno iniziato a diventare frequenti, scollegate dalle stagionalità e anzi provocate da fattori esterni (la ripresa post Covid, post fermo della Ever Given, gli attacchi degli Houthi e così via). E una situazione coerente con quella che hanno dichiarato di aspettarsi gli stessi operatori che hanno partecipato al webinar: quasi la metà di loro ha detto di attendersi nella seconda metà dell'anno per la propria azienda spedizioni in lieve o forte aumento, mentre della quota restante la maggioranza prevede una situazione di stabilità.

“Il 2026 si sta rivelando simile al 2025, ma ha già superato i picchi toccati lo scorso anno” ha affermato al riguardo Lucia Padoan, Chief Procurement Officer di Db Group, evidenziando come la fase sia “pesante per i noli” – anche per via della applicazione di Peak Season Surcharge e altri aumenti non negoziabili – “e per lo spazio in stiva”.

A scatenarla diversi fattori contingenti, in primis l'attendismo che per alcune settimane dall'avvio da parte di Israele e Usa della guerra in Medio Oriente ha bloccato gli operatori, fermi in attesa degli eventi in particolare rispetto alla evoluzione dei prezzi del bunker. Fino a quando le spedizioni fin lì rimandate sono dovute necessariamente partire, andando a sovrapporsi a quelle che avrebbero contrassegnato le fasi preliminari di una peak season naturale.

Criticità specifiche, ha però rilevato Padoan, stanno arrivando dalle importazioni di auto elettriche cinesi in Europa. Come già osservato in altre fasi storiche, “la domanda è tale per cui ad oggi parte di questi traffici, anziché viaggiare su car carrier, vanno su portacontainer”. A pesare è infine il ribilanciamento da parte dei carrier degli spazi a tariffe spot rispetto al contract “per recuperare costi operativi che non vengono recuperati con gli emergency bunker surcharge”.

**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, June 18th, 2026 at 4:19 pm and is filed under [Economia, Spedizioni](#)

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