

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Porti italiani in prima linea in caso di ritorno a Suez

Nicola Capuzzo · Thursday, July 16th, 2026

Un ritorno dei servizi container attraverso il Canale di Suez potrebbe avvantaggiare per primi i porti italiani, che recupererebbero il tradizionale vantaggio di transit time sul Nord Europa con settimane di anticipo rispetto alla stabilizzazione della rete. Ma gli stessi scali sarebbero anche i primi a subire gli effetti di un eventuale ritorno disordinato dei traffici, con il rischio di congestione nei terminal e lungo la rete logistica.

È questa una delle principali conclusioni, per il mercato italiano, del *Container Market Update* elaborato da Sogese Srl per il mese di luglio. Partendo dalla constatazione che ripresa geopolitica e ripresa logistica procedono a velocità diverse, il rapporto sostiene che a determinare noli, tempi di transito e congestione portuale nella seconda metà del 2026 potrebbe essere più il divario tra le due che il conflitto in sé.

“Un cessate il fuoco si firma in un pomeriggio. Una rete logistica impiega mesi per riposizionare le attrezzature, ripristinare gli orari e ricostruire l’affidabilità”, ha sintetizzato Andrea Monti, CEO e Managing Director di Sogese, secondo il quale la sfida decisiva del prossimo anno sarà la gestione dell’uscita dalla disruption.

Sullo sfondo, il report individua due trasformazioni strutturali in corso in Italia. I transiti via Capo di Buona Speranza che privilegiano meno scali diretti, navi più grandi e un maggiore ricorso al trasbordo, con una logica che ha rafforzato Gioia Tauro come hub di transhipment del Mediterraneo, mentre altri scali restano più dipendenti dai feeder e maggiormente esposti al rischio di ritardi.

La seconda trasformazione è di natura finanziaria. Secondo Sogese, il costo dell’attuale inaffidabilità colpisce maggiormente le piccole e medie imprese manifatturiere italiane, che dispongono mediamente di un capitale circolante più limitato rispetto ai concorrenti nordeuropei. La variabilità dei transit time allunga infatti i cicli di pagamento, immobilizza capitale in scorte di sicurezza e scarica la tensione finanziaria sugli operatori logistici più piccoli che si collocano tra caricatore e vettore. I riscontri raccolti dagli operatori nel primo semestre 2026 indicano buffer elevati in alcuni settori, crediti commerciali che si allungano e una crescente tensione sul capitale circolante lungo la filiera.

L’avvertimento centrale del report riguarda però proprio lo scenario che i caricatori si augurano, ovvero una normalizzazione stabile del Mar Rosso. Le navi instradate via Suez e quelle via Capo

di Buona Speranza, secondo Sogese, potrebbero raggiungere i porti europei in finestre di arrivo compresse, generando ondate di traffico sovrapposte e aumentando il rischio che la congestione si propaghi verso l'entroterra. Per l'Italia, posizionata all'ingresso del Mediterraneo, questi effetti si manifesterebbero per primi. La conseguente congestione potrebbe inoltre tradursi, circa otto-nove settimane dopo, in una carenza di container nei porti di origine asiatici, mentre un ritorno completo a Suez libererebbe circa il 6% della flotta mondiale in un mercato che sta già assorbendo consegne record di nuove navi.

Considerando la tenuta della cornice geopolitica, la velocità di recupero delle reti fisiche e la disciplina con cui i vettori gestiranno la capacità durante la transizione, l'analisi individua tre scenari.

Il primo è quello base, definito di “volatilità sotto vincolo”, in cui una tregua stabile si traduca solo gradualmente in normalità operativa. Nel concreto si osserverebbero transiti per Hormuz coordinati e parziali, e parimenti rientri selettivi e non generalizzati sul Mar Rosso, con una capacità effettiva che resterebbe vincolata per tutta la peak season, noli elevati e volatili. In questo quadro, i vettori continuerebbero ad applicare supplementi selettivi e una gestione precisa della capacità, con un graduale miglioramento dell'affidabilità. Per i caricatori europei e italiani significherebbe una prosecuzione delle condizioni attuali: “impegnative, ma pianificabili per chi costruisce buffer deliberati e contratta con attenzione”.

Il secondo scenario è quello definito di “normalizzazione negoziata”, con un ritorno graduale a Suez sulla scia di un accordo stabile, che prenda realisticamente slancio dopo la peak season. In questo quadro i transit time si accorciano progressivamente, premi di rischio e supplementi si smontano, i noli scendono. Si tratta dello scenario auspicato dai caricatori e che richiede la gestione più attiva. Il percorso verso la normalizzazione avrebbe come effetto collaterale in Europa una certa dose di congestione portuale e interna, squilibri nell'equipment che si riverberano sull'Asia e, su un orizzonte più lungo, il ritorno della sovraccapacità strutturale e della pressione sui noli.

Il terzo scenario è quello di una nuova escalation, in caso di nuove violazioni del cessate il fuoco o di incidenti militari che invertano la traiettoria attuale, peraltro già oggi nuovamente compromessa. In questo caso i premi di rischio salgono, i sovrapprezzi per rischio guerra e d'emergenza si estendono, i servizi del Golfo subiscono restrizioni più profonde e i piani di rientro anticipato su Suez vengono abbandonati. La capacità effettiva si restringe ulteriormente in piena peak season, con i noli che reagiscono di conseguenza.

Al di là dei tre scenari, Sogese conclude che tutti condividono un tratto comune: in ciascuno di essi, «i caricatori che se la caveranno meglio sono quelli che si sono assicurati lo spazio, hanno strutturato i contratti perché seguano le condizioni di mercato anziché inseguirle e hanno costruito nelle operazioni interne una flessibilità sufficiente ad assorbire qualunque transizione».

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, July 16th, 2026 at 7:15 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.