

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Container shipping e peak season: la variabile è la tenuta della domanda

REDAZIONE SHIPPING ITALY · Monday, August 10th, 2026

Il quadro delineato dall'Europe Container Market Update di agosto pubblicato da Sogese, operatore italiano della logistica containerizzata, evidenzia che più che la capacità disponibile, a decidere l'andamento della peak season 2026 e la tenuta dei noli nella parte finale dell'anno sarà la domanda. L'analisi evidenzia come gli importatori europei abbiano accelerato gli ordini di acquisto tra la fine del secondo e l'inizio del terzo trimestre per l'incertezza su dazi e quadro geopolitico. Questo anticipo dei carichi, legato al contesto globale più che a una crescita dei consumi di fondo, ha distribuito la domanda su una porzione più ampia del calendario, rendendo il restocking del quarto trimestre una questione aperta.

Per gli operatori logistici questo fenomeno ha spostato il punto in cui si accumula la pressione operativa: l'utilizzo dei magazzini resta elevato più a lungo, le scorte rimangono nella rete per periodi prolungati e i piani di trasporto richiedono aggiustamenti più frequenti, con i team di pianificazione che hanno meno occasioni di riorganizzarsi tra un'ondata di domanda e la successiva. Come dichiarato dall'amministratore delegato e direttore generale di Sogese, Andrea Monti: "La peak season una volta misurava quanta capacità un'azienda riusciva ad assicurarsi. Oggi misura quanto riesce a eseguire con costanza. Le aziende che otterranno i risultati migliori non saranno necessariamente quelle che movimenteranno più container. Saranno quelle che ridurranno le revisioni di pianificazione, posizioneranno le scorte in anticipo e manterranno la disciplina operativa più a lungo."

Sul fronte della navigazione, citando il Global Liner Performance di Sea-Intelligence, il report rileva che a giugno l'affidabilità globale degli orari è scesa al 62,6% (dal 64,5% di maggio), con quasi quattro arrivi nave su dieci in ritardo a livello mondiale e un accumulo medio di 5,3 giorni per le navi arrivate in ritardo. L'affidabilità varia in modo netto tra i vettori: solo tre vettori tra i primi 13 superano il 70% di puntualità, con Maersk in testa al 77,1%, seguita da Hapag-Lloyd al 75,6% e Msc al 72,1%. Il divario appare evidente anche nell'analisi delle alleanze, dove Gemini Cooperation raggiunge il 93,4% di affidabilità contro il 53,6% di Premier Alliance, confermando come per i caricatori l'affidabilità dipenda dal servizio e dal vettore prenotato, oltre che dalle condizioni generali di mercato.

A condizionare l'operatività contribuisce il divario tra capacità disponibile e capacità prevedibile: nonostante la flotta container mondiale cresca del 5-6% quest'anno, quasi un quinto della capacità

nominale non raggiunge effettivamente il mercato. Le sole rotte via Capo di Buona Speranza assorbono circa 2,5 milioni di Teu e allungano di una-due settimane i tempi di transito, mentre slow steaming e congestione portuale spiegano gran parte del divario residuo tra offerta di stiva e capacità utilizzabile. “Il sistema logistico europeo è diventato molto più resiliente negli ultimi due anni, ma la resilienza non va confusa con la normalizzazione”, evidenzia Monti. “La rete funziona perché gli operatori si sono adattati, non perché il contesto operativo di fondo sia davvero migliorato, e quell’adattamento è ora di nuovo messo alla prova.”

L’impatto sui flussi trova riscontro nei dati del porto di Rotterdam: nel primo semestre 2026 i volumi container deep-sea sono cresciuti del 5,2% in Teu (trainati da un +8% di importazioni dall’Asia), ma il throughput complessivo è rimasto piatto a causa del calo del 20% nei volumi di trasbordo dovuto a vincoli di capacità. La maggiore domanda sulle direttrici principali non si è quindi tradotta in un maggior flusso complessivo attraverso lo scalo.

Parallelamente, il mercato dei noli ha registrato un’inversione di tendenza nello stesso mese in cui è calata l’affidabilità. Il World Container Index di Drewry ha raggiunto il picco di 4.639 dollari per container da 40 piedi il 9 luglio (il livello più alto da settembre 2024), per poi ripiegare del 3% a 4.255 dollari entro il 30 luglio, con cali sia sulle rotte Asia-Europa sia su quelle transpacifiche. Sogese fa notare come una gestione disciplinata della capacità da parte dei vettori dovrebbe di norma sostenere i noli: il fatto che le due tendenze si siano mosse nella stessa direzione indica che la domanda sta arretrando più rapidamente di quanto i vettori stiano riducendo la capacità.

Per il resto del 2026, l’aggiornamento delinea tre scenari. Lo scenario di base (Scenario 2) prevede la normalizzazione della domanda: l’esaurimento degli ordini anticipati porterebbe a un’ulteriore correzione dei noli nel quarto trimestre e a un aumento della capacità effettiva delle navi con il riequilibrio delle scorte, con i vettori impegnati a gestire la fase attraverso blank sailing e aggiustamenti di rete. Gli altri due quadri sono lo Scenario 1 (“stabilità disciplinata”), in cui i vettori mantengono la disciplina di capacità e i noli calano solo graduale restando sopra le medie storiche, e lo Scenario 3 (“ritorno della volatilità”), in cui nuovi shock geopolitici o svolte di politica commerciale anticipano di nuovo le prenotazioni, mantenendo noli e affidabilità degli orari sotto pressione fino al quarto trimestre. “La vera domanda non è se i disagi continueranno. È come si comporterà il mercato quando questo picco si esaurirà”, conclude Andrea Monti. “La disciplina dei vettori e i livelli delle scorte decideranno se l’equilibrio attuale reggerà o se inizierà una nuova fase di volatilità, e le aziende che pianificano per entrambi gli esiti saranno meglio posizionate di quelle che scommettono su un unico scenario.”

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 Monday, August 10th, 2026 at 10:00 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.

