

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Maggio sarà il mese peggiore per i traffici container

Nicola Capuzzo · Tuesday, April 7th, 2020

Se il mese di marzo è risultato già sottotono per i terminal container italiani maggiormente attivi con le linee Asia – Mediterraneo (a Genova si è registrato un calo compreso fra l'8 e il 10%) e in attesa di assistere a cosa succederà in questo mese di aprile, il prossimo mese di maggio è atteso come il peggiore del semestre. Su giugno al momento è ancora difficile fare previsioni.

A maggio infatti produrrà i suoi effetti l'ondata di blank sailing appena annunciati dai consorzi armatoriali a seguito del lock down di diverse nazioni europee. Considerando infatti il transit time di circa un mese dai porti cinesi a quelli italiani nel nostro paese le partenze cancellate in questo mese di aprile si tradurranno in navi non arrivate 30 giorni più tardi. I più colpiti saranno i porti di Genova, La Spezia, Trieste e Gioia Tauro essendo quelli serviti dalle linee dirette con l'Estremo Oriente.

Che il mese di maggio sarà particolarmente doloroso lo ha previsto anche Rodolphe Saadè, l'amministratore delegato di Cma Cgm, che in un'intervista a *Le Figaro* ha detto di aspettarsi volumi soddisfacenti ancora ad aprile mentre il mese successivo il crollo dei traffici marittimi containerizzati sarà almeno del 30%. La compagnia di navigazione francese si aspetta di fermare almeno una quindicina di navi portacontainer. Secondo Saadè i primi segnali di ripresa si potranno vedere solo verso la fine del secondo trimestre dell'anno in corso.

Sea-Intelligence ha calcolato che la pandemia di Coronavirus ha comportato la cancellazione finora di 212 servizi di linea per il trasporto marittimo di container e proprio il trade Asia – Europa + è stato quello più colpito con una riduzione della capacità di stiva offerta pari al 30% nell'arco di quattro settimane. Il trend però potrebbe durare più a lungo perché l'alleanza 2M composta da Maersk e Msc ha già annunciato la cancellazione del suo principale servizio fra Asia e Italia per tutto il secondo trimestre dell'anno. Si è anche detta pronta a riattivarlo nel caso aumentasse la domanda di trasporto ma questo dipenderà da quanto durerà il lock down delle imprese produttrici nel Vecchio Continente.

Sea-Intelligence nel suo ultimo report settimanale evidenzia come la priorità dei global carrier sia quella di ridurre i costi. Secondo gli analisti della società danese se le compagnie riescono a mantenere i livelli dei noli quantomeno stabili e subiscono un calo della domanda di trasporto pari al 10% le perdite stimate per il loro business è di circa 6-8 miliardi di dollari nel 2020. Se invece non riuscissero a limitare il calo dei noli e le tariffe di trasporto dovessero crollare come negli anni

di crisi finanziaria post-2008 le perdite stimate per i vettori marittimi salirebbero a 23 miliardi di dollari.

Lars Jensen, vertice di Sea-Intelligence, a questo proposito ricorda che il crollo dei noli marittimi durante gli anni dell'ultima crisi finanziaria fu dovuto principalmente all'incapacità dei vettori di ridurre la capacità di stiva in tempo utile preferendo invece una guerra al ribasso sulle tariffe di trasporto per acquisire quote di mercato. Secondo Jansen i vettori hanno imparato la lezione e per questo, se dovessero vedere una discesa dei noli, agirebbero senza indugi con ulteriori cancellazioni di linee.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, April 7th, 2020 at 6:35 pm and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.