

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Anche in Italia è emergenza container vuoti: introvabili quelli da 40 piedi

Nicola Capuzzo · Monday, November 2nd, 2020

Giorno dopo giorno sta assumendo dimensioni e contorni sempre più critici la carenza di equipment per spedire le merci in import/export dall'Italia. Pochi giorni fa un direttore della logistica [intervistato da SUPPLY CHAIN ITALY](#) aveva sollevato il tema di come sia complicato far arrivare le proprie merci in Europa perché, se e quand'anche un caricatore trovasse la disponibilità di stiva sulle navi, non è detto che riesca a spedire la propria merce per l'enorme carenza di container vuoti.

Nei giorni scorsi Evergreen Shipping Agency Italy, per conto del consorzio armatoriale Ocean Alliance, ha informato spedizionieri e caricatori vari che “a causa della elevata domanda di container vuoti in Cina, le compagnie hanno deciso di sospendere temporaneamente l'accettazione di 40'bx e 40'hc (mentre rimangono accettabili i container da 20') per le seguenti destinazioni: Giappone, India, Bangladesh, Pakistan, Arabia Saudita, Emirati Arabi, Oman, Qatar, Giordania, Kuwait, Australia, Sri Lanka e Filippine”.

Paolo Federici, esperto spedizioniere titolare della società Fortune International, ha [raccontato sul suo blog](#) una vicenda che gli è appena capitata e riguarda proprio l'indisponibilità di container vuoti da riempire per spedire la merce. Una sventura in questi giorni comune a chiunque debba trasportare merce via mare. In pratica una compagnia di navigazione (che per evidenti motivi non ha potuto pubblicamente specificare) ha accettato la prenotazione dello slot a bordo di una nave che parte il 6 novembre e al tempo stesso ha comunicato la disponibilità al ritiro di dieci container vuoti da 40' solo per il 16 novembre. Quando la nave ovviamente sarà già partita. “Ci vorrebbe la macchina del tempo” è il commento sarcastico di Federici.

Alice Arduini, managing director di Etex Logistic, riconosce che le cause che hanno portato a questa situazione di indisponibilità dei box vuoti sono molteplici ma spiega che “in realtà, chiedendo spiegazioni a più di una compagnia marittima, emerge un'ipotesi che appare più realistica di tutte: i container sono tutti sulle navi. Il problema è che non ci sono tutte le navi disponibili”. Perché non tutta la capacità di stiva esistente sia operativa sul mercato è ormai cosa nota a tutti: “I malaugurati blank sailing sono la causa di tutto. Partenze saltate, per motivi ovviamente strategici e con obiettivi economici e commerciali ben precisi. Come sappiamo bene il poco spazio, fa lievitare i noli come i panettoni a Natale”.

A ciò va aggiunto anche un altro aspetto che complica ulteriormente la vita agli importatori ed esportatori italiani ed europei: il fatto che i noli sulla rotta transpacificica siano notevolmente superiori ad altri trade induce le compagnie di navigazione a dirottare quei pochi e preziosi container vuoti disponibili laddove i margini di guadagno sono più elevati. Dunque non sulle rotte fra Asia ed Europa o fra Europa e Americhe.

“In realtà anche in Cina scarseggiano i contenitori, a causa di un effetto ‘boomerang’ determinato dalla mancanza di carico di rientro, proprio perché i terminal europei sono in sofferenza. Un cane che si morde la coda quindi” precisa ancora Alice Arduini. Che poi aggiunge ancora un altro fattore di cui tener conto: “Le compagnie di navigazione, per far fronte a questa problematica, stanno cercando di spingere sui posizionamenti ‘in carrier’, quindi a cura della compagnia stessa per controllare i vuoti. Vale a dire che avendo il giorno preciso di ritiro e di carico del container come dato oggettivo, le compagnie possono avere un controllo diretto sugli equipment ed evitare la sorpresa della mancanza del vuoto. Invece nel posizionamento in merchant – a cura del trasportatore nominato dallo shipper o dallo spedizioniere – c’è una finestra temporale di ritiro che potrebbe pregiudicare il controllo dei vuoti, rischiando maggiormente la sorpresa della mancanza del container”.

Secondo la managing director di Etex Logistic “tutto è studiato per arrivare a Capodanno cinese con dei noli molto alti e ancora una volta favorire la peak season stagionale, con un bel po’ di anticipo quest’anno rispetto agli anni scorsi. Una peak season anomala, che galleggia nell’incertezza dell’economia globale in attesa di vaccino. Speriamo che arrivi il vaccino e con esso ritornino i container in Italia”.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, November 2nd, 2020 at 7:00 pm and is filed under [Senza categoria](#), [Spedizioni](#)

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