

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

In una settimana +51% per i noli container Cina – Italia. Nessuna tregua fino a febbraio

Nicola Capuzzo · Thursday, December 17th, 2020

Importare ed esportare merci in container via mare da molti anni non costava così caro in Italia. Il World Container Index ieri ha raggiunto un nuovo picco: il nolo medio per una spedizione dal porto di Shanghai a quello di Genova ha raggiunto quota 6.661 dollari per container da 40 piedi (Feu), un valore in crescita del 51% rispetto alla scorsa settimana e del 181% se comparato a dodici mesi fa. Non se la passano meglio in Nord Europa dove il nolo Shanghai – Rotterdam è salita a 6.503 dollari per container (+45% rispetto alla settimana scorsa e +225% rispetto a un anno fa). Le motivazioni che hanno portato a questa condizione sono sostanzialmente due: la progressiva ripresa della domanda di trasporto merci via mare ha infatti dovuto fare i conti con una capacità di stiva sulle navi portacontainer insufficiente e una difficoltà crescente e reperire container vuoti da riempire con la merce da esportare. Un mix letale per i caricatori (alle prese con costi di spedizioni elevati, criticità e incertezze nelle rispettive catene logistiche) e al tempo stesso un periodo di grandi soddisfazioni finanziarie per i vettori marittimi.

La situazione attuale, secondo molti osservatori, è destinata a protrarsi almeno fino al Capodanno cinese, dunque al mese di febbraio del prossimo anno. Secondo il Container Equipment Forecaster di Drewry il 2020 si chiuderà con un lieve calo (-1,1%) di container trasportati via mare (39,9 milioni di Teu) mentre l'imbarco e sbarco di carichi nei terminal portuali dovrebbe far segnare un -3,3%. Il totale dei container transitato sulle banchine in giro per il mondo è calato del -6% nel primo semestre e salirà del +10% nella seconda metà dell'anno secondo le stime di Drewry. Secondo la società di analisi la quantità di equipment disponibile al mondo dovrebbe essere sufficiente a soddisfare gli scambi commerciali e questo lascia intendere che le criticità in atto nel trasporto marittimo siano dovute a una minore frequenza delle linee e a uno sbilanciamento dei container vuoti fra varie regioni del mondo. Di certo si sa che le industrie produttrici di box in acciaio stanno lavorando a pieno regime e hanno fatto il pieno di ordini con conseguente incremento dei prezzi (+25%) anche su quel fronte. Il ritorno alla normalità avverrà, secondo gli analisti di Drewry, «quando la frequenza e la capacità di stiva delle linee marittime torneranno in equilibrio rispetto alla domanda di spedizioni merci via mare».

Secondo un'analisi previsionale condotta da un'altra società di ricerca specializzata, Sea-Intelligence (grafico illustrato), prendendo in esame i volumi di merci che si stanno muovendo via mare in container e le contromisure che le compagnie di navigazione possono (o non) adottare per cercare di migliorare la situazione attuale, un riequilibrio del trend attuale non è previsto prima di

febbraio nella migliore delle ipotesi. Se i vettori marittimi sceglieranno di non riposizionare velocemente i container vuoti in Asia e non si attiveranno per costruire nuovi box, la condizione attuale potrebbe anche proseguire ben oltre febbraio.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, December 17th, 2020 at 4:26 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.