

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Container: per Srm gigantismo navale non in discussione e noli al ribasso nel 2022

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 22nd, 2021

Il gigantismo navale non è in discussione, così come non lo è il ruolo strategico del canale di Suez, e per vedere una nuova normalità nei noli marittimi per i trasporti di container, bisognerà aspettare almeno l'anno prossimo.

Sono questi alcuni dei concetti chiave espressi da Alessandro Panaro, analista di mercato di Srm – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, durante il suo intervento ai lavori del primo convegno Mid.Med Shipping Days a Palermo.

“Suez manterrà il suo ruolo strategico e le rotte alternative non rappresentano un pericolo per il Mediterraneo” ha spiegato Panaro, aggiungendo poi, a proposito del trend di crescita atteso nei traffici di container, che gli scali della regione West Mediterranean passeranno da 29,7 milioni di Teu del 2019, a quasi 27,8 milioni quest'anno, per poi salire a 30,3 milioni l'anno successivo, 32 milioni circa nel 2022, oltre 33 milioni nel 2023 e poco meno di 34 milioni nel 2024 (la fonte delle statistiche è Drewry Maritime Research). Dunque i volumi di container attesi anche nei porti italiani dovrebbe essere in crescita nei prossimi anni.

Nonostante gli avvenimenti degli ultimi mesi, primo su tutti l'incaglio delle portacontainer Ever Given nel canale di Suez, “il gigantismo navale proseguirà senza possibilità di appello” secondo Panaro, come dimostra il portafoglio ordini di nuove navi che nei prossimi tre anni vedrà prevalere largamente le new building di capacità superiore a 15.000 Teu (considerando sia le nuove consegne che le unità in orderbook). Le ultime notizie riguardanti gli [ordini per nuove navi appena firmati da Hapag Lloyd ed Evergreen](#) sembrano confermare la tesi per cui i vettori marittimi non intendono fare marcia indietro sul gigantismo navale.

Quattro sono i fattori che incideranno maggiormente sull'evoluzione del mercato: impennata della domanda di spedizioni (alimentata anche dall'e-commerce, oltre che da uno spostamento delle abitudini di consumo dai servizi verso i beni dovuto dalla pandemia), il controllo della capacità di stiva da parte delle alleanze dei global carrier, le situazioni di congestione dei porti e la carenza di container vuoti. Un mix delicato e pericolosa che nel 2020 ha consentito alle compagnie di navigazione di mettersi in tasca 27 miliardi di dollari di profitti e ha fatto schizzare i noli a livelli mai visti prima d'ora.

“Le prospettive a breve termine rimangono moderatamente positive, con una domanda in forte ripresa e la congestione dei porti regionali e le interruzioni logistiche che probabilmente richiederanno tempo per allentarsi” è il parere di Alessandro Panaro. Il quale si è sbilanciato maggiormente aggiungendo che “la domanda potrebbe gradualmente ‘normalizzarsi’ più avanti nel 2021 perché i vaccini possono contribuire a condurre una vita più normale e quindi a un graduale spostamento della spesa sui servizi che potrebbero fornire un certo ‘freno’ alla domanda di beni”. Secondo Srm i noli marittimi per il trasporto via mare di container sui maggiori trade saranno dunque “ancora alti nel 2021, si prevede un +22,6% sul 2020 e un -9,4% nel 2022”.

Tutto ciò che è avvenuto negli ultimi mesi rappresenta secondo Panaro “una notevole spinta verso la regionalizzazione delle supply chain, che accelera il reshoring e il near-shoring verso l’economie avanzate e verso i paesi limitrofi” dando una spinta importante al settore dello short sea shipping.

A questo proposito l’analisi di Srm evidenzia anche il crescente fenomeno della “regionalizzazione delle rotte”, per effetto del quale “il 70% del traffico containerizzato si distribuisce sulle molteplici rotte secondarie” che esistono rispetto ai trade principali: “In particolare le rotte intra-regionali (43%) sono cresciute in volume di container trasportati negli ultimi 10 anni di oltre il 70% contro una media del 50%” dell’intero comparto.

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

This entry was posted on Tuesday, June 22nd, 2021 at 5:54 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#)

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