

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

In arrivo criticità crescenti per la gestione dei flussi di contenitori vuoti

Nicola Capuzzo · Saturday, February 26th, 2022

Secondo i dati di Sea Intelligence, società danese di ricerca e analisi specializzata nei trasporti e in particolare in quello containerizzato, i ritardi e i colli di bottiglia della catena di approvvigionamento che hanno colpito questa modalità di spedizioni andranno prossimamente a ridursi fino a tornare alla normalità. Una buona notizia quindi per tutta la filiera, che però nasconde un altro problema: quello che si verificherà quando questa fase di transizione verso la normalità sarà conclusa e che riguarderà la difficoltà di gestione dell'accumulo del grande numero di contenitori vuoti importati rispetto a quanto accade nelle fasi regolari dei flussi di traffico.

Nel numero 552 del Sunday Spotlight, il rapporto settimanale di Sea Intelligence, è stato elaborato un modello utilizzando i dati Ocean Timeliness Indicator (Oti) – ovvero dell'indicatore di tempestività oceanica studiato dalla società di brokeraggio americana Flexport, che è in grado di misurare la quantità di tempo impiegata per spedire la merce dal punto in cui il carico lascia il porto dell'esportatore fino a quando raggiunge il porto di destinazione – per poter stimare l'effetto dell'aumento dei tempi di trasporto ipotizzando nel contempo che i colli di bottiglia diminuiscano lentamente già a partire da metà Febbraio 2022 per tornare alle normali operazioni entro la fine di dicembre 2022. Da questo studio si evince che l'attuale tempo di trasporto di 112 giorni sarà ripristinato a 45 giorni entro la fine del 2022.

Lo scenario prevede un costante miglioramento nell'operatività con il raggiungimento di una fase in cui, da luglio 2022 a febbraio 2023, si avrà però un esubero di quasi il 30% di quei container restituiti ai depositi negli Stati Uniti rispetto alla capacità delle navi che potrebbero riportarli in Asia.

Sulla base del modello di flusso giornaliero elaborato si può calcolare l'entità del numero di container che inizieranno ad accumularsi negli Stati Uniti, come è mostrato nella figura 1. Il traffico merci transpacifico avrà un movimento di circa 19 milioni di Teu all'anno. Applicando questo dato ai cambiamenti di flusso che sono stati riportati nell'analisi, l'accorciamento della catena di approvvigionamento porterà a un cumulo di 3,5 milioni di Teu di container che non potranno essere rispediti indietro nell'ambito della normale pianificazione dei flussi. E questo potrà potenzialmente sovraccaricare i depositi di container vuoti negli Stati Uniti. Un tale cumulo viene infatti normalmente creato in un periodo di 10 mesi e, per essere gestito senza problemi all'interno della rete esistente, richiederebbe che i vettori operassero con 82.000 Teu di slot vuoti per

altrettanti 10 mesi.

In realtà tutto ciò origina da un effetto a catena, del tutto prevedibile, della pandemia e rappresenterà un problema da risolvere dato che i contenitori vuoti continueranno ad arrivare negli Stati Uniti fino al 2023.

?ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, February 26th, 2022 at 11:00 am and is filed under [Economia](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.