

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Noli container fra Cina e Italia tornati sotto i 10.000 dollari

Nicola Capuzzo · Thursday, July 28th, 2022

Smentendo ancora una volta le previsioni di molti analisti di mercato che stimavano un significativo calo dei noli non prima del 2023, le tariffe per il trasporto via mare di container in questo mese di luglio sono calate in maniera netta ed evidente praticamente su tutti i trade. Secondo il World Container Index di Drewry i noli fra Cina e Italia, per la prima volta da due anni a questa parte, sono tornati sotto la soglia psicologica dei 10.000 dollari per Feu (container da 40 piedi). Nell'ultima settimana un ulteriore calo del 4% (-371 dollari) ha portato i noli per una spedizione dal porto di Shanghai a quello di Genova a quota 9.929 dollari, vale a dire un calo di quasi il 25% rispetto ai 13.000 dollari di inizio 2022.

Il calo è generalizzato: dalla Cina verso Rotterdam il nolo è oggi di 9.154 dollari, verso Los Angeles 7.199 dollari e verso New York 9.827 dollari. Rispetto a dodici mesi fa le flessioni è nell'ordine del 20-30% ma il decremento è avvenuto quasi totalmente nel corso degli ultimi mesi e comunque nel 2022.

Un trend preannunciato già alcune settimane fa, in occasione dell'annual meeting di Assarmatori, da Francesco Isola, amministratore delegato del gruppo Rif Line, la società di spedizioni laziale che l'estate scorsa ha dato vita a Kalypso Compagnia di Navigazione. «Non credo che esistano oggi dei vettori marittimi di linea che realmente siano in grado di influenzare il mercato. Non dimentichiamoci che siamo stati abituati per 10 anni a un trasporto marittimo sostanzialmente gratuito; nel 2019 i noli erano a 1.500 dollari per Feu dalla Cina all'Italia e quello è stato ciò che si è pagato per anni» aveva affermato parlando delle accuse di molti spedizionieri e caricatori a proposito di come si sia arrivati a un'impennata dei noli. «Era evidentemente un'attività in perdita (per gli armatori, ndr), così come a 15.000 dollari/container Feu è evidente che ci trovavamo in una bolla. Oggi siamo in qualche caso sotto i 10 mila dollari fra Cina e Italia ma mi auguro che non si torni ai 1.500 dollari».

Il numero uno di Rif Line ha anche sottolineato come la logistica sia «un mercato estremamente sofisticato e delicato. Le aziende oggi sono abituate a non fare magazzino, anche per una questione finanziaria e questo significa che la merce deve arrivare in tempo». Negli ultimi due anni è però successo che «nel mondo tanti fattori hanno rallentato questo flusso logistico» costringendo a ridisegnare le catene di distribuzione e anche i trasporti via mare. «Ciò non significa – ha concluso – che questo sia il livello che avremo in futuro nei prossimi anni». Le linee marittime attivate da Kalypso Compagnia di Navigazione dalla Cina e dal Bangladesh verso l'Italia sono state concepite

per poter operare con noli di mercato anche più bassi degli attuali.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, July 28th, 2022 at 2:00 pm and is filed under [Market report](#), [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.