

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La velocità di navigazione media delle portacontainer potrebbe ridursi del 10%

Nicola Capuzzo · Thursday, May 4th, 2023

Durante la pandemia Covid-19, gli operatori di linea del settore container hanno aumentato la velocità media di navigazione fino al 4% a causa della forte domanda e della diffusa congestione dei porti. Oggi la situazione è molto diversa e nel primo trimestre del 2023 la velocità media di navigazione è scesa a 13,8 nodi, con un calo del 4% su base annua, e potrebbe diminuire del 10% prima del 2025, spiega una nota di Bimco.

Quando le navi regolano la loro velocità, la capacità di trasporto ne risente e l'adeguamento può essere un modo efficace per gestire l'offerta di capacità. Le velocità di navigazione più basse riducono anche il consumo di olio combustibile e le emissioni di gas serra. La navigazione a bassa velocità è stata introdotta per la prima volta all'indomani della crisi finanziaria, riducendo la velocità di navigazione sulle rotte principali fino al 20%.

La velocità media di navigazione si è ridotta in modo significativo, anche se sulle rotte principali sono state confermate le velocità maggiori. Le navi più grandi che effettuano traffici intercontinentali hanno continuato a navigare più velocemente delle navi più piccole che effettuano traffici intraregionali. Tuttavia, anche queste consuetudini potrebbero cambiare.

Nel 2019, le navi più grandi hanno navigato in media 2,6 nodi più velocemente delle navi più piccole. Nel primo trimestre del 2022 questa differenza di velocità si è ridotta a 1,8 e ulteriormente a 1,6 nel primo trimestre del 2023. Di conseguenza, la velocità media di navigazione ponderata per la capacità Teu delle navi è diminuita del 6% annuo nel primo trimestre del 2023, mentre la velocità media di navigazione semplice è diminuita solo del 4% annuo. L'offerta è quindi diminuita più rapidamente della velocità di navigazione.

In futuro potrebbe ridursi anche la differenza di velocità tra rotte head-haul e back-haul. Per conformarsi all'indice di efficienza energetica delle navi esistenti (Eexi), alcune navi hanno dovuto installare limitazioni di potenza dei motori (Epl), riducendo la loro velocità massima. Per mantenere il margine tra la velocità massima e la velocità programmata (che consente alle navi di recuperare i ritardi in porto o dovuti alle condizioni meteorologiche), la velocità programmata deve essere ridotta. Ciò avrà naturalmente un impatto soprattutto sulla direzione head-haul e sulla riduzione della differenza di velocità tra le direzioni. La normativa sull'indicatore di intensità di carbonio (Cii) e gli obiettivi generali sulle emissioni di gas serra potrebbero portare a ulteriori

riduzioni della velocità di navigazione.

In parte, inoltre, la minore velocità media di navigazione può essere dovuta a una maggiore congestione dei porti e ad alcune navi che rientrano in Asia-Pacifico più lentamente del solito. “Tuttavia – conclude la nota – riteniamo che si tratti di una buona indicazione per il futuro. Come evidenziato nei nostri rapporti Container Market Overview & Outlook per il 2022, riteniamo che la velocità di navigazione potrebbe diminuire del 10% prima del 2025”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 4th, 2023 at 3:30 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.