

Noli, tempi, velocità e porti mediterranei: le prime stime sull'impatto della crisi in Mar Rosso

Il presidente di Fedespedito Pitto ipotizza tariffe tra i 4.000 e i 4.500 dollari per l'importazione di un container da 40' dalla Cina a gennaio. Plauso all'iniziativa militare del Governo italiano nell'area

DI REDAZIONE SHIPPING ITALY

20 DICEMBRE 2023

[STAMPA](#)



La crisi del Mar Rosso, e la conseguente deviazione della gran parte dei traffici marittimi dal Capo di Buona Speranza, avrà come primo visibile effetto un rialzo dei noli marittimi per le spedizioni che solitamente transitano attraverso il canale di Suez. Anche se su questo punto concordano pressoché tutti gli osservatori, cosa più complicata è stimare a quanto questi incrementi potranno ammontare, anche se alcune previsioni ipotizzano rincari “fino al 100%”.

Interpellato da SHIPPING ITALY, il presidente di Fedespedito, Alessandro Pitto, pur tra molte cautele data da situazione in rapidissima evoluzione, ha provato a tradurre queste valutazioni in indicazioni per gli operatori: “È ipotizzabile, dati i riscontri che stiamo ricevendo, che a gennaio il nolo per la spedizione di un container da 40 piedi dalla Cina al Mediterraneo possa toccare i 4.000 – 4.500 dollari, con un rincaro quindi di 1.000-1.500 dollari rispetto alla tariffa di circa 3.000 dollari attesa inizialmente per quel periodo, in crescita sui valori attuali”. Un sovrapprezzo, ha evidenziato, che sarà dello stesso livello

per le rotte in backhaul, dove i costi di spedizione sono solitamente molto più bassi, e su cui quindi impatterà in misura maggiore.

Tra gli effetti più rilevanti del re-routing per le navi portacontainer, che si attengono a una rigorosa tabella di marcia, c'è poi evidentemente quello dell'aumento dei transit time, i quali secondo diverse previsioni potranno crescere di 9-10 giorni per i porti del Nord Europa e di 14-15 per quelli del Mediterraneo, "creando quindi uno svantaggio maggiore per questi ultimi" evidenzia il presidente di Fedespedi.

In questo quadro, una necessaria contromisura dei carrier sarà un maggior dislocamento di capacità in acqua, di cui al momento c'è comunque ampia disponibilità. Per garantire la regolarità di servizi settimanali, *Sea-Intelligence* ha stimato che si renderà necessario l'apporto di stiva aggiuntiva per 1,7 milioni di Teu nel caso in cui le navi continuassero a viaggiare a una velocità di 17 nodi e di 1,45 milioni di Teu nel caso in cui le compagnie decidessero di farle circolare più rapidamente, a 20 nodi, abbandonando quindi la pratica dello slow steaming. "In un momento in cui il settore è concentrato sull'introduzione degli Ets e sulla ricerca di efficientamenti energetici, sarebbe paradossale assistere contemporaneamente all'allungamento delle rotte e all'incremento della velocità delle navi, e quindi complessivamente dei consumi di carburante" ha evidenziato Pitto.

Passando poi a valutare altre conseguenze della crisi, "probabile che si assisterà a una fase di adattamento delle catene logistiche in entrambe le direzioni, ad esempio con una minor disponibilità di vuoti" ha aggiunto. Il tempo per il riassetto tuttavia non mancherà, dato che anche secondo il presidente di Fedespedi la soluzione "non sarà rapida come nel caso dell'incaglio della Ever Given", e saranno necessarie come minimo "alcune settimane" affinché la coalizione per il Mar Rosso che si sta costituendo possa entrare in operatività dando i suoi primi effetti. "La situazione attuale conferma come il commercio globale stia diventando una materia sempre più complessa e come sia importante affidarsi per la gestione delle spedizioni a professionisti competenti, in grado di portare valore aggiunto" ha aggiunto il presidente di Fedespedi, che poi si è espresso direttamente sulla azione del governo italiano nell'ambito della nascente operazione Prosperity Guardian: "Chi opera a bordo delle navi deve farlo in maniera sicura" ha affermato, esprimendo apprezzamento per "iniziative a protezione di una infrastruttura che è strategica per l'Europa ma anche per l'Italia".

Simile il punto di vista di Assarmatori, che per voce del suo presidente Stefano Messina ha affermato: "Qualsiasi minaccia alla sicurezza in quest'area è fattore destabilizzante per il commercio globale e in particolare per quello del nostro paese". L'associazione è tornata sul tema dell'azione militare in via di definizione esprimendo "tutto il suo apprezzamento per la scelta del Governo italiano di inviare nell'area critica la fregata Virginio Fasan, così come annunciato dal Ministro della Difesa Guido Crosetto al termine della riunione con il Segretario alla Difesa degli Stati Uniti, Lloyd Austin". Al riguardo, rileva ancora Assarmatori, le interlocuzioni fra l'associazione, l'esecutivo e i vertici della Marina Militare "sono state frequenti in questi giorni così difficili e hanno portato a questo primo importante risultato operativo".