

## Merci al rallentatore tra Asia ed Europa

Una ricerca ha stimato l'allungamento dei tempi di trasporto marittimo tra i principali scali asiatici ed europei legato alla crisi del Mar Rosso.

29 maggio 2024 08:43

Come spiega un articolo di Trasporto Europa, basandosi sui dati di una ricerca condotta da Sea-Intelligence, i transiti nel Canale di Suez, con il Mar Rosso sottoposto ai continui attacchi con missili e droni attuati dagli houthi yemeniti, si stanno spostando su altre rotte, sostanzialmente la circumnavigazione dell'Africa.



Questa deviazione comporta un allungamento delle distanze che devono percorrere le grandi navi portacontainer, con riflessi sui tempi e sui costi del trasporto marittimo, che impattano in modo diverso a seconda del porto di destinazione.

La ricerca di Sea-Intelligence ha valutato i tempi di transito tra sotto-regioni nel primo trimestre del 2024, confrontandoli con il secondo semestre del 2023: due dell'Asia (Nord e Sud-Est), tre del Nord Europa e tre del Mediterraneo (Est, Ovest e Centro), l'area più danneggiata dal mancato transito nel Canale di Suez.

Nei collegamenti marittimi tra Sudest asiatico e Mediterraneo, il tempo di transito minimo medio è aumentato, con la crisi del Mar Rosso, di ben il 61%-63% verso i porti del Mediterraneo orientale e del 39%-40% verso quelli del Mediterraneo centrale, dove si trovano anche gli scali italiani.

Più contenuti gli incrementi dei tempi di trasporto tra Asia e Nord Europa, mediamente del 15% con punte del 25% per la rotta che collega il Sudest asiatico con i porti sul Mare del Nord, mentre il minimo (10%) si raggiunge nei collegamenti tra il Nord Asia e il Baltico.

Sea-Intelligence ha valutato anche altri impatti della crisi del Mar Rosso sul trasporto di container, analizzando le cancellazioni dei viaggi (blank sailing) rispetto alle partenze programmate, strumento utilizzato dalle compagnie di navigazione per gestire domanda e offerta di trasporto, soprattutto in periodi di crisi come la pandemia, a causa della congestione dei porti.

Lungo la rotta Asia-Nord Europa, la percentuale di capacità annullata è quasi raddoppiata da marzo ad aprile di quest'anno, passando dal -12% al -21%. Sulla rotta Asia-Mediterraneo il trend mostra, invece, un andamento opposto, con la capacità annullata che passa dal -17% di marzo al -8% ad aprile. La situazione sulla rotta transpacificca è più stabile, poiché emerge una

riduzione della capacità del -14% verso la costa ovest e del -11% verso la costa est del Nord America, sia a marzo che ad aprile 2024.

Secondo gli analisti di Sea-Intelligence, “con praticamente nessuna nave inattiva e con le tariffe spot che aumentano bruscamente nelle ultime settimane, questo aumento delle blank sailing è guidato dalla crisi del Mar Rosso. La congestione portuale sta peggiorando nei principali hub sia in Asia che in Europa. E come è stato chiaramente visto durante la pandemia, la congestione portuale assorbe l'offerta e porta a potenziali carenze di capacità”. “Al momento c'è capacità sufficiente per deviare le navi intorno all'Africa - sottolinea il rapporto -, ma non abbastanza margine aggiuntivo per affrontare altre importanti interruzioni. Pertanto, la congestione portuale deve essere tenuta sotto controllo, altrimenti le tariffe spot potrebbero aumentare ulteriormente, e piuttosto rapidamente”.

© Polimerica - Riproduzione riservata