

Mar Rosso, le navi pronte a tornare nel 2026. Dubbi e analisi sulla svolta per il commercio

Il ritorno graduale alla rotta del Mar Rosso sarà il fattore chiave da monitorare per il trasporto container nel prossimo anno. Con le navi mercantili di nuovo nel Mediterraneo, assisteremo prima a una congestione nei porti europei, seguita da un aumento delle pressioni tariffarie



Major shipping companies are hoping to resume Red Sea sailings in 2026

Perché il ritorno al Mar Rosso smuoverà le acque

La decisione delle compagnie di trasporto container di tornare a navigare nel Mar Rosso è probabilmente lo sviluppo più importante da tenere d'occhio nel mercato globale del trasporto marittimo il prossimo anno. E non è una questione di "se", ma di "quando". E se una grande compagnia decidesse che vale la pena rischiare, altre sicuramente la seguirebbero. Il Canale di Suez è da decenni un collegamento vitale per il commercio tra Oriente e Occidente. Dallo stretto canale aperto nel XIX secolo passa oltre il 15% del commercio globale delle merci e fino al doppio di tale quota del traffico globale di container, in particolare beni di consumo.

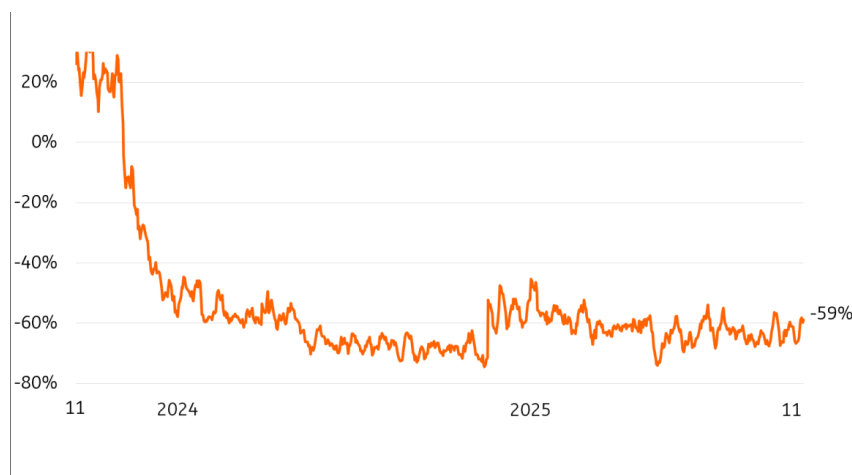
Questo cambio di rotta senza precedenti è durato più delle attese

La deviazione attorno al Capo di Buona Speranza è tornata a essere pratica comune per la maggior parte delle navi portacontainer nell'ultimo paio d'anni, in seguito agli attacchi degli Houthis nella regione del Mar Rosso iniziati alla fine del 2023. Una deviazione senza precedenti durata molto più a lungo del previsto, innescando un rimbalzo dei prezzi per le spedizioni di container e dei margini di profitto più sottili per le compagnie commerciali dopo forte il calo del 2023, a sua volta seguente il picco della pandemia.

La ripresa della rotta del Mar Rosso consente di risparmiare oltre 3.000 miglia nautiche e circa 10 giorni di navigazione per viaggiare tra Asia ed Europa nord-occidentale. Col passare del tempo, ciò libererà significativamente la capacità delle navi, poiché la deviazione assorbe attualmente circa il 6% della capacità della flotta globale, oltre a contribuire a frequenti ritardi. Ecco perché un ritorno smuoverà le acque, proprio come la massiccia deviazione iniziale. In seguito all'accordo di cessate il fuoco a Gaza di ottobre, compagnie di linea come Maersk e Hapag-Lloyd non escludono più di tornare nel Mar Rosso e hanno indicato che lo faranno non appena le condizioni lo consentiranno. Anche CMA CGM, che ha continuato alcuni servizi sotto scorta navale, prevede di riprendere i transiti a breve.

Commercio marittimo, ancora lontani dalla rotta del Mar Rosso a novembre 2025

Numero di navi che attraversano lo stretto di Bab el Mandeb al giorno (media mobile su 7 giorni), rispetto al valore di riferimento del 2023.



Source: IMF Port watch data, ING Research

Il ritorno al Mar Rosso causerà scompiglio prima, e poi una forte pressione sui mercati

Tornare alla rotta del Mar Rosso sarebbe una mossa logica, ma è anche un elefante nella stanza. L'efficienza nelle catene di approvvigionamento dei clienti alla fine trarrà beneficio dalla riapertura del passaggio, così come il consumo di carburante e le emissioni di gas serra che hanno raggiunto

il picco a causa dei chilometri extra.

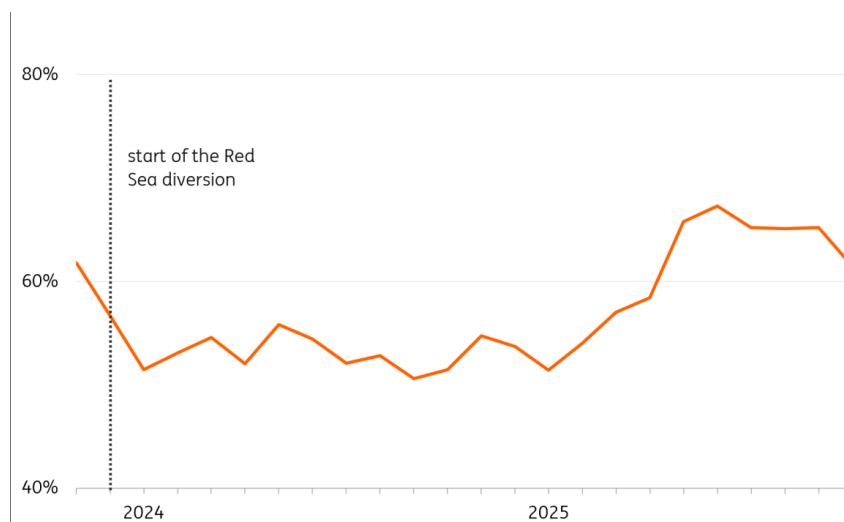
Ma un ritorno alla normalità porterà con sé anche difficoltà. Le navi che arrivano prima del previsto potrebbero innescare congestioni portuali, sovraccaricando i terminal e provocando ritardi per le navi e container vuoti lungo le catene di approvvigionamento. Le compagnie di navigazione potrebbero annullare le partenze per mitigare questo effetto. Nel complesso, le tariffe di trasporto potrebbero aumentare, soprattutto se questo cambiamento coinciderà con il Capodanno cinese, a cavallo tra febbraio e marzo 2026.

Una volta stabilizzati i ritmi della navigazione, è probabile una significativa pressione al ribasso sulle tariffe. Verrà liberata maggiore capacità, mentre nuove navi provenienti dall'ampio portafoglio ordini* continuano a entrare in servizio nel 2026. Allo stesso tempo, si prevede che la crescita del volume dei container rimarrà bassa, determinando un'ulteriore riduzione delle tariffe. E questo effetto supererà i risparmi sui costi operativi. La navigazione lenta potrebbe assorbire parte della capacità in eccesso e si prevede che i vettori accelereranno la rottamazione delle navi più vecchie dopo cinque anni di inattività minima. Tuttavia, questo processo richiederà tempo e non compenserà completamente il surplus.

**Secondo Clarksons, a novembre 2025 il portafoglio ordini di navi per il trasporto di container rappresenta il 32% della capacità della flotta installata.*

Dopo un periodo di assestamento, la puntualità delle navi container è migliorata nonostante la crisi nel Mar Rosso

Puntualità delle navi portacontainer a livello mondiale (percentuale di navi arrivate in orario)



Source: Sea Intelligence, ING Research, last datapoint: October

La ripresa ci sarà, ma le compagnie di navigazione non hanno fretta

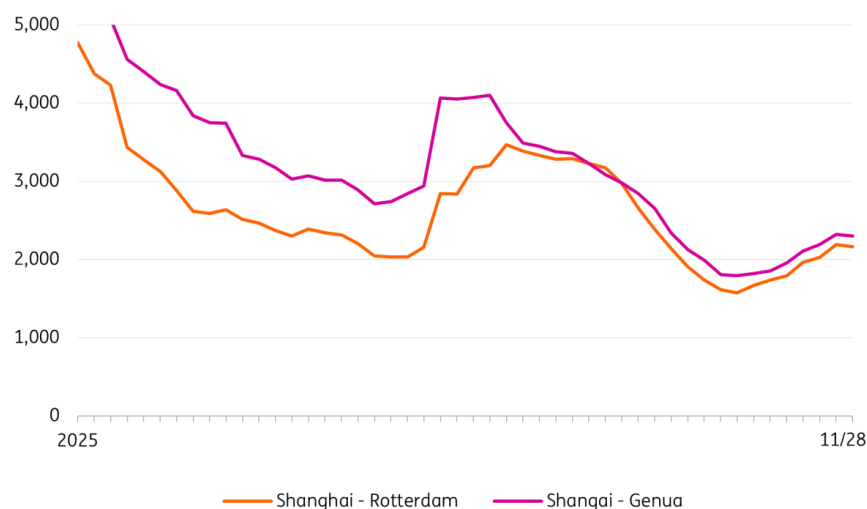
Un ritorno alla rotta del Mar Rosso potrebbe ragionevolmente avvenire entro i prossimi sei mesi.

Ma le compagnie di navigazione sono caute e non vogliono agire troppo rapidamente. Propensione emersa chiaramente dalla dichiarazione di Maersk in seguito a un annuncio preliminare dell'Autorità Portuale di Suez. Naturalmente, la sicurezza delle navi, dei marinai e del carico deve essere sufficientemente sicura, ma ci sono altre ragioni che frenano un ritorno al canale.

Il settore del trasporto container viene da un anno di tensione a causa di shock commerciali, ristrutturazione delle alleanze e revisione degli schemi di navigazione. Le tempistiche si sono assestate sulla rotta di Capo Verde e la puntualità degli arrivi è migliorata. I vettori vogliono evitare doppie interruzioni, ovvero il passaggio da una rotta all'altra, prima di impegnarsi per il Mar Rosso, e hanno bisogno di fiducia nella durata di qualsiasi cambiamento. Questo è particolarmente importante per la nuova rete dell'alleanza Gemini di Maersk e Hapag-Lloyd, che ha promesso ai clienti una puntualità degli arrivi del 90%, ben superiore alla media.

Le tariffe spot dei container dalla Cina all'Europa sono diminuite drasticamente nel 2025

Le tariffe spot dei container dalla Cina all'Europa sono diminuite drasticamente nel 2025

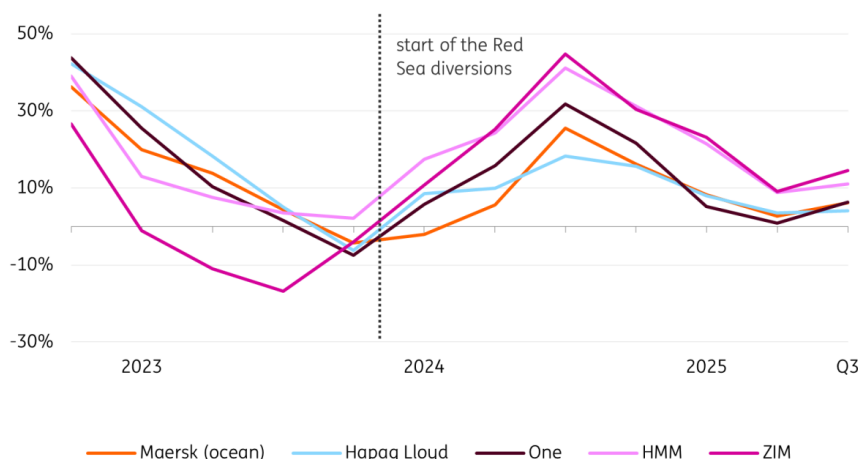


Source: Drewry, ING Research

Un altro motivo per essere prudenti è l'assicurazione. I premi per il transito attraverso il canale sono aumentati vertiginosamente e probabilmente dovranno ridursi significativamente, oppure i viaggi dovranno essere approvati prima di procedere. I vettori inizieranno probabilmente a testare la rotta di ritorno verso l'Asia, con meno carico e minore affidabilità. Tutto sommato, pianificare con cura la ripresa è anche nell'interesse finanziario delle compagnie di trasporto.

I profitti delle compagnie di navigazione container sono cresciuti nonostante i cambi di rotta attorno al Capo

Utile operativo (EBIT) di alcune compagnie di navigazione container per trimestre, su base annua.



Source: Company reports, ING Research

Il trasporto di cisterne e rinfuse sarà meno impattato da un ritorno completo al Mar Rosso

Il trasporto di container sarà il più colpito nel settore marittimo, così come il segmento più piccolo delle navi per il trasporto auto. Per gli altri principali segmenti di trasporto, cisterne e rinfuse, un ritorno diffuso al Mar Rosso avrà un impatto minore, poiché la dipendenza da questa rotta per le tratte commerciali delle materie prime è inferiore. Per questi segmenti, il protezionismo e i cambiamenti negli schemi commerciali hanno un impatto maggiore. Quindi, l'impatto del blocco della rotta del Mar Rosso ha avuto un impatto minore che sulle navi container. Ciononostante, il chilometraggio totale sarà probabilmente ancora inferiore – si pensi a viaggi come quelli del grano dal Mar Nero ai paesi dell'emisfero australe – e quindi questo potrebbe riflettersi sulle tariffe.

Autore

Rico Luman

Senior Sector Economist, Transport and Logistics

Rico.Luman@ing.com

Disclaimer

La presente pubblicazione è stata redatta da ING Bank N.V. ("ING") esclusivamente a scopo informativo, indipendentemente dagli obiettivi di investimento, dalla situazione finanziaria o dai mezzi di un particolare utente. *ING fa parte del Gruppo ING (essendo a tal*

fine ING Group N.V. e le sue società controllate e affiliate). Le informazioni in essa contenute non costituiscono una raccomandazione di investimento né una consulenza in materia di investimenti, legale o fiscale, né un'offerta o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di strumenti finanziari. È ING ha adottato misure ragionevoli per garantire che questa pubblicazione non contenga informazioni false o fuorvianti al momento della sua diffusione, tuttavia ING non garantisce che sia priva di errori o completa ING non si assume alcuna responsabilità per eventuali perdite dirette, indirette o consequenziali derivanti dall'uso di questa pubblicazione. Salvo diversa indicazione, tutte le opinioni, le previsioni o le stime sono esclusivamente quelle dell'autore o degli autori, alla data di pubblicazione e sono soggette a modifiche senza preavviso.

La distribuzione di questa pubblicazione può essere limitata da leggi o regolamenti in diverse giurisdizioni e le persone che ne vengono in possesso devono informarsi e osservare tali restrizioni.

Il copyright e la protezione dei diritti di database sono presenti in questo report ed esso non può essere riprodotto, distribuito o pubblicato da alcuna persona per qualsiasi scopo senza il previo consenso esplicito di ING. Tutti i diritti sono riservati. ING Bank N.V. è autorizzata dalla Banca Centrale Olandese ed è supervisionata dalla Banca Centrale Europea (BCE), dalla Banca Centrale Olandese (DNB) e dall'Autorità Olandese per i Mercati Finanziari (AFM). ING Bank N.V. è costituita nei Paesi Bassi (registro delle imprese n. 33031431 Amsterdam).

Ulteriori chiarimenti sono disponibili su richiesta. Per ulteriori informazioni su ING Group, visitare il sito www.ing.com.