

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Poggio (Aprile UK): “Ecco perchè la tempesta perfetta dei container continuerà”

Nicola Capuzzo · Thursday, January 27th, 2022

Il 2022 sarà un altro anno difficile per le catene logistiche mondiali. L'ultimo allarme in ordine di tempo è arrivato da [Ucina Confindustria Nautica](#), l'associazione di categoria degli yacht, il cui vicepresidente Alessandro Gianneschi ha appena fornito una panoramica del mercato poco rassicurante. I tempi di consegna delle materie prime dai principali fornitori nel 2021 sono stati più lunghi dei valori standard: 25% entro 4 settimane, 45% tra 5 e 8 settimane, 17% tra 9 e 15 settimane, 10% tra 16 e 30 settimane, 3% su 30 settimane. Questo ha comportato un incremento dell'obbligo, da parte delle aziende, di programmare gli ordini di materie prime e componenti ai propri principali fornitori. Per il 93% del campione di operatori esaminato, molti dei principali fornitori di materie prime e componenti hanno aumentato i loro listini rispetto all'anno precedente (da un minimo del +10% a oltre il 50%). Gianneschi non a caso ha sottolineato «la necessità di una maggiore collaborazione tra cantieri e fornitori e il ritorno alla produzione locale di almeno parte dei componenti».

Affermazioni che fanno il paio con quelle di Giorgio Poggio, vertice della società di spedizioni Aprile UK e direttore della Camera di Commercio Italiana nel Regno Unito in occasione di un webinar del Propeller club di Genova. Esprimendo preoccupazione verso un mercato del trasporto marittimo in mano a pochi grandi operatori, secondo il suo punto di vista “la situazione attuale potrebbe dare il la a un predominio solo delle grandi aziende anche nel commercio; prevedo difficoltà per le realtà medio-piccole, ad esempio per chi fa trading o comunque chi imbarca pochi container all'anno. Faranno fatica a pagare noli marittimi da 15.000-20.000 dollari per cui devono fare in fretta a rilocalizzare le produzioni o a riorganizzare i propri approvvigionamenti”. Se a ciò si aggiunge il costo crescente del carburante delle navi e l'ormai cronica insufficienza di autisti per il trasporto stradale la tempesta perfetta è servita.

Inutile sperare in un miglioramento a breve termine delle criticità che hanno interessato la logistica negli ultimi due anni. “Il fattore che in questo momento contribuisce maggiormente a ridurre la capacità di stiva disponibile sono le congestioni in alcuni importanti hub portuali, su tutti quello di Los Angeles”, perché accumulando ritardo nelle rispettive rotazioni le navi riescono a trasportare meno container a parità di tempo. Una situazione, questa, che nei prossimi dodici mesi non muterà secondo l'esperto spedizioniere: “Lo squilibrio fra domanda e offerta di trasporto marittimo containerizzato durerà ancora tutto l'anno”. Anzi potrebbe forse pure peggiorare visto che “[da gennaio 2023 entrerà in vigore l'Energy Efficiency Existing Ship Index \(Eedi\)](#) e questo potrebbe

rappresentare un altro elemento di criticità per la fluidità delle catene logistiche”.

Dal prossimo anno tutte le navi saranno sottoposte alla verifica delle caratteristiche tecniche che dovranno soddisfare il rispetto di questo nuovo indice di efficienza energetica con l’obiettivo di allinearlo al relativo parametro prescritto per le navi di nuova costruzione. Si applicherà a tutte le unità di stazza lorda superiore alle 400 tonnellate e potrà imporre agli armatori, al fine di rispettare determinati limiti d’inquinamento, anche di ridurre la propria velocità di servizio rispetto ai livelli attuali. Diminuzione della velocità si tradurrà in riduzione dell’offerta di stiva e aumento del rapporto tonnellate/miglia. Insomma non una buona notizia per chi spera in linee marittime più rapide e in un aumento della capacità disponibile in futuro.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, January 27th, 2022 at 7:08 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.