



NEWSLETTER NR. 7₂₀₂₁

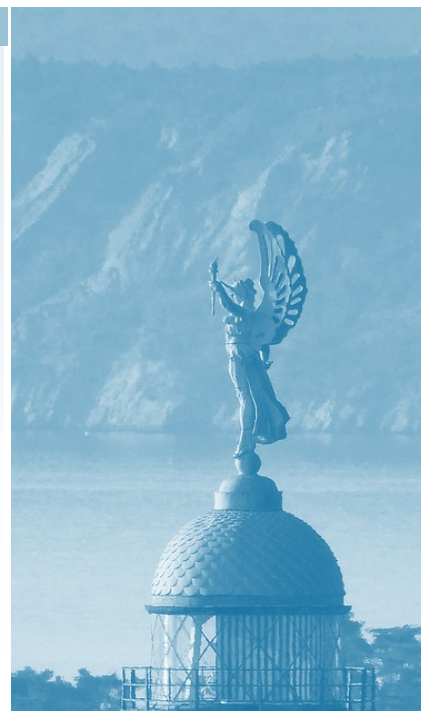
PORTI NORD ADRIATICI, COME VA LA RIPRESA?

Dai dati semestrali ad oggi resi disponibili dalle rispettive autorità di gestione portuale emergono già dei primi segnali di ripresa dei flussi del traffico oltremare che transitano attraverso i porti dell' arco Centro-Nord Adriatico, ovviamente con articolazioni differenziate nei singoli scali, in ragione della posizione rispetto al bacino economico di riferimento e della diversa struttura dei collegamenti marittimi che vi fanno scalo e, "last but not least", dei cambiamenti che cominciano a delinearsi a seguito degli effetti della pandemia e delle spinte della "new economy" verso una migliore sostenibilità ambientale.

Nel nr. 2 di marzo della nostra "newsletter" abbiamo rappresentato la situazione evolutiva dei sei porti dell'Arco Nord Adriatico, Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Koper e Rijeka, con specifico riferimento al

traffico dei contenitori e alle linee marittime su di essi attestate, tenuto conto della diversa funzione che detti scali ricoprono in relazione al rispettivo "hinterland", il mercato nazionale per i primi tre, le aree economiche del Centro-Est Europa per il secondo gruppo.

A tale riguardo ci siamo soffermati sui diversi effetti determinati dalla pandemia Covid19 sull'andamento dei volumi nel 2020, rilevando una notevole divergenza nei valori tendenziali tra i due gruppi, in ragione della differente correlazione con il mercato e del fatto che i tre scali di Trieste, Koper e Rijeka sono serviti direttamente dalle linee FC con l'oltre Suez delle due primarie alleanze 2M e Ocean Alliance, mentre gli altri tre sono prevalentemente collegati con servizi feeder via Malta, Gioia Tauro, Pireo e anche via Trieste.



SOMMARIO

Porti Nord Adriatici, come va la ripresa?.....1-5

Materie prime, quali spunti dal mercato.....6-7

Ancora uno sguardo all'andamento dei noli marittimi....8-10

NOTIZIE FLASH

Consultazione aperta sulla revisione del trasporto combinato.....11

Anniversario Consorzio A.E.C.S (A.N.Z.E.C.S.).....11

PORTI NORD ADRIATICI, COME VA LA RIPRESA? SEGUE

A prima vista dai dati complessivi si nota come solamente due scali, Koper e Ravenna registrano un positivo recupero, ovvero Ravenna recupera interamente la perdita del 2020, Koper in realtà segna un saldo attivo del 5,6%, mentre Rijeka, unico porto a crescere nel 2020 nel 2021 si mantiene stabile, Trieste accusa ancora un saldo negativo del -2,3% e Venezia del -3,31%.

Nella storica competizione Trieste/Koper, scali che sono serviti dai medesimi servizi oceanici sembrerebbe quindi a prima vista che Koper abbia partita vinta, in realtà, analizzando la struttura del traffico le conclusioni da trarre circa il ruolo dei due scali sono diverse e evidenziano una certa complementarità.

Il dato aggregato dei tre porti di Ancona, Ravenna e Venezia, a fine 2020 totalizzava 882.221 TEU, con un calo del -10,7% rispetto al 2019, mentre i tre scali di Trieste, Koper e Rijeka registravano un dato complessivo di 2.065.120 TEU, con un lieve incremento dello 0,5%, determinato dalle buone performance di Rijeka che chiudeva il 2020 con un incremento del 12,8% rispetto alle lievi perdite di Trieste (-1,7%) e Koper (-1,5%).

Ma come sta andando l'auspicata ripresa prevista per il 2021? Possiamo trarre già qualche considerazione analizzando i dati riguardanti l'andamento del traffico contenitori del primo semestre, come riportato nella tabella che segue:

PORTI DEL CENTRO-NORD ADRIATICO - TEU							
Anno	Trieste	Koper	Rijeka	Venezia	Ravenna	Ancona	Totale
2010	281.643	476.731	137.048	393.425	183.577	110.395	1.582.819
2011	393.195	589.314	150.677	458.363	215.536	120.674	1.927.759
2012	411.247	570.744	171.945	428.893	208.152	142.213	1.933.194
2013	458.597	600.441	169.943	446.591	226.760	152.394	2.054.726
2014	506.019	674.033	192.004	456.068	222.735	164.882	2.215.741
2015	501.222	790.736	200.102	560.301	244.813	178.476	2.475.650
2016	486.499	844.758	214.348	605.875	234.511	185.846	2.571.837
2017	616.153	911.528	249.975	611.383	223.369	168.372	2.780.780
2018	725.426	988.499	260.375	632.250	216.320	159.061	2.981.931
2019	789.640	959.356	305.059	593.070	218.138	176.193	3.041.456
2020	776.022	945.007	344.091	528.676	194.868	158.677	2.947.341
incr/decr.%	-1,72%	-1,50%	12,79%	-10,86%	-10,67%	-9,94%	-3,09%
2021/I° SEM	367.634	512.773	166.822	255.761	109.213	76.275	1.488.478
incr/decr.%	-2,29%	7,13%	-0,95%	-3,31%	10,13%	-3,86%	1,80%
ARCO NORD-EST - (Trieste, Capodistria, Fiume)						1.047.229	2,34%
ARCO NORD-OVEST - (Venezia, Ravenna, Ancona)						441.249	0,03%

A prima vista dai dati complessivi si nota come solamente due scali, Koper e Ravenna registrano un positivo recupero, ovvero Ravenna recupera interamente la perdita del 2020, Koper in realtà segna un saldo attivo del 5,6%, mentre Rijeka, unico porto a crescere nel 2020 nel 2021 si mantiene stabile, Trieste accusa ancora un saldo negativo del -2,3% e Venezia del -3,31%. Nella storica competizione Trieste/Koper, scali che sono serviti dai medesimi servizi oceanici sembrerebbe quindi a prima vista che Koper abbia partita vinta, in realtà, analizzando la struttura del traffico le conclusioni da trarre circa il ruolo dei due scali sono diverse e evidenziano una certa complementarità.

I flussi del traffico su Koper sono costituiti al 100% da carichi per il comune "hinterland", in specie Austria, Ungheria, Cechia, Slovacchia e marginalmente Sud Germania, al contrario i flussi del traffico su Trieste erano rappresentati a dati 2019 mediamente da un 39% di transhipment da/per altri porti Nord Adriatici (in primis Venezia, Ravenna e Ancona) e per il restante 61% da traffici da e per l'hinterland su descritto con una più alta penetrazione in Germania. Analizzando i dati del primo semestre 2021 di Trieste nel dettaglio si rileva infatti quanto segue:

- Volumi in transhipment: - 26,27% rispetto al 2020;
- Volumi da e per l'hinterland +13,10% " " ;
- Incidenza dei vuoti - 20,55% " " ;

L'incidenza del transhipment nel 2021 scende al 29,5%, l'hinterland sale al 70,5% e quella dei vuoti ridiscende dal 22,72% del 2020 al 18,01%, riavvicinandosi al dato storico che oscillava intorno all'11%.

La crescita del traffico diretto per l'hinterland di Trieste trova peraltro conferma nel tasso di incremento dei servizi ferroviari intermodali che nei primi sei mesi del 2021 con 4.121 treni è pari al +25,53% rispetto al primo semestre 2020 e al





Sostanzialmente si può dedurre che la politica delle compagnie che scalano i due porti tende a privilegiare il traffico in/out diretto e a ridurre l'incidenza dei trasbordi da e per il mercato nazionale

PORTI NORD ADRIATICI, COME VA LA RIPRESA? SEGUE

+6,29% rispetto al 2019. Sostanzialmente si può dedurre che la politica delle compagnie che scalano i due porti tende a privilegiare il traffico in/out diretto e a ridurre l'incidenza dei trasbordi da e per il mercato nazionale, ridimensionando nel contempo anche i volumi di equipment vuoto che, com'è noto, nel periodo in questione ha evidenziato carenze significative soprattutto sulla direttrice dal Far East/Cina; in questo comparto anche a Koper, analizzando il rapporto TEU/carico trasportato, si deduce un calo dei vuoti di almeno il -7% (la differenza

d'incremento nei flussi hinterland fra Trieste e Koper infatti è pari al -6%); unico scalo adriatico che registra invece un aumento dell'equipment vuoto è Ravenna, con un +18,7%, tasso che coincide con l'incremento dei contenitori pieni in export.

Nei valori riferiti al traffico complessivo dei singoli porti considerati, la situazione si presenta altrettanto differenziata; riportiamo di seguito i dati disponibili dei quattro principali scali del Nord Adriatico, suddivisi per macro comparti merceologici:

MACRO COMPARTI	TRIESTE				
	2019	2020	%	2021-I° SEM	%
COMPLESSIVO - TON	61.998.318	54.148.767	-12,66%	25.747.230	-1,95%
RINF. LIQUIDE - TON	43.349.423	37.564.667	-13,34%	16.940.912	-7,17%
RINF. SOLIDE - TON	1.717.294	540.827	-68,51%	237.056	-22,45%
CARICO GENERALE-TON	16.931.601	16.043.253	-5,25%	8.569.262	11,23%
DI CUI IN CONTAINER-TON	9.225.595	8.654.364	-6,19%	4.155.765	-4,06%
DI CUI RO-RO-TON	6.504.361	6.647.379	2,20%	4.021.703	35,70%

MACRO COMPARTI	KOPER				
	2019	2020	%	2021-I° SEM	%
COMPLESSIVO - TON	22.792.650	19.523.133	-14,34%	10.368.530	2,31%
RINF. LIQUIDE - TON	4.307.388	3.323.068	-22,85%	1.490.403	-9,98%
RINF. SOLIDE - TON	6.618.616	4.987.215	-24,65%	2.717.959	-4,60%
CARICO GENERALE-TON	11.866.647	11.212.851	-5,51%	6.160.168	9,44%
DI CUI IN CONTAINER-TON	9.475.020	9.268.843	-2,18%	5.057.344	7,19%
DI CUI RO-RO-TON	1.111.433	998.201	-10,19%	541.030	24,70%

MACRO COMPARTI	VENEZIA				
	2019	2020	%	2021-I° SEM	%
COMPLESSIVO - TON	24.987.910	22.404.750	-10,34%	11.610.058	4,40%
RINF. LIQUIDE - TON	9.017.717	8.556.692	-5,11%	4.026.396	-1,60%
RINF. SOLIDE - TON	6.253.688	4.975.274	-20,44%	3.048.644	17,50%
CARICO GENERALE-TON	9.716.505	8.872.784	-8,68%	4.535.018	2,40%
DI CUI IN CONTAINER-TON	5.688.133	5.095.284	-10,42%	2.499.826	-2,50%
DI CUI RO-RO-TON	1.763.634	1.616.148	-8,36%	862.859	9,90%

MACRO COMPARTI	RAVENNA				
	2019	2020	%	2021-I° SEM	%
COMPLESSIVO - TON	26.256.248	22.407.481	-14,66%	12.814.827	19,50%
RINF. LIQUIDE - TON	4.643.362	4.154.282	-10,53%	2.210.966	21,40%
RINF. SOLIDE - TON	11.167.726	9.433.803	-15,53%	5.449.309	27,00%
CARICO GENERALE-TON	10.445.160	8.819.396	-15,56%	5.154.552	16,16%
DI CUI IN CONTAINER-TON	2.388.268	2.127.236	-10,93%	1.193.795	6,40%
DI CUI RO-RO-TON	1.630.737	1.551.575	-4,85%	725.912	6,90%

Nei valori riferiti al traffico complessivo dei singoli porti considerati, la situazione si presenta altrettanto differenziata...



PORTI NORD ADRIATICI, COME VA LA RIPRESA?

SEGUE

A Trieste il dato generale è ancora fortemente influenzato dai due comparti delle rinfuse liquide e solide, il petrolio da e per Germania/Austria e Rep.Ceca, il carbone e i minerali da e per la Ferriera di Servola, la cui attività dell'area a caldo è stata chiusa ad aprile 2020; il calo nel comparto merceologico container come detto sopra riguarda essenzialmente il settore del transhipment, mentre il comparto Ro-Ro continua la sua rilevante crescita, peraltro già avviata nel corso del 2020.

A Koper il discorso è più o meno analogo, calano i derivati del petrolio e le rinfuse solide, rappresentate in parte dal carbone in trasbordo da e per la centrale A2 di Monfalcone, in fase di riconversione al gas, in parte da minerali importati dalle aziende siderurgiche austriache; rilevante la ripresa nel settore Ro-Ro, costituito prevalentemente da autovetture nuove in esportazione dalla Germania e del comparto merci containerizzate.

Venezia segna due dati negativi nel petrolio e nel traffico containerizzato, mentre in controtendenza registra un incremento del 18,6% nel comparto dei carboni.

A Ravenna il traffico riprende integralmente le posizioni pre Covid19, con significativi incrementi nei comparti delle rinfuse solide, minerali, prodotti metallurgici, prodotti chimici, materiali da costruzione e in quello delle rinfuse liquide, derivati petroliferi e prodotti chimici; notevole la ripresa come già accennato sopra nel comparto dei carichi containerizzati, dei rotabili e delle merci varie.

Per concludere questa sintetica rassegna diamo un'occhiata ai due nostri scali regionali di Monfalcone e Porto Nogaro:

MACRO COMPARTI	MONFALCONE				
	2019	2020	%	2021-I° SEM	%
COMPLESSIVO - TON	4.093.425	2.944.582	-28,07%	1.623.561	2,98%
RINF.LIQUIDE - TON	-	-	-	-	-
RINF.SOLIDE - TON	2.949.211	2.028.291	-31,23%	1.184.377	12,09%
CARICO GENERALE-TON	1.144.214	916.291	-19,92%	439.184	-15,53%
DI CUI IN CONTAINER-TON	-	-	-	-	-
DI CUI RO-RO-TON	265.134	159.541	-39,83%	76.174	26,06%

MACRO COMPARTI	PORTO NOGARÒ				
	2019	2020	%	2021-I° SEM	%
COMPLESSIVO - TON	1.385.358	1.347.613	-2,72%	680.006	-1,52%
RINF.LIQUIDE - TON	-	-	-	-	-
RINF.SOLIDE - TON	1.268.982	1.099.547	-13,35%	532.391	-15,00%
CARICO GENERALE-TON	116.376	248.066	113,16%	147.615	130,01%
DI CUI IN CONTAINER-TON	-	-	-	-	-
DI CUI RO-RO-TON	-	-	-	-	-

La funzione di questi due scali è prevalentemente orientata a servire il mercato produttivo regionale, nel cui ambito hanno rilevanza le attività delle aziende insediate nelle rispettive aree industriali; come si desume dalle due tabelle, il dato più consistente di traffico è rappresentato dalla categoria delle rinfuse solide, nel cui contesto sono inclusi i semilavorati e i prodotti siderurgici e metallurgici; l'andamento è variabile in entrambi gli scali che in questo settore giocano un ruolo complementare, la crisi pandemica del 2020 ha prodotto un generale rallentamento delle attività produttive e conseguentemente dei volumi sia nell'import di semilavorati, sia nell'export di prodotti finiti.



Per concludere questa sintetica rassegna diamo un'occhiata anche ai due nostri scali regionali di Monfalcone e Porto Nogaro:



PORTI NORD ADRIATICI, COME VA LA RIPRESA?

SEGUE

In linea generale, dall'esame complessivo dei dati si può certamente dedurre che si notano chiari segnali di incremento dei volumi in/out nei singoli porti dell'arco Centro-Nord Adriatico, seppur con variabili alterne.

Nel comparto contenitori emerge una diversa logica di ripartizione dei volumi da parte delle primarie alleanze armatoriali, meno riposizionamenti dei vuoti, più traffico diretto, meno transhipment.

Nel settore delle rinfuse liquide e solide, in generale si può dire che oltre al permanere ancora alcuni effetti della pandemia si possono riscontrare alcuni primi segnali della cosiddetta "green transition", meno petrolio, meno rinfuse di materie prime (carbone, minerali ecc.), più prodotti semilavorati in import da paesi terzi.

Nel carico generale, fermo restando quanto già detto per i contenitori, si riafferma la modalità Ro-Ro, nelle relazioni intra-Mediterranee, con una netta implementazione dell'intermodalità, meno veicoli completi, più semirimorchi, casse mobili e contenitori carrellati, in un'ottica sempre più spinta di integrazione con il vettore ferroviario sulle rispettive prosecuzioni terrestri.

I porti del Centro-Nord Adriatico sembrano quindi poter ben rispondere alle spinte evolutive innescate dall'evoluzione dello scenario in atto, costituendo nell'insieme un range strategicamente collocato rispetto alle relazioni dell'interscambio commerciale oltremare dei nuovi mercati emergenti del Centro-Est Europa.

Nel settore delle rinfuse liquide e solide, in generale si può dire che oltre al permanere ancora alcuni effetti della pandemia si possono riscontrare alcuni primi segnali della cosiddetta "green transition", meno petrolio, meno rinfuse di materie prime (carbone, minerali ecc.) più prodotti semilavorati in import da paesi terzi.



MATERIE PRIME, QUALI SPUNTI DAL MERCATO ?

UN CONTRIBUTO DELLA SOC. DONAU SVILUPPO SRL DI TRIESTE

Petrolio

L'OPEC+ ha confermato la sua intenzione di immettere più petrolio ad un ritmo mensile di 400.000 b/g, con una revisione della strategia in dicembre.

La decisione sembra ignorare la diffusione della variante Delta che dovrebbe rivelarsi transitoria e i dati sulla produzione industriale cinese che sembrano mostrare un certo rallentamento dovuto anche ai noti problemi logistici.

Se nel 2022 l'OPEC+ continuerà l'aumento della produzione al ritmo predetto e se la produzione di petrolio aumenterà in altre parti del mondo, il mercato potrà trovarsi in una situazione di eccesso di offerta.

Si stima che la capacità inutilizzata di 5.000.000 b/g da parte dell'OPEC+ possa consentire al cartello di evitare un rialzo eccessivo anche per frenare l'entrata sul mercato di altri produttori.

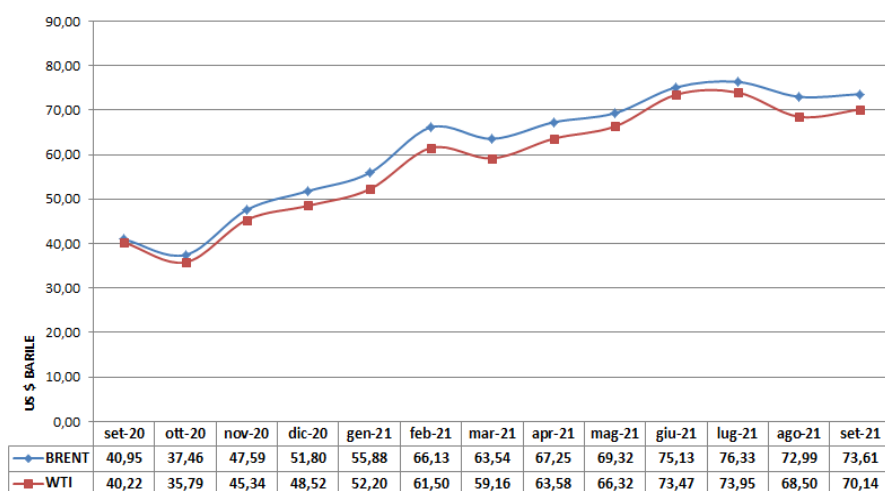
Infatti qualora l'aumento del prezzo fosse giudicato stabile si potrebbe assistere ad un aumento rapido dell'offerta di "shale-oil" il cui costo di produzione marginale è relativamente elevato e la cui produzione ha già recentemente registrato un rialzo.

Sul più lungo termine l'andamento ciclico del prezzo del petrolio potrebbe essere superato da considerazioni relative alle conseguenze della riduzione degli investimenti nella ricerca di nuovi giacimenti petroliferi, di un'espansione economica generalizzata e dei costi elevati della transizione ad un'economia verde.

Queste ultime considerazioni suggeriscono una direzione al rialzo dei prezzi del petrolio nel medio termine.

Sul più lungo termine l'andamento ciclico del prezzo del petrolio potrebbe essere superato da considerazioni relative alle conseguenze della riduzione degli investimenti nella ricerca di nuovi giacimenti petroliferi, di un'espansione economica generalizzata e dei costi elevati della transizione ad un'economia verde.

ANDAMENTO QUOTAZIONI DEL PETROLIO
PERIODO SETTEMBRE 2020 - SETTEMBRE 2021
elaborazione AIOM su dati Investing.com - 13-09-2021



MATERIE PRIME, QUALI SPUNTI DAL MERCATO ? SEQUE

Metalli

Gli investitori si sono concentrati su considerazione macroeconomiche che hanno generato da maggio all'inizio di settembre un ribasso dei prezzi.

Il rallentamento degli indicatori economici in Cina a causa del COVID, il "destocking" favorito dal Governo cinese e i tempi della fine della politica monetaria espansiva negli Stati Uniti hanno generato una presa di profitto sui metalli.

Queste incertezze sembrano essere venute meno, da un lato perché la variante Delta sembra sotto controllo, dall'altro perché a seguito delle dichiarazioni di Powell i tempi e i modi della politica monetaria meno espansiva ora sembrano conosciuti e scontati dal mercato finanziario.

Inoltre i metalli sembrano essersi mossi in passato in linea con i tassi d'interesse, in linea con la crescita economica e sono caratterizzati da ragioni strutturali per muoversi al rialzo.

C'è inoltre la sensazione che a seguito dei massimi dei prezzi raggiunti a metà maggio, la correzione da quella data in poi sia stata dovuta ad un rallentamento della domanda dovuta all'utilizzo degli stock da parte delle imprese consumatrici che ora però si trovano nella necessità di riportare le scorte ad un livello normale.

La domanda di metalli beneficerà della domanda di beni durevoli presente nei paesi sviluppati e della politica europea e dell'amministrazione americana di favorire l'auto elettrica.

Spetterà quindi ai produttori risolvere con nuovi imponenti investimenti il deficit strutturale tra offerta e domanda che è prevedibile a medio termine per rame, zinco ed alluminio.

Investimenti delle dimensioni necessarie a colmare il gap strutturale tra domanda e offerta, richiedono visibilità sull'andamento dei prezzi e tempi lunghi di impostazione e realizzazione.

Granaglie

I prezzi dei beni alimentari sono al massimo da molti anni e ciò crea un rischio alla stabilità politica dei paesi emergenti in cui il costo dell'alimentazione rappresenta una parte importante del reddito.

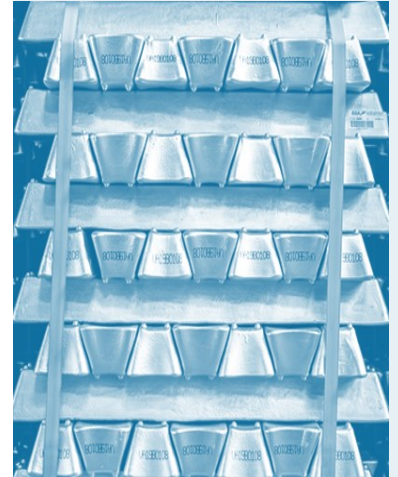
Il dilemma di questi paesi è tra alzare i tassi per frenare l'economia e ridurre l'inflazione che rischia di diminuire il potere di acquisto delle classi più povere con pesanti risvolti sociali oppure non alzare i tassi ottenendo una crescita economica più elevata accompagnata da inflazione più alta.

Quasi tutti i paesi sembrano privilegiare la crescita economica rispetto al controllo dell'inflazione.

Solo in Russia i tassi sono già stati alzati dal 4,25% al 6,5% ed è l'unico paese in cui i tassi ufficiali superano l'inflazione.

In Turchia l'inflazione è del 19,25% con una crescita dell'economia del 22% mentre i tassi sono al 19% e le direttive politiche sono sempre quelle di privilegiare la crescita economica rispetto ad un controllo dell'inflazione.

Donau Sviluppo Srl



C'è inoltre la sensazione che a seguito dei massimi dei prezzi raggiunti a metà maggio, la correzione da quella data in poi sia stata dovuta ad un rallentamento della domanda dovuta all'utilizzo degli stock da parte delle imprese consumatrici che ora però si trovano nella necessità di riportare le scorte ad un livello normale.



ANCORA UNO SGUARDO ALL'ANDAMENTO DEI NOLI MARITTIMI

Trascorsa l'estate ci pare opportuno rifare il punto sull'andamento dei noli marittimi, argomento già ampiamente trattato nella nostra Newsletter, sul n. 1 di febbraio e sul numero 5 dello scorso giugno.

Come riferito dalla stampa specializzata, la corsa all'incremento delle quotazioni di nolo sulle relazioni West Bound Far-East/Europa e Far East/USA - West & East Coast sembra non dover rallentare mai, inoltre dai dati diffusi da Dynamar nella periodica newsletter Dynaliners Weekly del 10 settembre scorso, i profitti operativi accumulati dalle primarie compagnie marittime nella gestione full-container segnano una crescita generale media tra il 30 e il 50% rispetto al 2020, mettendo in tasca un profitto netto di ben 33,5 billion\$.

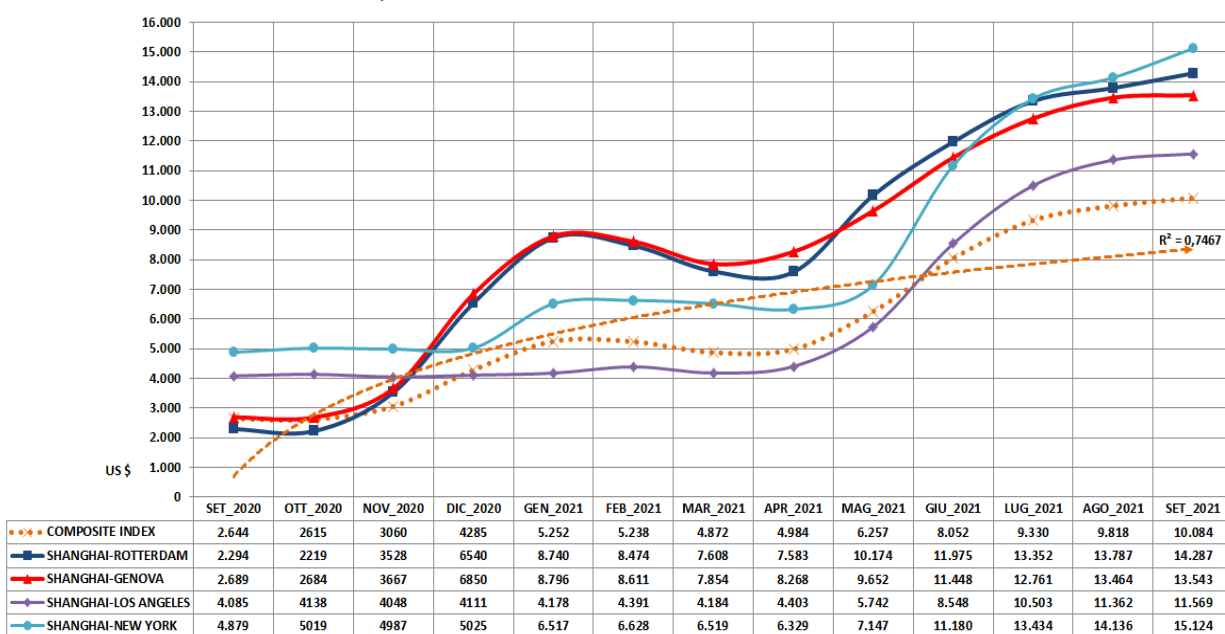
La nostra analisi si limita a rappresentare dei dati, tra l'altro ampiamente disponibili sui media, con alcuni semplici raffronti; ad oggi solamente l'americana FMC sembra aver iniziato una procedura di "osservazione" sul fenomeno in corso, ovviamente sulla spinta del mercato, mercato USA che tra l'altro con uno sbilanciamento dell'interscambio commerciale con il Far East registrato nel periodo gennaio/luglio 2021 pari al +33,3% nell'import e -9,2% nell'export rispetto al 2020 e pari al +26,6% nell'import e -11,6% nell'export rispetto al 2019, viene indicato essere una delle principali cause del fenomeno in questione. Come riferisce Container News del 9 settembre scorso, nei porti californiani, a dati di agosto 2021 è stato infatti registrato un indice CAx, che rappresenta lo sbilancio tra volumi in import e volumi in export tra 0,88 e 0,90, quando la media è pari a 0,50, con una percentuale di sbilancio intorno al 60%.

Ma vediamo come sono i dati più recenti; il grafico che segue rappresenta l'evoluzione dei quattro principali valori di riferimento "year on year" nel periodo settembre 2020-settembre 2021, fonte Drewry; i valori indicati rappresentano l'ultima quotazione del mese di riferimento:

La nostra analisi si limita a rappresentare dei dati, tra l'altro ampiamente disponibili sui media, con alcuni semplici raffronti; ad oggi solamente l'americana FED sembra aver iniziato una procedura di "osservazione" sul fenomeno in corso, ovviamente sulla spinta del mercato, mercato USA che tra l'altro con uno sbilanciamento dell'interscambio commerciale con il Far East registrato nel periodo gennaio/luglio 2021 pari al +33,3% nell'import e -9,2% nell'export rispetto al 2020 e pari al +26,6% nell'import e -11,6% nell'export rispetto al 2019, viene indicata essere una delle principali cause del fenomeno in questione.

SPOT RATES - 2021 - US \$ x 40' BOX - SETTEMBRE 2020 - SETTEMBRE 2021

elaborazione AIOM su dati Drewry al 9-09-2021



ANCORA UNO SGUARDO ALL'ANDAMENTO DEI NOLI MARITTIMI SEGUE

Non vi sono ancora segnali di rientro verso valori più contenuti, infatti la linea di tendenza logaritmica del composite index (l'indice composto medio) presenta un coefficiente di correlazione R^2 pari a +0,7467 (il campo di oscillazione è compreso fra -1 e +1).

La tabella che segue riporta un confronto dei valori del mese di settembre degli anni 2019, 2020 e 2021:

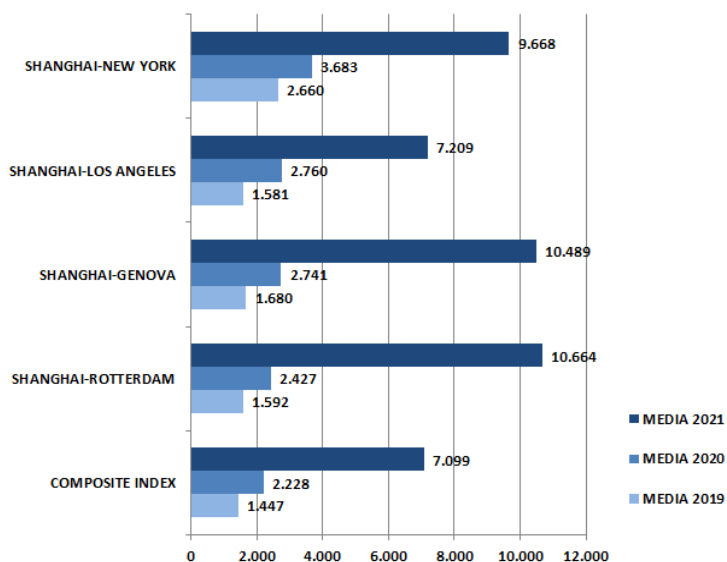
SPOT FREIGHT RATES BY DREWRY - US \$ X 40' BOX				incr.% 2020 su 2019	incr.% 2021 su 2020	incr.% 2021 su 2019
DIRETTRICE	SETT. 2019	SETT. 2020	SETT. 2021			
COMPOSITE INDEX	1.262	2.644	10.084	109,51%	281,39%	799,05%
SHANGHAI-ROTTERDAM	1.247	2.294	14.287	83,96%	522,80%	1145,71%
SHANGHAI-GENOVA	1.395	2.689	13.543	92,76%	403,64%	970,82%
SHANGHAI-LOS ANGELES	1.404	4.085	11.569	190,95%	183,21%	824,00%
SHANGHAI-NEW YORK	2.574	4.879	15.124	89,55%	209,98%	587,57%

fonte: Drewry_09-09-2021

In due anni alcuni valori sono quasi decuplicati!

Per una più ampia valutazione, nel grafico che segue abbiamo calcolato il valore medio su base annuale, prendendo a riferimento le ultime quotazioni di ogni mese, per il 2021 vale il periodo gennaio/settembre:

MEDIA ANNUA QUOTAZIONI NOLI IMPORT 2019-2020-2021
US \$ X 40' BOX - ELABORAZIONE AIOM SU DATI DREWRY



Poiché il fattore di incremento si è manifestato a partire dalla seconda metà del 2020, la media che si registra a tutt'oggi nel 2021 risulta macroscopica rispetto alle variazioni medie del 2019/2020.

...Non vi sono ancora segnali di rientro verso valori più contenuti...

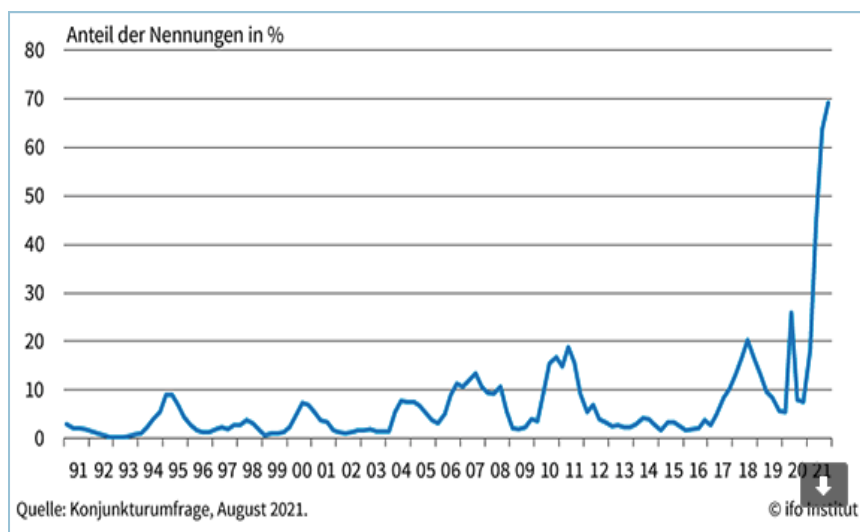
.....In due anni alcuni valori sono quasi decuplicati!

la media che si registra a tutt'oggi nel 2021 risulta macroscopica rispetto alle variazioni medie del 2019/2020.



ANCORA UNO SGUARDO ALL'ANDAMENTO DEI NOLI MARITTIMI SEGUE

Sembra oramai che la crisi del container, causata dalla pandemia ed altri fattori connessi, stia mettendo in forse il modello della globalizzazione e dell'outsourcing estremo, recente la notizia dell'iniziativa del gruppo Ikea di trasferire le proprie forniture su navi autogestite e, significativi a tale proposito i dati che l'IFO Institut di Monaco ha di recente pubblicato circa i risultati di una rilevazione sui dati di un'indagine presso le imprese tedesche circa i casi di blocco della produzione dovuti a mancanza di forniture, ad agosto 2021 l'incidenza aveva raggiunto il 69,2 % ; di seguito il grafico



....i casi di blocco della produzione dovuti a mancanza di forniture, ad agosto 2021 l'incidenza aveva raggiunto il 69,2 % !

Non ci addentriamo in altri commenti o valutazioni causa l'estrema complessità della questione, ultima chicca, il gruppo CMA/CGM il 9 settembre scorso ha diffuso una nota ai clienti in cui comunica di aver deciso uno stop all'incremento costante dei noli, fino al 1 febbraio 2022...



Ora la nuova procedura prevede una duplice fase di consultazione: una prima consultazione pubblica, aperta a tutti i cittadini, che potranno esprimere la propria opinione e successivamente una consultazione mirata agli stakeholder.



NOTIZIE FLASH

CONSULTAZIONE APERTA PER LA REVISIONE DEL TRASPORTO COMBINATO

Il Green Deal europeo, presentato dalla Commissione l'11 dicembre 2019, stabilisce l'obiettivo di rendere l'Europa il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050. La normativa europea sul clima sancisce in una legislazione vincolante l'impegno dell'UE a favore della neutralità climatica e l'obiettivo intermedio di ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030 e del 90% entro il 2050 rispetto ai livelli del 1990.

Al fine di contribuire alla riduzione di gas serra, la Commissione Europea ha quindi previsto che entro il 2050 una sostanziale porzione del 75% delle merci trasportate via strada all'interno dell'Unione si sposti su altri mezzi di trasporto, quali ferrovia, trasporto marittimo di corto raggio o vie d'acqua interne navigabili.

Lo strumento giuridico della UE a sostegno del trasporto merci intermodale, ovvero del passaggio a modalità di trasporto a basse emissioni, per il fine di ridurre le emissioni di carbonio e altre esternalità negative del settore dei trasporti, è costituito dalla "Valutazione d'Impatto Iniziale" (Inception Impact Assessment - scaricabile dal sito riportato di seguito) che specifica modalità ed effetti di una revisione della direttiva del 1992 delle norme sul trasporto combinato di merci fra stati membri.

Il documento spiega che nel 2017 la Commissione aveva adottato una proposta di modifica, salvo deciderne il ritiro a seguito degli emendamenti del parlamento che ne avevano distorto le finalità.

Ora la nuova procedura prevede una duplice fase di consultazione: una prima consultazione pubblica, aperta a tutti i cittadini, che potranno esprimere la propria opinione fino al 16 settembre p.v. dal seguente sito:

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13010-Trasporto-sostenibile-revisione-della-direttiva-sui-trasporti-combinati_it

e successivamente una consultazione mirata agli stakeholder.

Quindi, alla luce degli inviti formulati dal Green Deal europeo a fissare obiettivi più ambiziosi e della necessità di attuare i principi "chi inquina paga" e "chi usa paga", l'iniziativa – si spiega – riesaminerà quali operazioni di trasporto dovrebbero essere sostenute e quali misure di sostegno sarebbero più efficaci al riguardo.

ANNIVERSARIO CONSORZIO A.E.C.S. (A.N.Z.E.C.S.)

Il Comitato promotore delle celebrazioni dell'anniversario del consorzio A.E.C.S. (in seguito A.N.Z.E.C.S.) per i traffici full container tra Europa e Australia si è riunito nei giorni scorsi e ha preso atto dell'impossibilità di organizzare la prevista giornata di studi, per varie ragioni tra cui le restrizioni a causa della diffusione del virus in altri paesi.

Per lasciare un segno dell'attività svolta sul piano della ricostruzione storica degli avvenimenti, ha deciso di preparare la pubblicazione di un volume in due lingue, italiano e inglese, la cui uscita è prevista per il mese di novembre.



L'Agenzia Imprenditoriale Operatori Marittimi, sorta nel 1985 su iniziativa dell'Unione dei Commercianti di Trieste, dell'Associazione degli Industriali e delle Associazioni regionali degli Spedizionieri e degli Agenti Marittimi, agisce da soggetto promotore dello sviluppo del patrimonio logistico e portuale della Regione F.V.G., con il supporto degli operatori del comparto logistico e delle categorie economiche e sociali del settore dei trasporti.

Con due leggi, la LR/22/1987 e la LR/57/1991 l'Amministrazione Regionale ha riconosciuto il ruolo e la valenza dell' A.I.O.M. quale strumento di supporto tecnico-consultivo per la realizzazione di iniziative finalizzate al sostegno ed allo sviluppo dell'economia regionale dei trasporti.

Tra le primarie attività l'A.I.O.M. si prefigge l'obiettivo di realizzare la tutela e la promozione degli interessi relativi ai trasporti marittimi e degli operatori della Regione Friuli Venezia Giulia; di ricercare il massimo utilizzo del porto di Trieste, degli altri scali regionali e di tutti i principali terminal che costituiscono la Piattaforma Logistica della Regione Friuli Venezia Giulia,

Sede

Via Trento 16
34132 Trieste
Italy

Tel: +39 040 3403175

mail: aiom.fvg@libero.it
pec: aiom@legalmail.it

Web: www.aiom.fvg.it

