

# The INTERNATIONAL PROPELLER CLUB

TO PROMOTE, FURTHER AND SUPPORT MERCHANT  
MARINE TRANSPORTATIONS AND  
COMMUNICATIONS, TO PROMOTE COMMERCE,  
PUBLIC RELATION AND CULTURAL EXCHANGES



*Port of Genoa*

VIALE PADRE SANTO 5/8 – 16122 GENOVA  
TEL: 010.9703870  
E-MAIL: [propellergenoa@propellerclubs.it](mailto:propellergenoa@propellerclubs.it)

Cara Socia, Caro Socio,

Martedì 25 Gennaio, alle ore 17.30, si è svolto tramite la nostra usuale piattaforma web il Webinar sul tema:

## **“2021: LA TEMPESTA PERFETTA DELLO SHIPPING. ANALISI DELLA CAUSE E DEGLI EFFETTI”**

Con relatore:

**Dott. GIORGIO POGGIO**

AD Aprile UK Ltd e Director Camera di Commercio Italiana in the UK (ICCIUK)

Dopo l'introduzione della Presidente Giorgia Boi, il dott. Poggio ha analizzato le cause della tempesta dello shipping a partire dalla ripresa economica post-pandemia, la crisi del Canale di Suez, il disequilibrio tra domanda e offerta, il shutdown energetico in Cina e il problema della carenza di autisti per i trasporti stradali che hanno portato a un aumento dei prezzi, un peggioramento delle performance, la congestione dei porti e lo sbilancio nel posizionamento degli equipment. In seguito, tramite alcuni grafici, il relatore ha evidenziato l'aumento del prezzo dei noli dei container, quasi raddoppiato da gennaio 2021 a gennaio 2022. Per quanto riguarda il costo del bunker, anche esso è in crescita costante da giugno 2020. Tuttavia, l'aumento del VLSFO è più importante rispetto a quello dell'IFO380, di conseguenza risulta in vantaggio chi ha installato scrubber sulle proprie navi rispetto a chi ha investito in navi più moderne ed efficienti poiché l'aumento del prezzo dell'IFO380 è minore rispetto a quello del VLSFO. Andando ad analizzare il disequilibrio tra domanda e offerta tramite una mappa mondiale il relatore ha evidenziato i disequilibri nelle tratte commerciali di container spiegando come il gap tra import ed export tenderà ad aumentare. Si è quindi analizzata la crescita dell'economia globale dal 2020 al 2021 con previsioni sul 2022, la domanda globale è infatti esplosa, in particolare c'è stato un boom nordamericano. Tutto questo è andato a creare una congestione globale che ha portato alla mancanza di capacità di navi equivalente a circa il 12%. Il dott. Poggio ha poi presentato una statistica sulla congestione nei porti evidenziando il

problema delle navi che arrivano al porto ma restano in rada ad aspettare il loro turno poiché la movimentazione dei container ai terminal e la gestione dei flussi in entrata e uscita sono rallentati. Nei grafici si nota come il porto di Rotterdam sia al massimo livello di congestione da marzo 2021 e anche il porto di Genova dal dicembre 2021. Oltre a questi aspetti, il relatore ha sottolineato che le nuove navi dovranno far fronte alla IMO Greenhouse Gas Strategy: misure aggiuntive per ridurre l'intensità del carbonio nel trasporto marittimo del 40% entro il 2030 e del 70% entro il 2050. Sarà quindi necessario portare lo standard del livello di efficienza energetica delle navi esistenti allo standard attuale delle nuove navi in costruzione. Ci sarà quindi un aumento dei servizi dei cantieri navali, un aumento di vendita, rottamazione e prepensionamento delle navi non conformi e slow steaming per raggiungere l'efficienza energetica. Il relatore ha poi spiegato la reazione dell'offerta a questa situazione e quindi le soluzioni per aumentare la flotta sul mercato: c'è stata infatti una reazione di booking per nuove navi al fine di sopperire alla mancanza di offerta. Per confrontare i dati del 2021 con quelli passati, il dott. Poggio ha analizzato le performance di affidabilità dei carriers. Nel 2016 l'80% rispettava la schedule imposta mentre nel 2021 solamente il 30%, generando un importante gap di performance. Inoltre, la durata media del ritardo nel 2016 era di 3 giorni, nel 2021 invece è stata di circa 7-8 giorni.

Oltre ai ritardi portuali, è presente un problema strutturale globale per quanto riguarda l'ultimo miglio poiché c'è carenza di autisti in tutto il mondo e, data l'età media degli stessi, nei prossimi anni ci sarà un peggioramento dovuto al pensionamento. Venendo alle proiezioni per il 2022, il relatore ha suggerito che lo squilibrio tra domanda e offerta durerà fino alla fine dell'anno e di conseguenza la congestione nei porti sarà presente per tutto l'anno mantenendo quindi gli stessi ritardi attuali. L'aumento del costo del bunker aggiungerà ulteriori difficoltà alla situazione e si dovrà far fronte anche alle nuove varianti della pandemia che genereranno ulteriore carenza di addetti ai lavori. Terminata la relazione, la Presidente ha salutato e ringraziato i partecipanti, anche provenienti da altri Club italiani – tra cui Michele Conte in rappresentanza del Propeller Club di Taranto e Vito Totorizzo in rappresentanza del Propeller Club di Bari.

Importanti spunti di riflessioni sono quindi arrivati dalle domande e dalle osservazioni di Federico Tondini, Alessandro Manfredi, Paolo Pessina, Aldo Coppa, Michele Conte e Vito Totorizzo.

Il relatore nella sua esposizione si è avvalso di slides che sono a disposizione presso la Segreteria Propeller, per chi le volesse richiedere.

Il webinar è terminato alle ore 18,45 con un saluto da parte della Presidente del Propeller Club – Port of Genoa, Giorgia Boi, che ha dato appuntamento per i prossimi incontri di febbraio.

Con i più cordiali saluti.