

THE INCREASE IN PRICES OF SEA FREIGHT TRANSPORT: REPORTS FROM CONFINDUSTRIA'S MEMBERS

Since the end of 2019, there has been an increase in the price of sea freight transport. In 2020 the price rise became exponential and therefore **unsustainable for many companies**.

This phenomenon was initially linked to economic dynamics. It was then influenced by the generalised shortage of containers associated with the strong Chinese economic recovery after the pandemic, as well as by a series of Covid-19-related effects.

THE STRUCTURE OF THE GLOBAL CARRIER'S MARKET OF MARITIME TRANSPORT

At a global level, goods are mainly traded through shipping containers. Asia plays a fundamental role in this sector. China, in particular, holds 14 ports in the World Top 20 and a share of 54.5% of global trade.

In this context, it is also worth underlining that the global maritime transport of goods is strongly influenced by the presence of three main carriers (Maersk, MSC, Cosco), which alone hold 45.3% of the **fleet**, while the top ten carriers hold 80% of it. In addition, the top ten carriers in the sector manage 85% of the world's maritime **transport capacity** and four of them (Maersk, MSC, CMA CGM and COSCO) control more than half (58%) of it.

Carriers are also part of **three main global alliances**, which currently handle almost the entire global market of maritime transport. These are 2M, Ocean Alliance and The Alliance.¹

FORMS OF COOPERATION IN MARITIME TRANSPORT AND THE EUROPEAN REGULATION "*CONSORTIA BLOCK EXEMPTION REGULATION (CBER)*"

The *Consortia Block Exemption Regulation* (CBER) is a European regulation that allows for different forms of cooperation, agreements and practices between competitors in the liner shipping business. Cooperation is based on the sharing of risks, investments and costs. CBER expired in 2020 and was then extended - in the midst of the pandemic and with strong criticism - until 2024.²

In September 2018, the European Commission launched a public consultation and conducted an assessment on the exemptions stemming from the application of the CBER Regulation. In light of the results as well as of the market evolution (characterised by an increase in consolidation of concentrations, technological change and growth in the size of vessels), the European Commission considered that this legislation was still fit for its purpose.

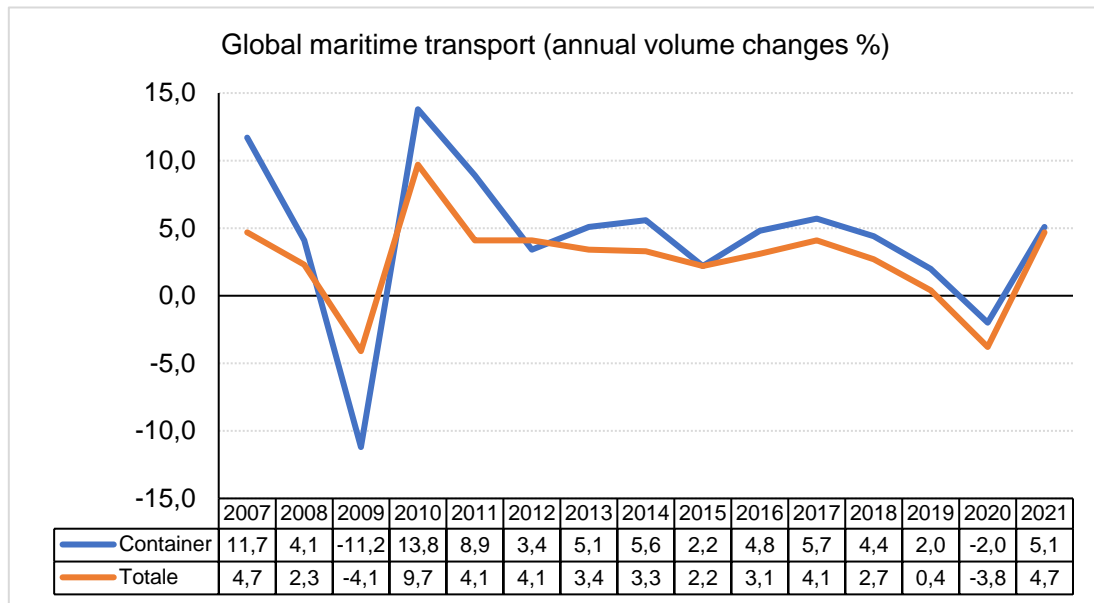
However, the decision to extend the CBER Regulation was subject to strong criticism for several reasons. Firstly, the decision allegedly failed to consider the fact that the three alliances, and companies thereof, had put in place vertical integration strategies, through which they further strengthened their already dominant position on the entire supply chain. They did so by acquiring terminal and logistical activities (with a share of 37% of the entire market), as well as rail and road transport activities. Furthermore, the extension of the Regulation didn't consider the impact of

¹ 2M: MSC and MAERSK; Ocean Alliance: CMA CGM, COSCO SHIPPING, APL, OOCL e EVERGREEN; The Alliance: HAPAG LLOYD, UASC, NYK, K LINE, MOL e YML.

² Regulation (EU) 2020/436 of Commission, extending the Regulation (EC) No 906/2009.

alliances and its companies on the logistics operations of many countries. These companies would also benefit from their dominant position on land, thus competing with other land operators that are often subject to more stringent antitrust rules.

Because of the above-mentioned competitive conditions, carriers were able to respond to the pandemic with a strategy that limited the losses in the liner shipping business - compared to overall maritime transport - and allowed for a significant increase in profit.³



Source: Elaborations on Clarkson-SRM data.

This strategy was different from that adopted by carriers during the crisis of 2008-2009, when their response was an increase in supply. However, with the pandemic, there have been logistics disruptions throughout supply chains, ports and shipping, due to a sharp fall in international trade. Carriers have therefore responded by reducing and adapting the supply of transport to the lower demand. They did so by disposing of ships, concentrating volumes on large vessels, cancelling (blank sailing) or suspending services, and blocking purchase orders for new vessels.

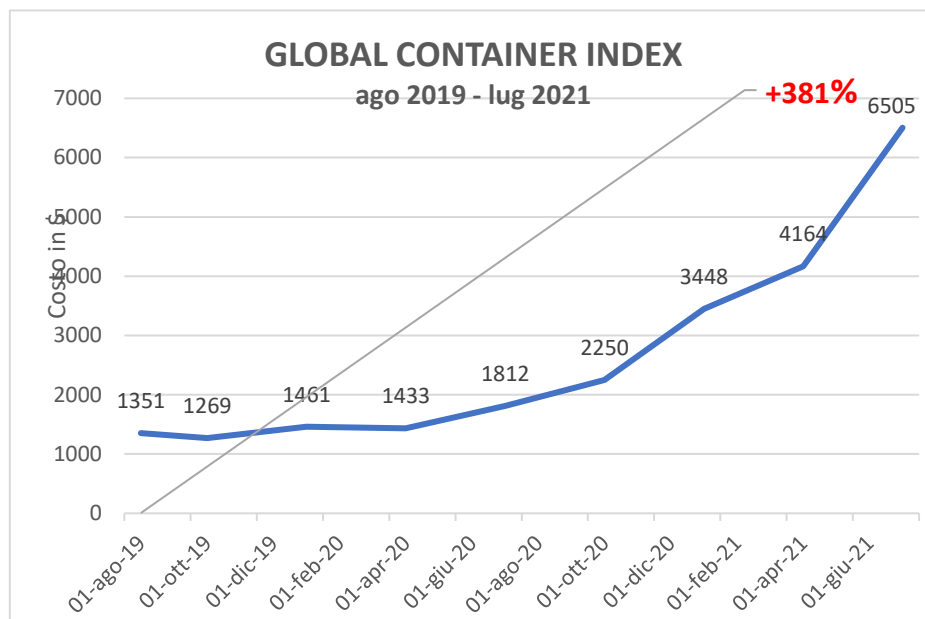
The asymmetric economic recovery that followed the widespread lockdown measures at global level has led to a sudden increase in demand for maritime transport in the 2nd half of 2020. The rise in demand has redirected substantial traffic from China towards the USA (+54.5% compared to the 1st half of the year) more than towards Europe (+27%). The most significant effect was a strong congestion of ports (particularly in the USA), accompanied by the decrease in the quality of services (increase in the average stay of vessels to more than seven days), the reduction (by 35%) of the punctuality of stopovers and the increase in the cost of port services. As a matter of fact, on July 20, the US *Federal Maritime Commission* formally announced the launch of an audit to assess the compliance of carriers with Regulation 46 USC 41102(c), which regulates the costs of detention and demurrage of containers in US ports.⁴

³ The profits of shipping companies in 2020 are overall estimated around 20 billion dollars.

⁴ <https://www.fmc.gov/fmc-establishes-ocean-carriers-audit-program/>

THE SHORTAGE OF CONTAINERS AND THE INCREASE IN THE PRICE OF SEA FREIGHTS

All these phenomena have led to non-returns of containers to Asia and a shortage thereof. Following the slowdowns caused by the pandemic in the USA and Europe, only 1/3 of containers travel back to China, while 2/3 of them remain empty for longer periods in the ports of destination. The global shortage of containers has, in turn, led to a significant increase in freight prices.



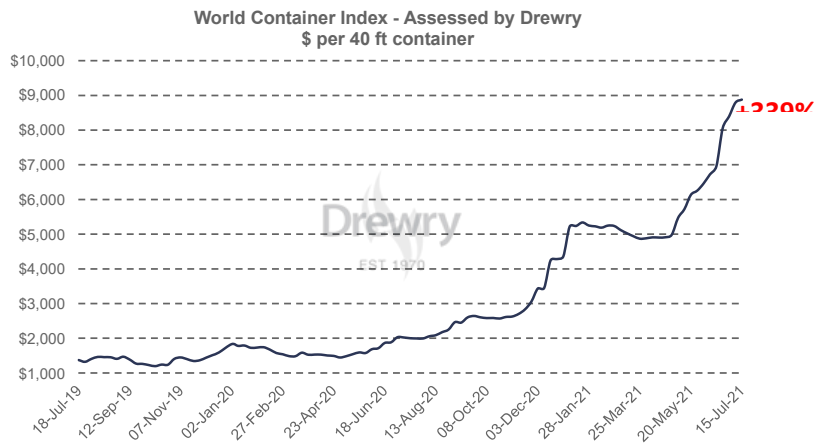
Source: Confindustria elaboration on Freightos Baltic Index data.

From 2019 to today the cost of sea freight has grown exponentially on all maritime routes, mainly on those to and from the Far East. While between 2019 and 2020 the growing trend for a 40-foot container was limited, since the end of 2020 there was a considerable surge in costs.

The unit cost for a 40-foot container went from \$1,342 on July 26, 2019, to \$1,779 on July 24, 2020, to \$6,505 on July 16, 2021. This is a price increase by almost four times (+381%) and with even greater percentages for some specific routes (*Freightos Baltic Index*).⁵

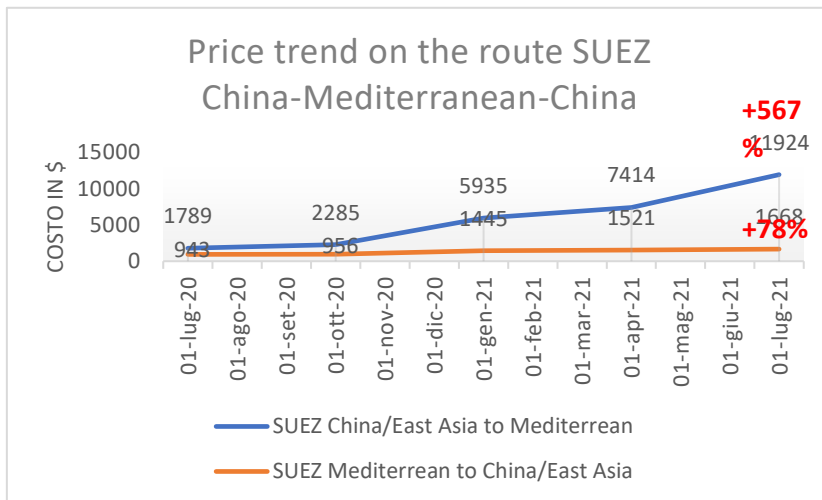
The *WCI-World Container Index* by Drewry saw a similar percentage increase in the cost of sea freight. Since 2020, the price has increased by 339%.

⁵ The leading international Freight Rate Index, in cooperation with the Baltic Exchange, providing market rates for 40' containers (FEUs) <https://fbx.freightos.com/>



Fonte: Drewry World Container Index

Compared to individual maritime routes, the **Far East (China East Asia)-Mediterranean** route has seen a strong increase in the cost of sea freight. The price for 40-foot containers went from \$ 1,789 on July 24, 2020, to \$ 11,924 on July 16, 2021, with a percentage increase of 567%.

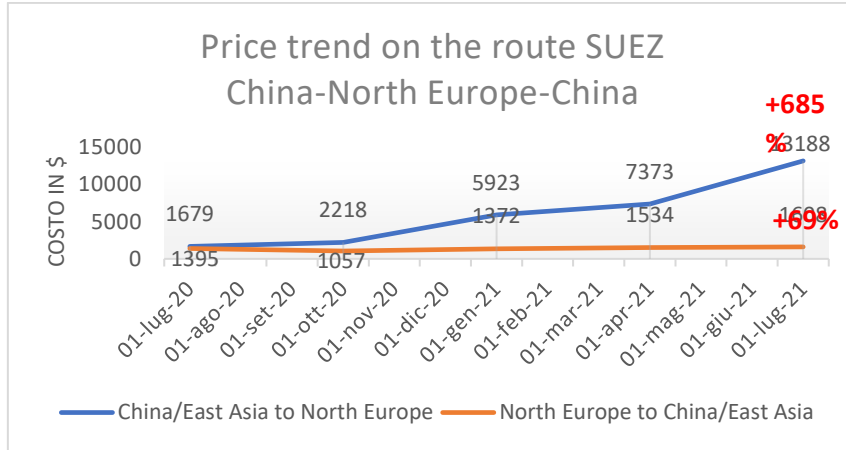


Source: Confindustria elaboration on Freightos Baltic Index data.

Similar dynamics also occur in the **Far East-North Europe** route, with the cost of sea freight increasing by almost seven times (+685%: from the price of \$ 1,967 on July 24, 2020 to \$ 13,188 on July 16, 2021).

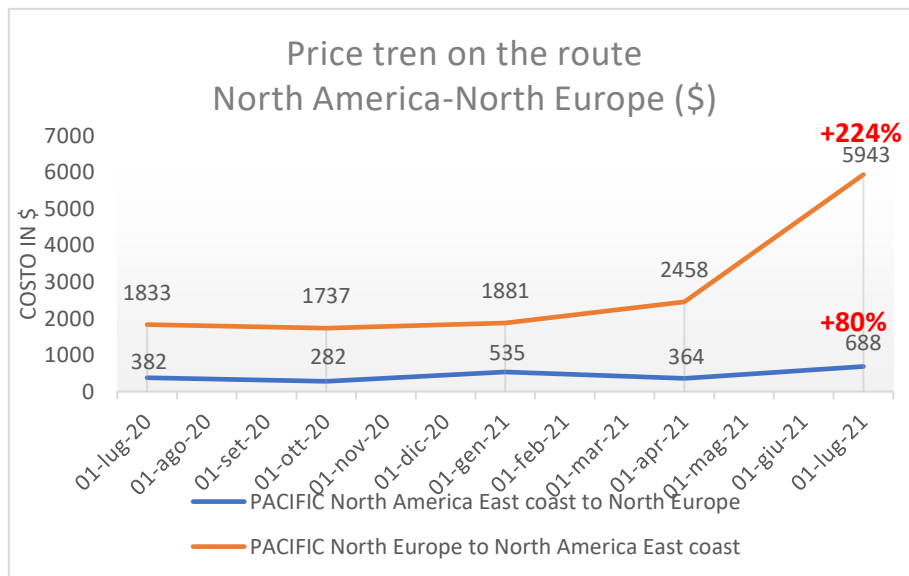


CONFINDUSTRIA



Source: Confindustria elaboration on Freightos Baltic Index data.

Finally, substantial increases in sea freight are also recorded on the Pacific route, from **Northern Europe to North America**. Considering the period July 2020-July 2021, their cost grew by 224% (from \$ 1,833 on July 24, 2020, to \$ 5,943 on July 16, 2021).



Source: Confindustria elaboration on Freightos Baltic Index data.

THE IMPACT OF THE INCREASE IN SEA FREIGHT PRICES ON COMPANIES: SUMMARY EVALUATIONS ON THE INTERNAL INVESTIGATION OF CONFINDUSTRIA

In light of the rise in sea freight prices, Confindustria has launched an investigation within its system with the aim of having a picture as clear and realistic as possible about the difficulties and the impact of container maritime transport on the activity of member companies.

The analysis shows companies reporting:

- a) a sharp **increase in sea freight rates**
- b) **the cancellation or sudden suspension of routes (blank sailing)**, even of those reserved in advance;
- c) **the reduction of cargo capacity and availability of containers.**

Furthermore, many companies report carriers' policies aimed at favouring the boarding of containers with expensive freight rates over the ones with cheaper rates, even when the booking was made in advance.

The highest costs incurred by companies – initially charged to the final customer – have been negatively affecting margins, which have reduced. When margins were already low before this phenomenon, companies were forced to make drastic choices and end exports of their products.

In the case of imports, the extra costs have made it impossible for some companies to purchase goods (see agri-food sector), thus halting supply relationships for over a year.

The consequences for companies were and continue to be multiple and burdensome. First, booking times have increased so much as to entail waiting for 30/45 days. It is also increasingly difficult for companies to find room and equipment on ships, due to the choices made by the carriers to reduce space in the cargo holds. Several businesses highlight that carriers have been putting in place *space policies*, which favor the so-called "*blank voyage*" over scheduled departures.⁶

CONCLUSION

Our companies express serious concerns about the rise in sea freight prices and the policies implemented by carriers. At the same time, they strongly hope for interventions at EU level to thoroughly examine these dynamics and consider, where appropriate, all necessary measures to ensure free market competition.

To add to the negative effects caused by the pandemic crisis, companies have been enduring for over a year the consequences of an unprecedented growth in sea freight prices and unfavourable policies (such as "blank sailing" and "blank voyage"). These can be linked to strategic choices of carriers, whose sole objective is the maximization of profits. The disruptive economic impact of these dynamics on companies distorts competitiveness and competition both at international and EU level.

Moreover, this adds to the favourable tax treatment granted to shipping lines, which is around 7%, compared to an average 27% for all major competitors and economic operators along the supply chain controlled by them, who are subject to the standard taxation reserved for private companies.

In light of the considerations expressed above, Confindustria asks the Directorate General for Competition of the European Commission to rethink the current legislation and consider opening an investigation to verify the compatibility of carriers' strategies with EU legislation, in particular with art. 101.3 TFUE. The investigation shall also verify whether the provisions of the CBER are still applicable to the current situation, in particular when it comes to the exemption for alliances. Indeed,

⁶ E.g. the Ocean Alliance (Cosco, CMA-CGM, Evergreen Line) on Asia Mediterranean routes. The number of Blank voyages that took place allegedly had negative effects on the market from the second half of the year 2020: against a growing demand, an equal growth of the cargo hold has not been achieved.



CONFINDUSTRIA

CBER was created with the aim to increase international maritime transport efficiency and to favour the globalization of trade, while benefitting users.

We also ask the other Directorates General, whose areas of competence fall within the scope of this issue, to analyse the trends and data described in this paper and support our request to review the current regulatory framework. This phenomenon, combined with the lack of raw materials and their steady increase in price at global level, is hampering the EU's industrial strategy and its striving for strategic autonomy.

ANNEX (IN ITALIAN): CONTRIBUTIONS FROM MEMBERS

Segnalazione 1: ACIMAC – ASSOCIAZIONE COSTRUTTORI ITALIANI MACCHINE ATTREZZATURE PER CERAMICA

Rappresenta le aziende di costruzione di impianti, macchine, attrezzature e prodotti semi-lavorati, materie prime e servizi per l'industria ceramica a (piastrelle, sanitari, stoviglie), dei laterizi e dei materiali refrattari.

AMAPLAST- ASSOCIAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI DI MACCHINE E STAMPI PER MATERIE PLASTICHE E GOMMA

Fondata nel 1960, rappresenta i principali costruttori italiani di impianti, macchine, attrezzature e stampi per la lavorazione delle materie plastiche e della gomma.

UCIMA - UNIONE COSTRUTTORI ITALIANI MACCHINE AUTOMATICHE PER IL CONFEZIONAMENTO E L'IMBALLAGGIO

Riunisce, rappresenta e assiste i costruttori italiani di macchine per il confezionamento e l'imballaggio, raggruppando al suo interno oltre 100 aziende, tra le più rappresentative del settore e dislocate su tutto il territorio nazionale.

Segnalazioni provenienti da 50 aziende suddivise nelle tre associazioni.

Rotte critiche: da Italia verso Stati Uniti (nord e sud), Asia, Algeria.

Costi: aumento medio generale: dal 20% al 645% con una media pari al 150%. Per il trasporto in container, negli ultimi mesi, aumento dal 20% al 400% con una media pari al 125%. Aumenti specifici per diverse destinazioni: Stati Uniti (nord e sud), Asia (Bangladesh, Cina, Pakistan), Giappone.

Segnalazione 2: ANFIA - ASSOCIAZIONE NAZIONALE FILIERA INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA

Nata a Torino il 20 marzo 1912, tra le maggiori associazioni di categoria in Italia, è strutturata in 3 Gruppi merceologici: Componenti (comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli), Carrozzeri e Progettisti (comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico) e Costruttori (comprende i produttori di autoveicoli in genere – inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti e attrezzature specifiche montati su autoveicoli).

Rotte critiche: Cina (Qingdao)-Italia (Venezia); Italia (Genova)-Brasile (Santos); Italia (Genova)-USA (Baltimore); Italia-SudAmerica (in particolare, Brasile)

Costi: A partire da fine dicembre 2020 e, in modo più consistente dopo il Capodanno Cinese 2021, si registra un incremento dei noli import dal Far East di oltre il 250%. La rata di un container 40 piedi è passata da 1.825 \$ di novembre agli attuali 7.700 \$. Alcune aziende registrano soltanto prezzi quadruplicati o raddoppiati dal Brasile.

Problematiche aperte: partenze non confermate, ritardi di carico e di conseguenza partenza della merce. Le compagnie marittime propongono tariffe differenziate che possono garantire l'imbarco

(Diamond: 5.500 \$ per 20', 10.500 \$ per 40', 10.650 \$ per 40' HC Premium) a fronte di un nolo più oneroso rispetto alle tariffe base Economy/Standard soggette a blank sailing e mancanza di equipment, overbooking, rescheduling. Tuttavia, malgrado l'introduzione di tali tariffe, persistono notevoli difficoltà per pianificare, prenotare e programmare in anticipo spazi e imbarchi.

La situazione è ulteriormente peggiorata dopo l'incidente avvenuto nel canale di Suez, con forti ritardi dovuti al riposizionamento dei vuoti (con conseguente mancanza di equipment ad origine), blank sailing per recuperare i giorni di navigazione e vere e proprie cancellazioni all'imbarco con ritardi della partenza fino a 4 settimane dalla data di prontezza merce.

Per le spedizioni verso il Sud America, applicazione di Peak Season Surcharge sulla rata di nolo e maggiori difficoltà nel momento della prenotazione spazio.

Segnalazione 3: ASSICA - ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DELLE CARNI E DEI SALUMI

Rappresenta le imprese di produzione dei salumi (prodotti trasformati di carne suina e bovina) e di macellazione suina.

Rotte critiche: Italia-Canada

Costi: aumento generalizzato pari al 100% da gennaio 2021 ad oggi,

- da inizio gennaio a fine gennaio 2021: aumento del 13,53%;
- da inizio febbraio a metà febbraio 2021: aumento dell'1,47%;
- da metà febbraio a metà marzo 2021: aumento del 3,85%;
- da metà marzo a fine aprile 2021: aumento del 27,86%;
- da fine aprile a fine maggio 2021: aumento del 18,39%;
- da inizio giugno a fine giugno 2021: aumento del 12,27%

Problematiche aperte: difficoltà nel reperire spazi sulle navi e di reperimento di vuoti; forti ritardi nella consegna della merce e di containers. Maggiori oneri hanno maggiore incidenza sui costi diretti, sui volumi di vendita e sul prodotto spedito e, trattandosi di prodotto con ridotte *shelf-life*, ogni ritardo va ad incidere sulla vita residua del prodotto al cliente. In termini di quantitativi, riduzione di importanti volumi di vendita per programmazione non possibile a causa del mancato arrivo della merce a destino entro i tempi prestabiliti.

Segnalazione 4: ASSINDUSTRIA CREMONA

Rotte: Cina-Italia

Costi: Forte aumento delle tariffe dei noli, iniziato tra novembre e dicembre 2020, che ha raggiunto cifre spropositate tendenti tuttora al rialzo: per un 1x40' da porto di Wuhan a La Spezia (partenza 20.10.2020 un nolo di 2.040-2.550 \$; stessa spedizione effettuata a marzo 2021 nolo 7.000 \$ per un 1x20' da Shanghai a Venezia (partito 04.12.20/20); nolo di 2.450 \$ stessa spedizione (partita 03.2021) nolo di 5.675 \$. Fino a 10.000-12.000 \$ a giugno 2021 per 40 piedi.

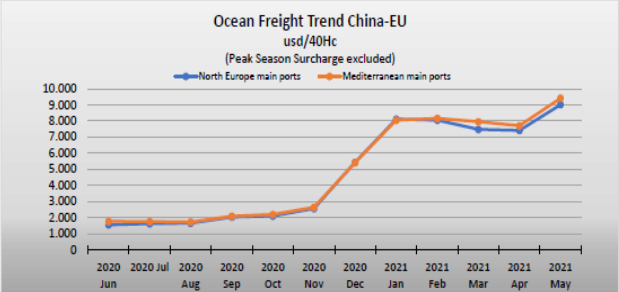
Problematiche: Criticità pandemia e blocco canale di Suez hanno creato ulteriori gravissime conseguenze operative. Le compagnie hanno estrema difficoltà nel rilasciare spazi e nel fornire disponibilità di contenitori e non riescono a far fronte a tutti i bookings ricevuti. Le tempistiche medie di attesa si allungano e intercorrono almeno 20/25 giorni tra approntamento e prima partenza utile, con conseguente accumulo di ritardi nelle rotazioni.

Inoltre, essendo difficile reperire spazi e equipment, e prevedendo una riduzione di stiva del 40%, le Compagnie di Navigazione non rispettano gli accordi in essere relativi alle *allocations* riservate, privilegiano il carico che paga di più e neanche con garanzia di imbarco e di fatto annullano gli accordi NAC e annunciano nuovi e sostanziosi aumenti di nolo.

Inoltre, in molti casi la resa degli ordini è quasi esclusivamente FOB, perché fornitori a causa continui aumenti dei noli non si espongono con quotazioni CIF. Pertanto, si confermano ordini di acquisto con resa FOB senza essere a conoscenza l'effettivo costo finale del prodotto (impatto soprattutto su importazioni di merce di basso valore).

In alcuni casi, si è chiesto al fornitore di posticipare la spedizione per fruire di una migliore quotazione del nolo, oppure si è raggruppata la spedizione, posticipandola, su un container da 40 piedi.

Segnalazione 5: ASSINDUSTRIA VENETOCENTRO (Padova e Treviso)

SETTORE MERCEOLOGICO AZIENDA	TRATTA	TIPOLOGIA CONTAINER	PERIODO	INCREMENTO NOLI %	PROBLEMATICHE SEGNALATE
CALZATURIERO (Beni di consumo)	Xiamen/Shanghai/Hong Kong - Genova Chittagong (Bangladesh) - Genova	20 FT	Da 11.2020 a 05.2021 vs 2020 (sino a 11.2020) Maggio 2021	+ 275% / + 650% +525%	- Gravi problemi di imbarco. - Blank sailing.
		40 FT	Da 11.2020 a 05.2021 vs 2020 (sino a 11.2020) Maggio 2021	+213% / +525% +525%	
MODA (Beni di consumo)	Porto cinese - magazzino italiano	Non disponibile	Gen 2021 vs Gen 2020 Feb 2021 vs Feb 2020 Mar 2021 vs Mar 2020 Apr 2021 vs Apr 2020 Gen 2021 vs Gen 2019 Feb 2021 vs Feb 2019 Mar 2021 vs Mar 2019 Apr 2021 vs Apr 2019	+ 73% + 180% + 200% + 109% + 60% + 182% + 238% + 306%	- Transit time più lunghi mediamente del 35-40% - Basso livello di servizio.
METALMECCANICO (Beni di consumo)	Principali porti Cina - Nord Europa Principali porti Cina - Mediterraneo	40 HC	 <p>Ocean Freight Trend China-EU USD/40HC (Peak Season Surcharge excluded)</p> <p>Legend: North Europe main ports (blue), Mediterranean main ports (orange)</p>		

SETTORE MERCEOLOGICO AZIENDA	TRATTA	TIPOLOGIA CONTAINER	TARIFFA 2020	TARIFFA 2021	INCREMENTO %	PROBLEMATICHE SEGNALATE
Vetro - Ceramica (Beni di consumo)	Ningbo (Cina) - La Spezia	40' HC	1.350 -1.400 USD	Gennaio: 9.000-9.500 USD 11.500-12.000 USD per servizi priority con imbarco garantito	+566,67% / +578,57% +757,14%	- Blank sailings imposti da compagnie marittime, con scarso/assente preavviso. - Carenza di contenitori vuoti disponibili per il carico. - Allungamento transit time. - Minore affidabilità/puntualità nel rispetto di ETA previste. - Assenza di certezza imbarco.
Metalmecanico	Qingdao (Cina) - Venezia/La Spezia/Genova	40' BOX	Febbraio 2020: 2.530 USD	Maggio 2021: 12.030 USD	+375,49%	- Tariffe aumentano per imbarco garantito. - Transit time maggiore di circa 2 settimane rispetto al periodo ante pandemia.
Chimico - gomma plastica	Cina - Italia	40' FT	1.800 USD	7.800 USD (per lista d'attesa) 11.800 USD (per carico entro 10 giorni)	+322,22% +555,56%	- Tariffa media 7.800 USD per "lista d'attesa". Possibilità di caricare entro 10 giorni pagando tariffa media di 11.800 USD - Nel 2020 i tempi medi di attesa per uno spazio container su nave erano 10 giorni circa. Nel 2021 i tempi medi sono di 45/50 giorni. - Terminate le prenotazioni a tariffe maggiorate, vengono forniti spazi a tariffa di listino. - I prezzi dei noli del mese successivo vengono comunicati all'inizio del mese stesso e non al momento della prenotazione.
Chimica per l'edilizia (Componenti per edilizia)	Venezia - Navegantes Brasile Venezia - Veracruz Messico Venezia - San Antonio Cile Venezia - Norfolk USA Venezia - Manila Filippine Venezia - Keelung Taiwan Venezia - Sidney Australia Venezia - Auckland Nuova Zelanda Shanghai - Venezia Hong Kong - Venezia Indonesia - Venezia Singapore - Venezia Manila Filippine - Venezia	40' BOX 40' BOX 20' BOX 40' BOX 40' BOX 40' BOX 40' BOX 40' BOX 40' BOX 40' BOX 40' BOX 40' BOX 40' BOX	Maggio 2020 935 EURO 1.460 EURO 1.020 EURO 3.000 EURO 810 EURO 625 EURO 975 EURO 975 EURO 1.550 EURO 1.660 EURO 1.700 EURO 1.500 EURO 1.750 EURO	Maggio 2021 1.790 EURO 4.800 EURO 2.800 EURO 5.500 EURO 1.650 EURO 1.725 EURO 3.100 EURO 3.100 EURO 11.300 EURO 11.300 EURO 11.400 EURO 11.500 EURO 11.400 EURO	+91,44% +231,03% +154,90% +83,33% +103,70% +176,00% +217,90% +217,90% +629,03% +584,85% +570,56% +666,67% +551,43%	- Carenza di spazi. - Carenza di equipment. - Non vengono rispettati schedules e routing. - Customer service delle compagnie praticamente azzerato e quindi assenza di informazioni necessarie. - Siti web delle compagnie inattendibili sul tracking.

Segnalazione 6: ASSOLOMBARDA

Rappresenta le imprese che operano nella Città Metropolitana di Milano e nelle province di Lodi, Monza e Brianza, Pavia.

Rotte: nell'ultimo anno cancellazione della rotta su Benoa (Indonesia) e sospensione per un periodo di alcune rotte come Australia, Stati Uniti, Canada, Messico, alcuni porti cinesi e del Far East in generale.

Costi: variazioni in aumento dei prezzi dei noli di container registrata nel 1° trimestre 2021 rispetto a quella del 1° trimestre 2020 (% approssimativa):

- Cina: aumento del 990%
- India: aumento del 110%
- Australia: aumento del 160%
- Sud America: aumento del 120%
- Stati Uniti: aumento del 60%

Problematiche aperte: su tutte le rotte, numerosi booking confermati e poi posticipati su navi successive all'ultimo momento o costretti a posticipare la partenza per mancanza di vuoti in porto, nonostante le compagnie di navigazione avessero garantito la partenza con conferma; introduzione di un extra costo da pagare per avere lo spazio nave anche se non è tuttavia garantito; in questi ultimi mesi, gli armatori decidono nave per nave quanto nolo far pagare per poter imbarcare.

Segnalazione 7: KERRY LOGISTICS

Ritardi causati dall'implementazione di blank-sailing, riduzione stive e indisponibilità di equipment; diminuzione di servizi disponibili in paesi come Yemen, Myanmar o Venezuela.

Aumento dei noli imposti da tutti gli armatori su tutte le linee con una leggera eccezione del Intra-Mediterraneo. Rispetto all'anno 2019-2020 i trade maggiori quali Eu/Far East o USA hanno subito aumenti del 200-400%.

SEGNALAZIONE 8: ASSITOL - ASSOCIAZIONE ITALIANA DELL'INDUSTRIA OLEARIA

Rappresenta e tutela nelle diverse sedi nazionali, comunitarie e internazionali le imprese industriali che operano nel settore delle materie grasse e dei prodotti derivati.

Rotte critiche: USA e Canada, Estremo Oriente. Per raggiungere i porti della costa occidentale del Canada (Vancouver) i tempi sono praticamente raddoppiati, da 30 a 60 giorni (soluzione temporanea: spedizione di container destinati a Vancouver passando per Montreal con successivo collegamento ferroviario a Vancouver, ma con costi più alti).

Costi: Da gennaio 2021, aumenti di 1.000-2.000 \$/mese con un ulteriore aumento programmato 1.000 \$ dal mese di giugno, per i porti statunitensi e canadesi. Aumento delle tariffe di trasporto negli ultimi sette/otto mesi ha raggiunto il 40% e il 70%.

Nei primi dieci mesi del 2020, i noli medi per un 40' Box dalla Cina si aggiravano intorno ai 1.800 \$ ora non sono meno di 6.500 \$, ma ha superato anche i 10.000 \$.

Problematiche aperte: riduzione delle compagnie e dei servizi offerti nell'area del Mediterraneo e trasferimento delle navi sulle rotte asiatiche. Difficoltà di reperire container, spazio sulle navi e nei porti. Situazione peggiorata durante il Covid con rallentamenti significativi lungo tutta la catena logistica e che hanno generato un effetto a catena, porti congestionati, navi fermate al largo per molti giorni con conseguente mancanza di contenitori vuoti e cancellazione dei servizi per perdita di slot. Il tempo medio di utilizzo di un container è aumentato di tre giorni nel quarto trimestre e ora è aumentato di cinque o sei giorni. Per ogni giorno di detenzione di un container, un'azienda come Hapag-Lloyd ha bisogno di scorte extra di circa 35.000 TEU.

La stima di crescita della domanda di nuovi contenitori per il 2021 è del +1,2%, ma la produzione prevista potrà coprire solo il +0,8%. Per la mancanza di container, sorge la necessità di magazzini per imbarcare quando ci sono container e il mercato lo consente.

Difficoltà di posto sulle navi e anche se si riesce a trovare l'imbarco, non è assolutamente garantito che la nave parta in orario, infatti a causa della congestione dei porti, le compagnie continuano ad effettuare improvvisi blank sailing, o ad annullare i servizi, anche se, di fatto, fanno viaggiare le navi per recuperare il ritardo accumulato.

Segnalazione 9: ASSOCARTA

Aggrega, rappresenta e tutela le aziende che producono in Italia carta, cartoni e paste per carta.

STIMA IMPATTO AUMENTI OLTREMARE GEN - APR 2021		
Etichette di riga	Aumento 2021 [€/t]	Impatto [€]
Stati Uniti d'America	37	703.921
Cina	19	221.118
Messico	37	378.235
India	12	103.113
Egitto	10	64.872
Turchia	8	53.544
Emirati Arabi Uniti	30	138.575
Grecia	7	38.633
Algeria	2	10.223
Israele	8	34.693
Sud Africa	20	80.585
Brasile	40	185.259
Cile	40	136.655
Tunisia	7	20.606
Arabia Saudita	30	90.104
Giappone	15	38.367
Regno Unito	7	19.246
Hong Kong	19	37.242
Australia	37	71.709
Giordania	15	33.675
Marocco	7	10.480
Argentina	25	49.493
Canada	40	56.449
Senegal	30	44.197
Ghana	20	25.812
Nigeria	22	21.922
Colombia	24	20.967
	22	2.689.695

Segnalazione 10: CONFINDUSTRIA ALTO-ADRIATICO

L'Associazione rappresenta le imprese delle Provincie di Trieste, di Pordenone e di Gorizia.

Rotte: Cina-Italia

Costi: Per effetto del Covid, da marzo 2020 si è manifestato un aumento dei costi con un'incidenza del nolo marittimo sul valore delle merci trasportate indicato mediamente attorno al 5%. In particolare, con riferimento a specifiche categorie merceologiche i valori di incidenza si manifestano soprattutto in import.

Merceologia	Nolo Med-Cina	Nolo Cina -Med
Tessili	0,25%	1,30%
Macchinari	0,70%	4,00%
Prodotti chimici	0,70%	4,00%
Mezzi di trasporto	0,80%	4,50%
Merci varie	0,90%	5,00%
Metalli	1,80%	10%
Plastica	2,30%	12,70%
Prodotti alimentari	3,00%	17,00%
Prodotti minerali	12,30%	68,00%

Legno e prodotti del legno	23,50%	141,00%
----------------------------	--------	---------

Ulteriore incremento dei noli suddetti, nella direttrice North Europe to China East Asia dal giugno 2020 (periodo di “inizio” innalzamento dei costi), si è passati da valori pari a 1.492 \$ a 1.518 \$ ad aprile sino al 24 maggio dove si è registrato un aumento sino al valore di 1.753 \$.

Problematiche aperte: compressione dei margini operativi che impatta su una situazione già difficile, in termini di cash flow delle imprese.

Segnalazione 11: CONFINDUSTRIA ANCONA

Rotte: import trade Asia-Med.

Costi: introduzione di costi addizionali come “Peack Season Surcharge” e un’impennata dei noli mare che ha fatto registrare picchi con punte fino a +800%.

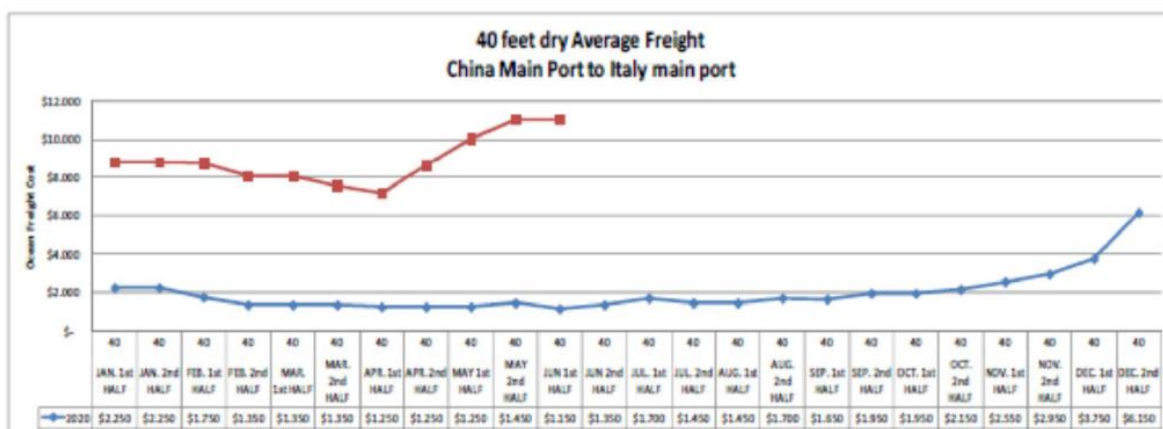
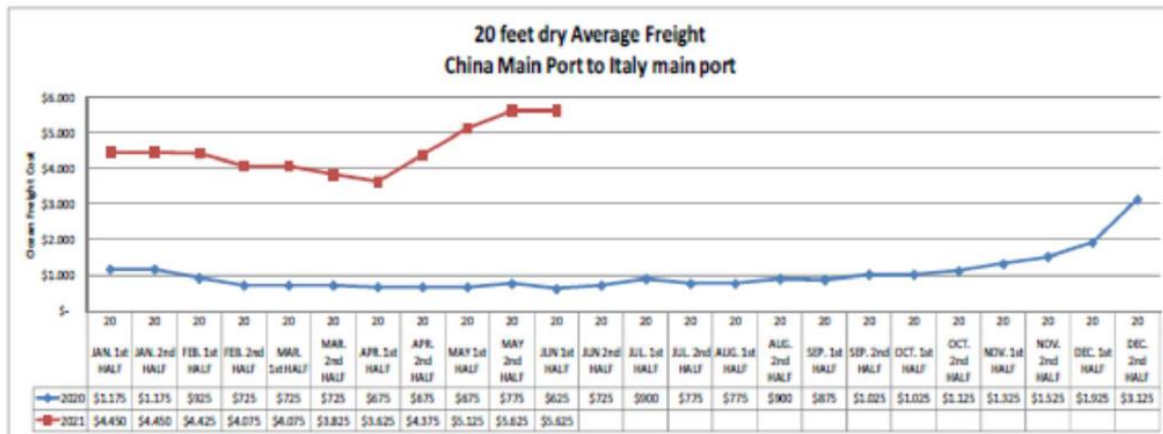
Per le unità da 20 piedi maggiormente utilizzati per materie prime e/o per merci pesanti, e per 40 piedi destinati al trasporto di prodotti finiti o componentistica destinata al commercio e/o agli impianti di produzione. Da novembre 2020 si è acuita la carenza di container vuoti che unitamente agli spazi ridotti hanno dato inizio ad un rimbalzo verso l’alto dei noli mare. Si raggiunge un primo picco nei mesi di Gennaio/Febbraio 2021, periodo antecedente al consueto Capodanno Cinese.

Dopo un Marzo/Aprile in cui abbiamo assistito ad un lieve calo dei noli mare, da Maggio è partito un nuovo rimbalzo con incrementi di oltre 10.000 \$ per container da 40’.

Il perdurare di questa situazione ha impatti negativi su tutta la supply chain con particolare riferimento alle materie prime e merci povere.

Per quanto riguarda il traffico con navi convenzionali break-bulk, l’andamento dei noli ha iniziato a crescere in scia al traffico container, dopo che parte dei volumi che usualmente si spostavano via container sono stati ridestinati all’imbarco su navi di general cargo, alla ricerca di soluzioni di trasporto più competitive, anche se dietro imbarchi massivi.

Tale incremento (a giugno 2021) può essere valorizzato attorno ad un +30% sui noli di fine anno 2020 anche se vi è una estrema variabilità basata sulla tipicità delle spedizioni. Si è inoltre determinato uno spostamento di navi tramp specializzate su rotte transoceaniche, il che ha determinato carenza di stiva nelle tratte intra-mediterranee.



Problematiche aperte: la space policy degli armatori con l'attuazione di "blank voyage" rispetto partenze schedulate. Ad esempio, il numero di Blank voyage operati dalla Ocean Alliance (Cosco, CMA-CGM, Evergreen Line) sulle rotte Asia Mediterraneo ha avuto effetti negativi sul mercato a partire dalla metà del secondo semestre dove a fronte di una domanda crescente non è conseguita un altrettanta crescita della stiva. Da partire dal mese di Novembre 2020, si iniziano a registrare seri problemi nel reperire spazi per gli imbarchi sulle rotte ASIA-MED con un prolungamento dei tempi di attesa per avere conferme delle prenotazioni. A ciò si aggiunge il problema della mancanza di container vuoti poiché nel frattempo la maggior parte venivano destinati alle prenotazioni per rotte transpacifiche in quanto molto più redditizie.

Segnalazione 12: CONFINDUSTRIA BARI-BAT - ASSOCIAZIONE DEGLI INDUSTRIALI DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI BARRIE DELLA PROVINCIA DI BARLETTA - ANDRIA - TRANI

Rotte: Asia-Europa

Costi: Dal 2019 per un TEU dall'Asia all'Europa, il costo è raddoppiato.

Problematiche aperte: traffici a singhiozzo, collegamenti sospesi, viaggi annullati, container vuoti irreperibili, blank sailing con riduzione della capacità di stiva sulle navi e conseguente incremento esponenziale dei prezzi di un singolo container.

Segnalazione 13: Trasporti/DHL

Rotte: 1. EURO-AMLA+MX; 2. EURO-MENAT; 3. EURO-SSA

Costi: 1. I tassi dei noli continuano ad aumentare;

Problematiche aperte: EUROMED-AMNO-Continuano i vincoli di spazio, la carenza di attrezzature e la congestione nei porti di origine/destinazione. EUROMED-AMLA- In conformità con la carenza di attrezzature vengono imposti supplementi (PSS / EBS); EURO MED-ASPA and MENAT-Situazione stabile con tassi piuttosto elevati.

Agli elevati tassi si aggiungono gli ulteriori incrementi dovuti dal blocco del canale Suez. La domanda di merci supera la capacità marittima. La mancanza di navi portacontainer disponibili sul mercato del noleggio impedisce inoltre ai vettori di fissare navi su base charter a viaggio per restituire carichi pieni di navi in Asia.

Forte congestione del traffico, soprattutto dei porti statunitensi.

SEGNALAZIONE 14: CONFINDUSTRIA CERAMICA

Rappresenta le imprese dei rami industriali di: piastrelle di ceramica, materiali refrattari, ceramica sanitaria, porcellane e ceramiche per uso domestico e ornamentale, porcellana e ceramica per uso industriale, ceramica in gres, laterizi.

Rotte critiche: Italia-Nord America (45% delle vendite overseas verso East e West Coast); annualmente spediti circa 40 milioni di metri quadrati di piastrelle (pari a circa 40.000 container) per un valore complessivo intorno ai 650 milioni di euro/anno.

Costi: rilevanti aumenti nel 2020, reiterati nel 2021 (molto consistenti da 1.05.2021), con un incremento medio dei costi da inizio 2020 a maggio 2021 per la spedizione di un container dall'Italia agli USA tra l'80% e il 100%, con variazioni anche molto rilevanti, a seconda del porto di destinazione, le tempistiche richieste, le compagnie, la regolarità ed i volumi.

Rotte	Anno/trimestre (\$)						
	2020_I	2020_II	2020_III	2020_IV	2021_I	2021_II	Var. % 2021_II su 2020_I
East coast	2.456	2.451	2.594	2.624	3.939	4.979	103%
West coast	3.626	3.615	3.824	3.874	5.007	6.617	82%
Media USA	2.958	2.950	3.121	3.160	4.396	5.681	92%

Problematiche aperte: criticità nei rapporti con i clienti del Nord America, poiché incrementi dei costi e incertezze sui tempi dei trasporti, si riflettono su volumi e frequenza degli ordini, con una concreta ed allarmante prospettiva di perdita di quote in un mercato che vede una forte competizione soprattutto da parte di produttori spagnoli, messicani, indiani e turchi.

Segnalazione 15: CONFINDUSTRIA TOSCANA SUD

Rappresenta le imprese della Provincia di Arezzo, Grosseto e Siena.

CRITICITA' SUI NOLI MARITTIMI - SONDAGGIO MAGGIO 2021

nr.	Prov.	Settore di attività	Indicare se le criticità sui noli marittimi successivamente espone sono riscontrate direttamente dall'azienda o da suoi fornitori/clienti	Tipologie di merci movimentate con noli marittimi	Porti utilizzati	Criticità riscontrate in termini di incremento dei costi, cancellazione di rotte/servizi di navigazione o altro (fornire dati comparativi a supporto se possibile) anche da aziende fornitrici di cui si abbia notizia
1	AR	Agricoltura	Diretto	Pasta	Uomo ; Ancona ; La Spezia ; Genova	rafforzamento noli Mancanza disponibilità container Cancellazioni navi Ritardi consegne
2	GR	Terziario	Diretto	motori di propulsione marini e gruppi elettrogeni	Genova - Chiavari	aumento costi trasporto e ritardi nelle consegne
3	AR	Legno e arredo	Diretto	arredi	Uomo	difficoltà nel reperire container vuoti per il carico e la spedizione
4	AR	Chimico/farmaceutico	Diretto	PRODOTTI CHIMICI	LA SPEZIA - LIVORNO - GENOVA	NAVI CHE NON ACCETTANO LA MERCE - COSTI ELEVATI, ROTTE CANCELLATE, MERCE NON CARICATA - SITUAZIONE GENERALE ANCHE PER I NOSTRI COMPETITORI
5	AR	Chimico/farmaceutico	Diretto	Nastri trasportatori di gomma (400/1200)	Uomo - La Spezia	assolutamente illi
6	GR	Manufatti e materiali da costruzione	Fornitore/cliente	CIOSCO DI CALCIO	BUENOS AIRES	MANGANZA DI CONTAINER VUOTI
7	AR	Agricoltura	Diretto, Fornitore/cliente	PASTA ALIMENTARE SECCA	LIVORNO, LA SPEZIA, ANCONA, GENOVA	CRITICITA' SU CANCELLAZIONI DI NAVI, DIFFICOLTA' A TROVARE VUOTI DA CARICARE, TRANSIT TIME RADDOPPIATI LE STANNO VIVENDO DA MESI CON CONTINUI AUMENTI DI NOLI CHE SANNO BILUCIOTTI A GESTIRE CON I CLIENTI ESTERI. ORA LA MAGGIOR CRITICITA' E' IL FORTISSIMO AUMENTO NEGLI ULTIMI DUE MESI DEI NOLI, SOPRATTUTTO VERSO GLI STATI UNITI, NOLI RADDOPPIATI E PERDIPU' MANGANZE DI VUOTI CHE NON CI PERMETTONO PIU' DI GESTIRE SERENAMENTE IL RAPPORTO CON I CLIENTI CHE NON SONO DISPOSTI AD ASSORBIRE O ALMENO CONDIVIDERE IL MAGGIOR COSTO DEI NOLI E CHE QUINDI TENGONO IN STANDBY GLI ORDINI. SIA NEGLI STATI UNITI CHE ANCHE IN AUSTRALIA I CLIENTI PREFERISCONO ACQUISTARE PRODOTTI DOMESTICI. UN ESEMPIO IL NOLI PER NEW YORK ORA A USD 8000 MENTRE AD INIZIO ANNO ERA DI USD 3000.
8	AR	Meccanico	Fornitore/cliente	STRUTTURE DI MACCHINE	LA SPEZIA	RIFIUTO DEL FORNITORE DI FARE CF LA SPEZIA PER AUMENTO INDETERMINABILE DEI COSTI DI TRASPORTO.
9	GR	Manufatti e materiali da costruzione	Diretto	Minerali Industriali	Nanchang, Ningbo - La Spezia	Import container 20 piedi, costo del noli container e peso caricabile: - fino al 1999 i noli del 20 piedi erano tra i 900 e i 1.200 USD e si poteva caricare sino a 27 tonnellate - entro 2000 siamo arrivati a pagare 1500 USD carico 27 tonnellate - 2021 sino a metà aprile USD 4000 di noli con carico massimo 20,99 tonnellate, ora ci chiedono USD 4.300 di noli a container con carico massimo 8,5 tonnellate, impossibile per noi pagare questi prezzi visto il valore della merce trasportata.
10	SI	Meccanico	Diretto, Fornitore/cliente	MACCHINE PER EDILIZIA	LA SPEZIA GENOVA LIVORNO RAVENNA PER EXPORT XIANGANG (ONA) PER IMPORT	AUMENTO VERTIGINOSO DEI COSTI DEI NOLI DALLA CINA - IMPOSSIBILITA' DI TROVARE I VUOTI PER LE ROTTE SUD AMERICA - AFRICA - MEDIO ORIENTE - NOLI GENERALMENTE RADDOPPIATI/TRIPPLICATI- INCAPAZITA' DELLE COMPAGNIE DI GARANTIRE I CARICHI GIA' FISSATI CON BOOKING CAUSA INTROVABILITA' VUOTI - CANCELLAZIONE DI ROTTE TRADIZIONALI (SPECIALMENTE PER SUD AMERICA) COSTO 40' BOX DA XIANGANG NEL 2020 USD 2700,00 NEL 2021 USD 8.000,00. LE OFFERTE DEI NOLI HANNO VALIDITA' LIMITATA A MAX 1 MESE, QUINDI E' DIFFICILE ANCHE FARE PREVISIONI DI COSTO DEGLI APPROVIGIONAMENTI
11	AR	Chimico/farmaceutico	Diretto, Fornitore/cliente	DICLORO E TRICLORO PER TRATTAMENTO ACQUA	LA SPEZIA, LIVORNO, GENOVA	I PREZZI DEI NOLI SONO PASSATI DA UNA MEDIA DI USD 8000 A USD 15000, I POSTI NAVE NON SI TROVANO E LA MERCE PERICOLOSA (SOPRATTUTTO CON CLASSE DI PERICOLO 9), VIENE RIFIUTATA AL MOMENTO DELLA PARTENZA
12	GR	Agricoltura	Diretto	prodotti ittici congelati	Uomo	cancellazione rotte su Uomo e aumento noli

nr.	Prov.	Settore di attività	Indicare se le criticità sui noli marittimi successivamente espone sono riscontrate direttamente dall'azienda o da suoi fornitori/clienti	Tipologie di merci movimentate con noli marittimi	Porti utilizzati	Criticità riscontrate in termini di incremento dei costi, cancellazione di rotte/servizi di navigazione o altro (fornire dati comparativi a supporto se possibile) anche da aziende fornitrici di cui si abbia notizia
13	SI	Edilizia	Diretto, Fornitore/cliente	Macchine escavatori, betoniere e banchine, piattaforme aeree	Genova, La Spezia, Uomo, Trieste, Ravenna	Costi aumentati sia in Import da Cina e Giappone, che in export per Usa, fino a 20 volte. Inoltre si assiste ad una mancanza sia di container che di spazi nave che costringe a booking anche mensili e a frequenti posticipi delle spedizioni via mare. Le grandi compagnie (MSC, Hapag, Maersk), impongono con cadenza mensile enormi bunker surcharge e gli spazi nave sono quasi messi all'asta settimanalmente.
14	AR	Turismo/farmaceutico	Diretto, Fornitore/cliente	dispositivi medici di vario genere e semilavorati per produzione interna	HANTIAN, SHANGHAI, QUNZHOU, NANJING, ZHONGSHAN, ZHENZHEN ecc...	Le criticità riscontrate sono molteplici a partire dall'aumento dei costi noli che da ormai 5/6 mesi sono aumentati del 300/400 %, rendendo difficile l'approvvigionamento della merce. Pesante la situazione legata al reperimento dei container vuoti e degli spazi nave tutto questo aggravato dalle blank sailing disposte dai vari armatori. La frenesia tariffaria sta inoltre causando congestionamento sui porti di partenza con conseguenti partenze ritardate o annullate.
15	AR	Mode	Diretto	TESSUTO	LIVORNO - LA SPEZIA	ENTRABBE LE CASISTICHE: RIDUZIONE DEL NUMERO DI NAVI ED AUMENTO DEL COSTO DEL TRASPORTO. GLI AUMENTI, IN ALCUNI CASI, HANNO RAGGIUNTO ANCHE IL 100% DI INCREMENTO. UNA COSA SIMILE SI STA VERIFICANDO ANCHE SUI TRASPORTI VIA AEREA.
16	SI	Meccanico	Fornitore/cliente	COILS IN ACCIAIO AL CARBONIO	RAVENNA MARIGHERA	FORTE AUMENTO COSTO DEI NOLI, SCARSA DISPONIBILITA' NAVI
17	AR	Meccanico	Diretto, Fornitore/cliente	METAL DETECTOR		DIFFICOLTA' REPERIMENTO CONTAINER VUOTI E AUMENTO DELLE TARIFFE -
18	SI	Meccanico	Diretto, Fornitore/cliente	eccessor per mobili da cucina	La Spezia	Estrema difficoltà nel prenotare le nave e noli aumentati da 4 a 5 volte e questo già da fine 2020

Segnalazione 16: CONFINDUSTRIA VENEZIA-ROVIGO

Rotte: Italia (La Spezia) - Canada (Oakland)

Costi: per un container da 40 piedi, a gennaio 2020, prezzo nolo pari a 3.600 \$, in aumento nel 2021, infatti a aprile 2021 pari a 6.400 \$, cui a giugno si è aggiunto un sovrapprezzo di 1000 \$ per peak season surcharge.

Problematiche: Transit time normalmente 31 giorni, oggi la media è 75 giorni.



CONFINDUSTRIA

Settori	Rotta	Resa	Container	Costo noli	Problematiche
Impianti riciclaggio plastica e trattamento rifiuti	Italia-Guatemala (Puerto Santos de Castilla)	CIF	40 ft 20 ft	2020: 28.000 \$ 2021: -maggio 31.300 \$; -giugno 42.100 \$	Rincari dovuti a surcharges; Prenotazioni in anticipo per avere posto nave; riduzione di spazi; rischio di blank sailing.
Tessuti	Italia-Messico e zone Far East (Bangladesh e India).	Spedizione FOB = Pari a 410 euro		Esempi su Messico: prima quotazione del 31/3/2021 per un peso tassabile di 9.52 m3 (2.378,67 kg) Nolo mare da porto di imbarco 185 euro Per un totale di 595 euro -seconda quotazione del 21/4/2021 per un peso tassabile di 9.42 m3 (peso tassabile 2.354,11 kg) Spese FOB 395 euro Nolo mare da porto di imbarco ad Altamira 530 euro Per un totale di 925 euro	cancellazione di booking verso gli USA, da effettuare entro tempistiche precise, altrimenti vengono applicate penali dalla compagnia marittima verso spedizioniere anche di 200 \$.
Impianti per oil & gas industry				Prezzi triplicati	mancanza container o spazi nave, quindi prenotazioni con anticipi di almeno un mese.
Produzione di macchine profilatrici e impianti hi-tech di profilatura per l'industria della lavorazione della lamiera	Italia-USA	Resa CFR	40 ft Open top	Marzo 2021 - 1° offerta di 28.365 euro; - 2° offerta 35.000 euro; - 3° offerta 37.000 euro; - 4° offerta 77.182 euro (solo opzioni premium)	Non gestito direttamente dall'azienda. Con posticipo partenza ad aprile, nolo più che raddoppiato (48.121 euro) senza negoziazione,
Servizi logistici	Cina-Italia (soprattutto Venezia)		si		Mancato carico CNT dalla Cina, con conseguente perdita economica. Merce spedita non su Venezia, ma su porti della Germania e arriva in Italia su gomma.
Realizzazione grigliati in vetroresina e PRFV	Far East-Italia		si	2020: 2.000/2.500 \$ 2021: 10.000 \$	Mancanza di posto sulle navi; blank sailing; tempi di transito



CONFINDUSTRIA

					molto più lunghi da 30/35 gg a più di 50 giorni. Impatto su accordi commerciali
Realizzazione motoriduttori, micromotori e attuatori lineari	Hong-Kong/Taiwan-Italia			Raddoppio costi	Ritardi nave; blank sailing; mancati booking.
Laminati in vetroresina e isolamento industriale e civile	GENOVA-NEW YORK/NORFOLK GENOVA-DAMMAM (ARABIA SAUDITA) GENOVA-MELBOURNE SHANGHAI-RAVENNA			dicembre 2020: 650 \$, maggio 2021: 3.200 \$; dicembre 2020: 1300 \$, maggio 2021: 2.250 \$ dicembre 2020: 2.300 \$ maggio 2021: 6.000 \$ dicembre 2020: 2.500 \$ maggio 2021: 12.500 \$	Turbative commerciali
Componenti ascensori industriali	Cina (Qindago)-Italia (Venezia)	FOB	20 ft 40 ft	Fine 2019: meno di 600 euro Maggio 2021: 2.500 euro	
Realizzazione macchinari giochi per parchi	Italia-USA		40 ft	Noli aumentati: a partire da 3.500/4.000 fino a 7.500/8.000 o anche 9.000 euro.	Dall'inizio del 2021: difficoltà trasporti in export, con aumento dei noli, riduzione per certe rotte (USA) della frequenza delle navi. Scarso approvvigionamento di containers vuoti, con conseguente aumento di prezzi (più del doppio rispetto allo standard) e impatti di maggiori costi sulla azienda che deve garantire che la merce arrivi a destinazione (i contratti con i clienti definiti e conclusi molti mesi prima e sulla base di altre quotazioni).
Import varie	Far East-Italia				Spazi nave praticamente inesistenti
Oggettistica per l'arredo e la persona	Indonesia-Italia		40ft	Prima del Covid 2000 euro; post-Covid 14.000 euro	

Produzione gas speciali

	Settembre 2020	OGGI
--	----------------	------

		GO	BACK	GO	BACK
Laem Chabang	20' Isotank	1.050 euro	1.700 euro	2.100 euro	7.150 euro
Thailandia	40' Box	1.700 euro	2.300 euro	1.800 euro	8.175 euro
Nhava Sheva	20' Isotank	750 euro	1.300 euro	2.425 euro	2.900 euro
Mumbai India	40' Box	950 euro	1.700 euro	2.650 euro	2.400 euro

Problematiche aperte: A settembre 2020 un Booking veniva dato nel termine di 7/10 giorni, attualmente è difficile ottenere un Booking in tempi inferiori ai 30/45 giorni.

Segnalazione 17: CONFINDUSTRIA VERONA

Rappresenta le imprese manifatturiere e di servizi aderenti e che operano nella provincia di Verona.

Calzaturificio	Incrementi dei noli per rotte verso gli USA (resa FOB), Carenza di spazi, con slittamenti anche su prenotazione spazio con 1 mese di anticipo
Produzione macchine per radiologia	Forte incremento dei noli, assenza spazi sulle navi e ritardi sulle importazioni dalla Cina.
Metalmeccanica	Incrementi notevoli dei noli. Forti ritardi dovuti a cancellazioni/slittamenti. Forti incrementi noli: da La Spezia a Penang Malaysia 20'Box 28.02.2020: 1.600 Euro da La Spezia a Penang Malaysia 20'Box 13.04.2021: 1.700 Euro da La Spezia a Penang Malaysia 40'Box 28.02.2020: 1.900 Euro da La Spezia a Penang Malaysia 40'Box 13.04.2021: 2.200 Euro da La Spezia a Colombo Sri Lanka 40'Box 02.07.2019 1.800 Euro da La Spezia a Colombo Sri Lanka 40'Box 26.01.2021 2.550 Euro da La Spezia a Colombo Sri Lanka 40'Box 24.05.2021: 2.700 Euro
Settore lapideo	Aumento eccessivo dei noli marittimi (aumento del 500%!). Blocco utilizzo trasporto container per eccessivo costo. Le importazioni da India e Pakistan via container attualmente pagano rate variabili da 3.000 \$ a 4.000 \$ per container a seconda dell'origine – vedi offerte ricevute, e accolte, nei giorni scorsi. Dal confronto con i noli pagati a dicembre – 1.000/1.400 \$, sorge il dubbio che una qualche forma di intesa tra i maggiori player del settore possa essere stata siglata.

Settore grafico	<p>Forte incremento dei noli</p> <p>Enchanted per un container da 40 piedi:</p> <p>40' BOX - Inland charges + port fees + export custom 1.250 euro</p> <p>Vgm 100 euro</p> <p>o/f to NEW ORLEANS 5.550 \$</p> <p>delivery to Jackson, TN 1.700 \$</p> <p>Total door to door ocean freight 8,875 \$ not including clearance/duty</p>
Agroalimentare	<p>Incremento delle tariffe dei noli in import nel 2021 comparate al 2020 (+550%):</p> <p>aprile 2020: da Shanghai 1 x 40 hc 1.475 \$</p> <p>maggio 2021: da Shanghai 1 x 40 hc 9.600 \$</p> <p>Inoltre problemi all'imbarco per mancanza di vuoti o Blank sailing.</p> <p>Conseguenza: l'aumento spropositato dei noli ha causato un aumento di prezzo tra 15%/20% rispetto al 2020 rendendone quasi impossibile l'acquisto da parte dei ns. clienti.</p>
Pet food	<p>Indice SCFI: il prezzo dei noli (valore espresso in \$ x TEU) dal 2020 al 2021 è più che triplicato, con impatto dirimpante sul mercato.</p>
Produzione fertilizzanti	<p>Molteplici problemi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tariffe trasporto dei container aumentate dal 50% al 200% a seconda del paese - impossibilità di reperire container vuoti in export - impossibilità di redigere contratti con clienti perché le tariffe cambiano settimanalmente - mancato rispetto dei posizionamenti con conseguenze pessime nella gestione del personale al carico - materiale in stock per settimane dovuto all'impossibilità di procedere con il carico per alcune destinazioni - interruzione dei rapporti con un fornitore storico cinese causa aumento del 300% dei noli import
Impianti imbottigliamento	<p>Acquistati circa 15 container per poter essere sicuri del servizio, altrimenti pur a fronte di aumenti 200/300% non si poteva essere sicuri di poter disporre del container e il servizio era pessimo</p>
Progettazione e produzione materiali per carrelli elevatori	<p>Incremento esponenziale dei noli e indisponibilità di spazi</p>
Metalmeccanica	<p>Tratta Mediterraneo – USA</p> <p>per gli anni 2019 e 2020 in essere service contracts annuali con tariffe concordate per spedire da nostro stabilimento a VR ai principali porti USA containers e casse fuori sagoma. Accordi economici concordati per l'intero</p>

	<p>anno per la tratta con partenza da nostro stabilimento fino ai porti selezionati con compagnie Hapag Lloyd e CMA - CGM:</p> <p>Nel 2020 i prezzi erano in linea o inferiori (anche del 15%) rispetto a quelli del 2019.</p> <p>Per il 2021 nessuno spedizioniere di qualsivoglia dimensione aziendale ha proposto un service contract annuale e nemmeno semestrale:</p> <p>2021 - Da Genova a costa est USA (preventivi attuali)</p> <p>- 20' BOX +90%</p> <p>- 40' HC da +80% a +115%</p> <p><i>Cambiando compagnia (da Hapag Lloyd a MSC) anche aumenti del 500% per la stessa tratta, 40' FR.</i></p>
Produzione, import e vendita prodotti da illuminazione	Pesanti rincari e ritardi nei trasporti marittimi con un conseguente ricorso a trasporto aereo molto penalizzante. Aumento costi stimato pari al 211% in più rispetto al 2019.
Produzione batterie	<p>Da ottobre 2020 a maggio 2021 (20' box)</p> <p>From Cina: +107%</p> <p>To Canada: +103%</p> <p>To Mexico: +93%</p> <p>To Australia: +54%</p>

Segnalazione 18: FEDERCHIMICA – FEDERAZIONE NAZIONALE DELL'INDUSTRIA CHIMICA

Rappresenta 1.400 imprese, per un totale di oltre 94.000 addetti, raggruppate in 17 Associazioni di settore, a loro volta suddivise in 38 Gruppi merceologici.

(I dati sotto riportati sono riferiti alle imprese Chimiche del Comitato Logistica di Federchimica che movimentano circa il 54,2% dei container totali (26.577 TEU nel 2019, 27.112 TEU nel 2020)

Rotte critiche: Asia Centrale ed Orientale, Medio Oriente, Africa Settentrionale e Americhe, con ritardi nelle spedizioni internazionali fino a 6-7 settimane dalla fase di pre-booking all'imbarco del container sulla nave.

Costi: da luglio 2020- maggio 2021, forte aumento dei noli per macro- destinazioni via container:

Italia → Nord America +188%

Italia → Centro/Sud America +202%

Italia → Far East/Middle East +156%

Aumento dei costi di trasporto in bulk, seppur più moderato, dei prodotti chimici (circa del 20%)

Problematiche aperte: cancellazioni di navi e mancati imbarchi a causa delle misure di contenimento dell'emergenza Covid-19, su diverse aree del mondo in relazione al propagarsi della pandemia (in evidenza l'India); perdita di competitività soprattutto per i prodotti a basso valore aggiunto, su cui l'aumento dei noli impatto notevolmente e comporta anche la mancata vendita del prodotto; riduzione dell'affidabilità nei tempi di consegna delle compagnie marittime, con conseguente impatto sulla capacità di pianificazione delle produzioni del cliente finale.

Segnalazione 19: FEDERUNACOMA - FEDERAZIONE NAZIONALE COSTRUTTORI MACCHINE PER L'AGRICOLTURA

Costituita nel 2012 come proseguimento in forma federativa delle attività Unacoma (Unione Nazionale Costruttori Macchine Agricole nata nel 1945), rappresenta in Italia e all'estero, le associazioni dei costruttori italiani di macchine agricole operatrici (Assomao), di macchine agricole operatrici semoventi (Assomase), di trattori (Assotrattori), di componenti per i vari comparti rappresentati (Comacomp) e di macchine per il giardinaggio (Comagarden).

Rotte critiche:

- da Cina e Far East verso Europa del Nord e Mediterraneo
- da Europa a Nord America

Rotte sospese: dalla Cina dall'inizio del 2021

Aumento costi: aumenti medi generalizzati tra il 20% e il 150% sia in import che in export, ma anche picchi di 500%. Previsti ulteriori aumenti nel secondo semestre 2021, in particolare per gli USA.

Problematiche aperte: ritardi nella partenza della merce dovuti alla cancellazione/posticipo del viaggio da parte della compagnia di navigazione, nonostante pre-booking effettuati con largo anticipo. Prenotazioni container completi con 1 mese di anticipo, ricezione conferma booking a ridosso della data di carico. Difficoltà a negoziare una tariffa fissa, revisioni continue. Bassa affidabilità dello scheduling. Vendita degli spazi al miglior offerente.

Segnalazione 20: UNIONFOOD - UNIONE ITALIANA FOOD

Settore caffè		<p>L'incremento noli marittimi dei container colpisce tutto il settore del caffè. Il trasporto marittimo è infatti e da sempre fondamentale per:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'approvvigionamento della materia prima; - l'esportazione oltreoceano del caffè tostato nel nostro paese, simbolo del made in Italy e della nostra cultura - l'importazione delle macchine del caffè, considerato che la produzione si concentra in Asia. <p>Gli impatti sofferti sinora variano a seconda della tipologia di fornitore utilizzato e di accordo commerciale, nonché della tipologia di prodotto trasportato e del tranello.</p> <p>Il perdurare di queste forti criticità non arreca soltanto danno al commercio mondiale ma favorisce anche inopportune spinte inflazionistiche.</p> <p>Fondamentale che tutte le autorità nazionali per la concorrenza vigilino e cooperino affinché ci sia maggiore equilibrio in un settore così strategico per tutti (come peraltro recentemente auspicato anche dall'UNCTAD nel Policy Brief No. 84, Aprile 2021, intitolato "Container shipping in times of COVID-19: why freight rates have surged, and implications for policymakers").</p>
Settore surgelati		<p>Trasporto ITA – USA (costa est)</p> <p>Gennaio 2021 vs Maggio 2021: aumento del 95,9%</p>



CONFINDUSTRIA

Settore dolciario (prodotti da forno)		<ul style="list-style-type: none">- USA - Resa CFR Sdoganato NY ha subito un aumento pari a 2.000 \$- Australia - resa CFR Melbourne: carico effettuato fine aprile – a giugno 2020 la tariffa è cresciuta a 4.000 euro rispetto ai 2.900 euro di Dicembre 2020;- Canada: giugno 2020: VAUGHAN: circa 8.000 \$ (3.975 \$ dello scorso anno); VARENNES: circa 7.500 \$ (3.675 \$ lo scorso anno).
---------------------------------------	--	--