

4 maggio 2022 ore 14:30

Sala Tulipano a Macfrut,  
Riminifiere

Le soluzioni a  
disposizione delle  
imprese per  
controllare i rincari  
energetici, delle  
materie prime e  
della logistica

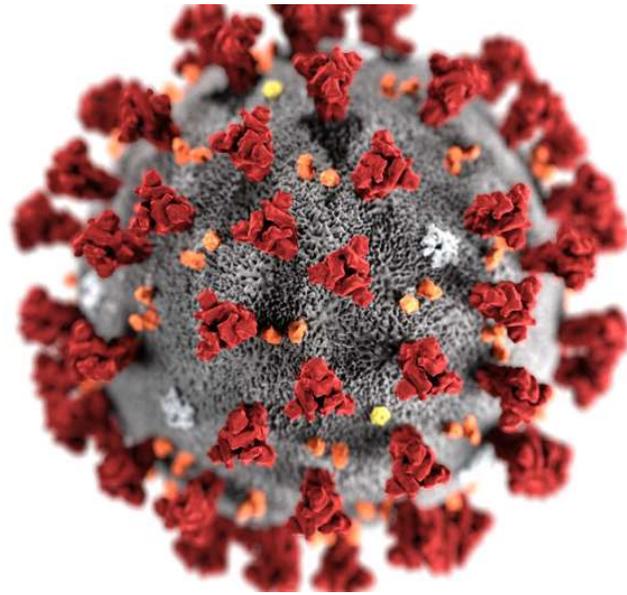
**Nord Ovest**®  
Perishable Import & Export Logistics  
**Fresh**



# Di cosa si occupa Nord Ovest

- Nord Ovest è uno spedizioniere doganale ed operatore logistico che da sempre si occupa di gestione di spedizioni di frutta fresca in container, sia in export che in import.
- Il nostro lavoro prevede la stipula di contratti per conto dei nostri clienti con le compagnie di navigazione e il coordinamento di trasportatori ed operatori doganali.
- Nord Ovest tramite il proprio know How fornisce alla propria clientela soluzioni complete per spedire frutta da tutte le aree di produzione europee.

Passato,  
presente e  
futuro..



# Facciamo il punto sull'aumento dei noli

Negli ultimi due anni il trasporto via mare è cambiato enormemente; fino a inizio 2021 i noli marittimi erano al ribasso ..

“Con il Covid le fabbriche cinesi hanno chiuso aggravato la situazione al punto che tutte le compagnie di navigazione hanno scelto di non investire per ampliare il proprio parco contenitori»

“Nella seconda metà del 2020 è arrivato poi un improvviso ed esponenziale aumento del carico da trasportare che nessuno immaginava derivato dal fatto che la disponibilità di spesa delle persone chiuse in lockdown veniva impiegata per acquistare mobili, attrezzi e altro per la casa invece che in vacanze o altri servizi»

«Questo ha determinato un aumento dei volumi da trasportare e dei prezzi dei noli marittimi”

# Facciamo il punto sull'aumento dei noli

- Inoltre il Covid ha ridotto la forza lavoro attiva:
- mancanza di personale nei porti, nei camion, a bordo delle navi, ecc.; una riduzione di risorse che si è tradotta nella congestione dei terminal portuali e dei trasporti a terra.
- quindi alla mancanza di container che già si era manifestata, si è sommata l'impossibilità di sbarcare container dalle navi".
- Infatti l'aumento dei costi delle spedizioni marittime era stata indotto anche dalla minore capacità di stiva delle navi che permangono per giorni o settimane in attesa fuori dai porti.

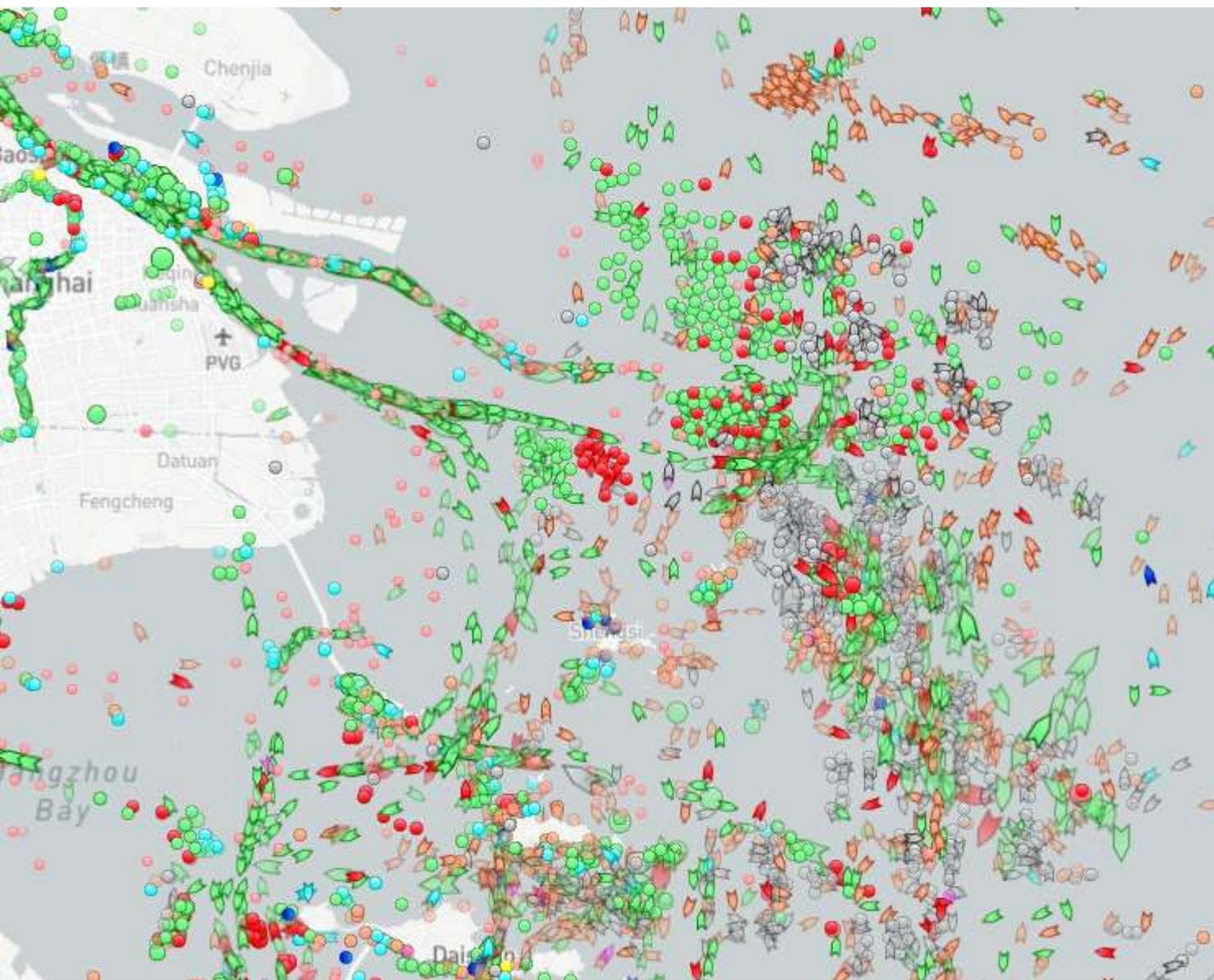
# Covid 19 e Lockdown, effetti sulla supply chain

- Lockdown quindi navi bloccate in rada in attesa di attraccare
- Lockdown, quindi mancanza di contenitori vuoti perchè fermi a bordo delle navi o in attesa nei terminal
- Lockdown quindi notevole irregolarità nelle schedule navi, mai così male la puntualità delle portacontainer, a gennaio il ritardo medio delle unità che non hanno rispettato la tabella di marcia è stato di 7,38 giorni
- Lockdown quindi rischio di nuove criticità e risalita dei noli



# Quindi...

- “tutti i carrier si sono buttati sul mercato a cercare di acquistare navi e per questo tutte le portacontainer che risultavano in disarmo sono state rimesse in servizio e pochissime sono state cedute per demolizione.
- Nel 2020 si è assistito al più basso numero di navi destinata alla demolizione mentre il mercato dei noleggi per queste unità è schizzato verso l’alto”
- “La situazione di congestione attuale è destinata a rimanere quantomeno per tutto il 2022” Il Covid continua a permanere in giro per il mondo, va a ondate come una marea. I problemi a reperire autisti e lavoratori continuano a persistere, anzi sta diventando strutturale. Perdurerà ancora la minore disponibilità di navi perché gli operatori negli ultimi due anni per quanto possibile hanno posticipato le soste delle navi per lavori di manutenzione ma ora certi interventi non sono più rinviabili per cui l’offerta di stiva si ridurrà. Oltre a ciò stiamo assistendo a un incremento del costo del petrolio e del carburante; il prezzo più elevato del trasporto marittimo lo pagheranno in primis i carrier ma a cascata i consumatori finali”.



# Lockdown Shanghai

- Ci sono oltre 700 navi in attesa fuori del porto di Shanghai
- Probabilmente il peggiore lockdown dai tempi di quello iniziale di Wuhan per la congestione logistica
- Un blocco sulle banchine e nelle acque antistanti il porto che si estende anche a tutta la logistica di terra
- La mancanza di autotrasportatori su gomma, e degli operatori portuali sta rallentando di fatto la supply chain

## Proposte per contenere i costi e limitare i danni

L'esportatore «tipo» di frutta è per noi un cliente «premium» per via del prodotto che ci affida, necessità solo di servizi diretti o con trasbordi il più possibile sicuri, spesso lavora con programmi settimanali regolari e ripetitivi, per cui necessità:

- Di servizi settimanali regolari in partenza e arrivo
- Di grande disponibilità di container vuoti
- Di tariffe il più possibile basse e stabili

# Rischi e criticità operative..



- Inisponibilità di mezzi per caricare in magazzino
- Indisponibilità di contenitori vuoti e spazio a bordo nave

# Aumento medio dei noli reefer export

Medio Oriente da  
settembre 2021 a  
Aprile 2022 + 10 %

Nord America da  
settembre 2021 a  
Aprile 2022 + 15 %

Egitto da  
settembre 2021 a  
Aprile 2022 + 17 %

Fareast da  
settembre 2021 a  
Aprile 2022 + 10 %

India da settembre  
2021 a Aprile 2022  
+ 10%

Centro America da  
settembre 2021 a  
Aprile 2022 + 70 %

## To do list..

- Saper analizzare la situazione quantitativa e qualitativa a inizio stagione (produzione nazionale) rapportarla alle produzioni nelle nazioni con cui si compete e analizzare le situazioni dei mercati a destino può sicuramente permettere di «aprire un ombrello» che possa limitare i danni
- E' fondamentale impostare un rapporto di fiducia, pur rimanendo nella competitività tariffaria (minor costo = maggiori possibilità di esportare)
- Affidarsi a chi catalizzando i volumi è in grado di porsi nei confronti delle compagnie marittime come interlocutore affidabile
- Da due anni a questa parte è fondamentale avere più soluzioni per la stessa destinazione, proprio per via dei problemi precedentemente descritti (indisponibilità di vuoti, scarsa regolarità delle navi, i programmi vanno mantenuti il più possibile)

# Cosa aspettarsi per la prossima stagione export

- Una situazione sostanzialmente simile alla stagione appena conclusa, non ci sono elementi che, a oggi, portino a pensare un miglioramento sia operativo che economico
- L'attuale scenario di guerra sta mutando da «short» a «long»
- Le misure restrittive contro la Russia stanno impattando pesantemente sui costi energetici