

# L'Agenda 18 marzo 2022

## CONFITARMA

### CONFITARMA CHIEDE UN TAVOLO ISTITUZIONALE E RISTORI PER IL CARO GASOLIO

Il 14 marzo Confitarma è stata audita dalle Commissioni riunite VIII (Ambiente) e X (Attività Produttive) della Camera dei deputati, nell'ambito dell'esame del disegno di legge di conversione in legge del DL n. 17 del 2022: Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali.

Il Direttore Generale Luca Sisto, intervenuto in videoconferenza, ha innanzitutto espresso la preoccupazione della Confederazione per la grave situazione in Ucraina esprimendo forte solidarietà alla popolazione di quel Paese.

In questo contesto, per l'Italia, emerge l'importanza dell'economia del mare in generale e dell'industria armatoriale e dei porti in particolare:

basti considerare che il 47% delle importazioni (in Euro) dalla Federazione russa arriva via mare: 100% dei combustibili minerali (carbone); 40% del petrolio; 99% dei fertilizzanti, 91% dei mangimi.

“Se vogliamo diversificare le fonti di energia – ha affermato il Direttore generale di Confitarma - occorre intervenire su ciò che è per sua natura flessibile: il trasporto marittimo, l'infrastruttura mobile per eccellenza, in quanto la nave consente di diversificare rapidamente i mercati di riferimento”.

Guardando al settore del gas, la maggior parte del quale arriva tramite gasdotti, il ruolo del trasporto marittimo potrebbe contribuire a ridurre la dipendenza da pochi fornitori.

“Per fare ciò è però necessario riconsiderare nostra politica in materia di rigassificatori e sostenere lo sviluppo della flotta di navi gasiere.

Considerata l'insostenibilità del prezzo del bunker per le imprese di navigazione, Confitarma sollecita una misura per il “ristoro” del “caro gasolio” che, nel premiare il virtuosismo delle imprese di navigazione che utilizzano combustibili alternativi, possa essere di beneficio anche per il resto della flotta che utilizza bunker tradizionale.

Confitarma, pertanto, chiede che al più presto venga convocato un tavolo istituzionale dedicato alla politica energetica dei prossimi decenni che ricomprenda anche il trasporto marittimo, settore definito anche dal Governo strategico per il paese, come il periodo della pandemia ha testimoniato.

Considerata l'insostenibilità del prezzo del bunker per le imprese di navigazione, Confitarma sollecita una misura per il “ristoro” del “caro gasolio” che, nel premiare il virtuosismo delle imprese di navigazione che utilizzano combustibili alternativi, possa essere di beneficio anche per il resto della flotta che utilizza bunker tradizionale.

NOTIZIE E AGGIORNAMENTI SULLA GUERRA IN UCRAINA

[www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori

Lavorare sul mare



## APPUNTAMENTI



\* **21 marzo**, Webinar, **US and EU sanctions in response to Russia-Ukraine crisis** *The impact on the maritime sector* organizzata da Gruppo Giovani Armatori di Confitarma. **In**

**allegato a questa Agenda il programma con le indicazioni per la registrazione**

\* **24 marzo**, Roma, Tavola Rotonda **“Economia Circolare Made in Italy”**, organizzata da Associazione LIBER. Per Confitarma interviene **Diana Gentili** del Servizio Politica dei trasporti

\* **25 marzo**, Roma presso Confitarma, **Roma. Roma: capitale di un paese marittimo?** organizzato da Shipping 4.0 e Confitarma. **In allegato a questa Agenda il programma con le indicazioni per la registrazione**



\* **4-7 aprile**, Sorrento, **XII Congresso Nazionale FIT-CISL**. Per Confitarma interviene il Presidente **Mario Mattioli**

\* **5 aprile**, Genova, Seconda edizione del festival **“Italia chiama Artico”** organizzato da Osservatorio Artico. Per Confitarma interviene il Dir. Gen. **Luca Sisto**

### INAUGURATO IL MONUMENTO DEDICATO AI MARINAI D'ITALIA

Il 17 marzo a Piazza Bainsizza a Roma, alla presenza dell'Amm. **Giuseppe Cavone**, Capo di Stato Maggiore della Difesa, e di **Roberto Gualtieri**, Sindaco di Roma, è stato inaugurato il Monumento ai marinai d'Italia, realizzato su iniziativa dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia e sponsorizzato da Fincantieri, Leonardo, **Confitarma** e Orizzonte Sistemi Navali. In rappresentanza di Confitarma è intervenuto **Francesco Beltrano**, Capo Servizio Porti e infrastrutture.



### 16-19 marzo, Verona, LET EXPO – Logistics Eco Transport, promosso da ALIS - Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile.

Il 16 marzo, **Mario Mattioli**, presidente Confitarma, è intervenuto alla sessione “Green e blue economy

nel trasporto e nella logistica: i vantaggi per il sistema paese”, sul leit motiv “To be green think blu”, ha ricordato che lo shipping è un settore *hard to abate* e che i maggiori problemi sono le distanze e la mancanza di punti di approvvigionamento. Dal 2008 al 2018, nonostante un aumento del 40% delle miglia percorse, più le emissioni si sono ridotte del 10%. Abbiamo fatto investimenti sia per l'utilizzo del gas naturale liquefatto sulle navi, sia per pulire i fumi delle emissioni e per una flotta che utilizzi batterie che si ricaricano durante la navigazione per essere a *zero emission* durante le soste in porto, e si stanno sperimentando carburanti meno inquinanti come l'ammoniaca e l'idrogeno. “Dipendiamo per il 40% dalla Russia per l'approvvigionamento energetico del Paese. Ecco perché nell'immediato futuro, oltre alla semplificazione normativa diventa fondamentale la pianificazione”.

**Lorenzo Matacena**, Presidente del GT Trasporti e logistica corto raggio e autostrade del mare, ha partecipato al panel “L'Italia al centro del Mediterraneo: porti, infrastrutture e hub intermodali come opportunità di sviluppo”, sottolineando che, in questo momento di transizione, aggravato dalla guerra, tutte le aziende che operano nei trasporti sono fondamentali per il benessere del Paese in quanto mantengono operativa la catena logistica. Per questo le istituzioni devono sostenerle, con particolare attenzione a quelle che già da tempo hanno intrapreso percorsi virtuosi dal punto di vista ambientale contribuendo sia alla decarbonizzazione che anche ad una futura autonomia. A tal fine, il PNRR e gli investimenti sono fondamentali proprio per progredire verso l'utilizzo di carburanti diversi dagli idrocarburi.

Il 18 marzo, il Consigliere **Fabrizio Vettosi**, presidente dell'Ecsa Ship Finance Group, durante il panel “Clima e ambiente: pacchetto UE Fit For55”, ha espresso un parere tendenzialmente positivo sul pacchetto FitFor55, che si basa sui 2 pilastri complementari tra loro: Fuel Eu e Eu ETS che rispettivamente contribuiscono a conseguire 2 obiettivi: “chi inquina paga” e accelerazione dell'utilizzo dei carburanti alternativi di matrice non fossile. Resta il problema di armonizzazione, in particolare in relazione ai target previsti per il Fuel Eu in termini di riduzione del-75% dell'indicatore GHGIE entro il 2050 che appare forse difficilmente realizzabile alla luce non tanto della disponibilità delle tecnologie, quanto per la possibilità di rendere accessibili a costi convenienti i carburanti alternativi dato che oggi il costo del costo dei carburanti fossili è circa un terzo del più accessibile dei bio carburanti, con il rischio di fenomeni distortivi del mercato. A tutto ciò va aggiunta anche la necessità di armonizzarsi con le regole della tassonomia che avranno un impatto notevole sulla disponibilità di capitali (pubblici e privati) al servizio della transizione.

Il 18 marzo, il Consigliere **Barbara Visentini**, è intervenuta alla sessione “Le donne protagoniste del mondo del lavoro”, ed ha sostenuto che nell'attuale contesto che vede la transizione ecologica andare di pari passo con la transizione sociale, la leadership al femminile è caratterizzata da una serie di inderogabili requisiti: preparazione, coraggio, ambizione, determinazione e una piccola dose di ironia e leggerezza per affrontare alla pari il genere maschile”.

Altre foto disponibili nella sezione Eventi del sito [www.confitarma.it](http://www.confitarma.it)



## ITALIA

### ASSOPORTI PUBBLICA I DATI DEL 2021

#### SI CONFERMA IL TREND DI CRESCITA COMPLESSIVA DEL COMPARTO

“Abbiamo rilevato segnali positivi in tutti i segmenti di traffico (rinfuse liquide +4,4%; rinfuse solide +15,2%, merci varie 9,7%) anche se alcuni settori non hanno ancora recuperato i livelli di traffico pre-crisi (rinfuse liquide -10,4%; rinfuse solide -4,8%), “così il Presidente di Assoporti, **Rodolfo Giampieri** commenta i dati statistici consuntivi del 2021, pubblicati sul sito dell'Associazione.

Nella lettura dei dati è importante sottolineare che il movimento complessivo di merci nel 2021 ha registrato un +8,4% (481,5 milioni di tonnellate del 2021 contro i 444 milioni di tonnellate del 2020). Questo dato rimane ancora inferiore al 2019 (481,5 milioni di tonnellate del 2021 contro i 490 milioni di tonnellate del 2019). Per quanto riguarda i contenitori, il 2021 ha registrato un +5,7% rispetto al 2020, evidenziando il superamento dei livelli del 2019.

Il settore dei passeggeri nel 2021 ha registrato una crescita in tutte le sue componenti rispetto al 2020 (Locali +23,7; traghetti +39,8% e crociere +296%). Naturalmente, l'alta percentuale incrementale del traffico crociere è dovuta al quasi azzeramento dello stesso nel 2020 a causa della pandemia. Nel complesso il traffico passeggeri, se visto in confronto al 2019, segna una flessione, che testimonia come questo segmento subisca ancora gli effetti negativi legati all'emergenza sanitaria da COVID-19.

L'imprevedibilità del conflitto tra Russia e Ucraina sta creando ed è destinata a creare ulteriori cambiamenti nei flussi delle merci ma anche nel traffico passeggeri. In riferimento alle merci, si stima che quelle trasportate per

via marittima da/per la Russia (Mar Nero) e l'Ucraina siano circa 38 milioni di tonnellate. Per i passeggeri e le crociere, le incertezze, i rischi e le restrizioni nell'area avranno evidentemente effetti negativi sul traffico.

“I porti hanno dato e stanno dando grande prova di resilienza dovuta anche ad una forte capacità organizzativa. Stiamo lavorando con tutti i Presidenti delle AdSP a stretto contatto con il Ministro Enrico Giovannini per rafforzare sempre di più il ruolo della portualità. È indiscutibile che il Mediterraneo è tornato ad avere un ruolo centrale e strategico per i traffici mondiali, grazie a forti segnali di regionalizzazione della produzione. Adesso diventa difficile tracciare prossimi scenari con certezza, in una situazione fluida causata da un conflitto armato. Purtroppo, nuovi elementi entrano nella competitività, le armi, che sono elementi dirompenti e che arrivano improvvisamente nello scenario di tutti i giorni.

Pensare che la guerra nel 2022 sia la soluzione ai problemi tra Nazioni è da condannare in maniera assoluta sempre e comunque. Le conseguenze per il nostro comparto, oltre all'imprevedibilità della situazione, impattano anche sull'approvvigionamento energetico e sul rincaro generale dei costi dei trasporti. L'auspicio è che si giunga presto ad una tregua, base fondamentale per provare a ritrovare un equilibrio” ha concluso Giampieri.

I dati sono disponibili al link: [http://www.assoporti.it/media/10454/adsp\\_movimenti\\_portuali\\_2021-agg140322.pdf](http://www.assoporti.it/media/10454/adsp_movimenti_portuali_2021-agg140322.pdf).

### LLOYD'S REGISTER CELEBRA I 150 ANNI IN ITALIA CON LA 75ESIMA NAVE DI FINCIANTIERI COSTRUITA IN CLASSE LR



Il 16 marzo a Trieste, **Nick Brown**, Amm. Del. di Lloyd's Register Group, ha donato a **Giorgio Gomiero** e **Pierluigi Punter**, rispettivamente Dir. Operations e Resp.

Progettazione di Concetto della Divisione Navi Mercantili di Fincantieri, una targa commemorativa raffigurante la Discovery Princess, 75esima nave costruita da Fincantieri in classe LR.

La collaborazione fra il LR e Fincantieri risale al 1990. Le 75 navi ammontano a un totale di oltre 6 milioni di tonnellate di stazza lorda (GT) e sono state costruite per diversi armatori, ospitando a bordo oltre 190 mila passeggeri. Quest'anno Fincantieri consegnerà altre quattro navi da crociera in classe LR.

Il 2022 è il 150° anno di attività del LR in Italia. Fin dall'assunzione del primo ispettore navale, avvenuta a Genova nel 1872, il LR ha lavorato al servizio dell'Italia contribuendo alla sua leadership mondiale nel settore delle navi passeggeri. Con un ricchissimo patrimonio comune in ambito marittimo, il LR e Fincantieri hanno raggiunto insieme importanti primati nel settore, come la Carnival Destiny, consegnata nel 1996, all'epoca la prima nave da crociera sopra le 100 mila tonnellate di stazza lorda e più grande al mondo.

Anche la Grand Princess, fu la più grande nave da crociera al mondo al momento della consegna, avvenuta nel 1998. Il LR inoltre classificò il primo traghetti a propulsione mista fuel/Lng costruito in Italia, F.A.Gauthier, consegnato da Fincantieri nel 2015.

### ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE E ITS 4.0 INSIEME PER IL FUTURO DELLA FORMAZIONE



Il 17 marzo, il Presidente dell'Associazione Rete ITS Italy **Guido Torrielli**, insieme al Coordinatore e Responsabile Scientifico del progetto 4.0, **Stefano Micelli**, hanno fatto visita a Genova alla sede della Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile.

Occasione dell'incontro, le possibilità di sviluppo e di crescita congiunta dell'Accademia all'interno della cornice degli ITS, con tanti nuovi corsi in partenza e molte attività volte allo sviluppo di nuovi percorsi didattici. Il Presidente dell'Accademia, **Eugenio Massolo**, ha potuto illustrare agli ospiti il nuovo Piano Strategico 2022-2025, presentato alle Istituzioni e alla stampa lo scorso 16 Dicembre, comprendente tutti i punti di crescita acquisiti dalla Fondazione nel corso dell'ultimo triennio.

“Le attività che stiamo portando avanti non sono finalizzate solamente al buon proseguimento delle azioni già in essere», commenta Massolo, «ma vogliono porre le basi per nuovi percorsi di formazione altamente professionalizzanti, oltre a voler creare un nuovo sistema di creazione di valore aggiunto. Le persone che si formano qui dovranno essere in grado di avere competenze specifiche sempre più precise e di alto livello, perché il mondo del lavoro si sta trasformando rapidamente, e così tutto ciò che è legato al tema del mare e della logistica”.

Crisi Russia-Ucraina - Aggiornamenti per le  
imprese  
[www.confindustria.it](http://www.confindustria.it)

## APPUNTAMENTI

- \* **22 marzo**, Webinar, **Sanzioni Economiche Internazionali Derivanti Dal Conflitto Russia/Ucraina: Quali Conseguenze Per Le Imprese?** organizzato da ICC-Italia International Chamber of Commerce
- \* **23 marzo**, Napoli, **Battesimo della nave posacavi Leonardo Da Vinci** della Prysmian Group
- \* **25 marzo**, Incontro di networking, **“International Commerce: new trends and challenges – A talk with John WH Denton AO”**, organizzato da ICC con Università Luiss Guido Carli
- \* **28 marzo**, Webinar, **“Trasporto ferroviario: spina dorsale dell'Italia? Riflessioni sulla valenza per gli interscambi europei”**, organizzato da Propeller Club Port of Genoa con Propeller Club Port of Milan
- \* **31 marzo**, evento digitale, **Anteprima del Forum Ambrosetti “Finanza” di Villa d'Este**, organizzato da The European House – Ambrosetti
- \* **31 marzo**, Webinar, **“Sostenibilità e innovazione tecnologica nel settore trasporti e nelle assicurazioni Marine e Aviation”**, organizzato da ANIA
- \* **1-2 aprile**, Villa d'Este di Cernobbio. 32ª edizione Workshop **“Lo scenario dell'economia e della finanza”** organizzato da The European House – Ambrosetti
- \* **2 aprile**, Roma, presentazione del Rapporto di previsione del Centro Studi di Confindustria **“L'economia italiana alla prova del conflitto in Ucraina”**
- \* **8 aprile**, Padova, Convegno **Interporti al Centro**, organizzato da Unione Interporti Riuniti
- \* **20 aprile**, Milano, Evento ibrido **“Smart Mobility & Infrastructure Summit 2022”**.
- \* **23-25 maggio**, Ravenna, **OMC Med Energy Conference**

# L'Agenda 18 marzo 2022

## MONDO

### ICS PRESENTA ALL'IMO NUOVE PROPOSTE DI FINANZIAMENTO PER R&S PER DECARBONIZZARE IL TRASPORTO MARITTIMO NEI PAESI IN VIA DI SVILUPPO

I rappresentanti dell'industria marittima globale, supportati dai governi, hanno presentato all'IMO proposte aggiornate per la pianificazione di un fondo globale per la ricerca e lo sviluppo che possa sostenere le economie in via di sviluppo.

Tali proposte mirano a delineare il previsto Fondo per la ricerca marittima dell'IMO da 5 miliardi di dollari (*IMRF-IMO Maritime Research Fund*), che accelererà lo sviluppo di tecnologie e combustibili a zero emissioni di carbonio, e che potrebbe essere utilizzato anche per sostenere gli sforzi di decarbonizzazione marittima di paesi in via di sviluppo.

Guidata dall'International Chamber of Shipping e da altre otto associazioni marittime internazionali che rappresentano collettivamente la flotta mercantile globale, la proposta modificata prevede di destinare circa il 10% del Fondo a progetti di riduzione dei gas serra (GHG) nei paesi in via di sviluppo, compresi i piccoli stati insulari climaticamente vulnerabili.

Le proposte aggiornate rispondono alle domande sollevate dai PVS in merito alla garanzia dell'accesso al denaro raccolto dal fondo per la ricerca e lo sviluppo.

L'IMRF mira a raccogliere 5 miliardi di dollari attraverso un prelievo di 2 dollari per tonnellata di carburante marittimo consumato, che sarà pagato interamente dall'industria senza alcun costo per i governi.

La presentazione all'IMO si basa sulla proposta globale avanzata l'anno scorso dall'industria marittima, in collaborazione con le principali nazioni marittime come Danimarca, Grecia, Giappone e Singapore, e che ora gode del sostegno di 30 Stati membri dell'IMO. I co-sponsor dell'ultima proposta includono



Liberia, Nigeria e Palau.

**Simon Bennett**, vice segretario generale della International Chamber of Shipping, ha commentato: "I paesi in via di sviluppo stanno vivendo il peggio della crisi climatica. L'industria desidera stanziare circa 50 milioni di dollari all'anno per sostenere progetti di riduzione dei gas serra nei paesi in via di sviluppo e vulnerabili dal punto di vista climatico, compresi i piccoli Stati insulari in via di sviluppo. Si tratterebbe di un investimento significativo e di un importante impulso ai programmi esistenti dell'IMO per garantire che la transizione globale allo zero netto sia equa ed equa".

L'industria ha anche invitato quei governi che finora hanno cercato di ritardare l'approvazione immediata dell'IMRF a riconsiderare la loro posizione al prossimo round di discussioni dell'IMO a maggio.

Bennett ha proseguito: "Siamo preoccupati che la Commissione europea possa voler ritardare l'IMRF combinandolo con discussioni separate sul prezzo del carbonio. Sebbene desideriamo anche una misura IMO basata sul mercato il prima possibile, probabilmente ci vorranno diversi anni per negoziare. Nel frattempo, la necessità di accelerare drasticamente la ricerca e lo sviluppo sta diventando sempre più urgente se si vuole che un obiettivo zero netto entro il 2050 sia plausibile".

Altri elementi nella proposta rivista includono l'incorporamento al finanziamento di progetti congiunti di ricerca e sviluppo tra paesi sviluppati e in via di sviluppo, una formula per il cofinanziamento di progetti per garantire un trattamento differenziato per le aziende e le istituzioni nei paesi in via di sviluppo e nuove

 **UNIONE EUROPEA**  
**PRESIDENZA DI TURNO**  
**FRANCIA: gennaio-giugno 2022**  
**Next: Cechia: luglio-dicembre 2022**

## APPUNTAMENTI

- \* **22-25 marzo, Houston, World Petrochemical Conference 2022** organizzato da IHS Markit 
- \* **28 marzo, Bruxelles, BlueInvest Day 2022** 
- \* **28 marzo, Dusseldorf, 8th International LNG Congress**
- \* **4-7 aprile, Oslo, Nor-Shipping 2022**
- \* **5-7 aprile, Birmingham, The Security Event**
- \* **16 - 18 maggio, Vancouver, IAPH World Ports Conference 2022**
- \* **18 maggio, INTERNATIONAL DAY FOR WOMEN IN MARITIME**
- \* **4 giugno, Atene, Posidonia 3on3 Basketball Tournament Launched!**

disposizioni per placare le preoccupazioni sollevate dai governi in materia di diritti di proprietà.

L'anno scorso, ICS ha annunciato la formazione della task force per la transizione giusta alla COP26, per proteggere i lavoratori e le loro comunità attraverso la transizione al green shipping. Fornisce raccomandazioni politiche per garantire una transizione equa e incentrata sulle persone, concentrandosi in particolare sulle economie in via di sviluppo.

Bennett ha concluso: "L'IMRF è l'unica proposta pronta per accelerare la decarbonizzazione in tutto il settore. L'opposizione alla sua adozione non solo vanificherà la rapida accelerazione della ricerca e sviluppo necessaria per supportare l'obiettivo zero netto dello shipping per il 2050, ma impedirà anche una transizione equa ed equa".

Una prima valutazione dell'UNCTAD in merito all'impatto della guerra in Ucraina sul commercio e lo sviluppo conferma un rapido peggioramento delle prospettive per l'economia mondiale, a causa dell'aumento dei prezzi di cibo, carburante e fertilizzanti.

L'analisi, pubblicata il 16 marzo, mostra anche un'accesa volatilità finanziaria, il disinvestimento nello sviluppo sostenibile, complesse riconfigurazioni della catena di approvvigionamento globale e l'aumento dei costi commerciali.

"La guerra in Ucraina ha un enorme costo in termini di sofferenza umana e sta provocando shock all'economia mondiale", ha affermato in una nota **Rebecca Grynspar**, segretario generale dell'UNCTAD.

"Tutti questi shock minacciano i risultati positivi ottenuti nella ripresa dalla pandemia di COVID-19 e bloccano il percorso verso lo sviluppo sostenibile".

In particolare, l'UNCTAD manifesta preoccupazione abbondante per due fondamentali mercati delle materie prime, cioè cibo e combustibili (definiti le due *Fs*: *food and fuels*)

L'Ucraina e la Russia sono attori globali nei mercati agroalimentari, rappresentando il 53% del commercio mondiale di olio di girasole e semi e il 27% di grano.

Questa situazione in rapida evoluzione è particolarmente allarmante per i paesi in via di sviluppo. Ben 25 paesi africani, compresi molti paesi meno sviluppati, importano più di un terzo del loro grano dai due paesi in guerra. Per 15 di loro, la quota è più della metà.

### RAPPORTO UNCTAD: IMPATTO DELLA GUERRA IN UCRAINA SUL COMMERCIO E LO SVILUPPO

"L'aumento dei prezzi di cibo e carburante influenzerà i più vulnerabili PVS: "le famiglie più povere che spendono la maggior parte del loro reddito per il cibo, saranno le più penalizzate" ha affermato la signora Grynspar.

Secondo i calcoli dell'UNCTAD, in media, oltre il 5% del paniere delle importazioni dei paesi più poveri è composto da prodotti che rischiano di subire un aumento dei prezzi a causa della guerra. La quota è inferiore all'1% per i paesi più ricchi.

Il rischio di disordini civili, carenza di cibo e recessioni indotte dall'inflazione non può essere sottovalutato, afferma il rapporto, in particolare dato lo stato fragile dell'economia globale e del mondo in via di sviluppo a causa della pandemia di COVID-19.

"Gli effetti di lunga data dell'aumento dei prezzi alimentari sono difficili da prevedere", afferma il rapporto, "ma un'analisi UNCTAD dei dati storici fa luce su alcune possibili tendenze preoccupanti".

I cicli delle materie prime agroalimentari, ad esempio, hanno coinciso con importanti eventi politici, come le rivolte per il cibo del 2007-2008 e la Primavera araba del 2011.

Le misure restrittive sullo spazio aereo, l'incertezza degli appaltatori e le preoccupazioni per la sicurezza stanno complicando tutte le rotte commerciali che attraversano la Russia e l'Ucraina. I due paesi sono

una componente geografica chiave dell'Eurasian Land Bridge.

Nel 2021, 1,5 milioni di container di merci sono stati spediti su rotaia dalla Cina all'Europa. Se i volumi attualmente trasportati su rotaia per container venissero aggiunti alla domanda di trasporto marittimo Asia-Europa, ciò significherebbe un aumento dal 5% all'8% in una rotta commerciale già congestionata.

"A causa dei maggiori costi del carburante, degli sforzi di reindirizzamento e della capacità zero nella logistica marittima, ci si può aspettare che l'impatto della guerra in Ucraina porti a tariffe di trasporto ancora più elevate", afferma il rapporto. Tali aumenti avrebbero un impatto significativo sulle economie e sulle famiglie.

Nel 2021, l'UNCTAD ha simulato che l'aumento delle tariffe di trasporto durante la pandemia ha aumentato i prezzi al consumo globali dell'1,5%, "con effetti particolarmente sovradimensionati in economie vulnerabili come piccoli stati insulari in via di sviluppo, stati in via di sviluppo senza sbocco sul mare e paesi meno sviluppati".

