

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Shipping reefer verso la resa dei conti nel 2020 fra vettori container e convenzionali

Nicola Capuzzo · Monday, January 6th, 2020

Il commercio marittimo di prodotti deperibili è cresciuto ogni anno dal 2009, ma le difficoltà dei vettori convenzionali sono destinate a continuare, mentre la containerizzazione dei carichi procede inesorabile. L'Imo sulphur cap appena entrato in vigore farà sentire poi il suo impatto in termini di aggravii di costi sulle spedizioni marittime e al tempo stesso favorirà il *phase out* (l'uscita dal mercato) delle vecchie navi convenzionali per il trasporto di ortofrutta.

Lo sostiene l'ultima edizione dell'Annual Reefer Analysis di Dynamar secondo la quale il 2019 ha rappresentato la quiete prima della tempesta. Le tensioni commerciali, la progressiva containerizzazione delle merci deperibili e le rate di nolo depresse rimangono i principali argomenti d'attualità ma è sicuramente in arrivo una scossa. Imo 2020 rappresenta per i vettori marittimi la preoccupazione principale per le implicazioni che avrà in termini di costi.

Il commercio mondiale di carichi reefer continua a crescere, ma nel settore non è tutto rose e fiori sempre secondo Dynamar. Gli ultimi dati mostrano che il commercio internazionale di prodotti reefer ha raggiunto il record di 163 milioni di tonnellate nel 2018, di cui 119 milioni di tonnellate trasportate via mare. Le tensioni commerciali continuano però a destare preoccupazione tra spedizionieri e vettori, sia per quelli che operano navi convenzionali che portacontainer, e il rallentamento della produzione nelle economie chiave ha portato a una fine irregolare dell'anno in termini di flussi commerciali.

Con la domanda di prodotti freschi che rimane sostenuta, l'attenzione si concentra sulle flotte, sulle fortune e sul futuro delle compagnie di navigazione. I principali operatori del mercato, compresi i grandi trader globali di frutta Chiquita e Del Monte, continuano a trasferire il loro commercio verso i container. I vettori marittimi che impiegano navi reefer, tra cui i leader di mercato Baltic Shipping e Seatrade, sono costretti a concentrarsi su un numero sempre più ristretto di traffici e probabilmente cadranno vittime della volatilità che si verificherà in seguito all'arrivo d Imo 2020. L'età media elevata della flotta convenzionale, combinata con l'utilizzo di motori ad alti consumi, ha spinto le navi full reefer sempre più verso la demolizione a causa anche di noli che rimangono bassi e di costi più elevati all'orizzonte. Nel complesso si prevede che i vettori marittimi di navi portacontainer si troveranno in condizioni di mercato migliori.

L'aumento dei prezzi del bunker e l'installazione di depuratori di fumi (*scrubber*) ha fatto del

recupero dei costi l'obiettivo principale, ma la maggiore efficienza del carburante e la cannibalizzazione dei carichi convenzionali rendono le prospettive più ottimistiche. Si prevede infatti un ulteriore calo della quota di mercato dei vettori convenzionali.

“Mentre ci avviciniamo alla fine di quello che è stato un anno tranquillo, nei prossimi mesi verranno posti alcuni quesiti importanti sia ai vettori convenzionali che ai global carrier di container. Ci sono dei limiti ai costi che gli armatori possono ribaltare sui loro clienti e quindi potremmo vederne alcuni (soprattutto fra i primi che operano navi reefer, *ndr*), destinati a uscire dal mercato. Le navi portacontainer dovrebbero gestire meglio questa nuova fase di mercato anche se solo il tempo lo potrà confermare. In ogni caso il 2020 sarà un anno interessante” dicono gli analisti di Dynamar.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, January 6th, 2020 at 8:32 am and is filed under [Market report](#), [Navi](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.