

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Frena la domanda di trasporto reefer via mare: – 0,5% nel 2023 secondo Drewry

Nicola Capuzzo · Saturday, December 9th, 2023

L'impatto degli eventi climatici avversi sui raccolti, la debole domanda cinese e le crescenti tensioni geopolitiche hanno frenato i traffici reefer nel terzo trimestre 2023, spingendo Drewry a rivedere al ribasso le previsioni per il loro andamento nell'anno in corso.

Nel suo ultimo Reefer Shipping Forecaster, la società di analisi ha detto di ritenere che nel 2023 i volumi di merce refrigerata trasportata via mare caleranno dello 0,5%, segnando così il secondo anno consecutivo di flessione, mentre solo lo scorso agosto [le sue stime parlavano di una crescita attesa dell'1,5%](#). La tendenza però sarà ribaltata nel 2024 e oltre: gli analisti hanno infatti detto di prevedere una crescita annua media del 3,2% fino al 2027, trainata dall'aumento della popolazione mondiale.

Analizzando più nel dettaglio le tendenze del terzo trimestre 2023, Drewry rileva che la carne ha continuato a rappresentare la principale commodity scambiata via mare tramite trasporto refrigerato. Il segmento, pur sostenuto dalle esportazioni di maiale da Stati Uniti e Brasile, ha subito un rallentamento dato dal declino della domanda cinese e dal calo dell'export di carne bovina. Nel settore ittico invece traffici sono calati a seguito della diminuzione della pesca di animali dopo che le ondate di caldo hanno messo a rischio gli ecosistemi marini. In modo simile, in quello delle frutta le esportazioni sono diminuite per quasi tutte le regioni produttrici, anche in questo caso per via del peggioramento degli eventi atmosferici causato dal El Nino. La scarsa qualità della produzione in particolare ha fatto diminuire le esportazioni di meloni e frutti di bosco, mentre le banane hanno fatto i conti con una domanda scarsa e con l'aumento dei costi operativi.

In questo contesto già debole, un ulteriore elemento di difficoltà è e sarà dato dalla siccità che affligge il canale di Panama, la quale sta già contraendo la capacità al servizio delle esportazioni di beni deperibili dai paesi della costa occidentale del Sud America. In particolare, dagli attuali 24 transiti giornalieri l'infrastruttura entro il primo febbraio 2024 limiterà ulteriormente le possibilità di attraversarla, arrivando a 18 passaggi al giorno nell'infrastruttura. Secondo gli analisti, questo significherà, per chi ha prenotato slot, la necessità di programmare rigidamente il passaggio e rispettarne i tempi, pena il rischio di dover lasciare indietro carichi in Cile, Peru e Ecuador. Di contro, le navi di operatori che non hanno fissato booking, saranno spesso costrette a transitare dallo Stretto di Magellano o da Capo Horn, con conseguenti transit time più lunghi. Il suggerimento degli analisti ai caricatori è quindi quello di sincerarsi che le compagnie di

navigazione cui si appoggiano abbiano fissato slot per il transito nel canale e comunque di mettere in conto il pagamento di 'Panama surcharge'.

Detto questo, nonostante il calo della domanda, nel complesso i noli per il trasporto di container reefer tenderanno a scendere ma in modo molto più contenuto rispetto alle tariffe per il trasporto via mare di container dry. Più nel concreto, Drewry rileva come ad oggi per i primi il valore sia inferiore del 34% a quello di un anno fa, mentre per i secondi il divario sia del 74%. La tendenza al calo tuttavia proseguirà, per il trasporto di container refrigerati, nel corso del quarto trimestre 2023 e del prossimo anno.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, December 9th, 2023 at 11:00 am and is filed under [Market report](#), [Navi](#)

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