

North South Conference Catania 26/27 aprile 2013

“From reefer vessel to Container”-Stefano Di Paolo- Director EU Chiquita Brands



Mondo reefer : le commodities di maggior volume/ riferimento w.w. :

Banane	: 2000 13 mio tons - 2009 14.71 mio tons (5.67 mio tons 2000 EU27- 7.23 mio tons 2009 EU27) ACP 1 mio tons in media
Exotic fruit (ananas, kiwis:)	2000 1.66 mio tons 2009 3.77 mio tons 2009 ,
Decidious	: da 9.14 mio tons a 13.6 mio tons 2009
Citrus	: da 9.5 mio tons 2000 a 12 mio tons 2009

Se estendiamo il campo di riferimento alla totalità delle commodities (+ fish/ seafood , Meat / Poultry, Dairy) i volumi movimentati nel 2000 in totale sono stati 112.6 mio tons . Nel 2009 hanno raggiunto 157.1 mio tons

Las previsione del traffico mondiale dei carichi deperibili prevede un aumento medio del 5% annuo dal 2010 in avanti . Previsione volumi di traffico 2015 sono di circa 200 mio tons

Quali sono state , sono e saranno le modalità logistiche (trasporto - gestione al sourcing – gestione carichi nei paesi di destino) ?

Fino agli anni 80 il traffico era prevalentemente incentrato sulle navi reefer e frozen .

Nel 2010 erano operative circa 1100 navi reefer (no frozen) da 100.0000 cft a 700.000 cft

Circa un terzo aveva un età superiore ai 25 anni

Nel 2012 erano operative in media 695 navi reefer tre quarti delle quali con un età tra 15 e 30 anni . $\frac{3}{4}$ di queste navi sono tra i 400.000 cft e i 700.000 cft . Per aumentare la capacità di carico la prevalenza delle navi ha aumentato la capacità di trasporto con contenitori reefer on deck.

La tendenza in atto porta a rottamare da un minimo di 5% ad un max di 10% annuo . Questo teoricamente porterebbe ad affermare che nel 2022 non vi saranno piu' navi reefer in circolazione

Le motivazioni principali che determinano l'annientamento dell'investimento e la mancanza di ordini in nuove navi (0 ordini nel 2012 in navi reefer, le ultime 4 consegnate nel 2011) sono:

- Lo sviluppo del trade su container reefer in tutte le trade line con migliori transit time / frequenza / capillarità di servizi
- Lo spostamento della frutta stagionale sulle linee container
- Il concorrenzialità dei noli container vs i noli reefer
- Aumento del costo del bunker che rende antieconomico utilizzo delle navi
- Il buon prezzo di realizzo del mezzo rottamato scrapped (valore acciaio)

Le motivazioni che contrastano tale tendenza sono :

- La migliore gestibilità, dirottabilità della nave frigorifera in paesi ad alto potenziale di sviluppo (es. paesi del mediteraneo)
- La migliore gestibilità logistico / commerciale / operativa con general commodities (banane in particolare) sia al carico che allo scarico
- Concentrazione degli armatori reefer in pochi pool di gestione .

Fino al 2000 piu' della metà del traffico marittimo mondiale di " perishable commotities " era gestito da navi convenzionali reefer o frozen

Anni 2000 si consolida lo sviluppo consistente del contenitore reefer .

Nel 2006 la flotta mondiale dei contenitori reefer era 1.377 mio Teu

Nel 2011 aveva raggiunto 2.048 mio Teu con una crescita record del 13% nel 2011.(doppio rispetto al 2010). La vita media del container frigorifero è di circa 13 anni con crecenti

innovazioni tecnologiche progressivamente che aumentano la redditività qualitativa del trasporto .

I motivi della crescita del container sono antitetici al declino delle navi convenzionali : in particolare

- Il contenitore ha reso il trade accessibile a operatori di ogni dimensione , riducendo il rischio, polverizzando il mercato di origine e destino della merce
- Le maggiori dimensioni delle navi full container , la maggior capillarità dei porti di sbarco / imbarco e la loro frequenza con ottimizzazioni di transit time , il valore medio dei noli di riferimento piu' competitivo sono i key factor di successo e sviluppo del container
- Il crescente numero di plugging per reefer sulle navi full container ha ottimizzato il costo del viaggio nave aumentando considerevolmente i volumi trasportati sulle principali "trade line" di riferimento

L'utilizzo del contenitore ha parallelamente condizionato e modificato la redditività commerciale dei mercati . I mercati di origine (acquisto) e destino (vendita) sono stati polverizzati da una grande quantità di operatori attivi. Tali operatori sono, in media, meno strutturati , piu' flessibili, meno radicati e rendono di conseguenza i mercati di acquisto e destino commercialmente piu' vulnerabili.

Il vantaggio portato dalla facilità di accesso ai mercati ha parallelamente compreso la profittabilità degli esportatori , trader , importatori e la loro frequente intercambiabilità e frequente turn over. In altri termini l'evoluzione della modalità logistica ha progressivamente modificato il tessuto produttivo e commerciale di riferimento sia in origine che destino.

Quale è il futuro delle infrastrutture portuali alla luce di questi cambiamenti logistici? Quale ruolo/ funzione logistica / servizi i porti si possono candidare ad offrire ?

Negli anni 90/2000 abbiamo assistito al consolidarsi di infrastrutture portuali (terminal frutta) "capital and labour intensive" capaci di accogliere le navi frigorifere e smistare carichi via terra (camion/ intermodale / via ferrovia) prestando alla merce una serie di servizi accessori e complementari (stoccaggi merce allo stato estero , operazioni doganali e di spedizione , controllo di qualità , riconfezionamenti , ricarichi merce(camion treno / intermodali misti)

Dal 2000 in poi il diminuire della concentrazione dei volumi in singole unita (navi), ha spinto i grandi terminal ad iniziare d intercettare i container frigo in sbarco presso gli stessi porti cercando di integrarsi in maniera complementare ai servizi richiesti dal container (svuotamento container e cross docking di carichi provenienti da navi diverse).

Alcuni grandi terminal frigoriferi nordeuropei stanno, di fatto, proponendo i propri terminal quali strutture di predischARGE per nave full container prima che la nave stessa proceda ai terminal full container. Questo permette di ottimizzare i tempi di resa della merce , avere un controllo sulla stesa ed un suo smistamento in carichi groupage ottimizzando il costo relativo alle rotture di carico

Dove siamo oggi? Quale futuro per i porti ? Quali scelte per gli investimenti per i servizi al reefer?

Oggi siamo in una situazione ibrida in quanto il crescente declino del mondo delle navi frigorifere, a discapito dei dati statistici, non è confermato. Pertanto, anche il ruolo dei terminali frigoriferi è ancora importante.

Quello che mi sento di escludere è che vi siano spazi ulteriori di crescita per tali investimenti strutturali anche in mercati nei quali non vi siano ancora stati proposti.

Il primo problema da risolvere con l'utilizzo del contenitore per la merce deperibile ed in particolare con la frutta è di ridurre al minimo i tempi di transito presso i porti. Le soste presso i porti generano costi, diminuiscono la 'shelf life' dei prodotti, fanno perdere competitività alla merce stessa sui mercati.

Il driver di ogni decisione sulla frutta è la compatibilità del transit time con la shelf life del prodotto. Perdere il 10 % in tempi morti in un porto, indipendentemente dalla strategicità logistica del porto stesso, rappresenta rendere appetibile e quindi sviluppabile o meno il porto stesso o aprire logisticamente ad un'alternativa. Vista la pluralità di enti ed autorità competenti per verifiche documentali e doganali / sanitarie / qualitative è necessario fare delle scelte sulla vocazione o meno di un porto per alcune commodities piuttosto che per altre anche se genericamente il porto è rappresentato da un solo terminal container.

Fatta tale scelta primaria in funzioni di vari parametri logistico commerciali, è necessario individuare se e quali servizi logistici alla merce sviluppare all'interno delle porto e cosa conseguentemente al di fuori con obiettivo di riuscire a fornire servizi utili / adeguati e con costi compatibili in grado di conferire valore aggiunto alle commodities scelte.

Questo processo è quanto mai necessario oggi che gli investimenti passati tendono ad essere obsoleti e le scelte per investimenti futuri sono quanto mai complicate da ogni punto di vista (finanziario/ tecnico/ operativo).

Credo personalmente che il format per il futuro per fornire servizi realmente fruibili dal mondo reefer (principalmente frutta) siano delle piattaforme logistiche attigue all'area portuali dotate di una limitata capacità di magazzinaggio ma di un'alta capacità di movimentazione e assemblaggio di carichi con possibilità di limitate ma importanti rilavorazioni

Rispetto al tradizionale terminal frutta non devono necessariamente essere fronte banchina ed avere infrastrutture per lo sbarco di navi (ormai comunque non necessarie in caso di sbarco di navi frigorifere) o avere ampie celle di conservazione. Al pari dei terminal frutta è necessario abbiano invece un'ampia zona allo stato estero (custom bonded) con area a diversa temperatura controllata o forzata. L'impianto dovrebbe essere funzionale anche all'unitizzazione di carichi in uscita, qualora il bacino retroportuale agricolo abbia volumi tali da poter concentrare in questa piattaforma i carichi oper le diverse destinazioni da unitizzare in cnt frigoriferi

Inoltre il terminal potrà candidarsi a gestire e manipolare anche altre commodities in volumi integrativi e complementari che necessitano di temperatura o atmosfera controllata (es controllo dell'umidità)

Tanto maggiormente sarà bilanciato il traffico e l'omogeneità dei volumi durante le varie stagioni dell'anno, tanto maggior successo potrà avere il porto e il terminal per poter attrarre linee e servizi.