

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Lenta ma progressiva ripresa del dry bulk soprattutto per le Capesize

Nicola Capuzzo · Monday, April 20th, 2020

I noli marittimo per il trasporto di rinfuse secche, che sono rimasti vittima del rallentamento dell'economia cinese a causa del Coronavirus e delle ridotte spedizioni di minerali di ferro, mostrano segnali di ripresa.

Lo rileva in un articolo Bloomberg riportando come l'indice Baltic Exchange Capesize Index sia salito nelle ultime sette settimane con il miglioramento delle condizioni d'attività nell'economia asiatica, così come sono riprese anche l'esportazioni di iron ore dopo il maltempo che per un lungo periodo ha penalizzato le spedizioni dall'Australia e dal Brasile.

“La Cina è stato il primo Paese ad essere colpito dalla crisi del virus, ma ora è anche il primo a uscire dalla crisi” ha dichiarato Ralph Leszczynski, responsabile del dipartimento Research della società genovese di brokeraggio navale bancario costa. “Lì le cose stanno lentamente ma costantemente tornando alla normalità”.

Tuttavia, le prospettive rimangono contrastanti. Mentre l'industria mineraria australiana ha incrementato le esportazioni di minerale di ferro, le spedizioni del Brasile sono ancora al di sotto della media, secondo Rahul Kapoor, analista di Ihs Markita specializzato nei mercati delle materie prime e del trasporto marittimo.

Il Brasile ha spedito 70,5 milioni di tonnellate di minerale di ferro nel primo trimestre di quest'anno, rispetto a 84,3 milioni di tonnellate di un anno prima, e lunedì colosso minerario Vale ha ritirato le sue previsioni sull'output di iron ore per il 2020.

Anche il quadro della domanda appare incerto nonostante gli investitori scommettano sulla possibilità di un maggiore sostegno pubblico per ammorbidire il calo della crescita in Cina. Mentre, dunque, le scommesse sugli stimoli cinesi sostengono l'ottimismo, sempre secondo Kapoor è probabile che la minore attività economica limiti qualsiasi ripresa significativa dei noli nel prossimo futuro.

Il report settimanale di Clarksons Research evidenzia a proposito delle bulk carrier Capesize che dopo Pasqua l'attività è ripresa in maniera vivace, in particolare nell'area dell'Australia occidentale dove le industrie minerarie sono tornate appunto in attività. Anche nell'Atlantico i noli

dal Brasile hanno continuato ad essere solidi, mentre ci sono stati anche attività in export dal Canada. Nel complesso il nolo spot medio per le Capesize non dotate di scrubber è aumentato sopra la soglia degli 8.000 dollari al giorno per la prima volta quest'anno.

Per ciò che riguarda le navi classe Panamax la settimana appena conclusa è stata irregolare in Oceano Atlantico, con carichi di granaglie dalla costa est del Sud America che hanno reso la domanda di stiva sostenuta mentre l'offerta era perlopiù altrove. Le prospettive macro, però, destano una certa preoccupazione. Nell'area del Pacifico l'approccio degli armatori è stato definito da Clarksons 'attendista'.

A proposito infine delle navi portarinfuse Supramax i noli nel Pacifico hanno continuato a scendere nei giorni scorsi dal momento che la domanda di tonnellaggio si è rivelata debole. In Atlantico il mercato per questa tipologia di navi ha dovuto fare ancora i conti con l'eccesso di stiva poiché i carichi dai paesi degli Stati Uniti affacciati sul Golfo del Messico così come quelli della costa orientale del Sud America hanno offerto scarso supporto in termini di domanda. Anche in questo segmento il sentiment di mercato non appare incoraggiante al momento.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, April 20th, 2020 at 2:30 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.