

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## I noli dry bulk accelerano mentre nel liquid bulk rallentano

Nicola Capuzzo · Monday, June 22nd, 2020

Nei giorni scorsi la situazione dei mercati dry bulk e liquid bulk dello shipping si sono invertite con il primo che ha innescato una decisa ripresa dei noli mentre il secondo ha bruscamente frenato rispetto ai rendimenti ‘da sogno’ per gli armatori visti fino a poche settimane addietro.

Per le navi bulk carrier Capesize la spinta è arrivata dalla Cina la cui produzione industriale si è rimessa in moto innescando un aumento della domanda di materie prime, in primis carbone in arrivo dal Sud America. Il 18 giugno è una data storica perché ha fatto segnare il balzo storicamente più alto in un solo giorno con le rate aumentate di oltre 6.000 dollari in 24 ore e arrivate sopra quota 25.000 dollari/giorno. L’effetto a catena si è visto anche sulle navi di portata minore con le Panamax che ottengono in questi giorni noli giornalieri da circa 10.500 dollari. Si tratta dei livelli più alti visti finora nel 2020. Il mercato dry bulk è molto volatile e fare previsioni sul futuro appare molto complicato ma secondo alcuni analisti menzionati da Eastgate Shipping dovrebbe dare soddisfazione agli armatori di navi dry bulk.

Ad oggi i time charter a un anno per le unità classe Handysize si aggirano intorno agli 8.000 dollari giornalieri, per le Supramax vicino ai 10.000 dollari e le Ultramax fra 10.000 e 12.000 dollari.

In discesa invece le rate di noli delle navi cisterna dopo il boom a cui si è assistito nel corso del trimestre che volge al termine. Il trend era largamente atteso poiché la progressiva riapertura delle economie dai lockdown riduce il numero di navi tolte dal mercato perché utilizzate per lo stoccaggio galleggiante e quindi torna a fare aumentare la disponibilità di stiva nel segmento liquid bulk. La speranza di una discesa lenta e limitata dei noli dipende molto da quanto rapida e sostenuta sarà la domanda di petrolio e di prodotti raffinati da parte del mercato.

Per le navi cisterna Medium Range i time charter a un anno si attestano oggi intorno a 14.000 dollari giornalieri, per le più piccole Handysize i livelli attuali sono sui 12 dollari mentre le navi di grande capacità che trasportano sempre prodotti raffinati (Long Range 1 e 2) spuntano rate fra 15 e 18.500 dollari/giorno. Parlando sempre di time charter a un anno le petroliere Suezmax si portano a casa noli giornalieri da circa 25.000 dollari mentre le VLCC circa 40.000 dollari.

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

This entry was posted on Monday, June 22nd, 2020 at 5:52 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.