

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Noli da 85.000 a 3.000 \$/giorno: il folle 2020 delle navi cisterna raccontato da Paglia (banchero costa)

Nicola Capuzzo · Friday, September 11th, 2020

Il 2020 potrebbe essere ricordato come uno degli anni migliori, ma anche peggiori, del recente passato per le navi cisterna. Di certo la volatilità non è mancata.

In un'interessante intervista rilasciata a [Port News](#) il ricercatore e analista di mercato Enrico Paglia (banchero costa) ha provato a riassumere i primi otto mesi dell'anno in corso fra (molto alti) e bassi per i ritorni delle navi che trasportano prodotti raffinati.

“A partire dalla fine del 2019 le rate di nolo delle product tanker hanno iniziato una forte salita dovuta sia a fattori stagionali, che all'imminente introduzione della normativa che limita il tenore di zolfo nei combustibili marini allo 0,5%, la cosiddetta Global Sulphur Cap 2020. All'inizio del 2020 le rate di nolo per le Medium Range, di gran lunga la dimensione navale più popolare tra le product carrier, erano già intorno ai 25,000 dollari al giorno” ricostruisce Paglia. Poi però è scoppia l'emergenza coronavirus e i noli sono ulteriormente migliorati e in certi casi schizzati verso l'alto quando trader e oil major hanno dovuto rapidamente cercare naviglio dove stoccare benzina, diesel o jet fuel. “Si stima che circa 300 unità al picco di questa fase fossero impiegate per storage, un numero enorme” sottolinea l'analista della società di brokeraggio navale genovese.

Paglia ricorda che “dapprima i noli delle MR sono schizzati molto rapidamente arrivando a superare brevemente gli 80,000 dollari al giorno. Si è concretamente temuto che non ci fosse sufficiente spazio a terra per stoccare i combustibili che le raffinerie continuavano a produrre e che il mercato non riusciva ad assorbire. C'è stato un grande ricorso allo stoccaggio a bordo delle navi”. Quando il lockdown è finito e il mondo ha iniziato a rimettersi lentamente in moto la favola per le navi cisterna è finita: “L'effetto sul mercato dei noli è stato devastante: a Maggio il mercato Atlantico è passato da \$85,000/giorno a meno di \$20,000/giorno in poco più di 3 settimane”.

Da giugno in poi i rendimenti delle navi cisterna sono stato notevolmente inferiori ai mesi precedenti con rate giornaliere in taluni casi anche inferiori ai 10.000 dollari, per non parlare del Pacifico dove a luglio si sono visti noli da 3.000 dollari.

In un contesto come questo fare previsioni di medio-breve termine si dimostra un'impresa ardua: “Non si può fare altro che navigare a vista. La crescita della flotta non desta particolari preoccupazioni: l'*orderbook* da qui al 2022 si attesta su livelli modesti e, considerato il contesto

economico e finanziario, non ci aspettiamo un deciso incremento di nuovi ordini” spiega paglia. Che conclude evidenziando il timore di “una seconda ondata della pandemia e gli effetti che questa potrebbe avere sulla domanda”.

Leggi l'[intervista completa a Enrico Paglia su PortNews](#)

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, September 11th, 2020 at 11:28 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.