

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Un mercato liquid bulk dello shipping sempre più indecifrabile

Nicola Capuzzo · Monday, October 26th, 2020

*Contributo a cura di Ennio Palmesino **

** Broker marittimo*

Un recente articolo [apparso su Hellenic Shipping News](#) descrive bene l'incertezza che regna sul mercato del trasporto marittimo di rinfuse liquide, come conseguenza di previsioni fatte dai vari think tank che collidono fra loro.

Fra lo scenario Steps (The Stated Policies Scenario) e quello Sds (Delayed Recovery Scenario) c'è un abisso. Il primo prevede un ritorno dei consumi di petrolio ai livelli pre-pandemia non tanto rapido, bensì fra il 2021 e il 2023 (altri think tank prevedono un sicuro ritorno entro il 2021), eppure agli occhi di tanti sembra una previsione ottimistica.

Fra le stesse grandi oil major c'è disaccordo: la Bp prevede che non si torni mai più ai consumi ante pandemia (che erano di circa 100 milioni/barili/giorno), mentre la Exxon vede non solo un ritorno a quei livelli, ma un ulteriore innalzamento dei consumi fino a 110 milioni/barili/giorno entro il 2040 (uno scenario ancora più ottimistico dello scenario Steps).

Nessuno è in grado oggi di dire chi avrà ragione, ma un dato salta all'occhio, nello scenario Sds, cioè quello caro agli ambientalisti e che vede i consumi di petrolio procedere rapidamente verso il precipizio. Perché questa fuga dal petrolio si verifichi, e si dia luogo a un rapido avvicinamento dei consumatori al consumo di energie rinnovabili, sono necessari investimenti non inferiori al trilione di dollari ogni anno per i prossimi 3 anni. In altre parole, si deve verificare quello che gli ambientalisti non amano confessare, cioè che le rinnovabili sono costose, e che graveranno sulle tasche dei consumatori in modo insopportabile.

Le politiche ambientaliste sono quindi un lusso, e dopo una crisi ancora non riassorbita, come quella innescata da Lehman Brothers nel 2008, e un'altra crisi come quella del Covid che sta ancora fiaccando le economie di tutti i paesi occidentali, mi sembra improbabile che i consumatori, e di conseguenza i governi, decidano di tassarsi in questo modo per validare una politica costosa, che piace a pochi visionari, portatori di una teoria del tutto indimostrata.

Per quanto riguarda le navi cisterna, i consumi di petrolio sono previsti stabili di qui alla fine dell'anno, intorno ai 95 milioni di barili ogni giorno, quindi al di sotto dei dati di fine 2019 e, dato che la flotta era adeguata a consumi sui 100 milioni di barili/giorno, siamo in una situazione di perdurante sottoutilizzo della flotta. Non ci possiamo aspettare impennate nei noli finché la domanda non tornerà ai livelli pre-crisi (sempre a parte situazioni sporadiche e localizzate di aumento della domanda che potrebbero essere date da puntate di freddo nel prossimo inverno).

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, October 26th, 2020 at 5:33 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.