

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

VesselsValue: cresce il fermento nel settore delle navi ro-ro e Pctc

Nicola Capuzzo · Monday, July 12th, 2021

Il trasporto di rotabili sta vivendo una fase di grande fermento e con lui anche quello di compravendite e noleggi di navi ro-ro e car carrier. Lo sostiene una analisi di VesselsValue che ha puntato l'attenzione su questo segmento di unità, attraversato nel corso dello scorso anno da alti livelli di demolizioni e scarsi ordini.

A essere particolarmente vivace è innanzitutto il Canale della Manica, dove le compagnie stanno lavorando a pieno ritmo (P&O Ferries ha questa settimana inserito la quinta nave sulla rotta Dover-Calais) grazie al forte recupero del mercato britannico (+7,25% nel 2021 secondo la Bank of England) dato dal fatto che le famiglie ora stanno iniziando a spendere i risparmi accumulati nei mesi precedenti. Ma notevoli attività, secondo la società di analisi, si riscontrano anche nei mercati della Biscaglia, delle Baleari, del Tirreno e del Baltico, tanto che alcuni operatori avrebbero iniziato a lamentare difficoltà nel reperire navi anche per impieghi spot.

Tra le transazioni avvenute nel primo trimestre dell'anno che possono rendere l'idea di quanto il mercato sia frizzante anche dal lato dei noleggi VesselsValue cita [anche il caso della Alf Pollak](#), ro-ro realizzato dal cantiere tedesco Flensburger Schiffbau-Gesellschaft, di proprietà della società Siem, noleggiato a lungo termine a Fratelli Onorato Armatori e da questi sub-noleggiato lo scorso maggio alla olandese CLdN RoRo. Al riguardo la società evidenzia che per la nave è stata fissata una rata di nolo tra i 17.000 – 20.000 dollari al giorno a maggio, ovvero 4.000 euro in più del prezzo concordato per una unità gemella quattro mesi prima.

Molto attivo secondo la società è anche il mercato delle unità car carrier, grazie a una ripresa della domanda. Per dare un'idea delle dinamiche osservate VesselsValue cita il caso del Giappone, le cui esportazioni in aprile sono cresciute del 45% verso gli Usa e del 39,6% verso l'Europa grazie al grande contributo di auto finite e componenti per auto, due dei tre beni più scambiati. Questa dinamica avrebbe potenzialmente fatto crescere l'interesse per le navi Pctc second hand, ma il volume delle transazioni è stato basso per mancanza di tonnellaggio disponibile. Anche in questo ambito il fermento si è ritrovato anche nei noleggi: il costo del time-charter di un anno per una Pctc da 6.500 Ceu, secondo VesselsValue, è aumentato del 54% da gennaio a questa parte mentre per unità da 4.000 Ceu la media è ora di 16-17mila dollari al giorno, 2mila in più rispetto ad aprile.

In generale secondo la società si è verificato un contesto molto favorevole per gli armatori che –

grazie alla molte demolizioni avviate nel 2020 (e al parallelo scarso livello di ordini di nuove navi) – hanno potuto fissato noleggi per le proprie unità a tariffe elevate, e questo nonostante il problema la carenza di microchip continui a incombere sui produttori di auto e il fatto che l’offerta potrebbe crescere con il progressivo rientro in attività di navi che erano state poste in disarmo ‘a freddo’.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, July 12th, 2021 at 10:00 am and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.