

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I noli delle navi car carrier hanno raggiunto nuovi massimi storici

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 30th, 2022

Nonostante l'industria automotive viva da un paio d'anni un deciso rallentamento dei flussi a causa anche dei lenti e scarsi approvvigionamenti di microchip e materie prime, le navi porta auto in questo periodo stanno vivendo una scalata dei noli marittimi arrivati a picchi storicamente mai raggiunti prima d'ora.

A questo fenomeno è dedicato una breve analisi il database specializzato VesselsValue, il cui managing director per la divisione ro-ro, Dan Nash, evidenzia come il segmento delle navi car carrier stia vivendo un periodo particolarmente favorevole grazie a una domanda di trasporti via mare comunque sostenuta dopo la ripresa da Covid 19 e prevista in crescita anche nel prossimo futuro. In particolare la Cina si sta rilevando un fattore determinante nel mercato dei flussi di veicoli finiti così come lo è stato e lo è tuttora l'aumento dei costi delle materie prime all'indomani dell'invasione dell'Ucraina da parte della Russia.

“Riguardo alla fornitura globale delle flotte: 5 anni consecutivi di ordini bassi dal 2016 combinati con un'attività di demolizione esuberante da parte degli armatori durante lo stesso periodo hanno determinato solide basi per le condizioni di scarsità di approvvigionamento raggiunte attualmente” spiegano da VesselsValue rilevando che non a caso nei mesi scorsi le compagnie di navigazione sono tornate a commissionare nuove navi. “L'anno scorso la tendenza si è invertita con la conferma di 53 ordini per nuove costruzioni che rappresentano un aumento del 124% rispetto alla media storica. Oltre il 90% dei nuovi ordini ha riguardato unità da 7.000 Ceu di portata (car equivalent unit, ndr) con propulsione dual fuel Lng introducendo di fatto un nuovo standard per questo tipo di naviglio. Un numero che può essere giudicato 'sano' ma che è sopraggiunto troppo tardi. I cantieri navali attualmente infatti non accettano più ordini essendo al completo, come capacità di produzione, fino al 2025”. Non sorprende dunque il recente annuncio da parte dell'amministratore delegato di Grimaldi Group, Emanuele Grimaldi, a proposito della scelta di [cedere a noleggio a operatori asiatici tre delle dieci nuove costruzioni appena prese in consegna garantendosi un profitto in tre anni di circa 20 milioni di euro](#).

Secondo l'analisi di Dan Nash i recenti sviluppi non dovrebbero sorprendere perché “la domanda di auto che li ha determinati è stata forte già dall'ultimo quadrimestre del 2020, dopo che la prima grande ondata di Covid-19 ha attraversato l'Europa. La produzione globale di veicoli leggeri è scivolata a soli 76,5 milioni di unità nel 2021, appesantita da una carenza cronica di componenti

microchip, rispetto a circa 81 milioni di unità di vendita, con una riduzione delle scorte di circa 4,5 milioni. Il risultato è stato una minore produzione di auto rispetto a quelle vendute con conseguente esaurimento delle scorte, situazione che ha continuato ad aggravarsi mese dopo mese quando la produzione non è più riuscita a stare al passo con la domanda di vendita”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, March 30th, 2022 at 9:00 am and is filed under [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.