

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

De Paolis: “Ecco perchè il mercato robusto del dry bulk dovrebbe proseguire”

Nicola Capuzzo · Thursday, April 21st, 2022

Genova – Sia il mercato del trasporto marittimo di carichi dry bulk che quello liquid bulk sembrano avere di fronte a sé prospettive rassicuranti per i ritorni economici degli armatori.

Questo, almeno, è quanto emerso dalle analisi di Eugenio De Paolis ed Ennio Palmesino in occasione del seminario intitolato dal titolo “Noli marittimi: dai container al tramp – analisi e conseguenze della tempesta perfetta” organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti.

A proposito delle spedizioni via mare di carichi secchi l’amministratore delegato di Bulk Mare ha ripercorso gli ultimi due anni vissuti dal dry bulk shipping dicendo che “da inizio 2021 quello che abbiamo visto è stato veramente scioccante”. Oltre alla pandemia molti altri sono i fattori da tenere in considerazione per comprendere le dinamiche del mercato: commerciale, marittimo, regole tecniche e altro.

“Il Pil cinese ha un andamento che non è trainante come prima, ma proprio perché il coefficiente di crescita del Pil si sta stabilizzando, la politica commerciale si sta modificando. Nel 2021 abbiamo visto una crescita del 8,2% del Pil, gli esercizi precedenti viaggiavano almeno attorno al 10%. Notiamo che c’è qualche cambiamento da interpretare e da leggere sugli obiettivi della politica cinese” ha spiegato De Paolis.

C’è poi un altro aspetto messo in evidenza dall’esperto broker marittimo: “Prima del Covid la logistica si era talmente ottimizzata che non era percepita come una criticità: si andava sulla politica just in time (ho bisogno di questo per il prossimo semestre, producimi questo e trasportami questo). Poi col Covid si è bloccato questo ingranaggio, questa perfezione e il risultato sono stati rallentamenti, congestioni e porti fermi”.

Non solo: “Tutte le nuove tecnologie hanno raffreddato gli interessi degli armatori a investire in scrubber, ballast water threatment, propulsioni alternative e nuove navi. I cantieri hanno dimostrato scarsa prontezza e reattività generando un rallentamento nella costruzione di nuove navi. Anche il discorso dei nuovi combustibili alternativi ha generato perplessità”.

De Paolis, dopo aver ricordato che il bunker è passato dai 280 dollari di febbraio 2021 ai 1.200 di oggi, ha sottolineato infine che un impatto significativo, in termini soprattutto di rallentamento

della velocità di servizio, è atteso anche dalle nuove normative sull'efficienza delle navi previste entrare in vigore dal 2023. Oltre a ciò un allarme è stato lanciato sul fatto che le criticità negli approvvigionamenti di materie prime indurrà prossimamente l'Europa a importare “prodotti che non saranno sottoposti alle regole europee del green way, come mais o prodotti americani non conformi a regole comunitarie”.

Perché dunque il sentiment sembra essere positivo per le società armatoriali attive nei trasporti dry bulk? “Tutte le situazioni che vediamo (mancanza di navi e tante offerte di carichi) fa pensare che questo mercato dei carichi secchi robustissimo continui. Se vogliamo fare i genovesi, pessimisti, noi vediamo che quello che ha causato il covid creerà uno scotto da pagare: a un certo punto questi aumenti dei noli e prezzi delle commodity il mercato non riuscirà a pagarli e questo potrebbe far temere in un grande crollo dei valori attuali in proiezione” è stata la conclusione dell'a.d. di Bulk Mare.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, April 21st, 2022 at 11:00 am and is filed under [Economia](#), [Market report](#)

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