

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Palmesino: “Nel liquid bulk la guerra potrebbe creare una situazione favorevole agli armatori”

Nicola Capuzzo · Thursday, April 21st, 2022

**Genoa** – Il seminario sui noli marittimi organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti è stato l’occasione per ascoltare dall’attento ed esperto broker **Ennio Palmesino** un’analisi dei trend del recente passato e del prossimo futuro per il **liquid bulk**.

L’attuale docente all’Università degli Studi di Genova ha in primis ricordato come il comparto esca “da due anni e mezzo in cui il mercato delle tanker ha fatto segnare due picchi al rialzo per motivi diversi e non correlati ai fondamentali del mercato”.

Questo in dettaglio il suo riassunto degli eventi: “A ottobre 2019 il mercato tanker ha vissuto uno dei periodi più movimentati della sua storia, con i noli delle VLCC che erano aumentati in tutte le aree, spinti da una varietà di fattori, come le sanzioni degli Usa alle navi del gruppo cinese Cosco (per i loro traffici con l’Iran) e altre navi legate al Venezuela, o i due siti petroliferi sauditi colpiti da droni partiti dallo Yemen (cosa che ha dimezzato la produzione di greggio saudita). I noleggiatori avevano messo in mercato carichi per imbarco fino a fine novembre e gli armatori hanno ferocemente sfruttato questa debolezza: le Suezmax hanno in parte goduto di riflesso della forte domanda delle sorelle maggiori”.

A marzo 2020 il mercato era stato spinto poi da una richiesta diversa: “Il barile era precipitato e, dopo il crollo nei consumi dovuto al lockdown, era partita la corsa ad accaparrarsi navi per stoccare il greggio, attraente perché a basso prezzo, ma non consumabile subito. La saudita Aramco da sola aveva noleggiato 27 Vlcc in un giorno solo. La maggioranza di queste navi erano state noleggiate per 3-6 mesi di stoccaggio e sparite quindi dal mercato per parecchio ma quando il prezzo del barile è tornato a livelli normali, in autunno, queste navi sono state progressivamente liberate”.

La diversità del periodo più recente secondo Palmesino “sta nel fatto che, a causa dell’effetto Covid, si è assistito a un forte aumento nel mercato dei noleggi a periodo, non solo nello spot. Le Vlcc per un anno sono arrivate a 75.000 dollari/giorno. Dopo un 2021 veramente fiacco, si è vista una sola altra puntata verso l’alto dei noli, il mese scorso, dovuta alla guerra in Ucraina, ma si è trattato di un fenomeno solo regionale e che ha toccato più le Aframax che non le navi di portate maggiore”.

Proprio il settore delle Aframax tanker “è esploso soprattutto per gli imbarchi in Russia, rifiutati da molti armatori: l’11 marzo 2022 le Aframax Ice class dal Baltico quotavano 262.000 dollari/giorno, mentre dal Mar Nero 173.000 dollari/giorno. Per contro dal Mediterraneo, dai Caraibi e dal Golfo Persico quotavano solo 6-16.000 dollari/ giorno. La situazione in Ucraina ha spinto molte delle navi Aframax ice-class (che sono essenziali per il trasporto del greggio russo dal Baltico in inverno) a rifiutarsi di andare a caricare nei terminali russi del Baltico con la conseguenza che le poche navi disponibili hanno chiesto livelli astronomici”.

Quali dunque gli effetti attesi dal conflitto militare in atto? Secondo l’ex presidente di Genoa Sea Tankers “la guerra potrebbe creare alla lunga una situazione favorevole agli armatori. Quando infatti c’è una minore disponibilità di greggio sul mercato, per esempio per una momentanea chiusura di un’area di imbarco, i trader si precipitano ad acquistare greggio alternativo da altre aree. Ma anche quando l’isteria dei noli finisce, il mercato comincia a riarrangiare la matrice delle origini e delle destinazioni dei carichi. Se il greggio alternativo viene da più lontano, aumenta la domanda di stiva e gli armatori potranno chiedere noli più alti”.

Una cosa, secondo Palmesino, salta agli occhi esaminando questi sbalzi di mercato: “I picchi sono stati causati da eventi esogeni, come i boicottaggi, le tensioni geopolitiche, il Covid, la guerra in Ucraina. Fattori ‘improvvisi e imprevedibili’, già descritti dal prof. Demaria negli anni ’60 del secolo scorso e da lui chiamati ‘i fatti entelechiani’. Un dinosauro che irrompe sulla scena e sconvolge la situazione. Altro che econometria, niente formule, niente fondamentali, niente fattori endogeni”.

A proposito delle nuove costruzioni secondo l’esperto broker di carichi liquidi “un armatore prima di ordinare una nave nuova oggi è molto confuso dalle nuove normative che entreranno in vigore e dalle alternative di combustibili che esisteranno. Per le tanker la flotta oggi è dimensionata sui consumi attuali di petrolio e non c’è grande incentivo a costruire nuove navi. Non vedo nessuna spinta ad allargamento flotta tanker o al rinnovamento, il mercato è frenato”.

Discorso diverso vale per il trasporto via mare di gas: “Vediamo invece un’esplosione di interesse per navi che trasportano gas liquido, le metaniere; navi costosissime. Quelle da 170.000 mc di portata costano oltre 200 milioni di dollari ciascuna. C’è isteria per costruire queste navi che solo pochi cantieri sanno fare in Corea e Giappone. Secondo alcuni studi la flotta di navi metaniere oggi in mare è composta da 660 navi circa, entro quattro anni supererà la flotta di Vlcc ossia le superpetroliere che sono 850”.

#### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, April 21st, 2022 at 2:16 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#)

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