

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Timori e opportunità espressi dai big dell'armamento a Posidonia

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 8th, 2022

Il forum *Tradewinds Shipowners* appena andato in scena alla Posidonia International Shipping Exhibition 2022 in corso ad Atene è stato l'occasione per un aggiornamento sui temi maggiormente discussi dai più importanti armatori che si sono confrontati su temi come geopolitica, interruzione della catena di approvvigionamento, regolamenti, prospettive e incertezze del mercato. La discussione, secondo il resoconto offerto da *Splash247*, è stata aperta dalla categoria degli investitori con l'intervento di Andrian Dacy, vertice del Global Transportation Group di JP Morgan Asset Management, che ha invitato alla cautela nonostante gli alti profitti di cui il settore sta attualmente beneficiando poiché, a suo parere, arriveranno sicuramente e presto i problemi.

Il presidente e amministratore delegato della società armatoriale greca Danaos, John Coustas, si vedranno “fortunatamente o sfortunatamente”, a seconda dei punti di vista più o meno egoistici, il massimo delle opportunità come mai accaduto prima grazie ai necessari cambiamenti e alle innovazioni che interesseranno sotto molti profili il comparto armatoriale. Oltre al covid e alle attuali incertezze geopolitiche indotte dal conflitto in Ucraina e i conseguenti problemi da affrontare, Coustas ha espresso dubbi sull'applicazione futura delle normative ambientali sottolineando in particolare l'aumento dei costi del carburante: aspetti che porteranno secondo lui a problemi in termini di offerta di stiva.

Secondo Evangelos Marinakis, presidente e fondatore di Capital Maritime & Trading Corp, le maggiori preoccupazioni riguarderanno il settore delle petroliere in previsione della riapertura verso fine anno della Cina, soprattutto per le navi più grandi. Per il settore dei container il solo fatto di confrontare i precedenti noli con quelli altissimi di oggi sarebbe sbagliato: “Non sto dicendo che ciò che abbiamo visto nel mercato spot sia realistico e continuerà per sempre, ma alcune rate per periodi di 5, 7 o 10 anni penso possano essere ritenuti realistici ed è in questo che riponiamo speranza”.

Per Harry Vafias, amministratore delegato di Stealth Maritime, è la prima volta dal 2008 che tutti i segmenti dello shipping, a eccezione di quello delle superpetroliere, stanno ottenendo buoni risultati. “Siamo nella fase in cui tutti i diversi fattori indicano un mercato migliore destinato a rimanere per qualche tempo” ha osservato.

Angeliki Frangou, presidente e amministratore delegato del colosso Navios, si è dichiarata ottimista sui mercati delle rinfuse secche e delle petroliere, ma per ragioni diverse: la guerra in Ucraina è un fattore positivo per il rapporto tonnellate-miglia: “Ci sono più materie prime da trasportare da aggiungere a tonnellate-miglia – data l’enorme interruzione delle catene intervenuta – e questo è molto positivo per il nostro settore”. Oltre a ciò anche un aumento generale del consumo di petrolio contribuisce a una prospettiva migliore per le navi cisterna.

Nel corso del forum l’invasione dell’Ucraina e le sanzioni contro la Russia sono stati argomenti chiave: alcune delle domande rivolte agli armatori hanno riguardato l’opportunità di evitare di trasportare carichi russi.

“Le sanzioni non sono chiare, ci sono molte zone grigie e questo crea solo problemi” ha sottolineato Vafias, aggiungendo che nella sua azienda non esiste la regola di non accettare merci russe, “ma i controlli a volte richiedono giorni e il consiglio dei nostri avvocati non è sempre chiaro”.

Senza ipocrisia il commento espresso da Marinakis di Capital sull’aspetto morale che riguarda l’accettare o meno di trasportare merci russe: “Sarebbe bello annunciare che la nostra flotta non trasporta petrolio russo; forse in molti apprezzerebbero questa decisione e probabilmente sarebbe buona pubblicità per le nostre aziende, ma penso semplicemente che questo non sia concepibile”.

Marinakis ha poi aggiunto che sanzionare il petrolio russo, per poi venderlo agli acquirenti cinesi e indiani a un prezzo scontato, è sbagliato e controproducente: “Stanno comprando questo petrolio ed esportando prodotti derivati in Europa a prezzi altissimi; alla fine siamo noi ad essere i penalizzati”.

Sebbene Coustas e Danaos non abbiano in atto rapporti commerciali con la Russia, durante la conferenza hanno affermato che le sanzioni sono state emanate dalla politica senza valutare l’effetto reale del costo che avrebbero avuto sulla comunità. Gli armatori hanno ricordato che l’interruzione – dovuta alle sanzioni – ha solo aumentato il prezzo del petrolio, facendo guadagnare alla Russia almeno il doppio di quello che otteneva prima della guerra.

Riguardo al futuro dell’armamento in tema di nuove costruzioni, di miglioramento della flotta e dei carburanti alternativi, Frangou di Navios ha chiesto un processo per le società armatoriali il più possibile graduale e continuo. “Occorre migliorare la flotta, avere navi più moderne, navi più efficienti in termini di consumo di carburante. E non va dimenticato che fino a quando non sapremo con certezza quale sarà il carburante effettivo da utilizzare, dovremo fare passi graduali per migliorare guardare in avanti con un passo alla volta” sono state le sue parole.

Marinakis il cavallo su cui scommettere sembra già averlo trovato: “Riteniamo sia il Gnl il combustibile giusto per i prossimi 10-15 anni. Naturalmente ci sono molte discussioni riguardanti le navi che possono utilizzare ammoniaca, metanolo e idrogeno, ma resta ancora da vedere come il tutto sarà sviluppato non solo dai produttori di motori, ma anche dalle infrastrutture necessarie per poter utilizzare questi combustibili”.

Da parte di Danaos invece la sfida è stata già affrontata con un ordine di quattro navi a tecnologia metanolo che saranno pronte in Corea del Sud a inizio 2023: “È una scommessa che abbiamo dovuto fare” ha detto Coustas sostenendo che “il trasporto greco ha imparato ad affrontare scommesse ogni volta che le viene richiesto”. Certamente, secondo l’esperto armatore, l’incertezza riguardo ai potenziali combustibili futuri persiste: “Non spetta a noi produrli, ma in ogni caso,

nonostante ciò che i politici ci stanno spingendo a fare, è inutile invitare il trasporto marittimo a diventare green quando non è possibile una vera soluzione di energia completamente green” ha concluso Coustas, indicando con ciò l’energia nucleare come una delle potenziali future opzioni.

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

This entry was posted on Wednesday, June 8th, 2022 at 6:11 pm 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.