

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il futuro prossimo sembra sorridere al project cargo italiano

Nicola Capuzzo · Friday, November 18th, 2022

Genova – Domanda di trasporto sostenuta, noli marittimi ancora più che soddisfacenti e portafoglio ordini contenuto. Grazie a questi tre fattori in Italia il segmento di business della logistica dei carichi eccezionali guarda con ottimismo al prossimo futuro. Questo, perlomeno, è il sentiment di mercato emerso durante il convegno intitolato “Nuove prospettive per la competitività della logistica italiana”, organizzato dalla sezione logistica di Animp guidata dall’avvocato Enrico Salvatico.

A introdurre la discussione fra i panelist, parlando dell’andamento dei noli per le spedizioni via mare, è stato il padrone di casa presso l’Imt Terminal del porto di Genova, vale a dire Ignazio Messina, a.d. dell’omonima azienda armatoriale. “In pochi mesi i noli sono andati giù del 70% sulle rotte più importati e neanche i blank sailing riusciranno a farli risalire. Sono destinati a scendere ancora e speriamo che si stabilizzino nel 2023. Gli armatori forse non hanno imparato la lezione di 10 anni di perdite” ha detto il vertice delle Ignazio Messina & C. Che ha voluto poi puntualizzare come negli ultimi due anni i costi delle spedizioni via mare siano aumentate “perché si è bloccata la logistica terrestre; con il lockdown era stata dimezzata la capacità operativa dei porti e con il risultato che le navi accumulavano ritardo e la riduzione di stiva ha consentito alle compagnie di navigazione di alzare i noli. Gli armatori sono stati accusati di oligopolio ma è sotto gli occhi di tutti che questo non esiste”.

Secondo la testimonianza portata da Giuseppe Alberti (Spliethoff Monaco) “il mercato delle navi multipurpose sta andando ancora molto bene; la domanda di trasporto nel project è ancora forte. Anche grazie al reshoring molte fabbriche vengono ricostruite in Stati Uniti e in Europa. Inoltre sono in corso molti progetti con funding governativo per parchi eolici e altre energie alternative che richiedono trasporti di turbine, torri, pale”. A proposito di quest’ultime spedizioni le dimensioni crescenti dei carichi spingono la domanda di navi sempre più speciali: “Oggi le pale eoliche – ha aggiunto Alberti – hanno fino a 110 metri di lunghezza, le torri sono formate da tre segmenti fino a 70 metri e i generatori sono sempre più pesanti. Questi carichi richiedono navi sempre più specializzate e non ce ne sono molte, forse 150/200 nel mondo”.

Il break bulk è meno soggetto a fluttuazioni dei noli secondo Matteo Fortuna, vertice di Bbc Chartering in Italia, ma “il mercato è veramente unpredictable. Difficile fare delle previsioni a lungo termine e bisogna essere bravi a reagire velocemente a ciò che accade sul mercato”. I motivi per essere ottimisti però ci sono: “L’orderbook di nuove navi è limitato e ci sono molti progetti in

uscita sul mercato (nonostante la guerra abbia messo in stand by destinazioni come Ucraina e Russia). Per il momento il mercato tiene grazie all'eolico". Secondo Fortuna i noli delle navi per i trasporti di carichi project e heavy lift nel medio-lungo termine potrebbero stabilizzarsi in un range tra 14.000 e 16.000 dollari nel Toepfer Transport's Multipurpose Index; "un livello che lascerebbe soddisfatti caricatori e vettori, secondo me si arriverà lì" ha detto.

Secondo Giorgio Poggio, managing director di Aprile UK, la parola chiave sul mercato si chiama reliability (ovvero affidabilità). "Bisogna guardare alla reliability della supply chain, il nolo è solo una delle variabili. Il just in time nella logistica è saltato. Noi ci concentriamo sul nolo marittimo ma la tempesta perfetta riguarda tutta la logistica door to door. Se guardiamo all'età media degli autisti in Europa dovremmo farci delle domande..." ha segnalato l'esperto spedizioniere, prevedendo una prossima modesta ripresa dei costi di trasporto via mare dal 2023 dopo il calo attuale.

Marginalmente toccato anche il tema degli indici d'efficienza delle navi che dal prossimo biennio entreranno in vigore e che, per alcune tipologie di scafi, imporranno ad esempio un rallentamento delle velocità: "Per le navi heavy lift potrebbe esserci un'estensione dell'entrata in vigore di queste regole per cui paradossalmente nel breve-medio termine queste unità beneficerebbero del fatto che invece al dry bulk sarà imposto un rallentamento della velocità rendendo le bulk carrier meno competitive per i trasporti di project cargo" ha osservato Matteo Fortuna.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Naldini (Maire Tecnimont): "Nel project cargo il Medio Oriente ha preso il posto dei contratti in Russia"

This entry was posted on Friday, November 18th, 2022 at 6:46 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Spedizioni](#)

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