

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cresce l'emergenza per il naviglio sempre più datato nel trasporto di rinfuse liquide

Nicola Capuzzo · Monday, June 12th, 2023

Secondo un nuovo rapporto del broker Gibson, la particolare congiuntura della flotta mondiale di navi cisterna porterà a una sempre maggiore carenza di tonnellaggio nei prossimi anni.

Il mix fra navi che hanno allungato la propria vita utile grazie alla crescita della ‘flotta ombra’ che trasporta carichi russi e un portafoglio di nuovi ordini minimo, ha fatto sì che la flotta attualmente attiva stia invecchiando rapidamente.

Attualmente, secondo i dati di Gibson riportati da *Splash247*, l’8% della flotta con portata superiore a 25.000 tonnellate ha più di 20 anni e la maggior parte di queste unità, in particolare quelle di dimensioni maggiori, opera già al di fuori dei traffici convenzionali, comprese le operazioni di stoccaggio. Un altro 25% della flotta si colloca nella fascia di età compresa tra i 16 e i 20 anni, con una percentuale di navi handy, panamax e aframax particolarmente elevata.

All’inizio di quest’anno, il portafoglio ordini delle navi cisterna si è ridotto al livello più basso da almeno due decenni. Sebbene i nuovi ordini ai cantieri siano aumentati nella prima metà del 2023, la quantità di tonnellaggio sostitutivo necessario è ancora lontana. “Sebbene la recente ripresa degli ordini sia benvenuta, non è ancora in grado di compensare il numero di navi che hanno raggiunto o si stanno avvicinando alla loro età naturale di pensionamento nei prossimi quattro/cinque anni” è scritto nel report di Gibson: “Quando si arriverà alla rottamazione, l’industria delle navi cisterna potrebbe trovarsi in una situazione simile a quella dell’industria petrolifera, con un numero insufficiente di navi cisterna per soddisfare la domanda attuale”.

Gli analisti di Xclusiv Shipbrokers sostengono che la flotta mondiale di navi cisterna rischia di ridursi nel prossimo futuro soprattutto a causa del limitato portafoglio ordini, che a febbraio di quest’anno ha toccato il punto più basso dal 1996, e perché circa il 34% della flotta attiva ha più di 16 anni. Secondo i dati Clarksons di fine febbraio, l’età media della flotta mondiale di navi cisterna è di 11,7 anni contro i 10,1 di cinque anni fa.

In questo scenario non aiutano gli elevati tassi d’interesse sul capitale (che limitano i nuovi investimenti) e i molti interrogativi irrisolti che si trovano davanti gli armatori nel momento di dover scegliere il carburante da adottare per le proprie navi del futuro.

Le navi cisterna ancora in attività con più di 20 anni di età costituivano appena l'1% della flotta globale di navi cisterna prima del Covid ed erano ancora una rarità al 3% prima dell'invasione dell'Ucraina alla fine di febbraio dello scorso anno. Secondo i dati del broker Braemar, ora sono destinate a rappresentare l'11% di tutta la domanda di navi cisterna entro la metà del 2025, numeri che dovrebbero suscitare la costernazione degli Stati portuali preoccupati per le fuoruscite di petrolio dalla flotta cosiddetta "ombra" che trasporta carichi per paesi come Venezuela, Iran e Russia. Le navi con più di 20 anni hanno visto il loro tasso di utilizzo – misurato in base alla media delle tonnellate-miglia effettuate per nave ogni trimestre – aumentare dell'84% dall'invasione dell'Ucraina.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, June 12th, 2023 at 12:00 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.