

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il futuro prossimo dei noli marittimi? “Navigare a vista, incertezze e stabilizzazione”

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 11th, 2023

Genova – Navigare a vista, incertezze e stabilizzazione dei noli. Sono queste le tre parole chiave ricorse maggiormente durante le relazioni che si sono succedute al convegno sui noli marittimi di navi portacontainer, break-bulk, dry bulkcarrier e tanker organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti presieduto da Gian Alberto Cerruti.

Un “periodo di calma” ha definito il momento attuale per il mercato delle navi portarinfuse secche

Eugenio De Paolis, broker e a.d. della società Bulk Mare, mostrando come il Baltic Dry Index solo negli ultimi tre mesi sia passato dai circa mille punti di luglio ai 1.786 di fine settembre. “Il Bdi nel 2017 era a 965 punti, nel 2018 a 1.090, nel 2019 a 1.340, nel 2020 c’è stato il Covid, 3.171 nel 2021 e 1.269 in media negli ultimi dodici mesi” ha ricordato de Paolis sottolineando il boom del 2021 rispetto al quale la ripresa dell’ultimo trimestre appena trascorso (+30%) sono poca cosa al confronto.

Guardando al futuro secondo il numero uno di Bulk Mare “nel breve termine avremo dei noli in movimento lento” mentre volgendo lo sguardo più avanti altri fattori (fra cui le normative in materia di emissioni) “potrebbero creare le premesse per un forte boom nei prossimi anni”.

Quest’anno sono altri i fattori che stanno avendo un impatto significativo sul mercato: “Non c’è un Pil trainante e a livello mondiale l’economia si muove a macchia di leopardo, la congestione per attraversare il canale di Panama (sommata alla riduzione dei pescaggi per transitarlo) e il fenomeno meteorologico ribattezzato El Niño che ha creato periodicamente degli extracosti ai trasporti”.

I fondamentali però sembrano essere buoni perché gli ordini di nuove costruzioni navali sono limitati (per effetto soprattutto delle incertezze sui tipi di motore e sui combustibili da consumare) e la tendenza crescente allo *scrap* per effetto delle nuove regole green che stanno entrando in vigore.

Molto bene se la passano soprattutto gli armatori di navi cisterna perché lo scoppio del conflitto militare in Ucraina ha radicalmente modificato alcune rotte per l’approvvigionamento del petrolio e per la distribuzione dei prodotti raffinati allungando il rapporto tonnellate/miglia navigate (e di

conseguenza la disponibilità di stiva sul mercato). A evidenziarlo **Ennio Palmesino**, esperto broker di carichi liquidi, secondo il quale “i noli per le cisterne dovrebbero rimanere interessanti ancora per molti anni a venire”.

Non a caso il prezzo delle navi nuove ma soprattutto di quelle usate è salito molto “perché la flotta di tanker non si sta rinnovando” e di particolare interesse sul mercato liquid bulk è il fatto che “le navi piccole stanno ottenendo un ‘premio’ in termini di entrate rispetto alle sorelle più grandi sia nel settore delle navi porta prodotti raffinati (dove le handysize sono le regine) che in quello delle petroliere (con le aframax in particolare evidenza)”.

Anche in questo segmento di mercato il rapporto tra navi in acqua e in costruzione offre motivi di ottimismo agli armatori: 102 unità (3,7% della flotta esistente) per le crude carrier e 302 unità (8,8% della flotta già attiva) per le navi cisterna porta prodotti raffinati.

Sempre a proposito di nuovi ordini a preoccupare per gli enormi investimenti avviati sono semmai le navi gasiere di grande portata: “Per le Lng carrier l’orderbook attuale equivale al 76% della flotta navigante con consegne fino al 2028. Investire in questo segmento oggi è un grosso rischio” secondo Palmesino. L’esperto di liquid bulk ha anche posto in particolare evidenza il fatto che “si dovrà fare i conti con il petrolio ancora per molti anni perché almeno il 50% dei volumi movimentati via mare è destinato ad altre industrie e produzioni rispetto ai combustibili (produzione plastica, bitume, metallurgia e altro)”. Non solo: “Nel 2023 si raggiungerà un nuovo record storico di estrazione di petrolio considerando che fino ad oggi nel 2023 la produzione è stata pari a 102 milioni di barili/giorno mentre in tutto il 2022 era arrivata a 100 milioni. Il petrolio da solo vale ancora il 30% del trasporto marittimo mondiale”.

L’andamento dei noli per le spedizioni di container sono stati oggetto della presentazione di **Gianluca Croce**, dirigente dell’Agenzia Marittime Le Navi, che ha sottolineato in primis come nell’ultimo decennio si sia “scatenata una guerra al gigantismo navale” dove le compagnie si sono inseguite a fare investimenti e questo sta risultando in “un’età media della flotta progressivamente decresciuta”. Parallelamente a ciò “nel 2021 e 2022 le demolizioni di navi portacontainer si sono praticamente azzerate” per effetto di noli straordinariamente elevati durante il periodo di pandemia, risultato di congestionamenti nei porti, una brusca ripresa della domanda di trasporto merci via mare e sbilanciamenti di *equipment* fra diverse regioni del mondo.

“Oggi, con un mercato in forte pressione, siamo tornati ai livelli di nolo pre-pandemia” è emerso dalla descrizione di Croce, il quale ha voluto sottolineare come “in futuro ciò che accadrà dipenderà anche dalle nostre mani. Per i caricatori non dovrà essere più soltanto il nolo la discriminante per scegliere una compagnia di navigazione”. Secondo l’alto dirigente dell’agenzia marittima monomandataria di Msc in Italia il mercato dei noli per le spedizioni di container, fatto salvo il biennio post-pandemia, ha mostrato “una stabilità di fatto delle rate dal 2016 a oggi”. Negli ultimi dodici mesi si è assistito a una brusca discesa dei ‘prezzi’ del trasporto marittimo e la previsione di Croce è quella di “ancora un semestre di noli sottoppressione per poi assistere a una progressiva stabilizzazione”.

Un ritorno a noli marittimi meno ricchi degli ultimi anni, ma comunque “soddisfacenti sia per gli armatori che per gli Epc contractor”, è il trend che contraddistingue anche i noli del mercato break

bulk (merci varie non unitizzate) secondo quanto raccontato da **Matteo Fortuna**, vertice di Bbc Chartering Genoa. Il Toepfer's Multipurpose Index ha visto le rate di nolo medie calare dagli oltre 20mila dollari di un anno fa agli attuali 12.500 mentre negli anni precedenti era andato anche oltre i 30mila dollari. “Da un anno stiamo lentamente scendendo ma non siamo ai livelli pre-Covid. Si naviga a vista ed è difficile fare previsioni” anche se, secondo il vertice di Bbc Chartering in Italia, “quello dell'energia eolica sarà business enormemente in crescita nei prossimi 4-5 anni e c'è preoccupazioni perché le navi non basteranno per trasportare tutto ciò che l'industria green produrrà. Non abbiamo grosse previsioni di nuove costruzioni in arrivo e non più di 50-60 navi sono previste entrata sul mercato nei prossimi due anni”.

Un'evoluzione probabile sul mercato è quella che “i caricatori dovranno probabilmente tornare ad accettare navi per il trasporto di età superiore a 15 o 20 anni altrimenti non si potranno consegnare i carichi” nei tempi previsti. Alla domanda di trasporto marittimo del settore oil&gas si sommerà una forte domanda di green.

Nel prossimo futuro Fortuna si aspetta “un calo dei noli giornalieri fino a 11-13.000 dollari e poi una stabilizzazione”. Bbc Chartering ha attualmente in costruzione 22 new building con consegne programmate entro il 2026 e dieci navi handysize saranno prossimamente assegnate commercialmente alla filiale italiana che, diversamente da come ha agito finora su unità di portata maggiore, sceglierà di affidarsi anche a noleggiatori e broker terzi per riempire le stive. Mediterraneo e Africa sono i mercati in cui lavora prevalentemente Bbc Chartering Italia. “Navigare a vista in questo momento di mercato non ci spaventa perché in queste condizioni si impongono gli attori bravi e flessibili. Il bello del nostro lavoro è ‘mischiare’ carichi in stiva e la competenza del professionista in questo fa ancora la differenza” ha concluso il broker genovese.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Cosulich critico con gli agenti marittimi e con Assagenti: “E' un'associazione di armatori”

This entry was posted on Wednesday, October 11th, 2023 at 12:55 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#), [Spedizioni](#)

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