

Le strategie degli armatori per non deprimere i noli. Boom dei futures sulle petroliere Spariti dalla circolazione sette milioni di container, le rinfuse secche sono crollate

Navi-deposito, rotte allungate Così il virus cambia lo shipping

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

Dei tre pilastri dello shipping, solo uno sta reggendo. Paradossalmente è quello più toccato dal crollo del prezzo del petrolio, ma le petroliere stanno vivendo un momento molto positivo.

Gli altri due sono in grave difficoltà: i container e il carico secco (carbone, grano e minerale ferroso per esempio) rischiano grosso. Il commercio mondiale via mare finirà per perdere il 5% nel corso del 2020, come ha rivelato ieri Clarksons: è il dato peggiore da 35 anni. E il resto dei numeri dello shipping non si discosta da un quadro molto negativo, schiacciato dallo stop imposto al mondo dal coronavirus e in alcuni casi anche per il crollo del petrolio. La flotta fermata è ormai a livelli record: dal mercato sono spariti 7 milioni di container. E' una mossa per compensare l'eccesso di stiva e ormai le rotte tagliate

CARICO LIQUIDO

200 mila dollari per una tanker

Dal mercato sono sparite 50-60 petroliere tra le più grandi (le Vlcc). Sono state tutte dirottate sullo stoccaggio del petrolio. Depositi galleggianti in attesa che il prezzo storni ad alti livelli. «Questo ha favorito la corsa alle navi rimaste. Sulla rotta tra il Golfo e il Far East è record di noli: servono 200.000 dollari al giorno per una petroliera»

sono arrivate a 435.

PETROLIERE: IL BOOM

Il termometro sono i noli, il valore del noleggio di una nave: «Il prezzo così basso è uno stimolo per l'economia e favorisce i traffici, ma i consumi sono crollati - spiega Ennio Palmesino presidente della Genova Sea Tankers - ci sono 30 milioni di barili al giorno di mancato consumo. È una con-

CARICO SECCO

Le portarinfuse viaggiano in perdita

Proprio ieri un armatore danese del settore, la Clipper, ha annunciato il taglio di un quarto della forza lavoro. «Il mercato è fermo anche sulla compravendita navi: una panamax ha un valore di 24-25 milioni di dollari. Oggi si può noleggiare a 6.500 dollari. I costi totali arrivano facilmente a 10 mila al giorno. Significa una perdita di 4.000 dollari al giorno» spiega Gozzi.

traddizione». Chi vincerà? Intanto gli armatori si godono il momento: «Vedo noli fantastici per le petroliere da greggio e anche per le navi porta prodotti. Eppure ci sono rapporti drammatici, analisi che indicano un futuro nero. Ma al momento c'è la corsa allo stoccaggio e fini speculativi del petrolio che ha adesso costi molto bassi. Mi sto divertendo a leggere i futures dei noli petrolife-

CONTAINER

Calano le rate tra Cina ed Europa

Marzo e i primi 10 mesi di aprile sono andati male, ma peggio è andata la scorsa settimana e a maggio le previsioni non sono buone. I noli, come conferma Botta, sono in calo dappertutto. Sulla Asia-Europa c'è stata una riduzione (9%): «Abbiamo eroso 100 dollari a container da 40 piedi negli ultimi due mesi e 300 dollari dall'inizio dell'anno» spiega Botta.

ri che continuano a salire a maggio giugno, secondo trimestre per il terzo e quarto trimestre. I noli galopperanno sicuramente sino a giugno».

CONTAINER: LA SFIDA

Il tempo non è più denaro. Così quelle navi partite dal Far East per l'Europa non hanno interesse ad arrivare prima ed evitano di tagliare attraverso il Canale di Suez. Il Capo di Bu-



Una petroliera Vlcc (Very large crude carrier)

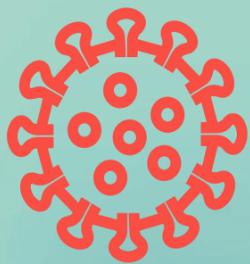
na Speranza è tornato di moda: «Molte compagnie hanno fermato le navi, c'è meno spazio di stiva e così il settore prova a difendersi, ma era una tattica obbligata: nessuno vuol far viaggiare le navi vuote» spiega Giampaolo Botta, direttore di Spediporto.

RINFUSE: LA GRANDE CRISI

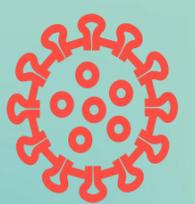
«Il quadro è molto negativo: le acciaierie sono ferme, così co-

me l'industria automobilistica e i cantieri e le materie prime di conseguenza - spiega Maurizio Gozzi, broker di Hb Shipping -. E poi c'è un problema di tenuta: molti armatori sono in difficoltà finanziarie per colpa della crisi da coronavirus: le navi diventano così a rischio di sequestro dalle banche. È un momento molto difficile e l'outlook non è positivo.»

RIPRODUZIONE RISERVATA



CORONAVIRUS SISTEMI DI CONTENIMENTO E DI PROTEZIONE



**PARATIE ANTI FIATO IN PLEXIGLASS - TOTEM PORTA GEL E GUANTI
ADESIVI DI SEGNALAZIONE - MASCHERINE PERSONALIZZATE**

**MASCHERINE IN COTONE RIUTILIZZABILE COLORATE
E STAMPATE CON PERSONALIZZAZIONE 1 COLORE
CONSEGNA 15-18 GG PRODOTTO MADE IN EUROPE**

Per info e preventivi:



**LINEA
GRAFICA
STAMPA
&
DESIGN**

16126 Genova
Via Giuseppe Ratti, 13-19r
tel. 010.261378 - 010.2543200
preventivi@lineagraficaprint.it

Paratie in
PLEXIGLASS 3 o 5 mm
base 50cm - h 70 cm
base 60cm - h 70 cm
base 80cm - h 70 cm
base 100cm - h 70 cm
base 120cm - h 70 cm
ANCHE SU MISURA

