

Shipping. In calo l'overcapacity di stiva

Portarinfuse, i noli vanno oltre i livelli della crisi

Raoul de Forcade

Dopo un lungo periodo di crisi, con rate ai minimi storici, per i noli delle navi che trasportano carichi secchi alla rinfusa (dry bulk) arrivano segnali di ripresa. A sottolinearlo è Cesare d'Amico, alla guida (con il cugino Paolo) della omonima società di navigazione che gestisce sia navi portarinfuse che navi cisterna. A fronte di un inizio del 2016 con noli talmente bassi da non coprire i costi operativi delle navi dry, dalla metà dell'anno, afferma d'Amico, i noli hanno cominciato a risalire e «le prospettive per il 2017 consentono di pre-

vedere, per i carichi secchi, un anno migliore del 2016». Il miglioramento della situazione si deve anche a un graduale stop agli ordini di nuove navi da parte degli armatori; ordini che avevano condotto a un'overcapacity di stiva disponibile.

«Dal giugno 2016 - prosegue d'Amico - hanno cominciato a salire sia i noli dry, che sono cresciuti in maniera molto incisiva rispetto al primo trimestre dell'anno, che i valori delle navi usate. Nel corso del 2016, poi, si sono arrestati gli ordini di nuove unità, grazie anche a un diverso atteggiamento delle banche nei confronti dell'armamento. Prima gli

istituti di credito tendevano a finanziare soprattutto le nuove costruzioni, ora tendono a rallentare su questo tipo di operazione offrendo al massimo finanziamenti per il 50% dell'investimento. Una percentuale che lo rende poco conveniente per gli armatori. Viceversa, se si vogliono comprare navi usate, le banche sono maggiormente disposte a finanziare. Questo è un fattore positivo, perché scoraggia gli ordini di nuove unità mentre aiuta il mercato dell'usato sul quale si trovano, in questo momento, molte navi in vendita». Si tratta, in partico-

lare, di unità con pochi anni di vita, acquistate dagli armatori e poi rimesse in vendita proprio a causa dell'overcapacity della flotta. «Perfino gli hedge fund - sottolinea d'Amico - in questo momento preferiscono le navi di seconda mano. Tutto questo fa sì che la flotta dry segni ancora nel 2016 una leggera crescita (per ordini fatti in precedenza, ndr) che diventa però col segno meno nel 2017 e 2018»; il che si traduce in una positiva riduzione della flotta complessiva alla quale contribuisce anche a una notevole quantità di tonnellaggio messo in demolizione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

