

SECONDO LE VALUTAZIONI DI CESARE D'AMICO

Il dry cargo in netta ripresa dopo un 2016 da dimenticare

Sta giovando al comparto l'entrata in servizio di navi più ecologiche e performanti - Il dumping dei cantieri cinesi aveva creato scompensi nel settore

GENOVA - S'intravede la luce alla fine del tunnel per il cargo. Dopo un 2016 da pistola alla tempia per gli armatori del dry cargo, il primo trimestre del 2017 ha visto un "rimbalzo" dei noli che ha portato finalmente fiato al comparto. Secondo Cesare d'Amico, la lunga crisi del cargo ha portato a un record di demolizioni di navi, specialmente quelle meno moderne: e finalmente - riferisce un'intervista su Il Sole 24 Ore di alcuni giorni fa - il nolo di una bulk carrier è tornato a crescere da 4/5 mila dollari al giorno (quotazione *(segue in ultima pagina)*)



Cesare d'Amico

Il dry cargo in netta ripresa

2016) a 9/10 mila dollari.

Perché una crisi così pesante fino al 2016? Secondo le analisi degli specialisti, perché molti armatori si sono lasciati allettare dai prezzi estremamente bassi offerti dai cantieri cinesi, a loro volta in carenza di ordini. Quindi c'è stato un eccesso d'offerta, con piccoli e piccolissimi armatori che pur di far lavorare le proprie navi hanno calato vistosamente i noli. Il riflesso si è visto sugli ordini ai cantieri: un brusco calo da 380 nel 2015 a soli 36 nel 2016. Da valutare la ripresa degli ordini nel primo semestre del 2017 (+38% rispetto allo stesso periodo del 2015: è un segnale di nuova fiducia degli armatori per il 2018 e 2019 o solo una corsa al ripari per avere navi nuove, più ecologiche e performanti, quindi più appetibili dai clienti?

