

LA GRANDE QUANTITÀ DI NUOVE COSTRUZIONI STA SPINGENDO VERSO IL BASSO LE RATE DI NOLO

Burrasca in vista per le navi cisterna

Da un'analisi di Banchemo Costa emerge che quest'anno l'offerta di tonnellaggio si è portata vicino ai massimi del triennio 2009-2011. Proprio mentre le tariffe giornaliere diminuiscono da mesi

Dopo due anni di ritorni economici soddisfacenti, gli armatori di petroliere e navi cisterna dovranno tornare a stringere i denti perché l'eccesso di offerta sta di nuovo spingendo al ribasso i noli giornalieri. Il trend emerge chiaramente dai dati presentati al convegno *Shipping and the Law* da Enrico Paglia, responsabile ricerca della società di brokering navale Banchemo Costa, che ha evidenziato come le nuove costruzioni sul mercato nel 2016 saranno pari a 32 milioni di tonnellate di portata lorda, il triplo rispetto al 2015. «Un valore terribilmente vicino ai livelli visti negli anni 2009, 2010 e 2011» ha sottolineato l'analista

di Banchemo Costa ricordando un periodo che per gli armatori ha significato grande sofferenza. Inoltre ha aggiunto che anche «il 2017 sarà un altro esercizio contraddistinto da un elevato numero di nuove consegne».

Fra gennaio e settembre di quest'anno la differenza fra navi nuove e demolite ha fatto segnare un saldo positivo di 36 per le petroliere Aframax (pari a un'offerta di stiva aggiuntiva di 4 milioni di tonnellate di portata lorda o tpl), di 19 per le Suezmax (+3 milioni di tpl) e di 35 per le Vlcc, le superpetroliere (+10,6 milioni di tpl). Negli ultimi sei mesi le rate di nolo giornaliero (time charter a 1 anno) delle petroliere sono scese dai quasi 55

mila dollari di marzo agli attuali 35 mila per le Vlcc, da 38 mila a 22 mila per le Suezmax e da 30 mila a 17 mila circa per le Aframax.

Discorso simile vale per le navi cisterna dove i noli sono in costante calo da un anno a questa parte: da settembre 2015 a settembre 2016 le rate giornaliere delle navi Long Range

2 sono scese da 28 mila a 16 mila dollari, le Long Range 1 da 26 mila a 14 mila dollari e le Medium Range 2 da 19 mila a 13 mila dollari. Anche per questo segmento d'attività la spinta al ribasso sulle tariffe di trasporto marittimo proviene

dall'eccesso di offerta di stiva: nei nove mesi del 2016 la differenza fra navi nuove e demolite ha visto crescere di 12 unità le navi Mr1 (pari a un'offerta di stiva aggiuntiva di 439 mila tpl), 78 in più sono le Mr2 (+3,9 milioni di tpl) e 12 le Lr1 (+895 mila tpl). Paglia ha inoltre precisato che «prima del 2004 le consegne annuali di nuove costruzioni di navi cisterna non superavano i 5 milioni di tonnellate di portata lorda, dal 2004 al 2011 la media è stata di 12 milioni di tonnellate ogni anno, nel triennio 2012-2014 era sceso a 6,3 milioni di tonnellate annue e nel 2016 sono attese sul mercato nuove navi cisterna per 14,4 milioni di tonnellate (37% Lr2 e 40% Mr2)». (riproduzione riservata)



Una nave cisterna in navigazione