

UN RAPPORTO DEL MEDIOCREDITO FOTOGRAFA LA CRISI DEL SETTORE

Si salvano solo le cisterne

Il basso prezzo del petrolio ha favorito la ripresa dei noli per le petroliere ma ha affondato la domanda di navi offshore, che ora sperano nelle estrazioni minerarie

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Le navi che trasportano carichi secchi, container e mezzi impiegati nell'industria offshore sono in grande sofferenza, mentre le navi cisterna in questo momento sono le uniche a dare qualche soddisfazione agli armatori. La fotografia aggiornata del mercato del trasporto marittimo è scattata da un rapporto appena elaborato dal desk shipping di Mediocredito Italiano. Il documento, intitolato «Shipping update», analizza i cinque principali comparti del trasporto marittimo mondiale di merci: carichi secchi, liquidi, chimici, offshore e container. Partendo da un'analisi dello scenario economico globale, il documento spiega che per i traffici marittimi mondiali nel 2015 è stato registrato un incremento del 2,6% (3,4% nel 2014), mentre la flotta mondiale è cresciuta del 3,5%. L'aumento dei traffici di carichi secchi è stato pari al 2%, il più basso dal 2010, mentre il comparto del petrolio dopo due anni di declino ha visto un incremento del 4% grazie soprattutto al calo del prezzo dell'oro nero. I traffici containerizzati, dopo il recupero nel biennio 2013-2014, l'anno scorso hanno fatto registrare un modesto +2,7%. In questo quadro si segnala una forte riduzione dei nuovi investimenti in nuove navi portarinfuse secche, mentre è vero il contrario per le cisterne e le portacontainer. I traffici dry bulk sono dominati dall'industria dell'acciaio e dal settore energetico, tanto che il 60% dei volumi è costituito da minerali di ferro e carbone; il resto sono prodotti siderurgici, bauxite, grano, soia e fertilizzanti. Il 2015 era stato l'anno peggiore dal 2008 ma a

febbraio 2016 l'indice Baltic Dry Index ha toccato un nuovo minimo storico a 291 punti per effetto di rate di nolo depresse e conseguente svalutazione degli asset navali. Di converso per il comparto delle navi cisterna il 2015 è stato il migliore esercizio dallo scoppio della crisi in poi, anche grazie al basso prezzo del bunker (il carburante delle navi), che ha consentito alle shipping company elevati margini di guadagno. A contribuire positivamente sono stati soprattutto il basso prezzo del petrolio e l'incremento della capacità di raffinazione in Medio Oriente. Per il 2016, secondo gli esperti di Mediocredito, le prospettive rimangono buone, anche se i ritorni delle petroliere di grande portata potrebbero risentire della nuove consegne di navi previste nel corso dell'anno. I trasporti marittimi di prodotti chimici e di oli vegetali sono a loro volta cresciuti in media rispettivamente del 4,3% e del 5,8% ogni anno dal 2005 al 2014. L'anno scorso la progressione è stata del 4% per effetto delle maggiori importazioni da parte di Corea del Sud e Cina. Secondo il report di Mediocredito, le prospettive di ritorni economici per le navi che trasportano prodotti chimici appaiono buone in costanza di un basso prezzo del carburante anche se inferiori ai livelli pre-crisi. Periodo nero invece per il segmento dei container; le prospettive non sono positive per l'ormai cronico eccesso di stiva e per la stagnazione del commercio mondiale. Nell'ultimo triennio sono state consegnate mediamente ogni anno 200 nuove unità, ma con un considerevole e progressivo incremento in termini di Teu (unità di misura del container da 20 piedi). Nel 2012 le nuove consegne di navi erano pari a una capacità

di stiva di 1,2 milioni di Teu, mentre l'anno scorso questo valore era salito a 1,7 milioni di Teu e per l'anno in corso le previsioni parlano di 193 navi in consegna, per un'offerta di stiva aggiuntiva pari a 1,3 milioni di Teu. Discorso a parte infine per l'industria offshore, alla quale è collegato il mercato delle navi Offshore Supply Vessel, categoria in cui sono comprese le unità Ahts (Anchor Handling Tug) e Psv (Platform Supply Vessel). Questo comparto è in grande sofferenza per i tagli agli investimenti decisi dalle compagnie petrolifere, che hanno ridotto mediamente del 19% le attività esplorative e di produzione e si apprestano a ridurle di un altro 20-40% nel 2016. L'effetto è stato un calo della domanda d'impiego per le navi e un crollo dei noli. «La crisi ha investito drasticamente tutte le aree esplorative, quali il Mare del Nord, il West Africa, gli Usa, il Brasile, l'Asia e il Messico, anche se quest'ultimo rimane il Paese più attivo», si legge nel documento di Mediobanca, che intravede nella sospensione delle sanzioni all'Iran qualche nuova possibilità d'impiego per le unità offshore (in particolare per le navi utilizzate come unità galleggianti per lo stoccaggio di greggio). Le navi offshore possono invece riporre qualche speranza di ripresa nell'emergente business dell'industria mineraria offshore. Mediocredito infatti sottolinea: «L'anno prossimo Marine Assets Corporation prenderà in consegna la prima nave mineraria d'altura al mondo che opererà nell'ambito del progetto Solwara 1 al largo della Papa Nuova Guinea per l'estrazione di metalli di alta qualità dai fondali marini di minerali in acque profonde 1.600 metri». (riproduzione riservata)





Un mezzo Osv in azione