IL MOMENTO NEGATIVO FAVORISCE GLI ACCORPAMENTI DI MOLTI SERVIZI

Shipping, la crisi ferma le navi

Inutilizzato dagli armatori 6% della flotta mondiale. Nuovo boom di demolizioni

SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Sono operative ancora sulla carta, ma nella realtà rimangono all'àncora nei porti: senza una rotta su cui navigare e senza un carico da trasportare. Sono le navi fantasma, portacontainer il cui destino è segnato dalla morsa negativa che sta stringendo lo shipping: da un lato l'eccesso di stiva (troppe navi in circolazione), dall'altro la poca domanda che affligge i mercati internazionali.

Ad oggi si calcola che le navi fermate dagli armatori perchè non conviene metterle in navigazione, siano 303, quasi il 6% della flotta mondiale. È uno dei numeri più alti mai registrati ed è la conseguenza delle crisi, ma anche del momento piatto dello shipping che entra nel pieno della stagione invernale, dove anche i traffici si congelano. Molte analisi di questi giorni spiegano che siamo vicini al record negativo del 2009, l'anno della crisi più pesante per il settore: oggi sono fermi 1,4 milioni di teu di capacità, mentre sei anni fa c'era stato un taglio volontario di stiva pari a 1,5 milioni di teu. La cavalcata verso l'abisso ha avuto un picco a novembre quando nelle prime settimane si erano aggiunte altri 23 navi fantasma in poco più di sette giorni.

Il numero sarebbe ancora più alto se venissero calcolate anche le portacontainer destinate alla demolizione o attualmente in riparazione. In meno di un mese, a dicembre sono state inviate nelle spiagge del Bangladesh o in India per essere smantellate, ben sette navi classe *panamax*, da 4 e 5 mila teu. A fine corsa però non ci arrivano solo le più vecchie, ma anche quelle i servizio da poco. Questa classe di navi subirà pesantemente l'apertura del Canale di Panama prevista per il prossimo anno: una volta completato il progetto di ampliamento, la nuova via d'acqua potrà far passare unità con capacità maggiori. Gli analisti pensano così che ci sarà un boom di demolizioni nel prossimo anno per le *panamax*. Le grandi portacontainer per ora non vengono inviate alla demolizione: vengono appunto fermate, in attesa di un momento migliore. Anche i grandi *carrier* sono costretti alla mossa della disperazione. Tra i 10 e i 13 mila teu di capacità, si calcola siano ancorate quattro navi. E nella classe ancora superiore, quella con una stiva maggiore di 13 mila teu, ci sono altre quattro unità, tra cui la Msc Camille, ferma in Cina dal mese scorso e la Maersk Emden, ancorata a Shanghai da ottobre. Il trend secondo gli analisti di Cimb Securities non dovrebbe mutare sino a maggio 2016, con un ulteriore aumento delle flotta fantasma. Poi arriverà la stagione estiva e forse qualche indicatore, soprattutto dalle rate di nolo, potrebbe alzarsi, spronando le compagnie a rendere nuovamente operative le navi fermate.

I magazzini delle aziende in Europa sono stati riempiti durante il 2014 e nella prima parte del 2015. Ecco perchè ora i volumi di merce non tornano ai livelli che hanno visto i record di crescita dei mesi scorsi. Alcuni analisti sono però convinti che l'industria europea sarà costretta nuovamente a rifornirsi, ordinando nuovamente merce nel corso del 2016. Non si tratterà di una ripresa economica in grande stile, ma secondo alcuni potrebbe portare ad un aumento di traffico sulla rotta Asia Europa, la più trafficata al mondo e indicatore della salute del settore. Gli altri mercati non stanno meglio: molti servizi sulla West Coast americana si stanno riorganizzando e le grandi compagnie si aggregano per risparmiare su viaggi che altrimenti compirebbero con la stiva riempita sempre meno.

www.themeditelegraph.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

STOP ALLE GRANDI

Anche le nuove portacontainer da 13 mila teu rimangono ferme nei porti

EFFETTO PANAMA

L'ampliamento del Canale rende le unità più piccole meno utili

economia&marittimo
Shipping, la crisi ferma le navi
Nuovi blindati per i Marines
Iveco e Bae vincono la gara

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL SECOLO XIX

Il terminal container di Long Beach, uno dei più importanti della West Coast americana

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.