

## NOTA PER LA STAMPA

### COMMODITIES: UNA PANORAMICA SUL TRASPORTO INTERNAZIONALE DI MERCI E DRIVER DI MERCATO

Nel 2021, dopo il manifestarsi della pandemia, il poderoso rimbalzo dell'attività economica mondiale ha innescato un fortissimo incremento dei prezzi delle *commodities*. Partendo da tale presupposto, **Enrico Paglia**, *shipping analyst* di *banchero costa*, una delle primarie società di brokeraggio marittimo al mondo, ha analizzato i principali mercati dello *shipping* nel corso del webinar “*Commodities: una panoramica sul trasporto internazionale di merci e driver di mercato*”, organizzato il 3 marzo da *Banchero Costa Network* con il Gruppo Giovani Armatori di *Confitarma*.

Nel suo saluto introduttivo, **Salvatore d'Amico**, Presidente del Gruppo Giovani Armatori, ha evidenziato come la grave situazione determinata dall'attuale guerra in Ucraina avrà inevitabilmente effetti sul trasporto marittimo internazionale, sia dal punto di vista della sicurezza della navigazione sia, naturalmente, per quanto riguarda i mercati a seguito delle sanzioni adottate da Stati Uniti ed Europa nei confronti della Russia.

**Enrico Paglia** ha analizzato i quattro settori principali dello *shipping*: containers, carico secco alla rinfusa, petroliere e LNG carriers (o metaniere).

Per quanto riguarda le portacontainer, la forte domanda di trasporto dovuta allo spostamento della spesa delle famiglie dal settore dei servizi a quello dei beni durevoli durante il periodo di *lockdown*, più o meno globale, ha messo in crisi le catene di approvvigionamento delle merci (supply chains), con pesanti ripercussioni sulla disponibilità di navi limitando la capacità di trasporto e facendo schizzare al rialzo le rate di nolo. Guardando al portafoglio ordini di nuove unità, nel 2022 ci sarà un ragionevole numero di consegne ma si prevede che un considerevole aumento nel 2023: un consistente aumento di navi in servizio dovrebbe permettere un graduale ridimensionamento del costo del trasporto e delle rate di nolo, ma occorrerà anche risolvere i problemi della catena logistica per evitare la congestione nei porti. In ogni caso, secondo **Enrico Paglia**, non si tornerà nel breve o medio termine ai livelli di nolo ultra-depressi che hanno caratterizzato il settore nel decennio precedente.

Anche il settore *dry bulk* ha beneficiato del forte rimbalzo dell'attività economica: alla buona crescita della domanda si sono aggiunti la riorganizzazione del traffico di carbone a livello globale, che ha fatto aumentare le tonnellate-migliaia, nonché i ritardi nei porti (che hanno sfiorato il 20% a Settembre 2021), sicché i noli sono decisamente aumentati registrando rate che non si vedevano da una decina di anni nel settore.

Per le petroliere, Paglia ha illustrato le ragioni che mantengono la domanda di trasporto di petrolio a livelli minori di quelli pre-pandemia. Se poi si considera che, nel frattempo la flotta ha continuato a crescere con decisione a causa degli ordini piazzati prima della pandemia, si spiega perché il settore sia fortemente depresso da ormai quasi 2 anni.

La crescente domanda di LNG di anno in anno ha portato ad una forte crescita della flotta, con enormi investimenti a livello mondiale per il trasporto marittimo di gas naturale stati enormi (esemplari le dinamiche in Qatar, Australia e Stati Uniti), che probabilmente sono ancora insufficienti e insieme ad una costante mancanza di capacità di rigassificazione limitano fortemente una crescita della domanda che potrebbe essere ancora superiore ai livelli che si stanno registrando. Le rate di nolo spot restano fortemente stagionali con in picchi nel periodo invernale nell'emisfero boreale e 8 mesi di noli relativamente bassi.

Riguardo all'attuale situazione in Ucraina, **Enrico Paglia** ha illustrato quali sono i traffici con il Mar Nero, evidenziando il forte interscambio commerciale che lega Unione Europea e Russia e sottolineando che, dopo sette giorni dall'inizio della guerra, è molto difficile fare previsioni soprattutto perché le sanzioni contro la Russia sono in costante aggiornamento.

In conclusione, **Enrico Paglia** ha ricordato che circa un quarto del grano mondiale viene esportato annualmente dall'Ucraina e dal Mar Nero: destabilizzare questa regione avrà sicuramente un impatto sui prezzi e ciò è particolarmente rischioso. Inoltre, anche se le materie prime energetiche (gas, petrolio, prodotti raffinati e carbone) non sono al momento oggetto di sanzioni, data la forte dipendenza europea dalla Russia, eventuali interruzioni delle forniture avrebbero certamente enormi effetti sulla domanda di navi e quindi sui noli.

Roma, 4 marzo 2022