

RINFUSE, SEMINARIO DI ASSAGENTI A PALAZZO SAN GIORGIO

Crisi dei noli, disarmo grande assente

Duci: «Ma a Genova lo shipping continua a produrre lavoro»

Le due aree di ancoraggio che il porto del Pireo dedica alle navi messe temporaneamente a riposo dagli armatori sono piene di portarinfuse. L'amministrazione greca ha quindi deciso di organizzarne una terza, più grande delle prime due, per accogliere la richiesta che si prevede aumenterà ancora in futuro. E' una delle conseguenze della crisi che ancora si trascina in uno dei principali settori dello shipping, quello delle dry bulk. Il particolare, rivelato dal giovane agente marittimo Umberto Novi, è emerso durante il seminario su "What is the bulk shipping market coming to?", che il Gruppo giovani di Assagenti guidato da Aldo Negri ha organizzato martedì scorso a palazzo San Giorgio. Relatori d'eccezione due esperti broker come Ennio Palmesino, specializzato in tanker, e Eugenio De Paolis, settore bulker, ovvero appunto quelle rinfusiere che tanto fanno patire il mercato. Un mercato che, per quanto riguarda le rinfuse solide e liquide, come è emerso ieri, viaggia a due velocità. Le petroliere, pur colpite dalla crisi del 2008, ne sono uscite nel 2014. Palmesino e De Paolis hanno fatto il punto sul mercato di fronte a una platea di giovani a cui, nel saluto introduttivo, il comandante della Capitaneria di Porto e commissario dell'Autorità portuale, Giovanni Pettorino, ha affidato il testimone del "grande passato marittimo" di Genova e dell'Italia: «In mano a voi - ha detto l'ammiraglio - c'è un grande futuro». Un invito all'ottimismo che ha trovato riscontro nei dati forniti dal presidente di Assagenti, Gian Enzo Duci: «Su 280 mila occupati a Genova, il 12 per cento lavora in attività direttamente lega-



Aldo Negri, al centro, durante l'incontro a Palazzo San Giorgio

te al porto, escluso quindi l'indotto. E' una percentuale che non si raggiunge neanche a Wolfsburg nel settore auto, di cui la città tedesca è la capitale mondiale. Il lavoro nel nostro campo si trova velocemente, ma bisogna essere disponibili anche a muoversi: il 50 per cento dei giovani formati da Assagenti rimane a Genova, l'altro 50 fa esperienza altrove, sia in Italia sia all'estero». Il che dimostra come, anche nei momenti di difficoltà, le competenze acquisite nel settore dello shipping mantengono un

valore sul mercato del lavoro. Le relazioni dei due broker ospiti hanno spiegato perché i noli delle tanker sono risaliti a livelli accettabili, mentre quelli delle bulker hanno raggiunto il punto più basso di sempre al principio del 2016. I fattori che hanno influito sono due, uno interno e uno esterno. Quello interno, come ha spiegato Palmesino è la crescita della flotta: «Nel 2008 la flotta mondiale delle tanker ammontava a 406 milioni di tonnellate dwt, quella delle bulker a 417 milioni dwt. Nei sei

anni successivi, fino al 31 dicembre 2015, gli armatori del settore dry sono stati troppo ottimisti, quelli del liquido più prudenti. E così la flotta tanker è cresciuta di 205 milioni dwt, quella bulker di 501 milioni, più della flotta esistente nel periodo precedente. Mi chiedo come si sia potuto raddoppiare la flotta in sette anni, è stato un suicidio collettivo, forse ha illuso la piccola ripresa dei noli nel 2010. La prudenza sulle tanker invece ha pagato e nel 2014 i noli sono ripartiti».

Ma a questo fattore si è aggiunta una variabile esterna, ossia l'andamento del prezzo del petrolio. Il calo è stato benefico per le petroliere, ma non per le portarinfuse. «Il calo del prezzo - ha spiegato Palmesino - ha favorito i consumi e fatto crescere la domanda di petrolio negli Stati Uniti, ma si sono affacciate anche Cina e India. La Cina nel 2015 ha aumentato le riserve strategiche, generando 220 viaggi di suezmax, per un totale trasportato di 220 milioni di tonnellate, un mercato che prima non c'era. E così i noli sono aumentati».

Diverse le dinamiche nel settore delle rinfuse solide. «Il calo del prezzo del petrolio - ha detto De Paolis - ha penalizzato l'industria della movimentazione di commodities. I produttori di petrolio, che sono importatori di merce lavorata, sono entrati in crisi. Le loro valute, legate al prezzo del greggio, hanno perso valore d'acquisto. In Africa le valute hanno perso il 25 per cento, è stata incoraggiata l'autarchia. I governi hanno imposto la limitazione delle importazioni e questo ha creato una riduzione delle nostre esportazioni. La crisi del settore dry si è ingigantita invece di ridursi. Ecco perché il calo del petrolio, che pure riduce le spese di gestione delle navi, non ha dato una spinta al settore». Inoltre continua a influire il peso del mondo della finanza, che ha determinato la crisi del 2008, gli effetti sul mondo dello shipping con le speculazioni di banche e fondi d'investimento nell'acquisto esagerato di navi e nella mancata scelta di mandare in disarmo in maniera massiccia le navi e che ancora adesso crea distorsioni con le speculazioni sulla merce.

Alberto Ghiara

