

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Crollano le demolizioni navali nei primi 8 mesi del 2024 (-42%)

Nicola Capuzzo · Thursday, September 19th, 2024

Noli elevati e forte domanda di trasporto, uniti a una crescita limitata della flotta globale, insieme a fenomeni come le crisi del Mar Rosso e del canale di Panama, hanno portato a un crollo delle demolizioni navali nella prima parte dell'anno.

Dall'inizio del 2024 ad agosto, rileva uno studio di Bimco, sono state smantellate 45 unità, ovvero il 42% in meno rispetto ai primi otto mesi del 2024. La flessione ha interessato tutti i segmenti di mercato, colpendo in particolare quelli di unità capesize e supramax, in cui si sono praticamente dimezzate.

A incidere su questo andamento sono state le due grandi crisi internazionali del trasporto via mare che si sono osservate negli ultimi mesi – ovvero il blocco ai transiti nel mar Rosso e a Suez causato dagli attacchi degli Houthi e la siccità che ha colpito il canale di Panama – che hanno portato a un aumento delle distanze medie percorse dalle navi, richiedendo più capacità in mare. Dal lato della offerta di stiva, l'analisi punta invece l'attenzione soprattutto sul segmento del trasporto di rinfuse secche, dove si osservano poche nuove consegne, un orderbook limitato e prezzi delle newbuilding particolarmente elevati, oltre che incertezza riguardo ai nuovi carburanti.

Riguardo questi temi, l'analisi ricorda come dal 2021 ad oggi sia cresciuta la competizione per assicurarsi slot nei cantieri navali di costruzione, inizialmente per via di un boom negli ordini di portacontainer e di navi per Gnl, successivamente anche per la crescente richiesta di unità tanker. Nel breve termine, osservano gli analisti di Bimco, il rinnovo del naviglio non rappresenterà una fonte di preoccupazione per il settore, perché se da un lato è vero che in acqua si conta la flotta navale più vecchia dal 2011 a questa parte, dall'altro solo il 9% di essa ha più di 10 anni (navi cisterna e portacontainer in particolare sono in media tra le più giovani). Riguardo le portarinfuse, il report sottolinea come queste siano tipicamente progettate per avere una vita operativa di 25 anni, ma anche che al momento solo il 3% del totale in termini di capacità supera questa età. Le unità più datate sono solitamente prevalenti tra le handysize (pesando per circa l'8% della capacità del segmento), mentre tra le capesize si arriva solitamente alla demolizione prima dei 25 anni.

Secondo Bimco, anche se la progettazione navale non ha fatto passi avanti rivoluzionari negli ultimi 20 anni, le unità più giovani garantiscono comunque una maggiore efficienza e un ciclo di vita più lungo, ed è pertanto ragionevole aspettarsi che il numero delle unità mandate a scrap andrà aumentando in futuro.

Considerando anche che nei prossimi anni si assisterà al rientro in funzione a pieno regime del canale di Panama e al ritorno alla normalità nel mar Rosso, gli analisti hanno concluso di ritenere che il mercato delle demolizioni andrà crescendo in futuro. Con un contesto di mercato più debole, le unità più vecchie e meno competitive ovvero quelle che in tempi standard già sarebbero state demolite negli ultimi tre anni verranno gradualmente eliminate e una spinta alla demolizione arriverà anche dalla introduzione di politiche climatiche via via più rigorose.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, September 19th, 2024 at 9:00 am and is filed under [Cantieri, Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.