

PREMESSA ECONOMICA

ENNIO PALMESINO

La crisi che ancora costringe tanti mercati a segnare il passo, rischia di arrivare, l'estate prossima, a toccare il record di 6 anni di durata. I cicli economici, se si può parlare di cicli, dopo le grandi crisi del 1974-79 e dell'81-86, che erano durate circa 5 anni, ci avevano poi abituati ad intervalli assai più brevi, avevamo infatti visto crisi sempre più ravvicinate, sembrava che i cicli si fossero accorciati fino ai 18-24 mesi.

Invece questa crisi, esplosa nel 2008 ed inesorabilmente propagatasi al settore dei traffici marittimi, fa ancora sentire pesantemente i suoi effetti e rende quindi opportuna una riflessione, per gli operatori come per i giuristi.

Ho cercato di sottolineare come questa crisi, che ancora non ci ha abbandonato, sia la più lunga non solo degli ultimi trent'anni, ma forse dal dopoguerra. Che inoltre è di chiara origine finanziaria, e non collegata invece a fatti concreti, come shock petroliferi o guerre, inoltre che nello shipping ha trovato sfogo, a differenza delle crisi precedenti, attraverso lo slow steaming ma non attraverso il disarmo, ed infine che l'anno horribilis non è stato il 2009 come molti credono, ma il 2013.

Ennio Palmesino

Genoa Sea Tankers

tankers@genoaseagroup.com

Natura della crisi

A differenza delle grandi crisi precedenti, causate in maggioranza da fatti concreti (shock petroliferi o postumi di guerre), questa crisi ha avuto una natura finanziaria.

Precedenti crisi dei noli:

- 1° shock petrolifero (1973):
crisi dal 1974 al 1978
- 2° shock petrolifero (1980):
crisi dal 1981 al 1985
- Post-prima guerra del Golfo (1991):
crisi dal 1991 al 1992

Prima della crisi del 2008, si poteva già intuire che non tutto andasse per il verso giusto, negli anni 2004-2007.

Ad esempio osservando il Libor, che è il tasso di interesse interbancario medio, che serve ad una selezione di banche per concedersi reciprocamente prestiti nel mercato monetario di Londra, e che viene utilizzato quale *benchmark* per molte altre transazioni.

Oggi, che siamo in tempi di mercato del credito asfittico e si cerca di rilanciare l'economia, il Libor a 6 mesi è allo 0,40%.

In quegli anni, che erano invece anni di espansione, dove l'economia non aveva bisogno di essere incoraggiata, viceversa era quasi zero.

Questo vuol dire che era un'epoca dal credito troppo facile, dove le banche prestavano senza troppe precauzioni, nella convinzione che tutti i rischi potessero essere gestiti con strumenti finanziari sempre più innovativi.

In America sono arrivati ad offrire mutui immobiliari anche a chi non aveva uno stipendio, cioè ai cosiddetti «*sub-prime*», senza pensare che si stava preparando il terreno per l'esplosione della bolla.

Quando c'è stato il crack dei mutui *sub-prime*, sono state contagiate a catena un gran numero di banche, che non si fidavano più l'una dell'altra, e siamo arrivati al *credit-crunch*.

Così, anche in altri settori, chi era esposto con i derivati, o aveva attinto ai crediti facili delle banche (compresi molti operatori dello shipping) si è trovato d'improvviso i rubinetti chiusi. Cose che ricordiamo tutti.

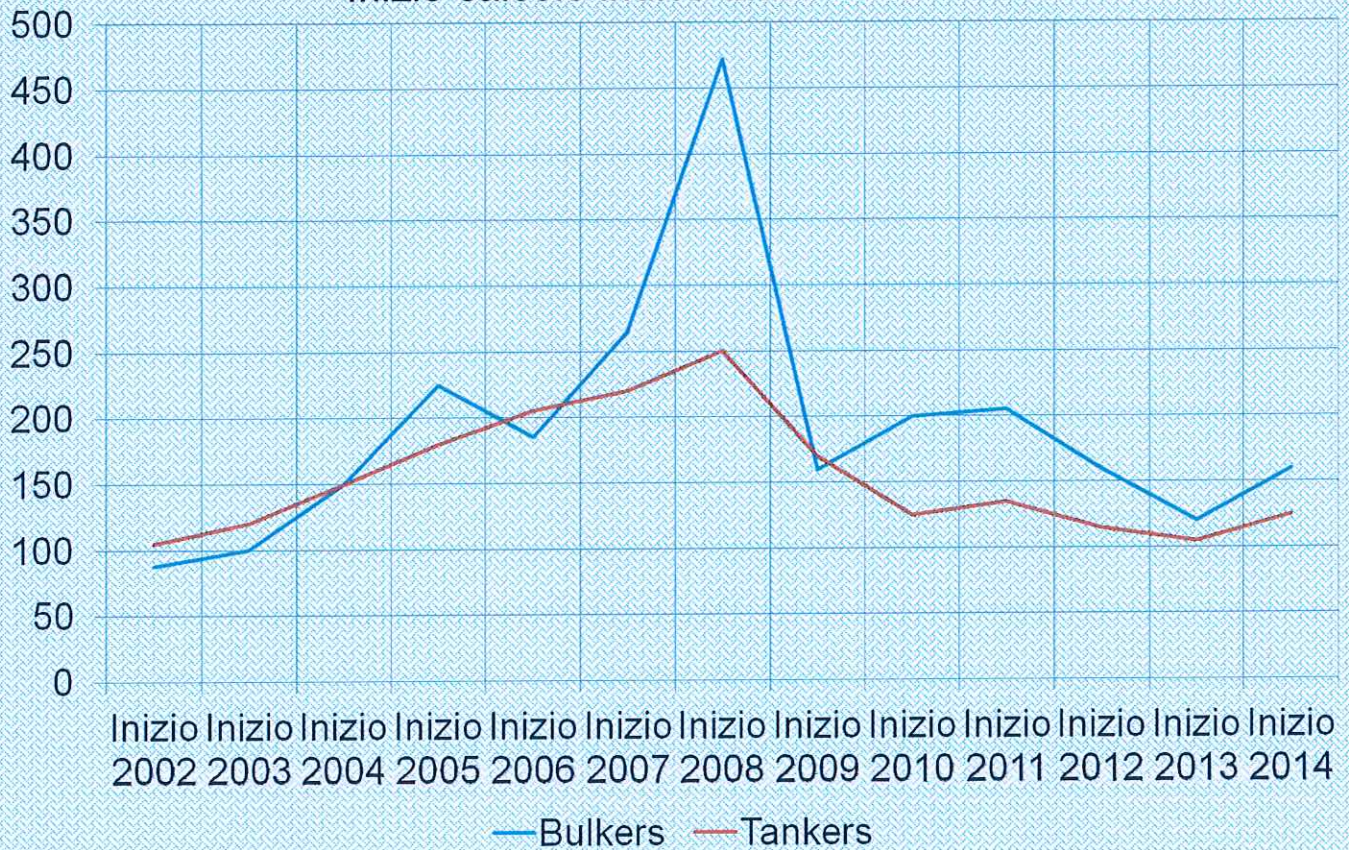
Fotografia di una crisi durata 5 anni

ClarkSea Index (Dry + Wet)



Trend dei prezzi second-hand (asset play)

Inizio calcolo indice anno 2000 = 100

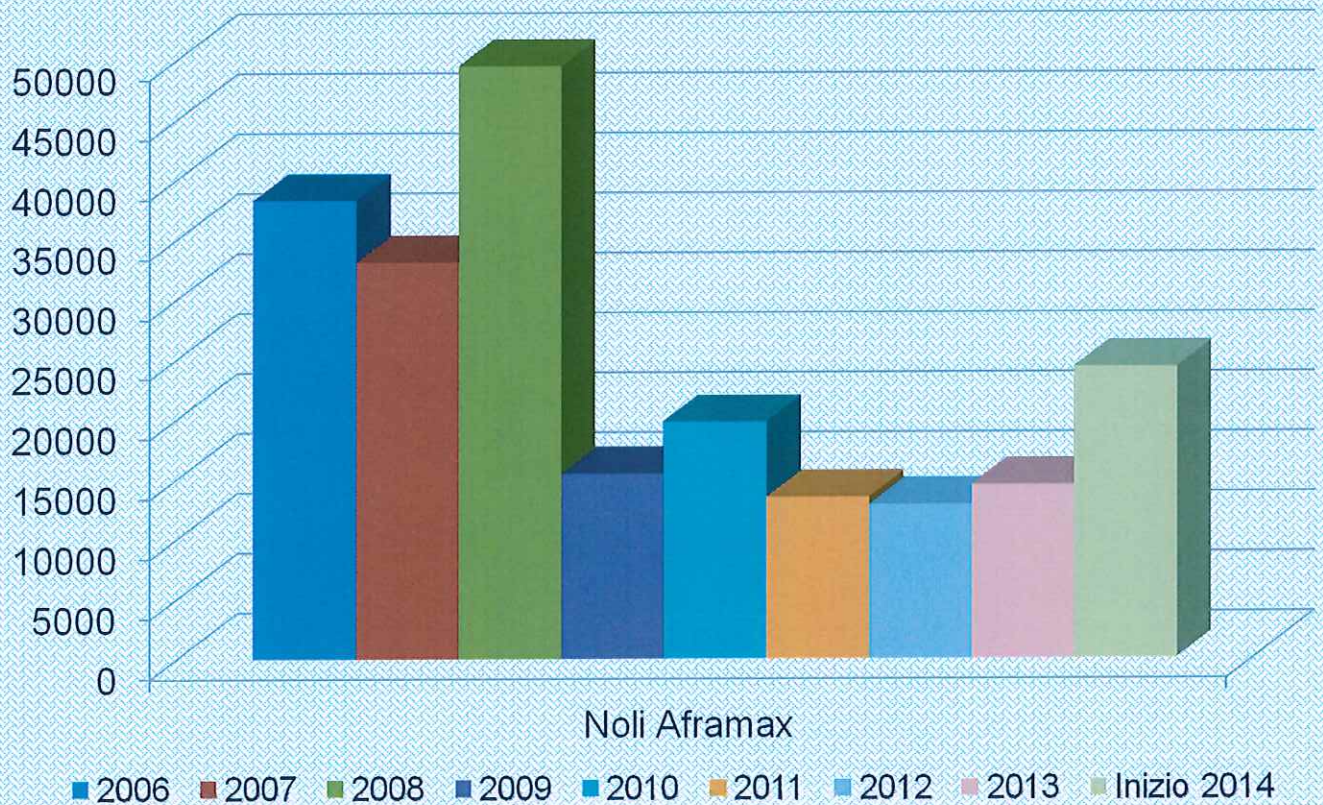


Indice prezzi newbuildings (Dry + Wet)

Inizio indice anno 1988 = 100

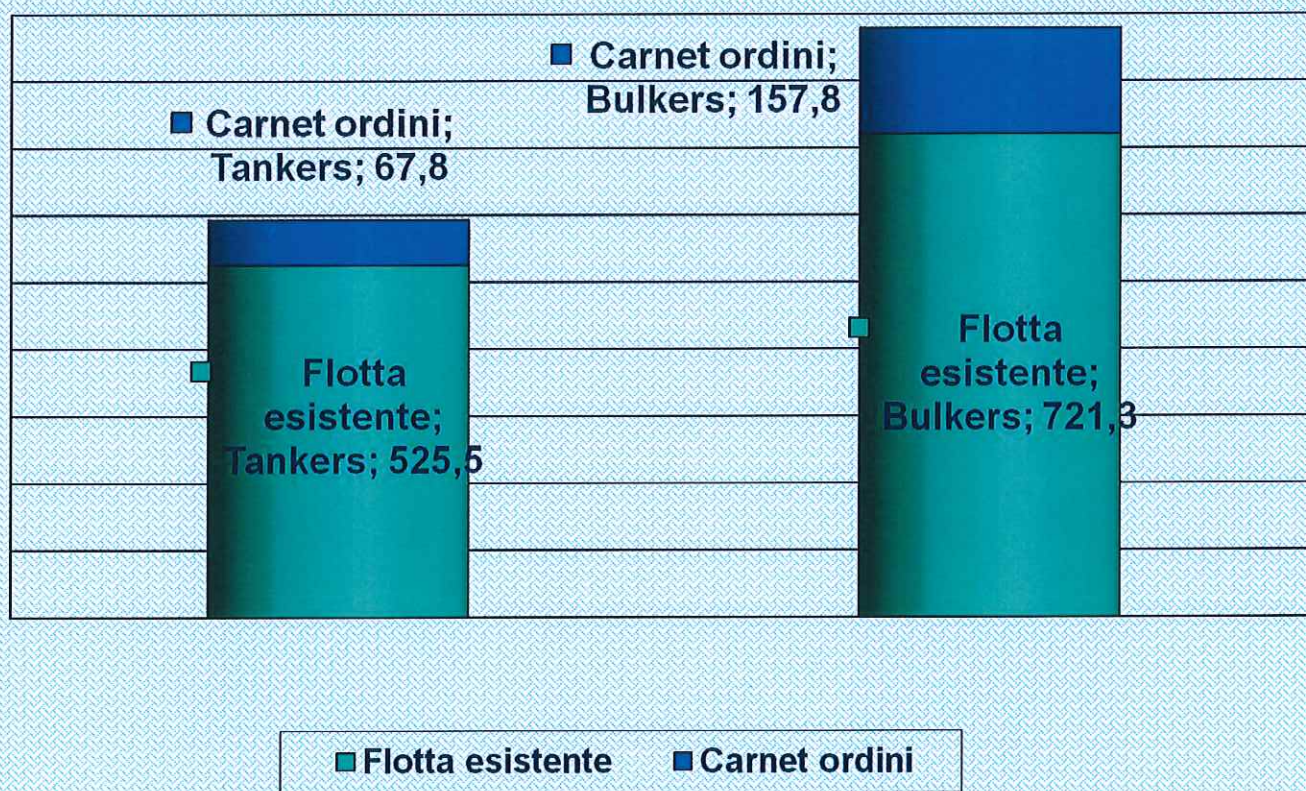


Noli cisterne Aframax 2006/2014 in USD/day



Rapporto fra carnet di nuovi ordini e flotta esistente

Mill/ton/dwt - Aprile 2014



Le crisi non sono tutte uguali e le risposte del mercato anche

Nelle precedenti crisi abbiamo avuto fenomeni diversi:

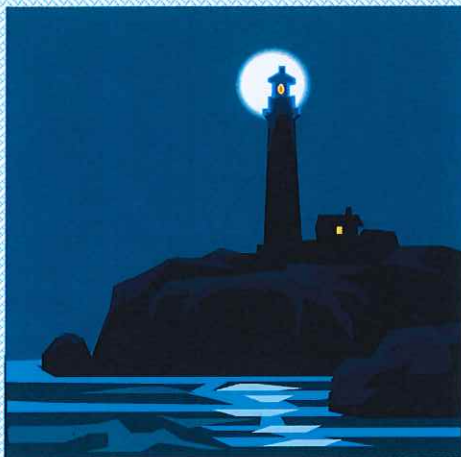
- Nel 1983 ci furono 55 milioni dwt di cisterne in disarmo (un quarto della flotta petrolifera mondiale)
- In questa crisi abbiamo visto molto *slow-steaming* ma niente disarmo

Perché no disarmo ?

Alcune ipotesi per cui non si è visto disarmo:

- Fra le tankers, timore di perdita delle approvazioni delle *Majors*
- Fra le bulkers, i *time charter* a catena
- Per tutte, le pressioni delle banche per mantenere un minimo di *cash flow*

Grazie dell'attenzione



Ennio Palmesino
Genoa Sea Tankers