

Le tensioni nello Stretto di Hormuz hanno spinto i titoli del settore marittimo ai livelli più elevati in oltre un decennio. Garzone (Gamma Capital Markets): “Da investitori c’è da chiedersi se tutto è oro ciò che luccica”

Punti Chiave

- Il settore marittimo contro l’instabilità
 - Il rally dei tanker è sostenibile?
 - Gli scenari per il settore marittimo
-
- Un paniere di 35 titoli del settore marittimo, quotati tra Stati Uniti ed Europa e monitorati da Lloyd’s List Intelligence, ha guadagnato circa il 68% da inizio anno
 - Garzone (Gamma Capital Markets): “Hormuz sicuramente ha dato uno sprint in più, ma il mercato dei tanker era già in una situazione piuttosto particolare prima dell’escalation”

Lo Stretto di Hormuz resta sotto tensione. I pasdaran hanno attaccato un drone navale statunitense che stava tentando di entrare nel corridoio marittimo, poche ore dopo che Teheran e Washington si erano scambiate una serie di attacchi. Il conflitto in Medio Oriente “si prolungherà per almeno altri sei mesi”, ha dichiarato il ministro della Difesa americano, Leon Panetta. A oltre sei mesi dall’inizio della guerra, il **traffico delle navi commerciali** attraverso Hormuz è tornato ai minimi da maggio: secondo i dati Kpler visionati da Reuters, negli ultimi 10 giorni sono transitate in media circa 10 navi al giorno. Parallelamente, le tensioni nello Stretto hanno contribuito a spingere verso l’alto le quotazioni

delle società del settore marittimo. Un paniere di **35 titoli** del comparto, quotati tra Stati Uniti ed Europa e monitorati da Lloyd's List Intelligence, ha guadagnato circa il 68% da inizio anno, oltre cinque volte il rialzo dell'S&P 500. A guidare la corsa sono stati i tanker, con un incremento complessivo di circa il 120% year to date.

Il settore marittimo contro l'instabilità

“Il settore marittimo offre una forma di copertura contro l'instabilità geopolitica”, osserva Andreas Povlsen, amministratore delegato di Hayfin Capital Management intercettato da *Cnbc*. “I mercati del trasporto merci hanno tratto vantaggio dalla volatilità, dalla pandemia di covid-19 agli attacchi degli Houthis nel Mar Rosso, fino all'invasione russa dell'Ucraina”. L'**Etf Breakwave Tanker Shipping**, che replica attraverso contratti a termine l'andamento dei noli delle petroliere a breve scadenza, è salito di oltre il 2.300% dall'inizio dell'anno e di circa il 650% dallo scoppio della guerra in Iran. “Le navi devono percorrere ora distanze maggiori”, spiega Nicolas Tirogalas, amministratore delegato di Tufton Investment Management. Anche “se il conflitto iraniano dovesse terminare, è **improbabile che la situazione torni allo status quo**”, avverte l'esperto.

Secondo Alessio Garzone, portfolio manager di Gamma Capital Markets, Hormuz ha dato uno sprint in più, ma **il mercato dei tanker attraversava una situazione particolare ancor prima dell'escalation**. “La guerra, e di conseguenza la crisi energetica, non ha fatto altro che togliere ulteriore capacità dal mercato per cui se una nave deve evitare determinate rotte, percorrere più miglia o restare più a lungo impegnata”, racconta a The Signal. A titolo esemplificativo, dall'inizio del conflitto **i passaggi attraverso il Capo di Buona Speranza sono aumentati del 59%**. Più distanza vuol dire più giorni di

navigazione e, quindi, meno capacità libera. “È soprattutto da qui che nasce l’esplosione dei noli”, afferma Garzone.

Il rally dei tanker è sostenibile?

Attualmente, una superpetroliera sulla rotta Golfo Arabico-Cina viaggia intorno ai 254mila dollari al giorno, stando ai dati raccolti da Gamma Capital Markets.

“Siamo già scesi parecchio rispetto ai picchi di marzo, quindi una prima normalizzazione c’è stata, ma parliamo comunque di **valori quasi doppi rispetto alla media dell’ultimo anno** e enormemente superiori ai livelli necessari per coprire i costi della nave”, dichiara l’esperto. “È evidente che cifre così alte non sono sostenibili nel lungo periodo, ma il vero tema è capire **quanto tempo servirà per tornare verso livelli più normali** e, soprattutto, **dove sarà questa nuova normalità**”. Secondo Garzone, finché Hormuz resterà problematico e le rotte continueranno ad allungarsi, i conti delle compagnie possono restare molto forti.

“Questo settore ha una caratteristica particolare a riguardo. Una volta coperti i costi della nave, ogni incremento dei noli ha un impatto molto forte sui margini e sulla cassa, per cui se passi da 40 o 50mila dollari al giorno a oltre 200mila, una parte enorme di quella differenza finisce direttamente nei risultati.

Probabilmente, è anche **il motivo per cui i titoli hanno corso così tanto**”, dice il portfolio manager. Ma è tutto oro ciò che luccica? “Alcune società hanno guadagnato oltre il 100% da inizio anno e a questi livelli non è più sufficiente che il mercato dei tanker rimanga buono”, risponde Garzone. “Per giustificare certe valutazioni serve che rimanga molto buono ancora per un po”.

Gli scenari per il settore marittimo

Il rischio più immediato, secondo l'esperto, è **una vera riapertura dello Stretto**. In quel caso, aumenterebbero le navi disponibili, diminuirebbero le miglia percorse e la normalizzazione dei noli potrebbe essere anche piuttosto veloce. "Il mercato azionario, come spesso accade, probabilmente inizierebbe a prezzarla prima ancora di vederla completamente nei numeri", osserva Garzone. "Viste le condizioni geopolitiche, potremmo dire che **nel breve il quadro resta favorevole** e non mi stupirebbe vedere ancora risultati molto forti, soprattutto se Hormuz dovesse rimanere complicato. Sul **medio periodo**, invece, **sarei più prudente**, perché il mercato ha già corso molto e l'offerta di nuove navi inizierà a diventare un tema sempre più concreto".