

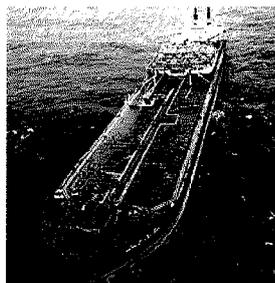


Marittima

PETROLIERE

«Product tanker», le navi del futuro

pag. 50

**Scenari.** Il trasporto si adegua ai cambiamenti della geografia dei pozzi e delle modalità di produzione

Le nuove rotte del petrolio

In sofferenza le petroliere tradizionali, avanzano le «product tanker»

Raoul de Forcade

Stanno cambiando con rapidità la geografia e le modalità delle produzioni di petrolio nel mondo e mutano, di conseguenza, le tipologie di navi utilizzate per il trasporto dei prodotti petroliferi nonché il valore dei noli. Una situazione che vede il comparto delle *crude oil*, cioè le petroliere tradizionali per il trasporto del greggio, in sofferenza, con una *overcapacity* di stiva e noli sempre bassi. Al contrario, le *product tanker*, cioè le unità destinate alla movimentazione dei prodotti raffinati, stanno vivendo una nuova primavera che porta i noli al rialzo, anche se non ancora ai livelli precedenti la crisi globale.

A dare un quadro efficace della situazione è uno studio internazionale della banca d'investimenti Pareto Securities, che disegna la nuova geografia del trasporto petrolifero. Dalla ricerca si evince che, in Europa, dal 2008 hanno chiuso 15 raffinerie, per una capacità di 1,7 milioni di barili al giorno, e altre 10 chiuderanno definitivamente entro il 2020. Il che significa che il vecchio continente, anche se la domanda non crescerà, sarà portato ad aumentare le importazioni di prodotti raffinati. Intanto stanno fermandosi anche le raffinerie nei Caraibi, in Australia e in Giappone. Crescono, invece, i punti di raffinazione in Medio Oriente, in India (che nel 2012 ha esportato 1,2 milioni di barili al giorno) e in Cina. Vi è poi il fenomeno Usa che, grazie allo *shale oil*, cioè il petrolio estratto dall'argilla, e poi lavorato, sta diventando il più importante esportatore di prodotti petroliferi al mondo. A spiegare le ricadute di questa situazione sull'armamento è Paolo d'Amico, al vertice (col cugino Cesare) del gruppo omonimo che, attraverso la quotata d'Amico International

Shipping, opera nel mercato delle *product tanker*.

«Le petroliere per il greggio - afferma l'armatore - caricano dove si trovano i pozzi, che non cambiano collocazione. Invece le *product tanker* caricano presso le raffinerie, la posizione geografica delle quali sta mutando. E così aumenta la distanza tra raffinerie e punti di utilizzo del prodotto. Quindi, anche a pari consumi, la domanda di *product tanker* cresce». D'Amico sottolinea che, a differenza di quanto avveniva in passato, in cui erano le petroliere di greggio a fare i viaggi più lunghi, in futuro saranno sempre più «i prodotti raffinati a dover coprire le maggiori distanze via mare, a causa del posizionamento delle raffinerie moderne nei Paesi produttori di petrolio. Vi sarà, quindi, anche una tendenza ad aumentare la portata delle navi *product*, in particolare delle unità *long range 2 (Lr2)*, da 100-110 mila tonnellate di portata. Fermo restando che, comunque, le unità più piccole, cioè le *handy* e le *medium range (Mr)*, rimarranno molto a lungo le navi preferite, per la flessibilità e la versatilità che consentono loro di essere idonee a tutti i traffici, senza problemi di limitazioni di porti». Attualmente, afferma l'armatore, «le grandi compagnie petrolifere chiedono navi sempre nuove e all'avanguardia e pagano, per le *product tanker*, premi sui contratti di medio periodo addirittura più alti di quelli per i viaggi spot. Ci sono molte nuove costruzioni in corso, perché un contratto di 5 anni oggi è talmente favorevole da giustificare la costruzione, ad hoc, di una nuova nave, che può costare circa 32 milioni di dollari».

CAMBIAMENTO

Le tanker per il trasporto dei prodotti raffinati sono richieste dalle major del petrolio più delle navi per movimentare il greggio

