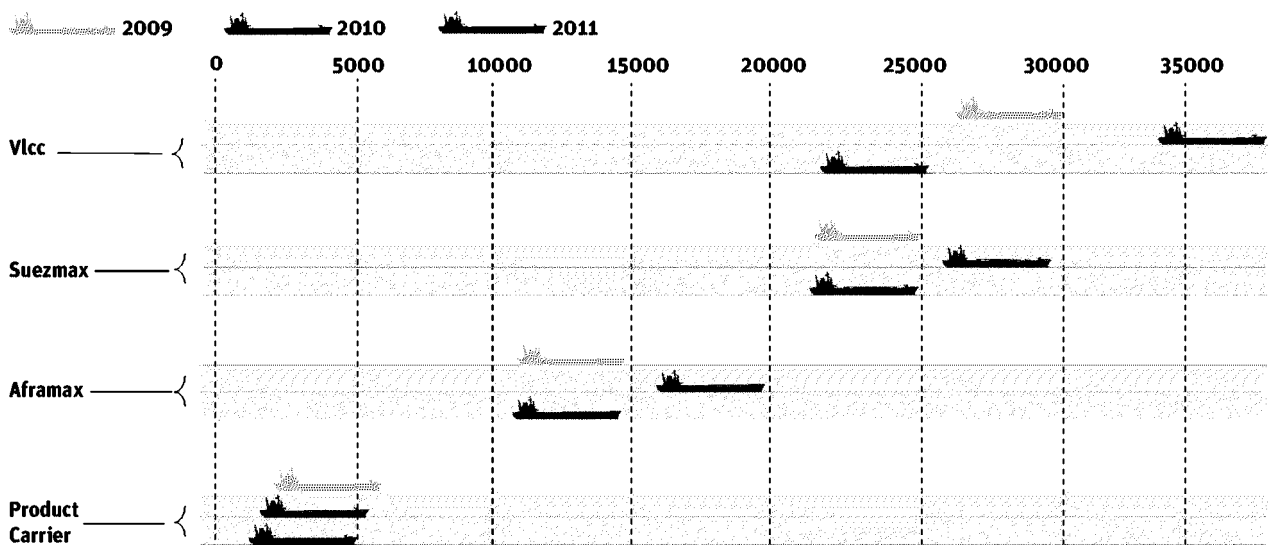


**Grandi navi.** La flotta di maxi-tanker in aumento del 34%

# Troppe petroliere, operatori in allarme per i noli «low cost»

## I noli delle petroliere

Dati spot in dollari al giorno, per tipologia di unità - Marzo 2011



Nota: le Vlcc sono unità da 300mila tonnellate di portata; le Suezmax da 150mila tonnellate; le Aframax da 100mila tonnellate; le Product carrier da 45mila tonnellate

Fonte: Genoa Sea Tanker

## D'Amico: il 2011 sarà un anno di assestamento, faro sul Giappone

**Raoul de Forcade**  
GENOVA

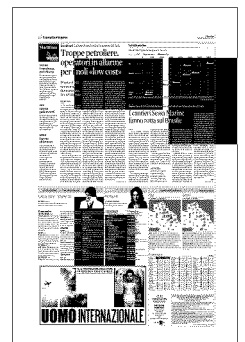
La crisi globale del 2008 e 2009 non è ancora alle spalle, nonostante un 2010 in miglioramento. Ne sono convinti broker e armatori che operano con le petroliere. Per le quali i noli, scesi sotto i livelli di guardia nei mesi scorsi, ora sono leggermente risaliti ma non ancora in modo soddisfacente. La colpa è soprattutto dell'*overtonnage*, cioè dei grandi ordini di nuove navi, fatti subito prima dello scoppio della crisi mondiale. E il conflitto libico, che in un primo tempo ha fatto impennare i

noli delle tanker, non ha determinato effetti duraturi, come alcuni analisti avevano, invece, prefigurato. Mentre qualche effetto al rialzo sui noli potrà arrivare dal terribile terremoto che ha colpito il Giappone, dove aumenterà la richiesta di materie prime ed energia.

In ogni caso, le petroliere che stanno arrivando sul mercato sono un numero così elevato da creare un'offerta superiore alla domanda. Basti pensare che per le Vlcc (Very large crude carrier) da 300mila tonnellate di portata e per le Suezmax da 150mila tonnellate ci sono ordini, a marzo, pari rispettivamente al 34 e 36,2% della flotta già esistente. Solo un po' meglio va per la Aframax (100mila tonnellate) e le Product carrier (per prodotti raffinati, da 45mila tonnellate) per le quali gli ordini attivi sono pari al 15,8 e 17,4% della flotta esistente. A spiegarlo è Ennio Palmesino, broker alla guida della

società Genoa Sea Tanker. Il quale ricorda come, prima della crisi le Vlcc viaggiassero a un nolo di 90mila dollari al giorno, le Suezmax a 60mila, le Aframax a 40mila e le Product a 25mila. Poi il mercato è crollato e le Suez sono arrivate a 4mila dollari al giorno di nolo e le Aframax a 2mila.

In seguito i noleggi hanno cominciato a stabilizzarsi «e con il conflitto in Libia, che ha costretto l'Europa ad acquistare il greggio russo e del Mar Caspio - dice Palmesino - per un breve periodo le Suezmax hanno viaggiato a 44mila dollari e le Aframax a 35mila. Poi, però, nonostante i pozzi libici continuino a non pompare, è ricominciata la discesa. A fine marzo le Suezmax erano a 30mila dollari al giorno e Aframax a 12mila. Inoltre, da ottobre a dicembre 2010 e tra gennaio e febbraio di quest'anno, alcune petroliere hanno viaggiato in time charter negativo. Significa che l'armatore, pur di far girare la nave, ha fissato un nolo tale che



non copre neppure i costi vivi del viaggio, cioè bunker e spese portuali. E non ricordavo una situazione di time charter negativo dagli anni '80. Ciò nonostante, gli armatori, io credo per il timore di mostrarsi deboli con le banche, non hanno fermato le navi, come invece era accaduto trent'anni fa». Comunque, spiega Palmesino, «il petrolio non manca: lo dimostra il fatto che l'Europa ha sostituito quello libico con il russo: non è stato necessario andare fino in Arabia Saudita o in Nigeria. E così il nolo delle Vlcc, le navi per quel tipo di tragitto, non è salito; oggi è bassissimo: 4mila dollari al giorno. La verità è che il prezzo del petrolio sta salendo non perché manca il greggio ma perché c'è chi specula coi derivati e gioca sul rialzo del prezzo al barile. Peraltro, i consumi dell'Occidente, al contrario dell'Oriente, continuano a diminuire: non siamo ancora fuori dalla crisi».

Anche **Paolo d'Amico**, presidente di **Confitarma** e ai vertici della compagnia omonima, che opera sia con petroliere che con portarinfuse, ritiene che il 2011 «sarà ancora un anno di assestamento, con molte navi in costruzione che entreranno in esercizio e determineranno un surplus di stiva. Però alcuni numeri macro dell'economia stanno fornendo segnali positivi. E un rialzo dei noli, paradossalmente, potrà essere determinato dalla tragedia accaduta in Giappone. Il blocco di molte centrali nucleari nel Paese porterà i giapponesi a importare, in sostituzione, gas, carbone e olio combustibile. Questo creerà movimento, sia per le tanker che per le portarinfuse, e i traffici marittimi saranno influenzati dalle vicende di questo sfortunato Paese che deve far ripartire la propria economia». D'Amico chiarisce, poi, che «in un simile quadro generale, l'armamento italiano è decisamente in buona salute. La nostra marineria è forse più forte rispetto al periodo pre-crisi grazie all'opera di consolidamento e riorganizzazione svolta nell'ultimo periodo. In un anno la nostra flotta mercantile ha registrato un aumento del 10% e risulta composta di oltre 1.600 unità, tra cui 261 cisterne, 80 bulkcarrier, 19 portacontenitori, 67 traghetti merci, 85 ro-ro merci e passeggeri e 22 navi da crociera».

© RIPRODUZIONE RISERVATA