

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Gli effetti collaterali sullo shipping del crollo del petrolio

Nicola Capuzzo · Tuesday, April 7th, 2020

*Contributo a cura di Ennio Palmesino \**

*\* Broker marittimo*

E' notizia nota che le navi cisterna da due milioni di barili (VLCC) hanno raggiunto, già alcune settimane fa, noli con pochi precedenti nella storia dello shipping, oltre i 200.000 dollari/giorno, per poi ripiegare leggermente sui 180.000 più di recente.

Ma il crollo del prezzo del barile non ha avuto influenze solo sul mercato dei noli. Si sono visti altri fenomeni legati ai prezzi assai appetibili del barile. Per esempio, sul fronte della caccia allo stoccaggio. Il mercato petrolifero si trova in situazione di contango estremo (quando il prezzo spot è inferiore al prezzo futuro), basti dire che il differenziale fra il barile per consegna ad aprile e quello per consegna a novembre è intorno ai 13 dollari, che su un prezzo base di 27 dollari fa quasi il 50%. Quindi conviene comprare subito i barili e stocarli, in attesa di un prevedibile rialzo dei prezzi. Così c'è stata prima la corsa allo stoccaggio a terra, più economico, e poi, esaurito quello, la corsa al noleggio a tempo di petroliere per stoccaggio galleggiante. E' stata persino noleggiata la nave più grande del mondo, la Europe, da 440.000 tonnellate, per sei mesi a circa 37.000 dollari/giorno. Gli esperti valutano che potrebbero essere nolggiate per stoccaggio fino a 200 VLCC, cioè un quarto della flotta mondiale. Sono state anche nolggiate navi porta-prodotti raffinati da 80-100.000 tonnellate per stoccare prodotti raffinati, come gasolio, benzina e jet fuel.

L'altro aspetto interessante è che il combustibile navale, come giusto e normale in un mercato aperto e concorrenziale, è crollato anch'esso (non come la benzina in Italia, che è scesa solo di 10 centesimi al litro). Così è avvenuto che le navi più grandi hanno riscoperto la rotta del Capo di Buona Speranza, escludendo Suez che applica pedaggi massacranti. La prima è stata una nave portacontainer da 16.000 Teu di CMA CGM, che impiegherà ovviamente più tempo sulla rotta, ma risparmierà sul pedaggio. E come in tutti i mercati che si rispettano, l'autorità del Canale di Suez ha dovuto cominciare ad applicare sconti sui pedaggi, per cercare di arginare le perdite di passaggi.

Entrambi i fenomeni (stoccaggio galleggiante e rotte più lunghe, grazie al combustibile meno caro) sottraggono tonnellaggio al mercato, e quindi aiutano a tenere alti i noli spot delle navi cisterna.

---

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, April 7th, 2020 at 10:47 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.