

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Noli delle navi cisterna raddoppiati: Premuda e Scorpio Tankers ne approfittano

Nicola Capuzzo · Saturday, April 25th, 2020

Le navi cisterna PS Trieste e Grazia di Premuda sono in questi giorni le uniche controllate da interessi italiani ad aver approfittato della fase marcatamente rialzista del liquid bulk che in un settimana ha visto di fatto raddoppiare i noli sul mercato spot. La PS Trieste (ex Rbd Gino Ferretti), una LR2 del 2011 da 107.500 tonnellate di portata, è stata fissata non a viaggio, altrimenti avrebbe incassato ancora di più, ma a tempo con un time charter di sei mesi da 25.000 dollari al giorno con il noleggiatore Vitol. La MR2 Grazia, che da Motia Compagnia di Navigazione è stata trasferita a Pillarstone a fine 2019, navigherà invece per i prossimi sei mesi al servizio di Trafigura per 15.000 dollari/giorno.

Ancora meglio è andata alla più moderna (del 2016) STI Grace (110.000 Tonnellate di portata) della monegasca Scorpio Tankers che ha spuntato un time charter di 12 mesi a 40.000 dollari giornalieri. In entrambe i casi si parla di noli particolarmente remunerativi per l'armatore, soprattutto nel secondo caso.

Questi numeri sono il risultato di un mercato delle navi cisterna che ha visto raddoppiare i valori nel giro di una settimana. Un'analisi della società di brokeraggio navale Affinity parla di rate da 170.000 dollari/giorno per le grandi petroliere, da circa 100.000 dollari/giorno per le Suezmax (rispetto a una media di aprile da circa 80.000 dollari). Per ciò che riguarda le navi cisterna che trasportano prodotti raffinati sul mercato spot i noli delle LR2 su alcune rotte sono arrivati a 160.000 dollari/giorno. Secondo Affinity nei giorni scorsi si è registrata una corsa ad accaparrarsi naviglio visto il timore che le tariffe possano aumentare ulteriormente nei prossimi giorni. Bene anche le navi LR1 con ritorni giornalieri da circa 100.000 dollari.

L'impennata più significativa dei noli si è però avuta per le navi Medium Range che su alcune rotte, fra queste anche il mercato del Mediterraneo, hanno raggiunto picchi mai visti prima. Le unità Handysize, le più piccole fra le navi che trasportano prodotti raffinati, stanno incassando quasi 115.000 dollari al giorno lungo le rotte del Mar Mediterraneo, mentre a inizio anno i noli erano di circa 12.000 dollari.

Un articolo di Bloomberg spiega che le raffinerie sono a caccia di navi per lo stoccaggio di jet-fuel e benzina che nessuno compra e questo è uno dei principali fattori che ha innescato la corsa verso

l'alto dei rendimenti per le navi cisterna. Insomma non più solo le grandi petroliere vengono richieste per stoccare petrolio ma anche le navi cisterna impiegate nel trasporto di prodotti raffinati.

Finora le raffinerie hanno stoccato fino a quando possibile i prodotti invenduti nei depositi a terra ma ora si trovano appunto costretti a impiegare anche le cisterne delle navi. Con i consumi e la domanda in forte calo, chi non riesce a trovare il modo di stoccare il proprio output sarà costretti a tagliare la produzione, se non a chiudere completamente l'attività.

“Ci stiamo rapidamente avvicinando al punto cruciale in cui sarà difficile trovare delle navi e le rate di nolo sono attualmente stratosferiche” ha detto Torbjorn Tornqvist, vertice del trader di commodity Gunvor Group. Il segno di una caccia mondiale alle navi cisterna è evidente: oggi costa più di 8,6 milioni di dollari trasportare dall'Europa all'Asia un carico di 80.000 tonnellate di nafta, mentre solo pochi anni fa la stessa rotta pagava poco più di un milione di dollari. La società armatoriale Torm stima che circa il 7% della flotta globale di products tanker sia ora impiegata per lo stoccaggio.

La situazione è destinata a evolvere ancora perché, secondo le stime della società di trading Gunvor, le raffinerie di tutto il mondo hanno già ridotto il ritmo d'attività a circa 17 milioni di barili al giorno, ma è probabile che questo calo arrivi fino a circa 20 milioni di barili al giorno entro i primi di maggio. A quel punto, i produttori di petrolio avranno ancora più difficoltà a trovare chi acquisterà i loro barili.

La scarsità di stiva per spedire o stoccare i prodotti è accentuata dal fatto che le navi che i trader speravano di vedere disponibili in questo momento, dopo essere giunte ai porti di destinazione, rimangono ancorate in attesa di potere scaricare. Molti terminal di importazione di greggio sono completamente pieni e questo costringe le petroliere ad attendere per settimane fino a quando i terminal e i depositi a terra non saranno in grado di scaricare. Questo scenario comporta chiaramente un'ulteriore riduzione dell'offerta di stiva disponibile.

A tutto ciò, secondo secondo Randy Giveans di Jefferies Llc, “ci sono state molte vecchie navi cisterna per prodotti raffinati che sono passate a trasportare greggio. Questo ha ulteriormente ridotto l'offerta di stiva delle products tanker spingendo i noli spot a livelli record e i time charter ai massimi del decennio”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, April 25th, 2020 at 11:20 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.