

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Olivi (Trafigura): Navi e porti strategici. Oggi ciò che vale è controllare il tonnello

Nicola Capuzzo · Thursday, July 9th, 2026

Lo shipping non è più soltanto un servizio a supporto del commercio internazionale, ma oggi più che mai sta diventando un asset strategico per garantire sicurezza degli approvvigionamenti, continuità delle catene logistiche e competitività globale. È questa la visione di Andrea Olivi, Global head of shipping di Trafigura, delineata in una lunga intervista rilasciata al media cinese *Xinde Marine News*.

Il manager di origini genovesi descrive una trasformazione che negli ultimi dieci anni ha cambiato profondamente il ruolo della funzione shipping all'interno del gruppo. Quando Olivi entrò in Trafigura nel 2015, la società controllava meno di cento navi e il dipartimento marittimo operava principalmente per soddisfare le esigenze logistiche interne. Oggi il gruppo gestisce circa 500 unità tra petroliere e bulk carrier e oltre il 60% dell'attività è svolta per clienti esterni, tra cui raffinerie asiatiche, compagnie petrolifere nazionali e altri trader internazionali. Di fatto, la divisione shipping è passata dall'essere un centro di costo interno a diventare una vera piattaforma commerciale globale, con oltre cento professionisti distribuiti tra Europa, Asia e Americhe.

Secondo Olivi, il nuovo scenario internazionale impone un diverso approccio rispetto al passato. Per decenni i grandi trader hanno potuto contare sulla disponibilità del mercato dei noli per reperire rapidamente capacità di trasporto. Oggi guerre, sanzioni, tensioni geopolitiche, restrizioni assicurative e rischi operativi rendono molto più importante poter disporre di tonnello sotto il proprio controllo. Per questo Trafigura ha iniziato ad affiancare alla tradizionale attività di chartering anche investimenti diretti negli asset navali. Il manager precisa tuttavia che l'obiettivo non è trasformarsi in un armatore tradizionale. La strategia consiste piuttosto nel combinare navi di proprietà, contratti di noleggio a lungo termine, leasing e altre forme di controllo della capacità di stiva, così da aumentare il portafoglio logistico e ridurre l'esposizione alla volatilità del mercato. "La questione non è possedere tutte le navi" è il concetto espresso da Olivi, "ma essere certi di poter disporre della capacità necessaria quando il mercato entra in crisi".

Tra le decisioni più rilevanti degli ultimi mesi figura non a caso l'ordine in Cina di oltre dieci Very Large Crude Carrier, con la recente consegna della prima unità costruita da Hantong. Olivi esprime un giudizio molto positivo sulla cantieristica cinese, definendone lo sviluppo "una straordinaria storia di successo". I principali costruttori della Repubblica Popolare hanno ormai raggiunto standard qualitativi tali da competere ai massimi livelli mondiali.

La scelta delle VLCC nasce da una precisa lettura dell'evoluzione del mercato petrolifero. La crescita della produzione di greggio proviene sempre più da aree lontane dai principali mercati di consumo asiatici, come Guyana, Venezuela, Argentina e Africa occidentale. Questo determina un aumento delle distanze percorse dalle petroliere e quindi dell'indice tonnellate-miglia. A sostenere il mercato contribuiscono anche l'invecchiamento della flotta mondiale e la progressiva uscita dal mercato convenzionale delle unità coinvolte nei traffici sanzionati o riconducibili alla cosiddetta "shadow fleet". Secondo Olivi, inoltre, l'espansione della capacità dei terminal petroliferi di ricevere navi di grandi dimensioni e la ricerca di maggiori economie di scala continueranno a favorire il segmento delle Vlcc.

Non solo le navi ma anche i porti diventano infrastrutture strategiche. Uno dei messaggi più significativi dell'intervista riguarda il ruolo strategico assunto dagli asset marittimi. Olivi condivide infatti il pensiero, sempre più diffusa nel settore, secondo cui "le navi sono i nuovi semiconduttori", aggiungendo che anche i porti stanno acquisendo la stessa rilevanza strategica. Per questo governi, compagnie energetiche e grandi trader stanno progressivamente rivalutando il controllo della capacità marittima come elemento fondamentale della sicurezza economica nazionale. La recente crisi nello Stretto di Hormuz ha rappresentato una dimostrazione concreta di questa nuova realtà. Non è più sufficiente conoscere il livello dei noli: è indispensabile sapere se sarà effettivamente possibile reperire una nave nel momento in cui servirà.

Durante la fase più critica della crisi di Hormuz, Trafigura ha avuto fino a nove navi coinvolte nelle limitazioni operative dell'area. Pur riconoscendo che una piena riapertura dello stretto rappresenterebbe un importante fattore positivo per il mercato delle Vlcc e delle Suezmax, il manager sottolinea che la priorità resta garantire la sicurezza degli equipaggi. Solo una situazione stabile e priva di incidenti consentirà un ritorno alla normalità dei traffici.

Nell'intervista emerge anche il ruolo crescente del leasing navale cinese. Secondo Olivi, gli operatori finanziari cinesi rappresentano ormai uno degli strumenti più importanti per il finanziamento delle flotte mondiali e stanno assumendo una funzione strategica anche nel controllo della capacità di trasporto. Il valore del leasing, osserva, non consiste più soltanto nell'offrire capitale, ma anche nell'inserirsi all'interno delle grandi catene logistiche e commerciali globali.

Smentendo l'interesse a investire nel settore delle navi portacontainer, Trafigura attribuisce invece un'importanza crescente a Tfg Marine, la società di bunkeraggio partecipata insieme a Frontline Management e Cmb.Tech. Secondo Olivi, la disponibilità di carburante è ormai parte integrante della sicurezza della supply chain; una nave senza bunker non può navigare e una fornitura non conforme può determinare perdite operative enormi, soprattutto per le unità di ultima generazione impegnate nei traffici internazionali. Per questo motivo le piattaforme di bunkeraggio stanno assumendo un ruolo sempre più strategico nella gestione del rischio operativo quando si parla di trasporti marittimi.

Sul fronte della decarbonizzazione, Olivi immagina un futuro caratterizzato dalla coesistenza di diversi combustibili: metanolo, ammoniaca, Gnl, biocarburanti e probabilmente anche etanolo troveranno spazio in funzione delle diverse esigenze operative e della disponibilità delle infrastrutture. Per le società di bunkeraggio ciò significa dover evolvere verso piattaforme in grado di offrire contemporaneamente più tipologie di carburante.

Quanto alla regolamentazione ambientale, il manager ritiene che FuelEu Maritime sia più efficace dell'Eu Ets nel favorire gli investimenti verso combustibili a basse emissioni, ma ribadisce la

necessità di arrivare quanto prima a un sistema regolatorio globale, evitando una proliferazione di normative regionali differenti.

Un elemento ricorrente dell'intervista è il ruolo sempre più centrale della Cina. Per Trafigura il Paese rappresenta contemporaneamente un partner nella costruzione navale, una fonte di finanziamento attraverso il leasing, un mercato di sbocco rappresentato dalle grandi raffinerie e un potenziale protagonista della futura produzione di combustibili verdi come ammoniaca e metanolo. È una visione che conferma come il baricentro dello shipping mondiale continui a spostarsi verso l'Asia.

In questo scenario la conclusione di Olivi sintetizza efficacemente la nuova strategia del gruppo: le navi non sono più soltanto asset soggetti ai cicli del mercato dei noli, sono diventate strumenti di sicurezza della supply chain, asset energetici, finanziari e geopolitici. Per un operatore globale come Trafigura, controllare il trasporto marittimo significa oggi garantire continuità ai flussi commerciali, offrire un migliore servizio ai clienti, gestire il rischio e affrontare con maggiore resilienza un contesto internazionale sempre più instabile. È questa la logica che ha accompagnato la crescita della flotta controllata da meno di 100 a circa 500 unità nell'arco di un decennio e che, secondo il gruppo, caratterizzerà la prossima fase di evoluzione dello shipping mondiale.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, July 9th, 2026 at 2:16 pm and is filed under [Economia](#), [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.