

Trasporto marittimo: petroliere costrette a rivoluzionare le rotte

Lo scenario. L'armatore d'Amico: «Mi aspetto che, in futuro, ci siano grandi investimenti per oleodotti destinati a portare il prodotto fuori dal Golfo»

Raoul de Forcade



«Liberate Hormuz, perché lo Stretto va tenuto libero!». L'appello, che suona come un forte segnale d'allarme, arriva dall'armatore Paolo d'Amico, alla guida della Dis - d'Amico international shipping, una delle principali società private di trasporto marittimo al mondo, che opera nel settore delle navi cisterna per prodotti petroliferi raffinati (nonché sostanze chimiche e oli vegetali). Una compagnia che, oggi, proprio per la crisi di Hormuz, non sta certo vivendo un momento di crisi; al contrario, i noli sono più che raddoppiati, rispetto al periodo precedente il conflitto tra Israele, Stati Uniti e Iran.

Facendo una media approssimativa su rotte standard, prima della crisi, i noli di navi per il trasporto di prodotti raffinati variavano tra i 25mila e i 30mila dollari al giorno; ora si trovano tra i 60 e i 70mila. E la Dis, con le 29 tanker della sua flotta (più 10 in costruzione), sta ovviamente ricavando benefici da questi aumenti, al pari di altri armatori, a partire da quelli delle Vlcc (le grandi petroliere per il trasporto del *crude oil*), con noli arrivati a picchi di 500mila dollari al giorno.

«Il comparto - afferma d'Amico - non può lamentarsi, sta andando sicuramente bene. Però non trovo sia costruttivo per il futuro. Chiaramente stiamo vivendo un momento positivo, dal punto di vista economico, ma su una situazione drammatica, che va risolta».

La chiusura di Hormuz, spiega l'armatore, «ha tolto dal mercato circa 20 milioni di barili di petrolio al giorno che venivano da Golfo Persico. Questi sono stati sostituiti, in parte, da 5 milioni di barili trasportati con la pipeline Aramco, che attraversa l'Arabia Saudita, scaricando il greggio nel terminale di Yanbu, sul Mar Rosso. E da altri 5 milioni che ora arrivano da varie zone: dal centro dell'Asia, dagli Usa, dal Brasile e dal Venezuela».

A essere colpiti dalla mancanza di quei 10 milioni di barili - prodotti da Emirati, Kuwait, Iraq e Arabia Saudita - che non sono stati recuperati, chiarisce d'Amico, «sono, in primo luogo, i Paesi dell'Estremo Oriente, di cui il Golfo Persico era un grosso fornitore, a cominciare dall'India per arrivare alla Cina. Sul brevissimo periodo, il fatto che gli Usa abbiano tolto le sanzioni sul commercio di petrolio russo ha dato una mano al mercato. Ma si è trattato di un sollievo relativo. Le flotte di tanker, peraltro, hanno dovuto redistribuirsi su tutto il pianeta; perché chi era concentrato sul Golfo Persico, o comunque aveva idea di andare lì, ha dovuto cambiare completamente rotta e puntare su altre zone. E questa redistribuzione delle flotte non è una cosa che avviene in 5 minuti, necessita di parecchie settimane».

In questo momento, aggiunge d'Amico, «la situazione è di attesa, visto che il mondo dipende, in una maniera estremamente vitale, dalla riapertura di questo Stretto. E, francamente, mi stupisce che nessuno ci abbia pensato prima, perché, già negli anni Ottanta, con la guerra Iran-Iraq, gli iraniani avevano bloccato Hormuz. Gli unici che hanno pensato, in qualche misura, a questo problema sono stati i sauditi, con la pipeline da 1.200 chilometri che arriva a Yenbu, e gli Emirati Arabi con l'Abu Dhabi crude oil pipeline, che collega i campi petroliferi di Habshan con il porto di Fujairah, nel Golfo di Oman. Quest'ultimo, però, non è molto sicuro perché si trova, comunque, sotto il tiro dell'Iran. Mi aspetto, quindi che, in futuro, ci siano grandi investimenti per oleodotti destinati a portare il prodotto fuori dal Golfo, a prescindere dal passaggio nello Stretto. Oppure che ci sia una militarizzazione di Hormuz, per proteggerne la navigabilità. Sembra che l'Europa ora stia ponendo questa questione, con il progetto di avviare una missione di pace nell'area». Per quanto riguarda l'Italia, d'Amico sottolinea che «è avvantaggiata, rispetto ad altri Paesi; perché i nostri fornitori principali non sono nel Golfo, se non in minima parte. Noi prendiamo molto dall'Azerbaijan e quindi dal Mediterraneo, visto che il petrolio dell'Azerbaijan arriva in Turchia, e poi compriamo

dalla Libia: Paesi vicini e liberi. Chiaramente, però, paghiamo lo stesso prezzo che stanno pagando tutti gli altri».

Il Brent è arrivato, subito dopo l'inizio dei bombardamenti sull'Iran, a superare i 120 dollari al barile «oggi - dice d'Amico - è calato a circa 100 dollari, per una serie ragioni. In primo luogo, perché è scesa l'ondata emotiva determinata dall'iniziale mancanza di prodotto sul mercato; poi perché il petrolio è cominciato ad arrivare, sia pure lentamente, da altre zone; e, infine, e questo desta preoccupazioni, perché molte raffinerie del Far East stanno riducendo la produttività e comprano meno crudo. In Occidente stiamo vivendo normalmente ma in Malesia, Thailandia, Myanmar e Vietnam stanno già razionando: riducono i consumi e le raffinerie lavorano meno. Una situazione che non mi piace: sono volumi che vanno a sparire e preludono a una minor domanda di navi. Quindi, quel che può sembrare un ottimo mercato oggi, sarà tutt'altro che bello in futuro. E anche l'Europa ha un tallone d'Achille, perché la sua produzione di diesel e jet fuel non è sufficiente al fabbisogno. Per il diesel, poi, il problema è serio dato che, con l'arrivo della primavera, parte l'agricoltura che ne è grande consumatrice. Perciò la situazione non è allegra e quello che succede in Asia oggi potrebbe accadere in Ue domani, anche se sembra ci siano stoccaggi importanti di diesel».

Quei prodotti, chiosa d'Amico, «ora stanno arrivando dagli Usa, dall'area di raffinazione americana che si trova nel Golfo del Messico. Per questo, la nostra flotta, al momento, è molto spostata sull'Atlantico. Ma, nonostante l'operatività vada bene, vorrei una pace immediata, la riapertura dello Stretto e che si ricominci a lavorare come prima».

© RIPRODUZIONE RISERVATA