

La grande guerra della raffinazione ora colpisce il combustibile per le navi

ATTESA LA STRETTA D'INVERNO PER LE SCORTE: DEFICIT PREVISTO A 218.000 BARILI AL GIORNO NEL TERZO TRIMESTRE CONTRO I 6.000 DEL 2025

La chiamano già "la guerra della raffinazione". Da qui a novembre sarà il deficit di olio combustibile per le navi, dopo la stretta già in corso per diesel e jet fuel, ad affliggere i mercati. Perché ormai è nei numeri: le raffinerie danno precedenza alla produzione di diesel e carburante per aerei, pur di sfruttare al massimo quella che ormai è diventata una miniera d'oro. Anche se i prezzi dell'olio combustibile sono saliti di oltre il 70% dall'inizio della guerra, i cugini diesel e jet fuel hanno fatto peggio (l'Ice Future Europe del gasolio, un punto di riferimento globale è salito del 105% da fine febbraio). I margini sono alle stelle per i colossi del settore. E così, anche con il petrolio a 100 dollari al barile (comunque una buona notizia se si considera lo stop and go di Hormuz), il nuovo allarme arriva dalle scorte che mancheranno quest'inverno. Non certo dai prezzi del greggio. Lo sanno bene gli armatori, che già hanno visto salire i costi alle stelle per arrivare a destinazione senza Hormuz. Costi di carburante più elevati per bunker (questo è il termine tecnico del rifornimento marittimo) potrebbero a loro volta alimentare le tariffe di spedizione.

A pagare il prezzo più alto sarà l'Asia, la più dipendente dai flussi del Golfo interrotti dalla guerra in Iran, con Singapore, il più grande hub bunker del mondo, che importa più della metà dei suoi quasi 1 milione di barili al giorno di domanda, secondo i dati di importazione di Kpler e Rystad.

Fino a che punto arriverà la stretta d'inverno? Il deficit dovrebbe raggiungere i 218.000 barili al giorno nel terzo trimestre dell'anno, dicono le previsioni di Energy Aspects riportate da Reuters. Cifre che fanno impressione se confrontate con il primo deficit stimato dal terzo trimestre del 2025, quando era marginale di 6.000 bpd (barrels per day, ndr). Un esempio può essere utile. La raffineria Dangote nigeriana da 650.000 barili al giorno ha aumentato le esportazioni di diesel, benzina e carburante per aerei, mentre il suo export di olio combustibile è diminuito, dice Kpler. Tenendo conto che Dangote e altre raffinerie possono utilizzare l'olio combustibile come materia prima nelle unità di raffinazione secondarie per fare altri combustibili.

I MINIMI RECORD

Il punto è che sempre di più le scorte ai minimi di benzina e diesel incentiveranno le raffinerie globali a spingere al massimo la corsa all'utilizzo di unità secondarie di raffinazione pur di sfruttare più barili di materie prime di olio combustibile. Inevitabile

la stretta per le navi.

Qualche altro numero snocciolato da Reuters. Le scorte di benzina detenute in modo indipendente nell'hub Amsterdam-Rotterdam-Anversa hanno raggiunto il livello più basso in quasi cinque anni a fine agosto. Quanto agli Stati Uniti, le scorte di distillati della costa orientale, che includono il diesel, sono scese a un minimo storico. Di qui la pressione sui prezzi. Con gli stoccaggi sotto del 30% rispetto alle medie stagionali a tre anni nei principali hub di Singapore, Amsterdam-Rotterdam-Anversa e Fujairah.

Senza contare che chi naviga per rotte più lunghe per evitare lo strozzamento chiave del petrolio, lo stretto di Bab el-Mandeb o il Mar Rosso del tutto a causa delle minacce dei militanti Houthi, finisce perfino per aumentare la domanda. Ecco perché il prezzo del principale carburante per la navigazione, olio combustibile a bassissimo contenuto di zolfo (uno dei tre utilizzati dalle navi, il VLSFO), è in aumento di oltre il 70% da quando la guerra in Iran è iniziata, a 842 dollari a tonnellata, o 133 dollari al barile a Singapore, mostrano i dati dalla piattaforma ZeroNorth. Praticamente il doppio dell'aumento del Brent che arriva al 35% nello stesso periodo. Del resto hanno avuto il loro peso anche gli attacchi ucraini dei droni che hanno colpito la produzione della raffineria della Russia: le esportazioni di petrolio combustibile da Mosca ad agosto hanno raggiunto un minimo record di 591.000 barili al giorno, in calo rispetto a una media di oltre 860.000 barili al giorno nel 2025, secondo i dati di Kpler che risalgono al 2017. Mentre le esportazioni di petrolio combustibile in Medio Oriente sono scese del 45% anno su anno a una media di 447.000 barili al giorno nel periodo marzo-agosto. E non è finita qui.

© RIPRODUZIONE RISERVATA