

Petrolio, prezzo reale oltre 150 dollari

Noli e premi in aumento

Noleggiare una petroliera costa fino a un milione di dollari al giorno

Differenziali record sul mercato fisico a causa della scarsità di greggio

La quotazione del Brent è vicina a 110 dollari. Ma se nei mercati finanziari il rally del petrolio preoccupa, nel mondo reale un barile di greggio oggi costa molto più caro: una raffineria che voglia approvvigionarsi in tempi brevi arriva facilmente a pagare oltre 150 dollari, una volta inclusi i costi di trasporto e i differenziali di prezzo normalmente applicati alle forniture fisiche, voci che stanno registrando rialzi ancora più rapidi e intensi rispetto a quelli finora messi a segno dai cosiddetti "barili di carta".

Sissi Bellomo — a pag. 5

Tra noli e sovrapprezzi il petrolio nella realtà supera 150 dollari

Energia. Noleggiare una petroliera costa fino a un milione al giorno
Differenziali record sul mercato fisico a causa della scarsità di greggio



I noli marittimi delle petroliere sono a livelli mai visti: da due a cinque volte i massimi storici del 2020



Lo stop all'export saudita dal Mar Rosso penalizza soprattutto l'Europa: per sostituire i carichi cancellati costi record

Sissi Bellomo

Brent vicino a 110 dollari? Se il rally del petrolio sui mercati finanziari preoccupa, nel mondo reale un barile di greggio oggi costa molto più caro: una raffineria che voglia approvvigionarsi in tempi brevi arriva facilmente a pagare oltre 150 dollari — e in qualche caso forse anche più di 200 dollari — una volta inclusi i costi di trasporto e i differenziali di prezzo normalmente applicati alle forniture fisiche, voci che stanno registrando rialzi ancora più rapidi e intensi rispetto a quelli finora messi a segno dai cosiddetti "barili di carta".

Alcuni greggi a pronti, simili a quelli che sono venuti a mancare nel Golfo Persico, vengono offerti a prezzi intorno a 150 dollari al barile sul mercato spot, contro i 105 dollari circa cui scambiava ieri il Brent all'Ice. Gli stessi greggi — considerati meno pregiati di quelli leggeri e poco solforosi — prima della guerra costavano di solito meno del Brent. E quest'ultimo a febbraio era intorno a 70 dollari. E poi c'è il trasporto. Anche senza contare polizze di assicurazione e altri costi accessori, il solo noleggio della

nave oggi può aggiungere altri 20 dollari al barile, anche quando il carico arriva da regioni molto lontane dal Medio Oriente: questo è il livello raggiunto proprio ieri dai noli tra l'Africa Occidentale e la Cina.

Sono soprattutto i noli marittimi ad aver preso letteralmente il volo nelle ultime settimane, portandosi ai massimi storici su quasi tutte le rotte e in quasi tutte le categorie di navi cisterna, fino a superare un milione di dollari al giorno nel caso più estremo — per quanto in larga parte teorico — riferito ai viaggi delle petroliere più grandi tra il Golfo Persico e la Cina. Sulle altre rotte, incluse quelle che non presentano rischi, i noli delle Vlcc (Very Large Crude Carriers, capaci di trasportare 2 milioni di barili di greggio) sono comunque tutti al record storico, con punte che in molti casi superano 400mila dollari al giorno. Per raggiungere l'Estremo Oriente dall'Oman, evitando quindi il passaggio dallo Stretto di Hormuz, si arriva anche a 600mila dollari.

Sono valori fino a poco tempo fa inimmaginabili: tanto alti da far pensare a un caso di "fat finger", un errore di digitazione di un trader di-

stratto, commenta Greg Miller sulla testata specializzata Lloyd's List. «Persino i veterani più esperti osservano gli attuali sviluppi del mercato e si grattano la testa», si legge in un report di Poten & Partners. In passato, ricorda il broker marittimo, i ricavi delle Vlcc si erano spinti al massimo intorno a 200mila dollari al giorno e questo comunque è avvenuto molto di rado, solo nelle fasi di tensione più acute, come nel 2020 all'epoca della pandemia da Covid e prima ancora nel 2008, quando un boom della domanda di petrolio si era scontrato con una capacità di trasporto storicamente molto bassa.

Questo che stiamo vivendo però è un periodo davvero eccezionale, segnato nel caso dei combustibili dal-



L'impatto di due guerre: quella in Medio Oriente – dove si è infiammato anche il fronte sul Mar Rosso – e quella tra Ucraina e Russia. In entrambe le regioni il crollo della produzione di greggio e prodotti raffinati si associa a gravi limitazioni del trasporto marittimo. Anche nel Mar Nero la navigazione commerciale è semi paralizzata, oggi come oggi in modo ancora più drastico che nel Golfo Persico, dove i transiti nello Stretto di Hormuz, benché inferiori a prima della guerra, appaiono anzi di nuovo in ripresa. Sono transiti che avvengono in modo semi-clandestino, con trasbordi da una nave all'altra. E proprio questa pratica è una delle cause che hanno fatto esplodere i noli marittimi, perché sottrae capacità di trasporto, bloccandola a lungo in modo inefficiente in Medio Oriente. La capacità viene ridotta anche dai tempi di navigazione, che si allungano in modo anomalo: l'escalation nel Mar Rosso costringe di nuovo molte navi a circumnavigare l'Africa.

Molti analisti suggeriscono che dietro il rally dei noli ci sia anche lo strapotere di Sinokor: armatore sudcoreano che in alleanza con la Msc di Gianluigi Aponte ha fatto incetta di petroliere, arrivando a controlla-

re secondo alcune stime il 40% della capacità disponibile (in pratica quella operativa e non sottoposta a sanzioni). Infine pesa anche il rincaro del combustibile navale: l'export da Medio Oriente e Russia è crollato, mentre le raffinerie di tutto il mondo ne hanno trascurato la produzione, per massimizzare quella di diesel e jet fuel: il prezzo a Singapore è salito del 70% dall'inizio della guerra, riferisce Reuters, e rischia di salire ancora. Nel terzo trimestre Energy Aspects si aspetta un deficit di 218mila barili al giorno.

Le carenze, anche di greggio, sono sempre più difficili da colmare. E a complicare le cose c'è un ritorno sul mercato anche da parte della Cina, le cui importazioni – per quanto ancora storicamente basse – hanno ripreso a salire.

Anche per questo i noli, così come i prezzi di alcune varietà di greggio – in forte richiesta per sostituire barili mediorientali – hanno raggiunto valutazioni mai viste. L'impatto questa settimana è pesante soprattutto in Europa, dopo che l'Arabia Saudita ha cancellato le consegne di alcuni carichi in seguito alla totale sospensione dell'export dalla costa del Mar Rosso: decisione drastica, legata al fermo

dell'oleodotto East-West, messo fuori uso venerdì scorso dagli attacchi degli Houthis. Non è ancora chiaro quanto tempo ci vorrà per le riparazioni, ma Riad si sta già organizzando per intensificare le spedizioni dal Golfo: barili che però andranno probabilmente soprattutto in Asia.

Nel Vecchio continente si è quindi scatenata una corsa ad accaparrarsi carichi sostitutivi. E il greggio norvegese Johan Sverdrup – di qualità medium sour – ha raggiunto un prezzo senza precedenti: secondo Platts martedì è arrivato a scambiare con un premio di 19,55 dollari al barile rispetto al benchmark, che è in realtà il Dated Brent, a sua volta salito a circa 130 dollari, oltre 20 dollari in più del Brent di cui si parla di solito sui giornali: quest'ultimo è un contratto future senza consegna fisica e la prima scadenza attualmente è novembre, mentre il Dated Brent è greggio "vero", consegnato a pronti.

A febbraio, prima che Usa e Israele attaccassero l'Iran, un barile di Johan Sverdrup costava 2-3 dollari in meno del Dated Brent, il cui prezzo era a sua volta grosso modo allineato ai circa 70 dollari al barile che quotava il future sul Brent.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PETROLIO, CESSATO ALLARME SULLA PRODUZIONE LIBICA

La produzione di petrolio in Libia, Paese chiave per le forniture all'Italia, è tornata su livelli normali dopo aver subito un

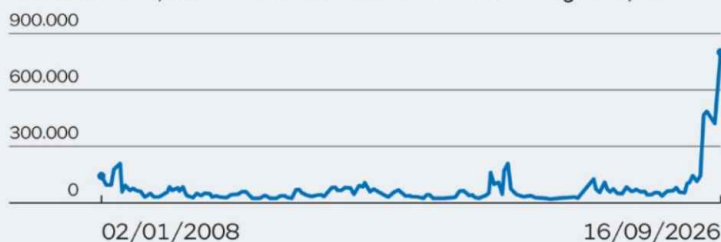
impatto «limitato» dalle proteste di martedì nel bacino di Ghadames, area occidentale del Paese. Lo ha assicurato ieri alla Reuters il presidente della National Oil Corporation (Noc). Un

gruppo di addetti alla sorveglianza, che reclama aumenti salariali, aveva chiuso una valvola dell'oleodotto Hamada-Zawiya, costringendo a fermare i giacimenti Hamada, Tahara e NC5. .

La corsa dei prezzi

NOLI MARITTIMI

Petroliere Vlcc, rotta Golfo Arabico-Far East. Dollari al giorno, Tce*



(*) Time charter equivalent. Fonte: Poten & Partners

PETROLIO

Quotazioni del Brent all'Ice, 1ª posizione. Dollari al barile

