

Il maxi-ingorgo dei porti

GIORGIO ARFARAS

È uno degli ingorghi più grossi della storia, si vede addirittura dal satellite: decine di superpetroliere ancorate al

largo dei porti, ciascuna con in pancia almeno due milioni di barili di greggio.

CONTINUA A PAGINA 19

IL MAXI-INGORGO DEI PORTI

Più di quanto viene consumato dall'intera Italia in un solo giorno.

Ce ne sono decine, ammassate davanti ai porti del Golfo Persico, in rotta nell'Oceano Indiano e infine «parcheeggiate» al largo di Singapore, il maggiore snodo petrolifero dell'Asia. Il traffico di Vlcc - Very Large Crude Carriers, le superpetroliere - è salito a livelli di intensità mai vista, e gli analisti si interrogano sui motivi di questo fenomeno. Quello che si sa per certo è che la Cina sta comprando petrolio ovunque, dall'Iran al Brasile, a ritmi mai visti, anche per darlo in pasto alle sue raffinerie, riaperte dopo un periodo di manutenzione.

Il sospetto però è anche che questo traffico senza precedenti sia segnale di una svolta del mercato, con la fine del periodo dei prezzi bassi che sta cambiando rapporti di forza non solo nell'economia ma anche sul piano geopolitico. Il petrolio estratto e non immediatamente venduto finisce infatti nei magazzini, come una merce qualsiasi. Il magazzino del petrolio è o «a terra», nei serbatoi, oppure «in mare», e qui abbiamo lo spettacolo delle superpetroliere

ferme nei porti. Una parte del petrolio estratta può non essere venduta se la domanda è insufficiente, oppure se si pensa che il suo prezzo in futuro sarà maggiore per cui conviene aspettare tenendolo in magazzino, oppure a largo di Singapore dentro le super-petroliere.

Aspettare però costa. Si hanno i salari dei marinai, l'ammortamento della nave, e il costo finanziario del capitale circolante e fisso immobilizzato. Se l'aspettativa è quella di un prezzo futuro che copre abbondantemente questi costi, ecco che le superpetroliere restano ferme anche a lungo nei porti. Se, invece, escono dai porti, ciò avviene perché non ci si aspetta un prezzo di molto maggiore in futuro. Anche perché non ci sono solo gli interessi dei compratori - che vogliono accaparrarsi più barili possibile prima che il prezzo salga, come i cinesi - ma anche dei produttori, che stanno pompando senza sosta, per mantenere le entrate nonostante il crollo del prezzo, e infatti uno degli «ingorghi» è al largo di Bassora, in Iraq.

Non ci però solo i costi economici nella vicenda. I marinai non possono sbarcare, perché le pe-

troliere sono enormi e attraccano molto lontano dai porti. Dopo che hanno ascoltato tutti i Dvd e visto tutti i film a disposizione, cominciano a innervosirsi, specie se a bordo è imposto - come avviene spesso - il «proibizionismo». A questo aspetto delicato di governo della «ciurma», si aggiunge un aspetto logistico. Si ha un limite al numero di super-petroliere che possono ormeggiare per quanto lontano dai porti.

Le navi ferme nel porto di Singapore non sono mai state così numerose, e, nello stesso tempo, si pensa che si muoveranno verso la Cina per soddisfare la sua domanda in ripresa, perché è terminata la manutenzione degli impianti di raffinazione e ora c'è bisogno di altra materia prima. Se le navi si muovono, la conclusione è quella che i proprietari del petrolio stipato nelle navi pensano che non si avrà un prezzo maggiore nel futuro, un prezzo che giustifichi i costi che intanto si sostengono per tenerle «a mollo». Tanto vale allora trasportarlo e venderlo in Cina, dal momento che ne hanno bisogno.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

