



Genova, 17 Ottobre 2011

No. 1496

Fonti:

Burke & Novi S.r.l.
Il Sole 24 Ore
Il Messaggero Marittimo
Corriere dei Trasporti
La Gazzetta Marittima
Lloyd's List
Lloyd's Ship Manager
Fairplay Shipping Weekly
Trade Winds - International Shipping Gazette
Journal pour le Transport International
Shipping News International
The Journal of Commerce (European edition)
B.P. Statistical Review of World Energy
H.P. Drewry: Shipping, Statistics & Economics
Intertanko port information & bunkers
International Bulk Journal
Containerisation International

Editore: Burke & Novi S.r.l.

Via Domenico Fiasella, 4/14 - 16121 Genova Tel. 01054921 - Telefax 010543342 / 010591392

Direttore responsabile: Giovanni Novi

Registro Stampa del Tribunale di Genova N. 23/87 con autorizzazione n° 6133 del 23.6.1987

Website: www.burkenovi.com E-mail address: tankers@burkenovi.com dry@burkenovi.com
sandp@burkenovi.com accounting@burkenovi.com

📌 ANDAMENTO DEI NOLI NELLA SETTIMANA 41 (10/14 Ottobre 2011)

CISTERNE

Il numero delle **VLCC** disponibili in Medio Oriente nelle prossime quattro settimane è diminuito di una trentina di unità (da 110 a 80) poiché molte navi hanno deciso di zavorrare verso il West Africa dove, per i viaggi verso gli Stati Uniti, i noli sono saliti a Ws 62,5 sulla scia dei miglioramenti ottenuti dalle **Suezmax**. Rimane il dubbio se tutte le VLCC che arriveranno in Atlantico potranno trovare impiego. La maggiore attività di noleggio in Medio Oriente ha reso gli armatori più riluttanti ad accettare i noli proposti dai noleggiatori. Questi ultimi si sono orientati sulle navi con qualche problema, come quelle appena uscite dal bacino o di nuova costruzione, per evitare di pagare noli più alti, ma alla fine per i viaggi dal Medio Oriente al Far East hanno dovuto concedere qualche punto in più, intorno a Ws 43, con un equivalente timecharter di meno 1.580 dollari al giorno. I profitti delle **Suezmax** per i viaggi dal Mar Nero al Mediterraneo hanno recuperato 20.000 dollari in un solo giorno, dopo che i ritardi per il transito del Bosforo hanno drasticamente ridotto la presenza di navi, raggiungendo 57.000 dollari o Ws 142. Inoltre, per questi viaggi gli armatori delle **Suezmax** sono riusciti ad imporre controstaillie pari a 50.000 dollari al giorno, in confronto ai 30.000 dollari della stagione estiva. La situazione in Mar Nero-Mediterraneo potrebbe avere benefici anche per le navi che operano in Atlantico limitandone la presenza nella regione. In quest'area le **Suezmax** hanno ottenuto noli di circa Ws 102,5 pari a circa 30.000 dollari al giorno, grazie anche ad una ripresa della domanda. La settimana è terminata in maniera tranquilla per le **Aframax**, dopo un forte aumento dei noli da Ws 90 a Ws 140 per i viaggi da Ceyhan o dal Mar Nero per il Mediterraneo. Il persistere dei ritardi nel Bosforo, sia in entrata che in uscita, ha costretto i noleggiatori a fissare le poche navi non interessate dai ritardi pagando sino a Ws 185. Questo balzo ha favorito anche le **Aframax** attive in Mare del Nord e nel Baltico, e i noleggiatori hanno lottato per fissare le poche navi ancora disponibili per date di caricazione entro fine ottobre. Per le **Product Tanker pulite** la settimana è iniziata in maniera vivace con molti carichi in mercato. Le Medium Range sono state fissate a noli varianti da Ws 145 a 155 per i viaggi con 37.000 tonn. da UK Cont. alla costa atlantica americana. Le Large Range 1 hanno mantenuto noli stabili di Ws115 dal Baltico agli Stati Uniti con 60.000 tonn. I carichi di ritorno dal Golfo americano per UK Cont.Med. hanno mantenuto noli invariati, mentre i Caraibi non si sono mossi da Ws 152,5 base 38.000 tonn. In Mediterraneo i noli si sono rafforzati salendo a Ws 155, per effetto dei ritardi negli Stretti turchi. Ad est di Suez, l'attività rimane rallentata. Le Large Range 1 hanno visto noli in caduta a Ws 117,5 per i viaggi dal Medio Oriente al Giappone con 55.000 tonn. Le LR2 fissate per gli stessi viaggi hanno ottenuto noli di Ws 120 base 75.000 tonn. Nei prossimi sette giorni, almeno 20 LR1 saranno presenti in Medio Oriente e il numero raddoppierà nelle prossime due settimane.

CARICO SECCO

Nonostante le festività cinesi, la settimana inizia in modo positivo per le **Capesize** con la rata media TC oltre i 30000 USD con un aumento di 3750 USD ed il BCI che raggiunge i 3546 punti. Molto attivo il WAustralia-Cina con le majors a pieno ritmo in cerca di navi e pagando una media di 12,50 USD pmt, ma si nota più movimento anche da altre aree di caricazione come India e Sud Africa. Il transatlantic Round voyage è ora sui 36500 USD, il Tubarao-Quindao paga più di 28 USD PMT e ci si aspetta un ulteriore rialzo. Il Pacific round voyage invece sfiora i 31000 USD mentre per i viaggi Conti-Feast gli armatori ottengono 50000 USD. Il periodo rimane abbastanza tranquillo anche se l'interesse da

parte dei noleggiatori per 1-2 anni è sempre presente. Per le **Panamax** molto attivo è il periodo breve con livelli intorno ai 14000 USD ed il RV in Pacifico conseguentemente a livelli più alti intorno ai 15000 USD mentre il backhaul vede meno di 6000 USD. In Atlantico è stata una settimana positiva con un aumento costante tutti i giorni. Il transatlantic round voyage riporta 17500/18000 USD e 27500 USD + BB per tornare in Pacifico. Per le **Supramax** sono stati giorni molto pieni, il USG-Med ottiene più di 30000 USD mentre il Med-USG è sugli 8000 USD. Le rate dal Sud America aumentano costantemente tutta la settimana sia per le Supra che per le Handy, navi aperte in WAFR sono fissate via ECSA per Feast a circa 24000 USD e 16000 USD per Continente. Anche in uscita dal Continente sono parecchi gli stem disponibili e per scrap con navi Handy da Baltico per Cina si vedono 25500 USD.

COMPRAVENDITA

Il mercato della compravendita risulta essere sempre abbastanza attivo anche se nella settimana trascorsa sono state riportate diverse operazioni che confermano il trend dei valori di mercato sempre in sofferenza. Tra le altre evidenziamo che la Cape size MV "PEPPE RIZZO" 177.000 DWT appena consegnata da cantiere Cinese SWS è stata ceduta intorno i 50 Mil. di USD. La stessa era stata contrattata come nuova costruzione nel picco del mercato, correva l'anno 2008, all'incirca al doppio. Tuttavia, i noli e le prospettive di mercato al momento attuale confermano questi valori anche prendendo in considerazione tre resales con consegna 2011/2012 per le TSU 134/135 e 147 da 205.000 DWT di portata costruite presso il cantiere Universal che hanno trovato compratori a circa 56,5 Mil. di USD. Notizie anche meno confortanti sono relative alle navi da carichi liquidi; tra le altre, ancora da confermare, rileviamo che la Maersk Tankers ha acquistato da Torm due LR2 le MT "TORM METTE" e MT "TORM MARIANNE" (109.672 DWT Costr. Dalian rispett. 2007 e 2008 - Epoxy Coated) a livelli che dovrebbero aggirarsi nella seconda metà dei 30 Mil. USD per unità ponendo pertanto un nuovo riferimento del settore. Sul fronte delle nuove costruzioni, viste le difficoltà ad assicurarsi nuovi ordinativi, i cantieri Cinesi oltre a condizioni particolarmente interessanti sul fronte di termini di pagamento e costo del prodotto difficilmente migliorabili nel medio termine, cercano di facilitare i potenziali acquirenti offrendo anche il supporto di un istituto di credito locale disposto, a determinate condizioni, a finanziare i nuovi contratti fino ad un 70% del valore. Nonostante la richiesta di navi da demolire stia mostrando un certo calo, i prezzi offerti per tonnellaggio interessante rimangono ancora su livelli sostenuti superando ampiamente, nei mercati di riferimento, i 500 USD per LDT.

ALTRE NOTIZIE

Le ultime vendite di VLCC evidenziano l'allarmante perdita di valore di queste navi, in particolare quelle in età avanzata, che si sta avvicinando rapidamente al valore della demolizione. La vendita della *Saga Unity* di 298.920 dwt costruita nel 2000 per 29,4 milioni di dollari è stata motivata dal declino dei valori delle navi che fa aumentare il rischio che la compagnia armatrici Saga Tankers non rispetti i suoi contratti di finanziamento. La *Saga Unity* fu acquistata nell'aprile 2010 per 67,6 milioni di dollari e ha perso il 56% del suo valore in soli 18 mesi. La nave ha un debito residuo di 31,3 milioni di dollari per cui l'armatore avrà una perdita di 1,9 milioni di dollari dalla vendita, escluso il bunker e le scorte a bordo. L'acquirente greco della *Saga Unity* ritiene di aver fatto un affare, ma il valore futuro delle navi,

anche di quell'età, sarebbe destinato a scendere ancora. Lo smantellamento pezzo per pezzo della flotta Saga Tankers potrebbe indicare una forma diversa di consolidamento con la cessione delle navi una per una piuttosto che l'acquisizione dell'intera compagnia. Il valore di demolizione delle VLCC di circa 18 milioni di dollari vede restringersi sempre più il divario tra i prezzi per proseguimento dell'attività e quelli di demolizione. Ma gli armatori che considerano di far demolire le loro navi dovranno agire in fretta poiché la recessione mondiale potrebbe far scendere i prezzi dell'acciaio. Di conseguenza, i prezzi offerti dai demolitori potrebbero diminuire a circa 300 dollari per tdl dagli attuali 520 dollari per tdl. La differenza potrebbe rappresentare una perdita di 9 milioni di dollari per una VLCC. E' possibile che le condizioni sempre più incerte dei mercati dei noli porteranno alla demolizione di navi ancora relativamente giovani, con un radicale cambiamento del mercato.

I prezzi elevati del carburante che superano i 600 dollari per tonnellata potrebbero far aumentare del 19% le rate base della Worldscale nel 2012 per i viaggi delle VLCC dal Medio Oriente all'Asia. Sebbene le nuove rate non si conosceranno sino a novembre, alcuni analisti, tra cui la McQuilling Services, prevedono che si baseranno su un costo medio del bunker di 606,56 dollari per tonnellata che rappresenta un aumento del 30% sul prezzo medio di 467,48 dollari su cui si basavano le rate Worldscale del 2011. Questo significa che per la rotta di riferimento Medio Oriente/Asia il nolo flat di Ws 100 corrisponde ad un costo per il noleggiatore di 26,82 dollari per tonnellata, in confronto a 22,51 dollari nel corrente anno. Alla rata flat di 26,82 dollari per tonnellata, il nolo complessivo per una VLCC corrisponderebbe il prossimo anno a circa 7 milioni di dollari su un carico di 260.000 tonnellate. Tuttavia, nel mercato spot corrente le VLCC vengono fissate a circa Ws 45 su questa rotta, ossia il 45% della rata flat. A questo nolo, il costo pagato dal noleggiatore sarebbe di soli 12,07 dollari per tonnellata. Anche le Suezmax, sulla rotta di riferimento dalla Nigeria alla costa atlantica americana con 130.000 tonn. di carico vedranno aumentare la rata base della Worldscale della stessa percentuale a 21,08 dollari per tonnellata. Le Aframax che trasportano 70.000 tonn. di carico dai Caraibi agli Stati Uniti avranno un aumento leggermente inferiore, il 16% circa, che corrisponderà ad una rata flat di 10,75 dollari per tonnellata.

I maggiori rischi di attacchi di pirateria nel Golfo di Aden e nel Mar Rosso, hanno fatto diminuire di oltre il 50% in tre anni i transiti delle grandi petroliere nel Canale di Suez erodendo i profitti giornalieri degli armatori a causa dei consumi più alti di carburante sulle rotte più lunghe e più sicure. L'Autorità del Canale di Suez ha reso noto che solo 76 VLCC e Suezmax a pieno carico sono transitate nel Canale di Suez dall'inizio dell'anno, e si presume che nell'intero anno saranno un centinaio. In confronto, più di 220 petroliere dello stesso tipo erano transitate nel 2008 e questo rappresenta un calo di più del 50% dal 2008 al 2011. La rotta più lunga intorno al Capo di Buona Speranza è più sicura poiché consente di evitare gli attacchi dei

pirati nel Golfo di Aden, ma gli armatori ne devono sostenere l'onere. In generale, armatori e noleggiatori si suddividono il costo della deviazione ma gli armatori sopportano il costo maggiore del carburante. Questa rotta allunga di tre-cinque giorni il viaggio dal Golfo mediorientale alle destinazioni occidentali e fa salire il consumo di carburante. Anche senza la deviazione per evitare gli attacchi, il costo del bunker sul viaggio col carico dal Medio Oriente al Golfo americano rappresenta più del 50% del ricavo complessivo del viaggio. Di conseguenza, gli armatori sopportano l'onere maggiore dei costi viaggio aggiuntivi anche quando i noleggiatori si accollano la loro parte. L'instabilità politica in alcune nazioni dell'Africa orientale, come la Somalia, rende poco probabile che la minaccia della pirateria possa diminuire, col risultato di nuove deviazioni sulla rotta del Capo e crescente erosione dei profitti degli armatori.

Il sostegno del governo cinese per i cantieri nazionali verrà mantenuto anche nell'eventualità di eventi economici negativi. Lo confermano i recenti rapporti di potenziali grandi ordinativi di VLCC presso i cantieri cinesi. Il rapido sviluppo della Cina nella costruzione navale, la fa emergere come importante protagonista, in particolare nel settore delle petroliere. Secondo i risultati di una ricerca di analisti londinesi, l'orderbook mondiale di petroliere ammonta a 84,5 milioni dwt in cui la Corea del Sud ha una quota dominante del 52%, seguita dalla Cina con il 31% e dal Giappone con il 9% soltanto. Nel settore delle VLCC, la Corea costruisce 60 delle VLCC in ordinazione, la Cina 58 e il Giappone solo 14. I numeri ridotti del Giappone confermerebbero la decisione di limitare le esportazioni di navi a causa di fattori valutari e dell'alto costo dei materiali. Tuttavia, mentre la Cina sta rapidamente scalando la gerarchia sociale, i problemi non mancano. Gli ordinativi si stanno riducendo poiché gli armatori cercano di riequilibrare il mercato e questo probabilmente significa che i cantieri dovranno tagliare i prezzi.

Il volume dei carichi di greggio trasportati da petroliere su base spot dai porti di nazioni dell'OPEC è aumentato in settembre, dopo la ripresa di attività delle raffinerie asiatiche a conclusione del periodo di manutenzione stagionale. L'aumento è stato di 400.000 barili al giorno per un totale di 11,5 milioni b/g nel mese, nonostante una riduzione della domanda da parte delle raffinerie dell'emisfero occidentale per effetto del minore consumo di benzina negli Stati Uniti e in Europa. A causa di questa divergenza, i carichi dal Medio Oriente all'Asia sono aumentati di 900.000 b/g rispetto ad agosto per raggiungere 5,7 milioni b/g, mentre i volumi dal Medio Oriente all'emisfero occidentale sono diminuiti di 220.000 b/g pari a 1,67 milioni b/g. Nonostante l'aumento in settembre dei volumi di greggio da parte dei membri dell'Opec, il mercato spot delle petroliere è rimasto molto debole poiché il surplus di navi ha impedito un aumento dei noli. I noli spot delle VLCC si sono ridotti in settembre del 5% rispetto al mese precedente, quelli delle Suezmax hanno perso il 3% e le Aframax hanno avuto una perdita dell'8% nello stesso mese.

I valori delle VLCC continuano a scendere mentre le nuove costruzioni di questo tipo non cessano di arrivare in mercato. La flotta delle VLCC è aumentata di 64 unità dalla fine del 2009 pari a oltre il 12% di espansione, a cui si aggiungeranno altre 80 nuove VLCC attese in mercato entro la fine del 2012. Gli armatori dovranno prendere qualche drastica decisione per evitare una emorragia di liquidità, e anche se il disarmo può ridurre i costi operativi giornalieri delle navi di quasi il 90%, non è una risposta valida sul breve termine alla debolezza del mercato. Infatti, i costi di riattivazione, comprese le ispezioni per riprendere la navigazione, possono essere molto alti e inoltre le navi che hanno passato un certo periodo inattive perdono l'approvazione dei noleggiatori che rappresenta un incentivo a rimanere in attività anche in condizioni di mercato estremamente deboli. Il volume delle vendite di VLCC nel mercato dell'usato ha riguardato mediamente 1,7 milioni dwt di navi al mese nel 2011, il 30% circa in meno rispetto ai livelli del 2010 di 2,4 milioni dwt poiché il divario tra richiesta dei venditori e offerta dei compratori si sta espandendo mentre i prezzi scendono. La recente decisione della Sunoco Refinery di Filadelfia di uscire dal settore della raffinazione potrebbe avere ripercussioni negative per la già travagliata industria delle petroliere. La Sunoco ha importato in luglio circa 14 milioni di barili di greggio per le sue due raffinerie, il 70% del quale proveniva dal West Africa. La chiusura delle due raffinerie Sunoco rappresenterebbe una perdita di domanda pari a 18-20 petroliere Suezmax sulla rotta dalla Nigeria alla costa atlantica americana.

La turbolenza degli ultimi tre anni ha fiaccato la pazienza e le riserve di liquidità di alcuni armatori, ma altri con orizzonti di investimento più ampi hanno sfruttato la possibilità di reinvestire nel settore a prezzi più tollerabili di quelli di un decennio fa. Gli armatori greci sono stati in prima linea anche quest'anno nelle acquisizioni di bulkcarrier sebbene ad un livello leggermente ridotto rispetto allo scorso anno. Dall'inizio dell'anno i greci hanno investito 1,3 miliardi di dollari in resale e navi di seconda mano. La Capesize e le due Supramax riportate questa settimana fanno salire il numero complessivo delle bulkcarrier acquistate nei primi nove mesi dell'anno ad almeno 60 unità, o il 15% di tutte le navi che hanno cambiato proprietario nel 2011. L'investimento è tuttavia pari a solo la metà dello stesso periodo del 2010, quando i greci investirono 2,6 miliardi di dollari nel settore, con 110 navi acquisite pari al 23% del totale nel ramo delle bulkcarrier. Complessivamente, nei primi nove mesi dell'anno 398 bulkcarrier sono passate di mano per un valore di 5,2 miliardi di dollari, in confronto a 473 transazioni per 7,8 miliardi di dollari nello stesso periodo del 2010. Anche gli investimenti complessivi nelle nuove costruzioni sono rallentati da gennaio a settembre, avendo riguardato 470 bulkcarrier per 37,7 milioni dwt, in confronto a 769 unità nello stesso periodo dello scorso anno. Gli ordinativi degli armatori greci sono diminuiti del 64%, da 149 bulkcarrier nei primi nove mesi del 2010 a solo 54 per 4,9 milioni dwt nel corrente anno, non solo per le previsioni negative del mercato, ma piuttosto per le limitazioni sui finanziamenti bancari e per la pausa che molti acquirenti si sono data dopo l'intensa attività dello scorso anno. Inoltre, la convinzione che i prezzi

nel settore continueranno a diminuire, potrebbe indurre molti armatori a tenere in attesa i fondi per ulteriori acquisizioni o ordinativi a prezzi più bassi.

La produzione di carbone degli Stati Uniti è rimasta relativamente stabile negli ultimi due decenni con una media di 980 milioni di tonnellate l'anno. Gli Stati Uniti sono i secondi maggiori produttori mondiali dopo la Cina, la cui produzione è più che triplicata negli ultimi 20 anni, ma gli Stati Uniti hanno un vantaggio importante rispetto agli altri Paesi del pianeta, possiedono il 30% circa delle riserve mondiali note di carbone. Le riserve americane sono state paragonate a quelle saudite di petrolio e gli Stati Uniti potrebbero diventare i maggiori produttori mondiali di carbone. La domanda di carbone ha portato nella maggior parte del mondo, e in particolare in Cina e India, ad un aumento dei traffici globali di carbone via mare. La Cina, che un tempo era una grande esportatrice, è ora diventata una importante destinazione di questa materia prima, dopo il suo forte sviluppo industriale. Australia, Indonesia e Vietnam sono i principali fornitori di carbone della Cina. Nonostante siano uno dei maggiori produttori di carbone del mondo, gli Stati Uniti hanno storicamente esportato solo il 4-6% della loro produzione, poiché fanno molto affidamento sul carbone per la produzione di energia elettrica. Tuttavia, lo sviluppo della produzione di gas da scisti potrebbe potenzialmente ridurre la dipendenza dal carbone come fonte principale di energia elettrica liberando quantitativi significativi per l'export. Dati dell'US Energy Information Administration evidenziano l'aumento delle esportazioni di carbone che da oltre 74 milioni di tonnellate nel primo trimestre del 2010 sono aumentate di un terzo a oltre 96 milioni di tonnellate. Parte dell'aumento è attribuibile alle inondazioni che hanno colpito il Queensland australiano all'inizio dell'anno, ma la restante parte è dovuta ad un aumento costante della domanda sia dell'Europa che dell'Asia. Tuttavia, il principale ostacolo alle esportazioni americane di carbone è rappresentato dalla produzione che comporta maggiori costi capitale per macchinari e infrastrutture come anche collegamenti ferroviari con i porti.

In un periodo in cui le finanze delle compagnie di linea a container sono sempre più sotto pressione, armatori ed operatori dovranno trovare qualcosa come 57 miliardi di dollari per finanziare le nuove unità in consegna da qui al 2015. Circa la metà del totale riguarda gli impegni presi dopo la crisi finanziaria del 2008-2009. Da quando sono riprese le ordinazioni, sono stati conclusi nuovi contratti per circa 2,4 milioni di teu di capacità ed un valore di circa 27 miliardi di dollari. La recente ondata di ordinativi ha fatto aumentare l'orderbook ad oltre il 30% della capacità della flotta in servizio. Del finanziamento complessivo necessario, circa 35 miliardi di dollari riguardano ordinativi assegnati direttamente dalle compagnie di linea e i restanti 22 miliardi di dollari da parte di vettori. La AP Moller-Maersk ha il maggiore impegno di capitale pari a circa 6,5 miliardi di dollari, dopo il suo ordinativo per 20 unità da 18.000 teu, che potrebbe aumentare se la compagnia eserciterà le opzioni per altre 10 navi del valore di 190 milioni di dollari ciascuna. Tutte le 20 principali compagnie di linea hanno navi in ordinazione direttamente o

tramite i noleggiatori per un fabbisogno complessivo di capitale stimato in 33 miliardi di dollari. Le compagnie di linea hanno visto il loro valore di mercato scendere bruscamente nel corrente anno, molte di oltre il 50%, poiché le prospettive di guadagno in calo hanno causato una caduta generale dei titoli azionari. I profitti operativi nel corrente anno saranno insufficienti a coprire il costo capitale con limitata possibilità di miglioramento nel 2012, a meno che non vi sia un sostanziale ritiro di capacità. Infatti non si prevedono miglioramenti importanti dell'equilibrio di domanda e offerta per i prossimi cinque anni per effetto della nuova capacità in ordinazione. Compagnie finanziariamente forti come Maersk possono sostenere grandi impegni, ma può essere sempre più difficile per altre compagnie far fronte al fabbisogno di spesa capitale in assenza di profitti e liquidità.

Le nuove normative negli Stati Uniti sull'impiego di combustibili puliti per usi domestici potrebbero far diminuire le fonti di importazione degli Stati Uniti, potenzialmente limitando l'impiego per il piccolo numero di Product Tanker usate per trasportare i prodotti petroliferi dalle raffinerie. Le specifiche per il gasolio da riscaldamento importato che entreranno in vigore nel luglio del prossimo anno, prevedono un tenore di zolfo ridottissimo, e il potenziale impatto sui trasporti è che molte raffinerie straniere non producono questo tipo di prodotto per cui le possibilità di importazione si ridurranno per gli Stati Uniti. Il combustibile da riscaldamento è trasportato su petroliere per prodotti puliti ma i volumi in confronto ad altri prodotti petroliferi, come la benzina rifornita agli Stati Uniti dall'Europa, sono minimi. Non è chiaro se si avranno adeguamenti per far fronte alla richiesta di specifiche con zolfo ultra basso, tuttavia dato che ottobre è il mese in cui la domanda stagionale degli Stati Uniti si sposta dai carburanti per i trasporti ai combustibili per riscaldamento, l'argomento è di interesse per il settore delle product tanker.