

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il prezzo del bunker low sulphur torna alla normalità

Nicola Capuzzo · Thursday, February 13th, 2020

Il prezzo del very low-sulphur fuel oil (Vlsfo) in Asia è già sceso, e di molto, dai livelli record fatti registrare nei primi giorni dell'anno. Le cause di questa correzione al ribasso sono molteplici ma a incidere è stato soprattutto un calo della domanda da parte delle navi, in buona parte innescata dal rallentamento produttivo conseguente allo scoppio dell'emergenza Coronavirus, così come un aumento di offerta del prodotto nei principali porti. Molti addetti ai lavori ritengono che il mercato del bunker navale si stia già stabilizzando dopo mesi di elevata volatilità per effetto dell'entrata in vigore (dal 1 gennaio scorso) delle nuove normative internazionali dell'Imo che hanno imposto un tetto dello 0,5% all'emissioni di zolfo dai fumi delle navi.

Lo spread fra bunker al 3,5% e allo 0,5% di zolfo è sceso a 204 e a 176 dollari per tonnellata rispettivamente in Asia e in Europa rendendo quindi meno penalizzante la scelta di non installare gli scrubber effettuata da molti armatori. In questi giorni una tonnellata di Ifo380 a Singapore costa 317 dollari e a Rotterdam 285, una tonnellata di Vlsfo in Asia 522 dollari e in Nord Europa 462, una tonnellata di diesel rispettivamente 523 e 484 dollari.

Alcuni trader di bunker hanno descritto a Reuters il calo dei prezzi chiamando in causa il rallentamento dell'economia cinese, una maggiore offerta di prodotto arrivata proprio dalle raffinerie dell'Estremo Oriente e in diversi casi un ricordo di molte navi all'utilizzo del marine gasoil il cui prezzo non si discosta molto dal Vlsfo.

A far schizzare verso l'alto il prezzo del bunker a basso tenore di zolfo è stata insomma l'elevata domanda di prodotto a ridosso del 1 gennaio, data di entrata in vigore della nuova normativa internazionale, facendo lievitare i premi per chi fosse in grado di fornire il carburante in tempi brevi. A complicare ulteriormente la situazione ha contribuito anche il fatto che i cantieri navali hanno in molti casi accumulato ritardi nell'installazione degli scrubber sulle navi, costringendo dunque le unità in attesa di retrofit ad acquistare ancora marine gasoil o Vlsfo. Il ritardo accumulato per le installazioni dei depuratori di fumi è arrivato in media a 4-5 mesi sostiene il registro navale Dnv-Gl adducendo come causa la scarsa disponibilità di bacini di carenaggio liberi e di scrubber stessi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, February 13th, 2020 at 5:53 pm and is filed under [Market report](#), [Navi](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and

pings are currently closed.