

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Numeri e trend sul bunker e sullo shipping di prodotti petroliferi in Italia: il report di Unione Petrolifera

Nicola Capuzzo · Monday, October 12th, 2020

Unione Petrolifera (ora ribattezzata Unione Energie per la Mobilità), l'associazione di categoria delle imprese che operano nel settore petrolifero, in occasione della sua assemblea annuale ha fornito numeri e trend del comparto. Molti di questi interessano direttamente lo shipping, sia per quanto riguarda il trasporto via mare di greggio o di prodotti finiti, sia per il bunker navale.

Importazioni e le esportazioni

Nel 2019 le importazioni italiane di greggio sono state pari a 63,1 milioni di tonnellate, in aumento dell'1,7% rispetto all'anno precedente, e più basse di circa 23 milioni rispetto al picco del 2007. Anche nel 2019 non ci sono state importazioni di petrolio per conto di "committenti esteri".

In riferimento ai Paesi di provenienza, l'Iraq, con 12,6 milioni di tonnellate e una crescita dei volumi del 36,8%, è tornato ad essere nel 2019 il primo fornitore di greggio del Paese. Il resto del "podio" è occupato dall'Azerbaijan con 10,9 milioni di tonnellate (-7,2%), seguito dalla Russia (+9,1 milioni di tonnellate, +60,2%), mentre l'Arabia Saudita (5,0 milioni di tonnellate e una variazione del -31,3%), si colloca anche dopo la Libia.

Nel 2019 hanno infatti continuato a crescere i flussi di greggio provenienti dalla Libia, arrivati a 7,8 milioni di tonnellate (+23,6%), neanche un terzo rispetto ai 25,8 milioni di tonnellate del 2007, quando il greggio libico soddisfaceva il 30% delle importazioni italiane.

Per effetto dell'aumento consistente della quota di greggio (+18,5%) l'area ex-URSS, diventa la principale area di provenienza, avendo garantito nel complesso il 38,2% delle importazioni in Italia, pari a oltre 24 milioni di tonnellate.

Sebbene in calo del 25,3%, il Medio Oriente arriva a coprire il 27,8% delle importazioni, rappresentando ora la seconda area delle nostre importazioni. Infine, rispetto al 2010, quando le provenienze dalle tre aree (Africa, ex URSS e Medio Oriente) erano assolutamente bilanciate (circa 33% ciascuna), si è assistito nel 2019 ad un recupero del peso dell'Africa, ora pari a oltre il 27%.

È diminuito il numero dei Paesi da cui importiamo greggio (24 nel 2019 rispetto ai 25 del 2018) e i primi tre esportatori verso l'Italia (Azerbaijan, Iraq e Russia) forniscono il 52% circa del greggio importato.

Sono infine risultate in calo sia le importazioni dei prodotti finiti (pari a circa 16 milioni di tonnellate, -6,2%), che quelle di semilavorati esteri (pari a 2,5 milioni di tonnellate, -19,7%). In brusco calo le esportazioni di greggio, semilavorati e prodotti finiti, pari a quasi 28,1 milioni di tonnellate con una variazione pari al -5,8% rispetto all'anno precedente.

Infrastrutture e logistica portuale

Per quanto riguarda i porti e la logistica portuale, Unione Petrolifera, sottolineando l'auspicio che in Italia ci sia una strategia di rilancio per poter competere a livello internazionale, evidenzia nel suo rapporto annuale il fatto che l'Unione europea ha avviato un procedimento a carico dell'Italia per la sospetta violazione della normativa comunitaria in materia di Aiuti di Stato, in merito all'esenzione delle Autorità di sistema portuale (AdSP) italiane dall'imposta sul reddito delle società.

“L'esito del contenzioso comunitario avrà un impatto rilevante sui porti e l'auspicio è che non incida sugli operatori portuali, già interessati da oneri importanti e colpiti, sebbene ancora non sia chiaro con quali termini e modalità, da una maggiorazione di 3,5 punti percentuali dell'Ires sul reddito derivante dalle attività svolte sulla base delle autorizzazioni e concessioni portuali rilasciate ai sensi degli articoli 16 e 18 della Legge n. 84/94”.

Al fine di fronteggiare l'emergenza Covid-19 che, in ambito portuale, ha determinato gravi ripercussioni in termini di riduzione del traffico marittimo, con la Legge “Cura Italia” sono state introdotte alcune disposizioni di sostegno come la non applicazione della tassa di ancoraggio per le operazioni effettuate dal 17 marzo al 30 aprile 2020; la sospensione dei canoni portuali di cui agli artt. 16, 17 e 18 della Legge n. 84/94 nel periodo fino al 31 luglio 2020 e il differimento dei pagamenti dei diritti doganali.

L'attuazione delle nuove norme IMO per la qualità del bunker mondiale

Nella sua fotografia sul comparto, Unione Petrolifera passa poi ad analizzare il Low Sulphur Cap entrato in vigore l'1 gennaio 2020, la nuova normativa IMO sulla qualità bunker con un contenuto massimo di zolfo pari allo 0,5%. “Le nuove specifiche non hanno creato problematiche di approvvigionamento nel nostro Paese: il prodotto è stato disponibile in tutti i porti nazionali, anche in quelli minori privi di deposito e riforniti via autobotte dal sistema logistico petrolifero” spiega l'associazione. “La raffinazione e la logistica petrolifera hanno saputo rispondere puntualmente alla nuova domanda, grazie ad un lungo percorso di avvicinamento alle nuove scadenze, avviato anche in sede Imo, a cui Unione Petrolifera ha partecipato attivamente”.

Le nuove norme IMO sui bunker, anche se limitate al solo tenore di zolfo, hanno avuto un certo impatto sul sistema produttivo e distributivo, tenuto conto che si tratta di prodotti anche molto diversi tra di loro, che vanno dal Marine Diesel ai distillati pesanti, fino ai Fuel Oil tradizionali, che richiedono specifiche configurazioni impiantistiche e problematiche di stabilità e compatibilità in caso di miscelazione.

Le quotazioni del nuovo prodotto allo 0,5% di zolfo in Italia hanno seguito senza distorsioni quelle dei mercati internazionali e in particolare quelle dell'area mediterranea e del Nord Europa. Lo spread tra il prodotto allo 0,5% di zolfo e quello al 3,5% si è progressivamente ampliato tra fine 2019 e i primi giorni del 2020, per poi ridursi significativamente e stabilizzarsi su livelli che tengono conto di un prodotto qualitativamente migliore.

Nuova JV di Eni per i biocarburanti

Fra le novità interessanti, Unione Petrolifera segnala che a maggio 2020 Eni ha costituito una nuova joint-venture CircularIT, per i biocarburanti dai rifiuti con Cassa Depositi e Prestiti che opererà in Italia nel trattamento dei rifiuti solidi urbani organici, nonché nella fornitura di basi rinnovabili da utilizzare per la produzione di carburanti per autotrazione e bunkeraggio.

Leggi la [Relazione Annuale 2020 di Unione Petrolifera](#)

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, October 12th, 2020 at 12:24 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Politica&Associazioni](#)

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