

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La burocrazia zavorra un mercato del bunker italiano frammentato e non sempre competitivo

Nicola Capuzzo · Thursday, April 20th, 2023

**Genova** – La progressiva introduzione di carburanti puliti e la prossima (nel 2025) trasformazione del Mar Mediterraneo in un'area Seca (sulphur emission control area) avranno certamente un impatto significativo sul mercato del bunker navale. Secondo alcuni dei partecipanti alla conferenza organizzata a Genova da Ibia (International Bunker Industry Association) l'obbligo di bruciare carburante con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1% potrebbe rappresentare un'opportunità di crescita delle vendite di bunker, secondo altri invece il Mediterraneo diventerà proprio per questo un bacino meno competitivo. Tutti sembrano però concordare sul fatto che l'Italia oggi stia perdendo l'opportunità di aumentare questo business (in primis a causa di limiti normativi e di burocrazia poco friendly) e in futuro sarà necessario risolvere le tante limitazioni infrastrutturali e nella rete distributiva che potrebbero rallentare la diffusione dei nuovi carburanti puliti per le navi.

Il tema è emerso durante una delle sessioni dedicata al mercato regionale del Mediterraneo durante la quale Pietro Seghezza (Fratelli Cosulich) ha confermato che [nel prossimo futuro le forniture di metanolo saranno disponibili per le navi nel porto di Genova](#). A questo proposito Nicolas Golovtchan (TotalEnergies Marine Fuels) ha ricordato che recentemente la oil major francese ha già condotto con successo [una prima sperimentazione su una nave traghetto di Corsica Ferries nel porto di Tolone](#).

Davide Anghinoni (Saras Trading) nel suo intervento ha sottolineato come l'introduzione di un'area Seca possa effettivamente aumentare le vendite di bunker nel tratto di mare compreso fra il Sud Europa e il Nord Africa ma certamente farà salire i costi operativi delle navi che navigheranno questo mare; questa di per sé potrebbe già rappresentare una prima criticità. Oltre a ciò, ha aggiunto sempre Anghinoni, attualmente in Italia non abbiamo le bettoline adatte ai carburanti del futuro: "La logistica del bunker rischia di essere un limite alla diffusione dei nuovi carburanti" ha sottolineato il trader di Saras.

Sempre Anghinoni ha posto anche l'accento sul fatto che il mercato in Italia sia molto frammentato dal lato dell'offerta: "Poche società hanno una presenza capillare" ha detto riferendosi ai distributori di carburante, aggiungendo che sarebbe necessaria per essere maggiormente competitivi "una maggiore integrazione tramite collaborazioni e joint venture".

Sulla competitività dell'offerta di bunker in Italia si è soffermato anche Lorenzo Buffoni (Alpha Trading) ricordando che lo Stivale vale circa 3 milioni di tonnellate di fuel ogni anno: “Come Italia dobbiamo proporre nuove soluzioni ai clienti. Ci sono molte opportunità ma dobbiamo coglierle mentre quotidianamente ci troviamo a dover fare i conti con una burocrazia che non aiuta. In Italia i prezzi medi del bunker sono alti, cosa possiamo fare per essere più competitivi? I cambiamenti sul mercato del bunker sono continui, la prossima sfida saranno i green fuel”.

A proposito di competitività e burocrazia Seghezza ha evidenziato come in Italia la regolamentazione impedisca ad esempio di effettuare rifornimento alle navi cisterna mentre si trovano alla fonda in rada fuori dal porto di Genova. La stessa cosa è però consentita invece in diversi altri scali italiani. “Quello ad esempio è un mercato perso per effetto di limiti imposti da regolamentazioni anche locali talvolta differenti fra loro” ha sottolineato il trader di Fratelli Cosulich.

A proposito del fatto che il Mediterraneo diventerà un mare Seca dal 2025, Seghezza ha detto di aspettarsi che molte navi in transito fra Suez e Gibilterra avranno bisogno di acquistare Vlsfo allo 0,1% di tenore di zolfo perchè l'alternativa di consumare gasolio sarebbe troppo caro. Anghinoni spiegato però che Saras in questo momento non ha intenzione di attrezzarsi per produrre e fornire bunker allo 0,1% “semplicemente perchè non troviamo competitivo farlo. Non credo – ha aggiunto – che la Seca farà crescere il mercato del bunker nel Mediterraneo ma anzi ritengo che renderà questo bacino più caro e quindi meno competitivo”. A proposito dell'offerta di Vlsfo il rappresentante di Saras ha affermato però di aspettarsi che “qualche raffineria in Nord Africa sarà in grado di fornire bunker allo 0,3% che andrà bene per il blending”.

Sul tema della competitività del mercato italiano nel business dei carburanti navali è intervenuto anche Vittorio Pisano (Pisano Bunker) appellandosi a Timothy Cosulich, presidente di Ibia, affinché si faccia parte attiva verso le istituzioni locali e nazionali per promuovere le istanze del comparto e cercando di sfruttare momenti come la conferenza internazionale organizzata a Genova per lanciare messaggi chiari ed efficaci. È sensazione comune tra operatori che l'attuale procedura per poter vendere bunker in esenzione Iva sia stata mutuata dal diporto e calata indistintamente su tutto il comparto shipping. Il modulo stesso con cui va certificata la navigazione d'alto mare è lo stesso con cui si certifica la percentuale di utilizzo del noleggio da diporto. “Sarebbe auspicabile operare una distinzione tra requisiti per il diporto e requisiti per la grande marina considerandone le profonde differenze” ha detto Pisano, aggiungendo che “un alleggerimento della burocrazia per la grande marina sarebbe auspicabile per riguadagnare competitività nei confronti dei paesi confinanti che non hanno procedure così complesse. Da troppo tempo accade che operatori esteri che scalano porti italiani sporadicamente per semplicità vadano ad acquistare bunker in porti di paesi confinanti”.

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Toft (Msc): “Rischio disponibilità di nuovi carburanti. Genova deve accogliere le navi più grandi”

This entry was posted on Thursday, April 20th, 2023 at 8:00 pm and is filed under [Navi](#),

### Politica&Associazioni, Porti

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