

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “Un momento cruciale per il settore del bunkeraggio navale”

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 9th, 2024

*Contributo a cura di Tomasso Panzeri \**

*\* bunker trader*

Con l'inizio del nuovo anno, l'industria marittima si prepara ad affrontare una trasformazione fondamentale verso la de-carbonizzazione, segnando un momento cruciale per il settore. Con la diminuzione della domanda di carburanti convenzionali e l'incremento dei prezzi del gasolio (MGO) a causa di cambiamenti normativi che scoraggeranno l'utilizzo di fuel tradizionali, l'industria marittima è destinata a una significativa evoluzione. Nuove misure legislative, come il regime EU ETS e l'istituzione del bacino del Mediterraneo come Zona di Controllo delle Emissioni (ECA) con un limite di zolfo dello 0,1%, incentiveranno fortemente l'adozione di carburanti alternativi e bio-miscelati.

L'ottimizzazione dei consumi e dell'efficienza delle macchine, volta alla riduzione delle emissioni, prima ancora del passaggio ai carburanti alternativi, contribuiranno a una diminuzione dell'uso di carburanti convenzionali. L'anno scorso ha già visto una generale diminuzione attraverso pratiche come lo "slow steaming", un primo passo immediato che sottolinea l'impegno del settore verso la sostenibilità ambientale.

A grandi linee, il mercato di carburanti marittimi, nel suo complesso, dovrebbe raggiungere una dimensione approssimativa intorno ai 147.000 miliardi di dollari entro il 2027. Nel 2020 era stimato a 113.000 miliardi di dollari e la previsione attuale suggerisce un aumento a un tasso di crescita annuo composto (CAGR) del 3,83% nel periodo di previsione. La attuale vitalità del commercio marittimo è il principale motore dell'industria, con il bacino Far East, tipicamente Singapore, che si prevede manterrà una quota significativa del mercato globale dei carburanti marittimi.

Si prevede che i fornitori capitalizzeranno sull'aumento della domanda di carburanti alternativi, espandendo e ottimizzando le loro catene di approvvigionamento e infrastrutture, mentre i bunker convenzionali affronteranno domanda e redditività in calo. Nonostante questa tendenza, la completa sostituzione dei bunker convenzionali nel 2024 è decisamente improbabile, poiché la flotta esistente non ha, nell'immediato, la capacità di adottare l'utilizzo di carburanti alternativi.

Inoltre, le infrastrutture già esistenti non soddisfano appieno le diverse esigenze del naviglio attuale che già ricorre, almeno in parte, a combustibili di origine non fossile.

L'introduzione di ulteriori normative renderà gli operatori sempre più responsabili quanto a emissioni di G.H.G., di fatto incoraggiando una progressiva transizione verso pratiche più eco-compatibili. Il periodo di grazia previsto dall'ECA contemplerà i tempi necessari per implementare nuove catene di approvvigionamento, infrastrutture e modifiche ai motori prima che vengano di fatto introdotte penalità per le non conformità riscontrate.

Il nuovo quadro normativo influenzera la dinamica dei prezzi del gasolio (LMGO), il carburante che al momento produce minori emissioni di gas serra rispetto ai combustibili tipicamente a alto contenuto di zolfo (HSFO). Il very low sulfur fuel oil (VLSFO), utilizzato in forma di bio-miscelati, rimane un'altra alternativa rilevante nella transizione energetica. La differenza tra i prezzi del MGO e del VLSFO potrebbe diventare più cruciale rispetto agli spread degli scrubber, che anno come riferimento la differenza tra VLSFO 0,5% e HSFO 3,5%.

Gli spread potrebbero diventare ancora più significativi nel 2024, influenzati dalla restrizione dell'offerta di HSFO nel 2023 e dalle mutevoli condizioni di mercato. La nascita di nuove forme di collaborazione fra partners attivi all'interno del settore potrebbe portare allo sviluppo di nuovi hub e rotte di navigazione, con l'annuncio di "corridoi verdi" che favoriranno la stabilità dei prezzi del carburante e assicureranno un approvvigionamento costante di carburanti ecologici.

Nonostante le attuali difficoltà che si riscontrano, di questi tempi, nell'area mediorientale, l'attenzione è prevista comunque spostarsi verso la regione del Canale di Suez, Middle East, Arab Gulf, con operatori come Peninsula e Minerva che emergono come attori chiave nei bunkeraggi. La loro focalizzazione sullo sviluppo di forniture di carburante verde, unita alla loro presenza nel Mediterraneo, li posiziona ai primi posti nell'offerta di prodotti a prezzi sostenibili e bilanciati su tutta l'area Med, influenzando potenzialmente la concorrenza tra i vari porti e migliorando la disponibilità e competitività dei carburanti verdi nella regione.

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, January 9th, 2024 at 12:00 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.