

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bunker “a norma”: i test non bastano più a proteggere i motori delle navi

Nicola Capuzzo · Tuesday, July 14th, 2026

Secondo l'ultimo report di Lloyd's Register le miscele complesse stanno rendendo i carburanti instabili esponendo gli armatori del trasporto marittimo globale a seri rischi operativi nonostante il rispetto dei parametri Iso. Si tratta, per la gestione del carburante, di una fase critica e, soprattutto, inedita.

Il rapporto sulla qualità dei combustibili marini spiega infatti che si stanno moltiplicando i casi di navi che subiscono danni significativi ai motori a causa di partite di bunker che hanno superato, senza riserve, i test standard di laboratorio e quindi il tradizionale certificato di conformità che da decenni rappresenta la garanzia primaria contrattuale e tecnica per gli armatori, sembra essere non più sufficiente a scongiurare avarie a bordo.

Le analisi citate dal rapporto del Lloyd's Register sono state condotte nella prima metà del 2026 dal servizio Fobas della stessa società di classificazione e rivelano maggiori problematiche da miscele chimicamente instabili o contenenti componenti non convenzionali rilevabili solo attraverso analisi forensi approfondite e non, come ci si aspetterebbe, da carburanti palesemente fuori specifica. Il caso più eclatante si è registrato tra marzo e aprile a Singapore, principale hub di bunkeraggio mondiale, quando le verifiche hanno evidenziato che i lotti contenevano concentrazioni elevate di olio di scisto estone, stimate tra il 10% e il 15%: la sostanza è ammessa dalla normativa Iso 8217 come componente di miscelazione, ma dalle analisi risulta che percentuali così alte tendono a destabilizzare il combustibile, provocando l'intasamento di filtri e separatori e il blocco delle pompe.

Il report evidenzia anche un quadro eterogeneo per quanto riguarda la transizione verso i vettori energetici alternativi. Mentre i biocarburanti continuano a ritagliarsi uno spazio crescente nel mix energetico senza far registrare particolari criticità operative, l'origine dei problemi riscontrati nelle miscele ricade quasi interamente sulla componente fossile convenzionale, in particolare sul Very Low Sulphur Fuel Oil (Vlsfo). Accanto a questi nuovi ‘pericoli’ chimici, resta comunque un numero elevato di casi classici di non conformità legati al superamento dei limiti di zolfo, all'eccessiva presenza di acqua e sedimenti o alla contaminazione da sodio e distillati con basso punto di infiammabilità.

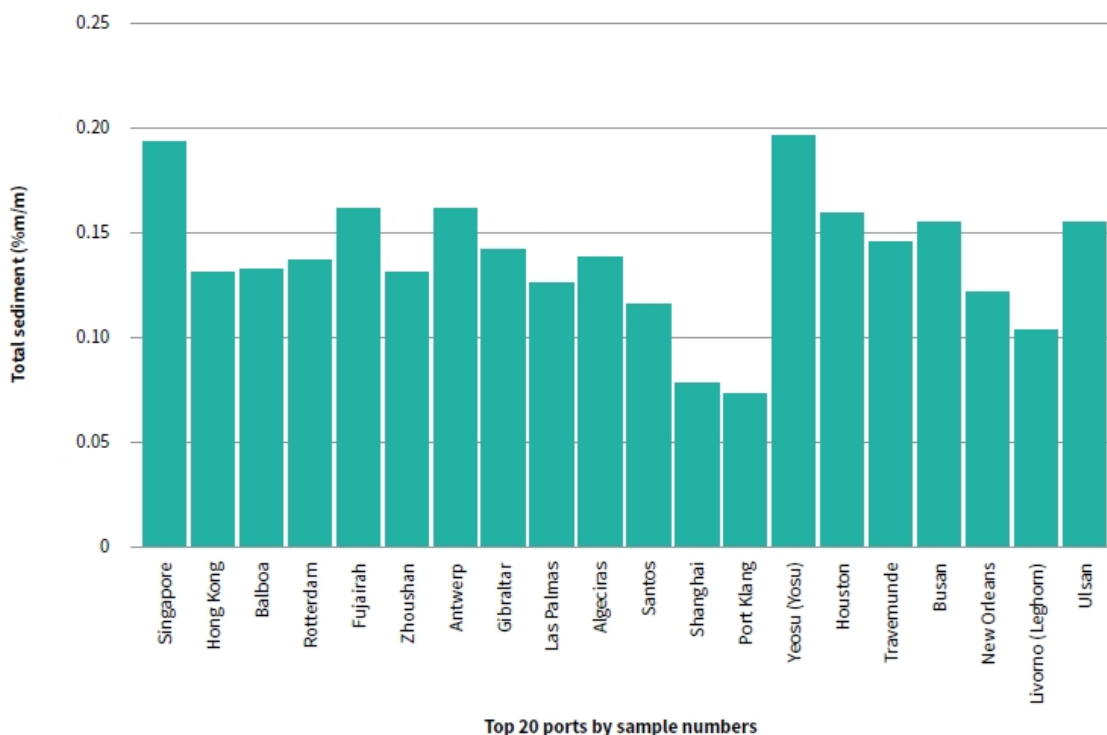
Questa evoluzione, come spiega il consulente specializzato in carburanti presso il Lloyd's Register,

Murray Kirkwood, costringe l'intera filiera dello shipping, dai dipartimenti tecnici delle compagnie di navigazione ai fornitori di bunker, a cambiare completamente approccio. La distinzione non è più quella tra carburante conforme o non conforme alle specifiche, ma quella che separa un combustibile operativamente resiliente da uno fragile. Con formule di miscelazione sempre più diversificate per rispondere alle esigenze di decarbonizzazione, la sicurezza della navigazione e la salvaguardia degli impianti di bordo dipenderanno sempre meno dal semplice esito di un test standard superato e sempre più dalla capacità degli operatori di comprendere e prevedere il comportamento dinamico del carburante una volta stoccato e utilizzato in navigazione.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

Figure 4: Average of Total Sediment
2026 1st January - 14th June



Fobas Fuel Insight: Fuel quality report H1 2026

This entry was posted on Tuesday, July 14th, 2026 at 8:45 am 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.