

Verso il bunker senza zolfo, sta finendo il carburante tradizionale?

Assarmatori denuncia che a breve, nei porti, i costieri non avranno più carburante tradizionale (IFO 380) ma solo il nuovo (IFO 0,5 cap). Ma i bunkeratori negano una situazione di questo tipo



Una nave in rifornimento di carburante

di **Paolo Bosso**

C'è confusione sotto il cielo. Viviamo tempi interessanti, come dicono i cinesi, ovvero interessati da tante cose poco piacevoli. Il primo gennaio, per esempio, entrerà in vigore il nuovo regolamento dell'International Maritime Organization che impone un bassissimo tenore di zolfo nel bunker marittimo, appena lo 0,5 per cento di massa/massa, sette volte meno il livello concesso attualmente, che è del 3,5 per cento. Una misura che fa bene all'ambiente, certo, molto importante per abbattere le emissioni nocive delle navi mercantili, ma che comporterà una prima fase di transizione con ingenti spese da parte dell'armamento, da un alto, e incertezze sull'approvvigionamento di bunker, dall'altro.

Assarmatori ha detto che in alcuni porti, tra cui quello di Napoli, le società concessionarie del servizio di fornitura di carburante marino (nel porto campano è Q8) abbiano avvisato gli armatori del fatto che, in anticipo rispetto alla scadenza del primo gennaio 2020, a breve non disporranno più di riserve di IFO 380. La notizia però non è stata confermata dai bunkeratori che anzi negano una situazione di questo genere e si aspettano a breve una smentita da parte delle compagnie petrolifere. Intanto però tengono pronte cisterne di rifornimento pulite per il bunker super raffinato. Se le cose stessero invece come sostiene Assarmatori, cioè che a breve nei porti sarà disponibile solo lo 0,5 cap, si creerebbero i presupposti, afferma il presidente dell'associazione, **Stefano Messina**, per un «danno economico alle imprese di navigazione, e un indebito guadagno per coloro», anche se poi aggiunge che «per fortuna non tutti i concessionari nei porti nazionali hanno adottato questa condotta, che attraverso un abuso della loro posizione dominante impongono un costo improprio alle imprese». Insomma, il bunker tradizionale nei porti italiani sta finendo oppure no? Dove finisce l'allarmismo? C'è confusione.

L'IFO 380, il carburante marittimo attuale, è quello che costa meno, tra i 320 e i 360 dollari per tonnellate, mentre il super raffinato, lo 0,5 cap, costa circa 250 dollari in più, tra i 550 e i 600 dollari. Ancora più caro il gasolio, che si avvicina ai 650 dollari per tonnellata. Se l'IFO 0,5 dovesse salire di prezzo, a quel punto, secondo alcuni bunkeratori, alle navi conviene rifornirle di gasolio senza dover ripulire le cisterne delle bettoline rifornitrici.

In generale, per questo 2020 che si preannuncia ricco di slogan e politiche ambientali in ogni settore commerciale, gli armatori non sanno bene cosa fare, se installare scrubber, filtri antiparticolato da oltre mezzo milione di euro - potendo così continuare a usare il tradizionale IFO 380 (quello ad alto tenore di zolfo) senza modificare motori e cisterne della nave, oppure convertirsi al bunker 0,5 cap dovendo però ripulire i serbatoi e adattare i motori. È vero comunque che i fornitori di bunker, i costieri, cioè le compagnie petrolifere, non sanno se approvvigionarsi di IFO 380 o 0,5 nei porti perché ignota è la consistenza della domanda, le necessità effettive dello shipping. Di conseguenza i rifornitori, i bunkeratori, quelli che nei porti fanno il pieno alle navi tramite bettoline su indicazione dei costieri, non sanno che tipo di bunker gli passeranno questi ultimi nei prossimi mesi e, di conseguenza, non sanno ancora quali servizi garantire tra rifornimento green e tradizionale, se tenere pulite le cisterne oppure no.

Per il bunkeratore si tratta di disporre di tre segregazioni, ovvero tre cisterne (IFO 380, IFO 0,5 cap, gasolio), un'offerta molto complicata da garantire. Dall'altro lato i fornitori, i costieri, dovranno decidersi su quale carburante rendere disponibile. Se è vero che a breve disporranno principalmente di 0,5 cap, chi avrà installato le marmitte-scrubber sulle navi, e quindi può utilizzare bunker tradizionale senza toccare nulla della nave, si ritroverà senza disponibilità di carburante.