

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Tempo di rivincita per gli armatori che hanno scommesso sugli scrubber

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 14th, 2022

La dinamica dei prezzi dei carburanti marittimi di queste settimane sta premiando quegli armatori che negli anni più recenti hanno puntato sulla tecnologia degli scrubber per soddisfare le regole Imo sulle emissioni.

I prezzi dell'olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo (Vlsfo) a Rotterdam sono infatti arrivati a toccare i 965 dollari per tonnellata e hanno raggiunto i 1.149 dollari per tonnellata a Singapore. Nel mentre, i prezzi dell'olio combustibile ad alto tenore di zolfo (Hsfo o Ifo380) sono in calo, con un conseguente divario sempre più ampio tra olio combustibile conforme e olio combustibile pesante.

Il delta fra Vlsfo e Hsfo è così pari a 332 dollari per tonnellata a Rotterdam e 538,50 dollari per tonnellata a Singapore, mai così ampio.

Il prezzo medio del carburante Ifo380 nel 2019, prima delle norme sul basso tenore di zolfo, era di 433 dollari per tonnellata. Oggi una tonnellata di Vlsfo costa il doppio. “La prospettiva di una differenza di 700 dollari per tonnellata tra il Vlsfo e l'Hsfo, prospettata dai produttori di scrubber all'avvento dei regolamenti Imo 2020, comincia a diventare ogni giorno più realistica” si legge in un aggiornamento dei mercati del broker Lorentzen & Co.

I prezzi elevati non sono l'unica preoccupazione di un hub del bunker come Singapore. Fresca di uno scandalo sulla contaminazione con composti clorurati organici di alcune partite di bunker vendute a febbraio e marzo da Petrochina e Glencore, la repubblica del sud-est asiatico sta affrontando ulteriori problemi di qualità con il Fobas, l'unità di analisi dei carburanti della società britannica Lloyd's Register, che ha lanciato un allarme sul fatto che un certo numero di campioni di Vlsfo provenienti da Singapore hanno superato il limite dello 0,5% per l'acqua, attestandosi tra lo 0,65% e l'1,9%. “Il Fobas ha avvertito in un comunicato che qualsiasi presenza di acqua nel fuel rail del motore può potenzialmente causare danni alle pompe del carburante, agli iniettori e ai componenti dei cilindri, oltre a possibili sovralimentazioni e incrostazioni del turbocompressore”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, June 14th, 2022 at 10:00 am and is filed under [Economia](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.