

> 4

- Paul Maclons di AMSOL, Sudafrica
- Valeria Sessa, Reseaworld, Italia
- J. Stephen Simms, Simms Docce LLP, USA
- Anna Stefanou, PMG Holding, Regno Unito
- Nicolas Vukelja, Terramar, Panama

All'ultima cena di gala annuale IBIA tenutasi a Londra, Cosulich aveva fatto un bilancio di consuntivo del primo anno di mandato e di previsione di quello successivo.

“Il 2022 è stato un buon anno: abbiamo organizzato eventi di successo a Istanbul, Malta e Houston, condotto riunioni del consiglio globale e di quelli regionali con vivaci e costruttivi dibattiti. La nostra partecipazione e il contributo attivo alle riunioni dell'IMO sono state apertamente apprezzate da molti degli operatori del settore e delle organizzazioni internazionali. Il 2023 sarà un anno di forte evoluzione per IBIA: il gruppo di lavoro Future Fuels, guidato dal vicepresidente dell'IBIA Constantinos Capetanakis, ha già iniziato a lavorare su un progetto Port Readiness. Altri argomenti 'caldi' sono quelli della licenza del bunker a cura del gruppo di lavoro MFM, sotto la guida del neoletto presidente Rahul Choudhuri, con focus sulla implementazione delle licenze bunker e MFM nei principali hub di bunkeraggio



Unni Einemo

in tutto il mondo, quali quelli del range ARA Anversa Rotterdam Amsterdam, compreso il porto di Zeebrugge. Dobbiamo guidare il cambiamento in questo settore e questo si può ottenere solo recitando un ruolo attivo” aveva concluso Cosulich, che ricorda ancora con piacere come suo zio Antonio sia stato il secondo Chairman nella storia di IBIA.

BUNKER

21/04/2023

Le dinamiche regionali del bunker nel Mediterraneo soggette a rischi e opportunità

Gli operatori italiani alle prese coi fardelli della burocrazia e lo strapotere dei concorrenti esteri. L'appello di Pisano: “Occorre distinguere shipping e yachting”. Messina e Mattioli non ancora d'accordo sulla riunione armatoriale in Federmare

PHOTOGALLERY

di Angelo Scorza

Il convegno internazionale IBIA ospitato per la prima volta in Italia riflette il cambiamento positivo che sta avvenendo nel territorio; Genova è sempre il porto nazionale e la sua posizione internazionale è tornata sulla mappa globale del business, non solo del mercato del bunkeraggio ma più in generale dello shipping, dei trasporti, della logistica, delle infrastrutture, trasformandosi in un hub globale di riferimento per il trasporto marittimo e per molte attività ancillari. Sul porto e retroporto genovese il Governo ha scommesso molto investendo ingenti somme su grandi progetti, opere pubbliche per garantire l'accessibilità sia dal mare che dal nell'entroterra.

Inevitabile che la sessione principa- > 6



> 5

le della dell'IBIA Mediterranean Energy and Shipping Conference 2023 fosse incentrata sulle dinamiche regionali, con focus sul Mediterraneo.

Atteso che il 2022 è stato un anno di notevoli buoni affari per lo shipping – e di riflesso per i fornitori di carburante agli armatori – l'inizio del 2023 si sta profilando con alcuni punti interrogativi.

I mercati dei bunker a queste latitudini, inevitabilmente, come altri hanno subito un impatto significativo dal conflitto in Ucraina dello scorso anno, col petrolio russo non più ricevibile nella maggior parte dei paesi e una carenza globale di componenti per la miscelazione di distillati medi. Gli operatori si trovano poi alle



prese con altri elementi di discontinuità e rottura col passato rispetto alle tradizionali procedure dovendo affrontare ulteriori impedimenti nei prossimi anni dopo che l'IMO ha implementato il programma per introdurre il limite dello 0,1% di zolfo nella regione al meeting del MEPC alla fine del 2022.

In uno scenario globale già duramente colpito dalla pandemia prima e dalla guerra poi, vi sono altri fattori di perturbazione delle normali situazioni nei mercati di provenienza, quali la carenza di materie prime di base (petrolio greggio) e l'evoluzione obbligata verso fuel o comunque soluzioni alternative, resa necessaria dal diktat imposto a livello sovranazionale di avere carburante ecosostenibile. Il tutto si inserisce in un quadro globale dove fattori generali afferenti tutte le branche dell'economia interagiscono: dalla decarbonizzazione alla digitalizzazione, dall'innovazione al reshoring.

Essendo a Genova si è parlato di dina-



Mattioli e Messina

miche più regionali, quindi di mercato del bunker in Italia e nel Mediterraneo, interrogandosi sulla direzione in cui stanno andando i traffici marittimi – e di conseguenza dove poter alimentare le navi in maniera più conveniente - sulle problematiche esistenti nei porti, anche a livello di infrastrutture e stazioni di rifornimento aggiornate sui nuovi fuel (LNG, biofuel, ammoniaca, metanolo, idrogeno), sulla disponibilità di prodotto, sulla competitività dell'offerta tricolore e sulla disponibilità di domanda a certe variazioni sul tema imposte anche da normative nazionali o sui generis. Dietro l'angolo è l'introduzione dell'area SECA Sulphur Emission Control Area nel Mediterraneo nel 2025, cui fanno da aggravio la burocrazia che in Italia è sempre esacerbata e un mercato frammentario e a volte poco reattivo o poco proattivo, perdendo di concorrenzialità sugli omologhi esteri, anche vicini di casa.

Un agguerrito panel di 4 giovani, motivati ed esperti bunker trader e manager - 3 dall'Italia e 1 dalla Francia, di cui 2 lavorano dalla base operativa in Svizzera – ha affrontato l'impegno di dissetare su come i mercati regionali stiano rispondendo alle variabili esogene, questioni che pos-



Piero e Vittorio Pisano

sono essere rischi ma anche opportunità, come spesso accade nelle crisi: Davide Anghinoni, Senior Trader, Saras Trading; Lorenzo Buffoni, Bunker Manager, Alpha Trading Spa; Nicolas Golovtchan, Bunker Trader, TotalEnergies, Pietro Seghezza, Bunker Operator, Fratelli Cosulich.

Pur senza trovarsi pedissequamente concorsi su tutti i temi trattati, in termini simili o coerenti si sono espressi i 4 relatori della vivace ed avvincente tavola rotonda mattutina:

In linea di massima l'obbligo di bruciare carburante con tenore di zolfo entro lo 0,1% potrebbe rappresentare un'opportunità di crescita delle vendite di bunker. Per altri questa ed altre cause di distorsione delle procedure tradizionali, su cui si innesta l'attuale gap infrastrutturale nelle reti distributive a limitare la somministrazione di fuel alternativi, potrebbero rendere meno competitivo il Mediterraneo e l'Italia in primis.

L'Italia ha un mercato attuale di 3 milioni di tonnellate di fuel, inferiore a quello di anni fa, e i prezzi medi del bunker sono



Golotchvan, Anghinoni, Seghezza, Buffoni

elevati rispetto alla concorrenza diretta.

In futuro saranno possibili forniture di metanolo anche per le navi nel porto di Genova. Tuttavia, accade paradossalmente che la nostra legislazione impedisce il rifornimento alle navi cisterna in rada a Genova mentre lo permette in tanti altri porti italiani, il che si traduce in un mercato perso in maniera assurda.

Intanto in Francia la oil major nazionale Total Energies ha già fatto la prima fornitura di biofuel su un traghetto della Corsica Ferries, come da noi notiziato la scorsa settimana.

> 7

> 6

L'introduzione dell'area SECA potrà effettivamente aumentare le vendite di bunker nel Mediterraneo? Forse sì, ma lieviteranno i costi operativi per navigare, senza contare che in Italia non sono disponibili oggi bunker barge per carburanti futuribili.

È vero che ci si aspetta che più navi in transito fra Suez e Gibilterra dovranno acquistare fuel allo 0,1% perchè il gasolio è troppo caro, ma esistono raffinerie in grado o desiderose di produrlo? Saras in Sardegna non è fra queste, il che vuol dire che a rifornire l'utenza nel Mediterraneo provvederanno raffinerie emergenti in Nord Africa, magari a produrre fuel allo 0,3% atto al blending.

Al termine della discussione, tra gli interventi dalla platea si è segnalato quello di Vittorio Pisano (Pisano Bunker) il quale ha apertamente chiesto ad IBIA di fare da tramite per veicolare ai governanti nazionali una istanza di interesse generale.

È sensazione comune tra operatori che l'attuale procedura per poter vendere bunker in esenzione IVA sia stata mutuata dal diporto e calata indistintamente



do Pisano, da tempo accade che operatori esteri che scalano porti italiani sporadicamente per semplicità vadano ad acquistare bunker in porti di paesi confinanti. Prima della main session della conferenza vi sono state le presentazioni dei capitoli delle due associazioni armatoriali

ma che più dannosa ancora è la divisione che esiste fra le due fazioni armatoriali da ormai un quinquennio. Fenomeno tipicamente italiano, peraltro, che riguarda praticamente ogni categoria della catena logistica e marittima, ma che alla fine indebolisce la voce dell'industria al cospetto dei destinatari delle istanze di settore.

Un appello abbastanza chiaro alla tanto agognata reunion tra Confitarma, che invero rischia di perdere qualche pezzo, ed Assarmatori, protagonista dello strappo iniziale, che sarebbe vista bene da tanti osservatori, senza escludere i due diretti interessati.

Già individuato il cappello sotto il quale radunare le forze, eventualmente allargate ai non operatori proprietari o indiretti di navi, la Federazione del Mare.

A questo proposito, prima che andassero in scena i lavori, Ship2Shore ha colto un simpatico siparietto tra i due presidenti che, salutandosi con il consueto garbo – pare che Mattioli e Messina, dismesse le 'divise' associative, abbiano ottimi rapporti personali e di stima reciproca – si siano rimproverati di non avere ancora un dialogo pienamente trasparente, scherzando su chi debba fare il primo passo in direzione dell'altro al fine di avere un'Italia marittima finalmente riunita sotto una sola bandiera, con casa comune proprio Federmare.

Nel pomeriggio un panel coordinato dal direttore di IBIA Unni Einemo e animato da Jessica Hofmann, Neil Lamerton, Cem Saral, Giosuè Vezzuto (RINA) per fare luce sull'agenda normativa per l'industria dei bunker ha raccontato di un inizio del 2023 piuttosto movimentato per il mercato che naviga a vista attraverso 'scogli' affioranti qual il regolamento CII, l'imminente estensione dell'ETS dell'UE allo shipping, il nuovo SECA per il Mediterraneo e la strategia sui gas a effetto > 8



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 noleggino da diporto.

Ma ciò non va affatto bene, sostiene il giovane broker genovese, il quale auspica – ed è questo il messaggio forte veicolato ai portavoce dell'industria del bunker – che si effetti un netto distinguo tra requisiti per il diporto e requisiti per lo shipping e la grande marina considerandone le profonde differenze. Un alleggerimento della burocrazia per quest'ultima è atteso per poter fare riguadagnare competitività nei confronti dei paesi confinanti che non hanno procedure così complesse. Secondi

tricolori.

Stefano Messina per conto di Assarmatori ha illustrato un'esposizione molto articolata, toccando punti anche complessi delle diverse questioni, ma finendo in maniera tra il caustico e il draconiano: qualunque tipo di fuel va bene, dateci anche le margherite da bruciare in sala macchina, basta che si faccia maggiore chiarezza, ha smorzato i toni della polemica con una battuta ad effetto il numero uno dell'associazione emergente di gruppi armatoriali italiani ed esteri.

Più pacato l'intervento di Confitarma; il leader dell'associazione più blasonata ha nuovamente ribadito che le questioni tecnologiche e legislative sono sì importanti,

> 7

serra rivista dell'IMO prevista entro la fine dell'anno.

La discussione si è incentrata sull'impatto di questi regolamenti sull'industria dei bunker, sia a livello globale che regionale, e ha esplorato i potenziali sviluppi futuri. È emerso che lo shipping sta diventando più 'verde' e attività molto più complessa, quasi succube di un quadro normativo che mira a rispondere alla spinta della società attuale per un'industria decarbonizzata con un numero in continua evoluzione di normative diverse, fra quelle regionali e internazionali, non sempre in perfetta sincronia e talvolta generando effetti controproducenti indesiderati. Tale panorama si traduce in alcune delle



La famiglia Sessa Della Gatta

sfide più complesse che l'intera industria marittima abbia mai visto. I progressi necessari per raggiungere questi obiettivi ambiziosi sono tecnologicamente realizzabili, ma si devono considerare attentamente la scalabilità e la sostenibilità economica.

Menzione particolare alle società che hanno contribuito ad organizzare la bella kermesse, a cominciare dalla Fratelli Cosulich, attiva dal 1857 come player globale nello shipping e più recentemente nella logistica, guidato dalla famiglia, giunta alla settima generazione, gruppo da 116 aziende con sede in 27 paesi, insieme alla sua rete e ai suoi partner, impegnato



Dardani, Mordiglia, Molisani, Mastropasqua, La Mattina



Sardelli (Bunkeroil) e D'Alesio (Dalmare)

con grande intensità nel settore dei carburanti marini dal 1969 come trader e di più recente come armatore proprietario di una flotta di navi cisterna bunker operanti nella baia di Singapore. Negli ultimi due anni sono state ordinate 2 LNG Small Scale & Bunker Vessels che saranno consegnate tra il 2023 e il 2024, nel quadro di un ammontare complessivo di investimenti per oltre 250 milioni di euro in un triennio.

Alpha Trading è stata fondata nel 1985 come fornitore e trader di bunker nonché distributore di prodotti petroliferi, ope-



rante sia in Italia che all'estero. Agisce come fornitore fisico di bunker a Trieste da ottobre 2018 e dispone di capacità di stoccaggio anche a Genova, oltre a essere titolare di un terminal duty free a Carbonara Scrivia e di un altro a Solbiate Olona. La società fa capo a 3B Investment Holding che dal 2013 detiene l'intero capitale sociale di AlphaTrading Spa, a sua volta posseduta all'80% dalla sub holding Armada Spa e al 20% da Sitofin Holding Spa.

Specialista assai conosciuto sulla piazza da oltre mezzo secolo, Pisano Bunker Srl di Genova fornisce bunker in tutto il mondo dal 1971, e fa capo al fondatore Piero Pisano ed al figlio Vittorio.

ReSeaWorld è una società commerciale italiana di carburanti e lubrificanti marini, con sede a Napoli e con filiale ad Atene, nata nel 2016 dall'esperienza di Valeria Sessa, che si è formata professionalmente al fianco della famiglia di armatori, e lavora insieme ai figli, Giovanni Battista, Luciana e Alberta Della Gatta.

Bunkeroil, fondata nel porto di Livorno nel 1980 e guidata da Marco Sardelli, si è sempre concentrata nel fornire prodotti e servizi di alta qualità nei carburanti e lubrificanti, con attività in tutta Italia e nel Mar Mediterraneo, allargando la propria rete distributiva oltre Livorno.

L'evento genovese, pur di statura internazionale, ha visto molti italiani presenti, logicamente: tra gli armatori e ship operator Marnavi, Dalmare, Garolla, K-Ships,



Mario e Andrea Kunkl (Auscomar)

Manisa, Synergas, Ignazio Messina, Calisa, Scafitra gli stranieri i monegaschi di Marfin-Topic e gli ellenici di Starbulk.

Oltre ai bunker operator sponsor, hanno partecipato anche Delta Energy, Ruder, Riviera Maritime, Hoyer, Novelmar, Cambiaso Risso, Auscomar, VSL e i professionisti degli studi Lonoce, Mordiglia, BonelliErede, WeGal, Dardani.

