

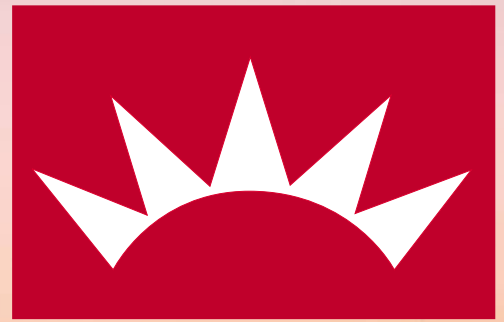


PRESENTE E FUTURO DEL BUNKER NAVALE IN ITALIA





TIMOTHY COSULICH: "ECCO I TEMI AL CENTRO DELLA CONFERENZA IBIA A GENOVA"	PAG. 4
I DATI DI ASSOCOSTIERI SUL BUNKERAGGIO NAVALE IN ITALIA	PAG. 6
DATI RELATIVI AL CONSUMO DI CARBURANTI USO BUNKER IN ITALIA	PAG. 6
- VOLUMI BUNKER PER ANNO	PAG. 6
VOLUMI DI BUNKERAGGIO OSSERVATI NEL 2021 NEI PORTI PRINCIPALI IN ITALIA	PAG. 6
- BUNKERAGGIO DI PRODOTTI CONVENZIONALI - DATI 2021	PAG. 6
DEPOSITI COSTIERI GNL	PAG. 7
- TERMINALI GNL LARGE-SCALE	PAG. 7
- DEPOSITI COSTIERI GNL OPERATIVI O IN AVANZATO STATO AUTORIZZATIVO	PAG. 7
- ALTRI DEPOSITI COSTIERI GNL PREVISTI	PAG. 8
CONTRIBUTO A CURA DEL DIRETTORE GENERALE ASSOCOSTIERI	PAG. 10
"NEL LUNGO PERIODO MAGGIORE FLESSIBILITÀ DELLE MOTORIZZAZIONI NAVALI E FRAMMENTAZIONE DELLA LOGISTICA DEL BUNKERAGGIO"	
INTERVISTA AL DIRETTORE DI BUNKEROIL	PAG. 13
BUNKEROIL GUARDA AL NORD EUROPA E SCOMMETTE SUI BIOCARBURANTI PER IL FUTURO	
INTERVISTA AL DIRETTORE DI MARITIME BUNKER	PAG. 15
MARITIME BUNKER GUARDA A UNA QUARTA BETTOLINA E SI ESPANDE IN SICILIA	
LE FOTONOTIZIE	PAG. 16
ANCHE L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI MSC ATTESO A GENOVA IL 20 APRILE PER IBIA	PAG. 16
ASSEGNATI I FONDI PNRR PER IL GNL NEI PORTI ITALIANI	PAG. 16
PRIMO RIFORNIMENTO DI BIOCARBURANTE EFFETTUATO	PAG. 16
SU UNA NAVE DI CORSICA FERRIES	
VARATA IN CINA LA PRIMA NUOVA BETTOLINA LNG ORDINATA DA FRATELLI COSULICH	PAG. 16
A PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME IL COMPLETAMENTO DI UN'INNOVATIVA	PAG. 18
BETTOLINA PER SAN GIORGIO DEL PORTO	
MOU FIRMATO DA F.LLI COSULICH CON NANTONG CIMC PER UNA BETTOLINA	PAG. 18
AD AMMONICACA	
SIR SPA SI ALLARGA A TARANTO NEL BUNKERAGGIO CON LA EX PUNTA GIALLA	PAG. 18
PETROMAR PRONTA A FARE BUNKERAGGIO ANCHE NEL PORTO DI GENOVA	PAG. 18
MARITIME BUNKER SI FA LARGO ANCHE NEL PORTO DI AUGUSTA	PAG. 19
RINA COMINCIA A CLASSIFICARE BETTOLINE PER IL GNL	PAG. 19
UN ACQUISTO, UN NUOVO PROGETTO E DUE NOLEGGI PER SARDA BUNKERS	PAG. 19
E MED OFFSHORE	
F.LLI COSULICH HA ACQUISTATO (DA VITOL) E VENDUTO DUE BETTOLINE	PAG. 19
PER IL PORTO DI SINGAPORE	



ALPHA TRADING S.P.A.
UNIPERSONALE

ENERGY PRODUCTS

IN ITALY AND AROUND THE WORLD

COMPANY

Alpha Trading S.p.A. seeks to strongly establish and develop its trading activity through competitive offers, complete services, and investment in research and innovation in Bunkers and Biofuels.

WHY CHOOSE US

Alpha Trading S.p.A. has developed and supported credit and financial services, thanks to its size and creditworthiness, which allows the Company to provide customized credit lines and payment terms and financial instruments to cover all risk. 24/7 service along, with the attention paid to both prevention and problem solving, complete the range of services offered to customers, which are elements of utmost importance for the Company. The typical Alpha Trading S.p.A. values allow it to achieve outstanding growth and success in its main markets.



Contact

+39.010.5472.200
bunkers@alphatrading.it
www.alphatrading.it

Via Brigata Liguria, 3/19
16121 Genova, Italy

Digitalizzazione e decarbonizzazione saranno alcuni degli argomenti oggetto di dibattito mentre Fratelli Cosulich si appresta a firmare nei prossimi giorni il contratto di charter pluriennale per la prima Lng bunker tanker in costruzione in Cina

TIMOTHY COSULICH: "ECCO I TEMI AL CENTRO DELLA CONFERENZA IBIA A GENOVA"

A distanza di poco più di due settimane dalla Ibia - Mediterranean Energy & Shipping Conference in programma a Genova, il presidente dell'International Bunker Industry Association, Timothy Cosulich, a SHIPPING ITALY anticipa alcuni dei temi che saranno oggetto di dibattito in quell'occasione e preannuncia l'imminente firma di un contratto di noleggio pluriennale per la Alice Cosulich, prima nave bettolina appena varata in Cina per il gruppo Fratelli Cosulich e destinata a essere impiegata in Sud

Europa per il rifornimento di gas naturale liquefatto alle navi.

Presidente Cosulich partiamo dal raccontare con quale stato d'animo si prepara alla conferenza di Ibia in Italia?

"Volevo portare a Genova un evento importante, che fa bene alla città. Spero che con la presenza del sindaco Marco Bucci e del presidente dell'Autorità di sistema portuale Paolo Emilio Signorini si possa promuovere il ruolo di Genova come hub marittimo internazionale."

Sorent Toft (amministratore

delegato di Msc) sarà uno degli ospiti d'onore, come lo ha convinto a partecipare?

"Lo conosco bene da tempo e gliel'ho chiesto anche come favore personale; lui ha prontamente accolto l'invito con piacere. E' stato uno dei primi ad aderire."

Quali saranno secondo lei i temi dominanti dell'appuntamento?

"I temi della conferenza saranno soprattutto decarbonizzazione e digitalizzazione perchè sono fattori che impattano tutti gli stakeholder e non sono tantissime



le società che stanno investendo. Solo quelle più strutturate hanno al loro interno il know how che serve ad affrontare queste sfide, per tutte le altre questa conferenza è un'ottima occasione di aggiornamento.”

Ci sarà un focus dedicato all'Italia e al Mediterraneo?

“Essendo a Genova si parlerà anche di dinamiche più regionali, quindi di mercato del bunker in Italia e nel Mediterraneo. Ci interrogheremo sulla direzione dove stanno andando i traffici marittimi, sulle problematiche esistenti nei porti, sulla disponibilità di prodotto, sulla competitività, su quanti fornitori disponibili oggi ci siano per i nuovi carburanti, ecc. Il tutto per capire il Mediterraneo e l'Italia a che punto sono nell'offerta di carburanti, Gnl, biofuel, ammoniaca, metanolo, ecc.”

Anche l'imminente istituzione dell'area Seca nel Mediterraneo è vista con preoccupazione dal mercato?

“L'Europa su queste tematiche è sempre abbastanza avanti ma

c'è un tema di infrastrutture da risolvere. Per i nuovi carburanti (Gnl, ammoniaca, idrogeno, metanolo, bio-Lng) servono nuove infrastrutture che oggi non ci sono e servirà anche un'apposita regolamentazione.”

Dal prossimo autunno vedremo operare la prima bettolina Gnl di Fratelli Cosulich in Italia? Tutte le carte e leggi sono in regola?

“Per ciò che riguarda la nostra prima bettolina a Gnl dal punto di vista normativo più o meno ci siamo in Italia. Nonostante non ci siano stati finora grandi rifornimenti solo qualche rifinitura sarà necessaria dal punto di vista regolatorio. La prima nave, ribattezzata Alice Cosulich, sarà consegnata dal cantiere cinese dopo l'estate e verrà noleggiata a lungo termine (accordo pluriennale) per impiego nel Mediterraneo. Nei prossimi giorni firmeremo con il noleggiatore. Per entrambe le nuove costruzioni abbiamo ricevuto un contributo dall'Europa e se decidessimo di non impiegarle in questo mercato dovremo restituire il contributo.”

Perché all'interno del vostro gruppo avere appena costituito la nuova società Fratelli Cosulich Shipmanagement?

“E' nata anche per fare ordine fra le nostre attività di management navale perchè inizialmente a Singapore davamo la gestione delle bettoline in outsourcing mentre negli ultimi anni, avendo un numero crescente di navi, abbiamo internalizzato questa funzione e oggi disponiamo di un team di 8/9 persone solo per quel ramo di business. Poi abbiamo una joint venture per la gestione tecnica del rigassificatore Olt Offshore Toscana e prossimamente entreranno in servizio le due Lng bunker tanker in costruzione in Cina per le quali è stata appunto creata questa nuova società essendo richiesto un know how specifico. Infine alcune delle nostre bulk carrier sono noleggiate a scafo nudo per cui il management non è curato da noi mentre per altre, come la nave Vulcania ad esempio, la gestione tecnica la seguiamo direttamente.” ■



I DATI DI ASSOCOSTIERI SUL BUNKERAGGIO NAVALE IN ITALIA

DATI RELATIVI AL CONSUMO DI CARBURANTI USO BUNKER IN ITALIA

TABELLA 1 - VOLUMI BUNKER PER ANNO

Bunker fuel [kton]	2019	2020	2021	2022	2023 (gen-feb)
Gasolio	512	558	698	628	85
Olio comb.	2.605	2.356	2.226	2280	304
GNL	0,2	2,1	6,0	0	0
Lubrificanti	30	26	24	18	2
Totale	3.147	2.942	2.954	2.926	2.926

VOLUMI DI BUNKERAGGIO OSSERVATI NEL 2021 NEI PORTI PRINCIPALI IN ITALIA

TABELLA 2 - BUNKERAGGIO DI PRODOTTI CONVENZIONALI - DATI 2021

Porto di riferimento	Volumi bunker fuel olio combustibile nel 2021 [kton]
Genova	1.000
Livorno	450
Napoli	400
Ancona	250
Trieste	220
Augusta e porti della Sicilia	210
Gioia Tauro	210
Venezia	210
Ravenna	180
Civitavecchia	120
Bari	50
Brindisi	50

SECONDO ASSOCOSTIERI PER QUANTO RIGUARDA IL BUNKERAGGIO DI CARBURANTI ALTERNATIVI, IL VETTORE ENERGETICO D'ELEZIONE NEL BREVE TERMINE È SICURAMENTE IL GAS NATURALE LIQUEFATTO (GNL) LA CUI FILIERA È ORMAI MATURA PER ENTRARE IN OPERATIVITÀ. SI RIPORTANO LE TABELLE DI SINTESI CONCERNENTI I TERMINALI DI RIGASSIFICAZIONE NAZIONALI E IL LORO GRADO DI READINESS PER LE OPERAZIONI SMALL SCALE, INCLUSO IL BUNKERAGGIO E I DEPOSITI COSTIERI DI GNL OPERATIVI, IN CORSO DI REALIZZAZIONE O PIANIFICATI.

DEPOSITI COSTIERI GNL

IL SEGUENTE ELENCO RIPORTA I POSSIBILI PUNTI DI RIFORMIMENTO PER IL GNL USO BUNKER SUL TERRITORIO NAZIONALE, INCLUDENDO I TERMINALI DI RIGASSIFICAZIONE DI GNL E I DEPOSITI COSTIERI, INDICANDO PER OGNUNO IL GRADO DI PREDISPOSIZIONE ALLE OPERAZIONI SSLNG - SMALL SCALE LNG (CHE INCLUDONO LE OPERAZIONI DI BUNKERAGGIO) E L'OPERATIVITÀ DELL'IMPIANTO. ASSOCOSTIERI SOTTOLINEA CHE L'ITALIA DIFETTA DI UN TERMINALE GNL A TERRA DI POTENZIALITÀ ANALOGHE AI TERMINALI DI MARSIGLIA E BARCELONA.

TABELLA 3 - TERMINALI GNL LARGE-SCALE

Port System Authority	Regasification terminal	Operator	Location	Status	Regasification capacity (Scm)	SSLNG readiness
AdSP del Mar Ligure Orientale	Panigaglia	GNL Italia S.p.A.	Onshore - Panigaglia (La Spezia)	In operation	3,5 mld	Start of SSLNG activities in 2023-2024
AdSP del Mar Tirreno Settentrionale	FSRU Toscana	OLT Offshore LNG Toscana	Offshore - Livorno	In operation	3,75 mld (planned capacity increase to 4,75)	Start of SSLNG activities in 2023-2024
AdSP del Mar Adriatico Settentrionale	Adriatic LNG	Terminale GNL Adriatico	Offshore - Porto Levante (Rovigo)	In operation	9 mld (further capacity increase to 11 billion planned)	Feasibility study completed in 2015
AdSP del Mar Tirreno Settentrionale	FSRU Piombino (Golar Tundra)	FSRU Italia /SNAM	Docked - Piombino	Expected to start in 2023	4,5 mld	
AdSP del Mare Adriatico Centro-Settentrionale	FSRU Ravenna (BW Singapore)	FSRU Italia /SNAM	Offshore - Ravenna	Expected to start in 2024	5 mld	

TABELLA 4 - DEPOSITI COSTIERI GNL OPERATIVI O IN AVANZATO STATO AUTORIZZATIVO

Port Authority	Operator	Location	State	Storage capacity (cm)	Truck loading bays
AdSP di Gioia Tauro e della Calabria	Ionio Fuel	Crotone	Obtained the NOF Completed scoping preparatory to EIA.	20.000	n.d.
AdSP del Mar Ligure Occidentale	GNL Med	Genova/Vado Ligure	NOF obtained. Application for state concession submitted	10.000	n.d.
AdSP del Mar Di Sardegna	Olbia LNG Terminal	Olbia	EIA suspended pending clarification on Sardinia Decree	40.000	2
AdSP del Mare Adriatico Centrale	n.d.	Ortona	Expression of interest MiSE	n.d.	n.d.
AdSP del Mar Di Sardegna	SNAM	Porto Torres	Attivata procedura di qualifica fornitura per noleggio per FSRU e metaniere SSLNG	25.000	0
AdSP del Mar Di Sardegna	FSRU SNAM (Golar Artic)	Portovesme		170.000 (Regas. capacity 5 Bcm)	0
AdSP del Mar Di Sardegna	Sardinia LNG / Isgas Energit Multiutilities	Cagliari	Ottenuta VIA (mini rigassificatore)	22.000	2

TABELLA 5 – ALTRI DEPOSITI COSTIERI GNL PREVISTI

Port Authority	Operator	Location	State	Storage capacity (cm)	Truck loading bays
AdSP di Gioia Tauro e della Calabria	Ionio Fuel	Crotone	Obtained the NOF Completed scoping preparatory to EIA.	20.000	n.d.
AdSP del Mar Ligure Occidentale	GNL Med	Genova/Vado Ligure	NOF obtained. Application for state concession submitted	10.000	n.d.
AdSP del Mar Di Sardegna	Olbia LNG Terminal	Olbia	EIA suspended pending clarification on Sardinia Decree	40.000	2
AdSP del Mare Adriatico Centrale	n.d.	Ortona	Expression of interest MiSE	n.d.	n.d.
AdSP del Mar Di Sardegna	SNAM	Porto Torres	Attivata procedura di qualifica fornitura per noleggio per FSRU e metaniere SSLNG	25.000	0
AdSP del Mar Di Sardegna	FSRU SNAM (Golar Artic)	Portovesme		170.000 (Regas. capacity 5 Bem)	0
AdSP del Mar Di Sardegna	Sardinia LNG / Isgas Energit Multiutilities	Cagliari	Ottenuta VIA (mini rigassificatore)	22.000	2





BUNKEROIL

One partner, global services.


NAVIGA SENZA LIMITI.

Con Bunkeroil hai accesso a **bunkeraggio** e **lubrificanti** navali
in tutti i mari d'Italia e nel mondo.

Carburante di qualità, prezzi accessibili e un'esperienza di oltre
40 anni nel bunkeraggio al tuo servizio.

BUNKEROIL.IT

+39 0586 219214

 bunker@bunkeroil.it

*Direttore generale
Assocostieri

"NEL LUNGO PERIODO MAGGIORE FLESSIBILITÀ DELLE MOTORIZZAZIONI NAVALI E FRAMMENTAZIONE DELLA LOGISTICA DEL BUNKERAGGIO"

Il futuro del bunkeraggio navale, nel breve termine, sarà dominato da un passaggio al GNL sempre più pronunciato, spinto dalle direttive europee sulle infrastrutture di carburanti alternativi (DAFI, AFIR), sui carburanti navali sostenibili (Fuel-EU Maritime) e sull'estensione del sistema di quote di emissione di CO₂ al settore navale (ETS), nonché dalla strategia di lungo termine dell'IMO per la riduzione delle emissioni GHG e all'istituzione di una area ECA nel Mediterraneo. In particolare, ad ogni nave è associato un indice

di prestazione energetica (Carbon Intensity Indicator - CII), con obblighi di efficientamento progressivamente più stringenti: navi che vengano classificate in classe D per tre anni di seguito o in classe E per un singolo anno sono tenute a sviluppare un piano correttivo.

Il GNL offre fin da subito una riduzione di circa il 25% delle emissioni di CO₂, su cui si pone l'accento per prevenire il riscaldamento globale e che offre immediati vantaggi in termini di calcolo del CII, e allo stesso tempo porta una marcata riduzione delle emis-

sioni che impattano la qualità dell'aria locale, quali le emissioni di NO_x e di particolato. In prospettiva, gli impianti di liquefazione del gas naturale, sia prelevato dalla rete sia prodotto dagli impianti biometano, potranno contribuire ad allargare l'offerta del prodotto sul territorio nazionale. Il c.d. bando GNL (DM n.191 del 27/06/2022) è lo strumento con cui il Fondo Complementare ad IRPRR sta contribuendo ad irrobustire l'offerta di GNL in ambito navale, incentivando sia la realizzazione di punti di rifornimento GNL in ambito portuale, impianti di liquefazione di GNL, bettoline GNL. Assocostieri ha partecipato attivamente con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la corretta implementazione dei progetti, e la quasi totalità delle imprese aggiudicatrici sono parte della base associativa.

Per cogliere il pieno significato di tale impegno occorre considerare anche il forte impegno dell'Italia nel campo del biometano, confermato con il recente Decreto Biometano (DM 15/09/2022), che incentiva, oltre ai nuovi impianti biometano, anche la riconversione delle vecchie centrali elettriche a biogas. Grazie alle Garanzie di Origine del biometano, sarà possibile impiegare il bio-GNL prodotto anche lontano dal punto di produzione, con un meccanismo virtuale che permetterà alle navi di caricare prodotto green.

Guardando agli order-book



delle navi in costruzione, a livello globale, la scelta del GNL appare quanto mai corretta. In base ai dati 2022, ben il 47,5% delle navi in ordine prevede fuel alternativi, in genere GNL (39,5%), con un crescente contributo del metanolo (4,6%). Rimangono diverse altre soluzioni, che tuttavia appaiono ancora poco mature, o limitate a settori particolari. Ad esempio, le motorizzazioni GPL (2,2%) appaiono limitate alle gasiere che trasportano il GPL stesso. L'ammoniaca, per quanto desti interesse a livello globale e compaia come opzione in diverse soluzioni "ammونيا-ready", non prevede ancora nessuna implementazione pratica. L'elettrico puro a batteria non sembra una strada percorribile al di là dei piccoli trasporti punto-punto su tratte brevi. A destare interesse sono le soluzioni a metanolo e le soluzioni elettriche ibride, dove i motori primi rimangono alimentati con carburanti convenzionali o alternativi ed è prevista una trasmissione elettrica alle eliche.

Il metanolo appare una soluzione, al contrario, più matura, ed in base ai dati Alphaliner sui primi mesi del 2023, rag-

giunge il 62% degli orderbook a livello globale. Il bio-metanolo è già oggi disponibile in diverse aree. L'implementazione della logistica del bunkeraggio, lo stoccaggio a bordo, i profili di sicurezza appaiono compatibili con il bunkeraggio di diverse classi di navi. Infine, in prospettiva, il metanolo può essere derivato dalle tecnologie power-to-liquid (PtL), divenendo e-metanolo.

Per tali motivi il settore delle grandi portacontainer, che occupa una posizione preminente nella movimentazione di merci, si sta rivolgendo con decisione verso il metanolo, quale carburante da affiancare al GNL in ottica di riconversione delle motorizzazioni.

Volendo immaginare uno scenario di lungo periodo, l'unico punto fermo che sembra ormai imprescindibile è una maggiore flessibilità delle motorizzazioni navali, e di converso una maggiore frammentazione della logistica del bunkeraggio navale, chiamata a gestire una molteplicità di vettori diversi, con un mix energetico complesso e adeguato a perseguire, di volta in volta, la riduzione delle emissioni di gas clima-alteranti e inquinanti nel modo

più adatto alle esigenze particolari.

A questa segmentazione si accompagnerà una transizione verso prodotti più sostenibili all'interno di ogni segmento, che non tralascerà quelli che ora chiamiamo carburanti convenzionali. Giova infatti ricordare un dato essenziale, che deve porre nella giusta prospettiva le valutazioni di scenario e gli obiettivi di decarbonizzazione: la flotta di circa 80.000 navi che attualmente consuma olio combustibile pesante e diesel marino non potrà materialmente essere sostituita prima di un periodo di circa 80 anni, ipotizzando ottimisticamente una produzione di 1.000 navi/anno, livello massimo raggiunto dalla cantieristica navale globale negli anni scorsi. Sarà quindi non solo importante, ma essenziale, sviluppare soluzioni drop-in che permettano di decarbonizzare anche le navi che attualmente usano carburanti fossili, con soluzioni già ready-to-market, quali il biodiesel, l'HVO e il bio-metano, e altre soluzioni ancora da consolidare, come il Bio-HFO, olio combustibile pesante di matrice biologica ottenuto da pirolisi. ■





**BUNKER SUPPLIER
BARGE OWNER & OPERATOR
COASTAL TANK FARMS**

**QUALITY BUNKER SERVICES
IN THE PORTS OF:**

**LIVORNO
LA SPEZIA
PIOMBINO
MARINA DI CARRARA
VIAREGGIO**

DALMARE SPA

Via Castelli 6 - 57122 LIVORNO - ITALY

PHN + 39 0586 437111

FAX + 39 0586 437112

info@dalesio.it

www.dalesio.it

*Direttore
di Bunkeroil

BUNKEROIL GUARDA AL NORD EUROPA E SCOMMETTE SUI BIOCARBURANTI PER IL FUTURO

Bunkeroil, società con sede a Livorno, è una delle più importanti realtà attive sul mercato dello shipping in Italia operando come trader e fornitore fisico attraverso tre divisioni che si occupano di bunkeraggio, lubrificanti navali e agenzia marittima. In passato l'azienda operava anche piccole navi petroliere ma questa attività è terminata lo scorso anno con la cessione della piccola tanker Xenia.

Il direttore di Bunkeroil, Marco Sardelli, in questa intervista a SHIPPING ITALY traccia un bilancio dell'attività aziendale attuale e rivolge uno sguardo a quella che si attende possa essere l'evoluzione del mercato dei carburanti navali. Un futuro dove l'azienda livornese è pronta a scommettere e investire sui nuovi biocarburanti.

Sardelli intanto chiariamo di chi è e come è cresciuta Bunkeroil negli ultimi 40 anni?

“La società è nata nel 1980 con due soci, dei quali ad oggi solo una famiglia è rimasta azionista (Alessandro Penco e il figlio Marco). Al momento è una family company ma in negli ultimi anni ha ingrandito progressivamente il proprio business. La mission è quella di crescere gradualmente concentrandosi sui volumi e sui clienti; l'attività è nata servendo Corsica Ferries e Moby nel porto di Livorno e ancora oggi queste due società sono i clienti principali anche su altri scali.”

Solo fornitore e trader ma con qualche bettolina?

“Come fornitore fisico operiamo nel porto di Livorno attraverso una partnership con il gruppo D'Alesio, propieta-

rio del deposito costiero e dei mezzi di bettolinaggio.

Dal porto di Livorno raggiungiamo poi, sia tramite bettolina che autobotte, i limitrofi porti di La Spezia e Marina di Carrara.

Siamo inoltre fornitori fisici sul porto di Piombino dove operiamo attraverso la nostra bettolina, la Navoil Prima. In passato avevano una piccola nave petrolchimica che poi è stata venduta anche se ancora oggi l'interesse a occuparsi del trasporto marittimo del prodotto c'è.”

Di che numeri si parla in termini di volumi?

“In totale come fornitori fisici movimentiamo tipicamente circa 200-250mila tonnellate di prodotti l'anno. Per quanto riguarda l'attività di trader lavoriamo in tutta Europa, con la maggior parte dei volumi concentrati nel Mediterraneo, in particolare in Spagna, Francia e Italia.

Per quanto riguarda i lubrificanti navali siamo rivenditori di diversi marchi, in particolare dal 2018 siamo stati nominati rivenditori ufficiali ExxonMobil per l'Italia.”

In termini di risultati finanziari quali sono i numeri di Bunkeroil?

“Il volume d'affari dell'azienda è di circa 500 milioni di euro generato per l'85% dal bunker e per il 15% dai lubrificanti. Il fatturato è molto impattato dall'andamento del prezzo dei prodotti venduti.”

L'elevato prezzo del bunker come impatta sulla vostra attività?

“Il prezzo alto del bunker ha



un impatto diretto sulle garanzie e quindi rende più difficile vendere a soggetti armatoriali borderline finanziariamente. Per Bunkeroil l'attenzione è massima alla parte finanziaria del business. Anche per questo è importante consolidare i rapporti con i clienti sia dal punto di vista delle forniture che da quello finanziario.”

Come si inserisce l'attività di agenzia marittima e di spedizioniere?

“Bunkeroil è anche agente marittimo (ad esempi per Corsica Ferries) e spedizioniere nel porto di Livorno, sono attività considerate complementari al business del bunker. Oltre a ciò l'azienda non è chiusa all'opportunità di valutare nuove attività.”

Si riferisce all'ingresso in altri porti italiani?

“Il mercato portuale in Italia

è abbastanza consolidato sulla fornitura fisica, per questo preferiamo concentrarci soprattutto sull'attività commerciale. Non si vedono in Italia particolari spazi per nuove attività di bettolinaggio. Siamo alla finestra per guardare a nuove attività ma non intendiamo scalzare i player presenti. Guardiamo semmai con interesse al Nord Europa dove potremmo sviluppare maggiormente il nostro business.”

Fra bunker low sulphur, Gnl, metanolo, ammoniaca, ecc. che considerazioni state facendo per il futuro?

A proposito del Very Low Sulphur Fuel Oil (Vlsfo) guardiamo al futuro come fornitore fisico e come trader; per questo abbiamo una collaborazione consolidata con i depositi costieri di D'Alesio. Il Gnl non riteniamo che sia un carburante che nei prossimi 5/10 anni

possa rappresentare il futuro nel porto di Livorno. Ci lascia perplessi in particolare il fatto che nei prossimi anni non esista, se non in minima parte, un ampio numero di navi che utilizzino il gas naturale liquefatto. Il Gnl richiede una preparazione particolare ed è molto complicato anche dal punto di vista logistico; ad esempio non si possono organizzare forniture 'last minute' per un armatore, serve ampia programmazione.

Quindi punterete sulle altre soluzioni?

“Metanolo e ammoniaca sono in effetti carburanti più interessanti in prospettiva perché la loro gestione è più simile ai carburanti attuali (dove esistono i depositi e quindi la consegna del prodotto si può organizzare più facilmente). Serve però avere depositi, prodotto, bettoline idonee a trasportarli, ecc. Stesso discorso vale per l'idrogeno.” ■



*Direttore di
Maritime Bunker

MARITIME BUNKER GUARDA A UNA QUARTA BETTOLINA E SI ESPANDE IN SICILIA

Maritime Bunker, joint venture nata nel 2020 fra Rimorchiatori Laziali e Anapo (gruppo Maxcom), vuole continuare a crescere sia in termini di presenza geografica che di navi in flotta. Le ambizioni future della società le rivela a SHIPPING ITALY il presidente Alessandro Russo.

Maritime Bunker ha rappresentato uno dei rari esempi di joint venture in Italia fra aziende di shipping prima in parte concorrenti, non è vero?

“Eravamo cliente e fornitore, a un certo punto ci siamo incontrati per capire se c’era interesse e possibilità di fare qualcosa insieme. Il risultato è stato che dal 2020 è nata una joint venture che oggi appunto è Maritime Bunker.

Ciane e il Gruppo Maxcom avevano un deposito costiero ad Augusta e a Civitavecchia, noi facevamo bunkeraggio a Civitavecchia, ci siamo messi

assieme e con la nuova società abbiamo ampliato i porti a cui possiamo rivolgerci per la fornitura fisica di bunker.”

Il network di scali dove oggi Maritime Bunker opera come è composto?

“Oggi siamo attivi nei porti di Civitavecchia, Savona, La Spezia, Catania, Siracusa, Brindisi e Malta Opl (Bunkering outside port limits, ndr)”.

I prossimi quali saranno?

“Stiamo lavorando per estendere la rete di porti serviti anche a Palermo (dove la relativa istanza è stata da poco pubblicata) e Messina. La concessione di Augusta è tuttora in via di rilascio (l’iter è nella sua fase conclusiva).”

Anche la flotta di bettoline è in espansione?

“Attualmente Maritime Bunker può contare su una flotta di tre bettoline: Big Duba (posizionata su Civitavecchia),

Punta Azzurra e Mersey Spirit (che caricano il prodotto ad Augusta e lavorano poi in vari porti. Guardiamo con particolare attenzione anche ai carburanti del futuro ma direi che su quel fronte siamo ancora in una fase preliminare, di osservazione.”

Quali sono i numeri di Maritime Bunker?

“Per ciò che riguarda i volumi nel 2022 sono stati intorno alle 330 mila tonnellate di bunker trasportate per un volume d’affari che si aggira intorno ai 4,2 milioni di euro.”

A proposito di criticità e opportunità nel futuro prossimo dei carburanti navali, quali sono le sue riflessioni?

“Il settore del bunker navale sta vivendo dinamiche in forte evoluzione; l’abilità sarà quella di riuscire a calibrare bene gli investimenti da fare e saper reagire rapidamente alle sollecitazioni del mercato.” ■



ANCHE L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI MSC ATTESO A GENOVA IL 20 APRILE PER IBIA



> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



ASSEGNATI I FONDI PNRR PER IL GNL NEI PORTI ITALIANI



> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



PRIMO RIFORNIMENTO DI BIOCARBURANTE EFFETTUATO SU UNA NAVE DI CORSICA FERRIES



> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



VARATA IN CINA LA PRIMA NUOVA BETTOLINA LNG ORDINATA DA FRATELLI COSULICH



> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA





DAL 1971 SUL MERCATO BUNKER COMPETENZA, SERIETÀ, INTEGRITÀ

Lavoriamo fianco a fianco di fornitori selezionati in oltre 50 anni di attività per ritagliare un servizio su misura sulle necessità di acquisto bunker dei nostri clienti.

SPOT DEALS - LONG TERM CONTRACTS - RISK MANAGEMENT- HEDGING

GOLD
SPONSOR

IBIA MEDITERRANEAN ENERGY
AND SHIPPING CONFERENCE

Genoa - april 20, 2023

 **PISANO
BUNKER**

A PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME IL COMPLETAMENTO DI UN'INNOVATIVA BETTOLINA PER SAN GIORGIO DEL PORTO



> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



MOU FIRMATO DA F.LLI COSULICH CON NANTONG CIMC PER UNA BETTOLINA AD AMMONIACACA



> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



SIR SPA SI ALLARGA A TARANTO NEL BUNKERAGGIO CON LA EX PUNTA GIALLA



> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



PETROMAR PRONTA A FARE BUNKERAGGIO ANCHE NEL PORTO DI GENOVA



> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



**MARITIME BUNKER
SI FA LARGO ANCHE
NEL PORTO DI AUGUSTA**



> **CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**RINA COMINCIA
A CLASSIFICARE BETTOLINE
PER IL GNL**



> **CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**UN ACQUISTO, UN NUOVO
PROGETTO E DUE NOLEGGI
PER SARDA BUNKERS
E MED OFFSHORE**



> **CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**F.LLI COSULICH HA
ACQUISTATO (DA VITOL) E
VENDUTO DUE BETTOLINE
PER IL PORTO DI SINGAPORE**



> **CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



PRESENTE E FUTURO DEL BUNKER NAVALE IN ITALIA

RIPRODUZIONE RISERVATA®

UNA PUBBLICAZIONE DI ALOCIN MEDIA srl

Piazza Roberto Baldini 4/66
16149 Genova P.I./C.F. 02499470991
www.alocinmedia.it

DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo
Cell: + 39 334 7889863
capuzzo.nicola@gmail.com
redazione@shippingitaly.it
redazione@supplychainitaly.it

PUBBLICITÀ

Tel. +39 010 9703071
info@alocinmedia.it

