



Dal 1983 l'Associazione nazionale della logistica energetica

I NUOVI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI PER IL SETTORE MARITTIMO

Avv. Dario Soria
Direttore generale
Assocostieri

Genova - 14 aprile 2025

ASSOCOSTIERI nasce a Roma nel 1983 come Associazione di riferimento per le aziende che operano nel settore della logistica energetica.

Rappresenta le società attive nel bunkeraggio marittimo, i titolari di depositi costieri, doganali, fiscali, di oli minerali, prodotti chimici e GPL, biodiesel, depositi e terminali di rigassificazione di GNL.

Svolge un lavoro continuativo e proattivo di accreditamento dei propri associati presso gli stakeholder di riferimento.

Sostiene le istanze delle Aziende associate nelle sedi istituzionali, politiche e tecniche nazionali, comunitarie ed internazionali competenti in materia di logistica energetica e di biocarburanti.

Aderisce alle seguenti associazioni:

- Assonime – Associazione fra le Società Italiane per Azioni
- Biofuel Platform
- Confcommercio - Imprese per l'Italia
- Conftrasporto
- CTI – Comitato Termotecnico Italiano
- CUNA - Commissione Tecnica di Unificazione nell'Autoveicolo
- European Biodiesel Board
- IFEC Forum – Comunità Energetiche
- ONTM – Osservatorio Nazionale Tutela del Mare
- WEC - World Energy Council



INFRASTRUTTURE ENERGETICHE STRATEGICHE NAZIONALI



Il nostro Paese dispone di una consolidata logistica energetica costituita da depositi costieri di oli minerali, oli vegetali, prodotti chimici e GPL, ed ha sviluppato nell'ultimo decennio la logistica del GNL composta da depositi SSLNG, terminali di rigassificazione, bunkerine di GNL. Ancora ridotto lo stoccaggio di metanolo, minimale quello di ammoniaca.

FRAMEWORK REGOLATORIO

IMO

Target: Riduzione GHG del 20% entro il 2030, 70-80% entro il 2040, azzeramento delle emissioni nette entro il 2050 (vs 2008)

Regulation: Prezzo da pagare per le emissioni di CO₂ per le navi nei porti dell'UE dal 2024
Penali per mancato rispetto

EU
ETS

FUEL
EU

Regulation: Riduzione delle emissioni grazie all'aumento dell'uso di combustibili rinnovabili (e-LNG, bio-LNG, e-metanolo, ecc.)
Penali per mancato rispetto

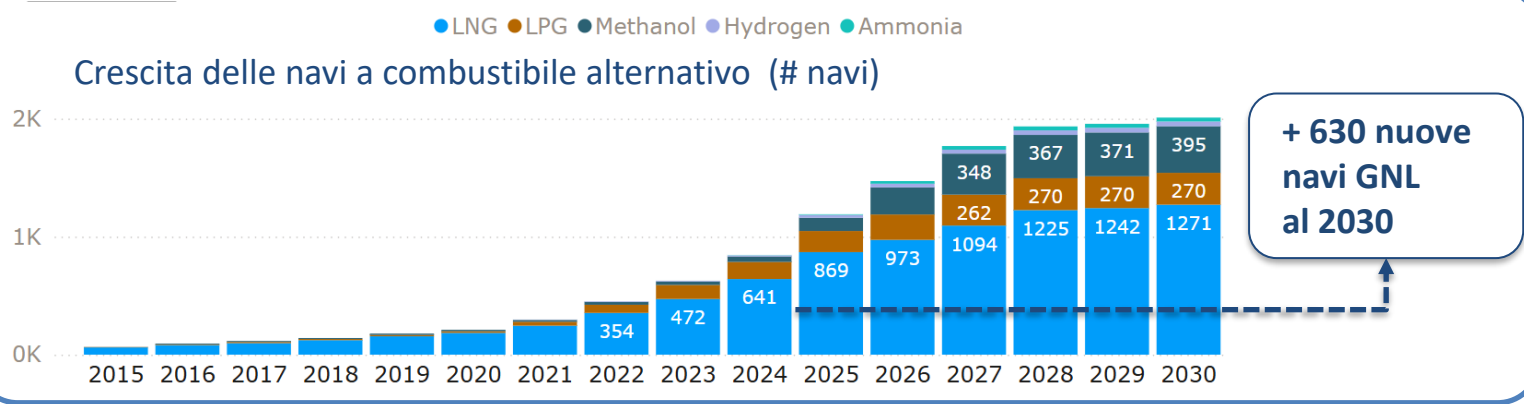
Emission Controlled Areas: limiti di zolfo attivi dal 2025 (0,10%) nel Mediterraneo
Aree SECA già attive nel Nord Europa dal 2015

SECA

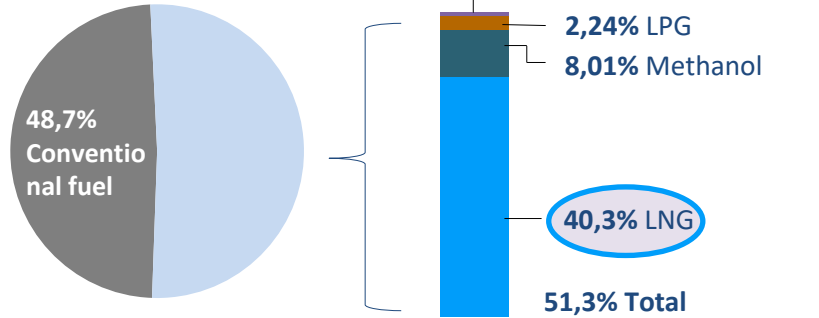
GNL e biocarburanti sono gli strumenti più efficaci per il Paese per raggiungere i target EU di riduzione delle emissioni di medio-lungo periodo

ORDINI NUOVE NAVI NEL MEDITERRANEO

Il GNL, come combustibile a basse emissioni, è la scelta preferita dagli armatori



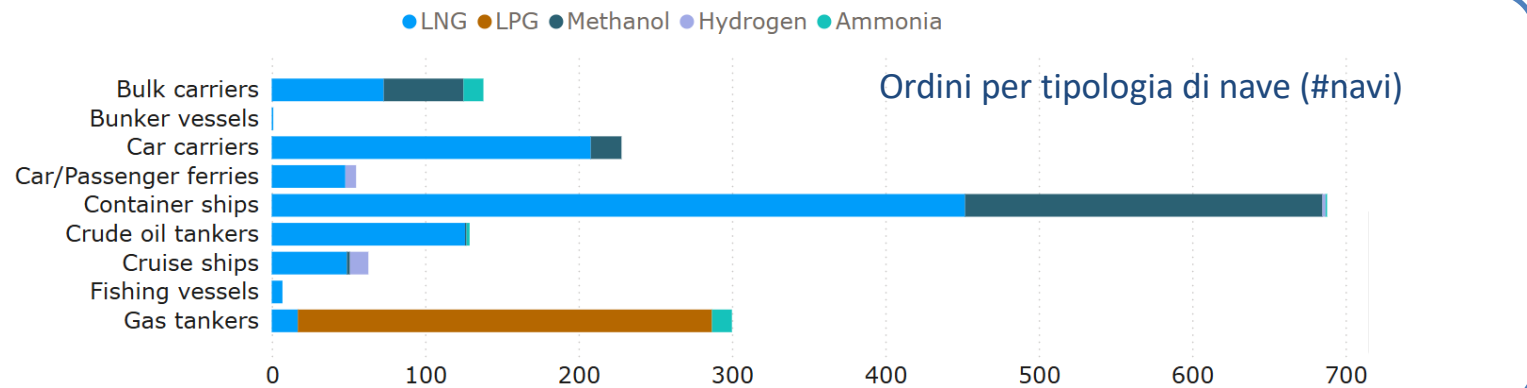
Ordini @2023 (gross tonnage)



Dei nuovi ordini circa metà sono con combustibili alternativi

Di questi il 90 % è GNL

GNL preferenza prevalente anche per tipologia di nave



SETTORE MARITTIMO: COMBUSTIBILI ALTERNATIVI A CONFRONTO

Benefici ambientali attuali del LNG

GLOBALI

-23% GHG

LOCALI

~ 0 emissioni

Sox, Nox, Particolato

Tecnologia e sistema logistico maturi e consolidati

	LNG	Methanol	Ammonia	Hydrogen	Battery
Energy density	●	●	●	●	●
Technology maturity	●	●	●	●	●
Safety	●	●	●	●	●
Fuel supply infrastructure	●	●	●	●	●
Fuel availability (green)	●	●	●	●	●

High energy density – più spazio è necessario per il carburante, meno spazio è disponibile per il carico

Maturity – tecnologie provate in ambito marittimo

Safety – completamente sicuro per l'equipaggio, i passeggeri e le comunità portuali

Fuel supply infrastructure – quanto velocemente possono essere sviluppate infrastrutture di trasporto, stoccaggio e rifornimento di carburante nei luoghi in cui sono necessarie

Fuel availability – quando i nuovi carburanti "verdi" sono (medio termine) disponibili su larga scala

Fonte: SEA LNG

Benefici ambientali crescenti grazie a Bio-GNL oggi e ... e-LNG domani

Fino a

-80% GHG

Fonte: SEA LNG



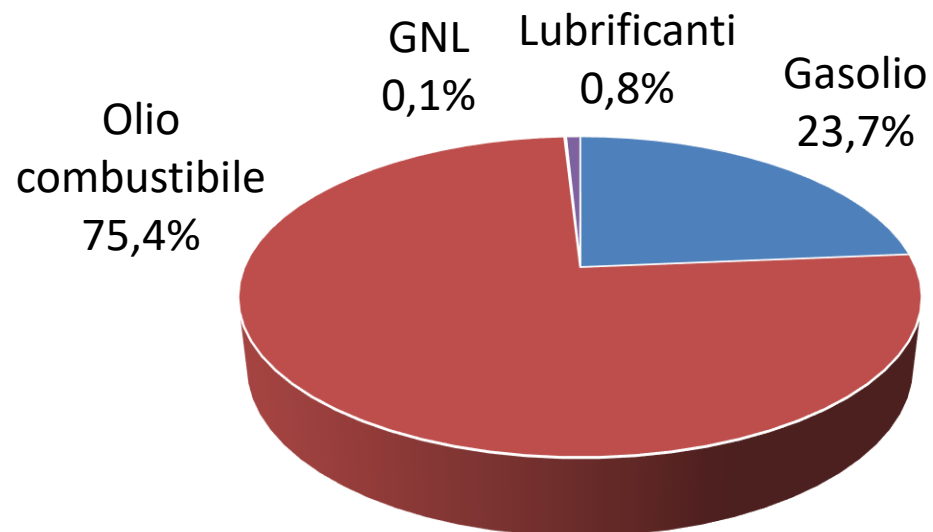
Investimenti validi anche per combustibili del futuro (e-LNG)

Il GNL può avere ruolo dominante poiché la catena di fornitura/logistica/motori per l'e-GNL è uguale a quella del GNL biologico o convenzionale

MIX ENERGETICO AD OGGI ENERGIE DOMINANTI NEL SETTORE MARITTIMO

Bunker fuel	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Gasolio	512	558	698	612	586	646	83
Olio comb.	2.605	2.356	2.226	2248	2.064	2.059	239
GNL	0,2	2,1	6	0	0	3	0,4
Lubrificanti	30	26	24	18	22,2	21,8	3,3
Totale	3.147	2.942	2.954	2.878	2.672	2.729,8	325,7

Consumi per bunkeraggio navale in ktonn – *Anno 2025 dati parziali fino a febbraio



Il settore marittimo nazionale presenta attualmente un mix energetico privo di componenti rinnovabili.

Nel 2024 il mix energetico del trasporto marittimo vede una copertura di circa $\frac{1}{4}$ di gasolio e di circa $\frac{3}{4}$ di olio combustibile.

Sono ripresi nel 2024 i bunkeraggi a GNL nel nostro Paese venuti meno a seguito della crisi Russo-Ucraina e dei relativi aumenti di prezzo

MERCATO DEL BUNKERAGGIO GNL

Mercato globale

La domanda di bunker di GNL è quasi raddoppiata, raggiungendo 1,28 milioni di tonnellate nel 2023, rispetto alle 693.000 tonnellate del 2022.

Mercato europeo

L'Europa del Nord-ovest vanta un'infrastruttura consolidata con porti che offrono servizi di bunkering GNL.

Nel Mediterraneo, la Spagna mira a rafforzare la sua presenza nel mercato del bunkering GNL

Mercato italiano

Nel 2024 sono state effettuate alcune operazioni di bunkeraggio nel mar Adriatico.

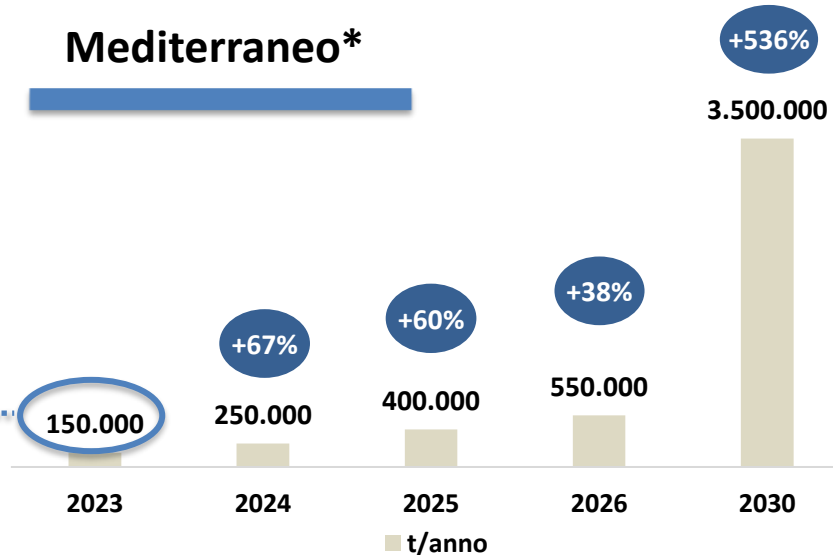
Nel 2030 la domanda italiana di GNL per bunkeraggio potrebbe arrivare a circa 20 % della domanda del Mediterraneo, a **condizione che vi siano infrastrutture adeguate e costi competitivi**



1.280.000

2023

Mediterraneo*



*Incluso miscele di biocarburanti

~ 20% al 2030



Fonte: *elaborazione Edison*

SPAGNA E FRANCIA SI SONO POSIZIONATI NEL MEDITERRANEO

Francia

- La Francia ospita diverse strutture chiave di bunkering GNL, inclusi impianti di stoccaggio e rifornimento nei principali porti. Il porto di **Marsiglia** è diventato un importante hub di bunkeraggio GNL, con un bunker vessel dedicato.

Spagna

- Investimenti sostanziali nello sviluppo dell'infrastruttura GNL. Dispone di numerosi terminali di rigassificazione e impianti dedicati al bunkering, che hanno permesso ai porti di **Barcellona, Valencia, Malaga** di diventare i **principali hub del bunkeraggio GNL nel mar Mediterraneo**.



...e l'Italia ?

8000 Km
di costa

58
porti

16
AdSP

- L'Italia ha **porti strategicamente posizionati lungo rotte marittime cruciali per il trasporto di container e navi da crociera**.
- Questi porti inoltre ospitano anche numerose navi traghetti e Ro-Ro, rendendoli ideali per sviluppare un hub di bunkeraggio GNL competitivo.
- Attualmente **solo 3 porti hanno un'ordinanza per il bunkeraggio GNL**: La Spezia, Monfalcone e Trieste
- Le aziende energetiche italiane stanno investendo per creare una **rete di infrastrutture e di bunkerine** che permettano lo sviluppo del bunkeraggio GNL lungo la costa italiana
- È necessaria anche una **solida catena di approvvigionamento ...e uno stimolo alla domanda**

BUNKERAGGIO GNL AXPO - MALAGA



SFIDE E OBIETTIVI PER L'ITALIA



Normativa

Serve una **normativa nazionale per le operazioni di bunkeraggio GNL** che dia certezza agli operatori su tempi e modi delle operazioni.

Costi portuali ridotti e agevolati per i mezzi a GNL

Stoccaggio

La limitata capacità di stoccaggio aumenta i rischi e i costi della catena di approvvigionamento e la **forte competizione sui prezzi** da parte di hub consolidati nel Mediterraneo pongono ulteriori sfide al settore del bunkeraggio GNL.

Finanziamenti

Il **supporto finanziario** per le **infrastrutture** di stoccaggio ed i **bunker vessels** è cruciale.

È necessario che i **processi** per l'allocazione dei fondi siano **semplificati e velocizzati**

Sono fondamentali **incentivi stabili alla conversione delle flotte** (traghetti, etc) per dare impulso alla crescita della domanda.

Bio-GNL

Per supportare la transizione verso carburanti più puliti è urgente assicurare al sistema la possibilità di **caricare BIOGNL** dalle infrastrutture di stoccaggio, attraverso l'utilizzo delle **Garanzie di Origine con procedure semplici e flessibili**.

NAVI A GNL DEL MEDITERRANEO

22 navi a GNL attualmente operanti nel Mediterraneo

- AIDAnova
- AIDAcosma
- AIDAnova III
- Caronte & Tourist Elio
- Caronte & Tourist Eolie
- Corsica Linea MS A Galeotta
- Costa Smeralda
- Costa Toscana
- MSC World Europa
- MSC Euribia
- MSC Verona
- MSC World America
- Moby Fantasy e Legacy
- GNV Virgo (2025)
- GNV Aurora (2025)
- (...)

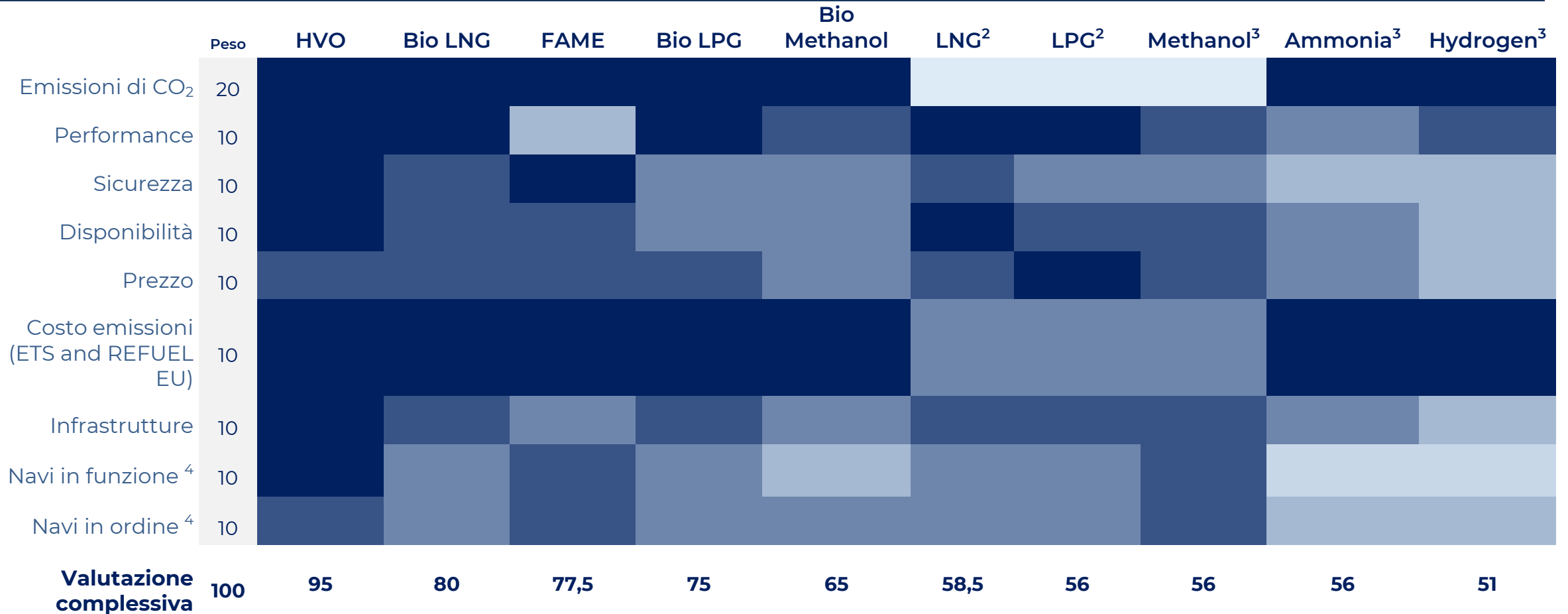
I traghetti GNV Virgo e GNV Aurora saranno consegnati entro dicembre 2025, con quasi un anno di anticipo rispetto alla data di consegna originariamente prevista (fine 2026)



CARBURANTI SETTORE NAVALE

DISPONIBILITA' E PERFORMANCE NEI PROSSIMI 10 ANNI

PARAMETRI

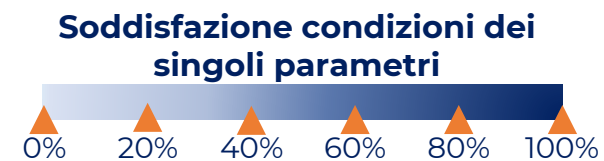


¹ In relazione alla maturità tecnologica, nella tabella non sono stati presi in considerazione gli e-fuel e l'rDME.

² LNG, LPG and Methanol hanno un contenuto di emission inferiore rispetto al tradizionale bunker fossile.

³ La valutazione è stata applicata esclusivamente all'ammoniaca e all'idrogeno "verde"

⁴ Fonte: Maritime Forecast to 2050 by DNV (2022 edition)



Assocostieri supporta un preciso piano d'azione

- Definire ed implementare un **quadro normativo/procedurale** italiano per il **bunkeraggio GNL**
- Stabilire meccanismi di premialità per le navi che adottano il GNL (Bio GNL), come riduzioni sulle **tasse portuali**.
- Supportare lo sviluppo del sistema infrastrutturale italiano per stoccaggio e distribuzione di GNL/ (bio)GNL nei porti.
- Finanziare la **conversione della flotta di navi esistente** verso una flotta meno emissiva.
- Definire la **documentazione necessaria e modalità chiare** per l'utilizzo del bioGNL, e delle connesse GO, a fini ETS/FuelEU Maritime.
- Assicurare **crescente disponibilità di bioGNL** per uso trasporti grazie a:
 - quadro incentivante chiaro e stabile per la produzione di biometano/biognl;
 - applicazione flessibile della Virtual Liquefaction.



GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Dario Soria
Direttore Generale
Assocostieri

 **ASSOCOSTIERI**
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA