



Dal 1983 l'Associazione nazionale della logistica energetica

LA DECARBONIZZAZIONE DEL SETTORE MARITTIMO

Avvocato Dario Soria
Direttore generale
Assocostieri

Roma - 14 luglio 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
- NGVA Europe
- WEC - World Energy Council



IMPATTO AMBIENTALE DEL SETTORE MARITTIMO

Un potenziale enorme... di riduzione emissioni...e di mercato...

- Se il settore marittimo fosse uno Stato ...sarebbe il 6° emettitore di CO2 al mondo
- che consuma >6% della domanda mondiale di petrolio

3%

di emissioni globali

>6%

della domanda globale di petrolio

90%

di tutto il commercio marittimo

100k

navi mercantili attive nel mondo

80%

di emissioni

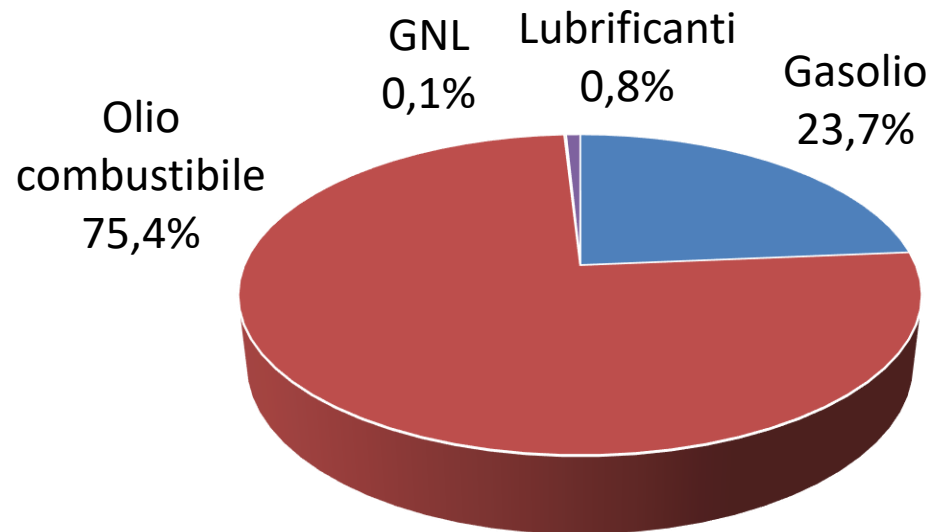
- In Italia i settori dei Container, Ferries, e Cruise sono i segmenti principali per numero di navi e per emissioni generate

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	300
Olio comb.	2.605	2.356	2.226	2248	2.064	2.059	607
GNL	0,2	2,1	6	0	0	3	0,5
Lubrificanti	30	26	24	18	22,2	21,8	9,8
Totale	3.147	2.942	2.954	2.878	2.672	2.729,8	917,2

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



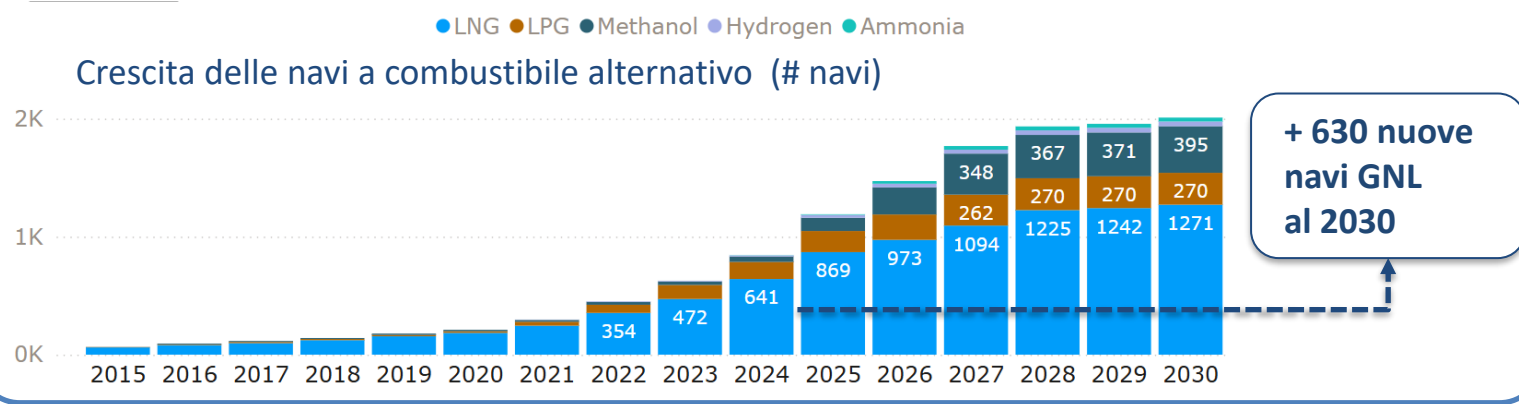
Il settore marittimo nazionale presenta attualmente un mix energetico privo di componenti rinnovabili.

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.

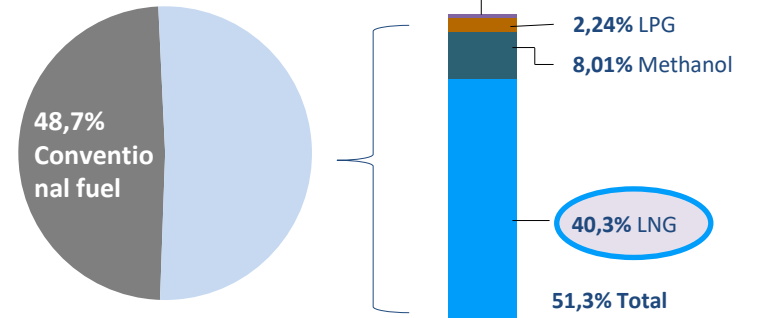
Sono ripresi nel 2024 i bunkeraggi a GNL nel nostro Paese venuti meno a seguito della crisi Russo-Ucraina e dei relativi aumenti di prezzo

IL SETTORE HA SCELTO IL GNL

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



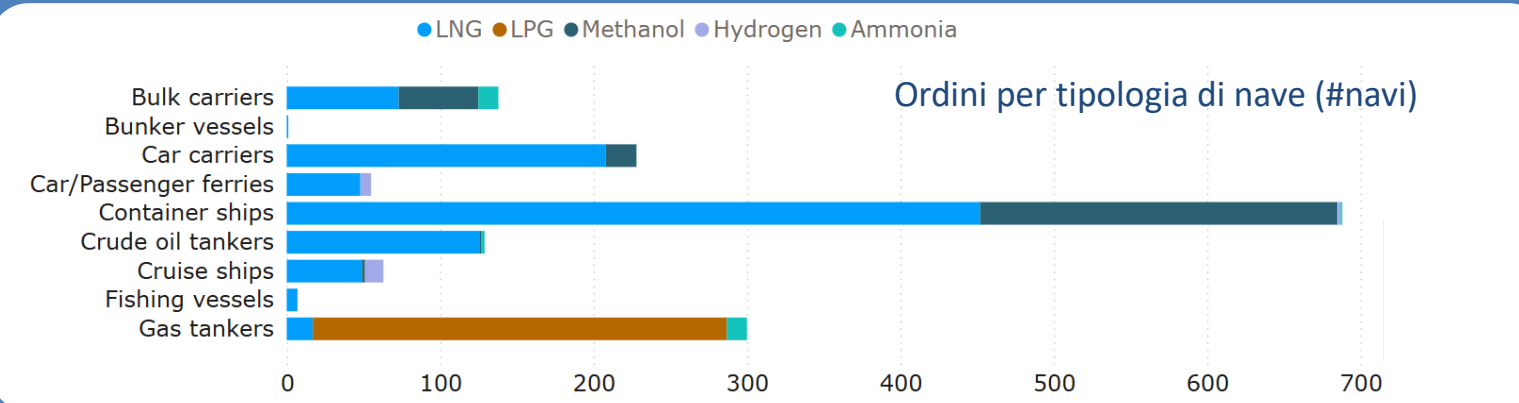
Ordini @2023 (gross tonnage)



Dei nuovi ordini circa **metà** sono con **combustibili alternativi**

Di questi il **90 %** è **GNL**

GNL preferenza prevalente anche per tipologia di nave



Fonte: AFI DNV

LINEE GUIDA PER IL BUNKERAGGIO SHIP TO SHIP DI GNL

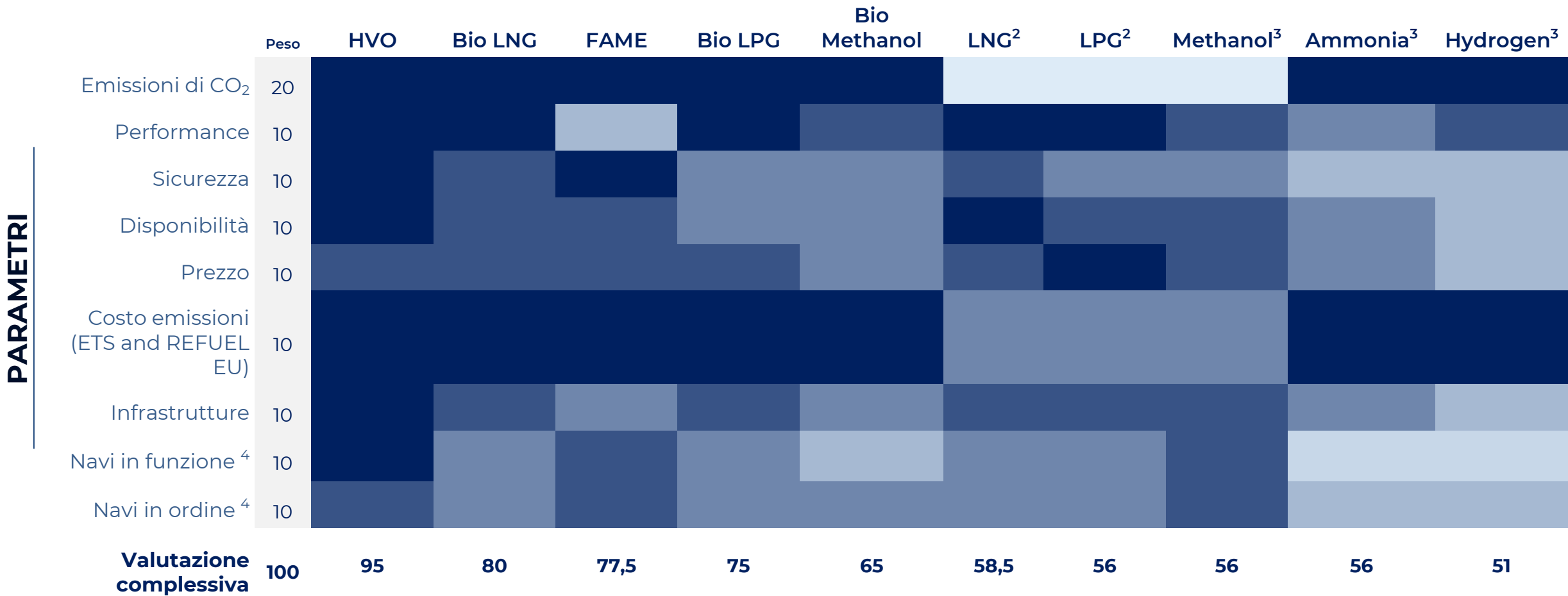
Assocostieri ha collaborato con il MIT per la predisposizione di Linee Guida nazionali per la disciplina del bunkeraggio Ship to Ship di GNL, che serviranno a dettare dei criteri generali da calare nelle singole realtà locali tramite specifiche ordinanze delle Capitanerie di Porto



Con l'introduzione di tale testo normativo i porti italiani diventeranno maggiormente competitivi a livello europeo, e nello stesso tempo saranno in grado di avanzare velocemente nel processo di decarbonizzazione del sistema dei trasporti, in linea con gli obiettivi climatici dell'UE



CARBURANTI SETTORE NAVALE – DISPONIBILITA' E PERFORMANCE NEI PROSSIMI 10 ANNI

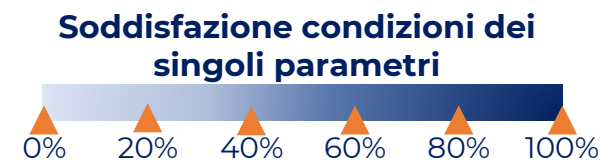


¹ In relazione alla maturità tecnologica, nella tabella non sono stati presi in considerazione gli e-fuel e l'rDME.

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)



CONFIGURAZIONI DI AUTOCONSUMO PER LA CONDIVISIONE DI ENERGIA RINNOVABILE (CACER)



- **Stesse finalità:** generare benefici economici, ambientali e sociali
- **Stessa redditività:** risparmiare con l'autoconsumo fisico e vendere l'energia immessa in rete
- **Stessi benefici da condividere:** incentivi per l'energia autoconsumata virtualmente



Perimetro delle **opzioni** per adattarsi alle esigenze dei consumatori e di chi investe nell'autoconsumo rinnovabile

1
COMUNITA' ENERGETICHE
RINNOVABILI



2
GRUPPI DI
AUTOCONSUMATORI
COLLETTIVI



3
AUTOCONSUMATORI
INDIVIDUALI A DISTANZA



Potenzialità delle CER in ambito portuale

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale

Con Delibera n. 41 del 26 luglio 2022 ha dato il proprio assenso all'avvio del procedimento amministrativo per la costituzione della CER del Mar Tirreno Centro Settentrionale

Piano d'azione

- Realizzazione di un impianto fotovoltaico con i fondi del PNRR (progetto Green Ports) capace di soddisfare l'intero fabbisogno energetico, incluso il cold ironing
- Utilizzo della configurazione di gruppo di autoconsumatori di energia rinnovabile che agiscono collettivamente e del ruolo di **produttore terzo** per l'impianto di produzione di energia
- Promozione di una modifica normativa che consenta la creazione di CER che possano provvedere alla fornitura di energetica a tutti gli operatori portuali o soci delle CER che afferiscono ai porti afferenti la medesima Autorità (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Ha elaborato un Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale (DEASP) che include la promozione delle comunità energetiche in alcuni porti, come Livorno e Piombino

Collegamento tra CER e servizio di cold ironing

La tecnologia del **cold ironing** consente l'elettificazione delle banchine nei grandi porti per poter alimentare le navi in toccata con energia elettrica, azzerando le emissioni in atmosfera

VALORI EMISSIVI

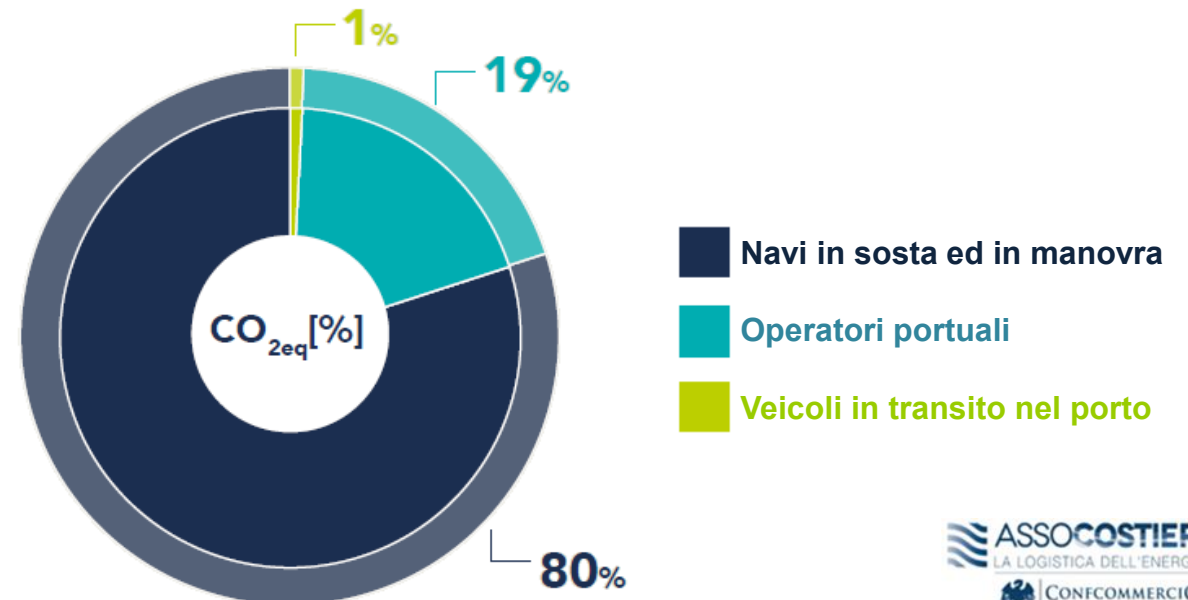
Una nave da crociera attraccata in banchina per **10 ore** produce la stessa quantità di CO₂ di **25 automobili** in un anno

Porto di Livorno: oltre 165.000 tonnellate di CO₂eq attribuite alle navi in sosta nel 2023

DEASP DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE 2023

Carbon footprint delle differenti attività portuali

ATTIVITÀ	CO ₂ (t)	CO _{2eq} (t)	CO _{2eq} LCA(t)
Navi in sosta e manovra	372.081	375.917	427.816
Operatori portuali	90.809	91.074	106.892
Veicoli leggeri e pesanti in transito nel porto	2.412	2.438	2.812
Totale	465.302	469.429	537.520



GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Dario Soria
Direttore Generale
Assocostieri

 **ASSOCOSTIERI**
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA