

Comunicato stampa

**Decarbonizzazione, Assocostieri:
GNL, metano e bettoline per rilanciare i porti italiani
Alla Genoa Shipping Week il Direttore Generale Dario Soria**

**Annunciato un nuovo studio sulla competitività del settore nazionale del bunkeraggio
in collaborazione con Nomisma Energia**

Genova, 17 ottobre 2025 — La decarbonizzazione del settore marittimo è stata al centro della sessione “New frontiers in green shipping technologies - Decarbonization and energy efficiency” di Port&ShippingTech, svoltasi questa mattina al Centro Congressi del Porto Antico di Genova nell’ambito della settima edizione della Genoa Shipping Week (13–18 ottobre 2025). L’evento ha riunito operatori portuali, marittimi e logistici provenienti da tutto il mondo.

Moderata da Daniele Testi (Presidente SOS LOGistica e CEO di Piano 23), la tavola rotonda ha visto la partecipazione di esperti del settore, tra cui **Dario Soria**, Direttore Generale di **Assocostieri**, con un intervento dal titolo “Logistica energetica e combustibili alternativi per il settore marittimo”.

Tra i principali argomenti trattati: evoluzione delle regole e tempistiche IMO; tassonomie europee e classificazione dei cluster tecnologici; obiettivi europei per la carbon neutrality; percorsi tecnologici per la decarbonizzazione nel breve e medio termine; il vento come sistema di propulsione; soluzioni non propulsive per l’efficienza energetica; la nave come sistema energetico.

“Negli ultimi anni il quadro legislativo europeo e internazionale ha fissato obiettivi di decarbonizzazione molto sfidanti per il settore marittimo — ha dichiarato Soria —. Se il trasporto marittimo fosse uno Stato, sarebbe il sesto emettitore mondiale di CO₂: pur rappresentando circa il 3% delle emissioni globali, movimentata oltre il 90% delle merci mondiali e assorbe più del 6% della domanda globale di petrolio e prodotti petroliferi”.

Soria ha richiamato l’attenzione sulle novità normative in corso: il dibattito UE sul Net Zero Framework e le proposte emerse in sede IMO (MEPC 83) che prevedono limiti di riduzione dell’8% e del 21% entro il 2030 calcolati in ottica life cycle mediante indicatori quali la GHG Fuel Intensity. A livello europeo, la FuelEU Maritime fissa obiettivi di riduzione delle emissioni (2% nel 2025, 6% entro il 2030 e 80% entro il 2050) e introduce requisiti di rinnovabili nei combustibili marittimi, in parte correlati alla RED III.

Soria ha inoltre ricordato l’approvazione, in Consiglio dei Ministri, dello schema di decreto legislativo di recepimento della RED III, ora in attesa del parere parlamentare. La direttiva mira a portare la quota di energia da fonti rinnovabili nel trasporto marittimo al 29% entro il 2030.

Assocostieri ha segnalato la necessità che il bunkeraggio marittimo internazionale venga esentato dall’obbligo di biocarburanti. La proposta sarà valutata tramite uno specifico decreto MASE nel 2026. A supporto di queste valutazioni Assocostieri presenterà a breve uno **studio sulla competitività del settore nazionale del bunkeraggio** realizzato con Nomisma Energia.

Soria ha illustrato le potenzialità del GNL e dei suoi derivati: riduzioni significative di emissioni (circa -25% CO₂, -90% NO_x, -100% SO_x e -100% particolato) e la prospettiva del bioGNL, che può offrire riduzioni nette fino al -120%. Tuttavia, i dati di consumo italiano mostrano un uso ancora limitato del bunkeraggio nei porti nazionali: la maggior parte dei rifornimenti è ancora basata su marine diesel e fuel oil, con segnali di crescita solo timida per HVO, biodiesel e GNL (da 6.000 t nel 2021 a 3.000 t nel 2024, con aspettative di aumento nel 2025). Lo studio Assocostieri-Nomisma Energia dimostra che l'Italia è tra gli ultimi Paesi europei per volumi di bunkeraggio, comparabile a Malta e appena sopra Grecia e Turchia.

“Abbiamo fatto passi avanti sulla logistica del GNL — ha osservato Soria —, con linee guida predisposte dal MIT, dalla Capitaneria e da Assocostieri, ma per sviluppare una vera filiera dei nuovi combustibili alternativi (oggi GNL, domani metanolo, che potrebbe rappresentare circa il 20% degli ordini entro il 2030) servono interventi sia regolatori sia operativi a livello locale: occorre favorire uno sviluppo ‘dal basso’ nei singoli porti per rendere possibili le operazioni commerciali”.

Tra le proposte presentate: rendere possibile l'utilizzo delle bettoline come depositi galleggianti per combustibili alternativi, funzione oggi non prevista per gli oli minerali ma ritenuta strategica per accelerare la diffusione del bunkeraggio alternativo nei porti italiani.

Per contatti stampa:

ASSOCOSTIERI – Ufficio Comunicazione

Email: assocostieri@assocostieri.it

Sito web: www.assocostieri.it

Tel. 06 500 46 58