

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Competitività a rischio nel bunkeraggio: allarme di Assocostieri sui porti Italiani

Nicola Capuzzo · Monday, October 27th, 2025

“Il settore italiano del bunkeraggio marittimo si trova oggi a un bivio critico, segnato da costi operativi elevati, procedure burocratiche complesse e una normativa ambientale europea spesso confusa e applicata in maniera non uniforme. Questa situazione, in vista del recepimento della RED III, mette a rischio la competitività dei porti nazionali e rischia di spostare traffico e attività economiche verso porti esteri”. Questo il messaggio lanciato durante il convegno ‘Il settore del bunkeraggio marittimo tra obblighi Ets, FuelEU Maritime e biocarburanti’ secondo il resoconto fornito da Assocostieri promotrice di un convegno sul tema all’interno del contesto di Oil&nonOil.

Moderato da Dario Soria, direttore generale di Assocostieri, l’evento ha visto la partecipazione di figure importanti del settore, tra cui Davide Tabarelli (Nomisma Energia), Michele Francioni (Msc Crociere), Pasquale Bellusci (Getoil), Emanuele Jacorossi (Jenergy e consigliere di Assocostieri), Giampaolo Zucchi (San Marco Petroli e consigliere di Assocostieri) e l’ammiraglio Vincenzo Vitale (Direttore marittimo delle Marche).

Soria ha aperto i lavori con questo messaggio: per tutelare i porti italiani è urgente azzerare l’obbligo di biocarburanti nel bunkeraggio marino. Una richiesta già formalizzata al ministro Pichetto Fratin (Mase), ritenuta essenziale per preservare la competitività nazionale e garantire condizioni operative eque rispetto ai porti esteri.

A seguire Davide Tabarelli ha presentato, in anteprima, una sintesi dello studio congiunto Assocostieri–Nomisma Energia, confermando che il settore soffre da anni di maggiori costi rispetto ai competitor internazionali. L’eccesso di oneri burocratici e le procedure complesse hanno infatti creato un disincentivo per gli armatori e hanno contribuito a indebolire il ruolo dei porti italiani nel Mediterraneo.

Pasquale Bellusci (Getoil) ha evidenziato le restrizioni operative più stringenti, come l’obbligo per l’armatore straniero di avere un rappresentante fiscale in Italia, una misura che di fatto penalizza i porti nazionali. Nonostante gli operatori italiani abbiano cercato di rispondere con maggiore flessibilità, garantendo operatività H24 e nei weekend, e ampliando l’offerta di carburanti alternativi come l’Hvo (olio vegetale idrotrattato), la situazione rimane critica. Bellusci ha inoltre sottolineato un paradosso: l’aumento dei costi imposto dalle norme rischia di spostare il trasporto dalla nave alla strada, incrementando di fatto le emissioni complessive invece di ridurle.

Difficoltà normative e incertezza del mercato hanno poi tenuto banco durante il convegno. Un punto centrale della discussione è stata la confusione normativa, generata da un recepimento non uniforme delle misure Ets (Emission Trading System) e FuelEU Maritime in Italia e nel resto d'Europa. Giampaolo Zucchi (San Marco Petroli) ha parlato di un mercato “quasi senza strumenti”, sottolineando il disorientamento causato da regole emanate senza una visione complessiva: “Stiamo navigando completamente nella nebbia” ha dichiarato. L’impatto sulle aziende è significativo: la necessità di adattare continuamente le strategie operative compromette competitività e capacità di investimento.

Emanuele Jacorossi (jEnergy) ha ribadito come l’applicazione tardiva e incerta delle norme non produca benefici ambientali, poiché molti armatori si rivolgono comunque a porti esteri, ma gravi penalizzazioni ricadono sugli operatori italiani. L’esempio dell’obbligo sui biocarburanti (RED III) è emblematico: le sanzioni italiane potevano arrivare a 300 euro a tonnellata, contro i circa 50 euro applicati in altri Paesi europei, creando un evidente svantaggio competitivo. Jacorossi ha quindi formalizzato la richiesta di sospendere la RED III nel bunkeraggio, in attesa di un quadro normativo realistico e sostenibile.

Michele Francioni (Msc Crociere) ha offerto la prospettiva degli armatori, evidenziando come la scelta del porto di bunkeraggio dipenda da convenienza economica, semplicità operativa e stabilità normativa. La strategia energetica di Msc si è finora basata sul Gnl (gas naturale liquefatto), ma la mancanza di un quadro regolatorio chiaro in Italia aveva inizialmente favorito porti francesi. Nonostante le difficoltà, Francioni ha lanciato un segnale positivo: le linee guida sul bunkeraggio Gnl nei porti italiani rappresentano un passo importante. Poi l’annunciato avvio del bunkeraggio di un traghetto di Gnv a Gnl a Genova a partire dall’autunno dimostra che l’Italia sta colmando il divario e può diventare un punto di riferimento nel Mediterraneo.

Anche l’Ammiraglio Vincenzo Vitale, Direttore Marittimo delle Marche, ha sostenuto le posizioni dell’Associazione, sottolineando la necessità di sospendere gli obblighi Ets e FuelEU Maritime finché l’intero sistema di monitoraggio non sarà pienamente operativo in tutti gli Stati membri.

Il convegno si è concluso con un appello condiviso e una sintesi delle azioni ritenute indispensabili per preservare e rilanciare la competitività del bunkeraggio nazionale. La prima richiesta, avanzata con forza dai relatori, riguarda la sospensione o l’azzeramento dell’obbligo di utilizzo dei biocarburanti previsto dalla direttiva RED III per il settore marittimo. Una misura che, secondo Assocostieri, dovrebbe essere momentaneamente sospesa in attesa della definizione di un quadro normativo più chiaro, realistico e sostenibile, capace di garantire pari condizioni di concorrenza tra gli operatori italiani e quelli esteri.

Altrettanto urgente appare la necessità di intervenire sulla complessità burocratica che grava sugli operatori del comparto, in particolare per quanto riguarda le procedure legate alla dichiarazione Iva. Una semplificazione amministrativa — è stato sottolineato — rappresenterebbe un passo decisivo per ridurre i tempi e i costi operativi, consentendo alle imprese di concentrarsi su innovazione e qualità del servizio, piuttosto che su adempimenti spesso ridondanti.

Infine i relatori hanno posto l’accento sull’importanza di una cornice normativa stabile, che offra chiarezza e certezza delle regole. La continua modifica delle disposizioni e la mancanza di coordinamento tra norme europee e nazionali sta costringono le aziende a rivedere di frequente le proprie strategie e a operare in un clima di costante incertezza, che scoraggia gli investimenti e limita la crescita del settore.

Il messaggio finale lanciato da Assocostieri è inequivocabile: senza interventi rapidi e concreti, la competitività dei porti italiani rischia di indebolirsi ulteriormente, con ripercussioni non solo economiche ma anche ambientali. L’associazione chiede “decisioni tempestive, pragmatiche e coerenti con gli obiettivi della transizione energetica, per garantire un futuro in cui il bunkeraggio italiano possa tornare a essere un punto di riferimento nel Mediterraneo, coniugando sostenibilità, efficienza e sviluppo industriale”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Torna CONTAINER ITALY: domanda e offerta di spedizioni s’incontrano a Milano il 21 Novembre

This entry was posted on Monday, October 27th, 2025 at 1:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.