



Il bunkeraggio nazionale fra obblighi bio e competitività

*NE Nomisma Energia - Assocostieri
Camera dei Deputati, Sala Regina*

27 gennaio 2026

AGENDA

Trasporto marittimo, economia del mare ed emissioni

Il bunker in Italia, il calo dei volumi e la transizione

I maggiori costi rispetto agli altri centri

Il sistema di raffinazione e prospettive

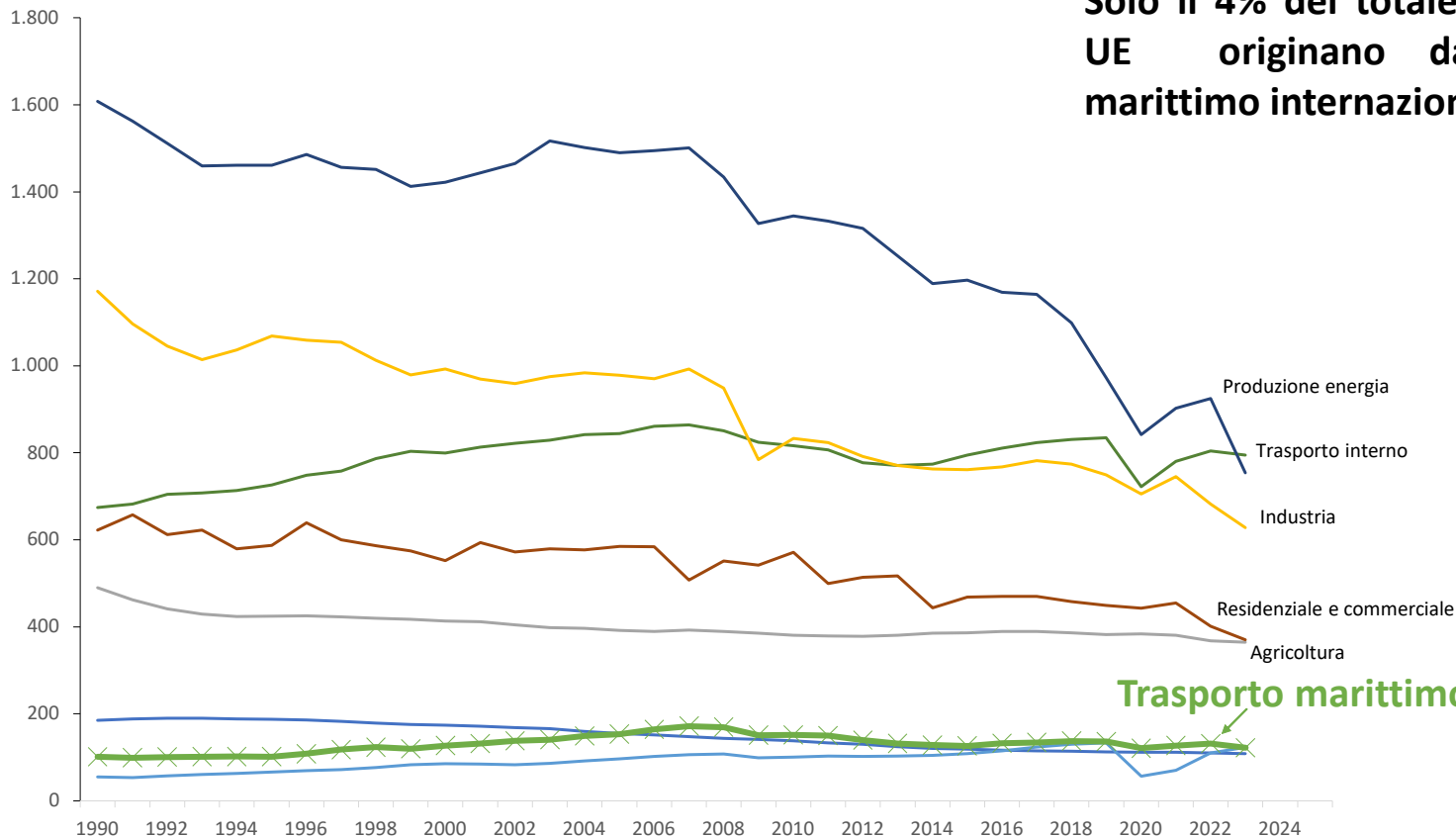
Conclusioni

Trasporti marittimi, solo il 4% delle emissioni EU

Il **75% del commercio estero** in volumi dell'UE e il 31% del suo commercio interno è fatto con il trasporto marittimo.

Emissioni di gas serra nell'UE

Milioni tonnellate



Solo il 4% del totale di emissioni UE originano dal trasporto marittimo internazionale.

Trasporto marittimo internazionale*

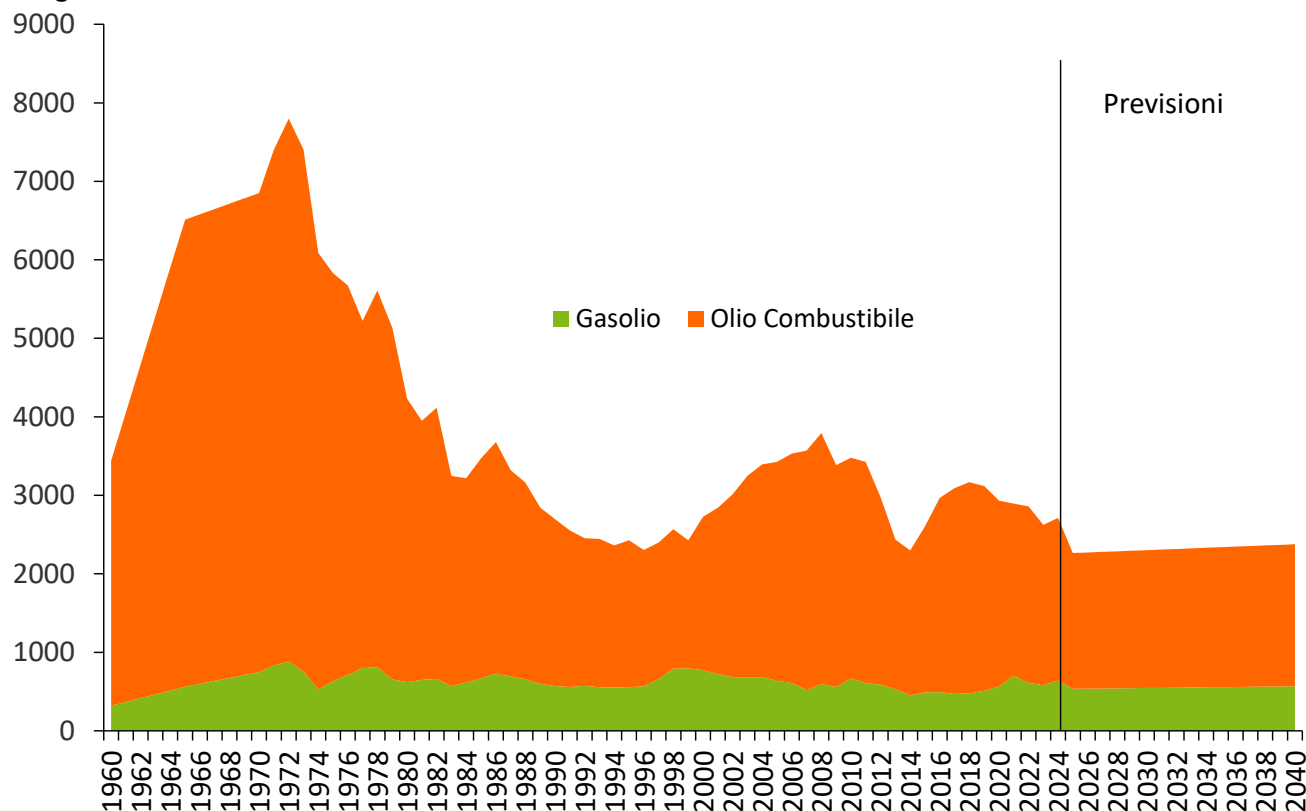
Fonte: European Environmental Agency

Italia, bunkeraggi e aspetti strategici

Il bunker è strategico in quanto è il principale prodotto per il trasporto marittimo. Come nel resto del mondo, la maggior parte delle vendite di bunker marittimo riguarda olio combustibile, una miscela di residuo e gasolio.

Italia, bunkeraggi marittimi tradizionali, previsioni al 2040

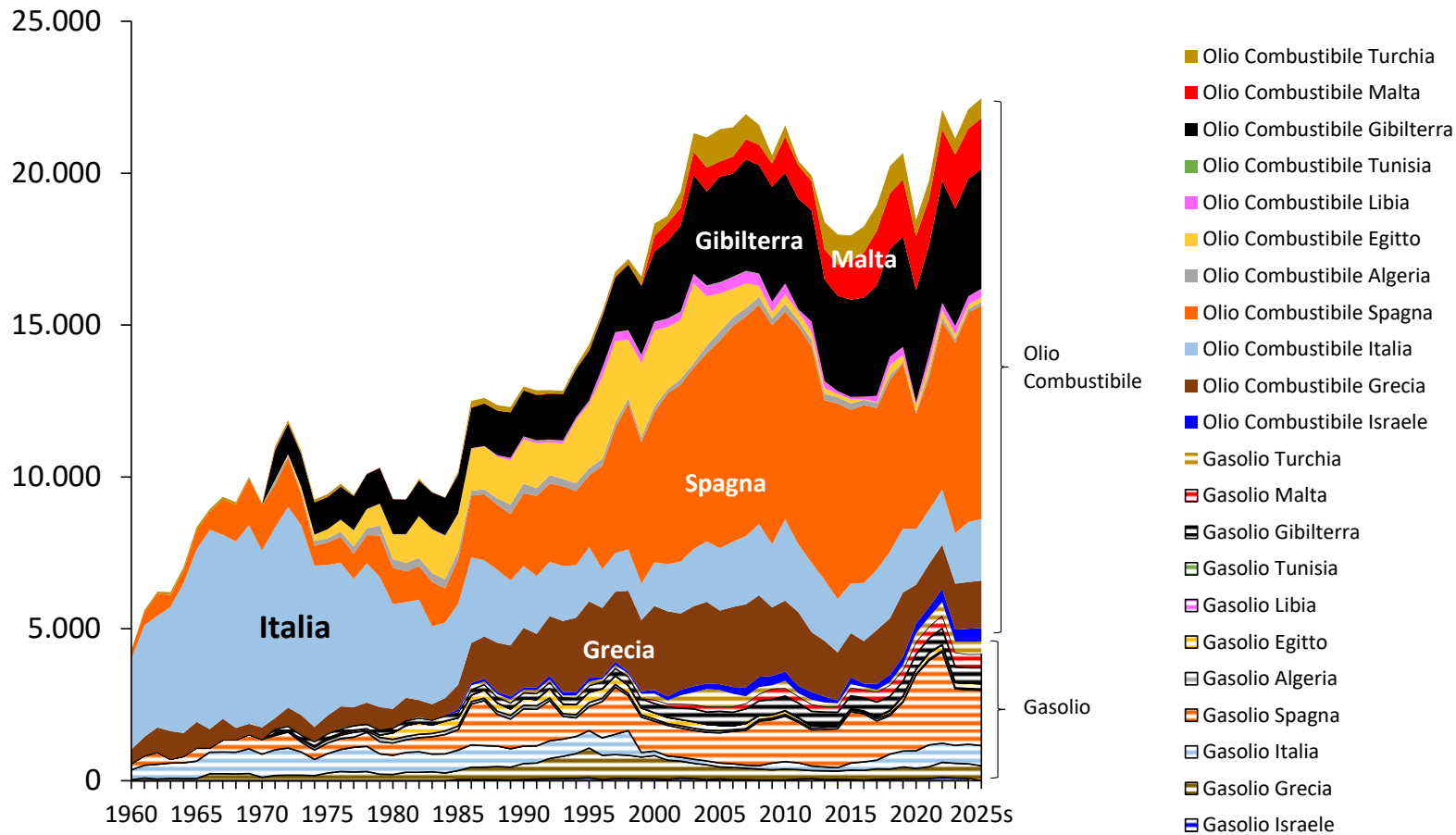
Migliaia Tonn.



Elaborazioni NE Nomisma Energia su Bollettino Petroliero
Previsioni NE Nomisma Energia

Forniture di bunker nel Mediterraneo, cresce la Spagna

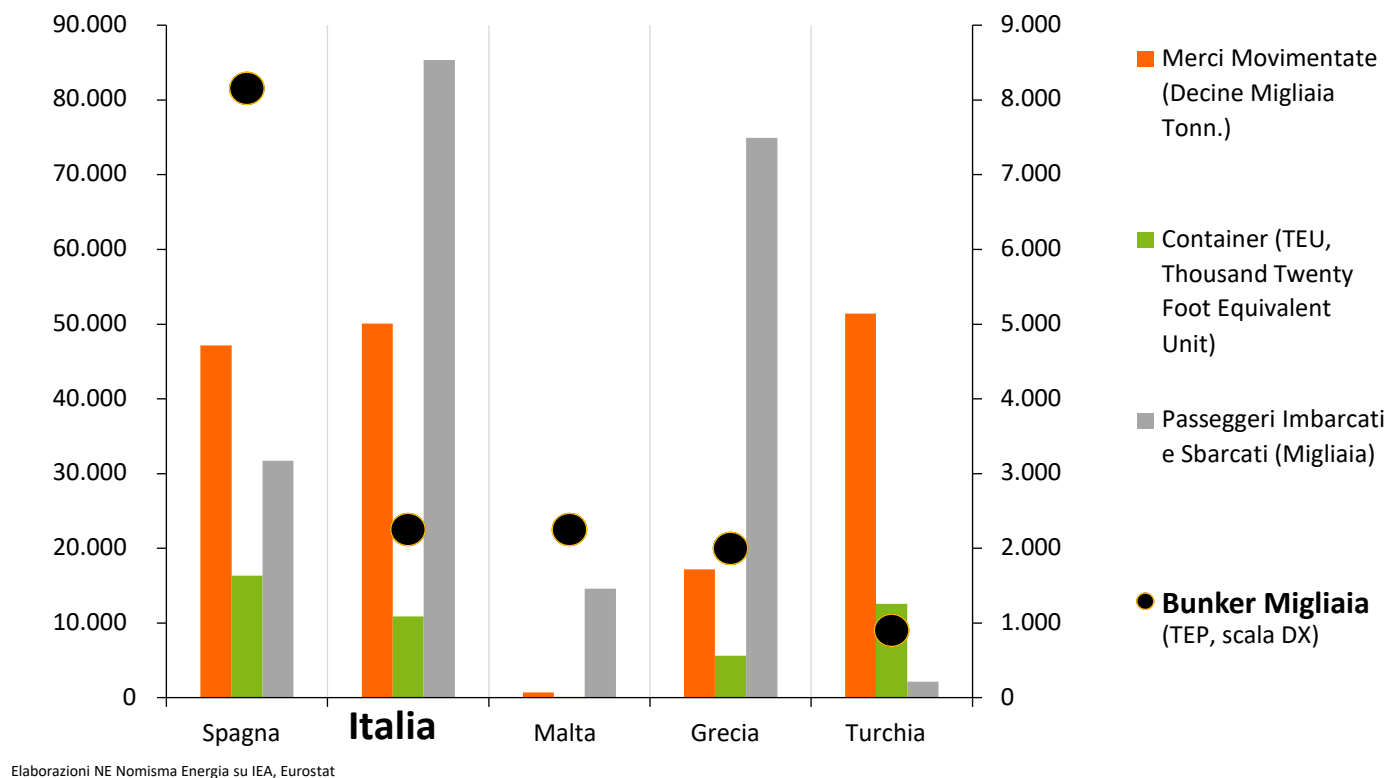
Forniture di Bunker (Olio Combustibile e Gasolio) di alcuni paesi mediterranei
migliaia TEP



Elaborazioni NE Nomisma Energia su IEA

L'Italia era il tradizionale fornitore di bunker del Mediterraneo, ora ha lasciato il posto alla Spagna.

Il vantaggio della Spagna sul bunker rispetto all'Italia

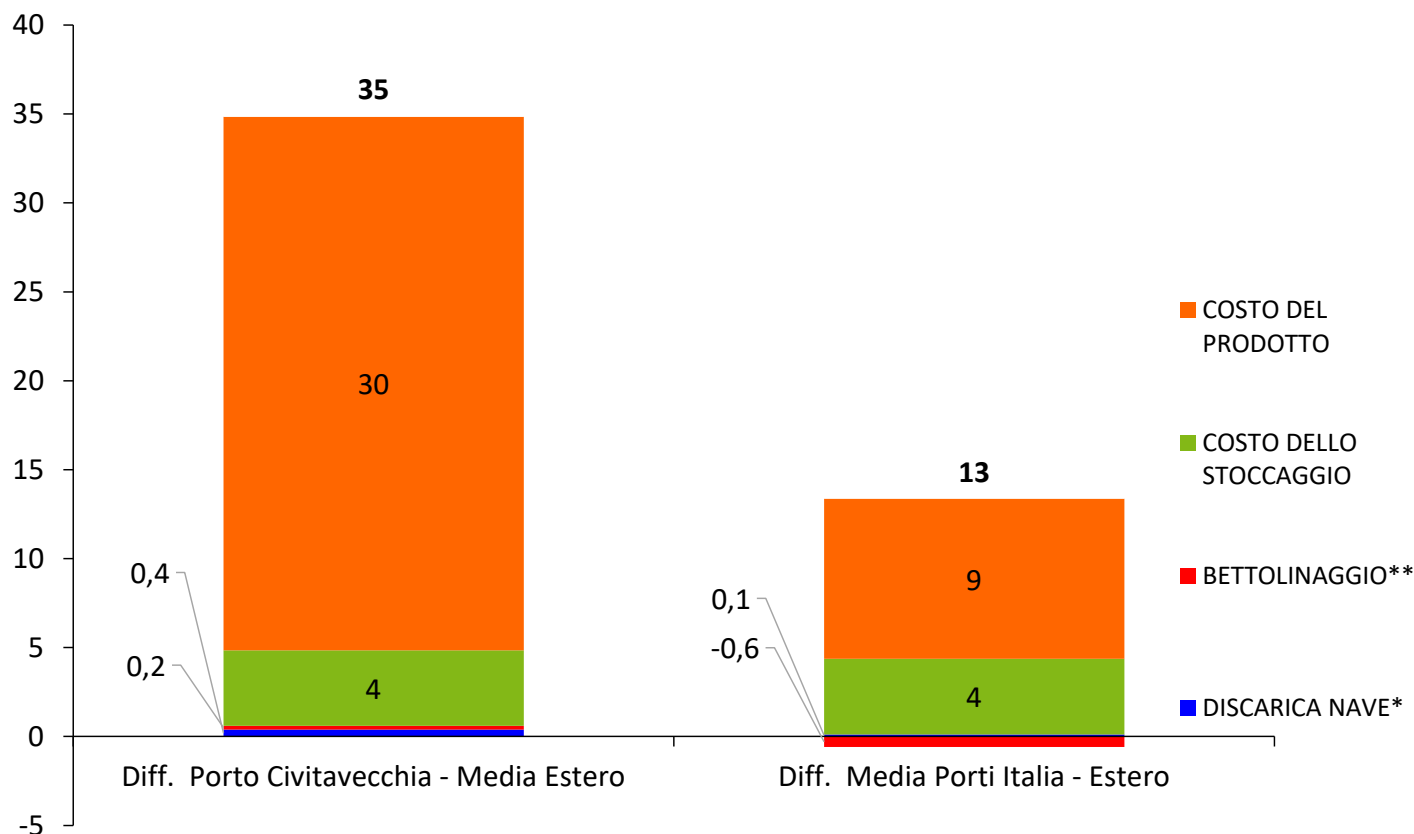


Esiste un forte squilibrio fra movimentazione di merci e passeggeri in Italia e domanda di bunker, situazione ribaltata in Spagna.

Svantaggio di costi del servizio bunker fra porti italiani e altri porti mediterranei

Differenziali del costo complessivo del bunkeraggio fra porti italiani ed esteri

€/tonn.



La farraginosità della burocrazia italiana si traduce in maggiori costi, come riportato nella seguente figura, che possono arrivare al 10% del prezzo finale del bunkeraggio, e che spingono le navi ad approvvigionarsi su altri porti.

Italia, i maggiori costi del bunker italiano

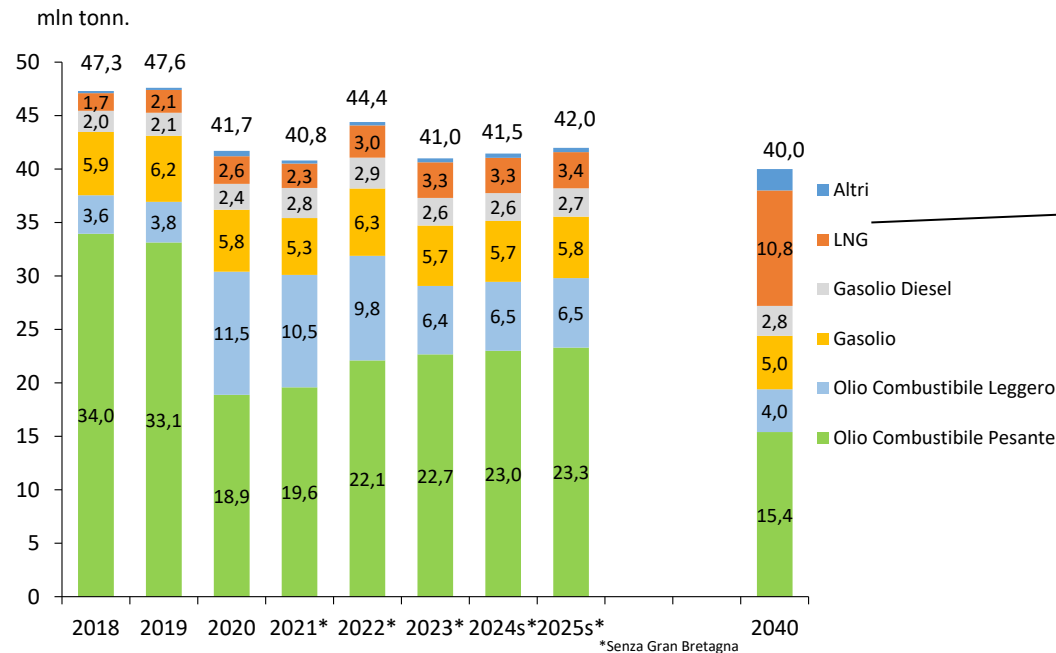
I maggiori costi dell'Italia derivano da:

- **Calo disponibilità per poche raffinerie:** con il calo delle lavorazioni nazionali, obbliga alla ricerca di marginali quantità da raffinerie nazionali
- **Costi dei servizi:**
- **Cambiamento tipologia traffico marittimo:**
- **Burocrazia:** in particolare:
 - Dichiarazione Esenzione IVA
 - Vincolo di Consegna della bettolina

Il trasporto marittimo si fa per lo più con prodotti petroliferi

Tutto il trasporto evidenzia le enormi difficoltà nel tentativo di abbandonare o ridurre la dipendenza dai fossili, in particolare dai derivati del petrolio. Tuttavia, al 2020, grazie al sostegno della politica e alle innovazioni tecnologiche è ipotizzabile un aumento della quota dei non petroliferi, in particolare del GNL.

Consumo totale della flotta EU per tipo di combustibile



L'aumento più importante, in linea del resto col passato, verrà fatto segnare dal GNL.

*Fonte: 2024 Report from the European Commission on CO2 Emissions from Maritime Transport; previsioni IEA, Nomisma Energia.

Il **settore bunker** è parte integrante del trasporto marittimo per l'Italia, ma soffre di maggiori costi rispetto ad altri porti stranieri.

L'**obiettivo di introdurre carburanti sostenibili** è ambizioso e necessita di innovazione, ricerca e investimenti.

La **capacità di raffinazione petrolio in Italia** è in costante discesa e complica la disponibilità di bunker.

Il recepimento della **Direttiva RED III** sulle fonti rinnovabili dovrebbe avvenire come in altri paesi che concorrono con l'Italia. Il rischio è penalizzare un settore che ha difficoltà.

Serve un consistente **semplificazione burocratica** di tutte le procedure portuali, compresa quelle riguardanti il bunker.