

# Logistica energetica, bussola verso nuovi Orizzonti?

**ASSOCOSTIERI**  
LA LOGISTICA DELL'ENERGIA

Conf  
com



Confcommercio

confrasperto



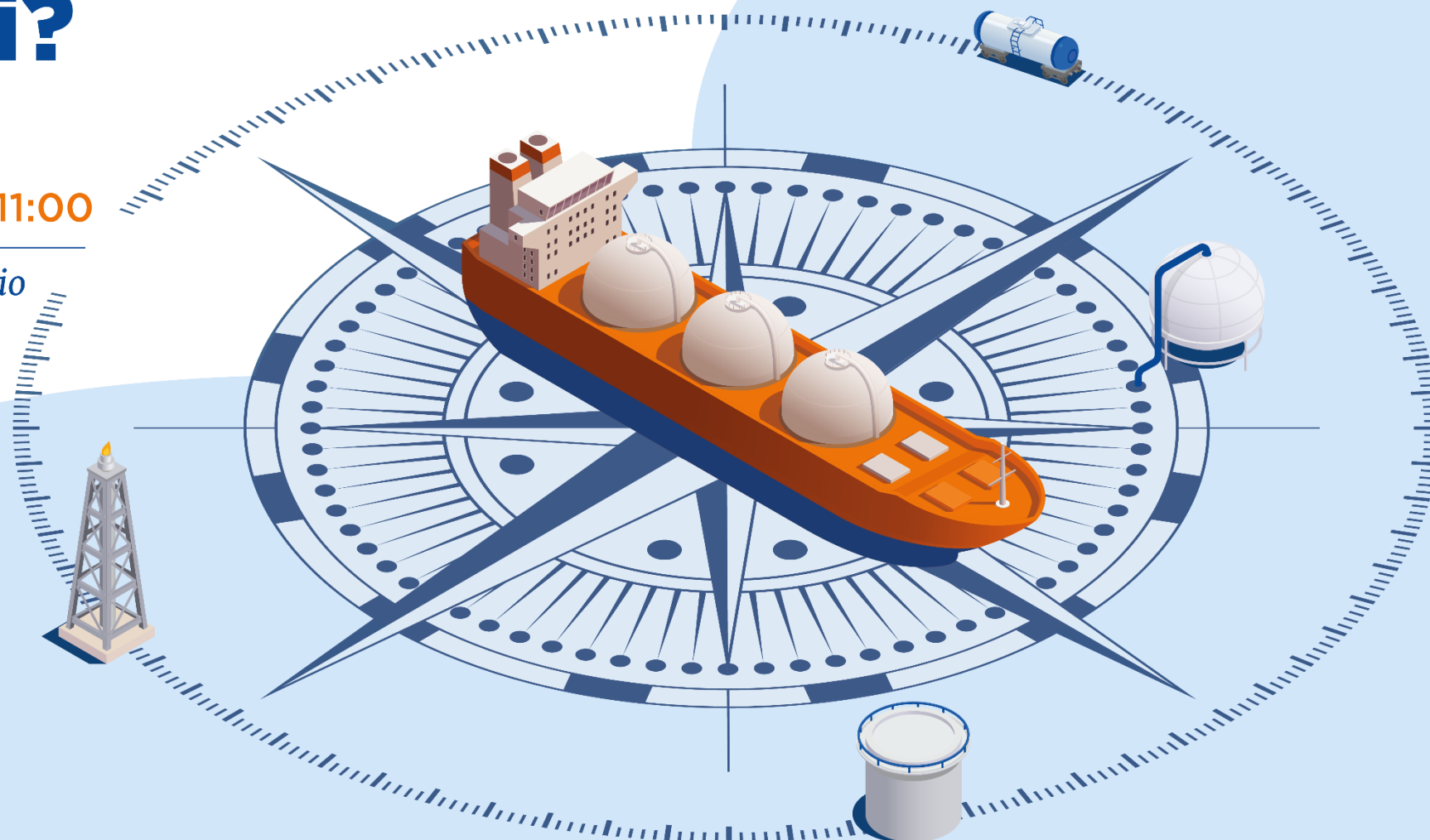
**ROMA**

**25 giugno 2026 - ore 11:00**

*Sala Orlando - Confcommercio  
Piazza G.G. Belli, 2*

**UN ANNO DI  
ASSOCOSTIERI**

**Avv. Dario Soria  
Direttore Generale**





1

**PROMUOVERE LO SVILUPPO  
DI GNL E BIOGNL COME COMBUSTIBILI  
PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI**



2

**PROMUOVERE LO SVILUPPO  
DI BIOCARBURANTI  
PER LA DECARBONIZZAZIONE DEI TRASPORTI**



3

**PROMUOVERE LO SVILUPPO DI PORTI COME  
HUB ENERGETICI MULTICOMMODITIES**



Soluzioni concrete per un sistema dei trasporti  
più sostenibile, competitivo e resiliente.

## Circolare FuelEU Maritime



### Risultato ottenuto grazie all'attività istituzionale di Assocostieri

Grazie al confronto con le istituzioni, è stata pubblicata la **circolare congiunta del MASE** a firma dei tre **Direttori Generali delle Direzioni Energia e Mare**, che fornisce **indicazioni operative** per l'applicazione del Regolamento FuelEU Maritime.



### Il chiarimento principale

**Biometano e BioGNL**

Quando il certificato di sostenibilità rimane nella disponibilità del produttore:



Le informazioni sul rispetto dei criteri di sostenibilità possono essere trasferite all'utilizzatore attraverso le **GO Plus**.

### Come funziona: il trasferimento delle informazioni



### Impatto per il settore

- Chiarezza documentale
- Maggiore certezza per il mercato
- Supporto all'utilizzo del BioGNL

## Linee Guida bunkeraggio



Altro risultato ottenuto da Assocostieri

Linee guida di bunkeraggio: adozione facilitata in 7 porti



Adozione formale: Trieste, Monfalcone, La Spezia, Napoli, Civitavecchia, Ravenna



Genova: ordinanza in deroga, adozione formale in corso

# GNL MARITTIMO: LE PROPOSTE

## 1 Valorizzazione utilizzo Virtual Liquefaction



### Cosa prevede la bozza di regolamento

La revisione del Reg. (UE) 2022/996 introduce alcuni elementi critici:

- **Contabilizzazione delle emissioni** associate al GNL importato da Paesi terzi
- **Mancanza di un riconoscimento esplicito** delle diverse configurazioni di virtual liquefaction



### Proposta Assocostieri

Riconoscimento della Virtual Liquefaction per **valorizzare le infrastrutture esistenti** (reti gas, terminali GNL), **evitando la contabilizzazione delle emissioni** associate al trasporto del GNL da Paesi terzi.



### Perché?

La sola liquefazione fisica non è sufficiente a soddisfare la **futura domanda di bio-GNL** del settore marittimo.

## 2 Indicazione Tecniche e Operative (ITO) per ETS marittimo



Indicazioni Tecniche e Operative (ITO) relative all'utilizzo del **biometano**, con cui gli operatori ETS possono dimostrare la sostenibilità del biometano utilizzato.

- Consentono di qualificare il flusso di biometano come **biomassa con fattore di emissione pari a zero**.
- Le ITO per gli impianti stazionari sono state pubblicate il **30 gennaio 2026**.



### Proposta Assocostieri

Assocostieri chiede al MASE la pubblicazione e la finalizzazione delle ITO anche per:

- Società di navigazione
- Operatori aerei
- Soggetti regolamentati ETS2

## 3 Linee guida bunkeraggio: adottare un modello ispirato alla Spagna



Il modello spagnolo prevede un **quadro unico di regole** tecniche, operative e legali applicato in modo uniforme in tutti gli scali, con una **rete di bunkeraggio diffusa ed efficiente**.



Si basa sul **sistema BASIL**, che utilizza una **valutazione del rischio standardizzata**, evitando la valutazione quantitativa per ogni singola operazione.



Risultato: procedure **più rapide** senza compromettere la sicurezza.



### Proposta Assocostieri

Adottare anche in Italia un modello di valutazione del rischio ispirato al **BASIL**, che elimina la valutazione quantitativa per ogni operazione di bunkeraggio, rendendo il servizio **più rapido** senza compromettere la sicurezza.

# TRASPORTO PESANTE: I RISULTATI 2025



## Fondo Mobilità Sostenibile



**590 milioni di euro**

Con il decreto 24 ottobre 2025  
il MIT ha stanziato **590 milioni di euro**  
del “Fondo per la strategia  
di mobilità sostenibile”.

Finanziamenti disponibili  
a partire dal **2027**



## Obiettivo

Sostenere le imprese di autotrasporto  
iscritte al REN e all'Albo nazionale  
degli autotrasportatori  
**nel rinnovo del parco veicolare.**

Focus sui veicoli  
più sostenibili



## Finalità

Favorire la transizione energetica  
del trasporto pesante e contribuire  
agli obiettivi ambientali europei.

Meno emissioni,  
più competitività,  
futuro sostenibile

## LE INIZIATIVE DI ASSOCOSTIERI



**Sostegno al GNL**  
**40.000 €**

di contributo per veicolo pesante a GNL  
(+60% rispetto ai precedenti 25.000 €)



## Supporto istituzionale

Attività presso le istituzioni  
per accelerare l'approvazione  
dei decreti attuativi.

# TRASPORTO PESANTE: LE PROPOSTE

## 4 Attuazione tempestiva del Fondo

Fondo Mobilità  
Sostenibile (590 M)



Prioritario assicurare la **piena operatività** del Fondo entro il **1° gennaio 2027**, attraverso la tempestiva adozione dei **provvedimenti attuativi**.



Le tecnologie e i veicoli sono **già disponibili**: occorre procedere con la **rapida pubblicazione del bando**.

## 6 Clausola di adeguamento con indicizzazione estesa al GNL



L'art. 6, comma 3, lettera d) del Decreto Legislativo 21 novembre 2005, n. 286 per i contratti di trasporto stipulati in forma scritta prevede una clausola di adeguamento del corrispettivo al costo del carburante sulla base delle variazioni intervenute nel prezzo del gasolio autotrazione.

### Proposta Assocostieri:

Estendere al **GNL** l'obbligatorietà dell'inserimento nei contratti di trasporto merci tra committente e autotrasportatore di una **clausola di adeguamento** del corrispettivo del servizio di trasporto **alle variazioni del prezzo del carburante**, finora prevista esclusivamente per il gasolio.

## 5 Più risorse per il GNL

Fondo Mobilità  
Sostenibile (590 M)



Oggi:  
**10%**  
delle risorse



Proposta  
Assocostieri:  
**30%**



Destinazione:  
**mezzi pesanti  
>16 tonnellate**

### Perché?

- ✓ soluzione disponibile oggi
- ✓ adatta al lungo raggio
- ✓ alternativa concreta al diesel

## 7 Bonus sul modello THG-Quote tedesco



### Modello tedesco

Il sistema **THG-Quote** riconosce un **valore economico aggiuntivo** ai carburanti rinnovabili attraverso i crediti generati dalla **riduzione delle emissioni**.

### Proposta Assocostieri

Introdurre un **bonus aggiuntivo** per biocarburanti e biometano con **elevati risparmi emissivi (GHG savings)**.

# BIOCARBURANTI: I RISULTATI 2025



## Recepimento RED III (D.Lgs. 5/2026)

Principali risultati ottenuti

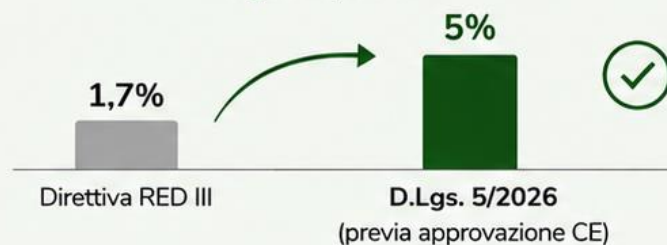


### Limite utilizzo materie prime Allegato IX Parte B Direttiva RED

#### Cosa prevede il D.Lgs. 5/2026

- Sono stati autorizzati i Soggetti Obbligati ad utilizzare biocarburanti derivanti dai feedstock di cui all'**Allegato IX, Parte B Direttiva RED**, anche in misura superiore al limite indicato nella Direttiva RED III (1,7%).
- Il D.Lgs. 5/2026 ha fissato, previa approvazione della Commissione europea, tale limite a **5%**.

Limite massimo dei feedstock  
Allegato IX, Parte B



### Nuove garanzie antifrode

#### Cosa prevede il D.Lgs. 5/2026

Al fine del contrasto alle frodi, è prevista la facoltà del **GSE** di richiedere ai soggetti obbligati una **garanzia**, sotto forma di:



fideiussione  
bancaria



deposito  
cauzionale  
infruttifero

a **copertura** del rispetto dell'obbligo.



Soggetto  
obbligato



Garanzia



Gestore dei  
Servizi Energetici



### Dichiarazione di sostenibilità a valle della filiera

#### In sintesi

- Su proposta di Assocostieri, il D.Lgs. 5/2026 introduce una **dichiarazione di sostenibilità a valle della filiera**, analoga alla **Proof of Compliance (PoC)** dello schema **ISCC-EU**.
- Consentirà agli **utilizzatori finali** (operatori aerei e armatori) di **dimostrare la sostenibilità** delle partite certificate tramite il sistema nazionale.



## 8 Obbligo bunkeraggio RED III



### Quadro normativo

- ✓ RED III recepita con il **D.Lgs. 5/2026**.
- ✓ Obiettivo vincolante: **29%** di energia rinnovabile nei trasporti al 2030 (contenuto energetico).
- ✓ Nel denominatore rientrano anche i consumi della **navigazione** e i **bunkeraggi internazionali**.
- ✓ Modalità attuative demandate a successivi **decreti MASE**.



### Attività istituzionale di Assocostieri

- ✓ Inserita nel D.Lgs. 5/2026 una clausola che consente di definire **obblighi differenziati** per il **settore marittimo**.



### Proposta Assocostieri

- ✓ Formalizzazione dell'**esenzione del bunkeraggio** dagli **obblighi biocarburanti** (senza distinzione fra bunkeraggio internazionale e nazionale).

## 9 Disparità fiscale HVO e Biodiesel commerciale



HVO

L'articolo **3-quinquies** del Decreto-Legge n. 57 del 2023 (DL Rigassificatori) ha specificato che l'**HVO** utilizzato in alternativa al gasolio commerciale beneficia della **medesima agevolazione fiscale** prevista dall'art. 24-ter del Testo Unico Accise.



Biodiesel

Il **comma 2-bis** del medesimo articolo (così come modificato) ha previsto che il **biodiesel** utilizzato tal quale possa accedere alle **medesime agevolazioni**, a condizione che soddisfi le condizioni previste dall'art. 44, paragrafo 5 del Regolamento (UE) n. 651/2014 (essere prodotto da *materie prime avanzate/double counting*).



### Proposta Assocostieri

Assocostieri richiede che l'agevolazione per l'HVO usato in alternativa al gasolio commerciale sia **estesa anche al Biodiesel**, rimuovendo l'ingiustificata **disparità di trattamento fiscale**.

## 10 Riforma della governance portuale



### Quadro normativo

Il DDL n. 2925 di riforma della Legge n. 84/1994 rafforza la governance del sistema portuale.

L'art. 23 modifica l'art. 18 della Legge n. 84/1994, richiamando il D.M. 28 dicembre 2022, n. 202 sulle concessioni di aree e banchine portuali.



### Proposta Assocostieri per la riforma governance portuale



#### Tutela della pianificazione portuale

Garantire che le procedure accelerate **non interferiscano** con la pianificazione portuale e con le infrastrutture già autorizzate.



#### Esclusione delle infrastrutture energetiche strategiche

Escludere le infrastrutture energetiche strategiche dalle competenze di **Porti d'Italia S.p.A.**, evitando sovrapposizioni autorizzative.



#### Chiarezza del quadro regolatorio

Confermare che tali infrastrutture restino disciplinate dalla **normativa di settore** e non dal regime delle concessioni portuali.

## © Assocostieri: possibili criticità SOAC e ETS 2



### SOAC

Depositi fiscali – proposte al Regolamento MEF



**Fast-track PMI:** accreditamento semplificato e documentazione ridotta sotto soglia di fatturato.



**Linee guida vincolanti:** ADM pubblici criteri oggettivi per ogni indicatore MVA.



**Requisiti di gruppo:** ammettere certificazioni e risorse della capogruppo.



**Conformità fiscale:** meno penalizzante per le violazioni solo formali.



**Organizzazione aziendale:** indicatori riequilibrati in linea con lo standard AEO.



**Presunzione di conformità AEO:** punteggio automatico di sufficienza per i titolari AEO.



**Modelli 231:** punteggio aggiuntivo per chi adotta un MOG con ODV attivo.



**Benefici automatici:** attivazione automatica, senza richieste separate.



### Soggetto regolamentato ETS 2



**Proposta Assocostieri:** il Soggetto regolamentato deve essere sempre il proprietario della merce all'immissione in consumo, anche se l'accisa è versata da un deposito fiscale terzo.



Oggi rischiano di essere **regolamentati alternativamente e pro quota**, sia il depositario sia il proprietario, a seconda di chi paga nel tempo l'accisa.



**Titolarità delle emissioni:** chi immette in consumo e decide l'uso del prodotto deve sostenere il costo carbonio, non il depositario-logistico.



**Il paradosso delle quote:** se resta regolamentato il depositario non proprietario, dovrà acquistare e restituire quote per emissioni generate dalla vendita di un altro soggetto.



**Stato:** il MASE ha finora respinto la proposta, ancorando il Soggetto regolamentato a chi versa l'accisa (depositario o proprietario).