

COMUNICATO STAMPA

Porti italiani in difficoltà: la transizione energetica minaccia la competitività

Soria (Assocostieri) lancia l'allarme sugli effetti delle normative europee e annuncia uno studio strategico per quantificare il gap competitivo

Roma, 4 dicembre 2025 – **“I nostri porti sono nell’occhio del ciclone di una tempesta regolatoria perfetta”**. Con queste parole Dario Soria, Direttore Generale di Assocostieri, ha sintetizzato la situazione critica del settore marittimo italiano durante il convegno **“Indipendenza energetica – Governare la transizione: ETS ed ETS2, quale impatto per l’Italia”**, tenutosi oggi alla Camera dei Deputati.

L’evento ha rappresentato un momento di confronto di alto livello istituzionale, con la partecipazione di figure di primo piano del panorama politico nazionale. I saluti istituzionali sono stati affidati a Paolo Barelli, Presidente del Gruppo Forza Italia alla Camera, e Paolo Battistoni, Segretario di Presidenza della Camera. L’incontro, introdotto dall’On. Luca Squeri, Responsabile Dipartimento Energia di Forza Italia, ha visto la partecipazione dell’On. Gilberto Pichetto Fratin, Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica, a testimonianza dell’importanza strategica del tema trattato.

Nel suo intervento, collocato nel panel dedicato al settore marittimo, Soria ha delineato un quadro allarmante delle condizioni in cui versa il comparto portuale italiano, mettendo in luce come l’applicazione asimmetrica delle normative europee stia compromettendo gravemente la competitività del sistema nazionale. **“Siamo di fronte a un paradosso normativo”**, ha spiegato il Direttore Generale, **“in cui l’Italia, applicando in modo più rigoroso rispetto ad altri Paesi europei regolamenti come ETS, ETS2, RED III, FuelEU Maritime, ReFuelEU Aviation, AFIR, Tassonomia, Area SECA del Mediterraneo ed ETD, si trova in una posizione di svantaggio competitivo strutturale”**.

I dati preliminari presentati da Assocostieri durante il convegno offrono una fotografia inequivocabile della situazione: **il bunkeraggio italiano ha subito un calo del 14% nell’ultimo anno, passando da 2,7 a 2,3 milioni di tonnellate**. Il confronto con altri Paesi europei è impietoso: la Spagna, pur avendo un traffico passeggeri pari a un terzo di quello italiano, movimentata quasi 8 milioni di tonnellate di bunker, circa quattro volte il volume italiano. Questa contrazione dei volumi si traduce in una perdita economica stimata di oltre 120 milioni di euro per i principali scali nazionali, con ripercussioni a cascata sull’intero indotto portuale.

“Quello che stiamo osservando non è una semplice fluttuazione di mercato ma un trend strutturale preoccupante”, ha sottolineato Soria durante il suo intervento. **“Non si tratta soltanto di numeri ma di posti di lavoro, investimenti strategici e capacità di attrarre traffico internazionale. Stiamo assistendo a una progressiva marginalizzazione dei porti italiani nelle rotte internazionali, con conseguenze che si estendono ben oltre il settore marittimo, colpendo l’intera catena logistica nazionale”**.

Il Direttore Generale ha poi evidenziato come l'Italia stia applicando norme significativamente più stringenti rispetto ad altri Paesi europei, creando una disparità competitiva difficilmente sostenibile nel lungo periodo. Un esempio emblematico di questa asimmetria è l'obbligo bio sul bunkeraggio internazionale previsto dalla Direttiva sulle Energie Rinnovabili (RED III): mentre l'Italia ha fissato un obiettivo del 29% al 2030, Spagna, Germania, Danimarca (che ha già formalmente recepito la direttiva) optano per lo 0%, il Portogallo per un 18% e Malta e Cipro possono limitare il contributo dei combustibili marittimi al 5% del consumo totale.

“Queste differenze non sono dettagli tecnici marginali”, ha precisato Soria, “ma fattori determinanti nelle scelte logistiche degli armatori internazionali, che privilegiano naturalmente i porti dove possono operare con costi inferiori e regole meno onerose”. L'ingresso del Mediterraneo in Area SECA (Sulphur Emission Control Area) dallo scorso maggio ha ulteriormente accelerato questo fenomeno di dirottamento del traffico, riducendo ulteriormente i margini operativi e la redditività degli scali italiani.

Per quantificare con precisione l'impatto di questa asimmetria normativa e fornire alle istituzioni una base solida su cui elaborare strategie correttive, Soria ha annunciato la presentazione di uno studio approfondito il prossimo 27 gennaio 2026 alla Camera dei Deputati. **“Questo studio rappresenterà un punto di svolta nel dibattito sulla competitività portuale italiana”,** ha spiegato il Direttore Generale. **“Analizzerà in dettaglio i volumi e le toccate dei principali porti europei, offrendo un confronto diretto tra gli scali italiani e quelli dei principali competitor continentali. Esamineremo le tendenze degli ultimi cinque anni, le proiezioni future e l'impatto economico complessivo delle asimmetrie normative sul sistema-Paese”.**

Lo studio, realizzato con il contributo di esperti del settore e accademici, includerà un'analisi comparativa delle politiche adottate dai principali Paesi europei, valutando l'efficacia delle diverse strategie di implementazione delle normative comunitarie. **“I dati che emergeranno documenteranno con evidenze concrete quanto sia a rischio la nostra competitività e l'urgenza di adottare regole equilibrate, coerenti con gli standard europei”,** ha aggiunto Soria. **“Non si tratterà solo di una fotografia della situazione attuale ma di uno strumento prospettico che permetterà di valutare l'impatto a medio e lungo termine delle scelte normative sul futuro della portualità italiana”.**

Assocostieri ha lanciato un appello al Governo affinché vengano adottate politiche che bilancino la transizione energetica con la sostenibilità economica del sistema portuale. **“Una nazione che non controlla le proprie fonti di energia non può controllare il proprio futuro”,** ha dichiarato Soria con fermezza. **“Lo studio che presenteremo a gennaio fornirà alle istituzioni uno strumento essenziale per comprendere la reale portata del problema e adottare misure efficaci per salvaguardare un asset strategico nazionale”.**

Il Direttore Generale ha poi sottolineato come il declino del bunkeraggio italiano abbia ripercussioni che vanno ben oltre il settore specifico, coinvolgendo l'intera filiera logistica e compromettendo la capacità del Paese di fungere da hub per il traffico internazionale. **“La perdita di competitività dei nostri porti ha effetti a catena sull'autotrasporto, sulla logistica integrata e sulle attività portuali accessorie, dal rimessaggio navale ai servizi portuali, mettendo a rischio decine di migliaia di posti di lavoro e riducendo il gettito fiscale per le amministrazioni locali”,** ha spiegato.

L'impatto si estende anche al settore turistico, con una riduzione stimata del 4% negli arrivi internazionali via mare nei principali porti italiani, e al comparto industriale, con un incremento dei costi logistici per le imprese manifatturiere che utilizzano il trasporto marittimo per l'approvvigionamento di materie prime o l'esportazione dei prodotti finiti.

“Non chiediamo privilegi o deroghe agli obiettivi ambientali”, ha precisato Soria, “ma un level playing field che permetta ai nostri operatori di competere ad armi pari con gli altri Paesi europei. La transizione energetica è un obiettivo condivisibile e necessario ma deve essere perseguita in modo armonizzato a livello europeo, senza creare distorsioni competitive che penalizzano alcuni Paesi a vantaggio di altri”.

L'associazione ha evidenziato come sia necessario un approccio più pragmatico e graduale nell'implementazione delle normative europee, che tenga conto delle specificità del sistema portuale italiano e della sua importanza strategica per l'economia nazionale. **“Servono misure di compensazione e supporto per gli operatori italiani”, ha suggerito Soria, “che permettano di affrontare la transizione senza compromettere la competitività del settore”.**

“Salvaguardare il bunkeraggio italiano significa proteggere un asset industriale e strategico fondamentale per il futuro del Paese”, ha concluso il Direttore Generale, ribadendo la necessità di regole uniformi e competitive per evitare l'estinzione di un settore vitale per l'economia nazionale. “Lo studio che presenteremo il 27 gennaio sarà la base per un dialogo costruttivo con le istituzioni, finalizzato a individuare soluzioni concrete per ripristinare condizioni di equa concorrenza nel Mediterraneo”.

Per contatti stampa
ASSOCOSTIERI – Ufficio Comunicazione
Email: assocostieri@assocostieri.it
Sito web: www.assocostieri.it
Tel. 06 500 46 58