



**«Riordino legge 84/1994 in materia di governance portuale e rilancio
investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto
marittimo di interesse generale»
(Atto Camera n. 2925)**

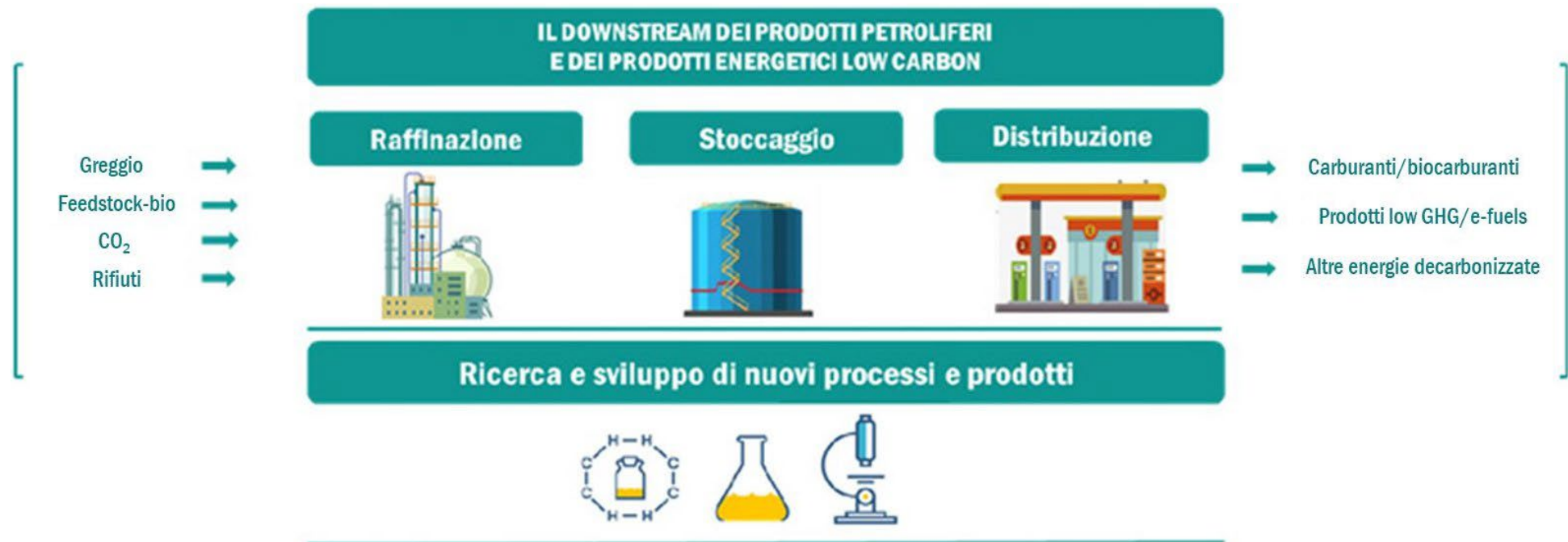
Audizione Unem

Camera, IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

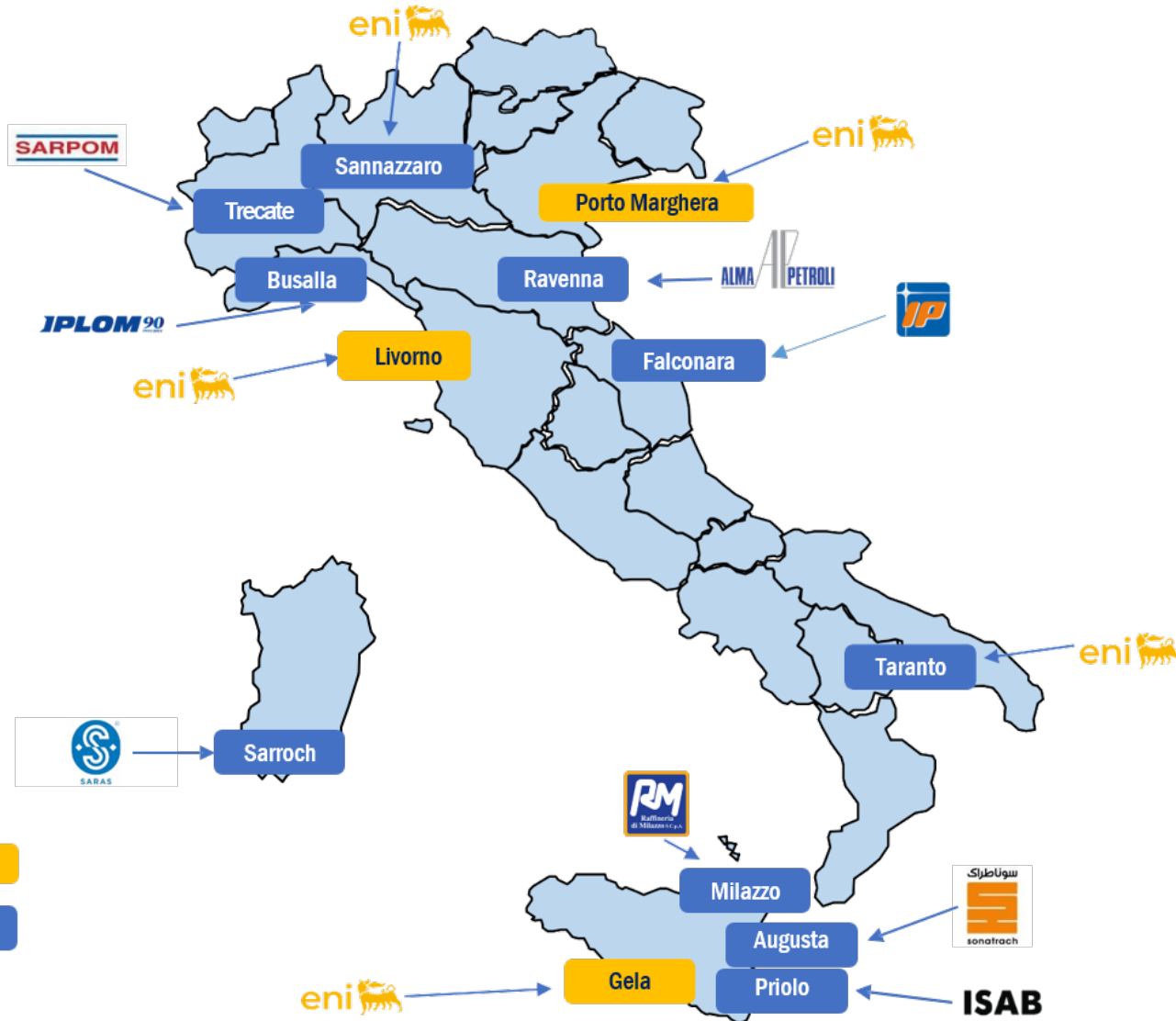
24 giugno 2026

Unione Energie per la Mobilità riunisce le principali imprese che operano nei settori della raffinazione, dello stoccaggio e della distribuzione di carburanti e combustibili derivati dal petrolio e da altre materie prime rinnovabili e nella ricerca e sviluppo di nuove soluzioni low carbon

Il cambio di nome da Unione Petrolifera a Unione Energie per la Mobilità nasce dall'esigenza di rappresentare al meglio il progressivo mutamento della nostra realtà industriale e distributiva avviato da tempo in linea con il processo di decarbonizzazione



Le raffinerie in Italia



Produzione/capacità sistema raffinazione nazionale

Raffineria	Sito	Mtonn lavorate (2024)
Saras	Sarroch	14,5
Isab	Priolo	9,6
RAM	Milazzo	9,5
Sonatrach	Augusta	8,9
ENI	Sannazzaro	7,2
Sarpom	Treocate	5,8
ENI	Taranto	3,7
IP-Api	Falconara	3,2
Iplom	Busalla	2,1
ENI	Livorno	1,9
Alma	Ravenna	0,4

Fonte: Unem



I depositi costieri (associati Unem)



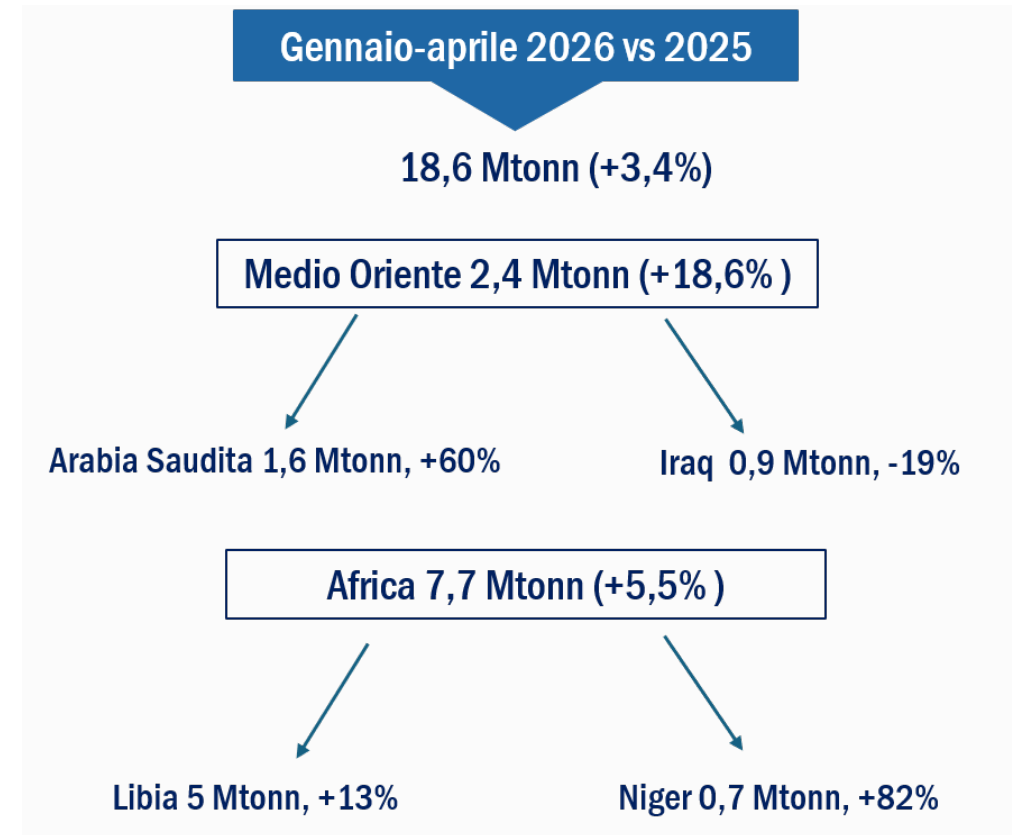
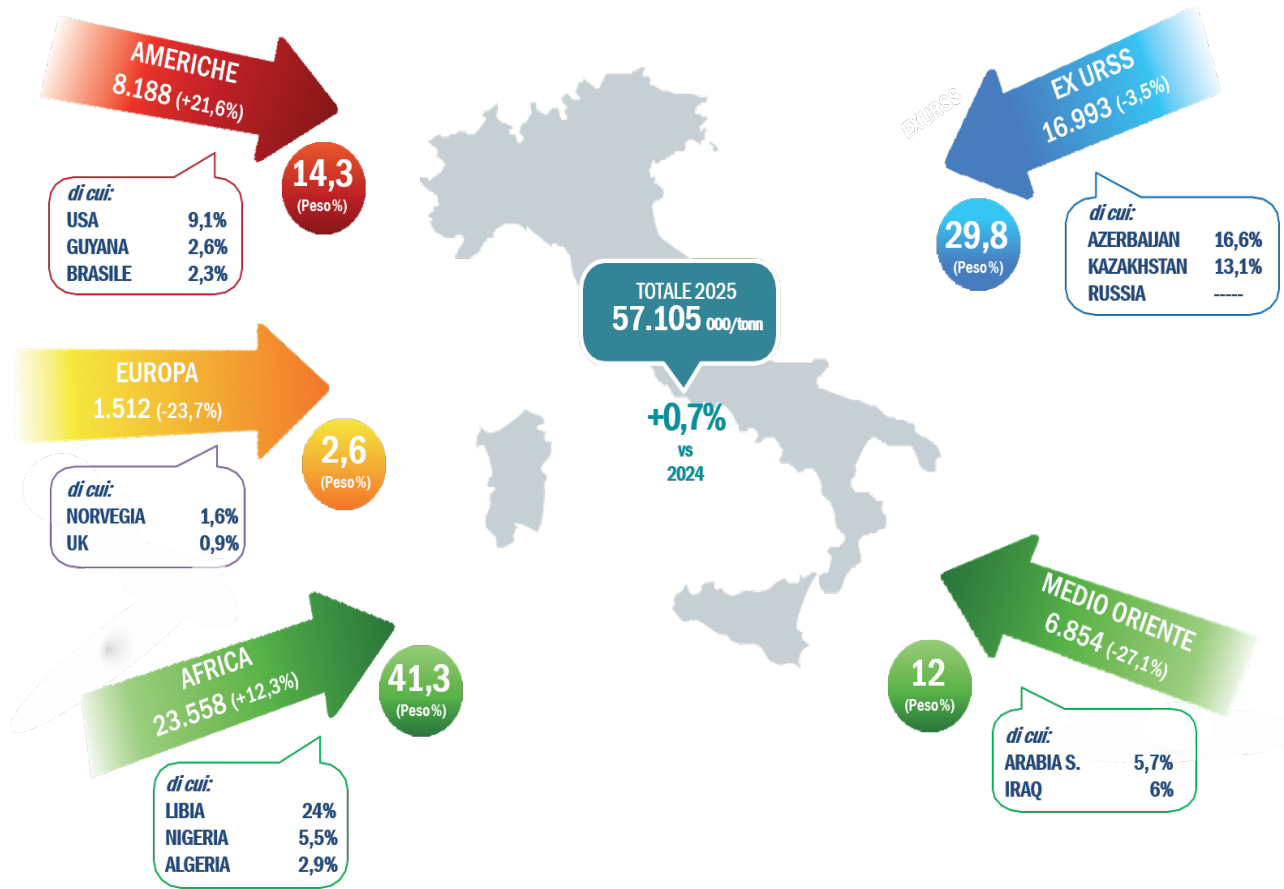
Unem rappresenta le Aziende:

- titolari dei principali depositi costieri di prodotti petroliferi e low carbon, rappresentando oltre il 70% della capacità di stoccaggio esistente
- che producono, stoccano e distribuiscono oltre il 90% dei fuels per la navigazione marittima



Le importazioni di greggio per aree di provenienza

Importazioni greggio italiane



Fonte: elaborazione Unem su dati MASE



Import ed export per prodotti finiti (anno 2025)

2025	Import (Mtonn)	Export (Mtonn)
Benzine	0,72	5,81
Gasolio	5,23	7,92
Jet Fuels	2,59	0,19
Olio combustibile	0,62	4,54
Biocarburanti	0,48	0,23
Naphta	0,58	2,63
Lubrificanti	0,55	0,49
Gpl	2,49	0,30
Bitumi	0,01	0,90
Altri prodotti	2,02	2,72
TOTALE	15,29	25,72



I primi 20 porti italiani per movimentato petrolifero e low carbon

PORTO	MOV. PETROLIFERO (Mtonn)	Peso % MOV. PETROLIFERO	PORTO	MOV. PETROLIFERO (Mtonn)	Peso % MOV. PETROLIFERO
ANCONA	4,1	42	LIVORNO	4,3	14
AUGUSTA	20,8	91	MESSINA/MILAZZO	19,1	72
BRINDISI	1,0	17	NAPOLI	6,3	33
CIVITAVECCHIA	1,2	15	RAVENNA	6,1	22
CAGLIARI/SARROCH	23,7	76	SAVONA/V. LIGURE	6,5	42
FIUMICINO	3,2	100	SIRACUSA	12,4	100
GAETA	0,9	51	TARANTO	4,5	37
GELA	1,4	100	TRIESTE	43,1	72
GENOVA	12,5	27	VENEZIA	7,0	28
LA SPEZIA	1,5	12			

TOTALE 2025

INCIDENZA
MOVIMENTATO
PETROLIFERO
E LOW
CARBON

36,5%

Fonte: Unem su dati Assoporti e Autorità di sistema portuali



Il settore riveste un duplice ruolo in ambito marittimo

Fornisce prodotti per la navigazione, in prospettiva sempre più decarbonizzati

Utilizza pienamente i servizi portuali per assicurare l'approvvigionamento energetico del Paese con infrastrutture produttive e logistiche ubicate/collegate sul/al demanio marittimo, con la movimentazione nel 2025 di oltre 186 milioni di tonnellate di greggio e prodotti nei porti (36,5% del totale movimentato nazionale) tra importazione, esportazioni e cabotaggi

Perché il settore è sempre più strategico

Le recenti crisi internazionali hanno dimostrato la strategicità del settore della raffinazione e della logistica dei fuels che hanno assicurato l'approvvigionamento energetico del Paese senza alcuna interruzione nelle forniture

Un sistema portuale efficiente e competitivo è essenziale per la sicurezza energetica del Paese e la valorizzazione delle infrastrutture esistenti

La graduale conversione della filiera petrolifera in un'ottica di decarbonizzazione con carburanti liquidi e gassosi low carbon può rappresentare una leva per lo sviluppo del sistema portuale e delle economie locali ad esso collegate



Come riportare la portualità dentro una visione strategica nazionale

- Individuazione delle infrastrutture strategiche del settore portuale
- Definizione degli interventi prioritari
- Rafforzamento dell'allineamento del sistema portuale alla rete TEN-T e all'intermodalità
- Semplificazione degli strumenti di pianificazione portuale
- Previsione di un procedimento unico per i dragaggi
- Distinzione tra opere infrastrutturali, manutenzione straordinaria e manutenzione ordinaria



La centralizzazione delle funzioni, positiva in ottica di accelerazione degli investimenti e valorizzazione infrastrutture in un contesto nazionale, rischia di determinare un ulteriore livello decisionale in assenza di un perimetro delle competenze ben definito

La centralizzazione dovrebbe consentire di valorizzare la funzione strategica delle infrastrutture energetiche collegate ai porti (tra cui raffinerie e depositi costieri: art. 57 DL 5/2012 convertito con L 35/2012), il cui apporto va oltre il perimetro locale/regionale dove sono ubicate, salvaguardando la continuità della loro operatività nel rinnovo/rilascio delle relative concessioni, che dovrebbero essere almeno ventennali

La strategicità e peculiarità delle infrastrutture energetiche, differente da quella delle altre attività commerciali, richiede una disciplina specifica, sia in sede di Piano Regolatore Portuale che di rinnovo/rilascio delle concessioni

Occorre inoltre:

- evitare un incremento degli oneri a carico degli operatori e dell'utenza
- chiarire come si coordina il nuovo quadro strategico nazionale con gli strumenti di pianificazione già esistenti
- prevedere una partecipazione strutturata delle rappresentanze economiche del sistema industriale, logistico e marittimo alla pianificazione degli interventi





 www.unem.it  [/company/ unem](https://www.linkedin.com/company/unem)  [/company/muoversi](https://www.linkedin.com/company/muoversi)
