

«Porti, il 37% del traffico è greggio Ora serve una disciplina specifica»

Murano (Unem): «Dai green fuel nuove opportunità, ma abbiamo bisogno di concessioni e tempi certi»

Gilda Ferrari / GENOVA

I prospettati scenari catastrofici legati alla crisi di Hormuz mentiti dai fatti, i porti come «porta d'ingresso dell'energia italiana», la richiesta di una «disciplina specifica» per le infrastrutture energetiche presenti sul demanio marittimo. Con la riforma portuale al vaglio della Camera, Gianni Murano, presidente dell'Unem (l'Unione Energie per la Mobilità è l'associazione di Confindustria che rappresenta oltre 100 aziende della raffinazione, logistica, stoccaggio e distribuzione dei carburanti) definisce «non più rinviabile» il superamento della «frammentazione decisionale che ancora rallenta investimenti e opere strategiche».

Il ruolo delle vostre imprese rispetto ai porti?

«Duplice: forniscono il 95% dei carburanti destinati al trasporto marittimo e utilizzano i servizi portuali per garantire l'approvvigionamento energetico attraverso infrastrutture poste sul demanio marittimo».

In audizione avete ricordato che oltre un terzo delle merci movimentate nei porti sono greggio e prodotti petroliferi. Cosa significa?

«Nei porti italiani sono state movimentate oltre 186 milioni di tonnellate di greggio e prodotti finiti nel 2025, il 37% del traffico nazionale. In porti come Fiumicino, Gela, Augusta e Siracusa questa quota arriva al 100% perché ospitano le principali raffinerie del Paese e i principali depositi costieri, che rappresentiamo per il 70%

della capacità disponibile. Questo significa che i porti sono la vera porta d'ingresso

dell'energia. La competitività del sistema portuale non è affatto una questione settoriale, perché riguarda la sicurezza degli approvvigionamenti, la stabilità dei prezzi e la capacità delle imprese italiane di competere a livello globale».

Quale ruolo può giocare il sistema portuale rispetto alla sicurezza energetica?

«Le tensioni internazionali hanno dimostrato che la capacità di reagire a crisi geopolitiche, che mettono a rischio forniture strategiche per il Paese,

risiede nella capacità logistica di adattarsi a differenti provenienze. L'abilità di allargare il raggio e le destinazioni dell'export italiano risiede nella capacità logistica di adattamento e di spedizione verso nuove frontiere. Nella crisi di Hormuz, l'abilità del sistema italiano di ricevere greggio e prodotti energetici da aree geografiche diverse ha consentito di garantire continuità negli approvvigionamenti. I fatti hanno smentito chi prospettava scenari catastrofici, con distributori senza carburante e aerei fermi sulle piste. Per questo giudico necessaria una disciplina specifica per le infrastrutture energetiche presenti sul demanio marittimo, sia nella pianificazione portuale sia nei procedimenti di rilascio e rinnovo delle concessioni. Se si ferma un deposito che rifornisce un aeroporto, non si blocca soltanto un'infrastruttura, ma si mette a rischio un nodo strategico per la mobilità e l'economia nazionale. La progressiva introduzione di carburanti liquidi e gassosi a basse emissioni, inoltre, è una straordinaria occasione di sviluppo per il sistema portuale».

Quali sono gli ostacoli e cosa cambierebbe con la riforma in discussione?

«L'ostacolo principale resta la complessità amministrativa e la competitività di alcune situazioni locali. Chi investe in infrastrutture energetiche e logistiche ragiona su orizzonti industriali di decenni e ha bisogno di regole stabili, tempi certi e concessioni coerenti con gli investimenti realizzati. La riforma prova a riportare il tema della portualità all'interno di una strategia nazionale».

Quali elementi positivi?

«L'individuazione delle infrastrutture strategiche, la definizione degli interventi prioritari, il rafforzamento dell'integrazione con la rete Ten-T, la semplificazione della pianificazione portuale e il riordino delle procedure relative ai dragaggi e agli interventi infrastrutturali. Ma semplificare non può significare aggiungere nuovi livelli decisionali. Una maggiore centralizzazione può funzionare solo se competenze e responsabilità sono definite e il processo decisionale snellito e semplificato».

Il sistema portuale è pronto ad attrarre investimenti privati, a suo avviso?

«L'Italia dispone di un vantaggio competitivo naturale derivante dalla sua posizione geografica. Ma i capitali non si attraggono con gli annunci, bensì con regole certe, tempi autorizzativi prevedibili e una governance capace di accom-



Peso: 51%

pagnare gli investimenti. Le imprese sono pronte a investire nelle nuove filiere energetiche: biocarburanti, carburanti a basse emissioni, infrastrutture. Dobbiamo evitare un incremento degli oneri a carico degli operatori e dell'utenza».

Il ruolo di raffinerie e poli industriali cambierà?

«La trasformazione è già in corso. Raffinerie e poli industriali costieri stanno diventando piattaforme industriali integrate dove si sviluppano biocarburanti, economia circolare, logistica avanzata e nuove

filieri energetiche. La riforma dovrebbe accompagnare e accelerare questa evoluzione, valorizzando il ruolo strategico di questi insediamenti, e favorendo investimenti che combinino competitività, innovazione e sostenibilità».

Quale modello di porto immagina tra dieci anni?

«Immagino porti sempre più integrati nelle grandi reti logistiche ed energetiche europee, digitalizzati, efficienti e capaci di ospitare sia le filiere energetiche tradizionali sia

quelle emergenti. Il porto del futuro dovrà continuare a garantire sicurezza degli approvvigionamenti, e la diffusione di nuove tecnologie».

Il provvedimento del governo dovrebbe accelerare l'evoluzione degli scali



Trieste è uno dei porti più importanti per il greggio



GIANNI MURANO
PRESIDENTE UNEM
UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ



Peso:51%