



Strategia europea per i porti

Nota di Aggiornamento

11 marzo 2026

Introduzione

La Commissione Europea ha presentato il 4 marzo la comunicazione “Towards a comprehensive European Ports Strategy”. La strategia è stata presentata dal Commissario europeo per i Trasporti, Apostolos Tzitzikostas, e rientra nel portafoglio del Vicepresidente esecutivo Raffaele Fitto.

Il documento parte dal presupposto che i porti europei non siano soltanto infrastrutture logistiche, ma nodi strategici attraverso cui transitano flussi commerciali, energetici e digitali essenziali per l'autonomia economica dell'UE.

La strategia è articolata in cinque pilastri: (1) rafforzare competitività, innovazione e digitalizzazione; (2) avanzamento della transizione energetica, sostenibilità e industria pulita; (3) porti protetti e sicuri; (4) accesso ai finanziamenti e coordinamento degli investimenti e (5) coesione sociale, competenze e qualità del lavoro.

Nel complesso, dalla strategia emergono tre indirizzi principali di interesse per l'industria:

1. **Competitività e “level playing field” al centro delle revisioni normative:** la Commissione riconosce le pressioni competitive globali sul sistema portuale europeo e indica la necessità di garantire condizioni di concorrenza equilibrate rispetto ai porti extra-UE.
2. **Porti trattati sempre più come infrastrutture critiche e strategiche:** la strategia rafforza l'approccio di sicurezza economica nel settore portuale, con maggiore attenzione agli investimenti esteri, alla sicurezza delle infrastrutture e alla resilienza delle catene logistiche.
3. **Forte spinta sulla decarbonizzazione dei porti:** i porti sono chiamati a svolgere un ruolo centrale nella transizione energetica, con particolare attenzione a elettrificazione delle infrastrutture portuali (OPS), carburanti alternativi e integrazione con i sistemi energetici.

Di particolare rilievo è il riferimento, inserito nella strategia, alla revisione dell'EU ETS prevista nel Q3 2026, in cui la Commissione indica che terrà conto dei possibili effetti sulla competitività dei porti europei e del rischio di deviazione dei traffici verso porti non UE.

Di seguito si riportano gli elementi più specifici della strategia di maggiore interesse per il settore industriale.

Pilastro I: Rafforzare competitività, innovazione e digitalizzazione

- **Competitività globale e level playing field:**
 - **La revisione dell'EU ETS** previsto nel Q3 2026 e la successiva revisione del FuelEU Maritime Regulation valuteranno possibili effetti distorsivi che incidono sulla competitività dei porti europei, tra cui il rischio di traffico deviato verso porti di transhipment non UE.

- L'UE rafforzerà la **promozione di condizioni di accesso reciproche e non discriminatorie ai mercati portuali nei Paesi terzi**, anche nell'ambito di accordi commerciali e cooperazione internazionale. In questo contesto, la strategia attraverso l'Annex I stabilisce linee guida comuni per guidare l'utilizzo di finanziamenti UE in porti extra-UE.
- **Sicurezza economica e FDI:**
 - La Commissione svilupperà linee guida per la valutazione degli FDI nei porti e istituirà un sistema europeo di mappatura e monitoraggio degli investimenti stranieri
 - In linea con la proposta di Regolamento su Military Mobility, gli Stati membri dovrebbero poter **assicurare accesso rapido a porti e asset dual-use per esigenze di sicurezza o militari**, anche prevedendo nel diritto nazionale la possibilità di un controllo pubblico temporaneo o di un diritto d'uso su tali infrastrutture, in caso di necessità.
- **Innovazione e diffusione tecnologica:** la Commissione intende rafforzare il trasferimento delle innovazioni dal livello di ricerca al mercato. A tal fine, Horizon Europe continuerà a sostenere progetti dedicati ai porti, tra cui il flagship "Ports of the Future" (21 milioni di euro) nel programma di lavoro 2026-2027, con l'obiettivo di favorire la diffusione su larga scala di tecnologie per digitalizzazione, efficienza energetica, elettrificazione, carburanti alternativi e automazione delle operazioni portuali. La Commissione prevede inoltre di rafforzare la cooperazione pubblico-privata nella futura programmazione Horizon Europe 2028-2034.
- **Efficienza operativa e digitalizzazione delle catene logistiche:**
 - La Commissione intende rafforzare l'integrazione dei porti nelle catene logistiche e nella rete TEN-T, con particolare attenzione alle **connessioni con l'hinterland**. In questo contesto, Il coordinatore dello Spazio Marittimo Europeo (EMS) darà priorità allo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio (short-sea shipping) e alla sua integrazione con ferrovie e vie navigabili. Nel 2028 verrà proposto un piano d'azione specifico per il trasporto per vie navigabili interne (IWT).
 - la Commissione prevederà **linee guida UE per lo scambio efficiente dei dati** lungo la catena dei trasporti, con l'obiettivo di superare la frammentazione dei sistemi e facilitare l'integrazione tra operatori senza imporre piattaforme centralizzate.
- **Mercato interno e concorrenza – Aiuti di stato e fusioni:**
 - Nell'ambito della revisione del General Block Exemption Regulation (GBER) nel 2027 si valuteranno possibili adattamenti delle soglie e chiarimenti interpretativi per **gli aiuti di stato** relativi ad investimenti in infrastrutture portuali
 - Data la tendenza la crescente integrazione tra operatori logistici e marittimi anche attraverso acquisizioni, la Commissione **revisorerà le linee guida sulle fusioni nel 2026** per garantire che la concorrenza tra operatori rimanga effettiva.

Pilastro II: Avanzamento della transizione energetica, sostenibilità e industria pulita

La strategia riconosce i porti come hub della transizione energetica europea, chiamati a sostenere elettrificazione, sviluppo di carburanti alternativi e integrazione con i sistemi energetici locali. Principali iniziative previste:

- **Semplificazione e accelerazione delle autorizzazioni:**
 - Partendo da strumenti come l'European Grids Package e l'Environmental Omnibus la Commissione intende ridurre gli oneri regolatori, digitalizzando le valutazioni ambientali, introducendo punti unici di contatto e prevedendo approvazione tacita per progetti strategici.
 - È inoltre prevista una revisione della Tassonomia UE per migliorarne chiarezza e coerenza, mentre nel 2026 saranno pubblicate linee guida sulla Direttiva Quadro sulle Acque (WFD).
- **Elettrificazione dei porti:** il prossimo Electrification Action Plan introdurrà nuove misure per sostenere l'elettrificazione dei porti, anche migliorando la trasparenza dei prezzi e la previsione della domanda.
- **Carburanti sostenibili:** nell'ambito dell'Energy Union Package e della revisione dell'AFIR, la Commissione valuterà misure per aumentare la disponibilità di carburanti sostenibili nei porti. Entro il 2026 la Renewable and Low-Carbon Fuels Alliance analizzerà il fabbisogno infrastrutturale
- **Regole e tracciabilità:** la strategia prevede l'armonizzazione delle regole sul bunkering di carburanti rinnovabili e low-carbon e l'introduzione di un sistema europeo di certificazione e tracciabilità (Union Database).
- **Finanziamento della decarbonizzazione:** gli Stati membri sono incoraggiati a destinare parte delle entrate ETS del trasporto marittimo agli investimenti nella decarbonizzazione del cluster marittimo.
- **Hub energetici e industriali:** promozione della cooperazione tra porti, industria e operatori energetici (energy sharing, rinnovabili, idrogeno), con sostegno tramite programmi UE (LIFE Clean Energy Transition) e iniziative di coordinamento.

Pilastro III: Porti protetti e sicuri

La strategia rafforza il ruolo dei porti come infrastrutture critiche per la sicurezza economica e la resilienza delle supply chains europee. In questo contesto propone:

- **Maggiore controllo dei porti e delle catene logistiche:** rafforzamento dei controlli nei porti UE e cooperazione con porti di paesi terzi per migliorare la sicurezza dei flussi commerciali. Viene inoltre anticipata la proposta di un quadro europeo per i controlli sui precedenti dei lavoratori portuali.

- **Resilienza climatica delle infrastrutture portuali:** la Commissione presenterà nel 2026 un European Integrated Framework for Climate Resilience per supportare gli Stati membri nella pianificazione dell'adattamento climatico. I porti sono incoraggiati a sviluppare propri **climate resilience plans** e ad applicare principi di "climate resilience by design" nella costruzione e modernizzazione delle infrastrutture portuali e delle connessioni logistiche.
- **Sicurezza digitale dei sistemi portuali:** rafforzamento dell'autonomia digitale dei sistemi portuali, riducendo la dipendenza da tecnologie e fornitori extra-UE, e valutazione coordinata dei rischi cyber nei porti.

Pilastro IV: Accesso ai finanziamenti e coordinamento degli investimenti

In questa sezione La Commissione non introduce nuovi strumenti finanziari ma fa una ricognizione dei principali strumenti europei che potranno sostenere gli investimenti nel settore e indica le priorità strategiche su cui intende orientare i finanziamenti¹.

- **Strumenti del prossimo bilancio UE (2028-2034):**
 - i porti potranno accedere ai principali programmi del prossimo ciclo finanziario, in particolare al European Competitiveness Fund (ECF) – per infrastrutture portuali clean, secure, dual-use e digitalizzate – e al Connecting Europe Facility 2028-2034 (CEF3), con un budget proposto di 51,5 miliardi di euro, che resterà lo strumento principale per le infrastrutture di connettività.
 - Gli investimenti potranno inoltre essere sostenuti attraverso i National and Regional Partnership Plans, che includono uno specific objective sul rafforzamento delle infrastrutture TEN-T e sulla decarbonizzazione dei trasporti.
- **Call e strumenti dedicati alla transizione energetica:** vengono anticipate (I) una call del CEF nel 2026 per sostenere lo sviluppo dell'onshore power supply (OPS) nei porti e (II) una call dedicata al settore marittimo nell'ambito dell'Innovation Fund nel 2027, potenzialmente accessibile anche a progetti portuali.
- **Ruolo della BEI e delle istituzioni finanziarie nazionali:** la Commissione intende rafforzare il coinvolgimento della Banca europea per gli investimenti (BEI) e delle banche promozionali nazionali, anche attraverso attività di capacity building per i porti TEN-T di piccole e medie dimensioni, con l'obiettivo di mobilitare investimenti privati.

¹ Le priorità includono: resilienza delle catene di approvvigionamento, elettrificazione (OPS e connessioni di rete), infrastrutture per carburanti alternativi, sicurezza fisica e digitale, capacità dual-use e supporto ai porti di piccole e medie dimensioni, in particolare nelle regioni costiere, insulari e ultraperiferiche.

Pilastro V: Coesione sociale, competenze e qualità del lavoro

La strategia sottolinea il ruolo dei porti come infrastrutture chiave per la coesione territoriale e lo sviluppo economico delle aree costiere, insulari e ultraperiferiche, con particolare attenzione ai porti di piccole e medie dimensioni.

- **Sostegno ai porti piccoli e medi:** la Commissione prevede una roadmap dedicata ai small and medium-sized ports, con misure per rafforzarne competitività, connettività e sostenibilità, in particolare nelle regioni insulari e periferiche.
- **Nuove iniziative su competenze e forza lavoro:** nel 2027 sarà lanciata una Blue Generational Renewal Strategy per sviluppare competenze e attrarre nuova forza lavoro nei settori della blue economy, inclusi i porti. Parallelamente, nell'ambito del Pact for Skills, la Commissione promuove la creazione di una partnership dedicata alle competenze per il settore portuale, con particolare attenzione a competenze digitali e cybersecurity.
- **Sicurezza sul lavoro e nuove tecnologie:** la Commissione prevede di elaborare linee guida sull'applicazione della normativa di sicurezza marittima ai lavoratori portuali a bordo delle navi e linee guida sulla gestione sicura dei carburanti alternativi nei porti, anche con attività di ricerca e formazione finanziate da Horizon Europe.

Prime considerazioni

La strategia rappresenta un'iniziativa di fondamentale importanza per rafforzare la competitività e la resilienza del sistema portuale dell'Unione. Confindustria accoglie con favore gli obiettivi delineati, che vanno nella direzione di un miglioramento complessivo dell'efficienza e della sostenibilità, rispondendo alle sfide globali e ai nuovi scenari geopolitici.

In particolare, l'accento posto sulla transizione energetica, con la promozione dell'elettrificazione delle banchine, l'adozione di carburanti alternativi e l'integrazione dei porti nei sistemi energetici locali, rispecchia le priorità che Confindustria sostiene da tempo. La trasformazione dei porti in hub energetici, a supporto della decarbonizzazione del settore, è un passo decisivo per rispondere alle esigenze di sostenibilità, ma deve essere accompagnata da investimenti mirati e da politiche che favoriscano un adeguato supporto economico.

Inoltre, la strategia si inserisce pienamente nel quadro della digitalizzazione e dell'innovazione, con l'obiettivo di rendere i porti europei più competitivi attraverso la modernizzazione delle infrastrutture e l'integrazione delle operazioni portuali nelle catene logistiche globali. Il rafforzamento della cooperazione pubblico-privata e l'adozione di tecnologie avanzate sono elementi chiave per migliorare l'efficienza operativa e la competitività complessiva del sistema.

Tuttavia, Confindustria richiama l'attenzione sulla necessità che le politiche europee non introducano distorsioni di mercato né penalizzino la competitività del sistema portuale e marittimo europeo. In questo contesto, è positivo che la strategia riconosca la necessità di tenere conto degli impatti sulla competitività del settore marittimo nel quadro della revisione dell'ETS. Tale riconoscimento conferma l'esigenza di intervenire rapidamente sul

meccanismo, alla luce degli effetti che stanno già emergendo sul piano competitivo. In questa prospettiva, Confindustria ha chiesto una sospensione temporanea dell'applicazione dell'ETS al settore marittimo, al fine di consentirne una revisione che eviti effetti distorsivi e rischi di rilocalizzazione delle attività verso porti extra-UE. È essenziale che il percorso di decarbonizzazione del trasporto marittimo sia definito in un quadro multilaterale e coordinato a livello internazionale, nell'ambito dell'IMO (International Maritime Organization), così da garantire condizioni di concorrenza eque e un effettivo level playing field globale.

Infine, la proposta di rafforzare la cooperazione tra gli Stati membri e le autorità portuali, garantendo un'efficace coordinazione e una visione strategica condivisa, è essenziale per affrontare le sfide future in maniera coesa ed efficiente.

In conclusione, Confindustria sostiene con convinzione la strategia europea per i porti, riconoscendo il suo potenziale nel rafforzamento del sistema portuale europeo.

È necessario, però, un approccio che garantisca la competitività a lungo termine, sostenendo la transizione energetica senza compromettere l'efficienza operativa del settore.