

Urso (Mimit): il Mediterraneo è tornato al centro dell'economia mondiale

«Dobbiamo fare della blue economy un nuovo motore di sviluppo»

«Il Mediterraneo è tornato al centro della geografia economica mondiale e l'Italia ha un vantaggio che nessuno può toglierci: la sua posizione, ponte naturale tra Europa e Mediterraneo. Per trasformarla in crescita e occupazione servono infrastrutture, porti e una logistica all'altezza delle nuove sfide industriali. È su questo che stiamo lavorando: dalla Zes Unica del Mezzogiorno al Piano del Mare, fino a una strategia industriale per fare della Blue Economy un nuovo motore di sviluppo». Così

il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, nel videomessaggio inviato in occasione dell'assemblea annuale di Uniport. «In questo quadro – ha aggiunto – ci siamo impegnati in Europa fin dall'inizio della legislatura per ridurre la dipendenza dall'estero, rafforzare l'autonomia strategica e garantire la sicurezza degli approvvigionamenti. Nei prossimi giorni presenteremo la candidatura italiana per ospitare il primo sito strategico europeo di stoccaggio, nell'ambito del bando della Commissione

europea che abbiamo fortemente voluto. Il Veneto, con Porto Marghera, può essere una porta d'accesso ai mercati europei e un hub strategico per attrarre nuovi investimenti».

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 27%

Assemblea Pubblica UNIPORT 2026, Legora: “Per la competitività dei porti servono più infrastrutture, semplificazione e certezza delle regole”



Il Presidente di UNIPORT al Governo: “La resilienza dei traffici va trasformata in crescita. Occorrono tempi certi per infrastrutture e dragaggi, integrazione tra porti e ferrovia, maggiore coinvolgimento delle imprese nelle decisioni e una revisione dell’ETS”.

“Il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza, ma per trasformare questa capacità di tenuta in crescita stabile e competitività abbiamo bisogno di una governance che abbia al centro una solida struttura del Ministero di settore ed un efficace coordinamento con tutte le altre Amministrazioni nazionali coinvolte, sia nella fase di gestione delle attività amministrative, che in quelle dei controlli; una governance che coinvolga le rappresentanze economiche, terminalisti e armatori in primis, riconoscendogli un ruolo non più soltanto propositivo, ma partecipativo”.

È questo il messaggio lanciato da **Pasquale Legora De Feo, Presidente di UNIPORT**, nella relazione che ha aperto a Roma l’Assemblea Pubblica dell’Unione Nazionale Imprese Portuali. L’Assemblea ha riunito, al cospetto delle imprese rappresentate e degli stakeholder del settore, i rappresentanti del Governo, del Parlamento, delle istituzioni e del mondo associativo e imprenditoriale per un confronto sul futuro della portualità italiana, a partire dalla riforma della governance, dalle infrastrutture e dall’integrazione logistica, fino ai temi del lavoro e della formazione.

Il Presidente UNIPORT ha ricordato come nonostante un quadro internazionale caratterizzato da **forti tensioni geopolitiche, dalla crisi nel Golfo Persico e dalle pressioni sul commercio**

internazionale, il Mediterraneo continui ad affermare la propria centralità. Dopo un inizio d'anno più debole, i traffici marittimi nei porti italiani hanno evidenziato nel primo semestre segnali di ripresa: Il settore delle crociere si avvia verso nuovi record di passeggeri movimentati nei terminal italiani superando quota 15 milioni e anche il settore ro-pax è in “buona salute”: nel segmento container si spera a fine anno di confermare la crescita che nel 2025 ha portato a raggiungere i 12,8 mln di teus.

“Questa resilienza – ha sottolineato Legora De Feo – deve essere sfruttata al meglio. Per continuare a crescere non bastano la capacità imprenditoriale e gli investimenti privati: abbiamo bisogno di un sistema pubblico capace di accompagnare lo sviluppo con efficienza, rapidità e certezza delle regole”.

È alla riforma dell'ordinamento portuale che il Presidente di UNIPORT ha dedicato una parte rilevante della sua relazione: “Condividiamo quanto da sempre sostenuto dal Vice Ministro Rixi in merito alla necessità di dotare il nostro Paese di una struttura centrale che consenta la realizzazione delle infrastrutture strategiche in tempi certi, faciliti il reperimento delle risorse necessarie anche attraverso la compartecipazione di investitori privati e sostenga, non sostituisca, le Autorità di Sistema Portuale, che resteranno le amministrazioni deputate alla gestione e allo sviluppo del demanio portuale nazionale. Confidiamo quindi che l'iter di approvazione del disegno di legge recepisca tali principi e obiettivi.”, ha spiegato Legora De Feo.

Altrettanto forte è il richiamo sulla necessità di accelerare la realizzazione delle infrastrutture: “Abbiamo bisogno di dare tempi certi e rapidità di esecuzione alle grandi opere portuali, alla manutenzione ordinaria e agli interventi di dragaggio”, ha evidenziato Legora De Feo, richiamando in particolare la Diga di Genova, la Darsena di Levante a Napoli, la Darsena Europa di Livorno e il Molo VIII di Trieste, e osservando che: “Si tratta di opere concepite molti anni fa il cui completamento consentirebbe ai porti interessati di avviare processi di trasformazione a beneficio dell'intera comunità portuale e retroportuale”.

La questione infrastrutturale, secondo UNIPORT, non può tuttavia essere affrontata per singoli segmenti: programmazione portuale e logistica devono procedere insieme, in una logica di sistema integrato: “Siamo convinti che il coinvolgimento dei capitali privati contribuirà a dare nuovo impulso all'infrastrutturazione e all'efficienza del sistema trasformando il nostro Paese”, ha ribadito il Presidente.

Un capitolo specifico della relazione è stato dedicato alla **dimensione europea e alla Direttiva ETS**, rispetto alla quale UNIPORT sostiene la necessità di un intervento correttivo, evidenziando come l'attuale regime rischia di produrre effetti distorsivi sia sui collegamenti marittimi con le grandi isole italiane, sia sulle attività di transhipment, favorendo lo spostamento di traffici e investimenti verso porti di Paesi terzi.

A questo riguardo, Legora ha affermato: “proprio in questi giorni abbiamo trasmesso, congiuntamente alle altre associazioni degli operatori del settore marittimo-portuale e Assoporti, agli Eurodeputati italiani relatori ombra della revisione dell'ETS marittimo in Parlamento Europeo una lettera per richiedere deroghe mirate per l'esclusione dei collegamenti marittimi Ro-Ro/Pax con le isole maggiori dall'ETS e per neutralizzare il costo ETS come driver del ricollocamento delle attività di trasbordo contenitori fuori Europa.”

Sul fronte del lavoro portuale il Presidente ha affermato che: “Ci preoccupano alcuni emendamenti al disegno di legge di riforma portuale che altererebbero l'attuale assetto del lavoro portuale e gli equilibri raggiunti. Siamo contrari a proposte che, in nome della tutela del lavoro,

mirano al rafforzamento di uno soltanto dei pilastri che lo sorreggono. Siamo invece favorevoli agli emendamenti ampiamente condivisi dalle associazioni del settore, che mirano, finalmente, a rendere attuabile la norma che agevola il pensionamento dei lavoratori portuali e il riconoscimento di alcune attività come lavoro usurante, a prescindere dalla tipologia di impresa nella quale sono impiegati.”.

Dopo la relazione del Presidente, i lavori sono proseguiti con due tavole rotonde incentrate, rispettivamente, sul tema della portualità e della formazione. Alla prima hanno partecipato: **Salvatore Deidda**, Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati; **Roberto Petri**, Presidente di Assoporti; **Donato Liguori**, Direttore Generale del MIT; **Graziano Delrio**, Partito Democratico e già Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; Simona Petrucci, Presidente Intergruppo Parlamentare per l’Economia del Mare.

Alla tavola rotonda dedicata alla formazione, argomento al quale le imprese terminalistiche guardano con attenzione considerate le sfide del ricambio generazione e delle nuove tecnologie, hanno preso parte **Claudia Sabatano**, Dirigente scolastico e Presidente Rete Nazionale Officine Futuro (CNO); Pietro Cum, Ceo ELIS; **Paolo Palumbo**, Ceo Stampa Consulting; Daniela Appice, Capo ufficio sostegno alla ricollocazione del personale congedato del Ministero della Difesa.

Italy: Uniport seeks maritime ETS changes as port reform debate approaches



Posted on October 7, 2026

Rome, Italy (Ports Europe) October 7, 2026 – Uniport urged changes to maritime emissions charges and faster infrastructure delivery to protect port competitiveness at its public assembly on 6 October. Parliamentary transport committee chairman Salvatore Deidda said he expected the port reform bill to reach Chamber debate in early November. Deidda described the reform process...

Legora De Feo: dall'assemblea di Uniport le sfide e le opportunità del settore

Riforma portuale, semplificazione, rinnovo contrattuale, ETS: l'intervista



LIVORNO – Ci siamo collegati da remoto con il presidente di **Uniport Pasquale Legora De Feo**, per fare il punto sull'assemblea dell'associazione di ieri.

Tanti i temi toccati durante la mattinata con i rappresentanti dell'associazione e delle istituzioni coinvolte nella Blue economy.

La riforma portuale, attesa entro la metà del prossimo anno, è ben vista dall'associazione come possibilità di una struttura centrale capace di favorire la realizzazione delle infrastrutture strategiche, accelerare i procedimenti e facilitare il reperimento delle risorse, anche attraverso il coinvolgimento dei capitali privati. “Ma senza sostituire le Autorità di Sistema portuale” ribadisce Legora De Feo.

E poi le infrastrutture, la semplificazione delle norme che diamo la possibilità a chi opera nei porti di avere certezze di fronte a una crisi continua soprattutto a livello geopolitico.

“I nostri porti hanno dimostrato negli anni resilienza di fronte alle varie difficoltà, ma servono infrastrutture capaci di guidarci verso una vera crescita”.

Il presidente cita **Livorno e la Darsena Europa** che aprirebbe davvero lo scalo labronico a nuove opportunità, ma anche a **Genova e la diga, Trieste con il Molo VIII** e la “sua” **Napoli** dove si sta muovendo qualcosa dopo anni sulla **Darsena di Levante**.

“In questo panorama nazionale non possiamo dimenticare il rinnovo contrattuale: come Uniport, che oggi include anche il settore passeggeri, rappresentiamo le aziende articolo 16 e 18, terminalisti e servizi portuali, e siamo pronti a sederci ai tavoli opportuni per un confronto costruttivo sul futuro dei lavoratori”.

Tutti gli ulteriori approfondimenti nel video: <https://www.messengeromarittimo.it/legora-de-feo-dallassemblea-di-uniport-le-sfide-e-le-opportunita-del-settore/>

RADIO VATICANA

**Intervista radio al Presidente Pasquale Legora De Feo su Radio Vaticana,
06.10.2026**

<https://www.vaticannews.va/it/podcast/rvi-programmi/il-mondo-alla-radio/2026/10/il-mondo-alla-radio-06-10-2026.html>

Per Uniport la sfida dei porti è trasformare la resilienza in crescita

Legora De Feo chiede tempi certi per infrastrutture e dragaggi, una governance più efficiente e una revisione dell'ETS. "Non bastano capacità imprenditoriale e investimenti privati"

7 ottobre 2026 alle ore 10:50



La portualità italiana continua a mostrare capacità di tenuta in uno scenario internazionale segnato dalle tensioni geopolitiche e dalle difficoltà del commercio mondiale, ma la resilienza da sola non basta. Per trasformare la ripresa dei traffici in crescita strutturale servono infrastrutture realizzate in tempi certi, una governance più efficiente, una maggiore integrazione logistica e un quadro regolatorio stabile. È questa la linea tracciata da Pasquale Legora De Feo, presidente di Uniport, nella relazione con cui ha aperto a Roma l'Assemblea Pubblica dell'Unione Nazionale Imprese Portuali.

“Il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza, ma per trasformare questa capacità di tenuta in crescita stabile e competitività abbiamo bisogno di una governance che abbia al centro una solida struttura del ministero di settore ed un efficace coordinamento con tutte le altre Amministrazioni nazionali coinvolte, sia nella fase di gestione delle attività amministrative, che in quelle dei controlli; una governance che coinvolga le rappresentanze economiche, terminalisti e armatori in primis, riconoscendogli un ruolo non più soltanto propositivo, ma partecipativo”.

Il punto di partenza è rappresentato dall'andamento dei traffici. Dopo un avvio d'anno più debole, il sistema portuale nazionale ha evidenziato nel primo semestre segnali di ripresa, mentre il Mediterraneo continua a rafforzare la propria centralità. Le crociere si avviano verso un nuovo record, superando la soglia dei 15 milioni di passeggeri movimentati nei terminal italiani, mentre il comparto ro-pax viene definito in buona salute. Sul fronte container, l'obiettivo è confermare a fine anno la crescita registrata nel 2025, quando i porti italiani hanno raggiunto 12,8 milioni di TEUs.

“Questa resilienza – ha sottolineato Legora De Feo – deve essere sfruttata al meglio. Per continuare a crescere non bastano la capacità imprenditoriale e gli investimenti privati: abbiamo bisogno di un sistema pubblico capace di accompagnare lo sviluppo con efficienza, rapidità e certezza delle regole”.

È soprattutto sulla riforma dell’ordinamento portuale che Uniport chiede un intervento capace di ridurre sovrapposizioni e tempi amministrativi, mantenendo però alle Autorità di Sistema Portuale il ruolo di gestione e sviluppo del demanio.



Legora De Feo

“Condividiamo quanto da sempre sostenuto dal Vice Ministro Rixi in merito alla necessità di dotare il nostro Paese di una struttura centrale che consenta la realizzazione delle infrastrutture strategiche in tempi certi, faciliti il reperimento delle risorse necessarie anche attraverso la compartecipazione di investitori privati e sostenga, non sostituisca, le Autorità di Sistema Portuale, che resteranno le amministrazioni deputate alla gestione e allo sviluppo del demanio portuale nazionale. Confidiamo quindi che l’iter di approvazione del disegno di legge recepisca tali principi e obiettivi.”

La richiesta si inserisce nel percorso di riforma della governance portuale attualmente all’esame parlamentare. Un iter che, secondo Salvatore Deidda, presidente della IX Commissione Trasporti della Camera, resta aperto al contributo degli operatori.

“Il processo di riforma portuale in corso è e rimane "aperto", abbiamo voluto sentire gli operatori per recepire cosa è necessario migliorare e correggere. Un’apertura testimoniata dai tanti emendamenti presentati anche da parlamentari della maggioranza. Prevediamo che l’iter alla Camera si concluderà con la discussione in aula agli inizi di novembre”.

Opere e collegamenti con il sistema logistico

Accanto alla governance c’è il nodo delle infrastrutture. Per Uniport non è sufficiente programmare gli interventi: occorre garantire tempi di realizzazione compatibili con le esigenze delle imprese e dei mercati.

“Abbiamo bisogno di dare tempi certi e rapidità di esecuzione alle grandi opere portuali, alla manutenzione ordinaria e agli interventi di dragaggio”, ha evidenziato Legora De Feo, indicando tra gli interventi prioritari la Diga di Genova, la Darsena di Levante a Napoli, la Darsena Europa di Livorno e il Molo VIII di Trieste.

“Si tratta di opere concepite molti anni fa il cui completamento consentirebbe ai porti interessati di avviare processi di trasformazione a beneficio dell’intera comunità portuale e retroportuale”.

La realizzazione delle opere dovrà inoltre essere accompagnata da una programmazione logistica integrata, evitando che porti e retroporti vengano considerati come elementi separati. In questo quadro, l’associazione guarda anche al contributo degli investitori privati.

“Siamo convinti che il coinvolgimento dei capitali privati contribuirà a dare nuovo impulso all’infrastrutturazione e all’efficienza del sistema trasformando il nostro Paese”, ha ribadito il presidente di Uniport.

Il tema dell’integrazione infrastrutturale si lega a quello della competitività complessiva della filiera. Nel suo intervento istituzionale, il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso ha sottolineato il peso economico della Blue Economy e la necessità di accompagnarne lo sviluppo attraverso porti più moderni.

“Il Governo ha scelto di considerare il mare una componente strutturale della crescita considerato che il settore attira un indotto superiore al 10% del Pil e colloca l’Italia al terzo posto in Europa per valore aggiunto e occupazione. Nel nostro documento di politica industriale “Made in Italy 2030”, la Blue Economy è valorizzata come una delle nuove filiere strategiche che, per crescere, ha bisogno di voi, ha bisogno di porti moderni e quindi di procedure digitali, intermodalità, transizione energetica”.

Tra i dossier con un impatto diretto sulla competitività delle imprese portuali figura anche l’ETS marittimo. Uniport chiede una revisione del sistema per evitare che i costi associati alla normativa europea producano effetti distorsivi sui collegamenti con le grandi isole italiane e sulle attività di transhipment, spingendo traffici e investimenti verso scali extraeuropei.

“proprio in questi giorni abbiamo trasmesso, congiuntamente alle altre associazioni degli operatori del settore marittimo-portuale e Assoporti, agli Eurodeputati italiani relatori ombra della revisione dell’ETS marittimo in Parlamento Europeo una lettera per richiedere deroghe mirate per l’esclusione dei collegamenti marittimi Ro-Ro/Pax con le isole maggiori dall’ETS e per neutralizzare il costo ETS come driver del ricollocamento delle attività di trasbordo contenitori fuori Europa”.

Sul tema è intervenuto anche Deidda, che ha richiamato le rappresentanze degli operatori alla necessità di fare fronte comune per chiedere una modifica del meccanismo europeo, evidenziando come il costo dell’ETS finisca per gravare, oltre che sulle imprese, anche sui consumatori.

La relazione di Legora De Feo ha toccato anche il mercato del lavoro, con particolare riferimento agli interventi contenuti nel disegno di legge di riforma portuale e alla necessità di affrontare il ricambio generazionale.

“Ci preoccupano alcuni emendamenti al disegno di legge di riforma portuale che altererebbero l’attuale assetto del lavoro portuale e gli equilibri raggiunti. Siamo contrari a proposte che, in nome della tutela del lavoro, mirano al rafforzamento di uno soltanto dei pilastri che lo sorreggono. Siamo invece favorevoli agli emendamenti ampiamente condivisi dalle associazioni del settore, che mirano, finalmente, a rendere attuabile la norma che agevola il pensionamento dei lavoratori

portuali e il riconoscimento di alcune attività come lavoro usurante, a prescindere dalla tipologia di impresa nella quale sono impiegati".



L'intervento del ministro Urso

Il tema delle competenze è stato poi al centro della seconda tavola rotonda dell'Assemblea, dedicata alla formazione e alle nuove esigenze delle imprese terminalistiche legate all'evoluzione tecnologica e al ricambio generazionale. Il confronto ha coinvolto Claudia Sabatano, presidente della Rete Nazionale Officine Futuro, Pietro Cum, CEO di ELIS, Paolo Palumbo, CEO di Stampa Consulting, e Daniela Appice, capo ufficio sostegno alla ricollocazione del personale congedato del Ministero della Difesa.

La prima tavola rotonda, dedicata invece alla portualità, ha riunito Salvatore Deidda, Roberto Petri, presidente di Assoporti, Donato Liguori, direttore generale del MIT, Graziano Delrio, già ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e Simona Petrucci, presidente dell'Intergruppo Parlamentare per l'Economia del Mare.

Il confronto emerso dall'Assemblea restituisce così un'agenda che mette insieme infrastrutture, governance, regole europee, lavoro e formazione. Un insieme di fattori che, nella visione di Uniport, deve essere affrontato in modo coordinato per consentire al sistema portuale italiano di trasformare la propria posizione nel Mediterraneo in maggiore capacità competitiva.

“Il porto che immaginiamo – ha concluso Legora De Feo – è un polo produttivo pienamente integrato nel tessuto sociale ed economico, capace di creare sviluppo e occupazione e di dialogare in modo armonico con il territorio. Per arrivare a questo risultato servono investimenti, competenze e capacità imprenditoriale, ma anche istituzioni efficienti, regole certe e una visione strategica di lungo periodo. A questo ci ispiriamo noi di Uniport”.

IL TIRRENO

L'appuntamento

Uniport, confronto a tutto campo sulla portualità

di Maurizio Campogiani



Tantissimi i temi toccati dal Presidente Legora De Feo nel corso dell'assemblea pubblica svoltasi a Roma alla presenza di rappresentanti del Governo e del Parlamento

07 ottobre 2026 11:596 MINUTI DI LETTURA

Un confronto a 360 gradi su tutti gli aspetti attuali del mondo della portualità. Non ha deluso le attese l'assemblea pubblica di Uniport, che ha visto convenire a Roma non solo gli associati, ma anche rappresentanti delle istituzioni ai massimi livelli. Nel suo intervento di apertura, il presidente di Uniport, Pasquale Legora De Feo, ha voluto sottolineare che "il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza, ma per trasformare questa capacità di tenuta in crescita stabile e competitività abbiamo bisogno di una governance che abbia al centro una solida struttura del Ministero di settore ed un efficace coordinamento con tutte le altre Amministrazioni nazionali coinvolte, sia nella fase di gestione delle attività amministrative, che in quelle dei controlli; una governance che coinvolga le rappresentanze economiche, terminalisti e armatori in primis, riconoscendogli un ruolo non più soltanto propositivo, ma partecipativo".

Il massimo esponente dell'Unione Nazionale delle Imprese Portuali ha poi ricordato come nonostante un quadro internazionale caratterizzato da forti tensioni geopolitiche, dalla crisi nel Golfo Persico e dalle pressioni sul commercio internazionale, il Mediterraneo continui ad affermare la propria centralità. "Dopo un inizio d'anno più debole – ha rimarcato – i traffici marittimi nei porti

italiani hanno evidenziato nel primo semestre segnali di ripresa, con il settore delle crociere che si avvia verso nuovi record di passeggeri movimentati nei terminal italiani superando quota 15 milioni e con il settore ro-pax che mostra segnali di crescita e col segmento container dove si spera a fine anno di confermare la crescita che nel 2025 ha portato a raggiungere i 12,8 milioni di teus. Questa resilienza deve essere sfruttata al meglio. Per continuare a crescere non bastano la capacità imprenditoriale e gli investimenti privati: abbiamo bisogno di un sistema pubblico capace di accompagnare lo sviluppo con efficienza, rapidità e certezza delle regole”.

In merito al disegno di legge sulla portualità in discussione al Parlamento, Legora De Feo ha sostenuto che Uniport condivide quanto da sempre sostenuto dal Vice Ministro Rixi in merito alla necessità di dotare il nostro Paese di una struttura centrale che consenta la realizzazione delle infrastrutture strategiche in tempi certi, faciliti il reperimento delle risorse necessarie anche attraverso la compartecipazione di investitori privati e sostenga, non sostituisca, le Autorità di Sistema Portuale. “Confidiamo – ha aggiunto - che l’iter di approvazione del disegno di legge recepisca tali principi e obiettivi”.

“Abbiamo poi bisogno di dare tempi certi e rapidità di esecuzione alle grandi opere portuali, alla manutenzione ordinaria e agli interventi di dragaggio”, ha spiegato ancora il presidente di Uniport, riferendosi in particolare alla Diga di Genova, alla Darsena di Levante a Napoli, alla Darsena Europa di Livorno e al Molo VIII di Trieste. “Si tratta di opere – ha proseguito - concepite molti anni fa il cui completamento consentirebbe ai porti interessati di avviare processi di trasformazione a beneficio dell’intera comunità portuale e retroportuale. Siamo convinti che il coinvolgimento dei capitali privati contribuirà a dare nuovo impulso all’infrastrutturazione e all’efficienza del sistema trasformando il nostro Paese”.

Non è mancato un riferimento alla contestata Direttiva ETS. “Proprio in questi giorni – ha sostenuto Legora De Feo - abbiamo trasmesso, congiuntamente alle altre associazioni degli operatori del settore marittimo-portuale e Assoporti, agli Eurodeputati italiani relatori ombra della revisione dell’ETS marittimo in Parlamento Europeo una lettera per richiedere deroghe mirate per l’esclusione dei collegamenti marittimi Ro-Ro/Pax con le isole maggiori dall’ETS e per neutralizzare il costo ETS come driver del ricollocamento delle attività di trasbordo contenitori fuori Europa”.

Nello specifico del lavoro portuale, il presidente di Uniport si è dichiarato preoccupato per alcuni emendamenti al disegno di legge di riforma portuale che altererebbero l’attuale assetto del lavoro portuale e gli equilibri raggiunti. “Siamo contrari – ha concluso - a proposte che, in nome della tutela del lavoro, mirano al rafforzamento di uno soltanto dei pilastri che lo sorreggono. Siamo invece favorevoli agli emendamenti ampiamente condivisi dalle associazioni del settore, che mirano, finalmente, a rendere attuabile la norma che agevola il pensionamento dei lavoratori portuali e il riconoscimento di alcune attività come lavoro usurante, a prescindere dalla tipologia di impresa nella quale sono impiegati.”.

Dopo la relazione del Presidente, i lavori sono proseguiti con due tavole rotonde incentrate, rispettivamente, sul tema della portualità e della formazione. Alla prima hanno partecipato: Salvatore Deidda, Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati – Roberto Petri, Presidente di Assoporti – Donato Liguori, Direttore Generale del MIT – Graziano Delrio, Partito Democratico e già Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti – Simona Petrucci, Presidente Intergruppo Parlamentare per l’Economia del Mare

Alla tavola rotonda dedicata alla formazione, argomento al quale le imprese terminalistiche guardano con attenzione considerate le sfide del ricambio generazione e delle nuove tecnologie,

hanno preso parte Claudia Sabatano, Dirigente scolastico e Presidente Rete Nazionale Officine Futuro (CNO) – Pietro Cum, Ceo ELIS – Paolo Palumbo, Ceo Stampa Consulting – Daniela Appice, Capo ufficio sostegno alla ricollocazione del personale congedato del Ministero della Difesa.

Ha aperto gli interventi istituzionali il video messaggio del Ministro dell'Industria e del Made in Italy Adolfo Urso che ha osservato come: "Il Governo ha scelto di considerare il mare una componente strutturale della crescita considerato che il settore attiva un indotto superiore al 10% del Pil e colloca l'Italia al terzo posto in Europa per valore aggiunto e occupazione. Nel nostro documento di politica industriale "Made in Italy 2030", la Blue Economy è valorizzata come una delle nuove filiere strategiche che, per crescere, ha bisogno di voi, ha bisogno di porti moderni e quindi di procedure digitali, intermodalità, transizione energetica".

Il Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera, Salvatore Deidda è intervenuto, sottolineando come: "Il processo di riforma portuale in corso è e rimane "aperto", abbiamo voluto sentire gli operatori per recepire cosa è necessario migliorare e correggere. Un'apertura testimoniata dai tanti emendamenti presentati anche da parlamentari della maggioranza. Prevediamo che l'iter alla Camera si concluderà con la discussione in aula agli inizi di novembre". Deidda ha poi richiamato tutte le rappresentanze degli operatori a fare fronte comune per chiedere la modifica all'ETS marittimo, evidenziando che l'attuale sistema, oltre che oneroso per le imprese, finisce per scaricare i costi sui consumatori.

Il confronto ha confermato l'esigenza di una stretta collaborazione tra istituzioni e imprese per accompagnare la trasformazione della portualità italiana e cogliere le opportunità legate alla posizione strategica del Mediterraneo.

"Il porto che immaginiamo – ha concluso Legora De Feo – è un polo produttivo pienamente integrato nel tessuto sociale ed economico, capace di creare sviluppo e occupazione e di dialogare in modo armonico con il territorio. Per arrivare a questo risultato servono investimenti, competenze e capacità imprenditoriale, ma anche istituzioni efficienti, regole certe e una visione strategica di lungo periodo. A questo ci ispiriamo noi di UNIPORT".

Assemblea Pubblica UNIPORT 2026 – Il Presidente Legora: “Per la competitività dei porti servono più infrastrutture, semplificazione e certezza delle regole”

di [Redazione](#) / 7 Ottobre 2026



“Il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza, ma per trasformare questa capacità di tenuta in crescita stabile e competitività abbiamo bisogno di una governance che abbia al centro una solida struttura del Ministero di settore ed un efficace coordinamento con tutte le altre Amministrazioni nazionali coinvolte, sia nella fase di gestione delle attività amministrative, che in quelle dei controlli; una governance che coinvolga le rappresentanze economiche, terminalisti e armatori in primis, riconoscendogli un ruolo non più soltanto propositivo, ma partecipativo”.

È questo il messaggio lanciato da Pasquale Legora De Feo, Presidente di UNIPORT, nella relazione che ha aperto a Roma l’Assemblea Pubblica dell’Unione Nazionale Imprese Portuali. L’Assemblea ha riunito, al cospetto delle imprese rappresentate e degli stakeholder del settore, i rappresentanti del Governo, del Parlamento, delle istituzioni e del mondo associativo e imprenditoriale per un confronto sul futuro della portualità italiana, a partire dalla riforma della governance, dalle infrastrutture e dall’integrazione logistica, fino ai temi del lavoro e della formazione.

La resilienza dei porti italiani va trasformata in crescita

Il Presidente UNIPORT ha ricordato come nonostante un quadro internazionale caratterizzato da forti tensioni geopolitiche, dalla crisi nel Golfo Persico e dalle pressioni sul commercio

internazionale, il Mediterraneo continui ad affermare la propria centralità. Dopo un inizio d'anno più debole, i traffici marittimi nei porti italiani hanno evidenziato nel primo semestre segnali di ripresa: Il settore delle crociere si avvia verso nuovi record di passeggeri movimentati nei terminal italiani superando quota 15 milioni e anche il settore ro-pax è in “buona salute”: nel segmento container si spera a fine anno di confermare la crescita che nel 2025 ha portato a raggiungere i 12,8 mln di teus.

“Questa resilienza – ha sottolineato Legora De Feo – deve essere sfruttata al meglio. Per continuare a crescere non bastano la capacità imprenditoriale e gli investimenti privati: abbiamo bisogno di un sistema pubblico capace di accompagnare lo sviluppo con efficienza, rapidità e certezza delle regole”.

Riforma della governance: “meno architetture istituzionali, più efficienza”

È alla riforma dell'ordinamento portuale che il Presidente di UNIPORT ha dedicato una parte rilevante della sua relazione: *“Condividiamo quanto da sempre sostenuto dal Vice Ministro Rixi in merito alla necessità di dotare il nostro Paese di una struttura centrale che consenta la realizzazione delle infrastrutture strategiche in tempi certi, faciliti il reperimento delle risorse necessarie anche attraverso la compartecipazione di investitori privati e sostenga, non sostituisca, le Autorità di Sistema Portuale, che resteranno le amministrazioni deputate alla gestione e allo sviluppo del demanio portuale nazionale. Confidiamo quindi che l'iter di approvazione del disegno di legge recepisca tali principi e obiettivi.”*, ha spiegato Legora De Feo.

Infrastrutture e intermodalità: “tempi certi per le opere strategiche”

Altrettanto forte è il richiamo sulla necessità di accelerare la realizzazione delle infrastrutture: *“Abbiamo bisogno di dare tempi certi e rapidità di esecuzione alle grandi opere portuali, alla manutenzione ordinaria e agli interventi di dragaggio”*, ha evidenziato Legora De Feo, richiamando in particolare la Diga di Genova, la Darsena di Levante a Napoli, la Darsena Europa di Livorno e il Molo VIII di Trieste, e osservando che: *“Si tratta di opere concepite molti anni fa il cui completamento consentirebbe ai porti interessati di avviare processi di trasformazione a beneficio dell'intera comunità portuale e retroportuale”.*

La questione infrastrutturale, secondo UNIPORT, non può tuttavia essere affrontata per singoli segmenti: programmazione portuale e logistica devono procedere insieme, in una logica di sistema integrato: *“Siamo convinti che il coinvolgimento dei capitali privati contribuirà a dare nuovo impulso all'infrastrutturazione e all'efficienza del sistema trasformando il nostro Paese”*, ha ribadito il Presidente.

ETS: “rivedere il sistema per evitare penalizzazioni per porti e imprese europee”

Un capitolo specifico della relazione è stato dedicato alla dimensione europea e alla Direttiva ETS, rispetto alla quale UNIPORT sostiene la necessità di un intervento correttivo, evidenziando come l'attuale regime rischia di produrre effetti distorsivi sia sui collegamenti marittimi con le grandi isole italiane, sia sulle attività di transhipment, favorendo lo spostamento di traffici e investimenti verso porti di Paesi terzi.

A questo riguardo, Legora ha affermato: *“proprio in questi giorni abbiamo trasmesso, congiuntamente alle altre associazioni degli operatori del settore marittimo-portuale e Assoporti, agli Eurodeputati italiani relatori ombra della revisione dell'ETS marittimo in Parlamento Europeo una lettera per richiedere deroghe mirate per l'esclusione dei collegamenti marittimi Ro-Ro/Pax con*

le isole maggiori dall'ETS e per neutralizzare il costo ETS come driver del ricollocamento delle attività di trasbordo contenitori fuori Europa."

Lavoro e ricambio generazionale: "ora serve il Fondo per il pensionamento anticipato"

Sul fronte del lavoro portuale il Presidente ha affermato che: *"Ci preoccupano alcuni emendamenti al disegno di legge di riforma portuale che altererebbero l'attuale assetto del lavoro portuale e gli equilibri raggiunti. Siamo contrari a proposte che, in nome della tutela del lavoro, mirano al rafforzamento di uno soltanto dei pilastri che lo sorreggono. Siamo invece favorevoli agli emendamenti ampiamente condivisi dalle associazioni del settore, che mirano, finalmente, a rendere attuabile la norma che agevola il pensionamento dei lavoratori portuali e il riconoscimento di alcune attività come lavoro usurante, a prescindere dalla tipologia di impresa nella quale sono impiegati."*

Dopo la relazione del Presidente, i lavori sono proseguiti con due tavole rotonde incentrate, rispettivamente, sul tema della portualità e della formazione. Alla prima hanno partecipato: Salvatore Deidda, Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati – Roberto Petri, Presidente di Assoporti – Donato Liguori, Direttore Generale del MIT – Graziano Delrio, Partito Democratico e già Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti – Simona Petrucci, Presidente Intergruppo Parlamentare per l'Economia del Mare

Alla tavola rotonda dedicata alla formazione, argomento al quale le imprese terminalistiche guardano con attenzione considerate le sfide del ricambio generazione e delle nuove tecnologie, hanno preso parte Claudia Sabatano, Dirigente scolastico e Presidente Rete Nazionale Officine Futuro (CNO) – Pietro Cum, Ceo ELIS – Paolo Palumbo, Ceo Stampa Consulting – Daniela Appice, Capo ufficio sostegno alla ricollocazione del personale congedato del Ministero della Difesa.

Gli interventi istituzionali durante l'Assemblea

Ha aperto gli interventi istituzionali il video messaggio del Ministro dell'Industria e del Made in Italy Adolfo Urso che ha osservato come: *"Il Governo ha scelto di considerare il mare una componente strutturale della crescita considerato che il settore attiva un indotto superiore al 10% del Pil e colloca l'Italia al terzo posto in Europa per valore aggiunto e occupazione. Nel nostro documento di politica industriale "Made in Italy 2030", la Blue Economy è valorizzata come una delle nuove filiere strategiche che, per crescere, ha bisogno di voi, ha bisogno di porti moderni e quindi di procedure digitali, intermodalità, transizione energetica"*.

Il Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera, Salvatore Deidda è intervenuto, sottolineando come: *"Il processo di riforma portuale in corso è e rimane "aperto", abbiamo voluto sentire gli operatori per recepire cosa è necessario migliorare e correggere. Un'apertura testimoniata dai tanti emendamenti presentati anche da parlamentari della maggioranza. Prevediamo che l'iter alla Camera si concluderà con la discussione in aula agli inizi di novembre"*. Deidda ha poi richiamato tutte le rappresentanze degli operatori a fare fronte comune per chiedere la modifica all'ETS marittimo, evidenziando che l'attuale sistema, oltre che oneroso per le imprese, finisce per scaricare i costi sui consumatori.

Il confronto ha confermato l'esigenza di una stretta collaborazione tra istituzioni e imprese per accompagnare la trasformazione della portualità italiana e cogliere le opportunità legate alla posizione strategica del Mediterraneo.

"Il porto che immaginiamo – ha concluso Legora De Feo – è un polo produttivo pienamente integrato nel tessuto sociale ed economico, capace di creare sviluppo e occupazione e di dialogare

in modo armonico con il territorio. Per arrivare a questo risultato servono investimenti, competenze e capacità imprenditoriale, ma anche istituzioni efficienti, regole certe e una visione strategica di lungo periodo. A questo ci ispiriamo noi di UNIPORT”.

Uniport: La portualità oltre la riforma: quale modello per i porti italiani del futuro?

Dall'Assemblea Pubblica di Uniport: Deidda: «L'iter alla Camera verso la conclusione entro i primi di novembre» - Petri (Assoporti): «Tre anni di moratoria per le risorse da trasferire» - Delrio: «In Italia le cose funzionano perché ci si attiva dal basso».



ROMA – Quale modello di portualità per il futuro? E' la domanda lanciata dall'Assemblea Pubblica di Uniport, tema discusso nel panel: «La portualità: non solo riforma» nel quale si sono confrontati i rappresentanti della politica, delle amministrazioni e del cluster: Sono intervenuti al tavolo di confronto: **Salvatore Deidda**, presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, **Roberto Petri**, presidente di Assoporti, Donato Liguori, direttore generale del MIT, **Graziano Delrio**, senatore partito Democratico, **Simona Petrucci**, presidente Intergruppo Parlamentare per l'Economia del Mare.

Ogni anno i porti italiani movimentano 500 milioni di tonnellate di merci, oltre 80 milioni di passeggeri e più 15 milioni di crocieristi. Numeri che definiscono perché il settore portuale sia così strategico per l'economia del Paese: circa il 60% del commercio internazionale italiano passa dal mare. Da qui la rilevanza strategica delle scelte che riguardano oggi la governance e il futuro della portualità.

Riforma portuale

Deidda: «Iter alla Camera verso la conclusione entro i primi di novembre»

Il disegno di legge della riforma portuale, approvato in Parlamento ad aprile, dopo le audizioni e la presentazione di oltre 600 emendamenti, è entrato nel vivo in questi giorni, all'esame della Camera.

«Il processo di riforma portuale in corso è e rimane aperto» – ha precisato **Salvatore Deidda presidente della IX Commissione Trasporti alla Camera** – «abbiamo voluto sentire gli operatori per recepire cosa è necessario migliorare e correggere. Un'apertura testimoniata dai tanti

emendamenti presentati anche da parlamentari della maggioranza»

Sulle tempistiche il presidente della Commissione Trasporti ha specificato: «l'iter alla Camera dovrebbe concludersi con la discussione in aula i primi di novembre. Quindi tutto il mese di ottobre lo utilizzeremo per gli emendamenti. Daremo mandato i primi di novembre, prima della Finanziaria».

Il nodo centrale del confronto sulla riforma rimane il rapporto tra una maggiore regia nazionale e l'autonomia dei territori, quindi delle Autorità di Sistema Portuale. Sul tema è intervenuto **Graziano Delrio, l'ex ministro delle Infrastrutture e Trasporti** fautore della riforma della governance portuale del 2016 (d.lgs. 169/2016) meglio conosciuta come «riforma Delrio».

Delrio: «In Italia le cose funzionano perché ci si attiva dal basso»

Delrio in un passaggio sul «che cosa ha funzionato e che cosa, invece, non ha funzionato della «sua» riforma a dieci anni di distanza, in una sorta di bilancio tra elementi «promossi» e «bocciati»- ha detto: «La scala di Sistema dei porti questo ha funzionato»- così come -«il Comitato di gestione che può avere tanti problemi, però ha aiutato rispetto ai Comitati portuali storici che erano comitati pletorici: impossibile avere nello stesso sistema chi decide e chi rappresenta gli interessi».

Tra le valutazioni positive sicuramente la questione del «metodo, si sapeva dove si voleva andare» – ha sottolineato il senatore: «perché prima è stato fatto un piano strategico: quindi la cura del ferro, l'integrazione logistica ecc»

Il punto su cui la visione di Delrio finisce per entrare in rotta di collisione con l'attuale idea di governance portuale è «La questione dell'intesa con i territori» – su cui l'ex ministro delle infrastrutture e Trasporti è chiaro non le manda a dire: «sono un fortissimo autonomista, ed è una delle critiche che faccio a questa riforma» – «In Italia le cose funzionano perché dal basso ci si attiva».

Tra gli elementi di debolezza invece Delrio allinea: «l'Organismo di coordinamento che è rimasto sulla carta» ovvero il coordinamento dei presidenti di AdSP. Inoltre «la pianificazione lenta, gli strumenti che abbiamo previsto nella riforma sono lenti» e ancora- «gli Sportelli unici parzialmente incompiuti» – «il tema delle performance nella realizzazione delle opere».

Assoporti, Petri: «Per le AdSP tre anni di moratoria per le risorse da trasferire»

Il presidente di Assoporti, Roberto Petri, guardando ad una governance centralizzata, Porti d'Italia S.p.A., ha auspicato «che questa possa agire da collegamento con gli altri grandi player della logistica italiana» – ANAS, Ferrovie dello Stato, per definire un piano quinquennale o decennale per le grandi opere infrastrutturali della portualità.

Sottolineando, inoltre, l'esigenza di «**un fondo di dotazione portuale dedicato alle grandi opere e ai principali investimenti** infrastrutturali»- strumento che potrebbe essere affidato alla gestione di Porti d'Italia S.p.A. e stanziato attraverso la Finanziaria.

Petri ha quindi lanciato un appello: prevedere nel disegno di legge «**un triennio di moratoria per le AdSP per le risorse da trasferire**» in tema di equilibri economici finanziari tra le Autorità di Sistema Portuale e la Porti d'Italia S.p.A. «Ancora prima di parlare di percentuali di risorse che le Autorità portuali dovrebbero girare alla Porti d'Italia S.p.A» – ha spiegato – «**inserire una moratoria che possa dare tranquillità alle Autorità di Sistema**» – «perché nella difficile fase geopolitica in cui ci troviamo, le Autorità di Sistema Portuale devono continuare a operare in autonomia e in tranquillità, non ci possono essere momenti di interruzione in investimenti e in attività».

Concludendo: «Avverto da parte dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale la preoccupazione che le risorse a disposizione non siano sufficienti».

Portualità italiana: UNIPORT chiede infrastrutture e regole certe

All'Assemblea Pubblica UNIPORT 2026 il presidente Legora richiama il Governo su infrastrutture, dragaggi, intermodalità, ETS e lavoro portuale.



“Il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza, ma per trasformare questa capacità di tenuta in crescita stabile e competitività abbiamo bisogno di una governance che abbia al centro una solida struttura del Ministero di settore e un efficace coordinamento con tutte le altre Amministrazioni nazionali coinvolte”.

È questo il messaggio lanciato da Pasquale Legora De Feo, presidente di UNIPORT, nella relazione che ha aperto a Roma l'Assemblea Pubblica dell'Unione Nazionale Imprese Portuali.

L'assemblea ha riunito imprese, stakeholder del settore, rappresentanti del Governo, Parlamento, istituzioni e mondo associativo e imprenditoriale per un confronto sul futuro della portualità italiana. Al centro del dibattito sono stati la riforma della governance, le infrastrutture, l'integrazione logistica, il lavoro e la formazione.

Traffici marittimi e centralità del Mediterraneo

Nonostante un quadro internazionale caratterizzato da forti tensioni geopolitiche, dalla crisi nel Golfo Persico e dalle pressioni sul commercio internazionale, il Mediterraneo continua ad affermare la propria centralità.

Dopo un inizio d'anno più debole, i traffici marittimi nei porti italiani hanno evidenziato nel primo semestre segnali di ripresa. Il settore delle crociere si avvia verso nuovi record di passeggeri movimentati nei terminal italiani, superando quota 15 milioni.

Anche il comparto ro-pax mostra segnali positivi, mentre per il segmento container l'obiettivo è confermare a fine anno la crescita registrata nel 2025, quando sono stati raggiunti 12,8 milioni di TEU.

“Questa resilienza – ha sottolineato Legora De Feo – deve essere sfruttata al meglio. Per continuare a crescere non bastano la capacità imprenditoriale e gli investimenti privati: abbiamo bisogno di un

sistema pubblico capace di accompagnare lo sviluppo con efficienza, rapidità e certezza delle regole”.

Riforma della governance portuale

Una parte rilevante della relazione del presidente UNIPORT è stata dedicata alla riforma dell’ordinamento portuale.

Legora De Feo ha richiamato la necessità di dotare il Paese di una struttura centrale in grado di favorire la realizzazione delle infrastrutture strategiche in tempi certi, facilitare il reperimento delle risorse, anche attraverso la partecipazione degli investitori privati, e sostenere le Autorità di Sistema Portuale.

Le Autorità di Sistema Portuale, secondo l’impostazione richiamata da UNIPORT, devono restare le amministrazioni deputate alla gestione e allo sviluppo del demanio portuale nazionale.

“Confidiamo quindi che l’iter di approvazione del disegno di legge recepisca tali principi e obiettivi”, ha spiegato Legora De Feo.

Infrastrutture, dragaggi e intermodalità

Per la **portualità italiana** uno dei nodi principali resta quello delle infrastrutture.

“Abbiamo bisogno di dare tempi certi e rapidità di esecuzione alle grandi opere portuali, alla manutenzione ordinaria e agli interventi di dragaggio”, ha evidenziato il presidente UNIPORT.

Tra le opere richiamate figurano la Diga di Genova, la Darsena di Levante a Napoli, la Darsena Europa di Livorno e il Molo VIII di Trieste.

Si tratta di infrastrutture concepite molti anni fa, il cui completamento consentirebbe ai porti interessati di avviare processi di trasformazione a beneficio dell’intera comunità portuale e retroportuale.

Secondo UNIPORT, la questione infrastrutturale non può però essere affrontata per singoli segmenti. La programmazione portuale e quella logistica devono procedere insieme, secondo una logica di sistema integrato.

Il coinvolgimento dei capitali privati, ha ribadito Legora De Feo, può contribuire a dare nuovo impulso all’infrastrutturazione e all’efficienza del sistema.

ETS marittimo: UNIPORT chiede una revisione

Un capitolo specifico della relazione è stato dedicato alla dimensione europea e alla Direttiva ETS.

UNIPORT sostiene la necessità di un intervento correttivo, evidenziando il rischio che l’attuale regime produca effetti distorsivi sui collegamenti marittimi con le grandi isole italiane e sulle attività di transhipment.

Secondo l’associazione, tali effetti potrebbero favorire lo spostamento di traffici e investimenti verso porti di Paesi terzi.

Legora De Feo ha riferito che UNIPORT, insieme alle altre associazioni degli operatori del settore marittimo-portuale e ad Assoporti, ha trasmesso agli eurodeputati italiani relatori ombra della revisione dell’ETS marittimo una lettera per chiedere deroghe mirate.

Tra le richieste figura l'esclusione dei collegamenti marittimi Ro-Ro/Pax con le isole maggiori dall'ETS e la neutralizzazione del costo ETS come elemento che può incentivare il ricollocamento delle attività di trasbordo dei container fuori dall'Europa.

Lavoro portuale e ricambio generazionale

Il tema del lavoro portuale ha rappresentato un altro elemento centrale dell'assemblea.

Il presidente UNIPORT ha espresso preoccupazione per alcuni emendamenti al disegno di legge di riforma portuale che, secondo l'associazione, potrebbero modificare l'attuale assetto del lavoro portuale e gli equilibri raggiunti.

UNIPORT si è invece dichiarata favorevole agli emendamenti condivisi dalle associazioni del settore che puntano a rendere attuabile la norma sul pensionamento dei lavoratori portuali e sul riconoscimento di alcune attività come lavoro usurante, indipendentemente dalla tipologia di impresa nella quale i lavoratori sono impiegati.

Formazione e nuove competenze

Dopo la relazione del presidente, i lavori sono proseguiti con due tavole rotonde dedicate rispettivamente alla portualità e alla formazione.

La tavola rotonda sulla formazione ha affrontato in particolare le esigenze delle imprese terminalistiche in relazione al ricambio generazionale e all'introduzione delle nuove tecnologie.

Hanno partecipato Claudia Sabatano, dirigente scolastico e presidente della Rete Nazionale Officine Futuro (CNO), Pietro Cum, CEO di ELIS, Paolo Palumbo, CEO di Stampa Consulting, e Daniela Appice, capo ufficio sostegno alla ricollocazione del personale congedato del Ministero della Difesa.

Il confronto tra Governo, istituzioni e imprese

Durante l'assemblea sono intervenuti anche rappresentanti delle istituzioni.

Il ministro dell'Industria e del Made in Italy Adolfo Urso, in un video messaggio, ha sottolineato il ruolo del mare come componente strutturale della crescita e ha richiamato il peso della Blue Economy nell'economia italiana.

Urso ha inoltre evidenziato la necessità di porti moderni, procedure digitali, intermodalità e transizione energetica, richiamando gli obiettivi del documento di politica industriale "Made in Italy 2030".

Il presidente della IX Commissione Trasporti della Camera, Salvatore Deidda, ha invece sottolineato che il processo di riforma portuale è ancora aperto e che il confronto con gli operatori serve a individuare gli aspetti da migliorare e correggere.

Deidda ha inoltre richiamato la necessità di un fronte comune degli operatori sulla modifica dell'ETS marittimo, evidenziando gli effetti del sistema sui costi delle imprese e sui consumatori.

La portualità italiana guarda alla competitività

Il confronto dell'Assemblea Pubblica UNIPORT 2026 ha confermato l'esigenza di una collaborazione sempre più stretta tra istituzioni e imprese per accompagnare la trasformazione dei porti italiani e valorizzare la posizione strategica del Mediterraneo.

“Il porto che immaginiamo – ha concluso Legora De Feo – è un polo produttivo pienamente integrato nel tessuto sociale ed economico, capace di creare sviluppo e occupazione e di dialogare in modo armonico con il territorio”.

Per UNIPORT, investimenti, competenze e capacità imprenditoriale devono quindi essere accompagnati da istituzioni efficienti, regole certe e una visione strategica di lungo periodo.

UNIPORT, Legora De Feo: infrastrutture e regole certe per far crescere i porti italiani

6 Ottobre 2026



All'Assemblea pubblica di Roma le richieste su governance, dragaggi e integrazione logistica. L'associazione sollecita correttivi all'ETS marittimo e interventi per il ricambio generazionale. Deidda indica l'inizio di novembre per il confronto sulla riforma nell'aula della Camera

La tenuta dei traffici non basta a garantire la crescita del sistema portuale italiano. Per trasformare la resilienza in competitività servono tempi certi per le infrastrutture, integrazione tra porti e logistica e una governance capace di coinvolgere le imprese nelle decisioni. È il messaggio portato da Pasquale Legora De Feo, presidente di UNIPORT, all'Assemblea pubblica dell'Unione nazionale imprese portuali, tenuta il 6 ottobre a Roma con rappresentanti del Governo, del Parlamento e degli operatori del settore.

Il quadro descritto dall'associazione combina tensioni internazionali e segnali di ripresa. Dopo un avvio d'anno più debole, nel primo semestre i traffici nei porti italiani hanno mostrato un recupero. Secondo la relazione, le crociere si avviano a superare i 15 milioni di passeggeri movimentati nei terminal nazionali, mentre il segmento Ro-Pax mantiene un andamento positivo. Per i container, l'obiettivo richiamato è confermare a fine anno la crescita che nel 2025 aveva portato il sistema a

raggiungere 12,8 milioni di TEU, l'unità di misura equivalente a un contenitore da venti piedi.



Per Legora De Feo, la capacità imprenditoriale e gli investimenti privati devono trovare un interlocutore pubblico in grado di accompagnare lo sviluppo con efficienza e certezza delle regole. La richiesta riguarda una solida struttura del ministero competente, un coordinamento efficace con le altre amministrazioni coinvolte nelle attività e nei controlli e un ruolo delle rappresentanze economiche, a partire da terminalisti e armatori, che diventi partecipativo oltre che propositivo.

La riforma dell'ordinamento portuale costituisce uno dei passaggi centrali. UNIPORT condivide l'impostazione richiamata dal viceministro Edoardo Rixi sulla necessità di una struttura centrale che favorisca la realizzazione delle opere strategiche e il reperimento delle risorse, anche attraverso investitori privati. Nella posizione dell'associazione, questa struttura dovrebbe sostenere le Autorità di sistema portuale, mantenendone la funzione di amministrazioni responsabili della gestione e dello sviluppo del demanio portuale.

Il tema delle infrastrutture si traduce nella richiesta di accelerare grandi opere, manutenzioni e dragaggi. Legora De Feo ha citato la Diga di Genova, la Darsena di Levante a Napoli, la Darsena Europa di Livorno e il Molo VIII di Trieste: interventi concepiti da tempo, il cui completamento consentirebbe, nella sua valutazione, trasformazioni a beneficio delle comunità portuali e retroportuali. La programmazione deve però collegare le opere negli scali all'integrazione ferroviaria e logistica, evitando di affrontare separatamente i diversi segmenti del sistema.

Un ulteriore fronte riguarda l'ETS marittimo, il sistema europeo di scambio delle quote di emissione. UNIPORT teme effetti distorsivi sui collegamenti con le grandi isole italiane e sul transhipment, il trasbordo dei container tra navi, con il rischio di trasferire traffici e investimenti verso porti di Paesi terzi. L'associazione ha riferito di aver inviato, insieme alle altre rappresentanze

del settore marittimo-portuale e ad Assoportì, una lettera agli eurodeputati italiani relatori ombra



della revisione dell'ETS.

Le richieste riguardano deroghe mirate per escludere dal sistema i collegamenti Ro-Ro e passeggeri con le isole maggiori e misure per neutralizzare il costo delle emissioni come fattore di ricollocamento delle attività di trasbordo fuori dall'Europa. Sul punto è intervenuto anche Salvatore Deidda, presidente della Commissione Trasporti della Camera, invitando gli operatori a una posizione comune e osservando che gli oneri possono trasferirsi dalle imprese ai consumatori.

Sul lavoro portuale, UNIPORT ha espresso preoccupazione per alcuni emendamenti alla riforma che, secondo l'associazione, modificherebbero gli equilibri dell'attuale assetto. Legora De Feo ha invece sostenuto le proposte condivise dalle rappresentanze del settore per rendere attuabili le disposizioni sul pensionamento anticipato e sul riconoscimento di alcune attività come usuranti, indipendentemente dalla tipologia di impresa nella quale sono svolte. Il tema si collega al ricambio generazionale e alla necessità di preparare competenze adeguate all'evoluzione tecnologica dei terminal.

A questi aspetti è stata dedicata una tavola rotonda con Claudia Sabatano, presidente della Rete nazionale Officine Futuro, Pietro Cum di ELIS, Paolo Palumbo di Stampa Consulting e Daniela Appice del Ministero della Difesa. Il confronto sulla portualità ha coinvolto invece Deidda, Roberto Petri per Assoportì, Donato Liguori del MIT, l'ex ministro Graziano Delrio e Simona Petrucci, presidente dell'Intergruppo parlamentare per l'Economia del Mare.

Nel videomessaggio all'Assemblea, il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso ha richiamato il ruolo della blue economy nel documento di politica industriale «Made in Italy 2030», collegandone lo sviluppo a porti moderni, procedure digitali, intermodalità e transizione energetica. Deidda ha confermato che il confronto sulla riforma resta aperto al contributo degli operatori, indicando agli inizi di novembre la prevista discussione nell'aula della Camera.

L'agenda delineata da UNIPORT riunisce così investimenti e condizioni operative: completare le opere, rafforzare le connessioni logistiche, accompagnare il ricambio del lavoro e contenere i rischi di perdita dei traffici. Il prossimo passaggio parlamentare sarà l'occasione per verificare come queste richieste entreranno nella riforma, mentre l'associazione propone un modello di porto integrato nel tessuto produttivo e sociale dei territori.