

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Pasquale Legora De Feo

Assemblea

Roma, 6 ottobre 2026

Gentilissime signore, rappresentanti del Governo, onorevoli senatori e deputati, Autorità, signori, colleghi, amici,

un cordiale benvenuto a tutti voi.

Permettermi sin da subito di esprimere la gratitudine mia e di tutta UNIPORT per la vostra presenza qui oggi - presenza così numerosa e altamente qualificata - e di ringraziare gli autorevoli relatori che animeranno le due tavole rotonde.

Sono veramente lieto di accogliervi nuovamente in questa sala a meno di undici mesi dall'appuntamento dello scorso anno.

Il luogo è lo stesso ma molte cose sono nel frattempo cambiate e non ci poteva essere migliore occasione per noi di UNIPORT per discuterne e confrontarci insieme a voi.

In questo periodo abbiamo proseguito il nostro percorso di crescita e di rafforzamento della base associativa aumentando ulteriormente la nostra presenza nei consessi della portualità e della logistica.

Il contesto attuale

Abbiamo la fortuna di lavorare in un settore fortemente resiliente e di beneficiare di una collocazione geografica privilegiata: nonostante il persistere della guerra russo-Ucraina, della crisi nel Golfo Persico e le pressioni sul commercio internazionale dovute alla politica dei dazi americana, il Mediterraneo riafferma la propria centralità.

Dopo un avvio di 2026 in sordina, i traffici marittimi nei porti italiani hanno mostrato segnali positivi. Nel segmento container, dopo una flessione nel primo trimestre, nel secondo registriamo un forte recupero con incrementi anche significativi in alcuni porti.

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”. Nei terminal associati ad UNIPORT transitano oltre il 50% dei crocieristi e circa un terzo dei passeggeri di traghetti.

La resilienza dei traffici portuali deve essere sfruttata al meglio, dobbiamo saper cogliere le opportunità che ci offre per continuare a crescere e per questo dobbiamo poter contare oltre che sulle capacità di fare impresa anche su un’Amministrazione efficiente e reattiva.

Negli ultimi anni abbiamo assistito ad una crescente consapevolezza delle Istituzioni di quanto la dimensione marittima e portuale sia importante per il nostro Paese e di quanto sia necessario integrarla con il resto della rete logistica nazionale.

Nel 2026, l’adozione di due importanti provvedimenti come il Decreto-legge Semplificazioni e la legge “Valorizzazione della risorsa mare” hanno introdotto importanti misure, alcune delle quali attese da tempo, che favoriranno lo sviluppo dei trasporti marittimi. Il 30 giugno è stato pubblicato il Piano del Mare 2026-2028 approvato dal Comitato Interministeriale per le Politiche del Mare, indispensabile compendio dei fabbisogni del Paese in tema di Blue Economy.

Ma c’è ancora tanto da fare.

Attività della Pubblica Amministrazione

Abbiamo molto apprezzato l’impegno della Direzione Generale nella creazione di un quadro di regole uniformi in materia di affidamento del servizio di gestione del cold ironing. Le linee guida adottate dal MIT a seguito di un processo di consultazione dei portatori di interesse al quale UNIPORT ha partecipato attivamente saranno un valido strumento a supporto delle Autorità di Sistema Portuale che dovranno a breve avviare i bandi di gara per affidare tale servizio.

Purtroppo, molte imprese del settore non hanno potuto accedere agli incentivi previsti dal “Buono Portuale”, così come rinnovato grazie al decreto-legge "milleproroghe, a causa dell’impossibilità di rispettare il regime de minimis in materia di Aiuti di Stato: sarebbe pertanto opportuna un’ulteriore proroga e un allargamento agli altri strumenti comunitari disponibili senza notifica.

Alcune battute d’arresto sono di difficile comprensione: dopo la revisione degli indici di rivalutazione dei canoni demaniali marittimi avvenuta nel “decreto infrastrutture” del 2025, le imprese concessionarie portuali non sanno ancora quali indici dovranno applicare negli anni 2023,2024,2025 e 2026.

Sempre in tema di canoni, il Viceministro Rixi sicuramente conosce l’incredibile situazione che persiste per i porti campani dove si applica ancora la sopra-tassa regionale pari al 10% del canone per le concessioni superiori ai 4 anni e addirittura del 20% per le concessioni di durata inferiore.

Riforma della governance portuale

E veniamo al tema della riforma portuale il cui disegno di legge è approvato in parlamento ad aprile e il cui esame, dopo le audizioni e la presentazione di oltre 600 emendamenti, è entrato nel vivo in questi giorni.

Mi scuserete se su questo argomento sentirete da me concetti già espressi lo scorso anno proprio da questo palco, in audizione o nelle interviste. Non si tratta di scarsa fantasia ma di avere le idee chiare su ciò che, come imprese, non ci interessa e ciò di cui invece abbiamo bisogno.

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 che faciliti il reperimento delle risorse necessarie anche attraverso la compartecipazione di investitori privati e sostenga, non

sostituisca, le Autorità di Sistema Portuale le quali 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.

Sicuramente non ci interessano confronti sulle architetture istituzionali; le analisi dei modelli di governance portuali, peraltro diversi tra un Paese e l'altro dell'UE; le rivendicazioni di competenze basate su questioni principio piuttosto che mirate allo sviluppo dei porti.

D'altro canto, ci preoccupano modelli inutilmente stratificati che prefigurano estenuanti conflitti tra livelli istituzionali ed assenza di modalità e tempistiche certe per una loro soluzione e i rischi di commistione tra attività di regolazione e attività economiche.

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 interessate, sia nella fase di gestione delle attività amministrative che in quelle dei controlli; che coinvolga le rappresentanze economiche, terminalisti e armatori in primis, riconoscendogli un ruolo non più soltanto propositivo ma partecipativo.

Anche se in diverse occasioni sul fronte dei costi siamo stati rassicurati dal decisore "pubblico" che per sostenere la "Porti d'Italia S.p.A." non si metteranno in difficoltà i bilanci delle Autorità di Sistema portuale, permane la preoccupazione per il rischio di vedere invece incrementati i canoni concessori insieme ai costi energetici.

Ci preoccupano infine alcuni emendamenti 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.

Riponiamo la nostra fiducia nel Governo e nel Parlamento che sicuramente sapranno tenere conto di queste considerazioni nel prosieguo dell'iter legislativo.

Come recita il titolo del primo panel che seguirà, la portualità non è solo riforma. I criteri sopra richiamati devono ispirare, a nostro avviso, non solo l'individuazione di un nuovo modello di governance ma anche lo sviluppo infrastrutturale e l'integrazione logistica. Nel 2025 sono stati movimentati 12,8 milioni di teus ma per anni siamo stati fermi intorno ai 10-11 milioni. Lavoriamo tutti insieme per lasciarci definitivamente alle spalle questa ormai consolidata barriera; lavoriamo per dare agli armatori la possibilità di portare nei nostri porti più lavoro e più traffici.

Abbiamo necessità di dare tempi certi e rapidità di esecuzione alla realizzazione di alcune grandi opere di infrastrutturazione portuale, alle opere di manutenzione ordinaria nonché agli interventi di dragaggio.

Per quanto riguarda le prime, oltre alla diga di Genova, vi sono sicuramente la nuova Darsena di Levante a Napoli, la Darsena Europa a Livorno e il Molo VIII di Trieste. Opere, queste ultime, concepite troppi anni fa i cui lavori proseguono con estrema lentezza e il cui mancato completamento impedisce ai porti interessati di innescare un processo di trasformazione del quale beneficerebbero non soltanto gli operatori che saranno chiamati a gestire quelle aree, ma l'intera comunità portuale e retroportuale.

Siamo convinti che il maggiore coinvolgimento dei capitali privati contribuirebbe a dare nuovo impulso all'infrastrutturazione e all'efficienza del sistema trasformando il

nostro Paese, secondo l'analogia usata dallo stesso Viceministro, in pescatore che usa più reti invece della sola canna da pesca.

Da imprenditore e cittadino napoletano, mi sono molto impegnato per sostenere la conclusione di un'opera – la Darsena di Levante - che permetterebbe al porto non solo di crescere ulteriormente ma di farlo con maggiore armonia con la città e garantire quelle connessioni ferroviarie di cui abbiamo necessità per collegare le banchine agli interporti di Nola e Marcianise e da qui al resto del Paese.

Non è campanilismo ma la semplice constatazione del fatto che ad oggi nessun porto della Regione Campania sia connesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale. Dalla lettura di recenti studi sul trasporto merci via ferro che evidenziano una generale contrazione del traffico ferroviario portuale nel 2025 rispetto al 2024, in alcuni casi anche a due cifre, traggio la conclusione dell'esigenza di indirizzare la programmazione portuale non solo su singoli interventi specifici ma in stretto coordinamento con quella ferroviaria, secondo una visione di sistema logistico integrato.

Anche questo non è un concetto nuovo, ma è ogni giorno più valido se consideriamo che, pur nel lungo periodo, l'ipotesi di una rotta artica alternativa non più marginale e stagionale ai percorsi marittimi consueti potrebbe indebolire il fronte mediterraneo dell'Europa se non saremo in grado di assicurare dai nostri porti un efficiente e veloce accesso alle aree centrali del continente europeo. Abbiamo apprezzato fin da subito il Piano Mattei, che fa dei nostri scali marittimi la porta aperta verso il continente africano, ma siamo convinti della necessità di non trascurare nessuna opportunità e di non ignorare nessun potenziale rischio.

La portualità e l'Unione Europea

In ambito comunitario, monitoriamo con attenzione l'attività legislativa del Parlamento e della Commissione UE consapevoli delle conseguenze per l'Italia di ciò che viene deciso a Bruxelles e a Strasburgo.

Abbiamo partecipato alle consultazioni avviate dalla Commissione UE in relazione alla nuova strategia europea per i porti ed alla nuova strategia europea per le isole avanzando le nostre proposte e con l'intendimento di seguire il prosieguo dell'iter approvativo di entrambe le iniziative.

In tema di decarbonizzazione, proprio in questi giorni, congiuntamente alle altre associazioni degli operatori del settore marittimo-portuale e Assoporti, abbiamo trasmesso agli Eurodeputati italiani relatori ombra della revisione dell'ETS marittimo in Parlamento Europeo una lettera per richiedere una modifica di un sistema che penalizza le imprese italiane ed europee.

La Direttiva ETS ha infatti fatto emergere nel mercato marittimo-portuale due dinamiche negative, certificate da studi indipendenti che hanno confermato le preoccupazioni denunciate a più riprese dagli operatori economici, dagli enti portuali e dalle comunità locali coinvolte e che in assenza di un intervento correttivo da parte del Legislatore europeo sono destinate a peggiorare ulteriormente:

- la progressiva erosione della sostenibilità economica dei collegamenti marittimi tra la terraferma e le isole – nel caso italiano, Sicilia e Sardegna – che non rientrano nell'attuale deroga EU ETS prevista per i territori insulari con popolazione inferiore ai 200.000 abitanti;
- la progressiva ricollocazione dei traffici di transhipment, dei relativi investimenti terminalistici e del valore economico e sociale ad essi connesso dai porti europei verso porti concorrenti situati in Paesi terzi.

Nel primo caso si appesantirebbe ulteriormente quella che viene definita “la tassa dell’insularità” e che l’OCSE stima in 7,4% del pil pro-capite per la Sicilia e 18-36% per la Sardegna.

Nel secondo caso la ricollocazione fuori dell’Unione Europea delle attività di transhipment porterebbe a minori investimenti in infrastrutture portuali e una significativa perdita di posti di lavoro.

Per questo chiediamo che nell’ambito della revisione della Direttiva ETS siano previste:

- L’istituzione di una deroga mirata per l’esclusione dei collegamenti marittimi Ro-Ro/Pax con le isole maggiori dall’ETS;
- L’istituzione di una deroga che neutralizzi il costo ETS come *driver* del ricollocamento delle attività di trasbordo contenitori fuori Europa.

Relazioni sindacali

In materia di relazioni sindacali è di prossima attivazione il tavolo per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei porti. È un momento di rilievo per tutte le parti al tavolo, ma ancora di più per le imprese, strette tra le incertezze del quadro internazionale e il conseguente incremento dei costi (in primo luogo di quelli energetici).

L’esito del precedente rinnovo, il primo dopo il Covid, che ha prodotto un incremento del costo del lavoro “a doppia cifra” non è ripetibile per le imprese; d’altro canto, avvertiamo la necessità di adeguare alcune previsioni normative del contratto che in quell’occasione sono state proposte da tutte o quasi le parti datoriali.

Su tutto questo incombono tuttavia due elementi di forte preoccupazione: uno esterno ed uno interno al sistema.

Quello esterno è il tema del criterio di determinazione della retribuzione dei lavoratori durante il periodo di ferie messo in discussione da alcuni giudici del lavoro nazionali che hanno applicato rigidamente la giurisprudenza comunitaria, forse sottovalutando le garanzie che il diritto del lavoro italiano assicura.

Non mi addentro nei dettagli, la problematica è nota da tempo e indubbiamente di difficile soluzione. Contavamo e contiamo però sul senso di responsabilità delle Organizzazioni Sindacali firmatarie del contratto collettivo nazionale, con le quali, ne sono certo, condividiamo l'obiettivo di rendere il CCNL dei Porti uno strumento sempre più solido nel rispetto delle leggi e dell'autonomia contrattuale delle parti, ma anche sulla disponibilità a difendere senza esitazioni previsioni contrattuali condivise.

Ma è forse il fattore interno a preoccuparci maggiormente. Mi rincresce ammetterlo, ma credo sia necessaria una riflessione sulla rappresentanza associativa all'interno del nostro comparto che come ben sappiamo è composta da diverse realtà, ognuna con la propria storia e con le proprie caratteristiche.

UNIPORT è e sarà sempre aperta al confronto e alla leale collaborazione con ognuna di esse ma ritiene fondamentale che in tema di stipula del CCNL di settore vi sia posto solamente per le associazioni di categoria che rappresentano e che esercitano il proprio ruolo nell'interesse pieno ed esclusivo delle imprese terminalistiche e delle imprese autorizzate a svolgere operazioni portuali. Per questo siamo fermamente convinti che scelte differenti sarebbero profondamente errate e finirebbero per indebolire la rappresentanza datoriale.

Formazione

Dal tema delle relazioni sindacali a quello della formazione il passo è breve.

Le imprese terminalistiche e portuali in genere non hanno cambiato la loro *mission*; continuano ad operare con l'obiettivo di garantire la più efficiente interfaccia tra le

modalità di trasporto per merci e persone ma in un mondo che affronta nuovi temi, con opportunità e nuove sfide: transizione digitale ed energetica; automazione e applicazione dell'IA (per alcuni segmenti di attività); sicurezza informatica, sostenibilità ambientale e sociale.

Le figure professionali tradizionali dovranno imparare ad operare con modalità e/o mezzi nuovi, e le altre nasceranno saranno in grado di integrare nuove e tradizionali esigenze. Molto può essere ancora fatto con un modello formativo *on the job*, ma per alcuni profili avvertiamo la necessità di ricorrere al concorso di chi fa istituzionalmente formazione. Per questo guardiamo con interesse ed attenzione all'offerta formativa disponibile, per tutti i livelli e per profili tradizionali ed emergenti, nella convinzione che, se saremo in grado di far percepire la dinamicità del settore e le opportunità occupazionali, contribuiremo ad accrescerne l'attrattività per i giovani e la competitività. Per tutti questi motivi abbiamo voluto riservare in questa assemblea un panel sulla formazione.

A questo proposito lasciatemi ringraziare la prof.ssa Claudia Sabatano con la quale abbiamo intrapreso un progetto innovativo che coinvolgerà le nostre aziende associate nel formare e poi assumere i giovani selezionati.

Conclusioni

La legislatura si avvia alla conclusione con il Governo più lungo dell'Italia repubblicana. Confidiamo che entro tale scadenza possa essere attuata la norma per agevolare il pensionamento anticipato dei lavoratori portuali, già oggetto di proposte emendative ampiamente condivise dal settore presentate nell'ambito di innumerevoli disegni di legge, sempre con lo stesso esito negativo.

Questa misura è ora riproposta nel più ampio disegno di legge di riforma portuale: sarà la volta buona?

In tema di governance, auspichiamo che durante il percorso in Parlamento vengano sciolti tutti i nodi e siano fornite risposte alle perplessità emerse da più parti durante le audizioni. Ma, soprattutto, che il risultato finale sia un modello agile in grado di rispondere con efficienza a un mondo in costante cambiamento, con meno burocrazia, non senza burocrazia.

Concludo con una suggestione. Qualche giorno fa la mia città, Napoli, è stata teatro di uno spettacolo di livello mondiale: i preliminari dell’America’s Cup, antipasto di un evento ancora più importante che si terrà la prossima primavera-estate. Il risultato, non solo sportivo, è stato eccellente.

Le immagini andate in onda in tv e sui social media non hanno mostrato soltanto la regata ma un’intera città, con la sua gente, i suoi monumenti, i suoi palazzi e anche il suo porto dove, soprattutto per noi addetti ai lavori, erano facilmente distinguibili le diverse tipologie di navi e di terminal: un quadro suggestivo dove, da lontano, ogni elemento appariva in armonia con il tutto.

Così ci immaginiamo debba non solo apparire ma, soprattutto, essere un porto anche quando ci avviciniamo per guardarlo da vicino: un polo produttivo sinergicamente inserito nel tessuto sociale ed economico capace di creare sviluppo e occupazione a beneficio di tutti.

A questa suggestione ci ispiriamo noi di UNIPORT!