

«Porti d'Italia non sostituisca le Adsp»

L'appello di De Feo (Uniport): «Diciamo sì alla struttura centrale, a patto che sostenga i territori». Sistema Ets nel mirino

Francesca Romana Ajale

Trasformare la resilienza dei porti italiani in crescita e competitività. È la sfida emersa dall'Assemblea pubblica 2026 di Uniport, che ha riunito a Roma imprese, governo, Parlamento e operatori per discutere il futuro della portualità italiana.

Lo scenario internazionale resta complesso. Guerra russo-ucraina, crisi nel Golfo Persico, dazi e riorganizzazione delle catene del valore non hanno cancellato la centralità del Mediterraneo. Dopo un avvio d'anno debole, i traffici mostrano segnali di recupero: le crociere si avviano a superare i 15 milioni di passeggeri, mentre per i container l'obiettivo è consolidare il risultato del 2025, quando sono stati movimentati 12,8 milioni di teu.

Per il presidente Pasquale Legora De Feo, la capacità di tenuta deve tradursi in sviluppo.

«Non bastano la capacità imprenditoriale e gli investimenti privati: servono un'amministrazione efficiente, tempi certi e regole chiare».

Il tema centrale è la riforma della governance portuale, oggi all'esame del Parlamento. Uniport sostiene la necessità di una struttura centrale capace di coordinare le amministrazioni, programmare le infrastrutture strategiche e facilitare il reperimento delle risorse, anche private. Ma, sottolinea Legora De Feo, il suo compito deve essere «sostenere, non sostituire» le Autorità di Sistema Portuale.

«Condividiamo quanto da sempre sostenuto dal Vice Ministro Rixi sulla necessità di dotare il Paese di una struttura centrale che consenta la realizzazione delle infrastrutture strategiche in tempi certi, faciliti il reperimento delle risorse, anche attraverso la comparazione di investitori pri-

vati, 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 questi principi e obiettivi». Il rischio è aggiungere nuovi livelli decisionali a un sistema già complesso. Servono invece responsabilità definite, maggiore coordinamento e un coinvolgimento più diretto di terminalisti e armatori.

Governance e infrastrutture sono strettamente legate. Uniport chiede tempi certi per grandi opere, manutenzioni e dragaggi, citando tra gli interventi strategici la nuova Diga di Genova, la Darsena di Levante di Napoli, la Darsena Europa di Livorno e il Molo VIII di Trieste. Porti, retroporti e ferrovia devono essere programmati come un unico sistema lo-

gistico, capace di collegare gli scali italiani ai mercati europei. Uniport chiede inoltre una revisione dell'Ets marittimo, ritenendo che l'attuale sistema rischi di aumentare i costi dei collegamenti con Sicilia e Sardegna e di spingere il transhipment verso porti extra-Ue. Infine, il lavoro. Digitalizzazione, automazione, intelligenza artificiale, cybersecurity e transizione ecologica stanno cambiando le professionalità richieste sulle banchine. Da qui l'attenzione alla formazione e al ricambio generazionale.

Dall'assemblea emerge un settore resiliente, chiamato a un salto di qualità. La posizione dell'Italia al centro del Mediterraneo resta un vantaggio potenziale: per trasformarlo in crescita servono infrastrutture, regole e competenze, insieme a una strategia capace di tenere uniti porti, industria e logistica. —



L'assemblea annuale di Uniport ieri a Roma



Peso: 29%

«Porti, semplificazione e tempi certi per rafforzare la centralità dell'Italia»

L'ECONOMIA DEL MARE

Antonino Pane

La centralità del Mediterraneo si conquista e si rafforza con infrastrutture, con la digitalizzazione, con semplificazione e regole certe. Pasquale Legora De Feo, presidente di Uniport, ha messo al centro della sua relazione all'assemblea annuale non le solite rivendicazioni, ma una profonda analisi del sistema alla vigilia di una importante riforma e, soprattutto, al modo con cui bisogna operare e subito per cogliere i frutti generati dal Pnrr. Insomma, il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza, ma per trasformare questa capacità di tenuta in crescita stabile e competitività c'è bisogno - per il presidente Legora De Feo - «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». Bisogna dialogare con il sistema ferroviario, con quello aeroportuale, con quello degli interporti: pensare che i porti possono andare avanti da soli, senza una rete che colleghi tutto il mondo del trasporto, è una pura miopia.

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 seme-

stre 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 milioni di teus». E ancora più nel concreto: «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 PRIORITÀ

Ma è sulla riforma portuale che Legora De Feo ha insistito molto: «Condividiamo quanto da sempre sostenuto dal vice mini-

stro 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 appro-

vazione del disegno di legge recepisca tali principi e obiettivi». Una posizione condivisa dal presidente di Assoporti, Roberto Petri, dal direttore generale del Mit, Donato Liguori che ha evidenziato l'ottimo lavoro che sta portando avanti il comitato degli esperti. Entro fine ottobre la Camera ha spiegato l'onorevole Salvatore Deiedda, presidente della Commissione trasporti, il dl approderà in aula e entro fine anno ci sarà l'ok dell'Aula. Della riforma ha parlato anche il senatore Graziano Delrio, padre della riforma che introdusse le Adsp. «Le riforme - ha detto - sono come le scarpe nuove, all'inizio fanno male». Nella riforma Delrio era previsto un coordinamento centrale che non si è mai realizzato. «Attenzione, però, ho studiato come funzionano i porti del Nord Europa, lì si va nella direzione opposta alla centralizzazione».

**UNIPORT, ASSEMBLEA
CON IL PRESIDENTE
LEGORA DE FEO:
GIUSTO DOTARCI
DI UNA GOVERNANCE
SOLIDA AL MINISTERO**



A ROMA
Un momento
dell'assemblea di
Uniport con
il presidente
Legora De Feo



Peso: 25%

Uniport, porti resistono ma servono infrastrutture, semplificazione e regole certe Presidente Legora, traffico in ripresa nonostante guerre e pressioni commercio

ROMA, 06 ottobre 2026, 16:14

Redazione ANSA



"Il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza, ma per trasformare questa capacità di tenuta in crescita stabile e competitività" c'è bisogno di infrastrutture, semplificazione e certezza delle regole".

Questo l'appello di Pasquale Legora De Feo, presidente di Uniport, all'assemblea pubblica dell'Unione Nazionale Imprese Portuali.

"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 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".

"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".

UNIPORT: per competitivita' porti infrastrutture, semplificazione e certezza regole

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 06 ott - 'Il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza, ma per trasformare questa capacita' di tenuta in crescita stabile e competitivita' 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 attivita' amministrative, che in quelle dei controlli; una governance che coinvolga le rappresentanze economiche, terminalisti e armatori in primis, riconoscendogli un ruolo non piu' soltanto propositivo, ma partecipativo'. E' l'appello lanciato dal presidente di Uniport, Pasquale Legora De Feo, in occasione dell'assemblea dell'Unione nazionale imprese portuali. In particolare, per Uniport serve 'un sistema pubblico capace di accompagnare lo sviluppo con efficienza, rapidita' e certezza delle regole' e 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 Autorita' 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'.

Com-Fla-.

Gli ultimi video Radiocor

(RADIOCOR) 06-10-26 14:46:11 (0446)INF 5 NNNN

Shipping e Logistica

Legora De Feo: “I porti resistono, ma servono regole certe, infrastrutture e semplificazione”

06 Ottobre 2026 - Redazione



All'assemblea di Unipor la richiesta “di una governance che abbia al centro una solida struttura del Mit, ma anche un efficace coordinamento con tutte le altre amministrazioni nazionali coinvolte”

Roma – I fermenti attorno alla nuova legge di riforma dei porti al centro all'assemblea pubblica dell'Unione Nazionale Imprese Portuali a Roma. “Il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza, ma per trasformare questa capacità di tenuta in crescita stabile e competitività c'è bisogno di infrastrutture, semplificazione e certezza delle regole”. Questo l'appello di **Pasquale Legora De Feo, presidente di Unipor**. “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, 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 presidente di Unipor 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 milioni di teu”.

Non solo. “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. “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”.

Ma è il Adolfo ministro Urso a dare una notizia collegandosi al convegno da remoto. **“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.** “Attorno a questo progetto possiamo costruire una filiera integrata, collegando l’Interporto Quadrante Europa di Verona, i porti di Trieste e Ravenna e la miniera di Tassullo in Val di Non, esempio di valorizzazione del sottosuolo con un ridotto consumo di suolo. L’obiettivo è mettere a sistema porti, logistica, industria e risorse minerarie”.

“Porti, Semplificazione e tempi certi per rafforzare la centralità dell’Italia”

Uniport, assemblea con il Presidente Legora De Feo: “Giusto dotarci di una governance solida”.

di Antonino Pane

martedì 6 ottobre 2026, 23:46 - Ultimo agg. : **7 ottobre, 07:08**



La centralità del Mediterraneo si conquista e si rafforza con infrastrutture, con la digitalizzazione, con semplificazione e regole certe. Pasquale Legora De Feo, presidente di Uniport, ha messo al centro della sua relazione all'assemblea annuale non le solite rivendicazioni, ma una profonda analisi del sistema alla vigilia di una importante riforma e, soprattutto, al modo con cui bisogna operare e subito per cogliere i frutti generati dal Pnrr. Insomma, il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza, ma per trasformare questa capacità di tenuta in crescita stabile e competitività c'è bisogno - per il presidente Legora De Feo - «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». Bisogna dialogare con il sistema ferroviario, con quello aeroportuale, con quello degli interporti: pensare che i porti possono andare avanti da soli, senza una rete che colleghi tutto il mondo del trasporto, è una pura miopia.

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 milioni di teus». E ancora più nel concreto: «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 PRIORITÀ

Ma è sulla riforma portuale che Legora De Feo ha insistito molto: «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». Una posizione condivisa dal presidente di Assoporti, Roberto Petri, dal direttore generale del Mit, Donato Liguori che ha evidenziato l'ottimo lavoro che sta portando avanti il comitato degli esperti. Entro fine ottobre la Camera ha spiegato l'onorevole Salvatore Deiedda, presidente della Commissione trasporti, il dl approderà in aula e entro fine anno ci sarà l'ok dell'Aula. Della riforma ha parlato anche il senatore Graziano Delrio, padre della riforma che introdusse le Adsp. «Le riforme - ha detto - sono come le scarpe nuove, all'inizio fanno male». Nella riforma Delrio era previsto un coordinamento centrale che non si è mai realizzato. «Attenzione, però, ho studiato come funzionano i porti del Nord Europa, lì si va nella direzione opposta alla centralizzazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



6 Ottobre 2026 [News](#)

UNIPORT: Più efficienza per far crescere i porti

di Redazione

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 oggi 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.”

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 Assoport – 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”.

blueconomy

HUB

Legora De Feo (Uniport): “Ai porti servono più infrastrutture, semplificazione e certezza delle regole”

Assemblea Uniport a Roma. I terminalisti chiedono al governo “la resilienza dei traffici sia trasformata in crescita. Occorrono tempi certi per opere e dragaggi, coinvolgimenti delle imprese e rivedere il meccanismo Ets”



Roma – “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 dell’Uniport**, nella relazione che ha aperto oggi a Roma l’**assemblea pubblica dell’Unione nazionale Imprese portuali (Uniport)**. L’assemblea ha riunito, insieme alle imprese rappresentate e ai soggetti portatori d’interesse 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

rimborso 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

Legora De Feo 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 primati di passeggeri movimentati nei terminali italiani, superando quota 15 milioni e anche il settore traghetti 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 milioni di teu. "Questa resilienza – sottolinea il presidente dell'Uniport – 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 Legora De Feo ha dedicato una parte rilevante della sua relazione: "Condividiamo quanto da sempre sostenuto dal vice ministro ai Trasporti, Edoardo 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".

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" evidenzia 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**, 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 l'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" ribadisce il numero uno dell'Unione.



Pasquale Legora De Feo

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 l’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, dice Legora, “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 al parlamento europeo una lettera per richiedere deroghe mirate per **l’esclusione dei collegamenti marittimi i traghetti merci e passeggeri con le isole maggiori dall’Ets** e per neutralizzare il costo Ets come volano 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, Legora De Feo spiega come “ci preoccupino **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 commissione Trasporti della Camera dei Deputati; **Roberto Petri**, presidente di Assoporti; **Donato Liguori**, direttore generale del Mit; **Graziano Delrio**,

senatore del Partito Democratico e già ministro dei Trasporti; **Simona Petrucci**, presidente dell'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 della Rete nazionale Officine Futuro (Cno); **Pietro Cum**, amministratore delegato di Elis; **Paolo Palumbo**, amministratore delegato di 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**, secondo cui "il governo ha scelto di considerare il mare una componente strutturale della crescita considerato che il settore attiva un indotto superiore al 10% del prodotto interno lordo e colloca l'Italia al terzo posto in Europa per valore aggiunto e occupazione. Nel nostro documento di politica industriale "Made in Italy 2030", l'economia blu 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".

Nel suo intervento, **Deidda** ha sottolineato 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 – conclude 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: “Per i porti servono infrastrutture, semplificazione e regole certe”

All'Assemblea, il presidente Legora de Feo: priorità a opere strategiche, dragaggi, intermodalità, coinvolgimento delle imprese nella governance e revisione dell'ETS



ROMA – Trasformare la resilienza dimostrata dalla portualità italiana in crescita strutturale e maggiore competitività. È questa la sfida indicata da **Pasquale Legora De Feo, presidente di UNIPORT**, nel corso dell'[Assemblea Pubblica dell'Unione Nazionale Imprese Portuali](#), riunita a Roma con la partecipazione di rappresentanti del Governo, del Parlamento, delle istituzioni e del mondo associativo e imprenditoriale. Al centro del confronto la **riforma della governance portuale, la realizzazione delle infrastrutture, l'integrazione tra porti e ferrovia, la semplificazione amministrativa, il lavoro e la formazione**. Temi che, secondo UNIPORT, devono essere affrontati attraverso una maggiore integrazione tra istituzioni e imprese.



“Il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza – ha sottolineato Legora De Feo – 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”. Per il presidente dell’associazione è inoltre necessario attribuire alle rappresentanze economiche, a partire da terminalisti e armatori, un ruolo più incisivo nei processi decisionali.

Traffici, il Mediterraneo conferma la propria centralità

L’analisi di UNIPORT parte dall’andamento dei traffici in uno scenario internazionale caratterizzato da tensioni geopolitiche, crisi sulle principali rotte e pressioni sul commercio mondiale. Nonostante queste difficoltà, secondo Legora De Feo il Mediterraneo continua a mantenere una posizione strategica. Dopo un avvio d’anno più debole, **i traffici nei porti italiani hanno mostrato segnali di ripresa nel primo semestre**. Le crociere si avviano verso un nuovo record, con **oltre 15 milioni di passeggeri movimentati nei terminal italiani, mentre il comparto ro-pax mantiene un andamento positivo**. Anche **per il container l’obiettivo è confermare a fine anno il percorso di crescita avviato nel 2025, quando i porti italiani hanno raggiunto quota 12,8 milioni di teu**.

“Questa resilienza deve essere sfruttata al meglio”, ha evidenziato il presidente UNIPORT, secondo il quale agli investimenti privati deve corrispondere un sistema pubblico in grado di accompagnare lo sviluppo con maggiore efficienza, rapidità e certezza delle regole.

Riforma portuale, meno complessità e maggiore coordinamento

La riforma della governance rappresenta uno dei principali dossier affrontati dall’assemblea. **UNIPORT guarda con favore alla costruzione 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**. L’obiettivo, secondo l’associazione, **non deve però essere quello di sostituire le Autorità di Sistema portuale**, alle quali deve continuare a competere la gestione e lo sviluppo del demanio portuale. La richiesta è piuttosto quella di definire con maggiore chiarezza competenze e responsabilità, riducendo sovrapposizioni e tempi amministrativi.

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

Diga di Genova, Darsena Europa e Molo VIII: accelerare le opere

Sul fronte delle infrastrutture, UNIPORT richiama la necessità di garantire tempi certi non soltanto per le grandi opere, ma anche per manutenzioni e dragaggi. Nel mirino dell'associazione ci sono alcuni dei principali interventi destinati a modificare la capacità operativa degli scali italiani: **la Diga di Genova, la Darsena di Levante a Napoli, la Darsena Europa di Livorno e il Molo VIII di Trieste**. Si tratta, ha ricordato Legora De Feo, di progetti concepiti in molti casi diversi anni fa, il cui completamento potrebbe consentire ai porti interessati di avviare nuovi processi di sviluppo con ricadute sull'intera filiera logistica.

La programmazione delle infrastrutture portuali, tuttavia, non può essere separata da quella dei collegamenti terrestri. Per UNIPORT occorre rafforzare l'integrazione tra porti, ferrovia e retroporti, costruendo una rete logistica nella quale le diverse modalità di trasporto siano pianificate in maniera coordinata.



ETS, la richiesta di correttivi

Un altro fronte indicato come prioritario è quello dell'**Emission Trading System marittimo**. UNIPORT ritiene necessario intervenire sul meccanismo europeo per evitare che **i costi connessi all'ETS producano effetti distorsivi sulla competitività dei porti europei**. In particolare, l'associazione chiede **deroghe mirate per i collegamenti marittimi ro-ro e passeggeri con le principali isole italiane e misure capaci di evitare che il costo della CO₂ diventi un incentivo allo spostamento delle attività di transhipment verso porti situati al di fuori dell'Unione europea**. Legora De Feo ha ricordato che UNIPORT, insieme alle altre associazioni degli operatori marittimo-portuali e ad Assoporti, ha **trasmesso agli eurodeputati italiani coinvolti nella revisione dell'ETS una richiesta in questa direzione**.

Sul tema è intervenuto anche **Salvatore Deidda, presidente della IX Commissione Trasporti della Camera**, che ha **invitato le rappresentanze del settore a mantenere una posizione comune sulla revisione del sistema europeo**, evidenziando l'impatto dei relativi costi sulle imprese e, indirettamente, sui consumatori.

Lavoro portuale e ricambio generazionale

La relazione ha affrontato anche il **tema del lavoro**, con particolare attenzione agli interventi contenuti nel disegno di legge di riforma portuale. UNIPORT **guarda con preoccupazione ad alcune proposte emendative che, secondo l'associazione, potrebbero modificare gli equilibri dell'attuale sistema del lavoro portuale**. Al contrario, Legora De Feo ha espresso **sostegno alle modifiche condivise dalle associazioni del settore per rendere finalmente operativo il meccanismo del pensionamento anticipato dei lavoratori portuali e il riconoscimento di determinate attività come usuranti, indipendentemente dalla tipologia di impresa nella quale vengono svolte**.

La questione del ricambio generazionale si intreccia inoltre con quella della formazione e dell'introduzione delle nuove tecnologie, alla quale è stata dedicata una delle due tavole rotonde dell'assemblea.

Assemblea UNIPORT: Legora, per competitività servono più infrastrutture, semplificazione e certezza regole

Ott 6, 2026

(FERPRESS) – Roma, 6 OTT – “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”.

L'ARTICOLO È LEGGIBILE SOLO DAGLI ABBONATI

Uniport: “La resilienza dei porti diventi crescita. Servono infrastrutture, regole certe e revisione Ets”

Pasquale Legora de Feo chiede “una governance che abbia al centro una solida struttura del Ministero di settore”

di REDAZIONE SHIPPING ITALY

6 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”. È questo il messaggio di Pasquale Legora de Feo, presidente di Uniport, espresso a Roma durante l’apertura dell’Assemblea pubblica dell’Unione Nazionale Imprese Portuali alla presenza di rappresentanti di Governo, Parlamento e istituzioni.

Nonostante le tensioni geopolitiche e la crisi nel Golfo Persico, il Mediterraneo conferma la propria centralità. Il primo semestre ha portato segnali di ripresa: le crociere puntano a superare i 15 milioni di passeggeri, il ro-pax è in buona salute e nei container si spera di confermare la crescita che nel 2025 ha portato a 12,8 milioni di teu. “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” ha aggiunto.

Sulla riforma portuale, Uniport condivide l’impostazione del viceministro Rixi: una struttura centrale che garantisca tempi certi alle infrastrutture strategiche, faciliti il reperimento di risorse

anche con capitali privati e sostenga, “non sostituisca”, le Autorità di sistema portuale, che restano titolari della gestione del demanio. Terminalisti e armatori, ha chiesto Legora De Feo, devono avere un ruolo “non più soltanto propositivo, ma partecipativo”.

Sulle opere, “abbiamo bisogno di dare tempi certi e rapidità di esecuzione alle grandi opere portuali, alla manutenzione ordinaria e agli interventi di dragaggio”. Il presidente ha citato la Diga di Genova, la Darsena di Levante a Napoli, la Darsena Europa di Livorno e il Molo VIII di Trieste, progetti “concepiti molti anni fa” il cui completamento consentirebbe ai porti di avviare processi di trasformazione.

Altro fronte è l’Ets. Per Uniport il regime attuale rischia di penalizzare i collegamenti con le isole maggiori e il transhipment, spingendo traffici e investimenti verso porti extra Ue. Per questo l’associazione, insieme alle altre sigle del settore e ad Assoporti, ha scritto agli eurodeputati italiani relatori ombra della revisione dell’Ets marittimo, chiedendo di escludere i collegamenti ro-ro/ro-pax con le isole maggiori e di “neutralizzare il costo Ets come driver del ricollocamento delle attività di trasbordo contenitori fuori Europa”.

Sul lavoro portuale preoccupano alcuni emendamenti al Ddl di riforma: “Siamo contrari a proposte che, in nome della tutela del lavoro, mirano al rafforzamento di uno soltanto dei pilastri che lo sorreggono”. Sì invece a quelli condivisi dalle associazioni, che rendono attuabile la norma sul pensionamento anticipato e riconoscono alcune attività come usuranti.

“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”.



SHIPPING ITALY E'

ANCHE SU

WHATSAPP: [BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE](#) ED ESSERE SEMPRE



AGGIORNATI

Uniport, Legora: «Grandi opere portuali, tempi certi e rapidità nell'esecuzione»

- [6 Ottobre 2026](#)
- [Ports](#)
- [Lucia Nappi](#)



ROMA – Governance portuale, ETS, infrastrutture e formazione. Sono questi i principali temi affrontati da Pasquale Legora De Feo, presidente di Uniport, l'Associazione delle Imprese Terminaliste, Gestori di stazioni marittime passeggeri e Operatori portuali, aprendo l'annuale Assemblea Pubblica. Dal consueto palco romano del Complesso Monumentale Pio Sodalizio dei Piceni, Legora De Feo ha tracciato la rotta per il comparto.

Governance portuale: «Serve una struttura solida del Ministero e un maggiore coinvolgimento degli operatori»

Legora ha posto la governance al centro delle riflessioni sul futuro della portualità italiana. «Abbiamo bisogno di una governance che abbia al centro una solida struttura del Ministero di settore», ha affermato, sottolineando la necessità di un efficace coordinamento con le altre Amministrazioni nazionali, sia nella gestione delle attività amministrative sia nei controlli. Secondo il presidente Uniport, il nuovo modello dovrebbe inoltre prevedere un maggiore coinvolgimento delle rappresentanze economiche, a partire da terminalisti e armatori, alle quali riconoscere un ruolo.

Sempre sul fronte della riforma della governance, Legora ha richiamato anche le preoccupazioni legate ai costi concessori. Pur ricordando le rassicurazioni ricevute dal decisore pubblico sul fatto che il sostegno a "Porti d'Italia S.p.A." non dovrebbe incidere sui bilanci delle Autorità di Sistema portuale, ha evidenziato il timore di un possibile incremento dei canoni concessori, in aggiunta alla crescita dei costi energetici.



Il presidente Uniport ha poi espresso **contrarietà ad alcuni emendamenti** che, a suo giudizio, rischiano di modificare l'attuale assetto del lavoro portuale e gli equilibri raggiunti. Il disegno di legge è approvato in Parlamento ad aprile, il suo esame, dopo le audizioni e la presentazione di oltre 600 emendamenti, è entrato nel vivo in questi giorni.

In merito all'iter parlamentare – il senatore Salvatore Deidda intervenuto nel corso dell'Assemblea, ha annunciato: “dovrebbe essere in aula a novembre, quindi tutto il mese di ottobre lo utilizzeremo per gli emendamenti. Daremo mandato al relatore ai primi di novembre, quindi, prima anche della Finanziaria, la approveremo a novembre in aula”.

Legora nell'esame degli emendamenti ha ribadito le proposte avanzate dalle associazioni del settore, tra le quali Uniport, al fine di “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», ha detto.

La governance, nelle parole di Legora, non può tuttavia essere considerata separatamente dallo sviluppo infrastrutturale e dall'integrazione logistica.

Infrastrutture e grandi opere

“La portualità non è solo riforma”, ha osservato, richiamando la necessità di applicare gli stessi criteri anche alla realizzazione delle **infrastrutture**.

In quest'ottica, Legora ha chiesto tempi certi e maggiore rapidità nell'esecuzione delle grandi opere portuali, degli interventi di manutenzione e dei dragaggi.

Tra le infrastrutture prioritarie ha citato la diga di Genova, la Darsena di Levante a Napoli, la Darsena Europa di Livorno e il Molo VIII di Trieste, sottolineando come i ritardi nella realizzazione di queste opere ne limitino gli effetti sull'intera comunità portuale e retroportuale.

Un passaggio specifico è stato dedicato al **maggiore coinvolgimento dei capitali privati**, che potrebbe imprimere nuovo impulso all'infrastrutturazione e all'efficienza del sistema.

Infine, il presidente Uniport ha richiamato l'importanza delle connessioni ferroviarie e di una programmazione coordinata tra porti e rete ferroviaria. Citando il caso di Napoli, ha evidenziato la necessità di collegare le banchine agli interporti di Nola e Marcianise e, da qui, al resto del Paese.

Portualità e Unione Europea: “Serve correggere gli effetti dell'ETS”

Un passaggio importante è stato dedicato alla dimensione europea della portualità, in particolare la decarbonizzazione e la revisione dell'ETS marittimo.

L'attuale disciplina ETS, ha spiegato Legora, sta producendo due effetti particolarmente critici: da

un lato, una progressiva erosione della sostenibilità economica dei collegamenti marittimi da e per le isole maggiori, in particolare Sicilia e Sardegna; dall'altro, il rischio di una ricollocazione delle attività di transhipment, degli investimenti terminalistici e del relativo valore economico e sociale verso porti concorrenti situati fuori dall'Unione Europea.

Dall'Assemblea è stata, pertanto, formalizzata la richiesta di una revisione della Direttiva ETS attraverso due deroghe: una prima mirata per escludere dall'ETS i collegamenti marittimi ro-ro e ro-pax con le isole maggiori e una seconda deroga finalizzata a neutralizzare "il costo ETS come driver del ricollocamento delle attività di trasbordo contenitori fuori Europa".

Formazione: Nuove competenze per affrontare la trasformazione del settore

Il presidente di Uniport dedica un passaggio del suo intervento al tema della formazione, sottolineando come la trasformazione del settore portuale stia facendo emergere nuove esigenze e nuove competenze.

Le imprese terminalistiche e portuali, ha spiegato Legora, mantengono la propria missione, continuando a garantire un'efficiente interfaccia tra le diverse modalità di trasporto di merci e persone, ma operano oggi in un contesto segnato da transizione digitale ed energetica, automazione, intelligenza artificiale, sicurezza informatica e sostenibilità ambientale e sociale.

[Politica](#)

Urso: “Il Mediterraneo al centro della geografia economica mondiale”

martedì, 6 Ottobre 2026



di [Redazione](#)

1 minuto di lettura

“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”. Lo ha detto il Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, nel videomessaggio inviato in occasione dell’assemblea annuale di Uniport. Per Urso, per trasformare la posizione dell’Italia in crescita e occupazione *“servono infrastrutture, porti e una logistica all’altezza delle nuove sfide industriali”.*

Il Ministro ha richiamato il lavoro sulla Zes Unica del Mezzogiorno, sul Piano del Mare e su una strategia industriale *«per fare della Blue Economy un nuovo motore di sviluppo».*

Ridurre la dipendenza dall’estero

“In questo quadro – ha aggiunto Urso – 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 sarà presentata la candidatura italiana per ospitare il primo sito strategico europeo di stoccaggio, nell’ambito del bando della Commissione europea.

Secondo Urso il Veneto, con Porto Marghera, *“può essere una porta d’accesso ai mercati europei e un hub strategico per attrarre nuovi investimenti”.* Attorno a questo progetto, ha spiegato il Ministro, può essere costruita una filiera integrata collegando l’Interporto Quadrante Europa di Verona, i porti di Trieste e Ravenna e la miniera di Tassullo in Val di Non.

La filiera integrata

La miniera di Tassullo viene indicata come *“esempio di valorizzazione del sottosuolo con un ridotto consumo di suolo. L’obiettivo è mettere a sistema porti, logistica, industria e risorse minerarie”.*

Urso ha concluso indicando la prospettiva per l'Italia: *“L'Italia, insieme a voi, può diventare un polo europeo d'avanguardia nel riciclo e nella trasformazione delle materie prime critiche”*.



News6 Ottobre 2026 11:33

BlueEconomy, Urso (Mimit): Mediterraneo è tornato al centro di geografia economica mondiale

Roma - **BlueEconomy, Urso (Mimit): Mediterraneo è tornato al centro di geografia economica mondiale**

“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 BlueEconomy un nuovo motore di sviluppo”.

Così il Ministro Adolfo Urso in videomessaggio inviato in occasione dell'assemblea annuale di Uniport.

“In questo quadro 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. Attorno a questo progetto possiamo costruire una filiera integrata, collegando l'Interporto Quadrante Europa di Verona, i porti di Trieste e Ravenna e la miniera di Tassullo in Val di Non, esempio di valorizzazione del sottosuolo con un ridotto consumo di suolo. L'obiettivo è mettere a sistema porti, logistica, industria e risorse minerarie. L'Italia, insieme a voi, può diventare un polo europeo d'avanguardia nel riciclo e nella trasformazione delle materie prime critiche”.

www.pminews.eu

Porti: de Feo (Uniport), nel 2026 bene traffici marittimi, per crociere nuovi record

Roma, 06 ott 10:58 - (Agenzia Nova) - Dopo un avvio di 2026 “in sordina”, i traffici marittimi nei porti italiani hanno mostrato segnali “positivi”. Lo ha dichiarato il presidente di Uniport, Pasquale Legora de Feo, illustrando la relazione introduttiva all’assemblea pubblica 2026 dell’associazione. “Nel segmento container, dopo una flessione nel primo trimestre, nel secondo registriamo un forte recupero con incrementi anche significativi in alcuni porti”, ha osservato. Il settore delle crociere si avvia verso “nuovi record di passeggeri movimentati nei terminal italiani superando quota 15 milioni. Nei terminal associati ad Uniport transitano oltre il 50 per cento dei crocieristi e circa un terzo dei passeggeri di traghetti”, ha detto ancora de Feo. (Rin)

© Agenzia Nova - Riproduzione riservata

Porti: de Feo (Uniport), sfruttare al meglio resilienza traffici

Roma, 06 ott 10:59 - (Agenzia Nova) - La resilienza dei traffici portuali “deve essere sfruttata al meglio, dobbiamo saper cogliere le opportunità che ci offre per continuare... (Rin) © Agenzia Nova - Riproduzione riservata

Imprese: de Feo (Uniport), opportuna ulteriore proroga buono portuale

Roma, 06 ott 11:00 - (Agenzia Nova) - Molte imprese del settore portuale “non hanno potuto accedere agli incentivi previsti dal buono portuale” perciò “sarebbe opportuna un’ulteriore... (Rin) © Agenzia Nova - Riproduzione riservata

Porti: de Feo (Uniport), serve una governance con un ministero forte

Roma, 06 ott 11:02 - (Agenzia Nova) - In merito alla riforma portuale, “abbiamo bisogno di una governance che abbia al centro una solida struttura del ministero di settore e un... (Rin) © Agenzia Nova - Riproduzione riservata

Porti: de Feo (Uniport), su riforma preoccupano emendamenti assetto lavoro

Roma, 06 ott 11:04 - (Agenzia Nova) - “Ci preoccupano alcuni emendamenti che altererebbero l’attuale assetto del lavoro portuale e gli equilibri raggiunti”. Lo ha dichiarato il... (Rin) © Agenzia Nova - Riproduzione riservata

Porti: competitività e semplificazione al centro dell'Assemblea pubblica Uniport 2026

Roma, 06 ott 14:44 - (Agenzia Nova) - "Il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza, ma per trasformare questa capacità di tenuta in crescita stabile... (Com) © Agenzia Nova - Riproduzione riservata

Porti: Petri (Assoporti), colonna portante Pil, pensare a fondo grandi opere

Roma, 06 ott 11:37 - (Agenzia Nova) - Il sistema portuale "è la colonna portante del sistema economico-industriale italiano e del Pil del nostro Paese" e "noi vogliamo rafforzarlo... (Rin) © Agenzia Nova - Riproduzione riservata

Uniport si riunisce in Assemblea Pubblica oggi a Roma



ROMA – Al via stamani a Roma l'Assemblea Pubblica di Uniport, l'Associazione delle Imprese Terminaliste, Gestori di stazioni marittime passeggeri e Operatori portuali, presso il Complesso Monumentale Pio Sodalizio dei Picioni, in Piazza San Salvatore in Lauro.

L'Associazione è presieduta da Pasquale Legora De Feo, affiancato dal vicepresidente vicario Fabrizio Zerbini e dai vicepresidenti Alberto Casali, Edoardo Monzani, Ignazio Messina e Vito Totorizzo. Il Consiglio di amministrazione è composto da Alessio Ciampini, Alfredo Scalisi, Daniele Ciulli, Davide Gnerre, Enzo Raugei, Lanfranco Carlini, Roberto Semenzato e Stefano Selvatici.

L'Assemblea rappresenta un momento di confronto su due aspetti: il contesto istituzionale con il dibattito sullo sviluppo portuale e la competitività del comparto. Insieme al tema della formazione, leva strategica per la crescita delle imprese e del capitale umano.

PROGRAMMA

9.30 Registrazione

10.00 Relazione introduttiva: Pasquale Legora De Feo, presidente di UNIPORT

10.30 Intervento di apertura: Edoardo Rixi, viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ore 11.00 – Panel 1: “La portualità: non solo riforma”.

Modera, Marco Catino, giornalista

Introduce: Salvatore Deidda, presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati.

Intervengono: il presidente di Assoporti Roberto Petri, il direttore generale del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Donato Liguori, i senatori del Partito Democratico: Graziano Delrio e Simona Petrucci, presidente dell'Intergruppo parlamentare per l'Economia del Mare.

Ore 12.00 Panel 2, “Formazione e lavoro: le competenze del futuro”.

Modera, Marco Catino, giornalista

Intervengono: Claudia Sabatano, dirigente scolastico e presidente della Rete Nazionale Officine

Futuro (CNO), Pietro Cum, amministratore delegato di ELIS, Paolo Palumbo, amministratore delegato di Stampa Consulting, e un rappresentante del ministero della Difesa.

Uniport, focus su traffici, porti e infrastrutture



All'assemblea pubblica di Uniport, il presidente Pasquale Legora De Feo ha tracciato il bilancio di un anno in cui i traffici sono ripartiti dopo un avvio critico. Ha chiesto una riforma portuale che non sia solo governance, collegamenti ferroviari con i porti del Sud, certezza sui canoni e un ruolo per gli operatori negli organismi di gestione. Sullo sfondo restano il rinnovo del contratto nazionale e il tema del lavoro usurante.

Dopo un primo trimestre critico, il secondo trimestre ha segnato la ripresa di tutti i traffici, dalle merci ai passeggeri fino ai Ropax. È il dato con cui Legora De Feo, ha aperto la sua relazione sottolineando come l'associazione nell'ultimo anno «ha continuato a crescere estendendo la propria rappresentanza anche al comparto passeggeri».

Il quadro delineato da Uniport è quello di un settore che mantiene flessibilità e resilienza e beneficia ancora della posizione geografica del Mediterraneo, nonostante il conflitto russo-ucraino, la crisi in Medio Oriente e la politica dei dazi. Per Legora De Feo, la rivalutazione della blue economy da parte della politica deve accompagnarsi a imprese capaci di anticipare il mercato e a un'amministrazione solida, costante e adeguata ai tempi del settore.

Tra i provvedimenti valutati positivamente rientrano il decreto sulla semplificazione, l'esame del Piano del mare 2026-2028 da parte del Comitato interministeriale per le politiche del mare e il lavoro della direzione generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) sul cold ironing. L'uniformità delle regole per le autorità di sistema portuale dovrebbe consentire di preparare i bandi per l'affidamento del servizio.

Restano invece criticità sul buono portuale, che alcune imprese associate non hanno potuto utilizzare per i valori massimi del de minimis, e sui canoni. Nonostante la revisione del decreto infrastrutture 2025, molti associati incontrano difficoltà nell'applicazione degli indici corretti per il periodo dal 2023. Nei porti campani, secondo Legora De Feo, il quadro è ulteriormente aggravato

dalla «super tassa regionale», che comporta un 10% in più sul fatturato per i concessionari con oltre quattro anni di concessione e un 20% per quelli sotto i quattro anni. «Tutto questo ci mette fuori mercato».

Sulla riforma portuale, Uniport condivide con il viceministro Edoardo Rixi la necessità di una struttura centrale per la realizzazione delle infrastrutture strategiche in tempi certi e per favorire la compartecipazione dei privati, senza sostituirsi alle autorità di sistema. L'associazione chiede regole certe, nessuna sovrapposizione e meno burocrazia: «La riforma non può essere soltanto governance».

Critico anche il giudizio sull'organismo di partenariato, che ha sostituito il comitato portuale. Uniport chiede, insieme agli armatori, un ruolo diverso degli operatori nella pianificazione, mentre resta aperto il tema dei costi e della rimodulazione delle disparità tra porti.

Sul lavoro portuale, l'associazione si dichiara contraria agli emendamenti che favoriscono una sola parte dei lavoratori e chiede il riconoscimento del lavoro usurante e il prepensionamento. «Il lavoro dei porti è un lavoro usurante, fughe in avanti a noi non piacciono». In vista del rinnovo del contratto nazionale, Legora De Feo individua inoltre due questioni: la rappresentanza datoriale, con Uniport al tavolo insieme alle imprese di articolo 16, articolo 18, terminalisti e servizi portuali, e il riconoscimento del giusto compenso ai lavoratori in ferie.

Sul fronte infrastrutturale, i contenitori movimentati lo scorso anno sono stati 12,5-12,8 milioni, contro gli 11 milioni circa degli anni precedenti. «Dobbiamo correre ad aggiornare le nostre infrastrutture», ha detto il presidente, richiamando opere in corso da vent'anni a Genova, Napoli e Trieste.

A livello europeo, l'associazione ha sottoscritto con altre associazioni una lettera ai parlamentari europei sull'applicazione dell'ETS (Emission Trading System) ai porti e alle isole sotto i 200.000 abitanti. Secondo uno studio indipendente, la misura può incidere sulla sostenibilità economica dei collegamenti con le isole e comportare uno spostamento del transhipment verso altri paesi.

Sul versante della formazione, Uniport ha infine firmato un protocollo d'intesa con gli istituti tecnologici superiori per formare giovani da inserire nelle aziende associate, anche in relazione all'introduzione di tecnologie come intelligenza artificiale e cybersecurity.

Assemblea Uniport, Il Presidente Legora: la resilienza dei traffici va trasformata in crescita



Roma – “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 e un efficace coordinamento con tutte le altre Amministrazioni nazionali coinvolte, sia nella fase di gestione delle attività amministrative sia in quelle dei controlli”.

E “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 oggi 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 Mediterraneo continui ad affermare la propria centralità

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 partecipazione 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 **transshipment**, 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 2026 – Legora: “Per la competitività dei porti servono più infrastrutture, semplificazione e certezza delle regole”



I 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 oggi 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 **transshipment**, 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”.

Urso “Fare della blue economy un nuovo motore di sviluppo”

6 Ottobre 2026



ROMA (ITALPRESS) – ***“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. Attorno a questo progetto possiamo costruire una filiera integrata, collegando l’Interporto Quadrante Europa di Verona, i porti di Trieste e Ravenna e la miniera di Tassullo in Val di Non, esempio di valorizzazione del sottosuolo con un ridotto consumo di

suolo. L'obiettivo è mettere a sistema porti, logistica, industria e risorse minerarie. ***L'Italia, insieme a voi, può diventare un polo europeo d'avanguardia nel riciclo e nella trasformazione delle materie prime critiche***", ha concluso Urso.

-Foto IPA Agency-

Porti, traffici in ripresa ma Uniport avverte: senza opere e regole si frena

Uniport: porti resilienti e traffici in ripresa nel primo semestre. Legora De Feo chiede infrastrutture, semplificazione e regole certe.

[di Redazione Soldionline](#) 6 Ottobre 2026 alle 16:21

Preferisci ascoltare il riassunto audio? Abbiamo scelto una voce realizzata con strumenti avanzati IA per rendere i nostri testi subito accessibili a tutti



Fonte: ANSA

Il sistema portuale italiano “sta dimostrando ancora una volta resilienza”, ma per trasformare questa capacità di tenuta in **crescita stabile** e **competitività** servono tre leve: **infrastrutture**, **semplificazione** e **certezza delle regole**. È il messaggio lanciato da Pasquale Legora De Feo, presidente di Uniport, nel corso dell’assemblea pubblica dell’Unione Nazionale Imprese Portuali.

Perché i porti contano per economia e commercio

I porti sono un’infrastruttura chiave per l’economia: gestiscono i flussi di merci (dalle materie prime ai prodotti finiti), collegano le filiere industriali e logistiche e rappresentano un punto di accesso essenziale anche per i passeggeri, come nel caso delle crociere. Quando il commercio internazionale è sotto pressione, la tenuta dei traffici marittimi diventa un indicatore importante della capacità del Paese di restare integrato nelle rotte globali.

La richiesta di Uniport: una governance più solida e coordinata

Secondo Legora De Feo, per rendere più efficiente il sistema è necessaria “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”.

Il presidente di Uniport chiede anche un modello che “coinvolga le rappresentanze economiche, terminalisti e armatori in primis, riconoscendogli un ruolo non più soltanto propositivo, ma partecipativo”. I **terminalisti** sono gli operatori che gestiscono i terminal portuali (ad esempio container o passeggeri), mentre gli **armatori** sono i soggetti che operano nel trasporto marittimo.

Traffici: segnali di ripresa nel primo semestre

Legora De Feo ha richiamato un contesto internazionale complesso, “caratterizzato da forti tensioni geopolitiche, dalla crisi nel Golfo Persico e dalle pressioni sul commercio internazionale”.

Nonostante questo, ha ricordato che “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”. Nel dettaglio:

Crociere: “Il settore delle crociere si avvia verso nuovi record di passeggeri movimentati nei terminal italiani superando quota **15 milioni**”.

Ro-pax: il comparto è in “buona salute”. Il termine ro-pax indica i collegamenti che trasportano insieme passeggeri e veicoli su navi con carico “roll-on/roll-off”.

Container: “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**”. Il **TEU** (Twenty-foot Equivalent Unit) è l'unità di misura standard dei container, pari a un contenitore da 20 piedi: è uno degli indicatori più usati per misurare la capacità e il volume dei traffici container.

Il nodo infrastrutture: tempi certi per opere e dragaggi

Per Uniport, la ripresa dei traffici deve essere accompagnata da interventi in grado di aumentare capacità ed efficienza dei porti. “Abbiamo bisogno di dare tempi certi e rapidità di esecuzione alle grandi opere portuali, alla manutenzione ordinaria e agli interventi di dragaggio”, ha sottolineato Legora De Feo.

Il **dragaggio** è l'operazione di rimozione dei sedimenti dai fondali: è cruciale per mantenere profondità adeguate e consentire l'accesso e la manovra delle navi, soprattutto quelle di maggiori dimensioni.

Tra le opere citate dal presidente di Uniport figurano la **Diga di Genova**, la **Darsena di Levante** a Napoli, la **Darsena Europa** di Livorno e il **Molo VIII** di Trieste. Si tratta, ha osservato, 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”.

Assemblea Pubblica UNIPORT 2026 – Il Presidente 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”

Roma – “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 oggi 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”.



Assemblea Pubblica UNIPORT 2026 – Il Presidente 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”

Roma, 6 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 oggi 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”.

Riforma portuale e governance: la rotta tracciata da UNIPORT per il futuro della logistica italiana

Di [Redazione Seareporter.it](https://www.seareporter.it)

Ott 6, 2026



Durante l'Assemblea Pubblica a Roma, il Presidente Pasquale Legora De Feo ha chiesto una struttura centrale forte, tempi certi per le grandi opere e correttivi urgenti sulla Direttiva ETS.

Roma – Il sistema portuale italiano dimostra una solida resilienza, ma per trasformare questa capacità di tenuta in crescita stabile e competitività serve un salto di qualità nella governance. È questo il messaggio centrale lanciato da **Pasquale Legora De Feo**, Presidente di **UNIPORT**, nella relazione che ha aperto oggi a Roma l'Assemblea Pubblica dell'Unione Nazionale Imprese Portuali. L'evento ha riunito i rappresentanti del Governo, del Parlamento, delle istituzioni e del mondo imprenditoriale per un confronto sul futuro della portualità nazionale, affrontando i temi cruciali della riforma, delle infrastrutture, della fiscalità europea, del lavoro e della formazione.

Aperto i lavori, **Pasquale Legora De Feo** ha evidenziato come, nonostante le tensioni geopolitiche internazionali e le criticità nel Golfo Persico, il Mediterraneo mantenga intatta la sua centralità strategica. I dati del primo semestre confermano segnali incoraggianti di ripresa: il comparto crocieristico punta a superare i 15 milioni di passeggeri movimentati, il settore ro-pax viaggia su ottimi livelli e il segmento dei container guarda a fine anno alla riconferma dei 12,8 milioni di TEU registrati nel 2025. Ciononostante, secondo il Presidente di **UNIPORT**, per consolidare questa ripresa non bastano l'iniziativa privata e la capacità imprenditoriale, ma occorre un apparato pubblico efficiente, rapido e in grado di garantire certezza normativa.

Nel dettaglio della riforma dell'ordinamento portuale, **Pasquale Legora De Feo** ha espresso condivisione per quanto sostenuto dal Vice Ministro **Edoardo Rixi**, sottolineando la necessità di dotare il Paese di una struttura centrale capace di accelerare la realizzazione delle opere strategiche, agevolare il cofinanziamento con i capitali privati e supportare – anziché sostituire – le Autorità di Sistema Portuale nella gestione del demanio. Un'impostazione che richiede, secondo l'associazione, il passaggio a una governance partecipativa che coinvolga stabilmente terminalisti e armatori.

Sul fronte delle infrastrutture, il richiamo ai tempi certi di esecuzione e sblocco degli interventi si è concentrato su cantieri chiave come la Diga di Genova, la Darsena di Levante a Napoli, la Darsena Europa di Livorno e il Molo VIII di Trieste. Opere indispensabili per modernizzare la rete logistica nazionale, da integrare strettamente con le politiche industriali e la programmazione retroportuale.

Particolare attenzione è stata riservata alla dimensione europea e alla Direttiva ETS. **UNIPORT**, insieme alle altre sigle del comparto marittimo e ad **Assoporti**, ha recentemente scritto agli eurodeputati italiani per sollecitare deroghe mirate: l'obiettivo è escludere i collegamenti Ro-Ro/Pax con le isole maggiori ed evitare che i costi ETS penalizzino i porti italiani favorendo lo spostamento del transhipment verso scali extra-UE. Analoga attenzione è stata posta sul fronte occupazionale, dove il presidente ha ribadito la contrarietà a modifiche sbilanciate del lavoro portuale, auspicando invece l'approvazione delle norme a supporto del pensionamento anticipato e del riconoscimento delle attività come usuranti.



Il dibattito è proseguito con due tavole rotonde dedicate rispettivamente alla portualità e alla formazione. Al primo confronto hanno preso parte **Salvatore Deidda**, Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, **Roberto Petri**, Presidente di **Assoporti**, **Donato Liguori**, Direttore Generale del **MIT**, l'onorevole **Graziano Delrio** e **Simona Petrucci**, Presidente dell'Intergruppo Parlamentare per l'Economia del Mare. Al panel sulla formazione, focalizzato sul ricambio generazionale e sulle nuove tecnologie, sono intervenuti **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** del **Ministero della Difesa**.

Gli interventi istituzionali hanno arricchito la mattinata a partire dal videomessaggio del Ministro delle Imprese e del Made in Italy **Adolfo Urso**, il quale ha ricordato che la Blue Economy genera un indotto superiore al 10% del PIL, posizionando l'Italia al terzo posto in Europa per valore aggiunto e occupazione, e inserendosi a pieno titolo tra le filiere strategiche del piano industriale nazionale. A seguire, **Salvatore Deidda** ha confermato che l'iter della riforma portuale alla Camera resterà aperto al contributo degli operatori e si avvierà alla conclusione con il voto in aula previsto per i primi di novembre, rilanciando l'appello per una linea comune contro gli effetti distorsivi dell'ETS

marittimo. Le conclusioni sono state affidate nuovamente a **Pasquale Legora De Feo**, che ha ribadito la visione di un porto inteso come polo produttivo integrato nel territorio, capace di generare sviluppo economico attraverso la sinergia virtuosa tra istituzioni e imprese.

PORTI

Uniport, la resilienza dei porti va trasformata in crescita

L'associazione chiede al governo tempi certi per infrastrutture e dragaggi, più peso alle imprese nelle decisioni e una correzione dell'EU ETS

Roma

6 ottobre 2026



inforMARE - «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». Lo ha affermato da Pasquale Legora De Feo, presidente dell'Unione Nazionale Imprese Portuali (UNIPORT) nella relazione che ha aperto oggi a Roma l'assemblea pubblica dell'associazione.

Legora De Feo ha evidenziato 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 e, dopo un inizio d'anno più debole, i traffici marittimi nei porti italiani abbiano evidenziato nel primo semestre segnali di ripresa. «Questa resilienza - ha sottolineato - 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».



Il presidente di UNIPORT si è soffermato sulla riforma dell'ordinamento portuale attualmente in corso, ricordando che l'associazione 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, che resteranno le amministrazioni deputate alla gestione e allo sviluppo del demanio portuale nazionale. Confidiamo quindi - ha affermato - che l'iter di approvazione del disegno di legge recepisca tali principi e obiettivi».

Il tema centrale della riforma portuale in corso, così come ribadito in occasione dell'audizione informale di UNIPORT presso la Commissione Trasporti della Camera del 30 giugno scorso, per l'associazione non è la “riforma” stessa, quando la definizione di un modello per accelerare la progettazione e realizzazione di opere infrastrutturali. «In definitiva - spiegava UNIPORT ai deputati - «si evince anche dal titolo dato al disegno di legge» che, «più che di una proposta di “riforma” della legge fondamentale che regola la portualità, siamo davanti al riassetto della parte relativa all'infrastrutturazione e di profili connessi o conseguenti, con una impronta di valorizzazione di un coordinamento centrale al riguardo che si compirebbe attraverso uno strumento societario peculiare. Coerentemente con il pensiero espresso più volte - precisava UNIPORT - valutiamo favorevolmente un maggior accentramento dei processi decisionali che interessano l'infrastrutturazione della portualità, considerato che un'azione non coordinata sul fronte infrastrutturale non si traduce (e nella concreta esperienza infatti non sempre si è tradotta) in processi di infrastrutturazione efficienti (sotto i profili dell'allocazione dell'offerta, dei costi complessivi e della singola opera, dei tempi di realizzazione, dell'effettivo miglior utilizzo, della capacità di attrarre traffici e generare ricchezza e occupazione)».

Nella sua relazione odierna, Legora De Feo ha parlato quindi, riferendosi in particolare alla nuova diga foranea di Genova, alla la Darsena di Levante a Napoli, alla Darsena Europa di Livorno e al Molo VIII di Trieste, della 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. Secondo il presidente dell'associazione, le quattro nuove opere citate, che - ha precisato - sono state concepite molti anni fa, consentirebbero «ai porti interessati di avviare processi di trasformazione a beneficio dell'intera comunità portuale e retroportuale». Legora De Feo ha specificato che, tuttavia, la questione infrastrutturale non può essere affrontata per singoli segmenti, e programmazione portuale e logistica devono procedere insieme, in una logica di sistema integrato. «Siamo convinti - ha spiegato - che il coinvolgimento dei capitali privati contribuirà a dare nuovo impulso all'infrastrutturazione e all'efficienza del sistema trasformando il nostro Paese».

Se a giugno l'associazione ricordava i dubbi sollevati da servizi studi, giuristi e autorità indipendenti sulla compatibilità di alcune previsioni del Ddl con l'ordinamento dell'UE, tra cui quella cruciale dell'istituzione della Porti d'Italia Spa, la società pubblica prevista dal progetto di riforma a cui attribuire un ruolo centrale nella programmazione e nella realizzazione degli investimenti infrastrutturali portuali di interesse generale, accanto alle Autorità di Sistema Portuale, oggi il presidente di UNIPORT si è limitato a manifestare condivisione per l'impostazione del viceministro e ad esprimere fiducia nell'esito dell'iter parlamentare.

Quando al coinvolgimento degli operatori nelle decisioni, ultimamente pare che UNIPORT confidi che anche tale questione e quella della compresenza di ruolo regolatore e ruolo

operativo nello stesso soggetto si risolverà nel corso del processo di definizione della riforma. In precedenza l'associazione aveva espresso più di un timore su questo aspetto, come in occasione dell'audizione presso la Commissione Trasporti della Camera del 17 ottobre 2023, quando il governo non aveva ancora approvato il disegno di legge di riforma della governance portuale, via libera giunto alla fine dello scorso anno (*inforMARE* del [22 dicembre](#) 2025). Allora UNIPORT rilevava che, «con specifico riguardo all'ipotesi di rivedere (ampliare) ruolo e funzioni di un nuovo futuro soggetto di amministrazione dei porti, se pare condivisibile e coerente con una visione di sistema logistico l'ipotesi di attribuire a quel soggetto compiti di programmazione e pianificazione anche oltre i limiti del porto e degli ambiti portuali in funzione del maggior sviluppo di un efficace ed efficiente sistema logistico integrato, si ritiene debba essere valutata con molta cautela l'ipotesi che il soggetto regolatore e di amministrazione assuma compiti operativi, giacché non si ritiene assolutamente coerente con l'ordinamento la compresenza del ruolo di regolatore e di concorrente nello stesso soggetto».

Un capitolo specifico della relazione di Legora De Feo è stato dedicato poi alla dimensione europea e alla direttiva europea ETS che istituisce un sistema di scambio per le quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'UE, 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. «Proprio in questi giorni - ha ricordato - 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».

Infine, sul fronte del lavoro portuale il presidente di UNIPORT ha espresso preoccupazione 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 chiarito - 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». (*inforMARE*)

Assemblea Pubblica UNIPORT 2026

di [Claudio Di Salvo](#) 6 ottobre 2026, 19:34



“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 oggi 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”.

INFRASTRUTTURE, sistema portuale e imprese. A Roma l'assemblea pubblica di Uniport 2026

Ad avviso del presidente Pasquale Legora De Feo «i fini della competitività occorrono più infrastrutture, semplificazione e certezza delle regole». Egli ha rivolto un invito 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»

[Imprese 6 Ottobre 2026](#)



Roma, 6 ottobre 2026 – «Il sistema portuale italiano sta dimostrando ancora una volta resilienza, tuttavia, 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».

PRESENTE E FUTURO DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO

È questo il messaggio lanciato dal presidente di Uniport, Pasquale Legora De Feo, svolgendo la sua relazione che ha aperto stamani nella Capitale l'assemblea pubblica dell'Unione nazionale imprese portuali, evento che ha visto riuniti, al cospetto delle imprese rappresentate e degli stakeholder del settore, i rappresentanti del Governo, del Parlamento, delle Istituzioni e del mondo associativo e imprenditoriale, che si sono confrontati sul futuro della portualità italiana partendo dalla discussione sulla riforma della governance, sulle infrastrutture e sull'integrazione logistica, giungendo ad affrontare i temi del lavoro e della formazione. Il presidente di Uniport ha rammentato come, malgrado 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 milioni di teus (TEUS, o TEU, unità di misura standard dei container nel trasporto marittimo; *n.d.r.*).



LA RESILIENZA VA TRASFORMATA IN CRESCITA

«Questa resilienza deve essere sfruttata al meglio — ha sottolineato Legora De Feo —, poiché per continuare a crescere non bastano la capacità imprenditoriale e gli investimenti privati, abbiamo bisogno di un sistema pubblico in grado di accompagnare lo sviluppo con efficienza, rapidità e certezza delle regole». Per quanto concerne la riforma della governance, Uniport chiede meno architetture istituzionali e più efficienza. Infatti, è alla riforma dell'ordinamento portuale che il presidente Legora De Feo ha dedicato una parte rilevante della sua relazione. «Condividiamo quanto da sempre sostenuto dal viceministro 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». Altrettanto forte è stato 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, le darsene di Levante a Napoli ed Europa di Livorno, e il Molo VIII di Trieste, 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».

INFRASTRUTTURE E INTERMODALITÀ: TEMPI CERTI PER LE OPERE

A Uniport si dicono convinti che la questione infrastrutturale non possa venire affrontata per singoli segmenti, poiché programmazione portuale e logistica dovrebbero 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 —, inoltre, va rivisto il sistema ETS per evitare penalizzazioni a porti e imprese europee». E proprio 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, che sulle attività di transhipment, favorendo lo spostamento di traffici e investimenti verso porti di paesi terzi. Allo specifico riguardo, Legora ha dichiarato di avere trasmesso in questi giorni, (congiuntamente alle altre associazioni degli operatori del settore marittimo portuale e ad Assoporti) agli eurodeputati italiani relatori ombra della revisione dell'ETS marittimo al Parlamento europeo una lettera per richiedere deroghe mirate che escludano i collegamenti marittimi Ro-Ro/Pax con le isole maggiori dall'ETS, oltreché per neutralizzare il costo ETS come driver del ricollocamento delle attività di trasbordo contenitori fuori Europa». Riguardo al capitolo relativo al lavoro portuale, il presidente di Uniport ha espresso

alcune preoccupazioni ingenerate da alcuni emendamenti al disegno di legge sulla riforma portuale, che ad avviso degli imprenditori del settore, altererebbero l'attuale assetto del lavoro portuale e gli equilibri raggiunti.



LAVORO E PENSIONAMENTI ANTICIPATI: IL RICAMBIO GENERAZIONALE

«Siamo contrari a proposte che in nome della tutela del lavoro mirano al rafforzamento di uno soltanto dei pilastri che lo sorreggono – ha rimarcato Legora De Feo –, mentre 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 di Uniport, nel corso della mattinata 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 Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), Graziano Delrio (esponente del Partito Democratico e già ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti) e Simona Petrucci (presidente dell'Intergruppo parlamentare per l'Economia del mare). Alla discussione sulla formazione, materia alla quale le imprese terminalistiche guardano con attenzione, considerate anche le sfide poste dal ricambio generazionale e dalle nuove tecnologie, sono intervenuti 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).



Pasquale Legora De Feo

INTERVENTI ISTITUZIONALI E CONCLUSIONI

Ha aperto gli interventi istituzionali il ministro dell'Industria e del Made in Italy Adolfo Urso, che in modalità *da remoto* ha osservato come il Governo meloni abbia scelto di considerare il mare una componente strutturale della crescita, «considerato che il settore attiva un indotto superiore al 10% del prodotto interno lordo e colloca l'Italia al terzo posto in Europa per valore aggiunto e occupazione». Egli ha quindi aggiunto che «nel documento di politica industriale Made in Italy 2030, la Blue Economy viene valorizzata come una delle nuove filiere strategiche che, per crescere, ha bisogno delle imprese e di porti moderni, quindi di procedure digitali, intermodalità, transizione energetica». Il presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dei deputati, Salvatore Deidda, ha dal canto suo sottolineato che «il processo di riforma portuale in corso è e rimane aperto», aggiungendo che «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 quindi 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. Dal confronto di oggi è emersa l'esigenza di una stretta collaborazione tra istituzioni e imprese al fine di accompagnare la trasformazione della portualità italiana e cogliere le opportunità legate alla posizione strategica del Mediterraneo. «Il porto che immaginiamo – ha concluso al riguardo il presidente di Uniport, 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».