

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“I margini di redditività di diverse imprese terminalistiche si sono significativamente ridotti”

Nicola Capuzzo · Friday, January 5th, 2024

[Questo contenuto rientra fra quelli pubblicati all'interno dell'inserto speciale “Un anno di SHIPPING in ITALY – Edizione 2023]

*Contributo a firma di Pasquale Legora De Feo **

** presidente Uniport*

Un anno in chiaroscuro. Forse questo è il modo più efficace per definire sinteticamente l'anno che sta per terminare con riguardo alla portualità in genere.

Sicuramente positivo per quel che riguarda UNIPORT quale soggetto rappresentativo di imprese e terminalisti portuali. Abbiamo proseguito nel senso dell'ampliamento della base associativa e nella direzione di sempre più coinvolgere, anche grazie al rinnovato e sempre maggiore impegno dei componenti vecchi e nuovi dei nostri organi associativi – Vicario e Vice Presidenti – il maggior numero di associati (tendenzialmente tutti) per sempre meglio veicolare le proposte dell'associazione nelle sedi decisionali e verso le altre realtà associative in cui UNIPORT è presente o con le quali costruttivamente ci confrontiamo.

Non altrettanto positive sono le valutazioni per quanto riguarda l'andamento dei traffici. Il conflitto russo-ucraino che si sta prolungando oltre ogni più pessimistica aspettativa, e la crisi che sta infiammando l'area israelo-palestinese, hanno per buona parte ridimensionato gli effetti del “rimbalzo” post Covid oltre a generare un rilevante incremento di costi delle materie prime (in primis di quelle energetiche, ma non solo di quelle) e del denaro.

Non possiamo – fortunatamente – parlare di una crisi del sistema delle imprese e dei terminalisti italiani, ma è innegabile che i margini di redditività di diverse tra quelle imprese sono significativamente ridotti e, purtroppo, non è prevedibile un'inversione di tendenza a breve termine. Nonostante ciò si deve dare atto che sul fronte dell'occupazione e della propensione all'investimento non vi sono stati contraccolpi, né se ne prevedono. Le imprese lavorano, pur in

una congiuntura non favorevole, per essere pronte a cogliere ogni opportunità e riprendere, non appena lo scenario sarà più positivo, a competere con sempre maggiore efficacia.

Tra le cose importanti che ci ha portato l'anno 2023 vogliamo ricordare il Piano del Mare. Già sul finire dello scorso anno, quando era stato istituito il Ministero del Mare, avevamo valutato favorevolmente quella scelta e l'obiettivo di dotare il nostro Paese di un documento – il Piano del Mare – teso a mettere a fuoco le priorità nazionali nel settore della marittimità e della logistica legata al mare.

Il risultato, pur se perfettibile, sicuramente è importante con particolare riguardo a diverse tra le azioni-obiettivi, che peraltro coincidono con molte delle esigenze segnalate da UNIPORT al Gruppo di lavoro che ha supportato il CIPOM nella stesura del Piano che emergono da quel documento: regolazione omogenea; riduzione delle barriere burocratiche; visione integrata del trasporto marittimo da e verso le altre modalità; incentivazione dell'intermodalità tra i porti e i corridoi europei; integrazione dei bacini d'utenza dei cluster portuali con i corridoi TEN-T; sviluppo dei collegamenti di ultimo miglio, in particolare ferroviari; creazione di interporti integrati con le realtà portuali; impulso alle ZES e ZLS; investire in infrastrutture e attrezzature che rispondano alla necessità della capacità portuale e all'aumentata dimensione delle navi; semplificazione delle procedure di dragaggio; adeguamento finalizzato alla transizione energetica; investire in automazione digitalizzazione e semplificazione dei processi; dotare i porti di adeguati strumenti di pianificazione.

Confidiamo che l'azione positiva del Ministro Musumeci consenta di realizzare le giuste sinergie per raggiungere questi obiettivi e aggiornare il Piano così da affrontare anche le ulteriori sfide che aspettano il nostro settore.

Una valutazione di massima positiva avevamo anche dato del Regolamento concessioni, che dopo quasi trenta anni finalmente è stato emanato al termine del 2022, confidando anche nella disponibilità del Vice Ministro Rixi all'ascolto delle richieste di modifica.

Purtroppo dobbiamo prendere atto che non solo non si è proceduto in quella direzione, anzi le successive Linee Guida hanno introdotto ulteriori aggravi e ancora non sono stati sciolti alcuni "nodi" (ETS, modifica dei parametri di adeguamento dei canoni di concessione, ma non solo) che vorremmo fossero risolti a breve anche per consentire alle imprese che rappresentiamo di continuare a svolgere con efficacia il ruolo di supporto indispensabile al sistema economico e sociale del Paese e alla sua crescita.

[ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY](#)

IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

SHIPPING ITALY

PDF
interattivo

NICOLA CAPUZZO DIRETTORE RESPONSABILE

UN ANNO DI SHIPPING IN ITALY

© RIPRODUZIONE RISERVATA

EDIZIONE 2023



This entry was posted on Friday, January 5th, 2024 at 9:45 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

