

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“L’anno che si conclude potrebbe essere rappresentato da un Giano bifronte”

Nicola Capuzzo · Sunday, December 28th, 2025

A questo link leggi l’inserto speciale “Un anno di SHIPPING in ITALY” – Edizione 2025

*Pasquale Legora de Feo **

** presidente Uniport*

Come abbiamo detto in occasione della nostra Assemblea pubblica, l’anno che si avvia a conclusione ben potrebbe essere rappresentato, dall’angolo di visuale degli operatori portuali e terminalisti, da un Giano bifronte.

Da un lato positivo, per la complessiva tenuta dei livelli di traffico – ma con oscillazioni anche significative in singole realtà (anzitutto a motivo di riassetti delle alleanze tra i maggiori gruppi armatoriali o scelte di alcuni tra questi) – nonostante il perdurare del conflitto russo-ucraino, l’affievolirsi delle minacce nell’area del Mar Rosso e di Suez, l’incognita delle misure sostanzialmente protezionistiche dell’amministrazione USA. Positivo, ancora – lo strumento Log In Business – che dimostra l’attenzione effettiva e concreta a supporto della digitalizzazione delle imprese, quindi della catena logistica in tutte le sue componenti.

Dall’altro lato, possiamo citare come non positivo del 2025, non essere stati risolti e in alcuni casi neanche affrontati elementi che limitano le potenzialità competitive e di crescita del sistema logistico nazionale.

Crescita che necessariamente deve far leva su porti e imprese terminalistiche e portuali: gate dell’import e export a servizio del sistema produttivo e di consumo del Paese; sistema che, se potenziato sul versante delle connessioni di rete (ferroviarie anzitutto) e adeguato dal punto di vista infrastrutturale (in primo luogo per quel che riguarda i fondali; quindi, i dragaggi) con interventi opportunamente mirati e velocizzati, potrà candidarsi a divenire versante marittimo meridionale

per molti Paesi europei e, in misura ancora maggiore rispetto ad oggi, fulcro delle rotte infra-mediterranee.

Richiamo soltanto i problemi irrisolti, o peggio neanche considerati: mancata istituzione del fondo per l'incentivazione al pensionamento dei lavoratori portuali; mancata inclusione di alcune professionalità tipiche dell'operatività portuale tra le attività usuranti; perdurare di carenza di chiarezza riguardo l'adeguamento dei canoni di concessione demaniale; l'esclusione dell'obbligo di assicurazione RC per i mezzi operativi utilizzati (esclusivamente) in porto.

Aggiungo a questi, poiché di criticità talora maggiore, quanto di spiacevolmente nuovo abbiamo trovato nel corso del 2025: l'imposta regionale sui canoni concessori introdotta dalla Campania; la revisione della normativa riguardo l'indennizzo dei tempi di attesa dell'autotrasporto che sul versante portuale pare più creare problemi che risolvere.

Se devo indicare invece un tema che ha caratterizzato l'anno che sta terminando, senza dubbio di smentita posso citare la riforma dell'ordinamento portuale. O meglio il gran parlare che si è fatto sul tema.

Confronto culturalmente anche interessante, ma di utilità sicuramente parziale dal punto di vista dell'impresa privata, poiché anche nei documenti informali fin qui circolati non abbiamo intravisto ipotesi di soluzione alle problematicità di cui abbiamo parlato né, seppure quasi esclusivamente incentrati su aspetti di assetto istituzionale, abbiamo individuato modifiche volte a risolvere criticità tipiche del sistema-Paese, ovvero mirate a: semplificazione della macchina amministrativa e dei livelli istituzionali e decisionali; integrazione degli strumenti di pianificazione e programmazione; effettivo confronto con gli operatori e loro coinvolgimento – quali destinatari della stessa attività – in tutte le fasi di elaborazione degli atti di normazione e regolazione; attenzione alla tutela delle capacità competitiva di imprese – quelle terminalistiche e portuali – che operano in un mercato che non ha confini né nazionali, né dell'UE, bensì è di dimensioni mondiali.

Proprio mentre stiamo mettendo su carta queste considerazioni stanno circolando documenti, ancora informali che si apprestano ad essere sottoposti al Consiglio dei ministri. Queste valutazioni le rivedremo, ovviamente, alla luce di un esame approfondito degli ultimi testi, che faremo a breve, con il coinvolgimento di tutti i nostri associati.

Se quindi possiamo esprimere un auspicio per il 2026, confidiamo che alla soluzione delle crisi politiche e militari si aggiungano: segnali di ripresa della produzione e dei consumi, alimentando in tal modo anche i traffici; l'avvio a soluzione di problemi che da tempo gli operatori terminalisti hanno indicato come prioritari; un confronto vero ed effettivo su un disegno di revisione dell'ordinamento portuale orientato al mercato.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Sunday, December 28th, 2025 at 9:40 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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

