



FEDERAZIONE AUTONOMA SINDACATI TRASPORTI LIGURIA

**PORTUALITA' ITALIANA: prima di decidere la riforma,
serve ascoltare chi i porti li fa vivere.**

di Mario PINO

Presidente della FAST/Confsal Liguria.

La recentissima polemica della sen. Raffaella Paita e dell'on. Marianna Madia (apparsa su Il Secolo XIX del 6/6/26) ha avuto il positivo effetto di riportare l'attenzione sui contenuti della proposta di riforma della portualità italiana, più precisamente sul disegno di legge di riordino della legge n.84/1994, approvato dal Consiglio dei Ministri il 22 dicembre 2025 ed attualmente all'esame del Parlamento.

Infatti il dibattito sulla riforma della governance portuale italiana si sta rapidamente concentrando su assetti istituzionali, modelli di coordinamento nazionale e nuove strutture di indirizzo strategico.

Tutto legittimo. Tutto importante.

Ma manca ancora, secondo noi, una domanda fondamentale:

chi è stato realmente ascoltato prima di arrivare a una riforma di questa portata?

Al quale vogliamo aggiungere un necessario corollario:

chi diventa opportuno ascoltare prima del varo di un provvedimento così importante?

Noi, come Fast/Confsal, come sindacato autonomo, non ci interessa alimentare contrapposizioni di principio. Noi non siamo "contro" la riforma per definizione, né "a favore" per automatismo.

Ci interessa una sola cosa: che il sistema portuale italiano funzioni meglio di oggi, crei più lavoro, più traffici, più investimenti e più competitività reale.

E per farlo serve un metodo all'altezza della posta in gioco.

Perché i porti non sono strutture amministrative: sono ecosistemi vivi.

La realtà infatti è un'altra.

I porti sono :

lavoro operativo quotidiano, investimenti industriali multimilionari, traffici internazionali, logistica integrata, ferrovia, autotrasporto, terminal shipping, imprese private e pubbliche, territori e comunità locali.

E soprattutto sono persone che ogni giorno garantiscono che tutto questo funzioni.

Sono lavoratori portuali, terminalisti, armatori, spedizionieri, operatori ferroviari, autotrasportatori, imprese logistiche, tecnici, enti locali.

Ogni riforma che interviene su questo sistema non può essere trattata come una semplice revisione organizzativa.

Il punto non è ideologico. Non è una scelta tra Stato centrale o autonomie locali.

Il punto è un altro: **la riforma accelera davvero il sistema portuale italiano o aggiunge complessità?**

Perché nel mondo della logistica la variabile decisiva è una sola: il tempo.

Tempo per autorizzare un'opera; tempo per realizzarla; tempo per renderla operativa; tempo per essere competitivi.

Un sistema portuale competitivo non è quindi quello più "ordinato sulla carta", ma quello più veloce nel trasformare investimenti in traffici e traffici in lavoro.

Ma c'è un punto su cui questa domanda diventa concreta: è il sistema del Mar Ligure Occidentale.

Il sistema Genova-Savona-Vado non è un porto tra gli altri

E' il principale gateway logistico italiano.

Qui si concentrano: la nuova diga foranea, il Terzo Valico, l'intermodalità ferroviaria, il traffico containers, le crociere, la logistica industriale.

Qui ci sono: i grandi investimenti infrastrutturali, il nodo ferroviario verso il Nord Italia, il collegamento con i corridoi europei, il traffico container e Ro-Ro, la sfida reale della competitività con i grandi porti del Nord Europa e del Mediterraneo.

Qui si gioca la credibilità della portualità italiana.

Se una riforma funziona qui, può funzionare nel resto del Paese.

Se qui rallenta, rallenta tutto il sistema.

In questi ultimi tempi, con toni diversi ma con simili contenuti, molti operatori, esperti e protagonisti del settore pare stiano sollevando una questione comune:

la portualità non si governa senza ascolto reale del sistema che la compone.

Non vuole essere una critica alla riforma in sé.

Vuole essere una richiesta di metodo.

E quando un settore chiede ascolto, non è un segnale da ignorare.

E' un segnale da organizzare.

Perciò la nostra proposta è:

la convocazione del primo Parlamento del Lavoro Portuale e della Logistica a Genova, luogo simbolo della portualità italiana.

Non come evento celebrativo, ma come momento pubblico nazionale di confronto tra **tutti** gli attori del sistema.

Un luogo dove porre una domanda semplice ma decisiva:

Qual è la portualità italiana che vogliamo nel 2040?

Perché una riforma della portualità non può essere una partita tra modelli amministrativi.
Deve essere una scelta industriale per il Paese
E le scelte industriali si costruiscono con chi produce valore, non solo con chi scrive norme.

Il nostro sindacato, la Federazione Autonoma dei Sindacati del Trasporto, non si colloca nel dibattito tra favorevoli e contrari alla riforma.

Si colloca in altro spazio: quello della costruzione del consenso attraverso il confronto reale.
Perché il rischio più grande non è una riforma giusta o sbagliata.
Il rischio più grande è una riforma che non viene compresa, non viene condivisa e quindi non produce gli effetti attesi.

Prima di cambiare il modello di governance della portualità italiana, è necessario rafforzare la qualità del dialogo tra tutti i soggetti che ne fanno parte.
Non per rallentare il cambiamento. Ma per renderlo efficace.

Il futuro dei porti italiani non si decide da soli. Si costruisce insieme.

E si costruisce con chi, ogni giorno, quei porti li fa funzionare davvero.

Genova, 6 giugno 26.

FAST/CONFSAL Liguria - Piazza Acquaverde 5 - III Piano- 16126 Genova

E-MAIL: liguria@sindacatofast.it
liguria@slm.sindacatofast.it