

**MEMORIE PER L'AUDIZIONE PRESSO LA IX COMMISSIONE PERMANENTE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI – TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI
RIFORMA DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84**

10 giugno 2026 – Roma

Onorevole Presidente,

Onorevoli Deputati,

la FIT-CISL ringrazia la Commissione per l'opportunità di partecipare al confronto su una riforma che investe un settore strategico per lo sviluppo economico, logistico e industriale del Paese.

La portualità rappresenta una delle principali infrastrutture materiali e immateriali dell'Italia. Attraverso i porti transitano quote rilevanti del commercio internazionale, delle filiere industriali e dei collegamenti con il Mediterraneo e i mercati globali. Per questa ragione la revisione della governance del sistema portuale non può essere considerata un mero intervento organizzativo, ma costituisce una scelta di politica industriale, infrastrutturale e occupazionale destinata a produrre effetti di lungo periodo.

La FIT-CISL considera il percorso parlamentare la sede più idonea per approfondire e migliorare il testo della riforma, rafforzandone gli obiettivi di efficienza e competitività senza compromettere il ruolo dei territori, la qualità della governance pubblica e la tutela del lavoro.

La discussione oggi aperta riguarda il modello di sviluppo della logistica nazionale, il ruolo dello Stato nella programmazione strategica, il rapporto tra interesse pubblico e attività economica, nonché il valore delle professionalità che quotidianamente

garantiscono il funzionamento del sistema portuale italiano.

La Legge 84 del 1994 ha rappresentato una delle più importanti riforme della portualità italiana. Essa ha consentito di superare modelli organizzativi non più adeguati alle trasformazioni del commercio internazionale, introducendo una netta separazione tra funzioni pubbliche di indirizzo, regolazione e pianificazione e attività economiche svolte dagli operatori privati in regime concessorio.

Tale assetto ha favorito la crescita dei traffici, l'integrazione dei porti italiani nelle reti logistiche europee e mediterranee e la costruzione di relazioni industriali avanzate fondate sulla centralità del lavoro, della professionalità e della contrattazione collettiva.

Per queste ragioni la FIT-CISL ritiene che ogni intervento di riforma debba muoversi nel solco dei principi fondamentali della Legge 84/94, aggiornandone gli strumenti e rafforzandone la capacità di risposta alle nuove sfide della logistica globale.

La nostra organizzazione non assume una posizione pregiudizialmente contraria alla riforma. Al contrario, da tempo sosteniamo la necessità di rafforzare il coordinamento nazionale delle politiche portuali e logistiche.

La competizione internazionale si sviluppa sempre più tra sistemi logistici integrati e non tra singoli scali.

In tale scenario assumono inoltre un rilievo crescente le trasformazioni geopolitiche che stanno ridefinendo gli equilibri del commercio marittimo internazionale e delle catene logistiche globali. La crisi del Mar Rosso, l'evoluzione dei traffici nel Mediterraneo, la competizione crescente tra i grandi hub del Nord Europa e del Nord Africa, i processi di reshoring industriale europeo e le nuove direttrici infrastrutturali euro-mediterranee rendono sempre più necessario rafforzare la capacità strategica del sistema portuale italiano. La riforma della governance deve quindi essere letta anche come uno strumento volto a rafforzare il posizionamento geopolitico e logistico dell'Italia nello scenario mediterraneo ed europeo.

In tale contesto l'esigenza di una cabina di regia nazionale appare reale e condivisibile.

Tuttavia, il punto centrale non può essere individuato in una contrapposizione tra coordinamento nazionale e autonomia territoriale. Il sistema portuale italiano necessita di entrambi. Occorre rafforzare la capacità strategica dello Stato senza indebolire il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale, che rappresentano il presidio pubblico più vicino alle comunità portuali, alle filiere produttive e alle specificità dei territori.

La FIT-CISL riconosce alcuni elementi positivi presenti nell'impianto della proposta. Una governance maggiormente coordinata potrebbe favorire una migliore programmazione degli investimenti, una più efficace integrazione tra porti e reti infrastrutturali, una maggiore capacità di attrazione dei traffici internazionali e una visione unitaria dello sviluppo logistico nazionale.

Accanto a tali aspetti, permangono tuttavia elementi che richiedono ulteriori approfondimenti.

Particolare attenzione merita il ruolo attribuito alla costituenda Porti d'Italia S.p.A. rispetto alle competenze oggi esercitate dalle Autorità di Sistema Portuale e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'obiettivo della riforma deve essere la semplificazione dei processi decisionali e non la creazione di livelli ulteriori di governance o di possibili sovrapposizioni di competenze.

La costituzione di un soggetto nazionale titolare di funzioni rilevanti nella programmazione, progettazione, realizzazione e gestione degli interventi infrastrutturali strategici richiede una chiara delimitazione delle competenze rispetto alle Autorità di Sistema Portuale e alle amministrazioni territoriali.

La FIT-CISL ritiene necessario che il Parlamento definisca in modo puntuale quali

funzioni restino nella piena disponibilità delle AdSP e quali siano attribuite alla nuova società, evitando duplicazioni procedurali e fenomeni di progressivo svuotamento delle competenze territoriali.

La nuova società non può trasformarsi in una holding centralizzata sostitutiva delle Autorità di Sistema Portuale. La funzione di coordinamento strategico nazionale deve rafforzare la capacità programmatica del sistema senza determinare processi di progressivo accentramento amministrativo o di svuotamento delle competenze territoriali maturate nell'ambito delle AdSP.

Una moderna governance deve certamente rafforzare la capacità di indirizzo strategico nazionale, ma deve al contempo preservare il valore delle competenze maturate nei territori e il principio di prossimità amministrativa che costituisce uno dei punti di forza del modello delineato dalla Legge 84/94.

Le Autorità di Sistema Portuale rappresentano un patrimonio istituzionale che deve essere valorizzato. La conoscenza delle specificità territoriali, delle vocazioni produttive dei singoli scali e delle esigenze delle comunità portuali costituisce un elemento imprescindibile per una programmazione efficace.

Per la FIT-CISL il rafforzamento del coordinamento nazionale deve procedere parallelamente al consolidamento del ruolo delle AdSP.

Riteniamo inoltre necessario affrontare in maniera più organica il tema dell'integrazione tra porto, retroporto e logistica terrestre.

Una parte significativa delle inefficienze del sistema deriva infatti dalla frammentazione delle competenze e dalla separazione tra pianificazione portuale, sviluppo delle aree retroportuali e programmazione delle infrastrutture ferroviarie e logistiche.

Una governance moderna deve essere in grado di governare l'intera catena logistica e non esclusivamente il perimetro portuale.

La competitività del sistema portuale non dipende esclusivamente dalla governance istituzionale o dalla disponibilità di infrastrutture, ma anche dalla capacità di ridurre i fattori burocratici e amministrativi che rallentano gli investimenti, le operazioni logistiche e l'integrazione intermodale. Per questa ragione riteniamo necessario rafforzare gli strumenti di semplificazione amministrativa, accelerare i tempi autorizzativi, migliorare l'interoperabilità digitale tra i diversi soggetti pubblici e privati coinvolti nella catena logistica, consolidare il ruolo dello Sportello Unico Doganale e favorire processi di digitalizzazione realmente integrati ed efficienti.

Particolare attenzione deve essere riservata al lavoro.

La FIT-CISL ritiene che il lavoro debba tornare al centro della riforma.

Nel testo attualmente in discussione gli aspetti relativi al lavoro risultano ancora insufficientemente sviluppati rispetto alla loro rilevanza strategica.

È necessario rafforzare il lavoro portuale temporaneo disciplinato dall'articolo 17, ampliandone le competenze e garantendone una maggiore efficacia. Occorre, inoltre, tutelare il Contratto Collettivo Nazionale dei Porti, contrastare il dumping contrattuale, investire nella formazione continua, innalzare gli standard di sicurezza, favorire il ricambio generazionale e rendere pienamente esigibili le disposizioni previste dall'articolo 15-bis della Legge n. 84/1994.

Al fine di prevenire fenomeni di dumping contrattuale, le società che svolgono servizi di interesse generale nell'ambito portuale devono essere ricomprese tra le aziende alle quali si applica il comma 13 dell'articolo 17 della Legge n. 84/1994.

La competitività dei porti italiani non può fondarsi sulla compressione dei diritti o sulla precarizzazione del lavoro.

Essa si costruisce attraverso qualità professionale, sicurezza, stabilità occupazionale e relazioni industriali partecipative.

Occorre inoltre rafforzare i meccanismi di controllo sugli obblighi industriali, infrastrutturali e occupazionali assunti dai concessionari, garantendo maggiore

trasparenza nell'attuazione degli investimenti programmati, nella qualità del lavoro applicato nei terminal e nel rispetto degli impegni connessi alle concessioni demaniali portuali.

Esprimiamo inoltre perplessità rispetto alle disposizioni che disciplinano il trasferimento del personale delle Autorità di Sistema Portuale verso la nuova società Porti d'Italia S.p.A.

Riteniamo indispensabile garantire criteri trasparenti e oggettivi, piena tutela dei percorsi professionali maturati, salvaguardia della contrattazione collettiva e integrativa, confronto preventivo con le organizzazioni sindacali e assenza di penalizzazioni per il personale che continuerà a operare presso le AdSP..

Le competenze tecniche e amministrative sviluppate negli anni rappresentano un patrimonio pubblico strategico che non deve essere disperso.

Un ulteriore tema non più rinviabile riguarda il ricambio generazionale e il riconoscimento della particolare gravosità delle attività portuali.

Le lavoratrici e i lavoratori del settore operano quotidianamente in contesti caratterizzati da elevata complessità organizzativa, lavoro a turni, attività notturne, esposizione agli agenti atmosferici e rilevanti responsabilità in materia di sicurezza.

Per queste ragioni riteniamo necessario affrontare con maggiore decisione il tema della sostenibilità sociale e previdenziale del lavoro portuale.

In tale ambito richiamiamo l'attenzione sul Fondo di accompagnamento all'esodo per i lavoratori portuali, già previsto dall'ordinamento e recepito nell'ambito della contrattazione nazionale di settore.

Riteniamo necessario che Parlamento e Governo assicurino il completamento del percorso attuativo già avviato affinché tale strumento possa diventare pienamente operativo.

Contestualmente occorre procedere verso il pieno riconoscimento della gravosità delle attività portuali ai fini previdenziali, garantendo adeguate tutele e favorendo il ricambio generazionale.

La FIT-CISL considera inoltre imprescindibile il coinvolgimento strutturato delle organizzazioni sindacali e delle rappresentanze economiche.

Una governance moderna non si fonda esclusivamente sull'accentramento delle decisioni, ma sulla partecipazione, sulla condivisione delle scelte e sulla corresponsabilità dei soggetti coinvolti.

Per questo motivo riteniamo opportuno prevedere forme permanenti di confronto tra istituzioni, Autorità di Sistema Portuale, operatori economici e organizzazioni sindacali.

In conclusione, la FIT-CISL ritiene che la riforma della portualità debba rappresentare un'occasione per rafforzare il sistema logistico nazionale senza disperdere il patrimonio di competenze, professionalità e relazioni costruito negli ultimi trent'anni.

Servono infrastrutture moderne, procedure più rapide e una governance capace di assicurare una visione strategica unitaria. Ma serve, allo stesso tempo, preservare il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale, valorizzare il contributo dei territori e riconoscere il lavoro quale elemento centrale della competitività del sistema.

La sfida non è scegliere tra centralizzazione e autonomia, ma costruire un modello capace di integrare programmazione nazionale, prossimità amministrativa, partecipazione delle parti sociali e sviluppo sostenibile.

Per la FIT-CISL non esiste una portualità moderna senza lavoro qualificato, sicuro e adeguatamente tutelato. Non esiste crescita senza investimenti nelle competenze. Non esiste competitività senza il coinvolgimento delle lavoratrici e dei lavoratori nei processi di innovazione e cambiamento.

Per queste ragioni confermiamo la nostra piena disponibilità a collaborare con il Parlamento, il Governo e tutti gli attori istituzionali e sociali affinché la riforma possa tradursi in una concreta opportunità di crescita per il sistema Paese, per i porti italiani e per le persone che vi lavorano ogni giorno.

FIT-CISL

Federazione Italiana Trasporti