Riforma portuale, a Palazzo San Giorgio il confronto su governance e competitività del Mediterraneo

02 Ottobre 2026

La riforma della governance portuale e il ruolo dell'Italia nelle nuove geografie della logistica internazionale sono stati al centro del workshop "La riforma portuale: strumento per la competitività del Mediterraneo da Oriente a Occidente", promosso dall'Associazione Altero Matteoli in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e ospitato nella Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio.

Un confronto particolarmente partecipato dal cluster dei porti di Genova e Savona-Vado, che ha visto la presenza del viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi e riunito esponenti delle istituzioni, del mondo portuale e marittimo e alcuni dei protagonisti del percorso di elaborazione della riforma, in una fase nella quale il disegno di legge è ancora all'esame del Parlamento e il suo contenuto è oggetto del confronto istituzionale.
La discussione ha affrontato alcuni dei nodi destinati a incidere sull'evoluzione del sistema portuale italiano: il rapporto tra dimensione nazionale e territoriale, la programmazione degli investimenti, la semplificazione delle procedure, la capacità decisionale e il ruolo delle infrastrutture nel sostenere la competitività dei porti e delle filiere logistiche.

Ad aprire i lavori è stato il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale Matteo Paroli, che ha collocato il dibattito nel contesto delle profonde trasformazioni intervenute dal 1994 a oggi, sia nel settore marittimo sia nel quadro normativo europeo e nelle dinamiche geopolitiche. «Serve una riforma, serve un nuovo disegno normativo che ci consenta di spendere meglio e con più razionalità i soldi che lo Stato investirà nei propri porti per i prossimi 30 anni. Quando parliamo quindi di legge di riforma, in quest'ottica dobbiamo leggerla come una legge che non stravolge, ma che migliora, che affina, che dà un indirizzo alle Autorità di Sistema Portuale affinché vi sia quella specializzazione che il nostro settore purtroppo non ha sperimentato negli ultimi anni».
Per Paroli, uno degli aspetti centrali del percorso di riforma riguarda infatti la necessità di coordinare la programmazione delle infrastrutture, evitando sovrapposizioni e duplicazioni e rafforzando la capacità del sistema di orientare gli investimenti in funzione della competitività complessiva. «*Rischiamo di andare a investire denaro pubblico per duplicare opere a poche miglia di distanza le une dalle altre. Non ce lo possiamo più permettere. La legge di riforma individua quindi un percorso di cornice nazionale e di regolazione che vada, in qualche modo, a coordinare le azioni delle singole Autorità di Sistema*». È un tema che si lega direttamente alla capacità di accompagnare l'evoluzione dei traffici con una rete infrastrutturale adeguata e coordinata. La competitività dei porti, infatti, si misura anche nella loro connessione con le reti ferroviarie e stradali, con i sistemi logistici e con i mercati di riferimento. Ed è proprio la dimensione internazionale a rendere particolarmente rilevante il rapporto tra portualità e dinamiche geopolitiche complesse che oggi si sovrappongono proprio alla

logistica dei trasporti marittimi, ha osservato Paroli, richiamando l'impatto che le crisi internazionali possono produrre sulle rotte e sulle catene di approvvigionamento e il ruolo del Mediterraneo, snodo tra Oriente e Occidente, negli scenari del commercio mondiale.
«*Tutto ciò che accade nel continente medio-orientale ha oggi il potenziale di stravolgere le dinamiche trasportistiche in tutto il mondo, rischiando di marginalizzare i trasporti che hanno visto il Mediterraneo da sempre al centro dell'economia marittima mondiale. Anche questo è un tema che la legge di riforma necessariamente dovrà trattare*».

Su questo stesso terreno si è sviluppato l'intervento conclusivo del viceministro Edoardo Rixi, che ha inquadrato la riforma nella necessità di rafforzare la dimensione marittima dell'Italia e la capacità del sistema portuale di competere in uno scenario internazionale profondamente cambiato. Il Mediterraneo, ha sottolineato, non rappresenta soltanto una posizione geografica favorevole, ma una piattaforma strategica attraverso la quale l'Italia può rafforzare il proprio ruolo nelle catene logistiche globali. «*La riforma portuale punta a rafforzare il sistema Paese e a valorizzare le competenze e le eccellenze dei nostri territori. L'Italia dispone di una filiera marittima di livello mondiale: porti, imprese, lavoratori e competenze rappresentano una forza straordinaria che dobbiamo trasformare in crescita e ricchezza per il Paese. La sfida è fare squadra. Un sistema forte e coordinato moltiplica la capacità di ogni singolo territorio e ci permette di competere con maggiore forza sui mercati internazionali. Vogliamo rafforzare il ruolo dell'Italia nel Mediterraneo, attrarre nuovi traffici e investimenti e fare del nostro Paese la porta d'ingresso naturale delle merci provenienti dal Sud del mondo verso il cuore dell'Europa. Questa è la direzione: più competitività, più lavoro e più valore per l'economia italiana*». Rixi ha inoltre richiamato la necessità di accompagnare questa visione con investimenti, infrastrutture e una maggiore integrazione tra pubblico e privato, sottolineando come la competitività portuale non possa essere disgiunta dalla capacità di sostenere le filiere logistiche e industriali e di formare le nuove generazioni.

In questo quadro, il confronto ha consentito di mettere in relazione la prospettiva istituzionale con quella degli operatori, affrontando sia gli aspetti legati all'assetto della governance sia le esigenze del mercato: certezza delle regole, efficienza dei servizi, tempi decisionali, investimenti e capacità di rispondere alla trasformazione dei traffici. Il primo panel, "*Governance e regole: gli strumenti della riforma*", ha approfondito il possibile assetto del sistema portuale italiano con Davide Maresca, Francesco Munari e Marcello Di Caterina, componenti del Gruppo di lavoro MIT sulla riforma portuale, Roberto Petri, presidente di Assoporti, Ercole Incalza e l'onorevole Stefano Maullu, componente della Commissione Affari Esteri e Comunitari della Camera dei deputati.
Il secondo panel, "*Il cluster portuale: le esigenze del mercato*", ha portato al tavolo le prospettive degli operatori con Stefano Messina, presidente di Assarmatori, Paolo Pessina, presidente di Federagenti, e Mario Zanetti, presidente di Confitarma.

Il workshop ha rappresentato così un momento di confronto tra le diverse componenti del sistema e un'occasione per approfondire, da prospettive differenti, gli strumenti con cui il sistema portuale italiano potrà affrontare nei prossimi anni l'evoluzione dei traffici, degli investimenti e delle reti logistiche, mantenendo insieme programmazione nazionale e specificità dei territori.