

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Bonistalli (Federagenti) promuove la riforma portuale di Rixi ma critica l'Adsp di Livorno

Nicola Capuzzo · Saturday, March 1st, 2025

Enrico Bonistalli, esperto agente marittimo e già presidente dell'associazione degli agenti marittimi livornesi Asamar dal 2016 al 2021, è stato recentemente nominato vicepresidente di Federagenti e in questa intervista con SHIPPING ITALY condivide il proprio punto di vista su temi cruciali per il futuro della portualità e sulla situazione del porto di Livorno.

### **Vicepresidente Bonistalli partiamo dalla riforma portuale già in parte anticipata dal viceministro Rixi: qual è il parere degli agenti marittimi che lei rappresenta?**

“Attualmente abbiamo ancora una conoscenza limitata della nuova riforma, ma se le prospettive si rivelassero quelle anticipate, il nostro giudizio sarebbe favorevole. La legge attuale è ormai obsoleta e non riesce a rispondere alle esigenze della realtà contemporanea. Le nuove prospettive prevedono un progetto di governance ampio, con particolare attenzione a due aspetti fondamentali: le concessioni e il piano regolatore.

Riteniamo sia fondamentale una coordinazione a livello nazionale che permetta alle Autorità portuali, istituite dalla legge 84/94, di svolgere efficacemente il loro compito di promuovere i traffici. Questa riforma potrebbe avvantaggiare i porti più importanti attraverso un'unificazione delle azioni, superando le differenze di comportamenti e strategie che riscontriamo frequentemente tra i vari scali.

Un esempio che ci riguarda sui diversi approcci nella gestione dei traffici portuali è fra il nostro porto e quello della Spezia: quest'ultimo ha collaborato con Marina di Carrara per ottimizzare i traffici quando le proprie banchine erano insufficienti, mentre Livorno ha scelto di attendere la soluzione dei problemi infrastrutturali, come il microtunnel in Darsena Toscana, senza considerare la possibilità di collaborare con Piombino, che offre fondali di 20 metri e ampi piazzali. Una scelta che ha limitato la visione strategica e la possibilità di garantire il mantenimento dei traffici attraverso una loro redistribuzione efficace nei porti vicini.

Se ci fosse stata, come auspico accada con la nuova riforma, una regia nazionale in grado di gestire tali situazioni, molte problematiche avrebbero potuto essere evitate. Nutro fiducia nel vice ministro Rixi, competente e attento, e auspico che le promettenti prospettive si traducano in azioni concrete.”

**Si parla anche della società pubblica che dovrebbe gestire le altre autorità, aiuterebbe in questo senso?**

“Rixi ha sottolineato l’importanza di avere un interlocutore forte con i principali attori del settore, per superare le divisioni che caratterizzano il sistema portuale italiano. L’idea è quella di trasformare un ente pubblico in una società per azioni, sull’esempio di Enav, permettendo una gestione più manageriale rispetto all’attuale, frammentata e che dipende molto dalle caratteristiche personali dei presidenti. Un’unica autorità dunque che ritengo potrebbe essere cruciale per una gestione più efficace”.

**Che tipo di scenario ha attualmente davanti lo shipping?**

“In breve tempo, si sono verificate numerose evoluzioni: siamo passati dalla via della Seta alla nuova via del Cotone. Con la presidenza Trump, ci siamo trovati ad affrontare l’incognita dei dazi, il cui impatto sui traffici è ancora incerto. Inoltre, la rotta artica, che temevamo, è già stata adottata da due compagnie di navigazione per evitare il Mediterraneo a causa della minaccia Houti, e il suo utilizzo potrebbe ulteriormente danneggiarci. Resta da capire anche come si svilupperà la minaccia di Trump sul Canale di Panama. La situazione è estremamente complessa e ritengo che, se ben progettata, la nuova legge portuale potrebbe avere un impatto significativo a livello nazionale.”

**Spostiamo lo sguardo su Livorno: cosa pensa di quello che sta accadendo ai traffici del porto e tra gli operatori e l’ente portuale?**

“In questo momento stiamo cercando di capire se la perdita della linea per la costa orientale degli Stati Uniti della Ocean Alliance e il recente avvio del nuovo traffico dell’alleanza Hapag e Maersk potranno almeno bilanciarsi. Non credo che la decisione di Ocean Alliance di lasciare Livorno sia dipesa dalla paura di non poter scalare agevolmente sulla Darsena Toscana a causa dell’avvento dei ro-ro di Grimaldi, penso più che sia dovuta all’elaborazione di una diversa strategia. E’ comunque vero che il Piano Regolatore è abbastanza chiaro sul tipo di traffico che deve svolgersi in quell’area della Tdt: quello contenitori deve essere prevalente, poi, una volta che la Darsena Europa sarà completata, il traffico lì sarà dedicato a ro-ro e ro-ro pax. Riguardo al timore degli operatori che sul Tdt il traffico container venga scalzato da quello delle auto di Grimaldi, credo sinceramente che se fossero arrivati in banchina i ro-ro invece delle car carriers – navi che da tre anni e mezzo ormeggiano sulla sponda est del terminal in seguito a proroghe su proroghe di un provvedimento che prevedeva solo 6 mesi, impedendo così il normale accesso alla seconda nave da crociera che lì è previsto e creando tutta una serie di spostamenti di traffici importanti sulle banchine e conseguenti disagi agli operatori -, ripeto: se fossero arrivati i ro-ro, proprio per il fatto che la loro presenza è già prevista per il futuro, tante preoccupazioni non ci sarebbero state. Evidentemente manca ormai la fiducia degli operatori verso l’Autorità portuale, perché hanno assistito a promesse che non sono state mantenute.”

**Per la Darsena Europa, di nuovo rinviata, stavolta al 2029, Rixi, nel recente incontro a Palazzo Rosciano, ha detto che si dovranno rendere operativi i lotti non appena pronti per metterli a reddito, in attesa del completamento della conclusione dei lavori del nuovo terminal contenitori. Cosa ne pensa?**

“Personalmente, ma anche come operatori e come associazione, non siamo d’accordo con questa idea. Considerate le mancate promesse di cui ho appena parlato relativamente all’ormeggio della car carrier di Grimaldi in Darsena Toscana, come potrebbe un operatore di livello mondiale come

Aponte che si appresta a un investimento di così grande portata, avere la tranquillità che quelle aree saranno poi rese disponibili e pronte?

Non riusciamo inoltre a capire perché, allora, la stessa iniziativa di mettere a reddito aree pronte non sia stata presa per Piombino, dove ci sono già da tempo piazzali e banchine con fondali profondi già pronti, e peraltro realizzati con fondi pubblici.”

**Grimaldi aveva detto che comunque il traffico ro-ro arrivava in un momento di calo dei container, e quindi avrebbe compensato..**

“Il problema emerse durante la discussione in commissione consultiva del Piano Triennale, nel giugno 2024, a quel momento i dati del porto di Livorno erano in possesso dell’autorità portuale, ma non erano stati ancora elaborati. Se fossero stati presentati in forma aggiornata, avrebbero dimostrato che non c’era stata alcuna riduzione del traffico. Infatti sulla sponda est di Lorenzini non sono state registrate diminuzioni nei traffici.”

**Quali sono le altre opere che andrebbero compiute prioritariamente, restando fra quelle che potrebbero essere realizzate a breve?**

“Il completamento dei lavori del tunnel, che prevedono la resecazione della base della Torre del Marzocco per consentire l’entrata nel Terminal Darsena Toscana di navi più grandi, che continua a penalizzarci. Ritengo prioritario il tombamento del canale dei Navicelli che si introduce in Darsena Toscana, affinché possa sfogare direttamente a mare ed eviti di insabbiare l’area del porto a ogni ondata. Quest’opera influisce su diversi aspetti; oltre ad eliminare i costi di 700-800 mila euro per ogni dragaggio, contribuirebbe a ridurre il traffico sempre più intenso, in particolare quello generato dagli yacht: un fenomeno destinato a crescere ulteriormente, considerando l’aumento previsto del numero di cantieri nautici lungo le sponde del canale. È quindi fondamentale che tutti questi traffici possano sboccare direttamente a mare. Qui si presenta l’altra questione collegata e cruciale che è rappresentata dal ponte sullo Scolmatore, che attualmente impedisce questo accesso al mare diretto a causa della sua bassa arcata. E’ fondamentale che il nuovo ponte, attualmente in fase di studio per la ricostruzione, non venga progettato come un ponte apribile, il che porterebbe a file e congestioni stradali in quella zona, strategica per il traffico portuale e civile. A mio avviso, l’unica soluzione praticabile è la realizzazione di un ponte alto che, partendo dalla strada sopraelevata, sovrasti lo Scolmatore e si colleghi con la sponda dei Navicelli verso Pisa, costeggiandola e riallacciandosi al viale che porta verso la città. In alternativa, si potrebbe considerare una galleria sotterranea. Tra l’altro, il tombamento dell’area nel punto dove sono le porte Vinciane, in vista della Darsena Europa, permetterebbe di realizzare una corsia preferenziale per la ferrovia diretta all’Interporto A. Vespucci.”

**Tornando al suo ruolo di vicepresidente di Federagenti: quali sono i programmi in cantiere?**

“Intanto siamo entusiasti, come Asamar, di aver mantenuto questa vicepresidenza, dopo quella di Laura Miele, e desidero ringraziare professionisti di grande valore come Alessandro Santi e Paolo Pessina. Consideriamo un successo per Livorno anche la nomina di Fabrizio Palombo, di Porto S. Stefano, a presidente della sezione yachting di Federagenti, un segmento oggi di fondamentale importanza. Inoltre siede in consiglio la stessa Laura Miele come presidente di Asamar e infine, Giovanni Gasparini come addetto al PMIS rappresenta un passo avanti significativo per l’implementazione del sistema anche nei porti minori che garantirà una copertura completa in tempi brevi. Livorno vanta così ben quattro rappresentanti in Federagenti, posizionandosi secondo

solo a Genova, che ne ha cinque.

Tra i nostri programmi di lavoro, spicca la revisione della Legge 135/77, che regola la nostra professione; l'abolizione delle tariffe prevista dalla direttiva Bolkestein ha creato non poche difficoltà, e riteniamo sia cruciale affrontare questo tema con la dovuta attenzione. Come ha affermato il neo presidente Pessina, è fondamentale non dimenticare 'che noi agenti marittimi, rappresentanti degli armatori, siamo i clienti' e quindi portatori di lavoro. Pertanto dobbiamo essere coinvolti, insieme agli spedizionieri, in tutte le discussioni e manifestazioni; la collaborazione con enti e istituzioni deve vederci sempre in prima linea, poiché il nostro è un ruolo fondamentale. Puntiamo inoltre fortemente sulla digitalizzazione. Seguiremo con attenzione un processo cruciale avviato con l'ultimo atto della presidenza di Santi: il protocollo firmato con l'ammiraglio Carlone, che mira a uniformare le regole relative alla documentazione e alle tassazioni tra tutte le capitanerie italiane. La risoluzione di questo annoso problema, insieme allo sviluppo della digitalizzazione, rappresenterà una svolta fondamentale per semplificare il lavoro degli agenti marittimi e migliorare i servizi offerti."

**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 Saturday, March 1st, 2025 at 7:00 pm and is filed under [Interviste](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.