

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Rixi prende tempo: “A Genova non posso mettere un agnello in mezzo a un branco di lupi”

Nicola Capuzzo · Friday, March 21st, 2025

Genova – Fatto salvo l’annuncio di Michele d’Amico, segretario generale di Femoza (World Free & Special Economic Zones Federation), alla guida della Zona Logistica Semplificata di Genova, chi si aspettava dall’incontro fra il viceministro ai Trasporti Edoardo Rixi e il cluster marittimo portuale ligure la rivelazione del nome del prossimo presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale è rimasto deluso. Anche perché questa nomina, fatte salve le consuete promesse sul fatto che “arriverà a breve”, in realtà sembra non essere così vicina.

Rixi durante il suo intervento, e a seguire a margine della cerimonia, ha detto in sostanza che, finché in porto a Genova permarranno gli attuali conflitti fra operatori, il nuovo presidente tarderà a essere nominato. Mai i soggetti privati sono stati esplicitamente nominati ma dalle parole espresse non è difficile comprendere un riferimento diretto soprattutto al braccio di ferro fra Psa e Spinelli a proposito della sentenza del Consiglio di Stato che ha dichiarato illegittima la concessione del Genoa Port Terminal. L’ultimo round è un ricorso al Tar promosso da Psa e basato sul fatto che le banchine di ponte Etiopia ancora non sono state liberate ma anzi rimangono occupate grazie a una concessione ponte.

“Il profilo del nuovo presidente si dettaglia in funzione del clima che c’è nel porto. Non posso mettere un agnello in un branco di lupi” ha detto il viceministro guardando alla situazione dello scalo genovese. Al contrario “nei porti che guardano al futuro, come ad esempio a Trieste, non ho problemi a nominare il presidente perché so già il profilo che serve”. Poi ha aggiunto: “Non è un problema mio. Io devo fare lo Stato e tutelare gli interessi nazionali. Devo essere un arbitro super partes. Ho vari profili e li ho già selezionati, gli operatori devono capire che profilo vogliono”. L’invito è chiaro: “Abbiamo bisogno di leale collaborazione e di sotterrare l’ascia di guerra. Chiediamo al cluster di accogliere il presidente con maggiore serenità e non in situazione conflittuale; non voglio un sistema portuale dove si sia più contenti di adire le vie legali invece che far crescere il porto. Se abbiamo momenti di tensione quando i traffici crescono figurarsi quando non crescono”.

Sempre Rixi ha ricordato che “i commissari (seno e Bendetti, *ndr*) sono stati nominati proprio a seguito delle note vicende avvenute in questo porto. Se si vuole partire e iniziare a ragionare sul futuro del porto con un nuovo presidente ci dev’essere il clima per ragionare sul futuro del porto. Il futuro del porto non può essere fare un favore a uno e fare un danno all’altro. Dev’essere un favore

collettivo che indica questo porto come centrale nella portualità nazionale ed europea. Bisogna capire che su un porto come questo bisogna avere una pluralità di grandi soggetti, una pluralità di linee, evitare su Genova situazioni di monopolio e creare una situazione dove grandi operatori mondiali si trovano insieme nel primo scalo del Paese e da qua costruiscono le loro linee logistiche sul Mediterraneo”. Cercando di leggere fra le righe il messaggio rivolto a Psa e non solo sembra essere un invito a trovare una quadra superando rivalità e interessi di parte per un bene collettivo rappresentato dalla crescita dei traffici, degli investimenti e dell’indotto. Un obiettivo ammirevole quello dell’esponente di Governo se non fosse che si scontra con una conflittualità intrinseca e storicamente sempre particolarmente agguerrita fra i condomini dello scalo.

Rixi ha anche preannunciato l’intenzione di intervenire per omogeneizzare, semplificare e rendere maggiormente flessibili i piani regolatori portuali. “Vorrei evitare – ha affermato – che l’eccessiva burocratizzazione degli strumenti diventi poi un ostacolo all’evoluzione del settore che, essendo mondiale, ci pone in competizione anche con Tangeri, con Port Said, con Singapore, con Odessa un domani se ci sarà la pace in Ucraina. Gli investitori hanno un orizzonte di lungo periodo e se tu non sai se la tua concessione poi ti viene impugnata o hai dei problemi uno non inizia quel tipo di processo e va in un porto dove magari ha meno servizi ma più certezza del diritto. Oggi la debolezza che vedo nel nostro sistema è l’incertezza del diritto, soprattutto sugli investimenti internazionali”.

Nel libro dei sogni di Rixi c’è “un sistema di piani regolatori portuali che sia identico e con le stesse regole; noi abbiamo Adsp che non hanno piano regolatori, ne abbiamo alcune come Genova che lo hanno dettagliato e quindi molto stringente, altre che lo hanno molto più flessibile, come quello di Trieste, e che permette di fare cose che a Genova difficilmente si farebbero. Ci dev’essere un’armonizzazione del sistema”.

A proposito invece dell’attesa riforma dell’ordinamento portuale il viceministro ha ribadito che “nei prossimi 90 giorni usciremo con un decreto in Consiglio dei Ministri. Al momento si è deciso di intervenire con un decreto sulla governance, non si accorperanno Adsp, che rimangono enti pubblici non economici. Alcune Adsp non sono mai state in pareggio di bilancio e daremo un tempo per arrivare al bilancio altrimenti alcune port authority si dovranno aggregare ad altre. Tanto a noi interessa la capacità complessiva offerta dai porti”.

Come già preannunciato nascerà “una società a capitale pubblico, interamente del Mef o in parte di Cdp, che abbia la regia degli investimenti e che possa essere stazione appaltante. Sia per diga di Genova che per la Darsena Europa – ha sottolineato Rixi – è stato necessario avere commissari straordinari. Serve un’autorità centrale che coordini, anche per gestire la crescita dei volumi evitando colli di bottiglia. Ci sarà un piano nazionale dei dragaggi, un’autorizzazione unica per tutti gli interventi che oggi invece sono parcellizzati. Tutto ciò non togliendo autonomia ai porti ma accentrando alcune competenze”.

Sparring partner dell’incontro pubblico fra il viceministro e il cluster portuale locale è stato Marco Bucci, presidente della regione Liguria e commissario straordinario della nuova diga che ha dato una data per la fine dei lavori dell’opera: “Abbiamo fatto un notevole passo avanti con fase A e Fase B accorpate; la prima sarebbe dovuta terminare entro il 2027 e la seconda nel 2030. Unendo insieme fase A e B a metà del 2027 i lavori saranno terminati. Tre anni in anticipo rispetto al programma originario”. Poi ha ammesso che “ci sono sempre problemi da risolvere ma ogni giorno si trovano soluzioni”.

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 Friday, March 21st, 2025 at 2:30 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

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