

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Darsena Europa: il commissario Dionisi annuncia struttura autonoma e poteri sostitutivi per accelerare

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 5th, 2026

**Livorno** – Dopo vent’anni di dibattiti e lo slittamento dal 2024 al 2030, la Darsena Europa tenta la svolta. Con il primo obiettivo fissato al 2027, SHIPPING ITALY anticipa il piano del Commissario Giancarlo Dionisi per colmare i ritardi e sbloccare un’opera che non può più restare un’incompiuta.

Nelle risposte che seguono, il Commissario delinea una gestione improntata alla discontinuità: dall’annuncio di una struttura autonoma alla volontà di esercitare poteri sostitutivi per blindare i finanziamenti e i collegamenti ferroviari. Dalla ‘sorpresa’ per i deficit progettuali alla necessità di evitare il rischio di una ‘cattedrale nel deserto’, Dionisi chiarisce come intenda trasformare l’opera in un pilastro logistico internazionale, per garantire la competitività dello scalo labronico e il rispetto delle scadenze al 2027 e 2030.

**In audizione Lei ha definito il commissariamento come una gestione affidata a una figura esterna per superare inerzie e frammentazioni. Considerato il clima politico locale, come intende declinare operativamente il suo “potere sostitutivo”? Ritiene che sarà necessario intervenire direttamente sui progetti esecutivi qualora i tempi burocratici non dovessero allinearsi all’urgenza dell’opera?**

“Il commissariamento ha senso solo se introduce un elemento di discontinuità reale. Per questo intendo istituire una struttura commissariale autonoma, snella e distinta dall’Autorità di Sistema Portuale, anche sotto il profilo fisico e organizzativo.

Si tratterà di una struttura in avvalimento, che potrà quindi utilizzare anche personale dirigente e competenze già presenti all’interno dell’Autorità portuale, ma che dovrà operare con una propria autonomia funzionale, organizzativa e, per quanto possibile, anche logistica. Questo proprio per garantire quella terzietà e quella capacità di accelerazione che sono proprie della figura del commissario straordinario, evitando sovrapposizioni ma anche inerzie.

Colgo anche l’occasione per ringraziare il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini, il Vice Ministro Edoardo Rixi e il Ministro dell’Interno Matteo Piantedosi per la fiducia accordata: una fiducia che considero un elemento di responsabilità ancora maggiore nel portare avanti un’opera strategica per il territorio e per il Paese.

Quanto al potere sostitutivo, non va inteso come uno strumento invasivo, ma come una leva da attivare laddove si registrino rallentamenti incompatibili con la strategicità dell'opera. Il compito del commissario straordinario è, per definizione, quello di accelerare. Sui progetti esecutivi entrerà nel merito una volta dentro la macchina amministrativa, ma è evidente che, se necessario, interverrà per garantire il rispetto dei tempi.”

**Lei si è detto sorpreso dall'assenza di progettualità sui collegamenti ferroviari e sulla viabilità Fi-Pi-Li e ha citato il rischio di realizzare una 'cattedrale nel deserto' perché, senza queste opere, la Darsena rischia l'isolamento. Quali sono i primi passi per garantire che i binari e le strade avanzino insieme alle banchine? E come si sbloccherà il nodo del Ponte Mobile sullo Scolmatore, che lei considera, diversamente da altri, un elemento integrante del sistema?**

“Il tema delle connessioni è centrale. Nella mia qualità di presidente della cabina di regia ho già avviato interlocuzioni con ANAS per la parte viaria e con Rete Ferroviaria Italiana per quella ferroviaria.

È vero che questo lavoro è stato avviato già nei mesi scorsi, ma è altrettanto vero che, in quella fase, non operavo con i poteri propri del commissario straordinario. Si trattava quindi di un'attività di impulso e coordinamento, priva però della possibilità di incidere direttamente sull'avvio e sull'accelerazione concreta dei progetti.

Oggi l'obiettivo è chiaro: far procedere in parallelo banchine, ferro e gomma. Non possiamo permetterci che l'infrastruttura portuale cresca senza le necessarie connessioni, perché questo comprometterebbe la funzionalità complessiva dell'opera.

Per quanto riguarda il ponte mobile sullo Scolmatore, continuo a considerarlo un elemento integrante del sistema Darsena Europa, nel suo complesso infrastrutturale ed economico, quindi come parte essenziale di un disegno organico di sviluppo del porto e del territorio.

In questo quadro, desidero esprimere un sincero ringraziamento al Presidente della Regione Toscana Eugenio Giani per l'impegno che sta profondendo nell'approfondimento e nella valorizzazione di questa infrastruttura, che riveste un ruolo strategico per il sistema portuale.

È evidente che le scelte da intraprendere dovranno trovare una sintesi a livello politico-istituzionale, in un'ottica di piena armonizzazione tra tutti i livelli di governo coinvolti. Ma sul piano tecnico, funzionale e strategico, la rilevanza del ponte è indubbia: rappresenta un'infrastruttura fondamentale per la piena efficacia e competitività dell'intero sistema Darsena Europa.”

**I 130 milioni: tra le rassicurazioni del viceministro Rixi e quanto detto dalla Regione sulla mancanza di fondi per le opere accessorie, c'è ancora incertezza. Possiamo chiarire se il vero ostacolo sia l'assenza di Progetti di Fattibilità pronti per essere finanziati? Sarà la sua struttura a farsi carico di 'mettere a terra' questi progetti tecnici per sbloccare finalmente le risorse statali?**

“Prima ancora delle risorse, il tema vero è la progettazione. Servono progetti di fattibilità tecnico-economica solidi, costruiti a regola d'arte, che consentano di quantificare in modo preciso il fabbisogno e di rendere immediatamente attivabili i finanziamenti.

Francamente, mi sarei aspettato che su questo si fosse già più avanti. Da oggi in poi, però, sarà necessario imprimere una forte accelerazione, perché senza progetti non si può nemmeno parlare seriamente di finanziamenti.

La struttura commissariale avrà anche questo compito: sviluppare e portare rapidamente a maturazione i progetti necessari, così da poter definire con esattezza l'entità delle risorse da reperire e sbloccare concretamente i percorsi di finanziamento.”

**La relazione ispettiva del Mit di 98 pagine e i recenti atti parlamentari sulla selezione del Segretario Generale evidenziano alcune criticità amministrative a Palazzo Rosciano. In un momento in cui lei chiede un salto di qualità nella governance, quanto la preoccupa che questa situazione possa riflettersi sulla fiducia degli investitori internazionali e quale strategia intende adottare per garantire la massima solidità dell'ente attuatore?**

“Più che gli aspetti tecnici delle relazioni ispettive, ciò che può incidere negativamente è il clima di conflittualità che si è sviluppato attorno all'opera. Gli investitori, naturalmente, fanno valutazioni economiche e finanziarie, ma hanno bisogno di punti fermi, di riferimenti solidi, di un contesto affidabile.

La recente nomina del Segretario Generale rappresenta, in questo senso, un passaggio importante. Il rapporto con l'Autorità di Sistema Portuale è destinato a rafforzarsi ulteriormente sul piano operativo, in una logica di collaborazione piena e leale tra istituzioni, ciascuna nel rispetto delle proprie competenze.

In questo quadro, il mio ruolo di commissario – figura prefettizia per definizione *super partes* – sarà anche quello di contribuire a raffreddare eventuali conflitti politici, riportando il confronto su un piano strettamente operativo e orientato ai risultati. L'obiettivo è dare all'esterno, e in particolare agli investitori, un'immagine chiara di un sistema che lavora in modo coeso, concreto e privo di ostacoli di natura politica.

Sarà proprio questa compattezza, unita a un approccio improntato alla massima serietà, a rappresentare il primo segnale concreto verso l'esterno. Serietà nei comportamenti, nelle decisioni e nei tempi: è su questi elementi che si costruisce la credibilità e si rassicurano gli investitori. Dimostrare che il sistema funziona in modo affidabile, stabile e orientato ai risultati è la risposta più efficace per rafforzare la fiducia.”

**Tra Msc e Grimaldi al momento non sembra possa esserci collaborazione, intesa come possibilità di fruire ambedue della Darsena Europa. Inoltre, il passaggio di testimone al vertice di Msc e i forti investimenti sulla nuova Diga di Genova potrebbero porre un tema di attrattività per Livorno. Quale sarà la sua mediazione per evitare che i grandi armatori perdano interesse verso la Darsena Europa a favore di scali competitor? Chi valuterà concretamente la sostenibilità delle loro manifestazioni di interesse per garantire che la Darsena non diventi terreno di scontro ma di reale competitività?**

“Le valutazioni sulle manifestazioni di interesse seguiranno il percorso previsto, che fa capo alle procedure di gara gestite dall'Autorità di Sistema Portuale.

In questo percorso collaborerò pienamente e fattivamente con l'Autorità portuale, affinché la gara si svolga in maniera assolutamente trasparente e sia coerente, dal punto di vista strategico, con ciò che si vuole realizzare e con ciò che concretamente può essere realizzato insieme agli investitori.

Il mio ruolo sarà quello di creare le condizioni perché il progetto sia attrattivo. E l'attrattività si costruisce con credibilità, con avanzamento reale delle opere, con chiarezza delle regole e con tempi affidabili. Non si tratta di mediare tra operatori, ma di garantire un contesto competitivo e solido.”

**In una fase mondiale segnata da crisi energetiche e instabilità delle rotte marittime intercontinentali, c'è chi mette in dubbio la sostenibilità di un'opera da un milione di Teu. Qual è la sua analisi sulla tenuta strategica della Darsena? Esiste un 'Piano B' se lo scenario globale dovesse mutare i flussi verso il Mediterraneo?**

“La Darsena Europa è un'infrastruttura strategica e va realizzata indipendentemente dalle contingenze del momento. Le crisi energetiche e le instabilità delle rotte sono fattori reali, ma per loro natura variabili.

Noi dobbiamo guardare al medio-lungo periodo: migliorare la capacità del porto, rafforzare la competitività del sistema logistico, creare occupazione e sviluppo.

Il traguardo del milione di TEU è un obiettivo ambizioso, ma rappresenta una prospettiva di crescita. Se sarà raggiunto o superato, tanto meglio. Ma non possiamo permetterci di rinunciare a un'opera strategica per timori legati a una fase congiunturale”.

**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 Tuesday, May 5th, 2026 at 12:27 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.