

**Vai all'articolo** <https://www.ilnordest.it/economia/infrastrutture/riforma-porti-rixi-cosa-ha-detto-deportibus-ravenna-d510t1of>

HomeEconomiaInfrastrutture

## Riforma dei porti al via tra due settimane, Rixi: «L'Italia rischia di restare isolata»

Il viceministro delle Infrastrutture: «Spazio per modifiche e chiudere entro la legislatura. Dobbiamo essere il raccordo tra Europa e Mediterraneo, ma non con sedi dogane diverse»

Diego D'Amelio

23 maggio 2026

6' di lettura




Il viceministro Edoardo Rixi intervistato da Paolo Possamai

**E**ntro due settimane la riforma dei porti comincerà il suo percorso parlamentare. **Il disegno di legge sarà assegnato alla commissione Trasporti della Camera in settimana e la prossima verrà incardinato,** dando avvio alla discussione sul testo.

Le previsioni del viceministro con delega ai Porti **Edoardo Rixi** parlavano di un'approvazione della norma entro l'anno, ma il realismo impone di dire che il 2026 si concluderà al massimo con il voto alla Camera, con via libera definitivo del Senato entro la primavera 2027.

Cioè sul fotofinish rispetto alla **possibilità concreta di una fine anticipata della legislatura, se si voterà tra aprile e maggio**. Intanto l'esponente del governo Meloni annuncia per la prima volta che la nuova spa Porti d'Italia potrà aprirsi all'ingresso di privati: il controllo rimarrà pubblico, ma bisogna far fronte al quasi azzeramento alla dotazione finanziaria deciso dopo i rilievi della Ragioneria dello Stato sulle modalità di trasferimento delle risorse dalle Autorità portuali verso il centro.

## Porti, la riforma che svuota l'autonomia regionale

 Paolo Costa

L'Italia non ha bisogno di una Porti d'Italia, ma di sei Autorità: il rischio è di restare ai margini delle catene logistiche globali




I tempi

Rixi parla dal Deportibus, evento itinerante sulla portualità nazionale, che si è dato convegno a Ravenna per la sua tre giorni. **Conferma che il ddl è in fase di atterraggio alla Camera**: «Vorremmo chiudere entro dicembre in questo ramo del Parlamento, dopo quattro anni che si parla di riforma e tutti hanno chiaro ciò che vorrebbero e non vorrebbero».

Nell'intervista con il direttore dei quotidiani Nem, **Paolo Possamai**, Rixi si dice «pronto a collaborare con tutti su quella che sottolineo essere ancora una bozza. Possiamo creare una discussione serena anche a un anno dalla campagna elettorale: c'è spazio per modifiche e lo dirò all'opposizione, a patto che nessuno voglia perdere tempo». Perché di tempo non ce n'è: «Se la crisi del Mar Rosso e la rotta africana si consolidano», ragiona Rixi «rischiamo di diventare un'area isolata. Abbiamo un cluster marittimo invidiabile a livello mondiale e ci dobbiamo strutturare per essere **raccordo del continente europeo sul Mediterraneo, mare che l'Europa ha vissuto troppo a lungo come un fastidio e non come opportunità**. Bisogna fare in tempi brevi la miglior riforma possibile per dare un segnale a operatori e mercati, armonizzando i criteri, stabilendo per tutti le stesse procedure, convincendo le Dogane che non siamo 16 paesi diversi», come 16 sono le Autorità portuali sparse lungo gli ottomila chilometri di costa italiani.

## Una rivoluzione per i porti italiani: così la riforma cambia il peso delle Autorità

 Carlo Bertini

Lo scalo di Rotterdam movimentata 450 milioni di tonnellate: Trieste, Venezia e tutte le altre messe insieme arrivano a 500. Ecco perché devono "fare sistema"



La riforma

La norma a lungo covata dal Mit arriva dunque al banco di prova dopo il via della Ragioneria generale dello Stato e la firma del Quirinale. **La riforma è incentrata sulla governance del sistema e in particolare sulla creazione della società Porti d'Italia spa**, pensata come cabina di regia per gli investimenti strategici, la gestione delle concessioni di lunga durata, la regolamentazione dei dragaggi e del ruolo delle Soprintendenze dentro gli scali. Il focus è su **quelle grandi opere che le singole Autorità di sistema portuale non sono ritenute attrezzate a coordinare**, accanto alle manutenzioni straordinarie e al collegamento ai corridoi logistici europei. Le Adsp continuerebbero a presidiare gestione territoriale, funzioni operative, manutenzione ordinaria e rapporto con gli operatori.

Ma non è tutto scontato e condiviso, perché nella comunità portuale si discute (per la verità soprattutto quando i microfoni sono spenti) sul **rischio che le Authority vengano di fatto esautorate da un organismo centralista** che fagociterebbe risorse e personale.

Le categorie temono inoltre **l'eccessiva moltiplicazione delle competenze** (Mit, Art, Assoporti e Autorità) e non tranquillizza una dotazione finanziaria per le progettualità che era partita da mezzo miliardo e, a discussione parlamentare neppure iniziata, si è ridotta a 10 milioni.

Sulla sovrapposizione di competenze Rixi dice che «il tema è **fare una società e non un nuovo ente pubblico che crei un altro livello burocratico**. Porti d'Italia svolgerà funzioni di programmazione e indirizzo che gli enti attuali non riescono a svolgere».

Il punto per il Mit è «creare regole uguali in ogni regione e avere **un pivot centrale che semplifichi i rapporti con i ministeri**, raccolga le istanze dei porti, si occupi di grandi opere, ci faccia andare più veloci sulla digitalizzazione e crei procedure uniche almeno per i dragaggi periodici, che sono in grande ritardo soprattutto in Adriatico, visto che la commissione deputata ci mette un mese ad autorizzarne uno, quando ce ne sono 70 in coda».

Poi **l'estrema franchezza sull'insufficienza del ministero**: «Serve una visione pluriennale laddove spesso le richieste dei porti non sono ascoltate. Serve una struttura per 24 ore al giorno che pensa alla marittimità del paese, mentre il ministero si occupa di opere pubbliche, aviazione civile e portualità: sono tre ministeri in uno». Perché non creare un ministero dei Porti? «In questo paese ci vorrebbe troppo tempo».

Pubblico e privato

La missione è ambiziosa, ma **la provvista finanziaria della nuova società è drasticamente calata**, perché il meccanismo di trasferimento degli avanzi di bilancio delle Autorità portuali si è scontrato con la contrarietà dei territori, il sopracciglio alzato della Ragioneria e l'assenza di una simile quantità di denari nelle casse delle 16 Adsp.

I calcoli iniziali erano insomma errati. **Rixi non ne fa un dramma**: «Il capitale sociale non è la dotazione di un'azienda in forma di spa, che può attingere risorse sul mercato dei capitali e, vista la situazione geopolitica e l'aumento dei costi delle opere in corso, non potevamo tenere fermi per altri due anni i 500 milioni sulla nuova società, che nascerà solo dopo l'approvazione della legge e la scrittura degli statuti».

Meglio partire quasi da zero e «mettere **risorse a disposizione secondo i fabbisogni che emergeranno**: più servizi saranno attribuiti e più saranno le risorse, che possono arrivare dal pubblico e dal privato».

Rixi chiarisce che **Porti d'Italia potrà vedere «un possibile ingresso di privati»** e sottolinea come nel futuro «i moli vanno costruiti dai concessionari, per poterne fare di più e perché il concessionario si pone il problema di far rendere i piazzali, mentre oggi molti spazi sono decisamente sottoutilizzati».

Il Mediterraneo

L'ultimo passaggio è sulla **funzione non scontata che Porti d'Italia avrebbe rispetto alla proiezione nazionale all'estero**. «Non abbiamo le dimensioni dei porti del Nord Europa», annota il viceministro, «ma guardando

all'estero possiamo non perdere posizioni a livello mondiale. La nuova spa può garantire questa proiezione: se possiamo costruire porti all'estero insieme ad altri soggetti e portare le nostre Dogane in quei porti, possiamo ad esempio garantire l'ingresso delle merci in Europa facendo gli sdoganamenti in quel paese, senza ingolfare i nostri porti che hanno poco spazio».

**La dimensione è quella mediterranea:** «Siamo al centro di questo mare e possiamo contaminare gli altri paesi, diventando loro riferimento europeo e accompagnandone lo sviluppo. Siamo l'unico paese europeo sul Mediterraneo ad avere caratteristiche di centralità per l'ingresso in Europa e siamo un ponte verso l'Africa, capace di dialogare con quei paesi». Gli investimenti, quando ci saranno, arriveranno qui, in linea con l'impostazione del Piano Mattei.

Riproduzione riservata © il Nord Est

## LEGGI ANCHE

**Il disegno di legge per la riforma delle Authority portuali in arrivo in Parlamento**



**Il ministro della Difesa Crosetto interviene a Deportibus: «Porti nodi essenziali tra economia e sicurezza»**



**I presidenti delle Autorità portuali chiedono meno burocrazia e sicurezza sulle risorse**



## VIDEO

**Monaco al Forum Infrastrutture: "Autostrade Alto Adriatico, modello studiato anche fuori"**



**Forum Infrastrutture, Fedriga: "Sviluppo condiviso con il Veneto, per fare del Nordest un sistema integrato"**



**Forum infrastrutture, Destro: "Ecco come sostenere le grandi opere"**



**Forum infrastrutture, Stefani: "Vogliamo la holding autostradale veneta"**



**Forum Infrastrutture, Consalvo (Porto Trieste): "Stazione di Servola e Molo VIII le priorità"**

