

# Al via la riforma dei porti Entro due settimane la discussione alla Camera

I presidenti: «Ora riscriviamo le norme sui Piani regolatori»



Il viceministro Rixi e il presidente della commissione trasporti Deidda

Mario De Fazio  
Alberto Quarati / RAVENNA

**I**l disegno di legge di riforma portuale sarà assegnato alla Commissione Trasporti della Camera questa settimana «e poi incardinato in quella successiva». Così il presidente della commissione, Salvatore Deidda intervenendo a **DePortibus**, la tre giorni di dibattiti tra presidenti dei porti, politica e aziende promossa quest'anno dall'Autorità portuale di Ravenna col patrocinio del ministero dei Trasporti.

Non c'è solo l'atteso approdo del ddl alla Camera: il viceministro ai Trasporti Edoardo Rixi ha svelato che il gruppo di esperti a sostegno del lavoro parlamentare si è riunito per la prima volta giovedì mattina, e annunciato che sarà allargato ad altre professionalità: del resto dallo stesso Francesco Benevolo, presidente del porto di Ravenna, è stata suggerita una partecipazione degli enti portuali, mentre alcune esclusioni

dal gruppo avevano causato malumori in alcune categorie. Sulle perplessità in merito alla riduzione del capitale sociale della Porti SpA (da 500 milioni a 10) Rixi spiega: «Non mi interessa tenere fermo mezzo miliardo per due anni. L'obiettivo è far crescere la società, che deve integrare la capacità delle Autorità portuali di realizzare grandi opere e partecipare ad attività portuali all'estero». Rixi assicura inoltre che non ci saranno nuovi accorpamenti tra Authority: «Non mi interessa, bloccherebbe gli investimenti come successe con la revisione della legge sui porti» di 10 anni fa. «Con le modifiche di carattere economico-finanziario degli ultimi mesi - dice Roberto Petri, presidente di Assoporti - c'è stata un'attenzione a trovare il giusto equilibrio tra una gestione centralizzata e la necessità di mantenere l'autonomia delle Autorità portuali, e la stabilità economica di quelle che di fatto sono medie aziende». Petri sottolinea come «una volta fatta la cornice della riforma non dobbia-

mo porci il problema delle risorse, perché i governi metteranno a disposizione della Porti d'Italia SpA quanto necessario». I presidenti dei porti - che del resto sono un'emanazione del ministero - promuovono l'impianto della riforma, però non rinunciano, nell'accompagnare il testo verso la Camera, a raccomandare una sostanziosa revisione dell'articolo della legge che riguarda i Piani regolatori portuali, con una norma che li renda omogenei in tutti i porti, e flessibili, al contrario dell'ingessamento che oggi producono sulle banchine, ben noto agli addetti ai lavori. Lo dice il presidente di Genova-Savona, Matteo Paroli, rafforza il concetto Francesco Di Sarcina, numero uno di Catania-Augusta: «L'articolo della legge sarebbe da cancellare e riscrivere completamente».

Nonostante la cornice istituzionale, non era scontato il placet degli operatori, che apprezzano il metodo della condivisione e il percorso parlamentare del ddl - l'auspicio di Rixi è ovviamente chiudere entro fine legislatura, con una legge



solida e in grado di resistere nel tempo. «Abbiamo due necessità - sintetizza Tomaso Cognolato, presidente di Assiterminal -. Avere chiaro chi sia l'interlocutore e garantire uniformità delle norme, riducendo il più possibile gli spazi di interpretazione». «Se in un'azienda sono chiare strategia, responsabilità e ruoli, l'esecuzione dei progetti è accelerata» rafforza il concetto Mario Zannetti, presidente di Confitarma e delegato all'Economia del mare di Confindustria. «Gli operatori - dice Alberto Rossi, segretario generale di Assarmatori - sono tutti favorevoli, pur con varie sfumature. La legge del '94 scaturì da un decreto legge reiterato per anni, quindi la scelta del ddl oggi va benissimo». Tra i molti temi discussi, anche quello strategico della sicurezza dei porti. In particolare, Benevolo e Paroli richiamano l'attenzione sui costanti attacchi hacker subiti e sul lavoro svolto per incrementare la cybersecurity degli scali. Paroli in particolare evoca anche il tentato sabotaggio della petroliera Seajewel (sospettata di essere parte della flotta ombra russa) avvenuto a largo di Savona a febbraio 2025, che ha spinto l'Adsp a sviluppare con Fincantieri un sistema di sorveglianza dotato di droni e sensori capaci di monitorare le infrastrutture sottomarine, come illustrato da Gabriele Cafaro, executive vice president Underwater di Fincantieri. —