

Vai all'articolo <https://www.shipmag.it/porti-2-settimane-per-la-discussione-della-riforma-mentre-rixi-apre-ai-privati/>

I FOCUS GLI EVENTI

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

CERCA

ShipMag.

SHIPPING MAGAZINE

CANTIERI NAVALI CROCIERE E TRAGHEDIE FISA ECONOMIA E FINANZA ENERGIA E AMBIENTE NAUTICA E YACHT PORTI E INFRASTRUTTURE SHIPPING E LOGIS

SHIPPING E LOGISTICA

Porti, 2 settimane per la discussione della riforma, mentre Rixi apre ai privati

23 Maggio 2026 - Redazione



Al Deportibus di Ravenna il viceministro spiega perché è necessaria Porti d'Italia Spa: “Le richieste dei porti non sono ascoltate: “Serve una struttura che 24 ore al giorno pensi alla marittimità del Paese, mentre il Mit è di fatto tre ministeri in uno, occupandosi di opere pubbliche, aviazione civile e portualità”

Ravenna – Due settimane per avviare la discussione della riforma alla Camera dei deputati. I tempi li detta il **presidente della commissione Trasporti, Salvatore Deidda**, che collegato in video al festival Deportibus di Ravenna spiega che il disegno di legge sarà assegnato alla commissione in settimana e la prossima verrà incardinato. E intanto sulla riforma arrivano novità importanti. Il **viceministro Edoardo Rixi** apre Porti d'Italia spa all'ingresso dei privati ed è costretto ad ammettere la necessità della nuova società a capitale pubblico perché “spesso le richieste dei porti non sono ascoltate: serve una struttura che 24 ore al giorno pensi alla marittimità del Paese, mentre il Mit è di fatto tre ministeri in uno, occupandosi di opere pubbliche, aviazione civile e portualità”.

Deidda prospetta un “percorso parlamentare molto sereno” e un lavoro costruttivo di maggioranza e opposizione. “Sono contento – aggiunge l'esponente sardo di Fdi – che il governo su una materia così importante ci abbia dato ampie garanzie per poter contribuire alla costruzione di questa riforma che, rispetto ad altri casi del passato, non arriva blindata alle aule parlamentari”.

Si vedrà, ma intanto il colpo di pistola dello start è fissato e pure il primo traguardo. Lo indica **Rixi che parla di chiusura della riforma “entro la fine dell'anno alla Camera”**. Se i tempi saranno rispettati, mancherà il via del Senato e a quel punto il Mit spingerà per procedere a tappe forzate prima della fine della legislatura, con il governo Meloni che parrebbe orientato alla chiamata al voto per la primavera 2027.

Il centrodestra pare intenzionato al cambio di marcia dopo la bollinatura del disegno di legge da parte della Ragioneria dello Stato e la firma del presidente della Repubblica. Rixi lancia segnali distensivi: “Quella attuale è ancora una bozza di riforma e c'è spazio per modifiche, a patto che nessuno voglia perdere tempo”.

Gli assi della strategia sono noti: “**Porti d'Italia svolgerà funzioni di programmazione e indirizzo che gli enti attuali non riescono a svolgere**”, dice Rixi, sottolineando che bisogna “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

per i dragaggi”.

A Ravenna gli operatori non nascondono le perplessità sulla riduzione del capitale della spa, passato con un colpo di penna da 500 a 10 milioni, ma Rixi dice che “una spa può attingere risorse dal mercato dei capitali” e che non si potevano tenere fermi i fondi “per due anni, in attesa dell’approvazione della riforma e della successiva creazione della società”. Poi la piena apertura al “possibile ingresso di privati” nella società e il richiamo alla necessità che le future infrastrutture portuali siano a carico dei privati, per non creare cattedrali nel deserto con fondi pubblici.

Deportibus è anche occasione per chiarire il tipo di proiezione internazionale che il Mit conta di dare all’Italia attraverso la nuova società. “Siamo l’unico Paese europeo che può garantire l’ingresso delle merci del Mediterraneo in Europa. Abbiamo un cluster marittimo invidiato a livello mondiale e siamo un ponte verso l’Africa”. Eventuali investimenti su terminal portuali si concentreranno qui e Rixi non esclude di svolgere operazioni di sdoganamento direttamente in quei paesi, “senza ingolfare i nostri porti che hanno ormai poco spazio”. A margine il viceministro incontra a Ravenna **Hellal Benaouda, direttore generale della Marina mercantile e dei Porti del ministero dei Trasporti algerino**.

Intanto gli operatori sposano la necessità di una riforma, ma non mancano di rilevarne gli aspetti delicati. **Tomaso Cognolato, presidente di Assiterminal**, apre il suo intervento con una provocazione: “Cancelliamo per ora la parola riforma”. Poi evidenzia che “un doppio ente che rilascia le concessioni potrebbe essere una criticità, ma l’obiettivo di una regia unica è necessario e l’Italia soffre troppo di campanilismo”. E aggiunge: “Una volta definita la cornice e la visione strategica, potremo mettere mano a tutto ciò che riteniamo non funzioni. Facciamolo in tempi rapidi partendo da ciò che è necessario, poi, passo dopo passo, potremmo entrare nel merito degli altri aspetti. Riteniamo scontato l’avvio di un confronto con gli stakeholders sia a livello ministeriale che nel naturale processo dell’iter parlamentare: sarà utile e necessario per entrare nel merito degli aspetti tecnici, giuridici ed economici che non ci convincono, ma con atteggiamento – come sempre – proattivo. Ribadiamo principalmente due necessità: avere chiaro chi sia l’interlocutore e garantire uniformità delle norme, riducendo quanto più possibile gli spazi di interpretazione”.

Il presidente di Assologistica, Paolo Guidi, dice che è “importante trovare equilibrio tra la governance d’insieme e i contesti territoriali, ma ci sia attenzione sulle risorse economiche e sulle risorse umane, perché servono persone attrezzate a gestire l’innovazione”. Per **il direttore generale di Alis, Marcello di Caterina**, “la novità della ristrutturazione del sistema è a pochi metri dal traguardo e finalmente potrà nascere un sistema portuale unico”: poi la stoccata ad Art, “nata per regolare il sistema ferroviario ma poi entrata ovunque creando colli di bottiglia”. Dopo l’emergere del documento critico, non ancora ufficiale, da parte di Uniport, il presidente vicario Fabrizio Zerbini stempera: “Si tratta di una proposta positiva. Le nostre sono segnalazioni più che indicazioni di criticità”, ma l’esistenza di troppi organismi “allunga i tempi delle decisioni”. Zerbini condivide la visione sull’Africa: “Ha porti non ancora strutturati e si potrebbe cominciare da lì”.

Infine **Mario Zanetti, presidente di Confitarma**: “Bene pensare che i porti lavorino insieme come sistema integrato e con procedure standardizzate, l’importante è che la cabina di regia centrale lasci competenze e margine operativo alle periferie per non imbrigliare la gestione e che i trasferimenti finanziari verso il centro non si traducano in costi superiori per i servizi agli utenti”.

Le altre notizie



SHIPPING E LOGISTICA

La Siria affida a Cma Cgm la gestione di due porti a secco

22 Maggio 2026 - Redazione



SHIPPING E LOGISTICA

Msc amplia la rete intermodale in Africa centrale attraverso Kribi

22 Maggio 2026 - Redazione



SHIPPING E LOGISTICA

Zim torna in perdita nel primo trimestre 2026

22 Maggio 2026 - Redazione