

Riforma dei porti, Rixi: “Verso un coordinamento nazionale”. Bucci: "Io presidente dell'Authority? Farò il sindaco fino al 2027"

A Genova l'evento organizzato da Il Secolo XIX e The MediTelegraph

FRANCESCO FERRARI, ALBERTO QUARATI, VIDEO LICIA CASALI

LINK AI VIDEO:

[HTTPS://WWW.ILSECOLOXIX.IT/GENOVA/2023/12/05/NEWS/FORUM_SHIPPING_GENOVA_RIFORMA_PORTI_RIXI-13910649/](https://www.ilsecoloxix.it/genova/2023/12/05/news/forum_shipping_genova_riforma_porti_rixi-13910649/)

05 Dicembre 2023 Aggiornato alle 22:14 10 minuti di lettura



L'intervento del viceministro Rixi

Genova – "Serve un coordinamento nazionale, una visione di sistema. Altrimenti ci ritroveremo con altre banchine e infrastrutture inutili". **Lo ha detto il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi** intervenendo al decimo Forum

Shipping & Intermodal Transport organizzato da Secolo XIX e The MediTelegraph all'Acquario di Genova (in fondo il video integrale dell'evento. "Il soggetto centrale che abbiamo in mente dovrà essere in grado di coordinare la portualità e, perché no, acquisire infrastrutture all'estero. Se lo fa Psa, perché non possiamo farlo noi? A livello locale pensiamo invece ad Autorità che si coordinino col centro ma che siano strettamente legate al territorio", ha aggiunto, parlando della riforma del settore. "Dobbiamo canalizzare gli investimenti privati pensando al bene pubblico. Per questo motivo parliamo di maggiore integrazione pubblico-privato". La società che, nei piani del Mit, dovrà gestire e coordinare le singole Adsp sarà "per il momento pubblica. In futuro vedremo come comportarci, ma non parlerei in senso assoluto di partecipazione del privato".

"Sono d'accordo con Rixi - **ha detto il sindaco Marco Bucci** - serve pensare globalmente e agire localmente. Perché su un'opera come la diga, per fare un esempio concreto, spetta a Genova decidere se spostare il progetto di 3 metri. È così che lavorano tutte le multinazionali. Credo che questo principio valga anche per la riforma dei porti".

"Se servirà per sostenere i traffici, **amplieremo il porto di Pra'** verso il mare. Ne ho già parlato con i cittadini. Non si fanno figli e figliastri: le estensioni si fanno tutte nella stessa direzione - ha detto Bucci - Le spiagge di Voltri e Pegli saranno salvaguardate. Qui stiamo progettando il porto del futuro, non dei prossimi 3 anni. Il piano regolatore deve farlo il commissario Piacenza, io sono disposto a dargli una mano".

"Non possiamo fallire perché stiamo parlando delle future generazioni. Io presidente del porto? Chiedetelo al ministro. **Io farò il sindaco fino al giugno 2027** perché l'ho promesso ai genovesi".



Il saluto di Stefania Aloia, direttrice del Secolo XIX, al decimo Forum dello Shipping a Genova (foto Pambianchi)

Il saluto della direttrice del Secolo XIX, Stefania Aloia

"Il trasporto marittimo e l'intermodalità rivestono un ruolo cruciale nel contesto geopolitico, influenzando spesso non poco le dinamiche economiche e strategiche tra gli Stati. Le riforme in questo settore sono fondamentali per adattarsi alle sfide attuali e a quelle del futuro", ha detto la direttrice del Secolo XIX, Stefania Aloia, in apertura dei lavori.

"Gli Stati che controllano le più importanti vie di navigazione possono esercitare un notevole potere economico e politico. Pertanto, la cooperazione internazionale e le riforme infrastrutturali sono essenziali per garantire una distribuzione equa dei benefici e prevenire tensioni geopolitiche. L'integrazione fluida di diversi modi di trasporto (mare, terra, aria) è fondamentale per ottimizzare l'efficienza logistica. Investire in collegamenti intermodali riduce i tempi di transito e i costi, promuovendo al contempo la sostenibilità ambientale. Le riforme devono mirare a promuovere standard per facilitare il trasferimento fluido delle merci tra diverse modalità di trasporto. E dovrebbero anche affrontare questioni come la digitalizzazione e la sicurezza. In sintesi, **le riforme nel settore dello shipping sono determinanti** per adattarsi alle mutevoli dinamiche geopolitiche, promuovere l'efficienza logistica e garantire benessere".

Bucci: "Variante della Diga, la procedura comincia a gennaio 2024"

"La procedura per la variante della nuova Diga foranea del porto di Genova dovrà iniziare all'inizio del prossimo anno, gennaio o inizio febbraio al massimo -. ha aggiunto Bucci -. Abbiamo in testa di dare più acqua al porto di Genova, tre milioni di metri quadrati tombati di cui un milione di metri cubi di nuova terra, un grande vantaggio per Genova, acqua per ospitare il gigantismo navale, costruzioni e le riparazioni. Secondo me non ci sarà un aumento dei costi. Abbiamo 1,3 miliardi a disposizione, qualità costi e tempi devono essere raggiunti. Io non vedo problemi oggi, vediamo cosa succede in futuro. La metto giù facile ma in realtà è così".

"Abbiamo **l'ambizione di finire i lavori nel 2026**, Webuild non può andare in difficoltà fino a quell'anno - ha detto il viceministro Rixi -. Ma dobbiamo rendere gli appalti pubblici più appetibili, e rendere più rapide le procedure, in modo tale che sulle grandi opere si possano aprire le porte anche ad altri grandi gruppi negli interventi infrastrutturali in Italia. Non credo che fare un altro campione nazionale, fondendo Webuild e Aspi, abbia senso. Il mercato deve aprirsi, se Webuild è l'unico player è perché il mercato è ristretto. Ci sono più avvocati che operai e questo non va bene, perché appena aggiudicate le gare il secondo fa ricorso. Sul Terzo valico noi oggi abbiamo modificato gli appalti adesso, sulla

base di accordi del 2021, quando il prezzo delle materie prime è salito del 42%, questo non è sostenibile, perché per due anni diverse imprese del subappalto hanno perso fino a quattro milioni al mese. Il tema quindi è anche di amministrazione pubblica, dobbiamo intervenire sulle modifiche preventive, una cosa sono gli obiettivi, una cosa sono le condizioni oggettive: o siamo in grado di far fronte in maniera flessibile sulle opere, oppure rischiamo di avere dei problemi. È fondamentale non cambiare le scadenze del 2026, il Paese sarà giudicato su questo, sarà una pietra miliare sulla capacità di reazione del nostro Paese, la reputazione è fondamentale nei prossimi decenni".

Riforma dei porti, Rixi: "Scambi di partecipazione tra Paesi"

Sul fronte della riforma, come detto, Rixi ha svelato che la struttura centrale dovrebbe poter "investire in altri porti del mondo, per influire sui traffici degli scali all'estero", su modello di Psa Singapore per esempio. Nella riforma c'è, dice il viceministro, una dimensione locale e una dimensione centrale. L'obiettivo è una società in house pubblica, e più avanti potrebbe partecipare in porti di altri Paesi ma anche essere partecipata a sua volta da altri Paesi: "Pensiamo ai valichi alpini e ai problemi che abbiamo con la Francia. Oggi si rifiutano a realizzare la seconda canna del Bianco, ci mettono un anno e mezzo per ripristinare il Frejus. Noi siamo pronti a infrastrutturarci per l'Europa, ma se lo facciamo questo vorrei fosse apprezzato dai nostri partner europei". Una partecipazione nei porti italiani incentiverebbe questi Paesi a investire e avete interesse sui transiti alpini. "Sui territori - ha detto Rixi - abbiamo forzato la mano. Le opere devono andare a regime, non è possibile che questo non accada perché gli altri Paesi hanno cambiato idea. Non è possibile che la nostra centralità nel Mediterraneo venga percepita come un rischio dai Paesi che ci stanno vicini. Noi italiani potremo vivere anche con un po' meno container, qualche chilometro in meno di ferrovia e strada.

"L'Italia - ha aggiunto Rixi - ha bisogno anche di **una riforma delle concessioni autostradali**. Bisogna che siano investiti 60 miliardi, ma non possono pesare sui pedaggi autostradali".

Piano regolatore e riforma, la polemica di Bucci con Schenone, opposizioni e Burlando

"Se in futuro c'è da ampliare il porto di Pra' lo faremo - ha detto Bucci a proposito dello sviluppo dello scalo -. Per me i limiti devono rimanere tra Rio San Giuliano e Castelluccio, estendo il porto verso il mare. Il commissario lo deve Paolo Piacenza, sul Piano regolatore abbiamo molte idee sul tavolo, gli operatori

devono essere coinvolti, anche quello che dice che facciamo le riunioni segrete era anche lui alla riunione segreta, quindi tanto segreta non era" ha affermato Bucci in riferimento a una recente intervista al Secolo XIX dell'imprenditore portuale Giulio Schenone. "Io sarò sicuramente sindaco di Genova fino a giugno 2027".

Sulla riforma, Rixi ha detto che "ci siamo dati un anno, un anno e mezzo. A un certo punto va fatta una sintesi, altrimenti potremo andate avanti per i prossimi 30 anni. Ma io sono una parte del processo, non sono solo io al governo, e abbiamo iniziato una consultazione europea, alla luce del sole, senza sotterfugi. La riforma la deve fare il Paese, maggioranza opposizione, tutti vi si devono riconoscere. Chi è contrario lo dica, anche sui giornali. La riforma non deve diventare un problema politico, o partitico. Se la riforma porta tre quarti del Paese in autodifesa è una sconfitta, non può essere tanto peggio tanto meglio".

Bucci è poi partito all'attacco dei suoi avversari politici: "Cominciamo a **togliere il dibattito partitico dal Campasso**" riferendosi alla presa di posizione del Municipio Valpolcevera e dell'ex ministro Claudio Burlando, contrari al passaggio dei treni dal porto al Terzo valico sulla linea che attraversa i quartieri di Campasso e Certosa a Genova.

"Chi su quel progetto ha costruito parte della sua storia politica e adesso dice cambiamolo non va bene - ha aggiunto Rixi -. Noi il progetto lo abbiamo trovato così, e adesso lo dobbiamo finire. Quel cantiere è **rimasto aperto da 25 anni**, ora va chiuso".

Stefano Messina: "Si allunga la distanza percorsa dai container"

"Sul reshoring non si trova traccia. Nei primi sei mesi la distanza percorsa dai singoli container è aumentata, non diminuita", ha detto Stefano Messina, presidente di Assarmatori. Anche i conflitti stanno aumentando la lunghezza delle rotte, specie quelle energetiche: "Non ci sono solo Hamas e Ucraina. Quando si parla di Africa, bisogna avere le capacità di investire e avere uno scenario stabile. Ci sono tante opportunità in Africa, ma nulla è immediato. La strategia va pensata, non si possono fare azioni spot tra attori diversi. Quanto al Medio Oriente - ha affermato l'analista geopolitico Mark Lowe - lo scenario è orrendo, e andrà avanti molto a lungo. È un problema più vecchio di molti che stanno qui in sala e non sparirà. I ribelli yemeniti hanno attaccato quattro navi nel Mar Rosso, non le sequestrano, ma le attaccano con missili o droni. È l'Iran che ci sta dimostrando che può chiudere i rubinetti sia di Suez sia del Golfo Persico, anche se non ha interesse a mettere a repentaglio il commercio internazionale. L'Iran può portare avanti azioni di disturbo, questo sì. Ci sarà il momento in cui le navi di pattuglia sull'area reagiranno, con casi come gli

attacchi né smentiti né confermati della Us Navy agli arsenali Houthi. Anche la Palestina purtroppo è un'azione di disturbo. Purtroppo per loro sono parte di una scacchiera più grande e il problema non si risolverà a breve".

Conforti: "Non so se le Zes funzioneranno"

"Secondo me il migliatico (la lunghezza del percorso di un trasporto, ndr) dei container scende dal 2009, dalla crisi di Lehman Brother - ha ribattuto Marco Conforti, presidente di Psa Italy -. Da anni aumenta l'affluenza della merce dall'India. Ma questo è un tema manifatturiero. A proposito della Cina, le parole chiave che saranno usate alle prossime elezioni europee saranno Cina e green. La nostra associazione di categoria a livello europeo la scorsa settimana si è confrontata con una speaker del Parlamento. Quello che chiediamo è un mercato regolamentato intelligentemente, anche perché i terminalisti in rappresentanza eravamo in gran parte società asiatiche. La Zona economica speciale può funzionare? Non so, bisogna fare il confronto con le Free zone, che sono punti straordinariamente promossi. Cosa che dovrebbe essere anche in Italia".

Merlo: "L'Europa deve imparare dalla Cina la strategia di espansione"

"Sono invidioso di un Paese che vede il mare come elemento di espansione - ha detto Luigi Merlo, responsabile Relazioni istituzionali in Italia del gruppo Msc -. L'Europa ha fatto l'esatto contrario, scegliendo la strada della divisione e la follia della politica dello scambio dei crediti sulle emissioni. La Via della Seta? Si sarebbe dovuto ragionare insieme a livello europeo, i Paesi sono andati in ordine sparso. La barriera totale messa oggi dall'Europa è un errore. Se vuole recuperare una propria centralità deve mettere il mare al centro del suo sviluppo, anche per dialogare proprio con la Cina, gli Usa e l'India. Nei rapporti con l'Africa, la Cina è l'unico Paese che ha portato avanti strategia politica e militare. L'Europa se vuole conquistare un ruolo di equilibratore in Africa, deve garantire pace. L'Italia è immobile quanto a movimentazione dei container, serve un salto di qualità. Basta col dire che l'Italia è una piattaforma in mezzo al Mediterraneo, chi dice queste cose si fermi e ascolti".

Sommariva: "La struttura centrale? Sia l'unica a fare controlli sulle autorità portuali"

"La riforma del 2016 ha accentuato la burocratizzazione delle Autorità di sistema portuale - ha detto **Mario Sommariva**, presidente dei porti della Spezia e di Marina di Carrara -. Fra tutte le Adsp, tutti i porti hanno cinque miliardi da investire entro il 2026. Una persona sana di mente può pensare di mettere mano all'organizzazione giuridica di questi enti in una fase come questa? Bisogna sfondare, tornare allo spirito della legge del 1994: spirito pubblico nella gestione dei soldi, ma basta orpelli tipici del settore pubblico, come ad esempio l'eccesso sui controlli. Se ci sarà un ente unico centrale, sia quello l'unico soggetto deputato al monitoraggio dei porti" ha concluso Sommariva, riferendosi all'incrocio tra i vari enti di controllo come Autorità trasporti, ministero ecc....

Per **Sergio Prete**, presidente del porto di Taranto, "si sta guardando a un organo centrale e insieme alla localizzazione dei porti. Serve una mediazione tra quanto sarà delegato all'ente centrale e quanto alle singole Autorità di sistema, che difficilmente potranno diventare delle Spa, se poi sopra hanno appunto un ente centrale che ne stabilisce le iniziative. Le Adsp possono essere migliorate, i porti sono uno snodo logistico e di questo snodo sono solo uno degli operatori. Quindi è importante che vi sia una relazione tra tutti gli stakeholder pubblici che gestiscono questa logistica".

Gli esperti: "Ok alla partecipazione della struttura centrale in porti esteri"

Francesco Munari, professore all'Università di Genova, ha spiegato: "Il rischio dell'organo centrale è quello di creare un ulteriore livello organizzativo. Attenzione quindi alla fretta nel raggiungere questo obiettivo: ci sarà bisogno di professionalità da trasferire dalle Authority al livello centrale. Gli enti diventano dei semplici landlord, che gestiscono il territorio con una strategia definita a livello centrale. La riforma va fatta quando avremo un disegno chiaro e finale. Il tema dell'acquisto delle quote? Occorre riflettere. A legislazione invariata, sarà difficile non avere un'autorità indipendente che controlla questa agenzia a livello centrale che fa investimenti all'estero. Si può fare, non è vietato a livello europeo, e può essere fatta a prescindere dalla sua nautica giuridica. È sensato pensare questo in un'ottica sovranazionale". Per Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti, l'ipotesi "ci può anche stare. Però non dimentichiamo che tutto questo ha ancora bisogno di una cornice un vestito. E intanto ci sono oltre 1.200 persone che lavorano in prima linea su sette miliardi di investimenti, che sono le strutture delle Adsp. Io credo che tutti questi esempi esteri da portare in Italia dovrebbero almeno fare a pari con il nostro sistema, quello italiano, che ricordo non ha mai chiuso un giorno".

Sommariva e Giampieri: “No al contratto a intermittenza nei Terminal”

Chiusura da parte di Giampieri invece sull'ipotesi avanzata da Uniport di introdurre nel Ccnl Porti l'ipotesi del lavoro a intermittenza per i terminalisti. "Non si possono creare situazioni a svantaggio dei lavoratori. La competitività italiana non può essere a svantaggio dei lavoratori. Probabilmente la proposta di Uniport serve per risolvere alcune situazioni contingenti, uno in particolare" - non lo ha menzionato, ma è Gioia Tauro. È l'idea di Sommariva: "Quello che è grave è pensare di introdurre questa ipotesi nel contratto di lavoro, è inaccettabile. Credo sia sconsigliabile toccare l'equilibrio sociale stabilito con la legge del 1994. Il rischio è quello di aprire situazioni di conflitto. La strada è percorribile, ma qui si va a sbattere".

Piacenza: “Ad aprile il primo cassone della Diga, a fine 2024 il nuovo piano regolatore portuale”

Paolo Piacenza, commissario dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona: "Ieri sono iniziati gli sversamenti a Vado per il pennello di protezione per la fabbrica dei cassoni. Il primo cassone della Diga di Genova sarà posizionato ad aprile. Andiamo avanti anche rispetto a possibili modifiche del progetto, come ha detto il commissario Bucci".

"La Diga – ha aggiunto Piacenza - non servirà solo ai container, ma anche per dare maggiore accessibilità, anche per sviluppare i traghetti merci e le crociere. Lo sviluppo delle merceologie sarà definito nel Piano regolatore portuale. Noi abbiamo ottenuto a primavera 2022 il piano strategico, abbiamo avviato una procedura di evidenza pubblica per individuare un soggetto che ci aiuta a definire gli approfondimenti tecnici ed economici e a dicembre avremo un promo check su queste analisi. A primavera dell'anno prossimo vogliamo sottoporre il Piano alla Valutazione d'impatto ambientale, per arrivare all'approvazione alla fine del 2024".

Cavo: “La tecnologia è un’opportunità: non costruiamo cattedrali nel deserto”

Focus sull'innovazione portuale a chiudere il Forum del Secolo XIX da parte di Giorgio Cavo, presidente di Hub Telematica: "In questo momento le risorse economiche disposizione sono moltissime, ma come si fa a non costruire cattedrali nel deserto? Tutti i nostri operatori hanno cifra nazionale, la dimensione non è più locale, vanno definite modalità di formati condivisi fra tutti gli scali. Il punto successivo è l'appuntamento: dobbiamo uscire dai porti, parlare con gli altri soggetti della catena logistica. Abbiamo le carte, avremo i soldi, abbiamo le informazioni e la base documentale per farlo. Noi leggiamo 900 navi l'anno con il Port Community system genovese, diamoci da fare".

Pessina: “Rischio aumento dell’inflazione con il transhipment in Africa “

"La strategia delle grandi linee è non fare trasbordi in Europa - ragiona Paolo Pessina, presidente di Assagenti, commentando la domanda del moderatore Fabrizio Vettosi sulle ripercussioni in Italia del sistema Ets - E questo avrà un riflesso anche inflattivo sui consumi green è corretto, ma serve flessibilità nell'applicazione delle strategie. Il petrolio è ancora la commodity più trasportata al mondo, il 30% del totale, oltre 120 milioni di barili. Gli agenti hanno attraversato 15 anni in cui abbiamo visto fusioni e acquisizioni che erano la somma di due o tre malati. Ci siamo adattati con flessibilità, la stessa che servirebbe nella transizione ecologica. Il mondo dello shipping detiene inoltre miliardi di dati, quello su cui lavora l'intelligenza artificiale. Per questo avremo molte sfide da questo punto di vista".
