



## **Il convegno organizzato a Livorno da Federmanager. Prove di alleanze strategica nel Mar Tirreno. Rixi: la sinergia tra le Adsp è determinante**

**Livorno, 7 dicembre 2018** - Un Sistema dei sistemi di tutto l'arco tirrenico, sotto il cui ombrello possano stringere sinergie positive i porti liguri, toscani e laziali. È questa la scommessa per il futuro e di questo si è parlato stamani a Livorno in occasione del convegno organizzato da Federmanager.

Tre presidenti di Port Authorities (Stefano Corsini per il sistema Livorno-Piombino-Isola d'Elba; Carla Roncallo per La Spezia-Marina di Carrara e Francesco Maria Di MaJo per i porti laziali, più Paolo Emilio Signorini, numero uno dell'Adsp del Mar Ligure Occidentale, non fisicamente presente perché impegnato a Genova ma d'accordo con lo spirito dell'iniziativa) e volti noti nel mondo delle istituzioni e della portualità hanno affrontato un tema delicato: come superare idealmente gli attuali confini stabiliti dalla riforma Delrio e puntare a realizzare piattaforme condivise all'interno delle quali collaborare tutti assieme. «A più di due anni dall'entrata in vigore del D.lgs. 4 agosto 2016, n.169, che ha cambiato il volto delle 24 autorità portuali trasformandole in 14 Autorità di Sistema, è arrivato il momento di dotare le Adsp di nuovi strumenti di Governance, e sfruttare le potenzialità che i singoli porti dell'arco tirrenico sono in grado di sviluppare per offrire un'offerta logistica adeguata», ha dichiarato il presidente Corsini in apertura di convegno dopo i saluti introduttivi degli organizzatori.

L'obiettivo è quello di ampliare i bacini di traffico mettendo insieme le potenzialità dei singoli scali in un contesto di competizione con i porti del Nord Europa. Si viene affermando, insomma, uno scenario di trasversalità, dove i cicli trasportistici si potrebbero consolidare in filiere che si potrebbero definire di tipo macro-regionale rispetto a quelle del northern-range con al centro l'offerta di portualità.

**[cliccare per ingrandire](#)**



Genova, Livorno, Civitavecchia, La Spezia possono o non possono rappresentare un grande, polivalente unicum sul mercato globale? È questa la domanda cui hanno cercato di rispondere i relatori. «Secondo me sì - è la risposta che ha dato Francesco Maria Di Majo -; i quattro sistemi portuali non soltanto possono, ma devono poter sviluppare nuove sinergie che li porti ad avere una posizione unitaria su una serie temi importanti, a cominciare per esempio da quello dell'applicazione dei regolamenti e delle normative».

Di Majo fa riferimento in particolar modo alle sfide poste dal Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, che «deve poter essere affrontato da parte dei porti italiani, e nella fattispecie, da quelli del Mar Tirreno e Ligure, in modo uniforme».

In ambito ambientale possono invece essere sviluppate iniziative congiunte in vista dell'applicazione, prevista per il 2020, del Sulphur Cap: «A Civitavecchia abbiamo deciso di anticipare l'applicazione della norma che prevede l'impiego durante la navigazione di combustibili aventi un tenore di zolfo inferiore allo 0,1%, introducendo, sulla base di un accordo.

Insomma, l'unione fa la forza. È un concetto, questo, che sta molto a cuore al vice ministro ai trasporti, Edoardo Rixi, che è intervenuto a convegno già iniziato: «L'aumento dei traffici sul bacino del Mediterraneo, la Via della Seta e lo sviluppo dei paesi dell'Africa, pongono nuove sfide ai nostri porti», ha dichiarato Rixi, che ha aggiunto «la sinergia delle Autorità Portuali sarà determinante nei prossimi anni. Credo che l'arco Tirrenico possa fare sistema e individuare politiche comuni che portino a individuare nuovi bacini di traffico, consolidando così la capacità di penetrazione commerciale non solo in Padania, ma anche Oltralpe».

Per Rixi il tema dell'economia del mare deve essere affrontato a 360 gradi, sia nel campo della semplificazione amministrativa («Le Adsp devono avere la possibilità di fare gli investimenti in tempi rapidi»), sia in quello del marketing nazionale («vorrei che i porti italiani si muovessero all'unisono e non si trovassero in competizione tra di loro»), sia dal punto di vista della possibilità di revocare facilmente le concessioni che

non funzionano («è chiaro che tenere ferma una concessione che non dà nulla è un danno per una economia nazionale»).

Il vice ministro, che ha comunicato di considerare come obiettivo prioritario quello della semplificazione delle procedure di dragaggio («Nei prossimi mesi arriveranno delle risposte»), si è anche soffermato sul tema della trasformazione delle Autorità Portuali in Spa: «O noi in Italia diciamo che i porti hanno strumenti diversi rispetto a quelli dell'ente pubblico non economico o saremo sempre in sofferenza». Per Rixi l'ente pubblico non economico è una struttura «fotografica» che «analizza se in un determinato momento sono stati rispettati determinati parametri e se la procedura è corretta, ma il vero obiettivo da traguardare non è quello di realizzare la migliore procedura del mondo senza poi riuscire a realizzare l'opera, ma di riuscire a realizzare l'opera con una procedura che ti consenta di farlo. Le spa pubbliche sono più flessibili. Sia chiaro, non sono innamorato del modello società per azioni, però a me interessa arrivare a raggiungere il risultato, che è quello di avere meccanismi più flessibili di gestione delle priorità all'interno di un perimetro prevalentemente pubblico». Occorre prendere delle scelte, e in fretta, anche perché presto l'Unione Europea potrebbe sciogliere il nodo sul tema degli aiuti di Stato alle Autorità Portuali: «Abbiamo una interlocuzione aperta con l'Ue - ha dichiarato Rixi - ma se la commissione Europea dovesse alla fine emettere il verdetto e considerare le Autorità Portuali come imprese esercenti attività economiche, ci troveremmo nella condizione di non poter più finanziare più le Autorità Portuali».

Sono questi gli elementi su cui bisognerebbe lavorare e su cui per Rixi si potrebbero raggiungere risultati in tempi minori se ci fosse un Ministero del Mare: «Non esiste un unico ministero che si occupi dell'economia del mare», ha concluso il viceministro, aggiungendo che preferirebbe oggi essere «il ministro di un Ministero del Mare dotato di poche risorse piuttosto che il viceministro di un Ministero come quello delle Infrastrutture e dei Trasporti che arriva ad avere 57 miliardi di budget senza però riuscire a spenderli».