

PORTI

Rixi: “Tanti concessionari portuali non hanno mantenuto fede ai patti sugli investimenti”

A Roma il ministro Salvini incontra i vertici di Yildirim per parlare del futuro di San Cataldo Container Terminal a Taranto

DI NICOLA CAPUZZO

6 OTTOBRE 2025

STAMPA



Lugano (Svizzera) – L’assist è di Ignazio Messina, a.d. dell’omonima shipping company genovese: “Manca una regia, qualcuno che dall’alto guardi quanto costa un’infrastruttura e se non viene utilizzata nella modalità corretta”.

A fargli immediatamente eco è il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi: “Lo ha segnalato anche Messina, si prendono le concessioni portuali all’inizio promettendo investimenti poi magari...”. Poi ancora: “Non voglio preoccupare nessuna ma da un breve screening delle concessioni italiane ho visto che tanti concessionari non hanno mantenuto fede ai patti che hanno fatto con lo Stato italiano sugli investimenti. Su questo credo che bisogna fare una profonda riflessione come Paese perché abbiamo oggi la possibilità di avere molti operatori che cercano spazio e io non posso tenere spazi vuoti nei porti italiani perché qualcuno 30 anni fa ha preso una concessione e poi si è dimenticato di renderla operativa. Sono elementi di competitività e io sono per il mercato regolato”.

A poche ore dall’[articolo pubblicato su SHIPPING ITALY](#) che ha reso noto quanti e quali terminalisti in porto a Genova non sono riusciti a rispettare i programmi d’attività programmati nel periodo 2019-2023, il tema delle concessioni e dei rispettivi piani d’impresa è stato uno dei temi al centro del convegno ‘Un mare di Svizzera 8’.

“C'è bisogno di un soggetto che sostanzialmente controlli, vigili e faccia un piano con il Governo sugli investimenti pluriennali e su una visione di Paese” ha detto il viceministro Rixi, invocando una semplificazione del tema delle concessioni e tornando a promettere un'imminente riforma dell'ordinamento portuale. Il cui testo, assicura l'esponente del Governo, “è alla Ragioneria dello Stato, aspettiamo la bollinatura, poi andrà in Consiglio dei Ministri, dopodiché ne inizieremo a parlare perché io voglio la discussione parlamentare per modificarla e sistamarla visto che non esiste il testo perfetto. Esiste l'obiettivo che si deve dare il Paese, è una grande scommessa di squadra. La scommessa, se vogliamo fare un salto di qualità, è quella di giocare in squadra, che non significa eliminare le differenze fra i territori”.

Di concessioni portuali, e più in particolare di quella del Genoa Port Terminal di Spinelli e Hapag Lloyd (che nell'ultimo Comitato di gestione ha ottenuto l'ok alla rinnovazione nonostante l'astensione dei rappresentanti di Comune di Genova e Regione Liguria), ha parlato anche il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Matteo Paroli, dicendo: “Per attrarre investimenti servono governance forti, stabilità giuridica e chiarezza amministrativa. Non è stato facile, le norme concessorie portuali sono complesse ma dal mio arrivo e in meno di 3 mesi, con grande abnegazione e sacrificio da parte delle strutture dell'ente, abbiamo risolto un caso emblematico che rischiava di produrre effetti negativi sull'operatività dei nostri porti ma anche sull'immagine del sistema portuale italiano”. Il presidente Paroli ancora ha aggiunto: “Abbiamo voluto dare un segnale chiaro: chi investe in Italia deve avere la certezza che nei porti italiani si può investire, ma dobbiamo garantire regole certe e coerenti”.

Sempre a proposito di concessioni portuali e piani d'impresa non rispettati, mentre a Lugano si discuteva di geopolitica e trasporto marittimo, negli stessi minuti a Roma si teneva un incontro fra il vicepresidente del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, e il vice amministratore delegato del Gruppo Yildirim/Corex, Erhan Ciloglu. Al centro del confronto la concessione della società San Cataldo Container Terminal Spa nel porto di Taranto per l'uso delle aree e della banchina del Molo Polisettoriale destinata a terminal multipurpose e movimentazione di container, merci varie e ro-ro. “Al centro dell'incontro la disponibilità dei fondi e impegno dell'Adsp Taranto per la realizzazione dei dragaggi, nonché l'attuazione del Decreto Mase sull'eolico off-shore per un'opera che rappresenta un grande impatto sul territorio pugliese nel suo complesso e, in particolare, sull'indotto della catena logistica locale, che coinvolge oltre 400 lavoratori”. La nota del dicastero romano non lo esplicita ma al centro del faccia a faccia dev'esserci stato il mancato rispetto del piano d'impresa alla base della concessione di San Cataldo Container Terminal, i mancati dragaggi a cura della locale Autorità portuale e il progetto di rilancio (riconversione) del Molo Polisettoriale di Taranto ad attività inerenti la costruzione e l'assemblaggio di macchinari e attrezzature per il crescente mercato dei parchi eolici offshore.