

## Riforma dei Porti:

- **Parere sulla riforma dei Porti**  
(The Medi Telegraph, L'Informatore Navale)
- **Statistiche Porti Italiani** (Il Fatto Quotidiano)

## Dai Porti:

### Venezia:

- **"...Venezia, il Porto passeggeri sarà controllato dalla Regione..."**  
(Il Secolo XIX)
- **"...La Regione Veneto rileva il controllo di Terminal Venezia..."**  
(Il Sole 24 Ore)

### Genova:

- **"...Porti: Genova; Pettorino, merita un Presidente..."** (Ansa)
- **"...Cosulich, regole certe e presidente Authority..."**  
(Ansa, The Medi Telegraph)
- **"...Gentiloni a Tunisi il gemellaggio passa anche a Genova..."**  
(La Repubblica Genova)

### Livorno:

- **"...Livorno: appuntamento con Porto Aperto e la Giornata Europea del Mare, giovedì 12 maggio..."** (L'Informatore Navale)
- **"...Darsena Toscana, missione maxidragaggio quasi compiuta..."**  
(La Nazione Livorno)
- **"...Livorno accoglie la Mein Schiff 3..."** (L'Avvisatore Marittimo)

### Civitavecchia:

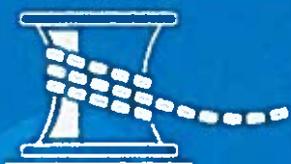
- **"...Via ai lavori a Civitavecchia del nuovo terminal per l'export..."**  
(La Repubblica)

### Napoli:

- **"...Basile confermato commissario..."** (The Medi Telegraph)
- **"...Esposito riconfermato alla presidenza..."** (Seareporter)

### Taranto:

- **"...Si vagliano offerte per terminal container porto..."** (Ferpress)



## Gioia Tauro:

**"...I porti del Nord Africa alleati per rafforzare il transhipment..."**

(Gazzetta del Sud)

## Catania:

**"...A Catania le prime crociere, seimila turisti in città..."** (Ansa)

## Augusta:

**"...Tempa rossa, no dei pm al trasferimento a Roma..."** (Il Sole 24 Ore)

## Palermo:

**"...Le opere pubbliche incompiute frenano lo sviluppo del territorio..."**

(Quotidiano di Sicilia.it)

**"...Formazione in nave, tornano studenti progetto Palermo..."** (Ansa)

## Notizie da porti stranieri

### Focus:

- **Accordi internazionali per i porti** (Il Sole 24 Ore)
- **Assemblea Assagenti** (The Medi Telegraph, L'Avvisatore Marittimo, Il Secolo XIX, Ansa)

## Crisi, indagini e riforma a metà: i signori dei porti resistono

*Il poltronificio - Ammiragli col doppio stipendio, inquisiti, ex politici riciclati in **Autorità** che valgono come un ministero*

Il manuale Cencelli dei porti: 13 poltrone al centrosinistra e 2 al centrodestra. La maggioranza si becca quasi tutte le **Autorità portuali** e l'opposizione si "accontenta" di due scali, ma incassa il più importante: Genova. Vacilla già la riforma che era partita con le migliori premesse (o promesse): le autorità ridotte da 24 a 15 per migliorare il coordinamento tra porti vicini che si facevano la guerra. La selva di poltrone dovrebbe vedere 270 tagli, con i membri dei comitati **portuali** ridotti da 336 a circa 70.

Una riforma essenziale visti i risultati deludenti dei porti italiani; mentre gli scali stranieri sul Mediterraneo registrano crescita a due zeri (Istanbul +190%, Port Said +144% e Pireo +127%) in Italia i dati (fonte Assoport) sono meno esaltanti: Genova -1,5% di tonnellate movimentate, La Spezia -4,7%, Gioia Tauro -15,8%. Con il segno positivo i porti dell'Adriatico: Venezia cresce del 15,3% e Trieste dello 0,1%. Per non dire della partita decisiva del raddoppio del canale di Suez.

Sembrava incredibile che il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio fosse riuscito a dare un colpo di timone in un settore dove regnano immobilismo ed equilibri di potere decennali, segnato da indagini penali e contabili.

E infatti la riforma rischia di arenarsi. Molte **Autorità** sono guidate da commissari, spesso ammiragli che, come ha scritto Giorgio Carozzi su [themeditelegraph.it](http://themeditelegraph.it), incassano la doppia indennità (quasi intera): dalla Marina e dall'**Autorità portuale**. Partiti e potentati non mollano: un porto vale un ministero. Gli scali italiani pesano il 2,6% del pil (dati 2015). Merci, ma anche 41 milioni di passeggeri e 10,4 milioni di croceristi nel 2015. Presto si capirà se Delrio e la sua riforma resisteranno alle Regioni. La partita politica nel Pd pare guidata da Debora Serracchiani, ancor più che dal ministro. Ecco le 15 **Autorità**: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, **Palermo**, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Dovrebbero sparire Savona, Carrara, Piombino, Salerno, Olbia, Messina, Catania, Brindisi e Manfredonia.

GENOVA. È la partita più ambita. Tocca al centrodestra, visto anche che la Regione è guidata da Giovanni Toti. E poi, in fondo, al centrosinistra va bene. Il sindaco Marco Doria punta su Ariel Dello Strologo: l'avvocato, con simpatie nel Pd di Claudio

## -segue

---

Burlando e molte poltrone pubbliche, sembra però destinato a soccombere. Il favorito era probabilmente Marco Simonetti, vicepresidente di Contship Italia e dello Spezia Calcio di Gabriele Volpi. Ma è morto improvvisamente pochi giorni fa. In pole position ecco Sandro Biasotti, ex governatore della Liguria, deputato di Forza Italia. È indagato per le spese pazze in Regione, ma sembra non importare a nessuno.

Non a Toti e neppure al governatore piemontese Sergio Chiamparino che pare avere per lui parole di sostegno. Ma il nodo da sciogliere è anche un altro: Savona, l'arcinvale di Genova, che dovrebbe finire sotto il cappello del capoluogo. Uno schiaffo e soprattutto una poltrona in meno. Proprio in una città dove l'**Autorità** si era appena costruita una sede nuova fiammante. Risultato?

Arriva la proroga. Se ne riparerà tra tre anni. Forse.

**LA SPEZIA-CARRARA** . La Spezia è la città di Raffaella Paita (e di suo marito Luigi Merlo, ex presidente del porto di Genova) e di un Pd che magari strizza l'occhio al centrodestra che fu di Luigi Grillo, travolto da tanti scandali. Lorenzo Forcieri, attuale presidente, potrebbe correre come sindaco. Il favorito diventerebbe Francesco Messineo, presidente del porto di Carrara.

**LIVORNO** . Lascia Giuliano Gallanti. La nomina spetta alla Regione, ma chissà che ruolo giocherà il sindaco M5S : "Stanno tentando di piazzare un altro uomo di partito all'**Autorità**, un tal Guerrieri", ha detto Filippo Nogarini riferendosi a Luciano Guerrieri, commissario del porto di Piombino di cui è stato sindaco. Nonché vicino a Silvia Velo (sottosegretario all'Ambiente, Pd). Ma c'è chi indica Pasqualino Monti, oggi a Civitavecchia.

**CIVITAVECCHIA** . Il ministro Graziano Delrio, a inizio febbraio, ha riconfermato il commissario Pasqualino Monti, nominato nel 2011 dall'allora ministro Altero Matteoli. Eppure a fine 2015 una relazione della Corte dei conti, elaborata dal consigliere Claudio Gorelli, ne aveva bocciato la gestione. Non solo. Nei giorni scorsi la Procura di Civitavecchia, pm Lorenzo Del Giudice, ha notificato l'avviso di conclusione delle indagini a 16 persone, tra queste Pasqualino Monti. La prima contestazione lo vede indagato come presidente dell'**Autorità portuale**, in concorso con Maurizio Ievolella, segretario dell'**Autorità** e responsabile della gara per l'affidamento delle opere strategiche per il porto (il prolungamento della darsena), vinta dal raggruppamento di imprese composto da Fincosit spa, Cidonio, CoopSette e Itinera. Il reato contestato è falso ideologico in atti pubblici relativamente all'iter di approvazione di una variante. Ai due viene contestata anche l'attività di gestione dei rifiuti non **autorizzata**. Monti a [ilfattoquotidiano.it](http://ilfattoquotidiano.it) ha replicato: "Non c'è stato alcun onere aggiuntivo per l'autorità portuale rispetto al dragaggio superiore che la Procura contesta. L'opera strategica alla quale si fa riferimento è stata finita. Sul reato ambientale io potrei pagare un'oblazione per passarlo a illecito amministrativo, basterebbero 3.200 euro, ma non pago nulla. Non ho commesso reati e lo chiarirò". Al posto di Monti forse arriverà il comandante della Capitaneria di porto, Giuseppe Tarzia, già nel gabinetto del ministero delle Infrastrutture ai tempi di Burlando e Bersani.

Quel centrosinistra all'epoca dalemiana che ha sempre contato molto nel mondo **portuale**.

**NAPOLI** . In Campania è guerra contro il piano Delrio che accorpa le **Autorità Portuali** di Napoli e Salerno. L'ha scatenata Vincenzo De Luca: "Mi pare una bizzarra accorpatura, faremo le nostre battaglie nelle sedi opportune". Contro il provvedimento, a Salerno sono scesi in piazza sindacati e associazioni: "Tanti anni per avere un porto e ora non possono togliercelo così". Risultato: l'accorpamento è slittato di tre anni. Le poltrone sono salve. A Napoli pare favorito Andrea Annunziata, vicino a De Luca. Sfuma l'ipotesi di Ivano Russo, consulente di Delrio.

**CALABRIA** . Da Romano Prodi a Matteo Renzi passando per il ministro Graziano Delrio.

Gioia Tauro doveva essere il porto più importante del Mediterraneo. La posizione geografica e la conformazione del territorio, infatti, avrebbero consentito allo scalo calabrese di essere la porta di ingresso dell'Europa. Tante proposte non realizzate e tante promesse non mantenute per un territorio che, a Gioia Tauro, non immaginava di dover assistere addirittura al trasbordo delle armi chimiche della Siria. Promesse come il collegamento con la ferrovia che non è mai stato realizzato nonostante si trovi a

## -segue

---

un chilometro dalla banchina. Con il 30% di lavoratori in cassa integrazione da tre anni, "Gioia Tauro - spiega il segretario della Filt Cgil Calabria Nino Costantino - è il principale porto di transhipment italiano, è strategico per il Paese. Il governo dovrebbe proteggerlo. Gioia è l'unico porto senza una vera cintura industriale nel retroterra". A fare da sfondo al porto, invece, la tendopoli dei migranti stagionali che raccolgono le arance nelle campagne di Gioia Tauro e decine di capannoni abbandonati, costruiti grazie ai contributi della legge 488.

**SICILIA** . Crocetta ha preferito disertare l'ultima riunione della conferenza Stato-Regioni e ha mandato un funzionario a rappresentare la Sicilia al tavolo dei nuovi assetti della portualità regionale. A gennaio scorso il governatore aveva inviato una lettera al governo, contestando l'accorpamento di Messina a Gioia Tauro, e chiedendo che venisse unita all'Authority di Augusta che un paio di mesi dopo è finita al centro delle trame politico-lobbistiche che hanno sfiorato il ministro Federica Guidi. "Albertone, mi dicono che hai fatto faville", dice a telefono il lobbista Gianluca Gemelli ad Alberto Cozzo, poi confermato commissario straordinario del porto di Augusta su indicazione di Ivan Lo Bello che lo aveva presentato a Delrio. L'iniziativa di Crocetta non è piaciuta al deputato udc Giampiero D'Alia, che ha osservato maliziosamente: "Non capisco se questo è frutto di una delle sue tante estemporaneità o di qualche manina privata", lasciando intendere che le lobby che hanno messo gli occhi su Augusta possano trovare ascolto a Palazzo d'Orleans, a Palermo. Dove il presidente dell'Autorità portuale resta Vincenzo Cannatella, già presidente dell'azienda di trasporto pubblico (Amat) di Palermo, fedelissimo del suo predecessore (Nino Bevilacqua) e dell'ex presidente del Senato (Renato Schifani). Tra gli incarichi di consulenza legale attribuiti recentemente da Cannatella, che ha ottenuto da poco il rinnovo della carica, c'è anche quello all'avvocato di Cefalù Vito Punzi, suocero del sottosegretario alle Infrastrutture Simona Vicari. Non è riuscita, invece, la riconferma a Cosimo Indaco, fedelissimo di Enzo Bianco che lo indicò presidente dell'autorità portuale di Catania durante le sue due prime sindacature. Titolare della società di spedizioni "Angelo Perez", che opera all'interno del porto di Catania, Indaco è stato confermato per ben due volte dal ministro Delrio, in coincidenza del ritorno di Bianco a palazzo degli Elefanti nonostante il conflitto d'interesse, definito dall'Autorità anticorruzione di Raffaele Cantone "generalizzato e permanente". Il suo incarico è scaduto il 13 aprile e il governo ha messo al suo posto il contrammiraglio Nunzio Martello.

**SARDEGNA** . La conquista del porto di Cagliari - che stando alla riforma dovrebbe assorbire anche Olbia - scatenò la guerra tra Massimo Deiana, oggi assessore regionale ai Trasporti (Pd), e l'ex senatore del Pdl, oggi aspirante sindaco Piergiorgio Massidda. Pur di guidare il porto il berlusconiano rinunciò al Parlamento, ritrovandosi senza poltrona quando il Consiglio di Stato lo defenestrò per mancanza di competenze specifiche in curriculum. Sempre sui titoli si scatenò la polemica attorno a Fedele Sanciu, ex senatore del Pdl, promosso commissario dell'Authority di Olbia nonostante la terza media.

**PUGLIA** . Resiste Taranto, nonostante sia in piena crisi. Bari finora è nelle mani di Palmiro Mariani legato al gruppo di potere dalemiano-burlandiano che univa Puglia e Liguria.

**VENEZIA** . Paolo Costa, ex ministro ed ex sindaco di centrosinistra, sembra destinato a mollare la poltrona. Ha già svolto due mandati, anche se c'è chi pensa a una scappatoia: la nuova Autorità comprenderà Chioggia, quindi sarebbe una cosa nuova. Poi, come ha ricordato Il Secolo XIX, Costa è in pensione e quindi per legge non potrebbe ricoprire un incarico retribuito nella pubblica amministrazione. Stava già scaldando i motori Claudia Marcolin, attuale segretario generale, ma ecco affacciarsi sulla scena il sottosegretario all'Economia, Pierpaolo Baretta. Il nuovo presidente dovrà gestire la partita delle crociere. Non solo. C'è una battaglia da 2,2 miliardi, come ha raccontato La Nuova Venezia: la realizzazione della piattaforma offshore al largo della Laguna. Qui il carico delle grandi navi dovrebbe essere scaricato per essere smistato nei diversi porti. Un'opera faraonica che suscita preoccupazioni ambientali e tanti appetiti.

**TRIESTE** . È la città delle Generali, il porto del Friuli di Serracchiani. Oggi il commissario è Zeno D'

## **-segue**

---

Agostino, molto gradito al governatore.

Non solo Gemelli Poteri e cordate. E il piano Delrio arranca

L'INCHIESTA

## Scandali, indennità e manuale Cencelli: le "cricche" dei porti



◻ A PAG. 8-9

### Il poltronificio

Ammiragli col doppio stipendio, inquisiti, ex politici riciclati in Autorità che valgono come un ministero

# Crisi, indagini e riforma a metà: i signori dei porti resistono

» MADDALENA BRUNETTI, VINCENZO IURILLO, GIUSEPPE LO BRANCO, LUCIO MUSOLINO, FERRUCCIO SANSA E NELLO TROCCHIA

**I**l manuale Cencelli dei porti: 13 poltrone al centrosinistra e 2 al centrodestra. La maggioranza si becca quasi tutte le Autorità portuali e l'opposizione si "accontenta" di due scali, ma incassa il più importante: Genova. Vacilla già la riforma che era partita con le migliori promesse (o promesse): le autorità ridotte da 24 a 15 per migliorare il coordinamento tra porti vicini che si facevano la guerra. La selva di poltrone dovrebbe vedere 270 tagli, con i membri dei comitati portuali ridotti da 336 a circa 70. Una riforma essenziale visti i risultati deludenti dei porti italiani: mentre gli scali stranieri sul Mediterraneo registrano crescita a due zeri (Istanbul +190%, Port Said +144% e Pireo +127%) in Italia i dati (fonte Assoporti) sono meno esaltanti: Genova -1,5% di tonnellate movimentate, La Spezia -4,7%, Gioia Tauro -15,8%. Con il segno positivo i porti dell'Adriatico: Venezia cresce del 15,3% e Trieste dello 0,1%. Per non dire della partita decisiva del raddoppio del canale di Suez.

Sembrava in-

credibile che il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio fosse riuscito a dare un colpo di timone in un settore dove regna immobilismo ed equilibri di potere decennali, segnato da indagini penali e contabili. E infatti la riforma rischia di arenarsi. Molte Autorità sono guidate da commissari, spesso ammiragli che, come ha scritto Giorgio Carozzi su [themeditelgraph.it](http://themeditelgraph.it), incassano la doppia indennità (quasi intera): dalla Marina e Partiti e potentati non mollano: un porto vale un ministero. Gli scali italiani pesano il 2,6% del pil (dati 2015). Merce, ma anche 41 milioni di passeggeri e 10,4 milioni di croceristi nel 2015. Presto si capirà se Delrio e la sua riforma resisteranno alle Regioni. La partita politica nel Pd pare guidata da Debora Serracchiani, ancor più che dal ministro. Ecco le 15 Autorità: Genova, La Spezia, Livorno, Civitavecchia, Cagliari, Napoli, Palermo, Augusta, Gioia Tauro, Taranto, Bari, Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste. Dovrebbero sparire Savona, Carrara, Piombino, Salerno, Olbia, Messina, Catania, Brindisi e Manfredonia.

**GENOVA.** È la partita più ambita. Tocca al centrodestra, visto anche che la

Regione è guidata da Giovanni Toti. E poi, in fondo, al centrosinistra va bene. Il sindaco Marco Doria punta su Ariel Dello Strologo: l'avvocato, con simpatie nel Pd di Claudio Burlando e molte poltrone pubbli-

che, sembra però destinato a soccombere. Il favorito era probabilmente Marco Simonetti, vicepresidente di Contship Italia e dello Spezia Calcio di Gabriele Volpi. Ma è morto improvvisamente pochi giorni fa. In pole position ecco Sandro Biasotti, ex governatore della Liguria, deputato di Forza Italia. È indagato per le spese pazze in Regione, ma sembra non importare a nessuno. Non a Toti e neppure al governatore piemontese Sergio Chiamparino che pare avere per lui parole di sostegno. Ma il nodo da sciogliere è anche un altro: Savona, l'ex rivale di Genova, che dovrebbe finire sotto il cappello del capoluogo. Uno schiaffo e soprattutto una poltrona in meno. Proprio in una città dove l'Autorità si era appena costruita una sede nuova fiammante. Risultato? Arriva la proroga. Se ne riparerà tra tre anni. Forse.

**LA SPEZIA-CARRARA.** La Spezia è la città di Raffaella Paita (e di suo marito Luigi Merlo, ex

presidente del porto di Genova) e di un Pd che magari strizza l'occhio al centrodestra che fu di Luigi Grillo, travolto da tanti scandali. Lorenzo Forcieri, attuale presidente, potrebbe correre come sindaco. Il favorito diventerebbe Francesco Messineo, presidente del porto di Carrara.

**LIVORNO.** Lascia

La nomina spetta alla Regione, ma chissà che ruolo giocherà il sindaco M5S: "Stanno tentando di piazzare un altro uomo di partito all'Autorità, un tal Guerrieri", ha detto Filippo Nogarini riferendosi a Luciano Guerrieri, commissario del porto di Piombino di cui è stato sindaco. Nonché vicino a Silvia Velo (sottosegretario all'Ambiente, Pd). Ma c'è chi indica Pasqualino Monti, oggi a Civitavecchia.

**CIVITAVECCHIA.** Il ministro Graziano Delrio, a inizio febbraio, ha riconfermato il commissario Pasqualino Monti, nominato nel 2011 dall'allora ministro Altero Matteoli. Eppure a fine 2015 una relazione della Corte dei conti, elaborata dal consigliere Claudio Gorelli, ne aveva bocciato la gestione. Non solo. Nei giorni scorsi la Procura di Civitavecchia, pm Lorenzo Del Giudice, ha notificato l'avviso di conclu-

sione delle indagini a 16 persone, tra queste Pasqualino Monti. La prima contestazione lo vede indagato come presidente [redacted] in concorso con Maurizio Levoletta, segretario dell'Autorità e responsabile della gara per l'affidamento delle opere strategiche per il porto (il prolungamento della darsena), vinta dal raggruppamento di imprese composto da Fincosit spa, Cidonio, CoopSette Itinera. Il reato contestato è falso ideologico in atti pubblici relativamente all'iter di approvazione di una variante. Ai due viene contestata anche l'attività di gestione dei rifiuti non autorizzata. Monti a *ilfattoquotidiano.it* ha replicato: "Non c'è stato alcun onere aggiuntivo per [redacted]

[redacted] rispetto al dragaggio superiore che la Procura contesta. L'opera strategica alla quale si fa riferimento è stata finita. Sul reato ambientale io potrei pagare un'oblazione per passarlo a illecito amministrativo, basterebbero 3.200 euro, ma non pago nulla. Non ho commesso reati e lo chiarirò". Al posto di Monti forse arriverà il comandante della Capitaneria di porto, Giuseppe Tarzia, già nel gabinetto del ministero delle Infrastrutture ai tempi di Burlando e Bersani. Quel centrosinistra all'epoca dalemiano che ha sempre contato molto nel mondo portuale.

**NAPOLI.** In Campania è guerra contro il piano Delrio che accorpa le Autorità Portuali di Napoli e Salerno. L'ha scatenata Vincenzo De Luca: "Mi pare una bizzarria accorpare, faremo le nostre battaglie nelle sedi opportune". Contro il provvedimento, a Salerno sono scesi in piazza sindacati e associazioni: "Tanti anni per avere un porto e ora non possono togliercelo così". Risultato: l'accorpamento è slittato di tre anni. Le poltrone sono salve. A Napoli pare favorito Andrea Annunziata, vicino a De

Luca. Sfuma l'ipotesi di Ivano Russo, consulente di Delrio.

**CALABRIA.** Da Romano Prodi a Matteo Renzi passando per il ministro Graziano Delrio, Gioia Tauro doveva essere il porto più importante del Mediterraneo. La posizione geografica e la conformazione del territorio, infatti, avrebbero consentito allo scalo calabrese di essere la porta di ingresso dell'Europa. Tante proposte non realizzate e tante promesse non mantenute per un territorio che, a Gioia Tauro, non immaginava di dover assistere addirittura al trasbordo delle armi chimiche della Siria. Promesse come il collegamento con la ferrovia che non è mai stato realizzato nonostante si trovi a un chilometro dalla banchina. Con il 30% di lavoratori in cassa integrazione da tre anni. "Gioia Tauro - spiega il segretario della Filc Cgil Calabria Nino Costantino - è il principale porto di *transshipment* italiano, è strategico per il Paese. Il governo dovrebbe proteggerlo. Gioia è l'unico porto senza una vera cintura industriale nel retroterra". A fare da sfondo al porto, invece, la tendopoli dei migranti stagionali che raccolgono le arance nelle campagne di Gioia Tauro e decine di capannoni abbandonati, costruiti grazie ai contributi della legge 488.

**SICILIA.** Crocetta ha preferito disertare l'ultima riunione della conferenza Stato-Regioni e ha mandato un funzionario a rappresentare la Sicilia al tavolo dei nuovi assetti della portualità regionale. A gennaio scorso il governatore aveva inviato una lettera al governo, contestando l'accorpamento di Messina a Gioia Tauro, e chiedendo che venisse unita [redacted] di Augusta che un paio di mesi dopo è finita al centro delle trame politico-lobbistiche che hanno sfiorato il ministro Federica Guidi. "Albertone, mi dicono che hai fatto faville", dice a telefono il lobbista Gianluca Gemelli ad Alberto Cozzo, poi con-

terminato commissario straordinario del porto di Augusta su indicazione di Ivan Lo Bello che lo aveva presentato a Delrio. L'iniziativa di Crocetta non è piaciuta al deputato udc Giampiero D'Alia, che ha osservato maliziosamente: "Non capisco se questo è frutto di una delle sue tante estemporaneità o di qualche manina privata", lasciando intendere che le lobby che hanno messo gli occhi su Augusta possano trovare ascolto a Palazzo d'Orleans, a Palermo. Dove il presidente [redacted]

**PUGLIA.** Resiste Taranto, nonostante sia in piena crisi. Bari finora è nelle mani di Palmiro Marianilegato al gruppo di potere dalemiano-burlandiano che univa Puglia e Liguria. **VENEZIA.** Paolo Costa, ex ministro ed ex sindaco di centrosinistra, sembra destinato a mollare la poltrona. Ha già svolto due mandati, anche se c'è chi pensa a una scappatoia: la nuova Autorità comprenderà Chioggia, quindi sarebbe una cosa nuova. Poi, come ha ricordato *Il Secolo XIX*, Costa è in pensione e quindi per legge non potrebbe ricoprire un incarico retribuito nella pubblica amministrazione. Stava già scaldando i motori Claudia Marcolin, attuale segretario generale, ma ecco affacciarsi sulla scena il sottosegretario all'Economia, Pierpaolo Baretta. Il nuovo presidente dovrà gestire la partita delle crociere. Non solo. C'è una battaglia da 2,2 miliardi, come ha raccontato *La Nuova Venezia*: la realizzazione della piattaforma offshore al largo della Laguna. Qui il carico delle grandi navi dovrebbe essere scaricato per essere smistato nei diversi porti. Un'opera faraonica che suscita preoccupazioni ambientali e tanti appetiti.

[redacted] di Catania durante le sue due prime sindacature. Titolare della società di spedizioni "Angelo Perez", che opera all'interno del porto di Catania. Indaco è stato confermato per ben due volte dal ministro Delrio, in coincidenza del ritorno di Bianco a palazzo degli Elefanti nonostante il conflitto d'interesse, definito dall'Autorità anticorruzione di Raffaele Cantone "gene-

[redacted] realizzato e permanente". Il suo incarico è scaduto il 13 aprile e il governo ha messo al suo posto il contrammiraglio Nunzio Martella.

**SARDEGNA.** La conquista del porto di Cagliari - che stando alla riforma dovrebbe assorbi-

re anche Olbia - scatenò la guerra tra Massimo Deiana, oggi assessore regionale ai Trasporti (Pd), e l'ex senatore del Pdl, oggi aspirante sindaco Piergiorgio Massidda. Pur di guidare il porto il berlusconiano rinunciò al Parlamento, ritrovandosi senza poltrona quando il Consiglio di Stato lo defenestrò per mancanza di competenze specifiche in curriculum. Sempre sui titoli si scatenò la polemica attorno a Fedele Sanciu, ex senatore del Pdl, promosso commissario [redacted] di Olbia nonostante la terza media.

**PUGLIA.** Resiste Taranto, nonostante sia in piena crisi. Bari finora è nelle mani di Palmiro Marianilegato al gruppo di potere dalemiano-burlandiano che univa Puglia e Liguria.

**VENEZIA.** Paolo Costa, ex ministro ed ex sindaco di centrosinistra, sembra destinato a mollare la poltrona. Ha già svolto due mandati, anche se c'è chi pensa a una scappatoia: la nuova Autorità comprenderà Chioggia, quindi sarebbe una cosa nuova. Poi, come ha ricordato *Il Secolo XIX*, Costa è in pensione e quindi per legge non potrebbe ricoprire un incarico retribuito nella pubblica amministrazione. Stava già scaldando i motori Claudia Marcolin, attuale segretario generale, ma ecco affacciarsi sulla scena il sottosegretario all'Economia, Pierpaolo Baretta. Il nuovo presidente dovrà gestire la partita delle crociere. Non solo. C'è una battaglia da 2,2 miliardi, come ha raccontato *La Nuova Venezia*: la realizzazione della piattaforma offshore al largo della Laguna. Qui il carico delle grandi navi dovrebbe essere scaricato per essere smistato nei diversi porti. Un'opera faraonica che suscita preoccupazioni ambientali e tanti appetiti.

**TRIESTE.** È la città delle Generali, il porto del Friuli di Seracchiani. Oggi il commissario è Zeno D'Agostino, molto gradito al governatore.

© EPPOCO, FICHI, RESERVA\*4

## Il riordino e le resistenze

### Il timone al governo



**Ministro**  
Graziano Delrio, già sindaco di Reggio Emilia, è titolare delle Infrastrutture

- **PIÙ POTERE A ROMA** La riforma Delrio - contenuta nel decreto legislativo di inizio anno - punta a centralizzare la cabina di regia dei porti italiani. A raggiungere un maggiore coordinamento. Una riforma che può funzionare se la politica resta fuori dai porti
- **LA RIDUZIONE DELLE AUTORITÀ** Le autorità passano da 24 a 15. Vengono accorpate realtà vicine che in passato si facevano concorrenza come Napoli e Salerno o Genova e Savona. Le proteste locali, però, hanno portato a una moratoria fino a tre anni della cancellazione. Con il rischio che alla fine non se ne faccia nulla
- **LA NOMINA** In passato Comune, Provincia, Camera di commercio e Regione dovevano raggiungere un'intesa sul nome del presidente dell'Autorità. Con la riforma la nomina sarà fatta dal governo dopo che la Regione avrà indicato i nomi. Più rapidità nella scelta, quindi, ma anche più potere all'esecutivo
- **ADDIO COMITATI PORTUALI** Spariranno quelli che venivano chiamati i "parlamentini" dei porti e che fino a oggi garantivano centinaia di poltrone (336 in tutto nei porti italiani, scenderanno a circa 70)
- **MARKETING** Secondo la riforma, sarà [redacted] a seguire l'attività di promozione dello scalo per evitare che gli operatori si muovano da soli e senza coordinamento

+15,3%

**Venezia**  
Il porto veneto ha registrato un incremento consistente di tonnellate movimentate rispetto al 2014. Vanno meglio gli scali adriatici

-15,8%

**Gioia Tauro**  
Lo scalo calabrese, specializzato nei container, ha visto un calo pesante nel 2015. Il 30 per cento dei dipendenti è in cassa integrazione



I numeri

**262**  
milioni di tonnellate di merci movimentate dai porti italiani nel 2015. Primo Trieste

**-0,5%**  
di container nei porti italiani (2015). In testa Gioia Tauro e Genova

**41**  
milioni di passeggeri sui traghetti

**10,4**  
milioni di croceristi. Prima Civitavecchia



**A Venezia**  
Ora l'Autorità comprende Chioggia: l'ex ministro Costa potrebbe avere un altro mandato



**Campania**  
L'accorpamento con Napoli penalizza Salerno, città di De Luca, quindi slitta di tre anni



**La "cricca"**  
Il gruppo attorno a Gemelli, compagno dell'ex ministro Guidi, sosteneva Cozzo, che è sempre lì

-segue



**IPROTAGONISTI**



**SANDRO BIASOTTI**  
Ex governatore ligure, deputato di FI, indagato per le spese pazze in Regione, punta alla presidenza del porto di Genova



**PAOLO COSTA**  
Ex sindaco di Venezia, ex ministro di Prodi, potrebbe restare a capo [redacted] che ingloba Chioggia



**PASQUALINO MONTI**  
Voluto a Civitavecchia da Matteoli e confermato da Delrio: bocciato dalla Corte dei conti e indagato per falso



**ALBERTO COZZO**  
Lo Bello (Confindustria) e i lobbisti del petrolio indagati a Pinerolo hanno voluto la sua conferma ad Augusta (Ragusa)

**Merci**  
Container in movimento al Terminal Spinelli del porto di Genova  
*Ansa*



# Consiglio di Stato, ecco il parere sulla riforma dei porti

Roma - [SCARICA IL DOCUMENTO](#)

Roma - È stato pubblicato poco fa il parere definitivo del Consiglio di Stato sul decreto governante dei porti firmato dal ministro Delrio.

### Ecco i punti principali

La prima riforma organica delle Autorità portuali dopo oltre venti anni. La Presidenza del Consiglio dei Ministri procede all'attuazione della delega di cui all'articolo 8, comma 1, lett. f), della legge 7 agosto 2015, n. 124 (cd. legge Madia), tra cui è ricompresa la "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina in materia Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84". La delega è circoscritta espressamente "al numero, all'individuazione delle Autorità di sistema nonché alla governance, tenendo conto del ruolo delle regioni e degli enti locali e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti". Lo schema di decreto si compone di 20 articoli e 1 allegato, che modificano profondamente la legge sui porti di più di vent'anni fa (legge n. 84 del 1994). Dopo una prima pronuncia interlocutoria, volta ad acquisire il parere della Conferenza unificata, il parere del Consiglio di Stato è stato reso, tramite un'apposita Commissione speciale, in 18 giorni dall'arrivo dell'adempimento.

## -segue

---

**Gli obiettivi della riforma:** riorganizzare e semplificare un sistema portuale frammentato e complesso Il Consiglio di Stato esprime apprezzamento circa gli obiettivi della riforma, che si propone di 'riorganizzare' la struttura e 'semplificare' organi e procedimenti. In particolare si propone, nel lungo e medio periodo, di:

- intervenire sulla dimensione "monoscalo" degli organi di governo dei porti (superando il modello obsoleto del city port), passando dalle attuali "Autorità portuali" alle "Autorità di Sistema portuale";
- superare l'eccessivo localismo attuale;
- realizzare maggiore interazione e integrazione con le aree logistiche del paese;
- esprimere maggiore capacità di coordinamento;
- semplificare e snellire gli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali (nel breve periodo).

**3 – Il valore strategico della riforma:** riportare l'Italia al centro dei traffici marittimi tra Oriente ed Europa Ulteriore apprezzamento viene espresso dalla Commissione speciale per il taglio innovativo della relazione illustrativa, che fornisce la visione strategica e la logica (non giuridica, ma) socio-economica dell'intervento: in un'era di globalizzazione delle merci, occorre rendere più agile il governo dei nostri porti e connetterli con il mondo economico e sociale, per fare del "Sistema Mare" il motore di uno sviluppo economico che rilanci il ruolo dell'Italia di naturale protagonista del collegamento tra Oriente ed Europa. Secondo il parere, la riforma si inquadra in quella "rinnovata visione dell'amministrazione pubblica, che il Consiglio di Stato sostiene e incoraggia", secondo cui "lo Stato è chiamato non solo a esercitare funzioni autoritative e gestionali, ma anche a promuovere crescita, sviluppo e competitività", con strumenti moderni e multidisciplinari.

## -segue

---

**4 – Una riforma necessaria ma non sufficiente:** importanza della sua “fase attuativa” e dell’attuazione di altri interventi connessi (ad es., gli interporti e gli ambiti logistici di area vasta) Proprio per assicurare il raggiungimento degli obiettivi strategici, la Commissione speciale rileva che i soli interventi di ‘riorganizzazione’ della governance e di ‘semplificazione’, ancorché necessari, non sono da soli sufficienti a ridare slancio economico al settore. Il Consiglio di Stato sottolinea l’importanza di una visione che non si limiti a una mera riduzione dei vertici territoriali di governo dei porti e alla istituzione di “tavoli” di coordinamento a livello locale e nazionale, ma sia di vero rilancio della portualità sulla base della pianificazione nazionale e dell’apertura al mondo della logistica e dell’intermodalità. Segnala, in particolare, l’opportunità del compimento di altre riforme attualmente in itinere e strettamente collegate (vedi, ad es., la riforma degli interporti). Inoltre, pone in evidenza l’importanza che il Governo curi anche qui – come negli altri settori – l’ulteriore fase attuativa, attraverso iniziative sia ‘normative’ (i decreti correttivi), ma anche (e soprattutto) ‘non normative’ di formazione, di comunicazione istituzionale, di informatizzazione, di monitoraggio delle prassi, insomma di ‘manutenzione’ costante del funzionamento della riforma. Il parere segnala infine l’esigenza di accompagnare la riforma in esame, in tempi brevi, con iniziative ulteriori su temi (in parte, già delineati dalla Conferenza unificata) quali:

- l’istituzione sul territorio nazionale di ambiti logistici di area vasta, che coinvolgano soggetti pubblici e privati e, in particolare, i gestori delle altre infrastrutture, ferroviarie, stradali, aeroportuali;
- la possibilità di estendere alle aree retroportuali i regimi fiscali e doganali applicati ai porti;
- l’intervento sulle regole di dragaggio.

## -segue

---

5 - **I punti di forza della riforma:** riduzione delle Autorità, più efficace pianificazione del porto, Sportelli unici Ad avviso del Consiglio di Stato, tra i punti principali del disegno di riforma vi sono:

- l'istituzione stessa delle "Autorità di Sistema Portuale", in numero più limitato (15) rispetto alle "Autorità portuali" attuali (24), e il conferimento a esse anche di funzioni di raccordo nei confronti di 'tutte' le amministrazioni aventi competenza sulle attività in ambito portuale;

- una dettagliata disciplina del Piano regolatore di sistema portuale e la semplificazione delle varianti di valore meramente tecnico-funzionali;

- il complessivo snellimento della struttura organizzativa facente capo all'Autorità di Sistema portuale;

- l'implementazione di competenze dello Sportello unico amministrativo e dello Sportello unico doganale e dei controlli. 6 - I principali rischi da evitare: duplicazioni di centri decisionali, semplificazione solo 'sulla carta', dilazioni e deroghe per spinte localistiche. Sempre avendo riguardo ai due obiettivi principali della riforma (razionalizzazione e semplificazione), la Commissione speciale segnala, in via generale:

- sul fronte della 'riorganizzazione', il rischio di duplicazioni di centri decisionali o di sopravvivenza di quelli già esistenti, laddove si prevede l'istituzione degli Uffici territoriali presso i porti già sede delle sopresse Autorità portuali, con il pericolo di mantenere l'attuale frammentazione e di aumentare i costi;

- sul fronte della 'semplificazione', il rischio che gli obiettivi del Governo non siano effettivamente raggiunti nella pratica, per cui si rende opportuno il monitoraggio e l'eventuale adozione di misure correttive ex post. Vi è poi l'ulteriore rischio che - su spinta delle istanze regionali e locali - il disegno di riforma si affievolisca con l'introduzione di dilazioni e ri-frammentazioni. Ad esempio, la Conferenza unificata, che pure formula svariate osservazioni ragionevoli, propone di introdurre un meccanismo di rinvio fino a 36 mesi dell'entrata in vigore della riforma, o di rendere possibile l'inserimento di un porto di interesse regionale presso un'Autorità di sistema. Il Consiglio di Stato raccomanda di mantenere coerente l'impianto di riforma, senza cedere a deroghe non sostenute da forti motivazioni oggettive.

## -segue

---

7 - **La scelta dei futuri vertici delle Autorità:** procedure più snelle e maggiore professionalità Il parere segnala positivamente la scelta di un meccanismo più efficace per la nomina dei vertici delle autorità di sistema portuale (Intesa Ministro-Regione), mettendo in guardia da sue possibili complicazioni. Inoltre, la commissione speciale rileva l'opportunità di modulare i requisiti per la scelta dei vertici delle Autorità in modo che essi siano rispondenti alle effettive esigenze di capacità e professionalità richieste dall'importanza strategica del settore. Avverte, altresì, il rischio di rinunciare – con il nuovo sistema di incompatibilità – a professionalità consolidate, specie in sede di prima applicazione.

8 - **Necessità di una più chiara separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche,** svolte anche 'indirettamente' tramite società partecipate Il Consiglio di Stato raccomanda di assicurare l'effettiva applicazione del principio della separazione tra attività di gestione del porto e attività economiche di interesse portuale, rendendo più chiaro il divieto per le Autorità di governo di svolgere operazioni economiche in ambito portuale, anche indirettamente (per il tramite di società partecipate).

9 - **Il "Tavolo di partenariato della risorsa mare" e il "Tavolo nazionale di coordinamento":** l'esigenza di renderli più strutturati e incisivi La Commissione speciale segnala l'esigenza di chiarire il ruolo e il funzionamento di due nuovi organismi introdotti dalla riforma: uno consultivo (il "Tavolo di partenariato della risorsa mare") e uno di coordinamento (il "Tavolo nazionale di coordinamento"). In particolare, il Consiglio di Stato specifica che la 'consultazione' degli stakeholders deve essere costruita non solo come un procedimento decisionale trasparente e partecipato, ma anche in modo da trasformare gli apporti di questa partecipazione in elementi fattuali e motivazionali che rendano la decisione discrezionale una evidence-based decision, ben motivata sulla base di una istruttoria ampia e strutturata. Occorre, a tal fine, strutturare meglio il "Tavolo di partenariato", anche con riferimento: alla identificazione chiara e 'selettiva' dei suoi componenti; alla scelta e alla circolazione dei documenti da discutere; alle modalità di partecipazione; al computo delle posizioni prevalenti; agli effetti sulla decisione finale. Quanto al "Tavolo di coordinamento", occorre raccordarlo in modo più chiaro ed efficace con il piano strategico nazionale della portualità e della logistica (art. 29, comma 1, d.l. n. 133 del 2014), così come non appare chiara la ragione che lo limita a essere un organo espressivo delle sole Autorità di Sistema portuale.

## -segue

---

10 - Lo "Sportello unico amministrativo" e lo "Sportello unico doganale e dei controlli": istituti utili ma da rafforzare. Nell'apprezzare l'intento di semplificazione delle procedure tramite "Sportelli unici", il Consiglio di Stato rileva che tale obiettivo potrebbe essere indebolito:

- per effetto dell'esclusione dallo "Sportello unico amministrativo" dei procedimenti amministrativi ed autorizzativi "che non riguardano le attività commerciali ed industriali in porto";
- in caso di mancato raccordo dello "Sportello doganale" con la emananda disciplina di riordino delle forze di polizia (art. 8, c. 1, lett. a), della stessa legge Madia).

## Genova: La Riforma Portuale e il Nuovo Regolamento concessioni portuali. Novità e prospettive

Genova, 9 maggio 2016 – Per lunedì 16 maggio prossimo, dalle ore 15 nella Sala dei Capitani di Palazzo San Giorgio, cuore dell'Autorità Portuale, si svolgerà il convegno “La Riforma Portuale e il Nuovo Regolamento concessioni portuali: novità e prospettive” organizzato da WISTA ITALIA, l'associazione legata a WISTA – Women's International Shipping & Trading Association, che riunisce 1.500 donne in 33 paesi tutte attivamente coinvolte nel panorama marittimo internazionale.

All'evento interverranno rappresentanti istituzionali -regionali e ministeriali – quali l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, Commissario dell'Autorità Portuale di Genova; il Dott. Edoardo Rixi, Assessore allo Sviluppo Economico e Imprenditoria della Regione Liguria; il Dott. Luigi Merlo, Consigliere del Ministero Infrastrutture e Trasporti in materia di Porti e Logistica, e rappresentanti dell'area scientifica del Diritto marittimo quali Sergio Maria Carbone Professore Emerito di Diritto dell'Unione Europea, Università di Genova e Antonella Turci, Avvocato marittimista in Genova.

Il Convegno affronterà le novità della riforma portuale contenute nel decreto legislativo di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali approvato dal Consiglio dei Ministri lo scorso gennaio nonché, per quanto concerne l'emanando regolamento, da ultimo oggetto del parere interlocutorio n. 01076/2016 dal Consiglio di Stato, le modifiche richieste per un miglior raccordo del regolamento con la normativa vigente sia italiana che comunitaria.

WISTA (Women's International Shipping & Trading Association) ITALIA è composta da 62 socie di tutta Italia, imprenditrici, libere professioniste, in particolare avvocati, docenti, donne che operano in compagnie armatoriali, nelle agenzie marittime, nello yachting, nella portualità, in imprese di logistica, consulenti fiscali, finanziarie e in tema di sicurezza marittima. Tra gli obiettivi di WISTA ITALIA vi sono quelli della promozione dello scambio di best practice, tra le socie, la formazione professionale, e la collaborazione con le altre associazioni e istituzioni per promuovere l'industria marittima oltreché quello di incoraggiare e sostenere una significativa presenza delle donne nelle professioni del mare.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

## Consiglio di Stato

Adunanza della Commissione speciale del 27 aprile 2016

**NUMERO AFFARE 00435/2016**

**OGGETTO:**

Presidenza del Consiglio dei Ministri;

Schema di decreto legislativo recante “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84”;

### **LA COMMISSIONE SPECIALE**

Vista la nota prot. 114/16/UL/P in data 25 febbraio 2016, acquisita al prot. 435/16 del 29 febbraio 2016, con la quale è stato trasmesso lo schema di decreto indicato in oggetto, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri il 20 gennaio 2016, con unita relazione in pari data con la quale la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio legislativo del Ministro per la semplificazione e la pubblica amministrazione, ha chiesto il parere del Consiglio di Stato sullo schema in oggetto;

Considerato che nella adunanza straordinaria del 27 aprile 2016, presente anche il Presidente aggiunto Antonino Anastasi, la Commissione speciale ha esaminato gli atti e udito i relatori Consiglieri Fabio Franconiero e Paola Alba Aurora Puliatti;

PREMESSO:

1. Con lo schema di decreto legislativo in oggetto, la Presidenza del Consiglio dei Ministri procede all'attuazione della delega di cui all'articolo 8, comma 1, lett. f) della legge 7 agosto 2015, n. 124, recante *«Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche»*, in materia di *«riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84»*.

2. La delega si inserisce nel più ampio disegno di “riorganizzazione dell'Amministrazione dello Stato”, che ricomprende la disciplina della Presidenza del Consiglio dei ministri, dei Ministeri, delle agenzie governative nazionali e degli enti pubblici non economici nazionali.

La delega, per quanto qui specificamente viene in rilievo, è circoscritta espressamente *«al numero, all'individuazione delle Autorità di sistema nonché alla governance, tenendo conto del ruolo delle regioni e degli enti locali e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti»*.

3. Con parere interlocutorio del 22 marzo 2016, n. 767, questa Commissione speciale ha ritenuto opportuno acquisire, in via preventiva, il parere della Conferenza unificata Stato-Regioni, ai sensi dell'art. 8, comma 5, della stessa legge delega, nonché informazioni sulle determinazioni assunte dal Governo a seguito della pronuncia della Corte Costituzionale dell'11 dicembre 2015, n. 261.

4. In data 21 aprile 2016, è pervenuto il relativo adempimento, ossia il parere in data 31 marzo 2016 sullo schema di decreto in oggetto reso dalla Conferenza unificata, e l'intesa, in pari data, della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano sul Piano

strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 agosto 2015, in adempimento della citata sentenza della Corte Costituzionale n. 261/ 2015.

Quest'ultima intesa è stata resa dalla Conferenza permanente tenendo anche conto del parere concernente lo schema di decreto in oggetto e della condivisione di proposte emendative col Governo.

5. Preliminarmente, la Commissione speciale osserva che nel corso dei lavori tecnici che hanno condotto al parere della Conferenza unificata, l'ANCI e l'UPI, pur esprimendo parere favorevole sul decreto, del quale hanno condiviso *«le finalità e l'impianto»*, hanno consegnato due documenti e una serie di richieste emendative, in parte ritenute non accoglibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, confluiti negli allegati nn. 2 e 3 al parere reso dalla Conferenza unificata nella seduta del 31 marzo 2016.

In particolare, il Ministero ha espresso perplessità circa le richieste dell'ANCI di prevedere per la nomina dei Presidenti delle AdSP l'intesa con il Sindaco del Comune sede dell'Autorità e di integrare il Tavolo nazionale, pur manifestando la disponibilità a valutare la proposta.

5.1 Anche le Regioni e le Province autonome hanno espresso parere favorevole a condizione che siano accolti gli emendamenti contenuti nell'allegato 1 al parere, oltre che a condizione che sia assunto l'impegno di istituire un tavolo tecnico presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti volto all'individuazione di *«soluzioni normative»* su una serie di temi nevralgici di particolare interesse critico.

5.2 Nella stessa data del 31 marzo 2016, la Conferenza Stato-Regioni ha espresso parere favorevole anche sul Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 agosto 2015, allegando, a titolo collaborativo, alcune osservazioni propositive prodotte dalle Regioni firmatarie.

6. Lo schema di decreto si compone di 20 articoli e 1 allegato, che intervengono a modificare la legge 28 gennaio 1994, n. 84, il cui contenuto si sintetizza di seguito.

6.1 L'art. 1 modifica l'art. 1 della legge n. 84 del 1994, introducendo in fine al comma 1 il seguente periodo: *«la presente legge disciplina altresì i compiti e le funzioni delle autorità di sistema portuale (AdSP), degli uffici territoriali portuali e dell'autorità marittima».*

6.2 L'art. 2 reca modifiche di carattere testuale all'art. 2 della l. 84/94, introducendo nella rubrica le AdSP e sostituendo al comma 2 alle *«autorità portuali»* le *«autorità di sistema portuale»*, mentre dopo il comma 2 inserisce il comma 2-bis, con cui introduce gli uffici territoriali portuali, di cui all'art. 6-bis.

6.3 L'art. 3 apporta modifiche di tipo testuale e di coordinamento all'art. 4 della l. 84/94, sulla classificazione dei porti.

6.4 L'art. 4 modifica l'art. 5 della l. 84/94 in tema di piano regolatore portuale, adeguando lo strumento e i procedimenti alla introduzione dell'Autorità di sistema portuale, e prevedendo misure di semplificazione.

6.5 L'art. 5 sostituisce l'art. 6 della legge n. 84:

- istituisce le 15 Autorità di sistema portuale (i porti che ne fanno parte sono specificati nell'Allegato A);
- ne indica la modalità di individuazione della sede, in conformità al regolamento UE n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 e, in caso di due o più porti centrali, a scelta del ministro;
- specifica i compiti dell'Autorità, ne fornisce la definizione di *«ente pubblico non economico di rilevanza nazionale ad ordinamento speciale»* e ne precisa la normativa applicabile;
- individua le procedure di assunzione del personale;
- ne precisa la sottoposizione a poteri di indirizzo e vigilanza del Ministero delle infrastrutture e trasporti;

- rinvia ad un nuovo regolamento per la gestione contabile e finanziaria;
- ribadisce il divieto di svolgimento di operazioni portuali e attività strettamente connesse, anche tramite la partecipazione a società;
- prevede il subentro alle autorità portuali cessate nella proprietà e nel possesso di beni e rapporti in corso.

6.6 L'art. 6 introduce nella legge n. 84 un articolo 6-*bis*, costituendo gli Uffici territoriali portuali, che l'AdSP ha potere di costituire presso ciascun porto già sede di autorità portuale, e a cui sono demandati compiti istruttori, di proposta e taluni compiti amministrativi propri con potere deliberativo.

6.7 Gli artt. 7 e 8 apportano modifiche agli artt. 7 e 8 della legge con riguardo agli organi dell'Autorità di sistema portuale.

6.8 L'art. 9 concerne la composizione del Comitato di gestione, subentrato al Comitato portuale.

6.9 L'art. 10 modifica la rubrica dell'art. 10 della legge e adotta gli opportuni adattamenti sistematici testuali, introducendo il Segretario Generale in luogo del sopprimendo Segretariato al quale, tra l'altro, attribuisce il compito di *«sovrintendere e coordinare le attività degli uffici territoriali portuali, di cui all'art. 6-bis della legge»*.

6.10 L'art. 11 concerne il collegio dei revisori dei conti, di cui si intende rafforzare la professionalità e cui si affida un singolare potere di informazione su *«andamento e gestione»* dell'AdSP o su singole questioni, con facoltà di riferire al Ministro su eventuali irregolarità.

6.11 L'art. 12 introduce gli articoli 11-*bis* e 11-*ter*.

Il primo istituisce presso ogni AdSP un *«Tavolo di partenariato della risorsa mare»* con funzioni consultive di partenariato economico-sociale in ordine all'adozione del piano regolatore di sistema portuale, del piano operativo triennale, della determinazione dei livelli di servizi resi e alla tematica dell'organizzazione del lavoro in porto, al progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

Presso i porti centrali già sedi di autorità portuali si prevede l'istituzione del “*Tavolo del Cluster marittimo*”.

L'art. 11-*ter* istituisce il “*Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP*” presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il compito di armonizzare e coordinare le scelte strategiche a livello nazionale che riguardano i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie concessorie e le strategie di *marketing* e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale.

Il tavolo è composto dai Presidenti delle AdSP ed è coordinato da un soggetto, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di comprovata esperienza e qualificazione professionale.

Viene fatto rinvio ad un regolamento, da adottarsi entro novanta giorni, per la disciplina delle attività del Tavolo di cui all'art. 11-*bis*, sulla base del codice europeo di condotta sul partenariato di cui al Regolamento delegato UE n. 240/2014.

6.12 L'art. 13 apporta modifiche di coordinamento testuale all'art. 12 della legge n. 84 e prevede che l'AdSP sia sottoposta non solo alla vigilanza ma anche all'indirizzo del Ministero delle infrastrutture e trasporti.

6.13 L'art. 14, con disposizioni di coordinamento testuale, modifica l'art. 14 della legge, prevedendo che l'autorità marittima provvede anche in ambito portuale alla vigilanza, controllo e sicurezza «*ai sensi della normativa vigente*».

6.14 L'art. 15 abroga l'art. 15 della legge n. 84, che disciplina le commissioni consultive.

6.15 L'art. 16 inserisce l'art. 15-*bis*, prevedendo che presso l'AdSP operi lo “*Sportello unico amministrativo*”, con “funzione unica di *front office* rispetto ai soggetti deputati ad operare in porto” per i tutti procedimenti amministrativi e autorizzatori che non riguardano attività commerciali e industriali.

6.16 L'art. 17 apporta mere modifiche di coordinamento testuale all'art.18 della legge.

6.17 L'art. 18 conferisce nuovi compiti allo “*Sportello unico doganale*”, attribuendo al Capo dell’Agenzia delle dogane anche funzioni di sportello unico per i controlli con competenze per gli adempimenti connessi all’entrata e uscita delle merci nel e dal territorio nazionale. Vengono previsti termini particolarmente stringenti per l’espletamento dei controlli.

6.18 L'art. 19 introduce una semplificazione in materia di arrivi e partenze delle navi che rientrano nell’ambito di applicazione della direttiva 2002/59/CE, che operano tra porti situati nel territorio doganale dell’Unione, eliminando così una disparità di trattamento rispetto ad altre modalità di trasporto all’interno dell’Unione, a discapito del traffico marittimo.

6.19 L'art. 20 prevede la clausola di invarianza e una disposizione transitoria che dispone la permanenza in carica degli organi già nominati fino all’insediamento dei nuovi organi, secondo quanto previsto dal decreto.

## CONSIDERATO:

### *I – Rilievi di ordine generale*

#### *1. Gli obiettivi della riforma*

1. La Commissione speciale esprime apprezzamento circa gli obiettivi della riforma, opportunamente contestualizzati dalla scheda di Analisi di impatto della regolamentazione (AIR), redatta con completezza di metodo, da cui emerge come il disegno di riorganizzazione sia in linea con i principi ispiratori del più ampio disegno di riordino dell’amministrazione, al fine di perseguire lo scopo comune di potenziare l’efficienza, contenere la spesa e razionalizzare la *governance*.

Nel medio e lungo periodo, la riforma si propone di:

- a) intervenire sulla dimensione “monoscalo” degli organi di governo dei porti;
- b) superare l’eccessivo localismo attuale;
- c) realizzare maggiore interazione e integrazione con le aree logistiche del paese;
- d) esprimere maggiore capacità di coordinamento.

Nel breve periodo, dovrebbero essere disponibili effetti di semplificazione e snellimento degli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali.

## *2. Il valore strategico della riforma e l’esigenza di misure ulteriori, ‘normative’ e ‘non normative’, in sede di attuazione*

Sia dalle relazioni del Governo, che dai pareri acquisiti, emerge un chiaro quadro delle aspettative generalmente riposte nel buon funzionamento della riforma e nel raggiungimento dei suoi obiettivi strategici.

2.1 In particolare, la relazione di accompagnamento si segnala, molto positivamente, per un taglio volto non soltanto a chiarire il contenuto dei singoli articoli, ma anche a fornire la visione strategica e la *ratio* ‘non giuridica’ ma socio-economica e operativa dell’intervento.

Un dato sembra indiscusso: l’aspettativa del ruolo strategico della riforma per conferire snellezza e agilità all’attività pubblica dei porti e connetterla con il mondo economico, produttivo e sociale, con l’azione imprenditoriale dei privati e le istanze delle comunità locali.

Lo scopo è quello di fare del “Sistema Mare” il motore di uno sviluppo economico che crei valore a partire dalla posizione geografica dell’Italia, nel cuore del Mediterraneo, con le sue migliaia di chilometri di coste, così da rilanciare il ruolo di naturale protagonista del collegamento tra Oriente ed Europa, che peraltro ne ha caratterizzato la storia.

2.2 Questa Commissione speciale ritiene, dunque, di muovere le proprie considerazioni avendo di mira il confronto con le aspettative della riforma, consapevole di quella *«rinnovata visione dell'amministrazione pubblica, che il Consiglio di Stato sostiene e incoraggia»*, e che emerge anche in questo ambito specifico, secondo cui *«lo Stato è chiamato non solo a esercitare funzioni autoritative e gestionali, ma anche a promuovere crescita, sviluppo e competitività»* (cfr. il parere della Sezione per gli atti normativi di questo Consiglio n. 515 del 24 febbraio 2016, relativo al primo decreto attuativo della l. n. 124, in materia di trasparenza e accesso civico).

Pur nei limiti propri della funzione consultiva del Consiglio di Stato, deve annotarsi che la risposta che il decreto offre agli obiettivi e alle aspettative, stante l'oggetto della delega, appare necessaria ma circoscritta.

Il solo momento di "riorganizzazione" interna e l'introduzione di pur significative innovazioni nella *governance*, anche sul versante della "semplificazione", ancorché importanti e condivisibili, non appaiono, da sole, sufficienti a ridare slancio economico al settore, come peraltro si ricava anche dalla scheda AIR.

Mentre, per un verso, è certo che il miglioramento organizzativo, specie se accompagnato dalla maggiore specializzazione e professionalità delle risorse umane, è condizione di efficienza ed efficacia per un'evoluzione nei risultati conseguibili, altrettanto certo è che gli obiettivi dichiarati della riforma esigono di non fermarsi ad una operazione di razionalizzazione meramente 'interna' all'apparato.

2.3 Le politiche prevalentemente incentrate su 'micro-riforme', come la semplificazione dei procedimenti e delle modalità di azione delle amministrazioni, si collocano a margine dell'opera di modernizzazione dell'amministrazione italiana. Non a caso, questo Consiglio di Stato (cfr. il citato parere n. 515 del 2016) ha positivamente rilevato come una delle caratteristiche più interessanti del disegno

riformatore di cui alla legge n. 124 del 2015 sia quella di affrontare la riforma dell'amministrazione pubblica come un 'tema unitario', anche se poi gli interventi si ripartiscono necessariamente nei singoli settori. Si è rilevato come l'intervento miri a reagire a un diffuso modo di intendere il proprio ruolo da parte di molte pubbliche amministrazioni: un'idea di separatezza di ciascuna amministrazione rispetto alle altre, con conseguente indifferenza per gli interessi curati dalle altre amministrazioni, se non la contrapposizione o la competizione. Si perde, così, il dovere per la parte pubblica di considerare le questioni dei cittadini come un problema unitario, ancorché interessato da più apparati amministrativi; si vanifica l'esigenza di presentarsi "al cittadino con una voce sola, coerente nel tempo".

La riforma di cui alla legge n. 124 appare quindi rilevante anche perché guarda all'esterno dell'apparato pubblico e mira a incidere sul rapporto tra cittadino e pubblica amministrazione, in una visione olistica che mette al centro il destinatario del servizio pubblico e non l'apparato che fornisce il servizio medesimo.

Inoltre, si è segnalata la necessità di una "visione nuova" della pubblica amministrazione, che si occupi – con strumenti moderni e multidisciplinari – di crescita e sviluppo e non più solo di apparati e gestione, che sia informatizzata e trasparente, che consideri l'impatto 'concreto' degli interventi sul comportamento dei cittadini, sulle imprese, sull'economia.

La Commissione speciale auspica allora che, per la piena realizzazione dei suoi scopi, anche la riforma del settore in esame si espanda a livello multidisciplinare e venga affiancata, in tempi brevi, in sedi normative ulteriori, così come suggerito dalle Regioni, da iniziative sui temi, in parte, già delineati chiaramente dalla Conferenza Stato-Regioni e sicuramente ampliabili attraverso un confronto permanente; in parte, su temi oggetto di altre riforme attualmente in itinere ed all'evidenza collegate (vedi, ad es., la riforma degli interporti).

2.4 Come nel parere n. 515 del 2016, inoltre, la Commissione speciale sottolinea l'importanza che il Governo curi anche l'ulteriore fase attuativa della riforma, attraverso adeguate iniziative sia 'normative' (i cd. decreti correttivi), ma anche (e soprattutto) 'non normative' di formazione, di comunicazione istituzionale, di informatizzazione, di monitoraggio delle prassi, insomma di 'manutenzione' costante del funzionamento della riforma, elementi altrettanto importanti per la sua piena realizzazione.

Queste misure appaiono ancor più importanti nel caso di specie, allo scopo di evitare che la riforma possa tradursi solamente nella lieve riduzione del numero dei vertici territoriali di governo dei porti, nella introduzione di centri di potere intermedi, nell'istituzione di "tavoli" di coordinamento a livello locale e nazionale, senza però permeare tutta la riforma di una visione strategica di rilancio della portualità, sulla base della pianificazione nazionale e di necessaria apertura al mondo della logistica e dell'intermodalità.

È convinzione del Consiglio di Stato che il superamento della fase di 'crisi' attuale necessiti della visione di una pubblica amministrazione che sia in grado di attrarre capitali privati di investimento e di utilizzare sinergie di competenze, e a tal fine tenga conto dell'apporto costruttivo degli operatori economici, dei lavoratori del settore e degli utenti dei servizi, valorizzando punti di 'audizione' all'interno delle istituzioni, unica garanzia di reale 'servizio' dell'apparato rispetto ai bisogni della società, nonché garanzia di 'modernizzazione permanente' dell'apparato pubblico.

Sotto questa visione di più ampio respiro, il Consiglio valuta in modo particolarmente positivo l'introduzione nello schema di decreto del "Tavolo di partenariato della risorsa mare" (art. 11-*bis*), del "Tavolo del *Cluster* Marittimo" (sebbene dai contorni incerti), purché ne sia definito con maggiore compiutezza il ruolo di organo di consultazione per le decisioni di competenza delle AdSP

(rinviando al riguardo ai rilievi svolti con riguardo alla disposizione dello schema di decreto).

Segnala, inoltre, l'opportunità che anche il "Tavolo nazionale di coordinamento" (art. 11-*ter*) sia concepito come strumento di consultazione e di raccordo, anche solo in forma di audizione, con altri soggetti come, ad esempio, i rappresentanti dei gestori delle infrastrutture stradali e ferroviarie e dei connessi servizi di trasporto, le associazioni di categoria, le associazioni degli utenti.

2.5 Le Regioni, in effetti, nell'esprimere adesione condizionata allo schema di decreto, hanno già indicato alcuni temi cruciali di intervento, che la Commissione speciale ritiene pertinenti, quali:

- a) l'istituzione sul territorio nazionale di ambiti logistici di area vasta, che coinvolgano soggetti pubblici e privati e, in particolare, i gestori delle altre infrastrutture, ferroviarie stradali, aeroportuali;
- b) la possibilità di estendere alle aree retroportuali i regimi fiscali e doganali applicati ai porti;
- c) l'intervento ulteriore sulle norme concernenti il dragaggio.

L'esigenza di adottare tali misure di completamento della riforma appare pienamente condivisibile e funzionale all'effettivo raggiungimento degli stessi obiettivi che lo schema si propone.

Sulla possibilità, invece, parimenti avanzata dalle Regioni, di regolamentazione delle AdSP sotto forma di S.p.A. pubbliche partecipate, questo Consiglio esprime perplessità, trattandosi in sostanza di adottare un modello difforme rispetto a quello testé introdotto con il decreto in esame, che ripercorre percorsi consolidatisi anche in giurisprudenza, mentre si dubita che il modello societario possa presentare effettivi maggiori vantaggi in termini di efficienza e qualità dell'azione amministrativa per funzioni come quelle in esame, anche alla stregua delle

controindicazioni che, negli ultimi anni, sono state in concreto sollevate nei confronti delle società pubbliche (cfr., sul punto il parere di questo Consiglio di Stato n. 968 del 21 aprile 2016).

Sebbene l'efficienza del modello di *governance* che il decreto in esame intende introdurre andrà sicuramente verificata nella fase attuativa, tuttavia, nel disegno attuale di una generale "razionalizzazione e riduzione delle partecipazioni pubbliche secondo criteri di efficienza", di cui la stessa legge delega è portatrice (cfr. art. 18, lett. b), l. 124 del 2015), si dubita circa la compatibilità e l'utilità di adottare la forma giuridica della società partecipata, avuto riguardo agli interessi pubblici in gioco nel settore specifico, nella generale considerazione che l'attività delle Autorità non è riconducibile nell'ambito dell'attività di impresa, dovendo necessariamente svolgersi nel rispetto degli obblighi di servizio a tutela degli utenti e, pertanto, in questo contesto, appare essenziale il momento della regolazione pubblica e, comunque, l'ineliminabile stringente incidenza del socio pubblico nella *governance* societaria (cfr. ancora il citato parere n. 968 del 2016, par. 6).

### *3. Considerazioni sugli obiettivi generali di riorganizzazione e di semplificazione*

L'Amministrazione sottolinea più volte l'importanza che lo schema di decreto legislativo riveste per l'economia nazionale e per il rilancio della competitività dei porti italiani, nel rispetto dei criteri indicati dall'Unione Europea.

A questo scopo, il provvedimento normativo si propone due obiettivi fondamentali:

- 1) riorganizzare la struttura;
- 2) semplificare l'azione amministrativa.

3.1 Per il primo profilo, questo Consiglio di Stato condivide l'obiettivo strategico fondamentale rappresentato dal superamento di una realtà dei porti italiani

“frammentata e disarticolata”, facendo leva sulla ricchezza di infrastrutture portuali nazionali, mediante l'accorpamento dei 54 porti esistenti (24 governati da Autorità Portuali e 38 amministrati da Autorità Marittime o dalle Regioni) in 15 Autorità di Sistema Portuale.

Le nuove Autorità, come si legge nella relazione, dovrebbero rappresentare la risposta, in termini organizzativi, ad una evoluzione del contesto internazionale negli ultimi dieci anni, caratterizzata da due fenomeni complessi: la globalizzazione del traffico delle merci e il c.d. “gigantismo navale”, la nascita di grandi porti a Sud Est dell'Italia e l'accresciuta competitività dei porti del nord Europa.

Per far fronte ai due fenomeni opportunamente si sceglie l'opzione che le piccole dimensioni portuali italiane sviluppino “sistema”, anziché competizione.

Ne consegue un nuovo modello di *governance*, condivisibile nel suo impianto generale, che, ad avviso di questa Commissione speciale, ha i suoi punti di forza:

- innanzitutto, nell'istituzione stessa delle Autorità di Sistema Portuale, in numero più limitato (15) rispetto alle Autorità attuali (24), e nel conferimento a esse anche di funzioni di raccordo nei confronti di tutte le amministrazioni aventi competenza sulle attività in ambito portuale (art. 5) e di avvalimento, nell'esercizio delle fondamentali funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, anche degli uffici territoriali portuali (art. 6), su cui v. *infra*;
- nella più dettagliata disciplina del Piano regolatore di sistema portuale e nella semplificazione delle varianti di valore meramente tecnico-funzionali (art. 4);
- nella “rivisitazione” della struttura organizzativa facente capo all'Autorità di Sistema portuale (artt. 7 e 8);
- nella più ristretta composizione del Comitato di gestione, di cui fa parte però un rappresentante dell'autorità marittima, con diritto di voto su materie di sua competenza (art. 9);

- nell'attribuzione all'autorità marittima di una generale "attività di vigilanza, controllo e sicurezza in ambito portuale" (art. 14, lett. a);
- nella implementazione di competenze dello sportello unico doganale e dei controlli (art. 18).

3.2 La Commissione speciale avverte, nondimeno, la necessità di segnalare il rischio che la pur evidente razionalizzazione possa essere inficiata da 'duplicazioni' di centri decisionali, con conseguente inattendibilità anche delle previsioni di "invarianza di costi", laddove, ad esempio, è prevista l'istituzione degli Uffici territoriali da parte delle Autorità di Sistema che, di fatto, potrebbe risolversi nel mantenimento dell'attuale stato di 'frammentazione' degli stessi centri decisionali.

Il Consiglio di Stato auspica, a tal proposito, un supplemento di valutazione e una riconsiderazione delle scelte operate dall'art. 6, potendosi all'uopo utilmente considerare il ricorso al modello della delega di potere.

Per quanto riguarda, invece la composizione del Comitato di Gestione va segnalato un eccessivo sbilanciamento in favore della componente designata dagli enti territoriali, mentre vengono meno le componenti socio-produttive che entravano nella composizione del Comitato Portuale.

La soluzione prescelta, se per un verso rappresenta un rimedio alla difficile composizione degli interessi e strumento di migliore governabilità, per altro si espone alla critica di ridurre troppo sensibilmente l'apporto della base socio-economica alle scelte amministrative, facendo prevalere nuovamente un approccio 'di apparato' rispetto a un approccio *problem- e consumer-oriented*.

Laddove si optasse per il mantenimento di questa scelta, diventerebbe allora essenziale definire con maggiore chiarezza il ruolo partecipativo del "Tavolo di partenariato della risorsa mare" di cui all'art. 11-bis, introdotto dalla riforma (al cui esame si rinvia *infra*, per i rilievi più puntuali)

3.3 Il secondo obiettivo, legato strettamente al primo, comporta la semplificazione degli adempimenti amministrativi connessi alle attività portuali ed è sicuramente agevolato dalla riforma organizzativa di concentrazione delle competenze in un minor numero di soggetti dotati di potere decisionale e di gestione e dalla complessiva riorganizzazione delle strutture.

Nello specifico, poi, la semplificazione si concretizza opportunamente nell'istituzione dello Sportello unico amministrativo per tutti i procedimenti "amministrativi e autorizzativi", ad esclusione di quelli che riguardano attività commerciali ed industriali in porto (art. 16) e nella semplificazione delle formalità di arrivo e partenza delle navi (art. 19).

Anche in questo caso, si torna a segnalare l'esigenza che la semplificazione non sia solo prevista *ex ante*, nella normativa, ma sia verificata *ex post* nella pratica – avvalendosi appieno di tutti gli strumenti già oggi presenti nell'ordinamento (anche se utilizzati scarsamente e poco efficacemente), quali la VIR di cui al d.P.C.M. 19 novembre 2009, n. 212, di attuazione dell'art. 14 della l. 28 novembre 2005, n. 244 – e adottando misure correttive in caso di mancato raggiungimento dell'effetto semplificatorio previsto.

## II – *Rilievi sull'articolato*

Passando alla specifica disamina dell'articolato, la Commissione speciale osserva quanto segue.

### *Articolo 3 (Modifiche all'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

4. La disposizione in esame adegua le definizioni contenute nell'art. 4 della legge ordinamentale del 1994 («*classificazione dei porti*») alle modifiche introdotte con lo schema di decreto.

Con specifico riguardo ai porti aventi funzione di «*servizio passeggeri*» (art. 4, comma 3, lett. c), della legge n. 84 del 1994), lo schema di decreto legislativo prevede l'aggiunta della nozione di «*crocieristi*». Quest'ultimo termine è tuttavia, nell'attuale contesto, atecnico e non apporta alcun concreto significato aggiuntivo alla definizione vigente, la quale già si correla al contratto di trasporto di persone previsto e disciplinato dal codice della navigazione di cui al r.d. 30 marzo 1942, n. 327 (art. 396 e ss.) e dalle convenzioni internazionali in materia. Si suggerisce, pertanto, la sua soppressione, o al più l'inserimento, dopo le parole: «*servizio passeggeri*», dell'inciso «, *ivi compresi i crocieristi*».

*Articolo 4 (Modifiche all'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

5. Con le modifiche introdotte dalla disposizione in esame (comma 1) all'art. 5 della legge di ordinamento portuale vengono ridefiniti gli strumenti di programmazione dell'attività di gestione dei porti sulla base della riorganizzazione attuata con la riforma. In particolare, in coerenza con l'introduzione delle nuove Autorità di sistema portuale si introduce per i porti inclusi nella circoscrizione di ciascuna di queste il piano di sistema portuale, mentre per i porti di rilevanza economica regionale ed interregionale ex art. 4 l. n. 84 del 1994 (categoria II, classe III) viene confermato lo strumento consistente nel piano regolatore portuale. La norma si colloca quindi nella condivisibile direzione intrapresa dal Governo, di razionalizzazione della *governance* dell'infrastruttura portuale in funzione di una sua ottimale utilizzazione per finalità di rilancio dell'economia, secondo quanto rappresentato nell'analisi di impatto della regolamentazione allegata alla richiesta di parere.

5.1 Sul piano formale, si segnala che nella rubrica dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994, come riformulata dalla norma dello schema di decreto in esame, il

riferimento finale al «*piano regolatore*» deve essere specificato in coerenza con la definizione contenuta nel corpo della norma con l'aggettivo «*portuale*».

5.2 Inoltre, il riferimento al meccanismo di superamento del dissenso espresso nella conferenza di servizi attualmente previsto dall'art. 14-*quater* della legge n. 241 del 1990, ed in particolare il comma 3 dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994, come modificato dal decreto in esame, concernente la fase di approvazione del piano regolatore di sistema portuale, deve essere coordinato con la riforma dell'istituto di prossima approvazione (per la quale questo Consiglio di Stato ha reso le sue osservazioni con il parere n. 890 del 7 aprile 2016).

5.3 Con riguardo specifico agli aspetti procedurali degli strumenti programmatori, si segnala l'opportunità di mantenere in capo all'autorità marittima la competenza per l'adozione del piano regolatore portuale (art. 5, comma 3-*bis*, l. n. 84 del 1994, come riformulata dal decreto), anziché concentrare la stessa presso le Regioni, già competenti per l'approvazione, come invece proposto dalla Conferenza unificata nel parere sullo schema di decreto.

L'esigenza, ivi rappresentata, che il piano regolatore portuale sia conforme agli strumenti regionali di governo del territorio è infatti già assicurata dal poc'anzi ricordato potere di approvazione del piano regolatore portuale. Per contro, la concentrazione di competenze suggerita dalle Regioni appare incoerente con le caratteristiche ed i contenuti della funzione pianificatoria in ambito portuale. Questa è infatti incentrata sulla disciplina e regolazione dei comportamenti degli operatori del settore nell'utilizzo di un'infrastruttura avente specifica vocazione economica, nella quale sono fortemente compenetrati profili di interesse pubblico generale, relativi al controllo dei traffici commerciali e di sicurezza della navigazione e degli addetti alle operazioni portuali.

In particolare, i contenuti dei piani portuali coinvolgono una molteplicità di aspetti afferenti ad un ampio spettro di discipline tecnico-specialistiche (a titolo meramente esemplificativo: tendenze evolutive dei trasporti marittimi e delle costruzioni navali; aspetti meteomarini e relativi alla navigazione; ingegneria idraulica; ingegneria marittima, portuale e costiera; ingegneria strutturale; ingegneria dei trasporti e logistica macroeconomia), tali da rendere imprescindibile l'apporto dell'amministrazione marittima, previsto dalla vigente legislazione e confermato dal Governo nello schema di decreto legislativo in esame.

5.4 In linea con quanto segnalato dall'ANCI nel parere reso sullo schema di decreto in esame appare, invece, opportuno assicurare tempi certi al procedimento di approvazione degli strumenti di programmazione previsti dalla norma in esame, attraverso la previsione – nel corpo del comma 4, dell'art. 5 della legge n. 84 del 1994 – di un termine per l'approvazione del piano dopo la conclusione della procedura di valutazione ambientale richiesta in base alla vigente normativa.

5.5 La norma in esame aggiunge, tra l'altro, alcuni periodi finali al comma 5 dell'art. 4 della legge n. 84 del 1994 (e non già un singolo periodo, come invece previsto nello schema di decreto), relativo alle varianti al piano regolatore di sistema portuale.

Per le varianti che costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali e non alterano in modo sostanziale la struttura del piano approvato è previsto un procedimento semplificato, che si esaurisce con l'adozione del comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale previa la necessaria acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del Comune o dei Comuni interessati.

È, inoltre, previsto il parere dei Comitati tecnico-amministrativi dei competenti Provveditorati alle Opere pubbliche o del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma non viene indicato il criterio di ripartizione delle competenze tra i detti organi. Appare alla Commissione speciale opportuno che, in sede di approvazione definitiva del decreto, siano introdotte nel testo nella norma le necessarie specificazioni.

5.6 La disposizione in esame dello schema di decreto inserisce, all'art. 5 della l. n. 84 del 1994, un comma 5-*bis*, il quale rinvia alla normativa vigente per l'esecuzione di opere nei porti da parte dell'Autorità di sistema e dei privati.

A fini di coordinamento formale sarebbe comunque necessario introdurre una clausola di salvezza per le operazioni di dragaggio, per le quali l'art. 5-*bis* della legge n. 84 del 1994 contiene un'apposita disciplina, fino al 2012 inserita nel corpo dell'art. 5, le cui norme tecniche attuative sono in fase di definitiva adozione.

Opportuno, in proposito, l'emendamento V proposto dalle Regioni, di coordinamento tecnico-formale, volto all'abrogazione del comma 7 del detto art. 5-*bis*, in tema di disciplina del procedimento di adozione del piano regolatore portuale.

Sempre dal punto di vista del coordinamento, il riferimento alle opere da parte di privati, per la cui autorizzazione si introduce l'istituto della conferenza di servizi, andrebbe meglio definito, dal momento che la legislazione nazionale in materia prevede opere pubbliche realizzate a spese del privato (art. 20 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50, recante il nuovo codice dei contratti pubblici).

Si segnala, inoltre, l'esistenza di un refuso laddove viene operato riferimento alle opere connesse, e non già «*connessi*», come recita lo schema di decreto, agli impianti e infrastrutture energetiche.

5.7 Il comma 2 dell'art. 4 dello schema di decreto in esame reca, infine, norme transitorie relative ai piani regolatori portuali vigenti e ai relativi adeguamenti tecnico funzionali.

A quest'ultimo riguardo, si ribadisce l'opportunità di specificare la ripartizione di competenza nel rendere il relativo parere tra i Comitati tecnico – amministrativi dei competenti Provveditorati alle opere pubbliche o del Consiglio superiore dei lavori pubblici, già evidenziata con riguardo alla disciplina a regime.

*Articolo 5 (Modifiche all'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

6.1 Attuando il disegno ispiratore della riforma, il comma 1 della disposizione in esame istituisce le 15 «*Autorità di Sistema Portuale*». Queste vengono poste al vertice di un sistema comprendente nella maggior parte dei casi più porti, indicati nell'allegato A al decreto legislativo, al fine di superare la dimensione “monoscalo” caratterizzante la legge ordinamentale del 1994 e così di porsi nella prospettiva delle reti di trasporto transeuropee di cui al regolamento UE n. 1315/2013.

6.1.1. Al riguardo, nel menzionato parere la Conferenza unificata ha proposto di introdurre un meccanismo di rinvio fino a 36 mesi dell'entrata a regime della riforma su richiesta delle Regioni, nonché di rendere possibile, su proposta regionale, l'inserimento di un porto di interesse regionale presso un'Autorità di sistema o lo spostamento di un porto già inserito presso altra Autorità.

La Commissione segnala sul punto che tale modifica, che introduce una deroga così rilevante alla *ratio* riorganizzatrice della riforma (senza peraltro addurre ragioni oggettive che possano giustificarla), potrebbe vanificare il raggiungimento degli obiettivi con essa perseguiti, attraverso l'introduzione di un regime transitorio di non trascurabile durata, nel quale le neo-istituite Autorità di settore portuale dovrebbero coesistere con le vecchie Autorità portuali.

Inoltre, si ritiene giuridicamente inadeguata la soluzione di demandare il rinvio dell'attuazione della riforma ad una fonte non normativa quale il decreto del presidente del Consiglio dei Ministri previsto nella proposta della Conferenza, tenuto conto della sua incidenza su previsioni di carattere normativo primario.

6.1.2. Dall'altro lato, nel rinviare alle considerazioni di carattere generale espresse nel presente parere, la Commissione speciale rappresenta la necessità che ai fini dell'effettivo conseguimento degli obiettivi della riforma, esplicitati dal Governo nella relazione tecnico-finanziaria e nell'AIR, la riorganizzazione delle autorità portuali sulla base di un sistema integrato di più porti non si limiti a un mero accorpamento 'aritmetico' di enti di governo, ma si coniughi con una visione strategica di integrazione tra il settore portuale e quello della logistica, e con l'attribuzione dei necessari strumenti operativi e risorse.

Allo stato, in questa prospettiva è comunque valutabile con favore il rafforzamento dei poteri delle Autorità di sistema portuale, con la nuova elencazione e definizione recata dall'art. 6, comma 4, l. n. 84 del 1994, come modificato dalla disposizione in esame dello schema di decreto legislativo, che si raccomanda di non affievolire con deroghe rispetto al testo originario.

6.2. Venendo al dettaglio delle singole novità apportate con la disposizione in esame all'art. 6 l. n. 84 del 1994, si evidenzia in primo luogo che, con scelta di segno opposto rispetto al testo vigente, attraverso la riformulazione del comma 5 si rendono espressamente applicabili alle neo-istituite Autorità di sistema portuale le disposizioni della legge c.d. sul parastato, 20 marzo 1975, n. 70 e del testo unico sul pubblico impiego, d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165, «*in quanto compatibili*» (il comma 2 dell'art. 6 attualmente vigente esclude infatti l'applicabilità alle autorità portuali della legge sul parastato e del d.lgs. 3 febbraio 1993, n. 29, allora vigente, ed oggi confluito nel citato testo unico sul pubblico impiego).

6.2.1 La Commissione speciale osserva al riguardo che le ragioni di questa opzione normativa non emergono né dal contesto della riforma, né tanto meno dai documenti accompagnatori trasmessi dal Governo. Del pari, non sono chiari la portata e i limiti che a questo richiamo integrale a testi di legge conseguono, in virtù della clausola di compatibilità sopra richiamata.

6.2.2 Un ulteriore fattore di incertezza sul punto è ravvisabile nella sostanziale conferma dell'art. 10, comma 6, della legge n. 84 del 1994, concernente il «*Segretariato generale*» delle autorità portuali (che con il decreto legislativo in esame diventerà «*Segretario generale*» delle autorità di sistema portuale), il quale viene inciso dal decreto in esame con modifiche di mero coordinamento formale.

È quindi destinata a rimanere nel corpo della legge ordinamentale la qualificazione del rapporto di lavoro alle dipendenze delle autorità portuali come rapporto «*di diritto privato*», soggetto alle «*disposizioni del codice civile libro V - titolo I - capi II e III, titolo II - capo I*» - in sostanza: al solo titolo II, capo I, relativo al rapporto di lavoro privato, data la soppressione dell'ordinamento corporativo - ed alle altre «*leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa*».

Dal complesso di questi richiami sembra dunque profilarsi un'antinomia non risolvibile sul piano interpretativo.

Infatti, da un lato permane la qualificazione tout court privatistica del rapporto lavorativo presso le autorità portuali, ma dall'altro lato sembrerebbe introdursi il regime "spurio" attualmente vigente per il rapporto di lavoro "privatizzato" alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni, che in base all'art. 2, comma 2, t.u. n. 165 del 2001 è caratterizzato dalla coesistenza di fonti regolatorie di natura privatistica e disposizioni di legge o atti dell'amministrazione di carattere autoritativo. Inoltre, la disciplina di stampo pubblicistico è invece specificamente richiamata per le modalità di reclutamento del personale dipendente, dirigenziale e

non dirigenziale, attraverso il richiamo puntuale all'art. 35 del testo unico di cui al d.lgs. n. 165 del 2001 (comma 6 dell'art. 6, l. n. 84 del 1994).

È pertanto opportuno che, in sede di approvazione del decreto, sia effettuato un approfondimento sul punto e la materia sia quindi disciplinata con regole coerenti, se del caso inserite nel corpo di un'unica disposizione, in modo che sia chiaramente ricostruibile la natura giuridica del rapporto di lavoro alle dipendenze dell'Autorità di sistema portuale e la conseguente disciplina applicabile.

6.3 Di seguito, il comma 8 del novellato art. 6 l. n. 84 del 1994 statuisce che l'attività delle neo-istituite Autorità di sistema portuale è disciplinata dalla medesima legge, dalle *«fonti in essa richiamate»* ed dalle *«norme regolamentari emanate nell'esercizio della propria autonomia»* (quest'ultima riconosciuta alle autorità dal precedente comma 5 del medesimo art. 6).

6.3.1 La norma appare priva di reale contenuto precettivo, pertanto inutile, e conseguentemente da espungere in sede di approvazione definitiva dal testo del decreto. Infatti, la soggezione delle Autorità alla legge ed alle norme in base ad essa emanate si fonda, come per ogni altro soggetto inserito nell'organizzazione amministrativa nazionale, su basi oggettive, e cioè presupposti previsti dalle stesse norme di legge, senza necessità di apposite specificazioni.

6.3.2 Non risulta invece chiaro il riferimento operato dalla disposizione in esame alle norme regolamentari emanate dalle medesime Autorità. Come sopra accennato, la previsione si correla allo statuto di autonomia riconosciuto dal comma 5, a tenore del quale l'Autorità di sistema portuale *«è dotata di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria»* (laddove l'attuale art. 6, comma 2, l. n. 84 del 1994 si limita a prevedere l'autonomia amministrativa, di bilancio e finanziaria delle autorità portuali).

Lo schema di decreto legislativo opera poi due richiami ad una specifica tipologia di regolamento. Si tratta del regolamento per la gestione contabile e finanziaria, che in base al comma 9 dell'art. 6, come modificato dalla disposizione del decreto in esame, ciascuna Autorità di sistema portuale dovrà adottare, per la successiva approvazione da parte del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (in linea con quanto attualmente previsto dal comma 3 della medesima disposizione), definito poi dal successivo art. 9, comma 4, lett. d), regolamento «*di amministrazione e contabilità*».

Il riconoscimento di autonomia regolamentare deve pertanto essere rettamente limitato al solo regolamento interno in questione.

Le Autorità di governo dei porti non sono, infatti, titolari in base alla legge del 1994 del potere di emanare regolamenti aventi rilevanza per l'ordinamento giuridico e dunque applicabili ai rapporti intersoggettivi.

In base a questa considerazione si palesa dunque la necessità di espungere anche il riferimento in esame all'autonomia regolamentare delle Autorità di sistema portuale, introdotto dal decreto legislativo con la riformulazione dell'art. 6, comma 5, l. n. 84 del 1994.

6.4 Il comma 11 dell'art. 6 della legge di ordinamento dei porti, come riformulato dalla disposizione del decreto legislativo in esame, ribadisce il principio secondo cui l'esercizio delle attività economiche, di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni e di fornitura dei servizi di interesse generale (identificate nel decreto del ministro dei trasporti e della navigazione 14 novembre 1994) sono affidate dalle autorità di governo in concessione nel rispetto degli obblighi di evidenza pubblica.

Al fine di dissipare ogni dubbio sulla portata della regola, sarebbe comunque opportuno specificarne la formulazione attraverso il richiamo al codice di cui al d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50.

6.5 Lo schema di decreto legislativo conferma il principio della separazione tra attività di gestione dell'infrastruttura portuale e attività economiche di interesse portuale, attraverso il divieto per le autorità di governo di svolgere direttamente o tramite società partecipate *«operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse»* (art. 6, comma 12, l. n. 84 del 1994).

Rispetto al vigente comma 6 della legge del 1994 l'impostazione 'separatista' viene rafforzata, non essendo riprodotta la possibilità, attualmente prevista, di costituire o partecipare a società incaricate dello svolgimento di attività accessorie o strumentali a quelle istituzionali, ivi comprese le funzioni di promozione economica e dello sviluppo dei porti e delle attività imprenditoriali in esso svolte (*«promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche»*).

6.5.1 Deve, peraltro, segnalarsi che il secondo periodo del novellato comma 12 in esame presenta alcune ambiguità suscettibili di vanificare l'obiettivo perseguito dal Governo.

Si prevede, infatti, che l'Autorità di sistema portuale possa fare ricorso agli istituti disciplinati dalla legge generale sul procedimento amministrativo, n. 241 del 1990, per disciplinare insieme alle altre amministrazioni pubbliche titolari di funzioni in materia portuale *«lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite»*, compresa *«l'assunzione di partecipazioni in iniziative pubbliche»*.

La Commissione osserva innanzitutto che non è chiaro se il riferimento agli istituti previsti dalla legge n. 241 del 1990 sia inteso agli accordi tra pubbliche amministrazioni previsti dall'art. 15 - rientranti nella generale capacità di agire di

queste ultime (cfr. Cons. Stato, Sez. V, 3 maggio 2016, n. 1690) - come sembra doversi arguire dal fatto che la formulazione di quest'ultima è sostanzialmente riprodotta nella disposizione dello schema di decreto in esame, o ad altre forme di partenariato pubblico-pubblico.

6.5.2 Analoghi dubbi sussistono per quanto concerne la possibilità di assumere «partecipazioni in iniziative pubbliche». La previsione in esame sembra alludere alla costituzione e all'assunzione di partecipazioni in organismi societari, dei quali non è peraltro chiaro l'ambito di operatività, definito attraverso il vago riferimento finale, incentrato sul termine atecnico «iniziative».

6.5.3 Alla luce dei rilievi che precedono, si rappresenta al Governo la necessità di formulare la norma in modo che sia resa maggiormente esplicita la portata del principio di separazione operativa imposta alle Autorità di sistema portuale, con il conseguente divieto per le AdSP di svolgere, direttamente o indirettamente, attività economiche di qualsiasi genere.

A questo riguardo, a riprova della necessità della suddetta specificazione, deve segnalarsi innanzitutto l'esigenza di tenere conto che in linea con la caratterizzazione eurounitaria del partenariato pubblico-pubblico come *in house providing* orizzontale e la giurisprudenza della Corte di giustizia formatasi in materia (si ricorda in particolare la sentenza 9 giugno 2009, C-480/06, ma anche il citato precedente della V Sezione di questo Consiglio di Stato), il fenomeno in questione, pur necessariamente ispirato alla necessità di realizzare i fini pubblici delle autorità interessate, potrebbe abbracciare anche attività economiche per le quali esiste un mercato, sia pure entro certi limiti quantitativi, come ora previsto dall'art. 5, comma 6, del nuovo codice dei contratti (d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50).

In secondo luogo, nell'invitare il Governo a chiarire il significato dell'assunzione di partecipazioni in iniziative pubbliche, e in particolare a specificare se ciò possa effettivamente consentire alle Autorità di sistema portuale di assumere

partecipazioni in società, la Commissione evidenzia l'esigenza di definire i conseguenti presupposti e limiti, attraverso il coordinamento con il testo unico in materia di società a partecipazione pubblica, per il quale questo Consiglio di Stato ha recentemente espresso il parere di propria competenza (cfr. il già citato parere n. 968 del 21 aprile 2016).

6.6 Proseguendo nell'esame delle altre norme di cui si compone l'art. 5 dello schema di decreto legislativo in esame, si segnala che con riguardo alla disciplina sui «*punti franchi*» in ambiti portuali, per il quale provvede ora il comma 13 dell'art. 6 della legge n. 84, come riformulato dallo schema di decreto, la Conferenza delle Regioni e delle province autonome ha proposto un emendamento finalizzato a puntualizzare la salvezza della disciplina esistente per i punti franchi delle altre zone franche riconosciute, rispetto all'unica espressamente richiamata, e cioè il porto di Trieste. La proposta modificativa è quindi valutabile in sede di approvazione definitiva del decreto legislativo.

6.7 Il successivo comma 14 del novellato art. 6 ribadisce la competenza esclusiva delle Autorità di sistema portuale ad amministrare le aree ed i beni del demanio marittimo all'interno della loro circoscrizione, già prevista al comma 4, lett. e). Rispetto a quest'ultima, il comma 14 fa salvo lo speciale regime di Venezia e della sua Laguna ed aggiunge che nell'esercizio di questa competenza le Autorità possono avvalersi del Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.). Sarebbe quindi opportuno che in sede di approvazione definitiva venga effettuato un coordinamento formale delle disposizioni in esame che eviti duplicazioni di norme.

6.8 I commi 15 e 16 contengono norme di revisione delle Autorità di sistema portuale e delle relative circoscrizioni territoriali, mediante regolamenti delegati ex

art. 17, comma 2, l. 23 agosto 1988, n. 400. La prima delle disposizioni ora menzionate prevede in particolare la possibilità, decorsi tre anni dall'entrata in vigore della riforma, di ridurre il numero delle Autorità «*valutate le interazioni fra le piattaforme logistiche e i volumi di traffico*». In base al medesimo presupposto si preconizza la soppressione delle Autorità di sistema e l'accorpamento delle relative funzioni.

6.8.1 Al riguardo, la Commissione evidenzia che questa previsione si pone in modo coerente nel solco della razionalizzazione delle autorità di settore in cui si colloca la riforma, sulla base del criterio direttivo enunciato nella legge delega.

Tuttavia, affinché il disegno organizzativo persegua 'in concreto' la piena coerenza con gli obiettivi della delega, occorre definire con maggiore dettaglio il procedimento di revisione, prevedendosi che esso avvenga sulla base di una valutazione ex post di impatto della regolamentazione (la citata VIR di cui al d.P.C.M. 19 novembre 2009, n. 212, di attuazione dell'art. 14, l. 28 novembre 2005, n. 244) condotta nel rispetto della normativa regolamentare vigente, previa definizione di indicatori specifici di risultato (come peraltro prefigurato dal Governo nell'AIR: sezione 1, § c).

A questo specifico riguardo, la Commissione speciale ritiene opportuno ribadire al Governo quanto già segnalato in occasione dei pareri sul nuovo codice dei contratti pubblici e sulla revisione e semplificazione delle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione, pubblicità e trasparenza ai sensi della legge 6 novembre 2012, n. 190 e della normativa ad essa collegata (pareri nn. 515 del 24 febbraio 2016 e 855 del 1° aprile 2016), e cioè che ogni riforma legislativa, in specie quella che si proponga di ristrutturare in maniera significativa l'amministrazione pubblica, o un settore organico di essa avente rilievo strategico nel settore dell'economia nazionale, costituisce l'inizio di un percorso di cui la successiva attuazione rappresenta un momento decisivo, nel quale deve essere

valutato l'effettivo raggiungimento degli obiettivi iniziali ed eventualmente avviato il processo di modifica o revisione.

6.8.2 In questo quadro assume dunque un ruolo fondamentale l'analisi, necessariamente condotta attraverso specifici indicatori, dei risultati raggiunti in termini di comportamenti degli operatori interessati e delle dinamiche socio-economiche complessivamente generate. Quindi, nella prospettiva delineata occorre implementare l'istituto della VIR, oggi impiegato in modo non incisivo, operando un raccordo pieno ed effettivo con l'analisi *ex ante* di impatto, al fine di renderlo un'efficace strumento a supporto dell'azione riformatrice del Governo.

In un settore nevralgico dell'economia nazionale quale quello dei porti e della logistica e nella connessa riorganizzazione delle autorità di gestione delle infrastrutture portuali è dunque richiesta una valutazione della fase attuativa dell'intervento legislativo obiettiva, trasparente, condotta attraverso criteri ed indicatori tali consentire una verifica empirica adeguata. Anche in considerazione del necessario confronto con le Regioni - è infatti previsto il parere della Conferenza di cui all'art. 8 d.lgs. n. 281 del 1997 - sono invece sconsigliabili formule normative vaghe.

6.9 Proseguendo nell'esame dei successivi commi di cui si compone l'art. 5 dello schema di decreto in esame, si segnala che essi recano alcune disposizioni transitorie per le quali si rileva:

- a) l'opportunità di valutarne la collocazione nell'art. 20;
- b) la scarsa decifrabilità del comma 2, concernente la definizione dei limiti territoriali delle Autorità di sistema, per le quali si fa riferimento agli «*ambiti portuali delle preesistenti Autorità portuali, sommati i limiti territoriali dei porti di rilevanza economica nazionale di cui all'articolo 4 della medesima legge n. 84 del 1994*»;

c) l'esigenza di specificare al comma 4 che le Autorità di sistema subentrano alle cessate Autorità portuali in tutti i rapporti «giuridici».

*Articolo 6 (Introduzione dell'articolo 6-bis alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

7. L'art. 6-bis introdotto dal decreto legislativo alla legge n. 84 del 1994 prevede che le Autorità di sistema portuale costituiscano presso i porti già sede delle sopresse Autorità portuali «un proprio ufficio territoriale». Si prevede che a questi uffici venga preposto il Segretario generale dell'Autorità di sistema o un suo delegato. Quest'ultimo deve essere scelto tra il personale con qualifica dirigenziale in servizio presso le neo-istituite Autorità di sistema o le preesistenti Autorità portuali.

7.1 La Commissione ribadisce al riguardo quanto già espresso in sede di considerazioni generali del presente parere circa i rischi di duplicazione delle strutture amministrative che in particolare attraverso questa disposizione potrebbero avverarsi, con la conseguente vanificazione degli obiettivi della riforma, tra i quali anche il conseguimento di risparmi finanziari, su cui si sofferma in particolare l'analisi tecnico-normativa predisposta per lo schema di decreto.

7.2 Queste considerazioni sono viepiù avvalorate dalla scarsa chiarezza nel riparto di competenze tra gli uffici territoriali e l'Autorità centrale. A questo specifico riguardo si pone in rilievo:

- la difficile comprensibilità dei limiti delle funzioni di amministrazione attiva e degli inerenti poteri deliberativi, definiti attraverso il generico e atecnico riferimento al rilievo «non strategico» della materia (comma 1, lett. c);
- la mancata indicazione dell'oggetto della funzione di «vigilanza e controllo», sotto la direzione dell'Autorità di settore portuale, anche tenuto conto delle competenze dell'Autorità marittima ai sensi dell'art. 14 l. n. 84 del 1994 (comma 1, lett. d).

*Articolo 7 (Modifiche all'articolo 7 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

8. Nel definire gli organi delle Autorità di sistema portuale viene escluso che i rimborsi spese spettanti ai componenti del Tavolo di partenariato della risorsa mare di cui all'art. 11-*bis* l. n. 84 del 1994, introdotto dall'art. 12 del decreto legislativo, possano essere posti a carico del bilancio dell'Autorità.

Si rileva pertanto che occorre specificare a quale soggetto debba fare carico questo rimborso spese.

*Articolo 8 (Modifiche all'articolo 8 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

9. La disposizione in esame sostituisce il corrispondente articolo della legge di ordinamento del 1994 relativo al presidente dell'autorità di governo dei porti. Si recede, al riguardo, dal meccanismo di scelta nell'ambito di una terna di esperti, che più volte ha comportato ripetute e durature situazioni di stallo e relativi commissariamenti (in molti casi ancora in atto), optando per un meccanismo diretto di intesa tra Ministro e Presidente della Regione interessata (o eventualmente Presidenti delle Regioni interessate). Il meccanismo – di cui andrà comunque verificato il funzionamento nella pratica – è chiaramente volto a semplificare alcuni aspetti della procedura. Non convince, in quest'ottica di rafforzamento della funzionalità della procedura, l'emendamento di matrice ANCI volto ad inserire anche l'intesa del Sindaco del Comune sede dell'AdSP.

9.1 Con riguardo alle modalità di nomina dell'organo di vertice, deve innanzitutto essere rilevata – analogamente a quanto già visto per il procedimento di approvazione del piano regolatore di sistema portuale – la necessità di adeguare il rinvio operato dal primo periodo del comma 1 all'art. 14-*quater* l. 7 agosto 1990, n. 241, previsto per il superamento del dissenso in sede di intesa tra Ministro delle

infrastrutture e dei trasporti e presidente o presidenti delle Regioni interessate, all'imminente riforma dell'istituto della conferenza di servizi.

9.2 Sul piano sostanziale, la Commissione evidenzia che rispetto alla disciplina attualmente vigente non è più previsto che la nomina a presidente avvenga tra «*esperti di massima e comprovata qualificazione professionale nei settori dell'economia dei trasporti e portuale*», ma tra «*soggetti aventi comprovata esperienza e qualificazione professionale*» nei medesimi settori.

Pertanto, pur nell'ambito di requisiti di carattere soggettivo ragionevolmente definiti in modo ampio e tale da conferire alle autorità competenti i necessari margini di apprezzamento discrezionale, la modifica in questione prelude ad un ampliamento della platea dei soggetti potenzialmente nominabili ai vertici delle neo-istituite autorità.

9.3 Questa innovazione deve essere valutata in relazione ad una serie di fattori concomitanti all'entrata in vigore della riforma in esame, quali la crescita delle dimensioni e delle competenze degli organismi di gestione dei porti, e la rinnovata composizione del comitato di gestione prefigurata dal successivo art. 9, in cui – come si vedrà in modo più approfondito in sede di esame delle modifiche relative a quest'ultima disposizione – è prevista la rappresentanza delle sole amministrazioni locali interessate, attraverso membri in possesso degli stessi requisiti previsti per il presidente.

Dall'altro lato, non va sottaciuto che il successivo comma 2 estende alla carica le ipotesi di inconferibilità ed incompatibilità previste dall'art. 53 t.u. pubblico impiego e dal d.lgs. 8 aprile 2013, n. 39.

Alla luce di tutto quanto finora rilevato appare pertanto opportuno che per la fase di prima applicazione della riforma il Governo valuti le possibili conseguenze

derivanti dai divieti in esame rispetto all'opportunità di impiegare professionalità ormai consolidate nella vigenza della legge del 1994.

Dall'altro lato, si prospetta invece la necessità di una riflessione sulla coerenza 'a regime' della disciplina sui requisiti soggettivi dei vertici delle nuove Autorità con gli obiettivi di sviluppo economico sottesi alla riforma.

9.4 La Commissione segnala inoltre l'esigenza che nella norma in esame sia precisato che i soggetti in possesso dei requisiti di qualificazione professionale richiesti per la nomina a presidente dell'Autorità di sistema portuale possono essere anche cittadini di Paesi membri dell'Unione europea, in considerazione del precedente specifico costituito dalla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione 10 settembre 2014, C-270/13.

9.5 Con riguardo ai poteri del presidente, il comma 3, lett. t), prevede la convocazione di una sorta di conferenza di servizi 'consultiva' (*«al fine dell'esame e della risoluzione di questioni di interesse del porto»*), che va tuttavia armonizzata con la più volte ricordata riforma dell'istituto della legge generale sul procedimento amministrativo, onde verificarne la rispondenza rispetto alle tipologie previste (in particolare, per la 'conferenza istruttoria'), anche al fine di valutare gli effetti operativi che un richiamo all'istituto potrebbe determinare rispetto ad attività decisionali o ad esse strettamente preparatorie.

*Articolo 9 (Modifiche all'articolo 9 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

10. L'art. 9 del decreto legislativo ridisegna l'organo deliberante delle autorità di governo dei porti, mutandone la denominazione (da «*comitato portuale*» a «*comitato di gestione*»), e la composizione, che viene ora limitata ai soli enti territoriali interessati e all'autorità marittima, avente tuttavia diritto di voto nelle sole materie di competenza. Si rinvia, sul punto, al rilievo generale espresso *retro*, al punto 3.2,

sullo sbilanciamento della composizione dell'organo in favore della componente designata dagli enti territoriali, da compensare almeno in sede di consultazione.

Inoltre, come sopra accennato, la riforma istituisce una piena equiparazione tra i requisiti previsti per il presidente dell'Autorità di sistema portuale e i componenti del comitato di gestione, attraverso il rinvio del comma 2 della disposizione in esame all'art. 8, comma 1.

In sede di approvazione definitiva del decreto è opportuno che il Governo effettui i dovuti approfondimenti circa l'esistenza di apprezzabili ragioni per questa uniformazione, e in particolare se essa sia idonea ad offrire le necessarie garanzie di competenza professionale richieste agli organi di vertice delle nuove autorità e a favorire nell'organo deliberativo delle nuove autorità del settore una proficua dialettica tra soggetti in possesso di qualificazioni ed esperienze variegata.

*Articolo 10 (Modifiche all'articolo 10 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

11. La disposizione in esame apporta alcune modifiche all'apparato gestionale delle autorità di governo dei porti, introducendo l'organo monocratico del Segretario generale in luogo del Segretariato.

Al fine di conseguire economie di spesa, viene dunque meno il supporto amministrativo rappresentato dalla segreteria tecnico-operativa prevista attualmente dalla legge n. 84 del 1994. La perdita della struttura organizzativa – da verificare in fase attuativa, unitamente alla sua ricollocazione, verosimilmente verso gli sportelli unici di cui all'art. 15-bis – è destinata ad essere supplita dall'allargamento delle materie in cui il Segretario generale deve essere qualificato. Al Segretario generale delle neo-istituite Autorità di settore portuale è infatti richiesta a la competenza non solo nel settore della portualità, ma anche «*nelle materie amministrative-contabili*».

L'innovazione non appare comunque rispondere pienamente alle esigenze di spiccata managerialità cui deve invece essere improntata la figura in esame, attesa tra l'altro l'attribuzione con la riforma in esame di compiti operativi nell'ambito dei nuovi uffici territoriali portuali ex art. 6-bis.

Si suggerisce, pertanto, di riformulare la disposizione nel senso anzidetto.

*Articolo 11 (Modifiche all'articolo 11 della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

12. La norma in esame è dedicata al collegio dei revisori dei conti, per nomina nel quale si richiede il possesso «di specifica professionalità», in alternativa all'iscrizione nel registro dei revisori legali.

La Commissione segnala l'opportunità di eliminare questo ulteriore requisito, non previsto dall'art. 11 l. n. 84 del 1994 attualmente vigente, per la sua genericità e per la conseguente inidoneità dello stesso a fungere da parametro obiettivo di valutazione della capacità di ricoprire la funzione di controllo della gestione amministrativa e contabile delle Autorità di settore portuale.

*Articolo 12 (Integrazioni alla legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

13. Come esposto in premessa, l'art. 12 dello schema introduce due nuovi articoli nella legge n. 84 (art. 11-bis e 11-ter) costitutivi, rispettivamente di un "Tavolo di partenariato della risorsa mare" e di un "Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP".

Si segnala innanzitutto la assoluta atecnicità della dizione – "tavolo" – utilizzata per denominare entrambi questi organismi con funzioni, rispettivamente, di consultazione e di indirizzo/coordinamento. L'uso comune nel linguaggio mediatico di tale termine non trova riscontro nella terminologia giuridica e istituzionale dei modelli organizzativi con funzioni analoghe (per cui appare

preferibile utilizzare rispettivamente, per le stesse funzioni, termini quali “osservatorio” o “conferenza”, o simili).

13.1 La prima figura (il «*Tavolo di partenariato della risorsa mare*») rappresenta la diretta conseguenza della scelta politica del Governo di non ricomprendere negli organi fondamentali delle neo-istituite Autorità di settore portuale la rappresentanza delle categorie professionali interessate. Queste ultime sono, infatti, destinate a confluire in tale organismo ad hoc, avente funzioni esclusivamente consultive.

Si prevede che l’apporto consultivo del Tavolo di partenariato nei confronti delle nuove autorità portuali si estrinsechi nel «*confronto ascendente e discendente*» relativo al processo di pianificazione di competenza di queste ultime (piano regolatore di sistema portuale e piano operativo triennale), oltre che – secondo l’ordine di elencazione della norma – alla determinazione dei livelli dei servizi resi dall’Autorità, all’organizzazione di lavoro nel porto e al progetto di bilancio.

Questo Consiglio di Stato ritiene chiaro e condivisibile il modello organizzativo che separa gli organi decisionali dagli organismi di consultazione.

Occorre, tuttavia, rilevare come il confronto prefigurato dalla norma in esame debba, in concreto, svolgersi secondo modalità esplicite, funzionali ed efficaci, altrimenti il rischio è che il suo malfunzionamento possa ripercuotersi sull’efficacia della funzione consultiva di cui l’art. 11-*bis* e, in ultima analisi, su tutta la *policy* nel settore.

Affinché la consultazione pubblica sia effettivamente integrata nel ciclo della pianificazione di competenza delle Autorità di sistema portuale, e più in generale nel processo di elaborazione delle decisioni di competenza di quest’ultima, è indispensabile che essa sia adeguatamente definita e strutturata, nei presupposti, negli strumenti e nelle forme in cui è destinata a svolgersi.

Ciò con riferimento:

- alla identificazione chiara e ‘selettiva’ dei componenti del “*Tavolo*”;
- alla scelta dei documenti da sottoporre a dibattito e alle forme di circolazione e pubblicazione di questi;
- alla definizione delle modalità partecipative degli *stakeholders* e dei relativi esiti (ad esempio, modalità di espressione e di computo del consenso, che non dovrebbe necessariamente irrigidirsi nella formazione aritmetica – e di dubbia funzionalità – di ‘maggioranze’, le quali si formerebbero sommando componenti necessariamente eterogenei dal punto di vista qualitativo e quantitativo);
- agli effetti sulla decisione finale.

La consultazione deve quindi essere in grado di fornire alle autorità amministrative titolari di funzioni decisionali aventi significativi impatti sul comportamento di operatori privati in specifici settori dell’economia elementi istruttori e/o motivazionali ulteriori e comunque rilevanti per la definizione dell’intervento regolatorio e non a caso costituisce uno schema di azione ormai consolidato presso le Autorità indipendenti. In questo modo verrebbe così recuperato, sul piano della partecipazione all’esercizio della funzione di governo dei porti, l’apporto delle categorie degli operatori economici, che la riforma ha inteso escludere dalla partecipazione organica alle autorità del settore.

Difatti, secondo le *best practices* internazionali (cfr., ad esempio, il recente lavoro dell’OCSE “*OECD best practice principles on stakeholder engagement in regulatory policy*”), un procedimento efficace di decisione deve essere non solo aperto, trasparente, partecipato, ma che deve anche saper trasformare gli apporti di questa partecipazione in elementi fattuali e motivazionali che trasformino la sua decisione discrezionale in una *evidence-based decision*, una decisione ben motivata sulla base di una istruttoria ampia e strutturata.

La consultazione dei soggetti interessati, quindi, oltre ad essere un elemento di legittimazione del soggetto regolatore, assume importanza anche – forse

soprattutto – come elemento di supporto delle scelte regolatorie, per selezionare l'opzione preferibile, raccogliere i dati e le informazioni necessarie ad una regolazione efficace e far emergere tutti gli elementi (economici, giuridici e sociali) necessari per una corretta e completa analisi degli effetti della regolazione.

È tale procedimento che consente, alla fine, un'ampia latitudine decisionale all'Autorità competente, perché le sue scelte saranno fondate su un procedimento partecipato, trasparente, aperto, ma soprattutto *evidence-based*, che 'responsabilizza' e rende *accountable* una scelta pur ampiamente discrezionale, con tutte le ulteriori conseguenze anche sul piano della tutela procedimentale e giurisdizionale.

Si segnala pertanto l'opportunità di riformulare la norma, eventualmente demandando alle Autorità di sistema di dotarsi di adeguati strumenti, forme e metodi di consultazione con le categorie partecipanti al Tavolo di partenariato della risorsa mare, in linea con quanto avvenuto per l'ANAC in sede di approvazione definitiva del decreto legislativo recante il nuovo codice dei contratti pubblici (art. 213, comma 2: cfr. il citato parere di questo Consiglio n. 855 del 1 aprile 2016).

13.2 La seconda figura (il «*Tavolo nazionale di coordinamento delle AdSP*») è un organo di coordinamento nazionale delle Autorità di settore portuale, deputato all'adozione delle scelte strategiche fondamentali in tema di investimenti infrastrutturali, di pianificazione portuale, politica concessoria e di *marketing* e promozione del sistema della portualità nazionale.

La Commissione rileva che l'istituzione di questo organismo dovrebbe essere accompagnata dalla previsione di più chiare ed efficaci forme di raccordo con il piano strategico nazionale della portualità e della logistica, previsto dall'art. 29, comma 1, del decreto legge 11 settembre 2014, n. 133 (convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164).

Richiamato quanto già evidenziato in sede di considerazioni generali, non è poi dato cogliere – anche per l’assenza di un’adeguata motivazione nei documenti accompagnatori allo schema di decreto legislativo – l’utilità di un organo espressivo delle sole Autorità di sistema portuale, nel quale non è chiaro il ruolo del Governo, cui è rimessa una generica funzione di coordinamento, da esercitare attraverso un «*soggetto*» di comprovata esperienza e qualificazione professionale, nominato con decreto del presidente del Consiglio dei Ministri, e dal quale sono invece esclusi gli *stakeholders* del settore della portualità e della logistica.

In particolare, non sono ben definite le funzioni del Tavolo nazionale, se di proposta rispetto alla programmazione strategica ed economica di settore, attraverso il piano di cui al citato art. 29, o se di mero indirizzo e coordinamento rispetto all’attività delle singole Autorità.

Sui profili sinora evidenziati è dunque opportuno un approfondimento da parte del Governo.

*Articolo 16 (Introduzione dell’articolo 15-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84)*

14. In linea con il criterio direttivo della legge delega di semplificazione e unificazione delle procedure amministrative di competenza delle autorità di governo dei porti, la disposizione in esame introduce nel corpo della legge del 1994 l’art. 15-*bis*, recante la costituzione dello Sportello unico amministrativo (SUA).

La struttura viene preposta ai rapporti con gli operatori del porto ed è destinata a fungere da interfaccia unico per tutti i procedimenti amministrativi in materia.

14.1 Il campo di operatività dello Sportello unico viene limitato ai procedimenti amministrativi ed autorizzativi «*che non riguardano le attività commerciali ed industriali in porto*».

La Commissione segnala che, oltre a non trovare adeguata spiegazione rispetto alle finalità di unificazione perseguite dal legislatore attraverso la delega, questa esclusione rischia di svuotare di contenuti pratici la norma, in considerazione del fatto che le funzioni di competenza delle Autorità di governo dei porti sono essenzialmente rivolte a regolamentare le attività degli operatori in settori economici legati alla portualità (ingegneria navale, cantieristica, trasporti, logistica, commercio ecc.).

14.2 Il comma 2 della disposizione in esame prevede che entro novanta giorni dall'entrata in vigore del decreto legislativo le «*amministrazioni competenti*» adottino il regolamento attuativo dello Sportello unico.

La norma non chiarisce quali siano queste amministrazioni ed i contenuti nel regolamento, rendendo dunque necessario effettuare in sede di approvazione definitiva dello schema di decreto le opportune correzioni.

#### *Articolo 18 (Sportello unico doganale e dei controlli)*

15. La disposizione in esame ridefinisce la competenza dello Sportello unico doganale istituito dall'art. 4, comma 57, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, per la concentrazione di tutte le attività amministrative connesse alle operazioni commerciali di importazione ed esportazione.

È attribuito allo Sportello il ruolo di ufficio di coordinamento per il controllo delle merci in transito nei porti, salvi quelli disposti dall'Autorità giudiziaria o a fini di sicurezza. Viene conseguentemente modificata la denominazione dell'unità in «*Sportello unico doganale e dei controlli*» (comma 1).

15.1 La Commissione evidenzia sul punto che, nel prevedere che la funzione di coordinamento sia esercitata attraverso la concentrazione delle attività di controllo presso un unico luogo, si include espressamente nell'ambito di questa funzione

anche l'operato delle forze di polizia a ciò preposte (*«ivi comprese le forze di polizia»*). Tuttavia, occorre considerare che, in base all'art. 19 del testo unico delle disposizioni doganali di cui al d.P.R. 23 gennaio 1973, n. 43, i funzionari doganali sono già titolari del potere di avvalersi dei militari della Guardia di finanza per i controlli di loro competenza. Pertanto, in sede di approvazione definitiva del decreto legislativo è necessario riformulare la norma in modo che sia maggiormente chiara la portata precettiva dell'inciso in esame, anche in relazione all'emanando decreto legislativo di riordino della disciplina delle forze armate ai sensi dell'art. 8, comma 1, lettera a), della stessa legge n. 124 del 2015.

15.2 Infine, l'ultimo comma dell'art. 18 introduce termini certi per i controlli sulle merci presentate in dogana, variamenti modulati a seconda delle modalità con cui essi vengono effettuati. Nell'ultimo periodo si precisa che nel caso in cui tali controlli richiedano accertamenti di natura tecnica o prelevamento di campioni *«valgono»* i termini previsti dalla normativa europea. Sarebbe tuttavia più corretto sul piano del linguaggio giuridico sostituire il verbo *«valgono»* con *«si applicano»*.

P.Q.M.

Nelle considerazioni che precedono è il parere della Commissione speciale.

GLI ESTENSORI

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO

## Il giro d'affari 2,6% del Pil

*Gli scali tirrenici in caduta libera ma in Adriatico il traffico aumenta*

Un anno debole per i porti italiani che hanno riportato risultati non esaltanti nel 2015. Ma il dato va letto soprattutto in relazione ai numeri dei porti stranieri. Nel Mediterraneo, dove si gioca la partita decisiva del raddoppio del Canale di Suez, c'è chi registra tassi di crescita a tre cifre: Istanbul, Port Said e Pireo, nostri concorrenti. Genova segna 50,2 milioni di tonnellate movimentate (-1,5% rispetto al 2014, fonte [Assoporti](#)). La Spezia perde il 4,7% delle tonnellate movimentate. Sta meglio Livorno (+15,4%). Situazione migliore sul versante Adriatico: Venezia (+15,3% di tonnellate movimentate) e Trieste (+0,1%). Nella classifica mondiale dei porti per numero di container ci sono tre scali italiani: Gioia Tauro (51° posto, ma con un calo del 14,8% nel 2015), Genova (71° posto) e La Spezia (98° posto). Shanghai, primo in classifica, movimentata più container dei primi otto porti del Mediterraneo messi insieme. Le classifiche sull'attività dei porti possono riferirsi ai container (l'unità di misura dei contenitori sono i teu), alla merce movimentata (si usano allora le tonnellate) oppure ai passeggeri. Difficile trovare dati aggregati.

# Venezia, il porto passeggeri sarà controllato dalla Regione

ALLE COMPAGNIE PRIVATE LA QUOTA DI MINORANZA

\_\_\_\_\_ lascia spazio alla finanziaria Veneto Sviluppo

MATTEO DELL'ANTICO

**GENOVA.** Passa di mano la gestione del Terminal Passeggeri di Venezia, con \_\_\_\_\_ che lascia spazio a Regione Veneto (con una quota di maggioranza) e compagnie crocieristiche.

Veneto Sviluppo, la finanziaria controllata dalla Regione, ha deciso infatti di esercitare il diritto di prelazione sul 65,98% del capitale sociale di Apvs, posto in vendita da Apv Investimenti, holding detenuta \_\_\_\_\_ di Venezia. A sua volta Apvs, di cui Veneto Sviluppo è socia col 33%, controlla Vtp, società

che gestisce il Terminal Passeggeri di Venezia. Al bando di gara effettuato dal porto aveva partecipato come unico offerente una cordata di privati, raggruppati sotto la ragione sociale Venezia Investimenti, che ha offerto poco più di 24 milioni di euro per l'acquisto dell'intera quota in vendita, che ieri la finanziaria regionale ha deciso di pareggiare. Non è tutto: Veneto Sviluppo venderà immediatamente, per le limitazioni sulle concentrazioni degli investimenti, una quota pari al 48% di Apvs alla stessa Venezia Investimenti, mantenendo contestualmente una partecipazio-



nedi controllo pari al 51%. La società partecipata dalle compagnie crocieristiche (Msc Cruises, Costa Group, Royal Caribbean e Global Ports Holding) verserà a Veneto Sviluppo circa 17,5 milioni di euro per l'acquisto del 48% delle quote, con facoltà per la finanziaria regionale, entro novembre 2018, di cedere a proprio insindacabile giudizio una percentuale variabile fra il 3% e il 51% del capitale di Apvs alla stessa Venezia Inve-

stimenti, ad un prezzo parametrato al corrispettivo pagato da Veneto Sviluppo, nella giornata di ieri, per l'esercizio della prelazione, oltre a una maggiorazione del 2% annuo.

Venezia Investimenti deve però garantire con una fidejussione bancaria questa seconda fase dell'operazione. Il perfezionamento dell'operazione è poi subordinato al fatto che né Apv Investimenti né gli altri soci di Vtp esercitano a loro volta il proprio diritto di prelazione sul 48% messo in vendita da Veneto Sviluppo.

[www.themediatelegraph.it](http://www.themediatelegraph.it)

© BY NCHO ALGUN DEPTO RESERVAT

## La Regione Veneto rileva il controllo di Terminal Venezia

VENETO



Barbara Cant  
VENEZIA

«Intendiamo valorizzare un asset strategico e sviluppare sinergie con gli operatori che portano passeggeri a Venezia. Cercheremo anche di internalizzare alcuni ricavi che oggi sono dispersi fra diverse società: in questo momento alla Marittima di Venezia è impossibile acquistare un giornale o bere un caffè, mentre attività di merchandising sono comuni in tutte le altre situazioni simili». Massimo Tussardi, presidente di Veneto Sviluppo, esce da un consiglio di amministrazione durato ben oltre le previsioni. Alla fine le decisioni sono due: la prima è la delibera per l'esercizio del diritto di

prelazione sulle quote poste in vendita da Apvi Investimenti Spa, la società veicolo che detiene la maggioranza di Venezia Terminal Passeggeri (Vtp). In secondo luogo viene individuato il soggetto cui cedere a propria volta le quote «eccedenti quelle necessarie ad avere il controllo, per non impegnare né concentrare risorse oltre questo obiettivo». Fra le due offerte sul tavolo viene scelta quella presentata da Venezia Investimenti, al cui interno figurano le compagnie di crociera «che portano i passeggeri a Venezia», sottolinea Tussardi: Costa Crociere, Msc Crociere, Royal Caribbean e la turca Global Liman.

Una offerta da 17,5 milioni per l'acquisto del 48% delle quote, preferita a quella di un altro operatore, Bassani. Per i soci di minoranza resta la possibilità di esercitare, a propria volta, la pre-

lazione: [redacted] avrà 30 giorni di tempo, gli altri 30 giorni a partire dalla decisione

[redacted]. Finito questo periodo, Veneto Sviluppo potrà proseguire con la partnership con il soggetto individuato, che apre un ulteriore scenario sul contestato tema delle grandi navi: «Sarà il Cd di Vtp a valutare la possibilità di soluzioni a basso impatto ambientale per l'arrivo delle crociere di stazza superiore», spiega Tussardi. Il riferimento è a Marghera, che non richiederebbe opere di scavo. In serata Venezia Investimenti, commentando l'accoglimento della propria offerta, ha fatto sapere che la società «è consapevole della grande rilevanza della crocieristica per Venezia e convinta che anche grazie all'apporto dei soci la città lagunare potrà massimizzare il beneficio derivante dalla previsione di aumento di passeggeri, assicura-

do investimenti e occupazione per Venezia e il territorio».

REPUBBLICA PER BASSI

### LA COMPAGINE

#### Venezia Terminal Passeggeri

■ VTP Spa è stata fondata nel 1997 [redacted] di Venezia. È costituita da: APYS Srl, società detenuta [redacted] di Venezia e da Veneto Sviluppo, finanziaria della Regione del Veneto, (53%), Finpax S.r.l. (22,18%), Savi S.p.A. (22,18%), e Camera di Commercio Venezia, Rovigo, Delta Lagunare (2,64%). ■ Tra il 1997 e il 2015 ha investito circa 70 milioni per migliorare l'efficienza delle strutture portuali. La previsione di traffico 2016 è di movimentare 1,55 milioni di passeggeri

## La Regione Veneto rileva il controllo di Terminal Venezia

Venezia «Intendiamo valorizzare un asset strategico e sviluppare sinergie con gli operatori che portano passeggeri a Venezia. Cercheremo anche di internalizzare alcuni ricavi che oggi sono dispersi fra diverse società: in questo momento alla Marittima di Venezia è impossibile acquistare un giornale o bere un caffè, mentre attività di merchandising sono comuni in tutte le altre situazioni simili». Massimo Tussardi, presidente di Veneto Sviluppo, esce da un consiglio di amministrazione durato ben oltre le previsioni. Alla fine le decisioni sono due: la prima è la delibera per l'esercizio del diritto di prelazione sulle quote poste in vendita da Apvi Investimenti Spa, la società veicolo che detiene la maggioranza di Venezia Terminal Passeggeri (Vtp). In secondo luogo viene individuato il soggetto cui cedere a propria volta le quote «eccedenti quelle necessarie ad avere il controllo, per non impegnare né concentrare risorse oltre questo obiettivo». Fra le due offerte sul tavolo viene scelta quella presentata da Venezia Investimenti, al cui interno figurano le compagnie di crociera «che portano i passeggeri a Venezia», sottolinea

Tussardi: Costa Crociere, Msc Crociere, Royal Caribbean e la turca Global Liman.

Una offerta da 17,5 milioni per l'acquisto del 48% delle quote, preferita a quella di un altro operatore, Bassani. Per i soci di minoranza resta la possibilità di esercitare, a propria volta, la prelazione: l'**Autorità portuale** avrà 30 giorni di tempo, gli altri 20 giorni a partire dalla decisione dell'**Autorità portuale**. Finito questo periodo, Veneto Sviluppo potrà proseguire con la partnership con il soggetto individuato, che apre un ulteriore scenario sul contestato tema delle grandi navi: «Sarà il Cda di Vtp a valutare la possibilità di soluzioni a basso impatto ambientale per l'arrivo delle crociere di stazza superiore», spiega Tussardi.

Il riferimento è a Marghera, che non richiederebbe opere di scavo. In serata Venezia Investimenti, commentando l'accoglimento della propria offerta, ha fatto sapere che la società «è consapevole della grande rilevanza della crocieristica per Venezia e convinta che anche grazie all'apporto dei soci la città lagunare potrà massimizzare il beneficio derivante dalla previsione di aumento di passeggeri, assicurando investimenti e occupazione per Venezia e il territorio».



## Porti: Genova; Pettorino, merita un presidente

Commissario straordinario, scado il 23, pronto a breve proroga

(ANSA) - GENOVA, 09 MAG - Il commissario straordinario del porto di Genova, Giovanni Pettorino, è pronto a passare il testimone al nuovo presidente, ma è pronto anche ad una "breve proroga", se non ci sarà il nome del successore entro il 23 maggio, quando scadrà il suo mandato. "Tanti auspicano un presidente per il porto di Genova. Credo sia giusto. E' vero che la mia nomina è stata fatta conferendomi gli stessi poteri, ma un presidente ha un'agibilità politica che evidentemente non ha un commissario", commenta Pettorino a margine dell'assemblea di Assagenti, gli agenti marittimi genovesi a palazzo della Meridiana. "Il porto di Genova lo merita, io me lo auguro. Del resto sono anche comandante della Capitaneria del porto di Genova e delle 26 capitanerie liguri, ho settecento uomini alle mie dipendenze, e ho una serie di attività da seguire sul territorio che si sviluppa su 300 km di costa e circa settemila chilometri quadrati di mare, ho già il mio da fare, quindi sarebbe giusto che venisse nominato un presidente. Ritengo che ormai con la legge di riforma, se dovessi avere una proroga si tratterà di una proroga limitata nel tempo, quindi aspettiamo quello che accade il 23 maggio", osserva Pettorino. (ANSA).

## Porti: Genova; Cosulich, regole certe e presidente Authority

Terminalisti vogliono investire ma concessioni sono troppo brevi

(ANSA) - GENOVA, 9 MAG - A Genova c'è ancora spazio per gli agenti marittimi, per crescere nonostante il momento difficile, "una sorta di terremoto", dice Augusto Cosulich, ad della Fratelli Cosulich all'assemblea annuale degli agenti marittimi genovesi a Palazzo della Meridiana di Genova. "Abbiamo due ostacoli - sottolinea però Cosulich -. Le concessioni portuali prima di tutto. Abbiamo terminalisti capaci, leader, vogliamo dare loro regole certe? I terminalisti vogliono investire ma come si può pensare che investano cento, duecento milioni se poi hanno concessioni che durano due o tre anni?". L'altro punto: "Abbiamo bisogno di un presidente del porto, con tutto il rispetto per il commissario Pettorino - dice -. Serve un presidente che si attivi per risolvere una miriade di problemi, è fondamentale. A Roma continuano a posticipare. Serve una persona con cui relazionarsi, deve avere una leadership importante e contatti con la politica". (ANSA).

# Cosulich: «Periodo difficile per gli agenti marittimi»

Genova - L'operatore genovese ha aperto l'assemblea di Assagenti. I problemi del porto di Genova, secondo Cosulich, sono due: le concessioni e la mancanza di un presidente alla guida di Palazzo San Giorgio.

Genova - **Augusto Cosulich**, scatenato, apre con il suo intervento l'assemblea annuale degli agenti marittimi. «**Gli agenti stanno vivendo un periodo molto difficile.** Un vero terremoto tra acquisizioni e fusioni di compagnie. Il messaggio di ottimismo però si fonda sulla nostra professionalità e sulla conoscenza del territorio. Genova, come porto, ha due problemi. **Il primo, le concessioni:** i nostri terminalisti sono leader di mercato. Vogliamo aiutarli? Senza concessioni non possono investire. Dobbiamo dare un segnale alla categoria, diamo loro gli strumenti. **Secondo problema: abbiamo bisogno di un presidente del porto.** Dobbiamo risolvere i problemi che un ammiraglio come Pettorino non riesce a fare. A Roma continuano a posticipare. E' necessario avere una leadership importante che prenda decisioni e abbia rapporti con la politica».

## IL REPORTAGE

Sicurezza e affari  
tra Tunisi e Genova

DAL NOSTRO INVIATO  
MASSIMO MINELLA

TUNISI. Amici da sempre, da quando "i genovesi arrivarono a Tabarca".

Wided Bouchamaoui, pro-

sidente di Utica, la Confindustria tunisina, parte da lontano per raccontare la storia di un'alleanza che ora troverà nuova linfa ripartendo dal suo motore più antico, il Mediterraneo.

SEGUE A PAGINA VI

## IL REPORTAGE

# Gentiloni a Tunisi Il gemellaggio passa anche da Genova

• SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

DAL NOSTRO INVIATO  
MASSIMO MINELLA

TUNISI. Premio Nobel per la pace nel 2015, la leader degli imprenditori tunisini chiede una "nuova partenza" nel dialogo fra i due Paesi. Per farlo ha riunito nel palazzo sede di Utica, nel centro di Tunisi, centinaia di imprenditori. Un dialogo fitto, fra italiani e tunisini, per parlare di business, ma anche di strategie comuni per far crescere l'economia. Sotto l'egida dei due governi, mentre nella capitale arriva in missione il ministro degli Esteri Paolo Gentiloni, nasce così questo business forum che mette a confronto le economie dei due Paesi e porta i rappresentanti degli esecutivi a discutere di sicurezza. Due facce della stessa medaglia, perché non ci può essere ripresa in un Paese che non sia sicuro. L'incognita, la paura, arriva dal confine con la Libia anche se il processo in corso con il governo Surray sembra promettere spazi di recupero. An-

che per questo, annuncia Gentiloni,

Italia e Tunisia daranno vita a un'azione congiunta di monitoraggio e presidio delle frontiere per terra e per mare, chiamando in campo anche le capitanerie di porto. «Abbiamo deciso di dialogare da subito su agricoltura, infrastrutture ed energia - spiega il ministro Gentiloni - Cominciamo da qui per mettere a punto un'azione forte di sostegno dell'economia».

L'intercambio fra i due Paesi lo scorso anno è stato di cinque miliardi di euro. La presenza italiana in Tunisia, seconda solo a quella della Francia, si traduce in 800 imprese che danno lavoro a sessantamila dipendenti, un terzo del totale delle imprese a partecipazione straniera.

Si può crescere, ancora. Si deve crescere, magari riaprendo la porta al mercato delle crociere.

Dopo l'attentato del museo del Bardo, nella primavera dello scorso anno, in compagnia hanno cancellato gli scali di Tunisi. Il turismo nell'e-

conomia del Paese è sceso del 35 per cento e le preoccupazioni degli imprenditori sono comprensibili. «Non dipende dal governo, ma dalle compagnie - spiega Gentiloni - non ci sono divieti, bisogna valutare la situazione con attenzione».

Proprio le crociere sembrano rappresentare l'incrocio fra economia e sicurezza, con un percorso che vorrà sicuramente approfondito nei prossimi mesi.

Dal questo punto di vista, l'azione che sta conducendo anche l'ambasciatore italiano a Tunisi, Raimondo De Cardona, potrà rivelarsi preziosa. Proprio De Cardona è al fianco di Gentiloni nella sua breve e intensa giornata tunisina, prima di passare a Parigi per la riunione preparatoria dell'incontro di Vienna sulla Siria, in programma il 16 e 17 maggio.

Dal ministero degli Esteri alla presidenza della Repubblica fino a Utica, insieme alle imprese italiane e tunisine che dopo il forum si confrontano per tutto il pomeriggio.

FOTO: L. L. L. L. L.

## Livorno: Appuntamento con Porto Aperto e la Giornata Europea del Mare, giovedì 12 maggio, alla Sala Ferretti-Fortezza Vecchia

Livorno, 9 maggio 2016 – Per celebrare la **Giornata Europea del Mare**, l'Autorità Portuale, assieme ad altri soggetti, ha messo in cantiere una serie di iniziative che mirano a sensibilizzare il pubblico sulle attività legate al mare e al porto.

Il programma è particolarmente ricco e sarà presentato alla stampa giovedì 12 maggio, a partire dalle 12.00, presso la **Sala Ferretti della Fortezza Vecchia**. Prevista la partecipazione delle istituzioni e di coloro che hanno collaborato con l'Authority alla promozione di Porto Aperto, il progetto di apertura del porto alla città organizzato e promosso dalla Autorità portuale.

# La Nazione Livorno

LAVORI IN CORSO BUONA PARTE È STATA RIPORTATA A TREDICI METRI DI PROFONDITÀ. ANCORA DUE SETTIMANE

## Darsena Toscana, missione maxidragaggio quasi compiuta

**-LIVORNO-**  
**CI VORRANNO** ancora due settimane, probabilmente fino a sabato 20, per concludere il più importante dragaggio della Darsena Toscana mai fatto da decenni. Ma finalmente ci siamo: buona parte della darsena è stata riportata a tredici metri di profondità e così il bacino di evoluzione. Ma non è l'unica operazione di dragaggio e di sistemazione in oporto e in avamposto: perché l'Autorità portuale sta per bandire la gara per l'altrettanto importante intervento alla bocca sud dell'avamposto, che comporterà la rimozione di circa 300 mila metri cubi di fanghi e roccia porosa, con un approfondimento del canale di ingresso ed uscita della navi a meno quindici metri. L'operazione sta registrando un qualche ritardo- si dice negli ambienti portuali- perché proprio da poche settimane è entrato in vigore il nuovo codice nazionale degli appalti, che presenta ancora alcuni punti tecnici da approfondire.

**MA SI SPERA** che i chiarimenti arrivino a breve. L'approfondimento e l'al-

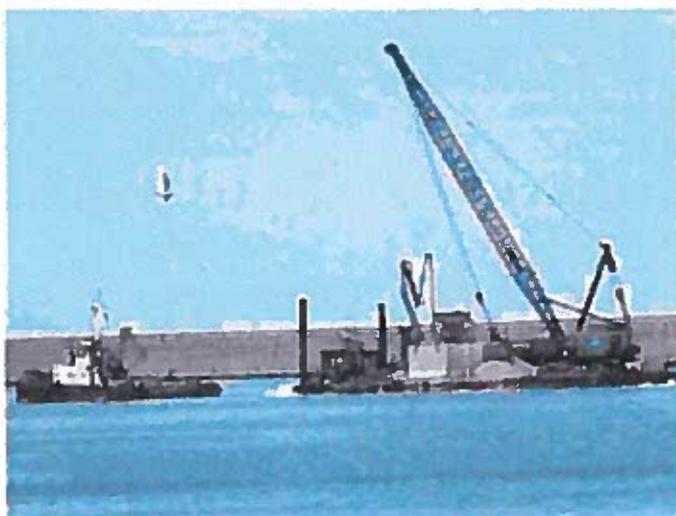
largamento del canale di accesso in avamposto è da tempo sollecitato dagli esperti e dalle compagnie di navigazione perché le dimensioni crescenti delle navi richiedono una curva del canale molto più larga che nel passato: e oggi costringono le navi più grandi a manovre supplementari specialmente in uscita dall'avamposto.

**ALTRO** intervento è quello in atto da parte del Genio Civile che ieri ha spostato un pontone con annessa gru (vedi foto) sulla diga curvilinea, per riparare alcuni "sgrotti" che si sono verificati nella parte interna della stessa diga. Un intervento questo definito ciclico perché gli sgrotti sono stati già sanati anche in altre parti della diga e sono causati sia dalle navi in manovra, sia dalla vetustà dell'opera.

**IN SENSO** generale, [redacted] di Livorno e gli altri enti responsabili stanno operando a ritmi finalmente sostenuti per migliorare sia l'accessibilità sia gli spazi di manovra per le grandi navi, in attesa della realizzazione della Piattaforma Europa.

A.F.

**RUSH FINALE**  
La draga all'opera: si sta per concludere il più importante dragaggio della Darsena Toscana mai fatto negli ultimi decenni. Ma finalmente ci siamo: buona parte della darsena è stata infatti riportata a tredici metri di profondità e così anche il bacino di evoluzione



Il prossimo bando

[redacted] sta per bandire la gara per l'altrettanto importante intervento alla bocca sud dell'avamposto

## Livorno accoglie la Mein Schiff 3

**P**rimo scalo a Livorno della nave "Mein Schiff 3" in motoneve della Compagnia tedesca Tui Cruises GmbH che aveva lasciato Livorno e che rientra nel nostro scalo con una nave nuovissima, di lusso, con a bordo passeggeri prevalentemente tedeschi ma non solo. A bordo infatti si trovano oltre 3000 passeggeri provenienti dall'Estremo Oriente, un mercato sempre più in crescita per il Mediterraneo. Orneggiata alla Biancamano Alto Fondale 46/47, la "Mein Schiff 3" di 294 metri di lunghezza e di 42 di larghezza, 99.526 tonnellate di stazza, batte bandiera maltese ed ha a bordo circa 2500 passeggeri. Su invito dell'Agenzia Medov nella persona di Stefano Salvestri, alla presenza del Comandante della nave e del Direttore della Crociera, si è svolta la cerimonia dello scambio dei cresti inaugurati alla quale hanno partecipato il Segretario Generale dell'Autorità Portuale e presidente di porto di Livorno 2000, Massimo Provinciali insieme alla delegazione di funzionari [REDACTED] e Porto di Livorno 2000. La nave, partita da Palma di Maiorca e proveniente da Civitavecchia proseguirà per Ville Franche e si concluderà ad Ibiza. «È per noi un gradito ritorno quello della Tui Cruises - commenta Massimo Provinciali - con uno scalo significativo di una grande nave, arricchito anche da un positivo segnale per la Città di Livorno».

## Via ai lavori a Civitavecchia del nuovo terminal per l'export

Nuove sfide in vista per il porto di Civitavecchia che amplia le attività alla grande distribuzione e al commercio globale grazie alla Piattaforma Lazio, una nuova area per la gestione e lo smistamento di container per l'export. Il terminal arriverà a gestire un milione di container l'anno. Sarà il gruppo Gavio a realizzare l'infrastruttura che prevede un investimento di 506 milioni, 306 dei privati e 200 dell' **autorità Portuale**, che ha chiesto alla banca europea per gli investimenti una linea di credito nell'ambito del piano Juncker. Il progetto è ripartito dopo anni di stasi e ora si sta cercando un partner per la gestione della struttura a terra. L'area sarà di 50 ettari con piazzali per lo stoccaggio e movimentazione: i lavori dovrebbero concludersi entro tre anni.

**ROMA L'UNIONE**  
La Repubblica

591,3  
62,8%

+45,8%  
4,7%

### Waze l'antitraffico il social network dell'automobilista

La start-up americana di gps annuncia oggi un accordo con l'Agenzia Mobilità

### Ritorno a terra della caccia in campo i riciclatori

### Via ai lavori a Civitavecchia del nuovo terminal per l'export

# Napoli, Basile confermato commissario

Napoli - Lo ha annunciato Delrio: «In carica sino al completamento della riforma».

Napoli - Il comitato portuale di Napoli ha esaminato il bilancio consuntivo 2015. Il documento contabile non è stato, però, approvato per mancanza del numero legale. Nell'occasione l'ammiraglio **Antonio Basile** ha comunicato ai consiglieri presenti che il ministro Graziano Delrio ha confermato la sua nomina a Commissario straordinario. **L'Ammiraglio Antonio Basile è preposto** «Fino al completamento del percorso di riforma delle Autorità Portuali e comunque per un periodo non superiore a sei mesi, decorrenti dalla data di nomina, all'amministrazione dell'Autorità Portuale di Napoli, esercitando i poteri e le attribuzioni del Presidente».

## Ormeggiatori del porto di Napoli, Esposito riconfermato alla presidenza

Mario Esposito è stato riconfermato presidente del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioi del porto di Napoli. Nelle votazioni per il rinnovo delle cariche sociali per il triennio 2016-19 ha ottenuto 25 preferenze su 31 votanti. Riconferma anche per il vice presidente Raimondo Buono. Nato nel 1976, Esposito entra nel gruppo nel 1997 dove ha ricoperto anche il ruolo di consigliere (per sei anni) e vice capogruppo (per quattro anni). "L'obiettivo del Gruppo – ha affermato il presidente degli ormeggiatori napoletani – è garantire la piena sicurezza delle operazioni portuali". Un ruolo di cerniera tra banchina e mare che viene garantito non solo da una flotta in grado di coprire tutti i servizi di competenza. "Con un piano di modernizzazione avviato negli ultimi anni abbiamo investito anche nei mezzi terrestri e, soprattutto, nel potenziamento della sala operativa, vero e proprio cervello operativo per le unità in acqua". "Oltre alle normali attrezzature (VHF, Ricevitore Navtex, sistemi di cartografia) – continua Esposito – siamo infatti tra i pochissimi in Italia a disporre di una stazione meteorologica, per il rilevamento dei dati del vento, della pioggia, della temperatura, dell'umidità e della pressione atmosferica in tempo reale, collegata con l'università Federico II che assorbe i nostri dati li certifica e li gestisce". Ma, "è l'elemento umano a fare la differenza". "L'ormeggiatore/barcaiolo – conclude – è una figura professionale che affonda le sue antiche radici nell'arte marinaiasca, ed oggi vanta una professionalità marittima-portuale proiettata verso il futuro".

## Autorità portuale Taranto: si vagliano offerte per terminal container porto

(FERPRESS) – Taranto, 9 MAG – Si riunirà all'inizio della settimana la commissione dell'Autorità portuale di Taranto incaricata di vagliare le offerte per la gestione, in concessione, della banchina del terminal container. Le offerte pervenute alla scadenza del bando (29 aprile) lanciato dalla stessa Authority a fine febbraio, sono tre: la prima della società tarantina Italcave, già concessionaria di un'area del porto per attività di scarico rinfuse è stata ammessa; la seconda del consorzio Ulisse nel quale c'è Saga Italia, società del gruppo internazionale Bolloré, è stata ammessa con riserva perchè la documentazione risultava incompleta..

La terza offerta varrà solo per le aree che dovessero ancora risultare disponibili dopo la concessione e in ogni caso queste aree saranno oggetto di un procedimento amministrativo a parte.

La commissione dell'Autorità portuale di Taranto che vaglierà le offerte per il terminal, in prima istanza fisserà la nuova data della seduta in cui dovrà essere riaperto l'intero dossier. Il primo adempimento da compiere in quella sede sarà quello di vedere se il consorzio Ulisse – di cui oltre a Saga Italia per Bolloré, fanno anche parte operatori locali tra cui Ionian Shipping Consortium che nella procedura di cessione dell'Ilva si è candidato ad acquisire dall'amministrazione straordinaria dell'azienda dell'acciaio le navi della flotta aziendale – ha completato o meno la documentazione. Svolto questo passaggio, si passerà all'esame delle proposte, ovvero si vaglierà come le società proponenti intendono far ripartire il terminal container: con quali attività, con quanto personale e in quali tempi. L'Authority ha già detto, in sede di bando di gara, che sul terminal (2mila metri lineari di banchina, di cui 1200 sottoposti a lavori di ampliamento e di questi 1200, i primi 600 saranno pronti a giugno) dovranno essere svolte movimentazione di container, di merci varie e traffico ro-ro (queste ultime sono le navi che trasportano mezzi con le merci).

L' ambasciatore libico della Santa Sede a Gioia Tauro

## I porti del Nord Africa alleati per rafforzare il transhipment

*Dall' incontro nella sede dell' Authority è emersa la necessità di un confronto*

L' ultima tappa di un' intensa tre giorni in Calabria la dedica al porto di Gioia l' ambasciatore libico presso la Santa Sede, Mustafa Rugibani, il quale prima di far rientro a Roma non ha voluto rinunciare ad un sopralluogo in uno degli scali più importanti del Mediterraneo.

Il diplomatico, accompagnato dall' ingegnere reggino Nunzio Foti e da Gianluigi Biagioni, segretario generale dell' Unione Islamica in Occidente, ha dapprima incontrato il commissario straordinario dell' **Authority portuale**, Andrea Agostinelli, per poi ammirare da vicino le sterminate banchine del terminal ed osservare le attività di transhipment. La riunione in Authority, durata circa mezz' ora, è servita per approfondire l' attuale situazione geopolitica, culturale ed economica dello stato nordafricano e valutare una futura cooperazione tra le sponde dei due Paesi.

Un confronto che ha visto partecipi anche il comandante della Capitaneria, Davide G. Barbagiovanni Minciullo; il segretario facente funzioni dell' Ente porto, Saverio Spatafo ra, e l' assessore comunale di riferimento, Francesco Toscano che ha posto l' accento sull' importanza di stringere rapporti interculturali.

Nell' osservare l' ampiezza degli spazi del porto, la delegazione ospite ha subito manifestato l' idea di organizzare una fiera permanente quale punto di incontro e contaminazione tra le eccellenze nordafricane e quelle locali, in un' ottica di partnership sempre più stretta e potenzialmente foriera di opportunità di crescita.

Dalla discussione con l' ambasciatore libico è emersa la prospettiva di guardare al Nord Africa e ai suoi porti non come antagonisti sullo scenario della competizione globale, ma come possibili alleati nella direzione della costruzione di uno scacchiere sud europeo in grado di affrancarsi dall' egemonia, oggi

miope, dei Paesi del Nord. 3(d.l.

)

## Porti: a Catania le prime crociere, seimila turisti in città

Prosegue iniziativa "Porto aperto" da ingresso via Dusmet

(ANSA) - CATANIA, 9 MAG - Arrivano le navi da crociera nel porto di Catania. Già seimila turisti sono approdati in città nel weekend. Si tratta delle prime di una serie di navi da crociera. E a maggio proseguirà l'iniziativa "Porto aperto" dopo l'apertura delle sbarre effettuato dal sindaco Enzo Bianco lo scorso 25 aprile. Catanesi e turisti potranno liberamente entrare e uscire dall'ingresso di via Dusmet nel porto di Catania con auto, motocicli, biciclette ed a piedi ogni sabato e domenica dalle 8 alle 20.

Il flusso veicolare in sicurezza sarà garantito dal servizio della polizia municipale. (ANSA).

Inchiesta sul petrolio. Rigettata la richiesta di uno degli indagati di portare nella Capitale gli atti sul «quartierino romano»

## Tempa rossa, no dei pm al trasferimento a Roma

La Procura di Potenza si tiene stretta l'inchiesta sul "quartierino romano", filone della più ampia indagine sul petrolio in Val d' Agri. Nel rigettare la richiesta difensiva di trasferire il fascicolo a Roma, ha sostanzialmente riformulato le ipotesi, facendo convergere - contrariamente alla prima impostazione accusatoria - anche il troncone sul progetto Tempa Rossa sotto la presunta associazione per delinquere capeggiata dall' imprenditore Gianluca Gemelli, mantenendo così la competenza esclusiva.

Il cambio di rotta dei magistrati lucani emerge dal documento con cui hanno negato all' avvocato Alessandro Diddi, difensore del presunto lobbista Nicola Colicchi, di trasferire alla Procura della Capitale il fronte del "quartierino romano". Si tratta di un filone d' indagine che punta a una associazione - con presunta base operativa indefinita - che aveva lo scopo di veicolare l' approvazione della legge navale (per l' ammodernamento della flotta militare) per far ottenere a Gemelli le autorizzazioni necessarie per avviare il business dello stoccaggio petrolifero nel porto di Augusta. La novità, per i pm di Potenza, è

che questa associazione avrebbe operato anche nel progetto Tempa Rossa di Total (attraverso un emendamento alla legge di stabilità 2014 che velocizzava l' iter per portare il petrolio a Taranto).

Nella prima ricostruzione accusatoria, infatti, i magistrati avevano ritenuto che Gemelli fosse riuscito a entrare nella "bidder list" di Total, per ottenere sub-appalti milionari, attraverso la presunta corruzione del sindaco di Corleto Perticara, Rosaria Vicino, e con un traffico di influenze. In sostanza, avrebbe sfruttato il nome dell' ex compagna, l' allora ministro del Mise Federica Guidi, per indurre i vertici di Total a ritenere che l' emendamento alla legge di stabilità fosse una sua operazione. Ora, invece, i pm hanno esteso i presunti illeciti dell' associazione anche a Tempa Rossa: «L' associazione - si legge nell' atto - ha iniziato a operare (a Potenza, ndr) attraverso gli accordi corruttivi intercorsi tra Gemelli e il sindaco di Corleto».

«Il programma delittuoso del Gemelli e degli associati (come Colicchi), in base a quanto confermato dall' escussione a sit delle persone informate sui fatti, prevedeva l' obiettivo imprenditoriale di trasportare, tramite il porto di Taranto, il petrolio della Basilicata (dalla Total e da Eni) e di stoccarlo presso un deposito da realizzare presso il porto di Augusta». Contro questo provvedimento, la difesa di Colicchi ha presentato formale reclamo alla Procura Generale di Potenza. Intanto i pm lucani continuano

## -segue

---

le indagini. Hanno citato in qualità di persone informate sui fatti anche il portavoce del ministero della Difesa, Andrea Amaro, e il capo di gabinetto del Misa, Vito Cozzoli.

*IVAN CIMMARUSTI*

## Porti: inaugurata banchina Foro Vittorio Emanuele a Siracusa

Opera inserita in riqualificazione 'Porto grande'

(ANSA) - SIRACUSA, 9 MAG - La nuova banchina del Foro Vittorio Emanuele II di Siracusa da sabato è aperta al pubblico.

Il sindaco, Giancarlo Garozzo, ha tagliato il nastro tricolore riconsegnando ai siracusani la storica passeggiata della Marina, riqualificata, attrezzata per accogliere imbarcazioni anche di grande stazza e progettata per resistere all'azione del mare.

A illustrare il dettaglio dell'opera, l'ingegnere Carmelo Misseri, titolare della Sics, socio di maggioranza del consorzio "Porto di Siracusa srl", che si è aggiudicato l'appalto. La banchina del Foro Vittorio Emanuele II è una parte di un più vasto progetto di riqualificazione del Porto grande che riguarda anche il molo Sant'Antonio, dove attraccheranno le navi da crociera e che sarà completato entro l'anno.

"La riqualificazione del Porto grande - ha detto il sindaco Garozzo - rischiava di diventare l'ennesima incompiuta italiana.

Essere riusciti, dopo il mio insediamento a sbloccare l'opera e ad avviarla a conclusione è un fatto di enorme importanza, che supera le polemiche che qualcuno ha provato a sollevare in questi giorni".(ANSA).

## Palermo - Le opere pubbliche incompiute frenano lo sviluppo del territorio

*Per Termini Imerese si attendono ancora il dragaggio dei fondali e la costruzione dell'interporto. Necessario un potenziamento delle linee su rotaie con la tratta Palermo-Trapani via Milo*

**PALERMO** - Strade fatiscenti, autostrade da mantenere, collegamenti ferroviari lenti o inadeguati, progetti persi nel limbo della burocrazia, opere cantierabili in attesa di un permesso. È il solito quadro desolante sulle opere pubbliche siciliane, e in particolare del distretto nordoccidentale, quello che emerge dal convegno organizzato dalla Cisl Palermo-Trapani sulle infrastrutture e lo sviluppo dell'isola nella sede dell'ex Noviziato dei Crociferi a Palermo. Erano presenti i sindaci Leoluca Orlando e Vito Damiano, i presidenti di Confindustria Alessandro Albanese e Gregory Bongiorno, i presidenti di Gesap e Airgest Fabio Giambone e Franco Giudice, il presidente dell'Autorità Portuale di Palermo Vincenzo Cannatella, Filippo Palazzo di Rfi, la segretaria generale della Cisl Palermo-Trapani Daniela De Luca, il segretario regionale Mimmo Milazzo e il segretario confederale Maurizio Bernava. Ma il convidato di pietra è stato la Regione Siciliana, assente e criticata da tutti, tanto che il segretario Bernava ha lanciato un appello al Governo nazionale chiedendo, di fatto, di scavalcare l'Amministrazione regionale "prendendo in mano la situazione e fornendo un sostegno tecnico, amministrativo e di trasparenza. Basta ipocrisie e alibi sull'autonomia, la Sicilia da sola non ce la fa. Spenti i riflettori sui Patti di Palermo e Catania, cosa succederà?". La richiesta di un coordinamento centrale "per programmare insieme opere e progetti e sfruttare al meglio le risorse europee, nazionali e regionali evitando che si disperdano in mille rivoli" è stata rilanciata anche dalla segretaria De Luca. "Basta con la logica dell'emergenza - ha aggiunto la sindacalista -. Finora è mancata una governance regionale necessaria per programmare lo sviluppo, come dimostra la vicenda dei liberi consorzi". Come ha sottolineato il primo ministro Matteo Renzi durante la sua visita lo scorso sabato, prima che di opere mastodontiche l'isola ha bisogno dell'ordinaria manutenzione: le infrastrutture si costruiscono ma poi si abbandonano al loro destino, oppure i progetti si impantanano nei gangli della burocrazia e non giungono mai a conclusione. Ma quali sono le principali incompiute del distretto nordoccidentale e dell'area metropolitana del capoluogo? Si parte dal

## -segue

---

piano regolatore portuale di Palermo, ancora fermo alla fase preliminare delle autorizzazioni: "Aspettiamo che la Regione completi le procedure di Via e Vas e approvi il piano nel suo insieme - ha detto Cannatella -. Speriamo faccia in fretta perché il lavoro fatto dal mio predecessore non va sprecato". Il Prp, al centro di un'infinita querelle con il Comune di Palermo per la gestione del porticcioli, del Foro Italico e del Castello a Mare, prevede bar, ristoranti e aree dedicate all'attività sportiva all'interno dello scalo, il restyling della stazione marittima, l'installazione di nuove passerelle per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, un collegamento pedonale con il varco di via Emerico Amari e l'adiacente parcheggio e lo studio di una bretella stradale in galleria tra il porto e la circonvallazione per avere un collegamento diretto con l'autostrada A29 Palermo-Trapani-Mazara del Vallo. Un'opera faraonica, quest'ultima, con un costo stimato di 347 milioni di euro e anch'essa al centro della "guerra del porto" con l'Amministrazione Orlando perché considerata troppo invasiva dell'assetto urbano e quindi ben oltre le competenze dell'Autorità. Per Termini Imerese si attendono ancora il dragaggio dei fondali e la costruzione dell'interporto, "che non è un'infrastruttura per fare una favore a qualcuno ma un'opera strategica di collegamento tra i due capoluoghi - ha tuonato il leader degli industriali Albanese -. I progetti sono inutili se la burocrazia blocca tutto, non si possono aspettare anni per un'autorizzazione. La burocrazia siciliana mette le catene ai piedi". Altro esempio di malinconica incompiuta è la tratta ferroviaria Palermo-Trapani via Milo, interrotta da oltre tre anni tra Alcamo e la Città del Sale. Il progetto da 104 milioni per la sua riattivazione è ancora fermo. Eppure il viaggio in treno da Notarbartolo a Trapani, che prima dell'interruzione durava 2 ore e 16 minuti, con questo intervento durerebbe 1 ora e 40 minuti, e con altre opere straordinarie addirittura 1 ora e 20. "Stiamo lavorando al progetto definitivo - ha promesso Palazzo -. Sappiamo che l'opera è fondamentale perché, una volta ultimato il passante ferroviario di Palermo, si creerebbe un'unica infrastruttura da Trapani passando per il capoluogo fino a Cefalù e Messina. Contiamo di consegnare l'opera entro il 2018". Infine, l'aeroporto: "Il 30 maggio inaugureremo cinque nuovi varchi - ha annunciato Giambrone -. Il 30 giugno invece toccherà alla nuova hall arrivi".

## Porti: formazione in nave, tornano studenti progetto Palermo

*Laboratori a bordo su professioni settore marittimo*

(ANSA) - PALERMO, 9 MAG - Con la motonave "La Suprema" della società Grandi Navi Veloci, torneranno domani a Palermo gli studenti degli istituti della logistica e dei trasporti e degli istituti turistici e alberghieri che hanno partecipato al viaggio di orientamento e formazione e che, sulla rotta Palermo-Genova-Palermo, sono stati protagonisti, con i loro insegnanti, di un nuovo modo di vivere il lavoro con laboratori a bordo sulle professioni del settore marittimo portuale. All'arrivo saranno accolti dal presidente dell' autorità portuale, Vincenzo Cannatella, e dal segretario generale, Renato Coroneo, dal comandante della Capitaneria di Porto, Gaetano Martinez, dall' assessore regionale Bruno Marziano. (ANSA).

## Malta: Valletta Cruise Port accoglie il primo approdo della "Carnival Vista"

Malta, 9 maggio 2016 – La Valletta Cruise Port ha accolto con favore il marchio Carnival Cruise Line a Malta, con l'arrivo della nave da crociera "Carnival Vista". La nave è stata accolta da vivaci note di una banda musicale di cortesia maltese di Valletta Cruise Port plc.

In un discorso, il Ministro del Turismo, il dottor Edward Zammit Lewis, ha detto che "questo sviluppo è stato molto apprezzato per migliorare il rapporto tra le isole maltesi e la Carnival Cruise Lines. Un altro sviluppo interessante è che, circa l'80% dei passeggeri di Carnival sono crocieristi degli Stati Uniti. Questo aiuterà a diversificare il mercato delle crociere a Malta". Il Dr Zammit Lewis ha proseguito affermando che "non vi era alcun dubbio che il mercato delle crociere assumesse una importanza fondamentale nel settore del turismo di Malta. Un numero consistente di visitatori per la prima volta in genere ritornano per un soggiorno più lungo, generando ulteriori affari nel settore del turismo".

Il 2015 è stato un anno record assoluto per l'industria crocieristica di Malta: 307 navi da crociera di linea sono entrate nel Grand Harbour. Secondo i dati pubblicati dall'Ufficio nazionale di statistica, queste navi hanno trasportato più di 670.000 passeggeri, una crescita del 30% rispetto al 2014. Il ministro Zammit Lewis ha detto che "la tendenza è stata continua. Malta ha appena registrato un tasso eccezionale del turismo da crociera anche in inverno. Sono 17 le navi da crociera attraccate nel nostro porto tra gennaio e marzo 2016, con un incremento più del doppio rispetto alle 8 dell'anno scorso. Quasi 40.000 sono stati i passeggeri arrivati a Malta nel 1° trimestre di quest'anno, con un incremento del 90% rispetto allo stesso periodo del 2015.

"I risultati ottenuti riflettono l'unità e validità da parte di tutti i soggetti interessati a sviluppare il nostro prodotto e promuovere ed aumentare le attrattive e la popolarità di Malta come destinazione di crociera leader nel Mediterraneo, in quello che è un mercato altamente competitivo," ha dichiarato Dr Zammit Lewis. Il successo in questo settore è il risultato di una collaborazione efficace e concertata tra le varie parti. Egli ha ribadito l'impegno del governo di aumentare gli sforzi e gli investimenti, per una ulteriore crescita in questo settore, e ha dichiarato che "gli ottimi risultati conseguiti indicano che Malta è sulla strada giusta".

Nel frattempo il CEO della Valletta Cruise Port, Mr. Stephen Xuereb, ha commentato che "nel 2016 la Valletta Cruise Port ha più accolto 74 navi appartenenti ai diversi brand della Carnival che includono tra gli altri Costa e AIDA, con oltre 150.000 passeggeri. 7 di questi approdi sono della "Carnival Vista" con oltre 27.000 passeggeri".

"Valletta Cruise Port ha appena investito 1,5 milioni di € a Forni Terminal per soddisfare i crescenti flussi di passeggeri a bordo delle navi più grandi. Migliorare le infrastrutture lungo le banchine 4/5 e verso Lascaris Wharf è fondamentale per la continua crescita del settore a La Valletta. Attualmente stiamo lavorando su questi progetti guardando al futuro", ha commentato il signor Xuereb. "Quest'anno abbiamo investito con Best Mediterraneo Port & Destinazione 2015 Crociera Notizie e Best Terminal Operator 2015 Cruise Insight. Un ringraziamento particolare va a tutto il personale di Valletta Cruise Port, che insieme con gli attori locali lavorano senza sosta per garantire che Malta è professionale, efficiente, affidabile e flessibile nel soddisfare le aspettative su tutti i fronti".

Prima di lasciare il porto, i passeggeri e l'equipaggio a bordo di "Carnival Vista" hanno avuto l'opportunità di seguire una rievocazione storica con Inguardia mostrando eventi che si svolsero durante i tempi dei Cavalieri di San Giovanni, per gentile concessione del Malta Tourism Authority. Come la "Carnival Vista" è uscita dallo storico Grand Harbour, un saluto con le batterie pirotecniche dell' Upper Barrakka Gardens è stato dato per gentile concessione di Mifsud Brothers Ltd.

**Logistica.** All'assemblea Assagenti il ministro Delrio delinea la strategia di rilancio degli scali marittimi

## Accordi internazionali per i porti

*Il Governo punta su Francia, Germania, Svizzera e Paesi dell'Est*

«Stiamo lavorando ad accordi internazionali con i grandi operatori e le nazioni vicine, la Francia, la Svizzera, la Germania e anche i Paesi dell'Est, per fare in modo che l'Italia sia sempre di più il grande pontile a disposizione di tutta l'Europa». Così il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, in un videomessaggio all'assemblea della genovese Assagenti, la più rilevante associazione italiana degli agenti marittimi, ha messo in risalto i passi che il Governo sta facendo per valorizzare il sistema marittimo e portuale italiano.

«Perdiamo - ha sottolineato il ministro - decine di miliardi l'anno per le inefficienze logistiche, cioè per il fatto che i porti non sono collegati con la ferrovia o non ci sono le grandi arterie di comunicazione che escono dai porti. Li perdiamo per mancanza di programmazione e unione tra i vari nodi della rete, dagli interporti, ai porti, alle ferrovie, alle strade. E quei miliardi sono costi a carico delle imprese che dobbiamo evitare perché vogliamo rendere le aziende italiane più competitive a livello internazionale». Proprio per migliorare l'efficienza del sistema portuale-logistico il

Governo, ha ragionato Delrio, sta stringendo accordi internazionali con i Paesi vicini e «sta lavorando molto sull'ultimo miglio ferroviario dentro i porti. E poi sui fast corridor (i corridoi veloci per le merci prima dello sdoganamento, ndr), il preclearing (sdoganamento a bordo, ndr) e lo sportello unico doganale». Il ministro ha anche spiegato di volere «soprattutto un sistema portuale che ragioni come un unicum e non come tante repubbliche marinare che agiscono ciascuna per proprio conto. Il nostro Paese sarà più forte se i porti impareranno a cooperare».

Infine Delrio ha fatto cenno agli stati generali della logistica del Nordovest, tenutisi in aprile a Novara, durante i quali «l'esperienza fatta con i presidenti di Liguria,

Piemonte e Lombardia ha indicato una strada molto forte di cooperazione tra Stato, Regioni e operatori commerciali».

Cooperazione ma non senza critiche, visto che il governatore della Liguria, Giovanni Toti, ha sostenuto che la riforma della portualità varata dal Governo va nella direzione di una «programmazione filosovietica», dato che accentra il potere decisionale nelle mani dello Stato e della politica.

L'assemblea di Assagenti (l'ultima guidata da Gian Enzo Duci, a fine mandato, al quale si prepara a

## -segue

---

succedere Alberto Banchemo) si è anche interrogata sul ruolo degli agenti **marittimi**. Un lavoro per il quale, secondo Augusto Cosulich, ad della Fratelli Cosulich, c'è ancora spazio di crescita, nonostante il momento difficile, «una sorta di terremoto», provocato dalle grandi **compagnie marittime** che aggregandosi tendono, sempre più, a farsi rappresentare dai propri uffici nei porti e meno da agenti indipendenti. Secondo Cosulich, però, questi uffici difettano di conoscenza del territorio e, per questo, alcune **compagnie** stanno comunque rivolgendosi ad agenzie **marittime**.

Pur mostrandosi ottimista, Cosulich ha posto l'accento su «due ostacoli» che complicano il quadro d'insieme: «Le concessioni **portuali**, prima di tutto (il riferimento è anche al freno posto dal Consiglio di Stato al nuovo regolamento steso dal Governo, ndr).

Abbiamo terminalisti capaci, che sono leader mondiali; vogliamo dare loro regole certe? I terminalisti vogliono investire ma come si può pensare che impegnino 100, 200 milioni se poi hanno concessioni che durano due o tre anni?».

Il secondo punto riguarda il **porto** di Genova, ma si può estendere ai tanti scali italiani che sono oggi commissariati. «Abbiamo bisogno - ha affermato Cosulich - di un presidente del **porto**. Con tutto il rispetto per il commissario di Genova, Giovanni Pettorino, serve un presidente che si attivi per risolvere una miriade di problemi, è fondamentale. A Roma continuano a posticipare». Sulla necessità di un presidente ha concordato lo stesso Pettorino, che è anche comandante della capitaneria di Genova e delle altre 26 liuri.

**Logistica.** All'assemblea Assagenti il ministro Delrio delinea la strategia di rilancio degli scali marittimi

## Accordi internazionali per i porti

Il Governo punta su Francia, Germania, Svizzera e Paesi dell'Est

**Raoul de Fortado**

«Stiamo lavorando ad accordi internazionali con i grandi operatori e le nazioni vicine, la Francia, la Svizzera, la Germania e anche i Paesi dell'Est, per fare in modo che l'Italia sia sempre di più il grande pontile a disposizione di tutta l'Europa». Così il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, in un videomessaggio all'assemblea della genovese Assagenti, la più rilevante associazione italiana degli agenti marittimi, ha messo in risalto i passi che il Governo sta facendo per valorizzare il sistema marittimo e portuale italiano.

«Perdiamo - ha sottolineato il ministro - decine di miliardi l'anno per le inefficienze logistiche, cioè per il fatto che i porti non sono collegati con la ferrovia o non ci sono le grandi arterie di comunicazione che escono dai porti. Li perdiamo per mancanza di programmazione e unione tra i vari nodi della rete, dagli interporti, ai porti, alle ferrovie, alle strade. E quei miliardi sono costi a carico

delle imprese che dobbiamo evitare perché vogliamo rendere le aziende italiane più competitive a livello internazionale». Proprio per migliorare l'efficienza del sistema portuale-logistico il Governo, ha ragionato Delrio, sta stringendo accordi internazionali con i Paesi vicini «sta lavorando molto sull'ultimo miglio ferroviario dentro i porti. E poi sui fast corridor (i corridoi veloci per le merci prima dello sdoganamento, ndr), il *preclearing* (sdoganamento a bordo, ndr) e lo sportello unico doganale». Il ministro ha anche spiegato di volere «soprattutto un sistema portuale che ragioni come un *unicum* e non come tante repubbliche marinare che agiscono ciascuna per proprio conto. Il nostro Paese sarà più forte se i porti impureranno a cooperare».

Infine Delrio ha fatto cenno agli stati generali della logistica del Nordovest, tenutisi in aprile a Novara, durante i quali «l'esperienza fatta con i presidenti di Liguria, Piemonte e Lombardia ha indicato una strada molto forte di cooperazione tra Stato, Regioni e opera-

tori commerciali».

Cooperazione ma non senza critiche, visto che il governatore della Liguria, Giovanni Toti, ha sostenuto che la riforma della portualità varata dal Governo va nella direzione di una «programmazione filosovietica», dato che accentra il potere decisionale nelle mani dello Stato e della politica.

L'assemblea di Assagenti (l'ultima guidata da Gian Enzo Duci, a fine mandato, al quale si prepara a succedere Alberto Banchemo) si è anche interrogata sul ruolo degli agenti marittimi. Un lavoro per il quale, secondo Augusto Cosulich, ad della Fratelli Cosulich, c'è ancora spazio di crescita, nonostante il momento difficile, «una sorta di terremoto», provocato dalle grandi compagnie marittime che aggregandosi tendono, sempre più, a farsi rappresentare dai propri uffici nei porti e meno da agenti indipendenti. Secondo Cosulich, però, questi uffici difettano di conoscenza del territorio e, per questo, alcune compagnie stanno comunque rivolgendosi ad agenzie marittime.

Pur mostrandosi ottimista, Cosulich ha posto l'accento su «due ostacoli» che complicano il quadro d'insieme: «Le concessioni portuali, prima di tutto (il riferimento è anche al freno posto dal Consiglio di Stato al nuovo regolamento steso dal Governo, ndr). Abbiamo terminalisti capaci, che sono leader mondiali; vogliamo dare loro regole certe? I terminalisti vogliono investire ma come si può pensare che impegnino 100, 200 milioni se poi hanno concessioni che durano due o tre anni?».

Il secondo punto riguarda il porto di Genova, ma si può estendere ai tanti scali italiani che sono oggi commissariati. «Abbiamo bisogno - ha affermato Cosulich - di un presidente del porto. Con tutto il rispetto per il commissario di Genova, Giovanni Pettorino, serve un presidente che si attivi per risolvere una miriade di problemi, è fondamentale. A Roma continuano a posticipare». Sulla necessità di un presidente ha concordato lo stesso Pettorino, che è anche comandante della capitaneria di Genova e delle altre 26 liguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Amendola Trasporti, il capitale umano la chiave per essere leader



Per "Amendola Srl Trasporti e Logistica" al centro di tutto ci sono le persone. «Il nostro patrimonio più prezioso sono i nostri uomini. Il loro impegno e professionalità è garanzia per la nostra crescita che consente investimenti in mezzi moderni, sicuri e nell'ampliamento dei servizi», spiega Tommaso Amendola che insieme al fratello Umberto guida la società di logistica e trasporti con base a Roccapiemonte (Salerno) e uffici sparsi in tutta la penisola, per un totale di 90 dipendenti. «Ci sforziamo - continua Tommaso - affinché il nostro progetto sia sempre più fondato su pochi valori ben definiti: essere tra i migliori, dare importanza al dettaglio, alla qualità e ai servizi eccellenti con un'organizzazione motivante, perseguendo infine l'obiettivo della crescita economica e dei profitti per investire».

La società nasce nel 2000 ma è operativa dalla fine degli anni ottanta, quando iniziano a movimentare container. Oggi conta su 70 automezzi di proprietà, oltre un buon numero di padroncini a cui affidano la merce per un totale di 20 aziende di autotrasporto che operano sul know-how della Amendola Srl. La società è presente, oltre che a Salerno, a Napoli, Giola Tauro, Ancona (dove l'anno scorso è stata inaugurata una nuova sede), Taranto, Catania e Bari. L'ultimo investimento a Civitavecchia. Lo stabilimento principale gode di un'area di 20mila metri quadri con parcheggi, officine e rimessaggio container. A questo si aggiunge un terminal container della stessa grandezza attrezzato per alimentare in continuo la refrigerazione dei box per le merci a temperatura controllata. L'azienda è attrezzata con tecnologie di sistema gestionale integrato per i rilievi economici, finanziari e di controllo gestione. Infine, un sistema di tracciabilità della flotta collegato a un centro operativo per la comunicazione in tempo reale. «I nostri fondamentali sono: l'orientamento al cliente mantenendo un contatto costante per soddisfare i bisogni e anticiparne le esigenze; un piano marketing basato principalmente sul customer relationship management; infine un pool di risorse in grado di aiutare la clientela nella scelta del servizio che risponda in pieno alle proprie esigenze e che possa offrire il miglior rapporto qualità-prezzo», spiega Umberto Amendola.

Il 2015 è stato un anno di forte sviluppo. Il valore della produzione è stato di 15,5 milioni di euro (+25% sul 2014) con 80mila viaggi effettuati. Per il 2016 si prevede un ulteriore incremento del 25 per cento della produzione, il cui core business è l'attività terminalistica, l'integrazione intermodale e lo stoccaggio merci a temperatura controllata.

Amendola trasporta ogni tipo di merce, ma il pomodoro fresco dell'agronocerino

## -segue

---

è da sempre il piatto forte di questa zona. «Con noi siamo alla terza generazione», racconta Umberto. La prima è stata quella del nonno Tommaso, «che ci ha trasmesso i fondamentali», la seconda è stata quella della crescita con il padre Leopoldo. Oggi tocca a loro, a Tommaso e Umberto.

Da imprenditori, per lo più radicati sui porti di Salerno e Napoli, i fratelli Amendola ci spiegano che l'accorpamento delle due Autorità portuali campane non li impensierisce. «Salerno - conclude Umberto - è strategica ormai nel traffico commerciale, anche alla luce dei risultati conseguiti e del notevole trend di crescita. Ha un potenziale incredibile che non potrà essere depauperato. Per il territorio, in generale, occorre invece intervenire sulle infrastrutture, quali piattaforme logistiche, collegamenti con gli interporti e capannoni».

# Assemblea Assagenti, Duci chiude i quattro anni di mandato / GALLERY

Genova - Il presidente degli agenti marittimi genovesi: «Ho la certezza di aver lasciato un'associazione forte».

Genova - «Alleanze e aggregazioni ci condurranno attraverso una fase di assestamento, ma l'elemento positivo è che le compagnie continuano a scegliere Genova come base; ritengo che complessivamente le prospettive per il settore siano buone». **Gian Enzo Duci**, amministratore delegato di Esa Group, ha concluso così i suoi quattro anni di mandato alla guida di Assagenti, l'associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi. **Durante l'assemblea pubblica**, che si è tenuta a Palazzo della Meridiana, a Genova, si legge in una nota di Assagenti, l'ottimismo è stato il vero protagonista degli interventi andati in scena, dal presidente della Regione Liguria, **Giovanni Toti**, all'assessore regionale allo Sviluppo economico, **Edoardo Rixi**, passando per gli imprenditori **Lorenzo Banchemo**, Banchemo Costa & c. e **Augusto Cosulich**, Fratelli Cosulich, fino al presidente del Gruppo Giovani, Aldo Negri.

«Oggi ci sono tutte le condizioni per dare un segnale a Roma - dice Toti - vogliamo mandare il messaggio che siamo in grado di rompere l'isolazionismo e l'obiettivo della macroregione per la logistica del Nord Ovest vuole andare in questo senso». Mentre la logistica e lo sviluppo dei mercati altralpe sono stati scelti come argomento di partenza, con i contributi del ministro dei Trasporti, **Graziano Delrio**, dei presidenti delle Regioni Piemonte e Lombardia, Sergio Chiamparino e Roberto Maroni, e della responsabile dell'ufficio di Lugano della Camera di Commercio Italiana per la Svizzera, Marina Bottinelli, Lorenzo Banchemo ha puntato i fari su un altro settore con alto potenziale di crescita: «**La finanza e l'armamento sono stati due comparti ricorrenti nella nostra città - spiega - e mi piacerebbe che i nostri giovani tornassero a parlarne, vedo ampi margini di sviluppo in questo senso nel prossimo futuro**».

## -segue

---

Sempre Banchemo ha poi sottolineato come sia auspicabile che la politica sappia allinearsi ai tempi dell'impresa, pensiero condiviso dall'ammiraglio Giovanni Pettorino che ha richiamato con forza il ruolo dell'amministrazione centrale nella regia del sistema portuale nazionale. Incoraggiante il messaggio di apertura del ministro Delrio sul ruolo degli agenti marittimi: «**Ambasciatori del nostro Paese e garanti della nostra efficienza**», seguito dall'intervento di Cosulich, che ha ribadito come «nonostante la marginalità sul container si sia ridotta ai minimi storici per l'intero indotto portando spesso a scelte drastiche in termini di riduzione dei costi, gli agenti marittimi genovesi continuano a mantenere una professionalità molto elevata, vera loro forza competitiva».

La mattinata si è conclusa con l'intervento di **Aldo Negri**, presidente del gruppo Giovani Assagenti: «Noi siamo la generazione che si è formata professionalmente nella crisi, questi anni sono stati duri, ma estremamente formativi, quello che vorrei vedere tra quattro anni è un'associazione più compatta per affrontare la sfida di un mercato difficile da prevedere come quello che ci attende nell'immediato futuro». Il bilancio di fine mandato di Duci è quindi positivo: «**Ho la certezza di aver lasciato un'associazione forte** con la risoluzione della vicenda dei diritti fissi con l'Antitrust; le do il merito di essere stata promotrice della Genoa Shipping Week, evento più rilevante nel panorama marittimo italiano, e lascio una nuova sede prestigiosa e tecnologicamente avanzata per supportare in maniera piena le nostre attività formative».

# Assagenti, Duci saluta dopo quattro anni

## Il presidente degli agenti genovesi: «Lascio un'associazione forte»

«Alleanze e aggregazioni ci condurranno attraverso una fase di assestamento, ma l'elemento positivo è che le compagnie continuano a scegliere Genova come base, ritengo che complessivamente le prospettive per il settore siano buone». Gian Enzo Duci, amministratore delegato di Eisa Group, ha concluso così i suoi quattro anni di mandato alla guida di Assagenti, l'associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi. Durante l'assemblea pubblica, che si è tenuta ieri mattina a Palazzo della Meridiana, a Genova, si legge in una nota di Assagenti, l'ottimismo è stato il vero protagonista degli interventi andati in scena, dal presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, all'assessore regionale allo Sviluppo economico, Edoardo Rivi, passando per gli imprenditori Lorenzo Banchemo, Banchemo Costa & c. e Augusto Cosulich, Fmcl-

li Cosulich, fino al presidente del Gruppo Giovani, Aldo Negri.

«Oggi ci sono tutte le condizioni per dare un segnale a Roma - dice Toti - vogliamo mandare il messaggio che siamo in grado di rompere l'isolazionismo e l'obiettivo della nostra regione per la logistica del Nord Ovest vuole andare in questo senso». Mentre la logistica e lo sviluppo dei mercati oltrepaese sono stati scelti come argomento di partenza, con i contributi del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, dei presidenti delle Regioni Piemonte e Lombardia, Sergio Chiamparino e Roberto Maroni, e della responsabile dell'ufficio di Lugano della Camera di Commercio Italiana per la Svizzera, Marina Boltinelli, Lorenzo Banchemo ha puntato i fan su un altro settore con alto potenziale di crescita: «La finanza e l'arriamento sono stati due comparti nocenti nella nostra città - spiega

- e mi piacerebbe che i nostri giovani tornassero a parlarne, vedo ampi margini di sviluppo in questo senso nel prossimo futuro».

Sempre Banchemo ha poi sottolineato come sia auspicabile che la politica sappia allinearsi ai tempi dell'impresa, pensiero condiviso dall'amministratore Giovanni Pettorino che ha richiamato con forza il ruolo dell'amministrazione centrale nella regia del sistema portuale nazionale. Incoraggiante il messaggio di apertura del ministro Delrio sul ruolo degli agenti marittimi: «Ambasciatori del nostro Paese e garanti della nostra efficienza», seguito dall'intervento di Cosulich, che ha ribadito come «nonostante la marginalità sul container si sia ridotta ai minimi storici per il mercato indotto portando spesso a scelte drastiche in termini di riduzione dei costi, gli agenti marittimi genovesi continuano a mantenere una professionalità molto elevata

vera loro forza competitiva».

La mattinata di ieri si è conclusa con l'intervento di Aldo Negri, presidente del gruppo Giovani Assagenti: «Noi siamo la generazione che si è formata professionalmente nella crisi, questi anni sono stati duri, ma estremamente formativi, quello che vorrei vedere tra quattro anni è un'associazione più compatta per affrontare la sfida di un mercato difficile da prevedere come quello che ci attende nell'immediato futuro».

Il bilancio di fine mandato di Duci è quindi positivo: «Ho la certezza di aver lasciato un'associazione forte con la risoluzione della vicenda dei diritti fissi con l'Antitrust, le do il merito di essere stata promotrice della Genoa Shipping Week, evento più rilevante nel panorama marittimo italiano, e lascio una nave a sede prestigiosa e tecnologicamente avanzata per supportare in maniera piena le nostre attività formative».

### Duci verso la presidenza di Federagenti «In quattro anni creati 300 posti di lavoro»

GENOVA. L'ultima assemblea dopo quattro anni da presidente degli agenti marittimi genovesi. Gian Enzo Duci avrà però pochi giorni di riposo dopo il passaggio di testimone formale con Alberto Banchemo, che avverrà solo domani.

L'amministratore delegato di Esa sarà incoronato al vertice di Federagenti, l'associazione nazionale di categoria, tra una decina di giorni quando prenderà il posto del napoletano Michele Pappalardo.

«Complessivamente le prospettive per il settore sono buone - spiega Duci - anche se ci possono essere fasi di assestamento. Cosa succederà è difficile dirlo, ma la certezza è che queste aggregazioni scelgono Genova come porto base. Ecco perché l'elemento positivo prevale sulle criticità». Duci insiste molto sulla Svizzera, lo ha fatto anche dal palco: «L'anno scorso aperto a Milano l'edizione della Genova Shipping Week (l'evento organizzato da Assagenti e dedicato allo shipping, ndr). Il mio successore tra due anni spero potrà organizzare in Svizzera la giornata di apertura o quella di chiusura». Duci ha «la certezza di aver lasciato un'associazione più forte di

quella che avevo ereditato. Avevamo subito la decisione dell'Antitrust sui diritti fissi. Sotto il mio mandato c'è stata la vittoria sia al Tar e Consiglio di Stato. Lascio una nuova sede e una segreteria forte e giovane - continua Duci - L'associazione ha ancora da dire molto e avrà la capacità di affrontare le riorganizzazioni aziendali che potrebbero arrivare, così come la crescita di altri. Abbiamo portato 300 persone al lavoro in 4 anni di crisi. Il nostro settore continua a dare lavoro ed è in grado di assorbire anche le crisi aziendali in maniera efficace».

## Porti: Genova; Assagenti; Duci, prospettive sono buone

Bilancio di fine mandato, resta nodo delle concessioni

(ANSA) - GENOVA, 9 MAG - "Lascio un'associazione forte. Sono orgoglioso che sia diventata promotrice della Genoa shipping week, l'evento più rilevante nel panorama marittimo italiano e dopo averla 'esportata' a Napoli spero che la prossima edizione si possa aprire in Svizzera. Lascio una nuova sede prestigiosa e tecnologicamente avanzata e una segreteria molto forte". Gian Enzo Duci chiude con un bilancio la sua ultima assemblea da presidente di Assagenti, l'associazione agenti marittimi di Genova, che ha guidato per quattro anni. Il momento per la categoria è difficile, "una sorta di terremoto", come ha sottolineato Augusto Cosulich, ad della Fratelli Cosulich.

"Alleanze e aggregazioni ci condurranno attraverso una fase di assestamento - sottolinea Duci - ma l'elemento positivo è che le compagnie continuano a scegliere Genova come base. Le prospettive nel complesso sono buone". Ottimista sul futuro il presidente della Regione Giovanni Toti: "Vogliamo mandare un segnale a Roma che siamo in grado di rompere l'isolazionismo e l'obiettivo della macroregione del Nord Ovest va in questo senso". Critico, invece, sulla riforma portuale: "Il mio modello di sviluppo non è ipercentralista come quello del governo, ritengo che i porti dovrebbero avere una marcata autonomia, saper gestire le risorse in modo autonomo ed avere meccanismi premiali per le efficienze che riescono ad esprimere", afferma. Sullo sfondo resta il nodo della proroga delle concessioni ai terminalisti, che vede i porti applicare metodi diversi in attesa del regolamento. "Genova non ha scelto di non procedere, il porto ha pubblicato le richieste e istruito pratiche complesse che non sono ancora concluse ma in fase di approfondimento", spiega a margine dell'assemblea il commissario dell'Autorità portuale Giovanni Pettorino, mentre i terminalisti premono per un via libera, pronti a effettuare investimenti, ma preoccupati dalla mancanza di certezze sul futuro, come ha ricordato in apertura dell'assemblea Cosulich. (ANSA).