

RAZIONALIZZAZIONI E CONCENTRAZIONI FRA AUTORITÀ PORTUALI

FRANCESCO MUNARI*

Abstract: La riforma portuale prevede una riduzione delle Autorità di regolazione dei porti, fino ad oggi sostanzialmente coincidenti con uno scalo, e in prospettiva aventi invece competenze su più scali. La *ratio* di questa scelta del legislatore delegato sembra rispondere a diverse esigenze, dalla *spending review* alla riduzione dei centri decisionali, al migliore coordinamento tra scelte nazionali di politica dei porti e loro attuazione a livello locale. Sarebbe tuttavia riduttivo leggere l'intera riforma nell'ottica di mera riduzione del numero delle Autorità portuali. È infatti possibile individuare scenari anche ulteriori, e magari più ambiziosi, nel disegno del legislatore: alcuni espliciti, come il potere di coordinamento attribuito alle nuove Autorità di Sistema Portuale (AdSP) sulle altre amministrazioni aventi competenze in ambito portuale; altri meno espliciti, ma altrettanto importanti, quali l'istituzione di un raccordo tra Ministero vigilante e le AdSP, e di un "tavolo" nazionale al quale partecipano anche *stakeholders* privati. Sotto questo profilo, si trova una conferma della circostanza secondo cui, ad onta della denominazione "sistema portuale", le nuove Autorità di governo dei porti da un lato non hanno un proprio mercato da regolare, essendo il mercato dei servizi portuali e marittimi mutevole in funzione delle diverse merceologie di traffici e non di rado largamente più ampio addirittura delle dimensioni nazionali. E in tal senso, si deve evidenziare una chiara discontinuità con il settore aeroportuale e con la gestione dei relativi traffici, accentuata anche dalla natura senz'altro pubblica delle AdSP. Se quindi le AdSP non regolano un proprio mercato, e sono coordinate a livello nazionale dal Ministero competente, se ne devono definire ruolo e finalità in modo coerente con questo quadro di riferimento: dentro i porti, e quindi in funzione della gestione del demanio e della programmazione "residua" loro spettante sul territorio portuale, ma anche al loro esterno, lungo la catena logistica servente i singoli scali che sempre più li condiziona sotto il profilo competitivo. Così come in rapporto con le altre autorità e amministrazioni aventi compiti regolatori o di disciplina della concorrenza. Quanto sopra alla luce della disciplina nazionale e dei contenuti del regolamento europeo sui porti.

* * *

1. Il decreto legislativo n. 169/2016 introduce effettivamente significative novità rispetto al precedente regime della l. n. 84/1994: insomma, trattasi di una riforma effettiva, dalla quale è possibile, e speriamo probabile, aspettarsi ricadute positive per il sistema portuale.

Vari sono gli aspetti toccati dalla riforma, ma l'oggetto dell'incontro di oggi si concentra sull'aspetto forse più noto, quello cioè della riduzione delle Autorità portuali, ovvero, appunto, della loro aggregazione e concentrazione.

A questo riguardo, non credo che l'aggregazione in sé del numero dei "regolatori" dei porti italiani sia davvero la modifica caratterizzante la riforma; politicamente è senz'altro un segnale, tra l'altro molto celebrato mediaticamente soprattutto sotto il profilo della prevista riduzione dei costi; tuttavia, se si considera solo la riduzione delle Autorità, siamo ben lungi dall'aver ottenuto modifiche qualitative della *governance*.

Ciò detto, ritengo inevitabile comunque una pluralità di Autorità, poiché i porti italiani sono molti, e poiché trattandosi di enti che amministrano un territorio (in modo precipuo, benché certamente non esclusivo), ha senso garantirne la presenza appunto sul territorio.

* Ordinario di diritto dell'Unione europea nell'Università di Genova. Avvocato. francesco.munari@mgmp-avvocati.com
Convegno

L'idea quindi di ridurre a 15 le Autorità è sensata, nella misura in cui coincide sostanzialmente con l'identificazione dei porti italiani cd. "core" effettuata dall'UE.

Del resto, non penso che ulteriori riduzioni di numero avrebbero giovato o garantito, di per sé, risultati più efficaci in termini di *governance* e programmazione settoriale: non dal lato della coincidenza tra "mercati" e "regolatori", visto che i mercati geografici rilevanti dei traffici portuali sono diversi a seconda della loro tipologia: il traffico di linea contenitori ha dimensioni ben diverse da quello crocieristico, o dal traffico traghetti, o da quello del *trans-shipment*; né dal lato di creare "sistemi portuali" di riferimento, nozione che appare più frutto di una convenzione – e quindi nominalistica – che in realtà idonea ad avere una specifica valenza economica, giuridica, o logistica.

2. Il coordinamento e la coerenza complessiva della politica portuale nazionale dovrà essere fatto – se si vuole fare, e speriamo di sì – con altri strumenti, peraltro previsti dal nuovo decreto: mi riferisco in particolare alla neocostituita Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP, di cui al nuovo art. 11-ter.

Al riguardo, mi pare apprezzabile l'intenzione del legislatore di creare questo "luogo" nel quale, letteralmente,

«coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di marketing e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale».

Tuttavia, entrando brevemente più nel merito di questa disposizione, è utile segnalare altri aspetti di questa norma, quali:

- a) la scelta del legislatore di mettere al vertice della Conferenza direttamente il Ministro;
- b) la previsione esplicita di un raccordo tra questa Conferenza e gli organi del MIT, con particolare riguardo alla struttura tecnica di missione, ma anche con la struttura di Assoporti, alla quale potrebbe quindi restare un compito di coordinamento "orizzontale" delle AdSP rispetto alle posizioni da assumere all'interno della Conferenza;
- c) l'ipotesi di stipulare un Accordo quadro nell'ambito della conferenza Stato-Regioni volto a raccordare i porti con le altre infrastrutture e la rete logistica del Paese.

La norma si pone quindi in un logico *continuum* sia coi contenuti del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, sia con gli stessi obiettivi dell'Allegato Infrastrutture 2016 (AI), all'interno del quale è chiarissima l'esigenza di una pianificazione e progettazione a livello nazionale delle infrastrutture, nel quale dare attuazione all'ambizioso progetto dell'«*unica rete integrata e intermodale*», che rappresenta, nelle parole dello stesso AI, la «*radicale inversione di tendenza*» caratterizzante la politica infrastrutturale – e in parte qua – portuale nazionale del futuro².

È evidente l'intenzione di un cambio di passo nelle grandi scelte di pianificazione infrastrutturale, e di converso il ridimensionamento, rispetto al passato, delle omologhe prerogative attribuite pre-riforma alle Autorità portuali e pur mantenute in capo alle (nuove) AdSP. Ancora una volta, la norma va letta in coerenza coi documenti programmatici elaborati dal Governo, segnatamente il già citato AI, nel quale si

² Cfr. p. 44.

lamenta che «*gli investimenti pubblici nel settore risultano spesso non sinergici, in assenza di una visione unitaria della politica dei trasporti e del conseguente coordinamento strategico nella programmazione*», e che «*l'assenza di coordinamento strategico si riflette anche nella scarsa specializzazione, ad esempio, degli scali portuali, che induce una competizione distruttiva tra scali concorrenti, a detrimento delle performance economiche del sistema portuale nel suo complesso*»³.

Del resto, anche prima della riforma il sistema dei finanziamenti ai porti era entrato in crisi, sia per mancanza di fondi pubblici *ad hoc*, che lo Stato aveva sostanzialmente azzerato per anni, sia – e forse quale causa di tale azzeramento – per la cattiva prova che aveva dato di sé la previgente programmazione orizzontale della spesa.

Per vero, il compito della Conferenza – se davvero le ambizioni della norma vorranno essere rispettate – è tale da indurre il legislatore a prevedere una figura specificamente destinata a supportare il Ministro. Questo «*esperto*», persona che deve possedere le medesime qualificazioni professionali del presidente delle AdSP, e deve operare a tempo pieno, può in effetti assumere un ruolo tanto poco disciplinato dalla legge quanto molto rilevante, tanto che nella *vulgata* per indicare questa persona si è pure usata l'espressione «Mr. Porti».

È naturalmente ancora presto per verificare l'effettiva portata di questo nuovo assetto di governo dei porti, ma tendenzialmente sarei propenso ad apprezzarne i contorni, nella misura in cui le norme si interpretino e si applichino nel senso di realizzare questa sorta di «piramide» nella quale le AdSP vengono coordinate da un livello superiore, pur restando vivo il rapporto orizzontale tra le stesse, in modo da assicurare che, all'interno di questo modello organizzativo, i flussi di informazioni e i processi decisionali avvengano in modo coordinato e razionalizzato.

E a conferma di un accentuato rapporto centro-periferia rispetto alle scelte strategiche portuali, va anche segnalata la prevista partecipazione del presidente dell'AdSP alle riunioni del CIPE nelle quali si discute delle «*decisioni strategiche del sistema portuale di riferimento*»⁴.

Se le intenzioni del legislatore, quanto meno per come ipotizzate sopra, saranno concretamente attuate, questo assetto potrebbe diventare davvero una delle modifiche «qualitative» della riforma.

3. Tra le altre modifiche qualitative alla governance dei porti italiani, va segnalato il tentativo – e forse qualcosa di più – di attribuire all'AdSP (e al suo presidente)⁵ un ruolo di guida delle altre amministrazioni che a vario titolo esercitano competenze in ambito portuale. Qui la riforma poteva essere anche più coraggiosa, poiché, salvo quanto precisato a breve, il decreto 169/2016 introduce per ora un semplice potere di coordinamento delle attività svolte nel porto dalle altre pubbliche amministrazioni, e la possibilità di stipulare protocolli d'intesa con le altre amministrazioni operanti nei porti per la velocizzazione delle operazioni portuali e la semplificazione delle procedure, mentre è la stessa norma a indicare che scelte più ambiziose siano rinviate a successive intese interministeriali. Non è detto tuttavia che sia una scelta sbagliata, quanto meno se alla base di tale scelta vi è l'esigenza di testare prima il funzionamento dei nuovi organi dell'AdSP.

Viene invece già introdotto lo Sportello Unico Amministrativo (SUA), competente «*per tutti i pro-*

³ Cfr. p. 40.

⁴ Art. 8.3, lett. i) come novellato. Nel prosieguo, salvo non espressamente indicato, tutti i riferimenti alle norme sono fatti al testo della l. n. 84/1994 come modificata dal d.lgs. n. 169/2016.

⁵ Cfr. rispettivamente gli articoli 6.3, lett. d) e 8.3, lett. g).

cedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, ad eccezione di quelli concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli e la sicurezza»⁶, il cui decreto attuativo mi risulta tuttora in itinere.

L'intento di semplificazione burocratica e amministrativa è confermato dalla costituzione del nuovo Sportello unico doganale e dei controlli, di cui all'art. 20 del decreto, che rafforza le funzioni già previste dal "vecchio" sportello unico doganale, e pone in capo alla dogana il coordinamento di tutti gli adempimenti relativi all'entrata e all'uscita delle merci nei porti (che sono 130 in numero!), con previsione di unicità di tempo e di luogo per l'effettuazione di tutti i controlli, e – cosa piuttosto insolita per un testo di legge – tempi massimi normativamente previsti per l'espletamento delle pratiche doganali. Questa riforma è già stata attuata in alcuni porti (Genova), apparentemente quindi con assai minori sofferenze e indugi rispetto ai sette anni di attesa per l'avvio del "primo" Sportello unico doganale.

Resta però ferma la necessità di ribadire che, al di là delle intenzioni del legislatore, in molti casi, non sono tanto le norme a rendere particolarmente pesante il funzionamento della macchina, quanto le prassi e certe attitudini delle amministrazioni. La riprova di quanto appena ricordato è data da un'osservazione empirica, quale pratico, delle assai diverse "velocità" con cui hanno agito e tuttora agiscono diverse Autorità portuali nell'espletamento di medesime attività di amministrazione e regolazione. Confido quindi che la riforma sia vista anche come un'occasione per ripensare certe prassi e comportamenti, in un'ottica assai più orientata allo sviluppo e all'interesse degli operatori e del lavoro di quanto purtroppo in non pochi casi si è verificato.

Sotto questo profilo, trattandosi eminentemente di modificare prassi e modelli organizzativi interni, piuttosto che promulgare nuove norme, il mio suggerimento, e il mio invito, è quello di lavorare per la semplificazione e l'omogeneità delle prassi a livello orizzontale, e cioè cercando, ad esempio all'interno di Assoporti, di scambiarsi esperienze e *best practices* su cui innestare, senza bisogno di alcuna disciplina codificata, effettive attività di snellimento e semplificazione. E se questo comporta, come credo, anche il... disboscamento di regolamenti locali e/o interni, delibere programmatiche, organigrammi e ripartizioni di funzioni e competenze stratificatisi negli anni, spero proprio che le nuove AdSP abbiano il coraggio – e soprattutto sentano l'obbligo – di farlo; perché ormai sono 25 anni da quando Giuliano Amato evocò la mitica «foresta pietrificata» che caratterizza il nostro ordinamento, ad ogni latitudine, e siamo ancora a parlarne.

4. Le novità su piano regolatorio della riforma non finiscono tuttavia qui, dovendosi accennare anche all'abrogazione del Comitato portuale a favore del Comitato di gestione (CG): l'eliminazione di rappresentanti di imprese e lavoratori dal "consiglio di amministrazione" dell'AdSP è chiaramente finalizzato a rimuovere il fenomeno del... *club privé* e del conflitto di interessi che non raramente ha caratterizzato il funzionamento delle Autorità portuali. E questo è un bene, a prescindere dalle ulteriori implicazioni positive e di sistema di cui dirò.

Altrettanto positiva è l'avvenuta percezione – che parrebbe ormai essere in via di consolidamento – secondo cui il CG deve diventare un vero "consiglio di amministrazione", e non invece un consesso di natura politica, dove cioè siedano persone che, pur dotate di qualifiche amministrative (sindaco, presidente di regione, ecc...) non abbiano specifiche competenze nella materia, o interpretino la funzione di componenti del CG in chiave di "controllo" della Regione e dei Comuni sull'AdSP e non di "collegialità" di gestione.

⁶ Art. 15-bis.

La norma parla di persone “designate” dalle, e non “rappresentanti” le, Regioni e Comuni (essendo invece e tra l’altro chiaro che il componente designato dall’Autorità marittima non può che esserne esponente). Ritengo altamente auspicabile che gli enti titolari del potere di nomina dei membri del CG esercitino quindi il loro potere in coerenza con l’assoluta opportunità – se non vera e propria necessità – di affiancare al presidente persone dotate di specifiche professionalità. Diversamente, si rischia di costituire AdSP di fatto interamente gestite dal solo presidente/segretario generale, con l’ulteriore rischio che invece sia la struttura dell’AdSP a gestire la stessa ove prevalesse una scelta di tipo “politico” sui nomi dei due soggetti di vertice; trattasi peraltro di ipotesi non peregrina, considerate tra l’altro le forse troppo stringenti incompatibilità previste per il presidente. Oppure si rischia di avere un’AdSP di fatto monocratica, nella quale il CG finisce per essere il luogo nel quale si confrontano – e speriamo non si contrappongano – le istanze del porto e quelle (per definizione ben più politiche) delle istituzioni locali. Nelle famose *slide* di presentazione della riforma, il Governo scrive testualmente che il CG sarà un «*board snello per decisioni rapide*»: è appunto a questo che mi voglio riferire, nell’ottica di far sì che il CG non sia quindi un Comitato portuale... mutilato della componente privata, ma qualcosa di totalmente nuovo. Insisto quindi sull’opportunità di non perdere il valore della collegialità tecnica a mio avviso espressione del nuovo CG, che si perderebbe necessariamente qualora esso fosse composto da soggetti politicamente eletti, e tra l’altro verosimilmente già molto occupati ad assolvere i gravosi compiti che i cittadini elettori hanno chiesto loro di svolgere. Col rischio di dover rimpiangere le competenze tecniche che, sia pur in una situazione di scarsa trasparenza e conflitti di interesse spesso neppure così latenti, il vecchio Comitato portuale era comunque in grado di esprimere.

Quindi, insisto sulla necessità di ben applicare il nuovo art. 9 della l. n. 84/1994, anche perché costituisce davvero un passo avanti la scelta del legislatore di individuare esclusivamente soggetti “pubblici” all’interno degli organi decisionali delle AdSP: ciò infatti ha ulteriori valenze significative sul piano della *governance*, perché recide qualsiasi commistione tra regolatore e regolato, che è sopravvissuta invece per troppo tempo nella vigenza del precedente assetto.

Sotto questo profilo, ben vengano i “luoghi” di dialogo pubblico-privato immaginati dalla riforma, sia all’interno delle AdSP (mi riferisco all’organismo di partenariato della risorsa mare, di cui all’art. 11-*bis*, e alla mantenuta, sia pur riformata, commissione consultiva di cui all’art. 15), sia a livello nazionale (ciò vale per la partecipazione dei «*rappresentanti delle associazioni datoriali e sindacali delle categorie operanti nel settore marittimo portuale comparativamente più rappresentative sul piano nazionale*» alle riunioni della Conferenza di cui all’art. 11-*ter*, secondo comma). Ma tale dialogo deve restare confinato alla consultazione, senza alcun deragliamenti verso condivisione o peggio codecisione delle scelte regolatorie.

E anche per questo, *va sans dire* che, quanto più presidente, CG (e segretario generale) esprimano competenze tecniche, e tanto più essi saranno immuni da fenomeni di cattura ad opera dei potenziali destinatari delle loro decisioni.

5. L’importanza di una “gestione consiliare” dell’AdSP porta a chiedersi se sia stata persa l’occasione di trasformare le Autorità in s.p.a., come da taluni auspicato. Io continuo a ritenere che, nella misura in cui i porti restino demaniali e debbano essere regolati dall’AdSP, sia nettamente preferibile il modello di ente pubblico rispetto a quello societario. Tanto più che, come ho avuto modo di ricordare anche in passato, una società pubblica che è costituita per legge per gestire beni pubblici e fare programmazione strategica

difficilmente può essere trattata come una società commerciale di diritto comune, con conseguenti incertezze molto rilevanti sul regime concretamente applicabile a singole scelte dell'ente, a tacere dei profili concernenti a quel punto l'inevitabile applicazione della disciplina degli aiuti di Stato rispetto a qualsiasi trasferimento di risorse pubbliche o "tassa" percepita dall'ente stesso, vero elemento decisivo per la politica portuale nazionale, su cui mi soffermerò brevemente anche dopo. Inoltre, sarebbe stato poi molto più complesso organizzare il coordinamento tra l'Autorità e le (altre) amministrazioni che operano nei porti.

È pur vero che esistono Stati nei quali il modello del cd. *landlord port* è gestito da un soggetto costituito in forma di società; ma ho la sensazione che non si possa esportare quel modello senza tener conto del tessuto normativo complessivo di ciascuno Stato. E in Italia, per me, il rischio sarebbe stato quello di aumentare confusioni e incertezze.

Anche il paragone con gli aeroporti può essere pericoloso, tra l'altro perché il gestore aeroportuale è sì una società per azioni, talora anche quotata, ma non ha competenze di regolazione, né di programmazione del territorio, né di coordinamento con altre amministrazioni dello Stato (*massime*, l'ENAC), dalle quali, anzi viene capillarmente disciplinato.

Insomma, fino a quando il demanio portuale non sarà privatizzato, o privatizzabile, e non credo che la questione sia in agenda, meglio avere le AdSP come enti pubblici a tutti gli effetti. Ciò comprende anche l'obbligo di leale cooperazione tra gli enti che si rapportano con le AdSP e tra gli organi dell'AdSP medesima: a questo proposito, risulta che non in tutti i porti questa leale cooperazione vi sia stata, con conseguenti ricadute molto negative anche sul funzionamento e la capacità decisionale dell'ente. Sarà opportuno quindi che, con l'occasione della riforma, questi principi siano ben presenti sia in capo ai soggetti che provvederanno alle nomine, sia in capo ai nominati.

6. Giova a questo punto cambiare decisamente prospettiva, e chiedersi "quale" regolazione avviene nei porti, soprattutto a valle della riforma.

Che i porti siano "mercati" è un dato ormai acquisito da un trentennio, per lo meno nella scienza giuridica⁷. Ma come si osservava, trattasi di mercati cangianti a seconda delle attività che vi si svolgono. E per quanto riguarda l'attività di regolazione di questi "mercati", il fondamentale ruolo richiesto alle AdSP, che lo esercitano in via sostanzialmente esclusiva, è quello di disciplinare l'accesso al demanio, e cioè – ma solo sotto questo specifico profilo – l'accesso al mercato delle operazioni e servizi portuali in senso stretto, nonché (aspetto forse più in ombra, ma non meno rilevante) delle attività industriali che si svolgono nei porti. E in questa attività, è chiaro anche il rilievo sia del decreto legislativo n. 50/2016, sia del regolamento UE sulla fornitura dei servizi portuali e la fissazione di regole comuni relative alla trasparenza delle relazioni finanziarie nei porti, anch'esso appena approvato.

Quanto sopra non significa affatto che le AdSP non abbiano altri compiti (anzi) o che non vi siano servizi regolati all'interno del porto: sotto quest'ultimo profilo, vanno anzitutto annoverati i servizi tecnico-nautici, che tuttavia sono principalmente oggetto di regolazione da parte dell'Autorità marittima, quindi direttamente da un organo decentrato del MIT, in coerenza con l'esigenza di disciplinare in modo omogeneo e unitario a livello nazionale i servizi attinenti alla sicurezza portuale, che non può essere diversa porto per porto, non essendo ammissibile che sui livelli di sicurezza possano svilupparsi forme di "concorrenza" tra porti. Anzi, al riguardo, bene ha fatto il decreto 169/2016 a non modificare questo assetto, e meglio ha fatto il legislatore che è recentissimamente intervenuto sull'art. 14 della l. n. 84/1994, con la l. n. 230/2016 che

⁷ Cfr. G. PERICU, voce *Porto*, in *Enc. del Diritto*, vol. XXXIV, Milano, 1985, 424 ss.

ha aggiornato e migliorato ulteriormente la disciplina di questi servizi e ha ulteriormente codificato e precisato la loro funzione al servizio della sicurezza. E al riguardo, del resto, i rapporti tra AdSP e Autorità marittima si sono da tempo assestati, e non credo vi saranno problemi a continuare la cooperazione tra amministrazioni portuale e marittima anche post decreto 169/2016.

Viceversa, le AdSP possono – e anzi debbono – regolare i servizi di interesse generale (diversi dai servizi tecnico-nautici) che si svolgono in ambito portuale, ma anche qui con alcuni limiti e altrettante interferenze: i limiti sono dati dalla necessità di una profonda rivisitazione dei due decreti ministeriali che, nel 1994 (*i.e.*, 23 anni fa, e cioè qualche era geologica fa dal punto di vista della normativa sopravvenuta, nazionale ed europea), hanno “elencato” i servizi di interesse generale: a mio avviso, quell’elenco andrebbe depurato di alcune voci, perché ormai possono essere definiti tali solo le manovre ferroviarie in porto, la raccolta e gestione dei rifiuti e le stazioni marittime. E andrebbe forse meglio integrato con la disciplina inerente alcuni “servizi” – come quelli relativi alla security portuale – la cui importanza è certamente diversa rispetto al 1994.

Le interferenze riguardano invece la competenza esercitata da altre autorità, in particolare l’ART per quanto concerne i servizi ferroviari in porto, e le imprese concessionarie di tali servizi. In materia, va sicuramente fatta una riflessione più ampia sulle prerogative dell’ART dentro i porti, che purtroppo, per limiti di tempo e di spazi, in questa sede debbo omettere.

Resta poi ferma la competenza dell’AGCM, che peraltro nessuno discute o ha mai discusso, e che tuttavia non è regolatoria, non per lo meno nel settore che qui interessa, laddove, e con tutto il rispetto, i tentativi ripetutamente compiuti, talvolta anche in modo “muscolare”, per liberalizzare i servizi tecnico-nautici credo abbiano scontato, almeno in passato, un qualche *gap* conoscitivo e una scarsa collaborazione con le amministrazioni più direttamente competenti, che mi auguro siano definitivamente superate, tanto più alla luce della nuova l. 230/2016 e del regolamento UE sulla prestazione dei servizi portuali.

Le AdSP non “regolano” quindi mercati, né “sistemi portuali”: rispondono all’esigenza di promuoverne lo sviluppo, coordinandosi con le altre amministrazioni competenti nel porto, e con quelle, site fuori dal porto, dalle quali dipende la realizzazione e la gestione delle reti e degli altri nodi logistici.

È tuttavia già un compito ambizioso, e fondamentale per lo sviluppo del settore e dell’economia del Paese.

7. Col che restano tuttora alcune azioni da compiere estranee alla riforma, ma indispensabili per il settore portuale: per motivi di tempo mi riferisco soltanto ai rapporti con l’UE, in particolare sotto il profilo dell’assoluta necessità di un chiarimento complessivo sul regime degli aiuti di Stato ai porti italiani. Da qui passa la politica industriale e infrastrutturale del nostro Paese, senza la quale neanche la migliore *governance* porterà un rilancio e sviluppo nel settore e nell’economia, del mare e di terra.

E al riguardo, rischia di diventare sterile discettare di autonomia finanziaria delle AdSP, o di politiche infrastrutturali nazionali per i porti, senza affrontare il tema dell’applicazione delle norme sugli aiuti di Stato, e dei concreti spazi di manovra e di decisione autonoma che, al riguardo, lo Stato italiano deve potersi preservare.

Da tempo ho fatto presente la necessità di una *task force* al massimo livello, tecnico e politico, per affrontare questo dossier con la Commissione: la Conferenza nazionale di coordinamento delle AdSP potrebbe farne il primo e importante oggetto di discussione, proprio a causa della strategicità della questione che vale per tutti i porti italiani. Colgo quindi l’opportunità di questo convegno per chiudere con questo invito.