

# Infrastrutture e lavoro portuale

**T**ra gli argomenti dell'imminente Italian Cruise Day, in programma nei giorni del 24 e 25 ottobre presso la Stazione Marittima di Napoli, il ruolo delle infrastrutture portuali quale indispensabile supporto per il rilancio dell'industria crocieristica rivestirà grande interesse tra gli operatori. Lo ha espressamente preannunciato Pierfrancesco Vago, Presidente di CLIA (Cruise Lines International Association) Europa ed Executive Chairman di MNS Crociere, affermando "la collaborazione con le associazioni portuali è un fattore chiave per l'intero comparto [.....] Una relazione costruita su interessi comuni e rispetto reciproco aumenterà le prospettive di un successo di lungo periodo".

In questa prospettiva manifesta e

non procrastinabile è la necessità di una profonda revisione di uno strumento quale la legge di riforma portuale 84/1994, resa ancora più evidente dall'esigenze di spazi, servizi e coordinamento tra i medesimi, anche con riferimento al retro-porto ed ai servizi successivi allo sbarco dei passeggeri, emerse con lo sviluppo dell'industria crocieristica nel bacino del Mediterraneo. In numerosi scali italiani con la progressiva crescita numerica dei transiti crocieristici ed il notevole aumento delle dimensioni degli scafi si è venuta a registrare l'inadeguatezza delle aree originariamente destinate ad accogliere il traffico passeggeri.

Alcuni scali italiani hanno reagito a tale pressante richiesta del mercato, spesso con la partecipazione diretta di

imprese private tra cui, in modo sempre più diffuso, le stesse società di navigazione.

Così a Civitavecchia, che ha visto una crescita costante del proprio Rome Cruise Terminal (RCT), la compagine sociale (Costa Crociere, Marininvest e Royal Caribbean Cruise) oltre a realizzare una struttura in grado di ricevere lo sbarco contemporaneo di due navi crociera, ha la possibilità di espandere la propria attività su due terminal "semi-permanenti", per consentire lo sbarco contemporaneo di ulteriori quattro navi. Napoli gestisce con la Stazione Marittima sette moli, realizzando al contempo una piena sinergia con il trasporto locale e le escursioni turistiche a mezzo di aliscafi e traghetti. Un ampliamento di spazi disponibili per il settore cro-



cieristico, realizzando al contempo lo sbarco dei passeggeri in un contesto di sicura suggestione, è stato realizzato dall'Autorità Portuale di La Spezia, con la possibilità di accesso, ai fini delle operazioni di sbarco ed imbarco passeggeri, alla base militare navale.

Un progetto di ampio respiro, con partecipazione di capitale privato nella realizzazione e gestione di infrastrutture portuali dedicate al settore crocieristico è costituito dal "Palacrociera" di Savona, dedicato agli itinerari mediterranei delle navi di Costa Crociere, che gestisce direttamente il terminal, con tre accosti dedicati ed una banchina pubblica: in corso di realizzazione è una stazione marittima satellite, per ampliare la capacità ricettiva della struttura.

In tema di futuri sviluppi non si può tacere un accenno al progetto *Venice 2.0.*, presentato ufficialmente presso l'Ateneo Veneto il 7 ottobre da parte di Duferco Engineering: un nuovo terminal crociera alla bocca del lido di Venezia, oltre la struttura del Mose. L'iniziativa – nei termini di una stretta cooperazione tra privato e pubblico – costituisce una soluzione innovativa e compatibile con la delicatezza della laguna veneta, offrendo al contempo sostegno per lo svi-

luppo dell'attività crocieristica. In particolare, il trasbordo dai crocieristi da e per la Stazione Marittima – che resterà in attività, accogliendo anche le navi di stazza minore – avverrà con battelli ecocompatibili di piccole dimensioni, il cui percorso garantirà la suggestiva visione di Piazza San Marco dalla Laguna. E' anche previsto il "coldironing", l'elettificazione delle banchine, con il conseguente spegnimento dei motori marini per tutta la durata della sosta, e sostanziale abbattimento dell'inquinamento atmosferico.

Ancora vincolati ad una partecipazione pubblica maggioritaria sono Stazioni Marittime di Genova e Porto Livorno 2000 nella città labronica, sebbene processi di "privatizzazione" ed iniziative volte a suscitare l'interesse di capitale privato siano in progresso.

Proprio relativa allo scalo di Livorno è la recente pronuncia del Consiglio di Stato (VI Sezione, n. 4667, 12 settembre 2014) che richiama ed applica i principi di cui alla legge 84/1994 alle infrastrutture portuali dedicati al settore delle crociere, rendendo manifesta la necessità di un intervento realistico ed urgente del legislatore, per adeguare gli strumenti normativi alle esigenze di un'industria che lo scorso anno ha generato quasi quaranta milioni di Euro di contributo diretto, supportando in Europa oltre 339.000 posti di lavoro.

In breve, proprio per le carenze di spazi da destinare agli accosti di navi crociera, nell'ambito del porto di Livorno la banchina "Alto Fondale", assentita in concessione ex art. 18 legge 84/1994 alla CILP (Compagnia Impresa Lavoratori Portuali), era stata dedicata, in via temporanea e contingente, ed in attesa degli opportuni ampliamenti della Stazione Marittima (gestita dalla società Livorno 2000, di cui la stessa Autorità Portuale è azionista di riferimento) ad accosti di navi crociera. La temporaneità e contingenza si è estesa, con regolarità, per oltre dieci anni, per cui CILP ha ritenuto di concludere direttamente accordi con una società di navigazione, segnatamente la Carnival, proponendosi quale "terminalista" per il settore delle crociere. A ciò diffidato da un paio di note emesse nel luglio 2012 dall'Autorità Portuale di Livorno, CILP le impugnò innanzi al TAR Toscana, ottenendone l'annullamento.

Sulla vicenda si è pronunciato recentemente il Consiglio di Stato, accogliendo le argomentazioni di Livorno 2000 e dell'Autorità Portuale di Livorno.

In particolare, il Consiglio di Stato ha statuito che:

il carico di provviste, vettovagliamento ed altro materiale destinato al consumo diretto a bordo delle navi passeggeri (segnatamente, navi da crociera)



è estraneo al ciclo di trasporto della merce, come ad altre operazioni, che non possono essere qualificate come operazioni portuali;

alla luce della modifica introdotta dall'art. 2, comma 17 del DL 535/1996 (convertito nella legge 647/1996) che ha eliminato dall'art. 18 comma 1, legge 84/1994 il riferimento alle attività relative ai passeggeri, va escluso che un'impresa autorizzata all'esercizio di operazioni portuali e divenuta concessionaria di aree e banchine ai sensi dell'art. 18 possa utilizzarle anche per le attività relative ai passeggeri;

le attività a servizio delle navi da crociera e tutti i servizi accessori non costituiscono un *tertium genus* distinto dalle operazioni portuali e dai servizi di interesse generale, disciplinati dall'art. 6), lett. c della legge 84/1994 ed individuati dal Decreto del Ministero dei Trasporti del 14 novembre 1994.

Sebbene la ricostruzione effettuata in punto di diritto dal Consiglio di Stato sia difficilmente criticabile, è indubbio che alle esigenze del settore crocieristico, quale fenomeno di dimensioni e caratteristiche singolari, la legislazione portuale, al di là di iniziative coraggiose dei singoli, deve dare una risposta chiara e coerente. Ripensamento del quadro normativo che, necessariamente, dovrà estendersi alla pianificazione del retro porto e delle infrastrutture a sostegno del terminal crocieristico, nel cui ambito gli aeroporti dovranno giocare lo stesso ruolo della ferrovia per il traffico merci. Il coordinamento da realizzare è con strumenti urbanistici di più ampio respiro, che tengano tuttavia conto della presenza nel proprio territorio di una struttura portuale e crocieristica di momento, così che – ad esempio, proprio per Genova – all'aeroporto sul mare, si sostituisca un "aeroporto del mare".

**Enrico Vergani**  
**Studio Legale Garbarino Vergani**

