

Studio Legale
Prof. Avv. Francesco Mastro
Patrociniante in Cassazione

ECC.MO SIG. PRESIDENTE E COMPONENTI
IX COMMISSIONE TRASPORTI POSTE E TELECOMUNICAZIONI
CAMERA DEI DEPUTATI

RELAZIONE ESAME PROPOSTA DI NOMINA A PRESIDENTE DELLA ADSPMAM

PROF. AVV. FRANCESCO MASTRO

Il sottoscritto è Professore Universitario di “Diritto dei Trasporti e della Navigazione” del Corso di Laurea in Ingegneria delle infrastrutture per una mobilità sostenibile, nonché, “Diritto della Navigazione” nel Corso di Laurea di Scienze Giuridiche da quasi 10 anni. **Altresì, a conforto di una perfetta conoscenza dei meandri delle responsabilità penali nella pubblica amministrazione, il sottoscritto è anche professore Universitario di Diritto Processuale Penale e, come gli altri insegnamenti, a contratto e con titolarità di cattedra.**

Le mie competenze gestionali nelle realtà amministrative portuali si sono sviluppate in quasi vent'anni di attività professionale ed istituzionale per aver amministrato, nei relativi comitati portuali e comitati di gestione, le Autorità Portuali della Puglia e del Molise (Termoli, Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli, Brindisi, Taranto). La mia lunga attività professionale, pratica, accademica e amministrativa **ha favorito la formazione di una profonda conoscenza delle problematiche, delle dinamiche socio-economiche, delle realtà operative concrete e dei profili pratici del settore amministrativo portuale, marittimo e dei trasporti, oltre che del settore professionale penale, permettendomi di ricoprire cariche accademiche e dirigenziali associative, conoscere approfonditamente i meccanismi della attività portuale ed amministrativa.**

Esperienza consolidata nella gestione e organizzazione del lavoro, con una comprovata **capacità di costruire e guidare team verso il raggiungimento di obiettivi strategici. Dimostro autorevolezza nelle decisioni, unita a un approccio umano ed empatico, che favorisce un ambiente di lavoro collaborativo e motivante. Negli anni di amministrazione dei porti, ho intessuto relazioni istituzionali solide, oltre che con gli stakeholders del luogo, rafforzando la rete di collaborazioni e supporto. Un importante supporto sviluppato con ottimi risultati è dato dalla conoscenza coltivata negli anni con gli uffici dei relativi enti locali che sovrintendono a demanio, programmazione territoriale, amministrazione ed economia.**

Tali esperienze hanno comportato la radicalizzazione di una altissima competenza nella gestione della **Autorità di Sistema Portuale, nonché completa conoscenza delle realtà economico-sociali, industriali ed occupazionali delle comunità locali. Negli anni di amministrazione è maturato un profondo, proficuo, rapporto col personale tecnico ed amministrativo in forza alla Autorità di Sistema, con il naturale risultato di poter gestire al meglio ogni problematica gestionale dei porti.**

Al fine di poter comprendere le attività che andranno a caratterizzare i poteri del Presidente di ADSP, **giòva ricordare, a mente dell'art. 6 co. 5 L. 84/94, che l'Autorità di Sistema Portuale è ente pubblico**

non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale ed è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

Tuttavia, la norma sembra, in modo netto, indicare che l'attività di organizzazione e gestione va realizzata in sintonia con le realtà amministrative locali all'interno delle quali insiste il porto della ADSP. A completamento di illustrazione del concetto di amministrazione e gestione della ADSP, va ricordato che è necessaria una visione globale strategica, nazionale ed europea, necessitando di uno stretto coordinamento con l'apparato ministeriale. Il porto è sì una realtà che deve crescere in coesistenza con la città e gli altri enti locali, senza, però, disattendere al principio di importanza strategica nazionale quando, come nel caso della ADSPMAM, i traffici, linfa del porto, si intrattengono con paesi anche extraeuropei.

Non si può non indicare, pertanto, quali siano i porti e le loro caratteristiche di base che insistono nella ADSPMAM:

Il porto di BARI risulta classificato quale porto di II Categoria – 1° classe con Regio Decreto n. 1514 del 23.08.1934. Attualmente riveste funzione commerciale, logistica, industriale, petrolifera, di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi, peschereccia, turistica e da diporto. La sua rilevanza economica risulta essere internazionale.

Il porto di BRINDISI risulta classificato, nel riguardo del commercio, quale porto di II Categoria – 1° classe e di I Categoria nei confronti della difesa militare, con Regio Decreto n. 662 del 18.04.1915. Attualmente riveste funzione commerciale, logistica, industriale, petrolifera, di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi, peschereccia, turistica e da diporto. La sua rilevanza economica risulta essere internazionale. Le aree portuali identificate sempre con Regio Decreto n. 662 del 18.04.1915 risultano inoltre incluse nell'Elenco dei porti Militari strategici di cui al DPR n. 90 del 15.03.2010.

Il porto di MANFREDONIA risulta classificato quale porto di II Categoria – 1° classe con il Decreto Interministeriale n. 2849 del 24.08.1981, pubblicato su G.U. 135 del 19.05.1982. Attualmente riveste funzione commerciale, logistica, industriale, petrolifera, di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi, peschereccia, turistica e da diporto. La sua rilevanza economica risulta essere internazionale.

Il porto di BARLETTA risulta classificato quale porto di II Categoria – 2° classe con Regio Decreto n. 761 del 06.12.1908. Attualmente riveste funzione commerciale, logistica, industriale, petrolifera, di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi, peschereccia, turistica e da diporto. La sua rilevanza economica risulta essere nazionale.

Il porto di MONOPOLI risulta classificato quale porto di II Categoria – 3° classe con il Regio Decreto n. 196 del 21.04.1901. Attualmente riveste funzione commerciale, logistica, industriale, petrolifera, di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi, peschereccia, turistica e da diporto. La sua rilevanza economica risulta essere nazionale.

Il porto di TERMOLI risulta classificato quale porto di II Categoria – 4° classe con Regio Decreto n. 1751 del 03.11.1921. Attualmente riveste funzione commerciale, logistica, di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi, peschereccia, turistica e da diporto. La sua rilevanza economica risulta essere nazionale.

Sviluppare i porti significa sviluppare l'economia del Paese. Secondo il centro studi Srm l'insieme della logistica marittima in Italia vale il 9% del Pil nazionale.

La centralità di queste infrastrutture è quindi evidente, così come evidente è la sfida che da qui ai prossimi anni i porti italiani dovranno ingaggiare prima di tutto in Europa. Una sfida che si consuma non solo con i porti del Nord ma anche con quelli africani, come il porto marocchino di Tangeri Med,

che oggi vanta la più elevata capacità di movimentazione container del Mediterraneo e una delle free zone più dinamiche al mondo. Va tenuto, tuttavia conto del grande traffico di cui i porti del basso Adriatico si sono resi protagonisti che si sta tentando di interessare con i Paesi non solo transadriatici ma con i Paesi del Medio Oriente. Una parentesi, a questo punto, si ritiene doverosa nel ricordare che il commercio globale via mare è aumentato del 2,2 % nel 2023 fino a prevedere un aumento in tutto il

2025 del 2,6 %. È agevole desumere, pertanto, che stiamo assistendo ad un incremento della domanda di mercato che si riflette su una maggiore richiesta di stiva nonostante le difficoltà causate dal RE-ROUTING, ovvero quel fenomeno della circumnavigazione dell'Africa.

Inevitabile è operare uno sguardo sul Mediterraneo che, per centralità geografica, in cui l'ADSPMAM dovrà raggiungere una importanza strategica indiscutibile, si ritiene in crescita media annua al 2028 di circa il 3% per il traffico container.

Giova considerare che la tendenza che si sta manifestando riguarda il crescente interesse verso la regionalizzazione dei flussi di commercio con il progressivo aumento delle rotte a corto raggio e dove, mentre il commercio USA-CINA si riduce e quello UE-CINA aumenta, si consolida la rotta via mare ASIA/EURO-MEDITERRANEA.

Ed è proprio nello Short Sea Shipping che l'Italia continua a primeggiare in Europa per volume delle merci movimentate pari a 305 mln di tonnellate e con una quota di mercato superiore al 17% del totale.

Le linee strutturali e strategiche da seguire per ordinare al meglio la crescita dei nostri porti di domani debbono concentrarsi su diversi aspetti chiave per migliorarne la loro efficienza, la sostenibilità e soprattutto la loro integrazione con le comunità locali; quest'ultimo punto, da sempre, per la sua specificità tutta italiana, vera chiave di lettura cui cimentarsi per un approccio consapevole ai temi dello sviluppo del traffico marittimo.

Un accento particolare va posto sulle modalità di sviluppo infrastrutturale del porto, nonché, alla incentivazione dei traffici, non solo commerciali ma, anche, alle movimentazioni Ro-Ro e Ro-Pax, laddove i flussi crocieristici sono in tendenziale aumento, anche rispetto a quelli passeggeri traghetti, i quali vanno incentivati con adeguati lavori di predisposizione degli attracchi e relativi terminali.

Tali modalità, pertanto, dovranno indiscutibilmente essere dettate dalla tutela della sicurezza delle attività portuali, caratterizzazione di alto grado di sostenibilità energetica e ambientale. I concetti di decarbonizzazione e transizione energetica dovranno fortemente caratterizzare ogni attività di sviluppo del porto, necessario è il rispetto dei traguardi del Green Deal.

Va posto all'attenzione della Ecc.ma Commissione che trattasi di Autorità di Sistema Portuale composta da ben sei porti, tra cui la interregionalità per la presenza della Molisana Termoli. I risultati della movimentazione delle merci, pari a quasi 20 mln di tonnellate e dei quasi 6.000 accosti in vertiginosa crescita, e i corposi investimenti, agganciati a PNRR e fondi complementari, richiedono una conoscenza capillare delle procedure avviate e la garanzia di avere la capacità di portare a termine quanto virtuosamente avviato.

Non da poco, appare fondamentale e prioritario attendere ad importanti attività di completamento della infrastrutturazione urbanistica e tecnologica già avviate ed in corso, quali: Banchine, Dragaggi, Opere di Difesa Marittima, revamping di opere di difesa marittima strategica come per il Porto di Manfredonia, sviluppo delle tecnologie di gestione, urbanizzazione dei porti. Relativamente a questo ultimo aspetto è in fase di vivace attività la predisposizione degli strumenti urbanistici per i porti, tranne Manfredonia che ne è già dotato e che non ha bisogno di novazione secondo la recente norma di cui al Dlgs 169/2016 ed il porto di Brindisi approvato nel Gennaio scorso, secondo la recente normativa, costituendo il primato in Italia dopo la riforma legislativa.

Si rende necessaria una forte attività di contrasto del calo dei traffici del Porto di Brindisi, decarbonizzato, incentivando gli investimenti dei privati e la riconversione industriale dei retroporti, anche agli incentivi legati alle ZES.

Incentivazione del ruolo geopolitico dei sistemi portuali nella logica transfrontaliera, costituendo una associazione con i porti del basso Adriatico prospicienti, al fine di valorizzare il ruolo di cerniera ovest-est.

Valorizzare la posizione dei porti nei processi di decarbonizzazione in atto e, quindi, sia sotto il profilo dell'approvvigionamento dei combustibili sostenibili, che quello della filiera dei rinnovabili. Un ruolo importante possono svolgere i Porti nei processi legati alla delocalizzazione degli impianti produttivi, specie l'automotive.

Gli interventi sono davvero numerosi e delicati, necessitano non solo di alta capacità manageriale, quanto, soprattutto, di estrema conoscenza degli operatori, i meandri dell'amministrazione portuale e le conoscenze della capacità e modalità di lavoro di ogni dipendente, ad ogni livello.

Vanno osservate condotte ligie a doveri di trasparenza, coerenza amministrativa e grande capacità di coinvolgimento, non solo degli enti locali che insistono nella ADSP, quanto, forse in modo particolare, al cd Partenariato, organo normativo non vincolante che esprime i propri pareri in ordine alle sedute di CdG, composto da tutti i rappresentanti degli operatori portuali.

È necessario, dunque, predisporre un piano chiaro e fattibile che tenga conto di una industrializzazione Green e sostenibile e della capacità di attrazione di merci e passeggeri.

Si ritiene, di poter presentare una candidatura che soddisfa, oggettivamente, le necessità della legge sancite dall'Art. 10 comma 1, D.Lgs 169/2016, attesa la comprovata esperienza e qualificazione nei settori dell'economia dei trasporti e portuali.

Roma, 21/05/2025

Con osservanza.

Prof. Avv. Francesco Mastro

