

interessata a richiedere le aree dell'attuale terminal Seatrag in virtù di contratto con Grimaldi Group, ribadisce che la Grimaldi Euromed ha un accordo con la Seatrag e non intende affidare alla TDT i medesimi servizi né ora né in futuro. Con successiva nota del 16.10.2015 Grimaldi Euromed ribadisce che intende mantenere e incrementare i propri livelli di traffico nel porto di Livorno e si impegna a fare quanto è possibile affinché Seatrag adempia tempestivamente e debitamente nei confronti dell'AP di Livorno alle proprie obbligazioni relative alle occupazioni temporanee delle aree demaniali a partire dal 01.10.2015. Successivamente nel dicembre del 2015 nuova nota della Grimaldi Euromed con la quale si esprime preoccupazione per la presentazione di domande di concessione di società concorrenti che se risultanti aggiudicatrici implicherebbero la determinazione della Compagnia di abbandonare gli approdi nel Porto di Livorno.

Singolare – a dir poco – che in data 16.12.2015 il Commissario della AP, Gallanti, indirizza una nota a Grimaldi Euromed per comunicare che si sarebbero dovute considerare prive di effetto dalla data del 01.10.2015 le autorizzazioni del 22.09.2015, con scadenza al 31.12.2015, poiché la società beneficiaria, la Seatrag, non aveva provveduto alla presentazione delle polizze fideiussorie a garanzia delle occupazioni, le quali tuttavia per tutto quel periodo di tempo erano state operative a favore della società, che ne ha perso l'uso solo per gli ultimi quindici giorni.

Questi dati, come si vedrà anche nel seguito, affrontando i temi difensivi, dimostrano come, in realtà, i vertici dell'AP abbiano praticato una torsione delle norme di disciplina delle aree demaniali a tutto favore dell'armatore Grimaldi, dietro l'ammonimento, neanche tanto implicito, del medesimo di abbandonare il porto di Livorno in caso di mutamento dei soggetti abilitati ad operare sulle aree retrostanti gli accosti di cui trattasi.

A fronte ed in aggiunta a questi dati investigativi, il patrimonio conoscitivo di chi scrive si è arricchito a seguito dell'espletamento degli interrogatori di garanzia dei pubblici ufficiali per i quali è stata richiesta la misura interdittiva, cui ha fatto seguito il deposito di memorie difensive e ampia produzione documentale.

Ebbene, le linee strutturali delle difese seguono una traccia comune così sintetizzabile.

Tutto muove dalle vicende storiche dell'amministrazione delle aree in parola. Originariamente oggetto di concessione, la n. 48/2001, a favore della TDT srl, quando nel 2007 la LTM- Autostrade del mare rappresentò all'AP l'opportunità di acquisire nuovi traffici di linea dell'armatore Grimaldi verso la Spagna e la TDT non mostrò interesse alla prestazione di quei servizi, le aree retrostanti gli accosti 14 E/F/G furono sostanzialmente rinunziate dalla TDT, con atto del 31.08.2007.

La delibera del Comitato Portuale di Livorno n. 16 del 21.11.2007 indica esplicitamente le ragioni di interesse pubblico che si ritenne potessero mutare il regime delle aree, individuato nel *continuo sviluppo nel traffico cabotiero e short sea shipping che reso estremamente urgente l'azione di*

interventi anche governativi volti a sostenere politica delle autostrade del mare (...) la crescita costante dei traffici ro-ro e ro-pax ha innalzato fortemente il livello di utilizzazione degli accosti e degli spazi operativi in concessione nel porto di Livorno, non consentendo nella situazione infrastrutturale attuale di offrire piena disponibilità ed operatività per navi con itinerario non modificabile ed a rampa poppiera.

In data 11.06.2008 l'AP e la TDT stipularono l'accordo novativo n. 21 Registro concessioni col quale gli accosti 14 E/F/G e le aree retrostanti furono retrocessi all'AP proprio sulla scorta delle esigenze del porto di Livorno di dare possibilità di nuovi collegamenti, incrementati di recente con l'inaugurazione di nuove linee ro-ro-pax che rendono necessario ad oggi anche la disponibilità dell'accosto 14E poppiero.

In data 21.06.2008 AP e Capitaneria di Porto emanarono le ordinanze congiunte 90 e 12 del 2008 con le quali identificarono gli accosti pubblici disciplinandone l'utilizzo e vincolarono l'accosto 14/E alla linea di navigazione Livorno-Barcellona e in subordine alla linea Livorno-Valencia, l'accosto 14/F ai traffici ro-ro con la Sicilia e in subordine alla linea Livorno-Valencia e l'accosto 14/G ai traffici ro-ro con la Sicilia e con la Tunisia.

Nell'anno 2011 l'armatore Grimaldi sostituì la LTM con la Sintermar, la quale iniziò a beneficiare dell'occupazione temporanea delle aree.

LTM impugnò tali autorizzazioni in quanto Sintermar era già titolare di concessione e il TAR Toscana le ritenne invece legittime sul presupposto proprio dell'ordinanza anzidetta che vincolava l'uso di quelle banchine e delle aree retrostanti.

È bene fin da subito chiarire che tale pronuncia non scalfisce le valutazioni sulla rilevanza penale delle autorizzazioni di cui si discute e sul vantaggio procurato a Sintermar ed agli altri soggetti privati: invero, dell'ordinanza sopra richiamata, dopo un primo periodo di utilizzazione delle banchine riservate da parte di più armatori, s'è beneficiata esclusivamente l'armatore Grimaldi e le società dal medesimo scelte per le operazioni portuali e se è innegabile che l'adozione di quel provvedimento non è imputabile ad alcuno degli odierni indagati, è vero, tuttavia, che i medesimi hanno assecondato, chi più, chi meno, tale situazione.

Valutazioni supplementari devono, poi, spendersi proprio su tale ultimo profilo in merito alla posizione dell'indagato Corsini.

Egli, infatti, solo in data 13.03.2017 ha assunto la carica di Presidente dell'AP di Livorno (e Piombino), innanzi ad una per vero confusa e alquanto disorganica gestione degli accosti di cui trattasi, ha trovato l'opportunità di superare il regime delle (stabili) autorizzazioni temporanee nella candidatura di SDT, nuovo soggetto nato nel 2016 dalla fusione tra Sintermar spa e TDT e nuovo

contrattista con l'armatore Grimaldi, a impresa concessionaria, la quale, tuttavia, doveva munirsi dell'autorizzazione ex art. 16 L. n. 84/1994.

Sebbene la STD non avesse ancora una struttura idonea al conseguimento dell'autorizzazione ex art. 16 cit., Corsini ha nuovamente autorizzato in plurime occasioni la SDT all'occupazione temporanea, anche con provvedimenti adottati in sanatoria, vale a dire ad occupazione già iniziata. Tanto non consente a Corsini di sottrarsi alle valutazioni sul suo coinvolgimento nella vicenda nella misura in cui anch'egli ha dato continuità ad un sistema di autorizzazioni illecite che proseguiva da anni, assecondandolo supinamente.

Eppure, merita notare proprio a Corsini deve attribuirsi il superamento dell'ordinanza congiunta AP-Capitaneria di Porto del 2008, in quanto nel luglio del 2018 ha emanato con il Comandante del Porto una nuova ordinanza che ha abrogato quella precedente.

Questo dato induce una riflessione: è evidente, con riferimento questa volta in particolare alla posizione di Provinciali, che nulla impediva l'abrogazione di quell'ordinanza già negli anni precedenti, ma ciò che risulta singolare è che l'AP si è determinata a tanto solo dopo che SDT ha avanzato la richiesta di concessione, mentre in precedenza il "sistema" si reggeva sulla convenienza delle autorizzazioni temporanee.

In altri termini, fin quando non si affacciato sulla scena un possibile concessionario, si è preferito mantenere il regime delle autorizzazioni temporanee, sebbene piegate ad un uso improprio, mentre non si è esitato a mettere mano all'ordinanza del 2008 appena l'assetto non degli interessi pubblici, bensì di quelli imprenditoriali è mutato.

In questo quadro, dunque, non è seriamente prospettabile l'argomentazione addotta da Corsini circa il suo impegno fattivo per modificare il sistema delle stabili autorizzazioni temporanee e la riconduzione alle esigenze contingenti che queste hanno fondato, della pendenza dell'istruttoria per il rilascio della concessione a SDT, vuoi perché tale autorizzazione andava a beneficio di soggetto che proprio in vista della concessione doveva ancora strutturarsi, vuoi soprattutto perché tali autorizzazioni sono state reiterate nel tempo.

Del pari, non può accogliersi la difesa spesa dal Segretario Provinciali e, sebbene declinata con differenti argomenti, quella dell'Avv. Paroli.

Anche loro hanno individuato quale punto di partenza l'ordinanza congiunta AP-Capitaneria di Porto del 2008 per giungere ad affermare che lo strumento dell'autorizzazione temporanea era l'unico utilizzabile per consentire l'uso delle banchine in funzione dei traffici, principalmente, dell'armatore Grimaldi.

L'implementazione dei traffici del Porto di Livorno, oltre alla salvaguardia dei livelli occupazionali dei dipendenti delle imprese terminaliste (o temporaneamente, secondo i provvedimenti incriminati,

ma invece stabilmente, autorizzate) costituirebbe la ragione fondante il rilascio delle autorizzazioni temporanee.

Ebbene, al di là del fatto che gli indagati sembrano trascurare che le autorizzazioni anzidette hanno salvaguardato, in primo luogo, gli interessi economici dei soggetti imprenditoriali autorizzati, tali argomenti svisano i termini della questione e la prospettiva di lettura dei fatti.

Il tema è emerso nel corso degli interrogatori di Provinciali e Paroli (cui si rinvia): il porto di Livorno sconta un difetto strutturale o dimensionale per il quale era e, per certi versi, ancora è inidoneo ad accogliere oltre un certo numero di armatori. Lo stratagemma amministrativo della retrocessione degli accosti e delle aree retrostanti dal TDT e l'ordinanza del 2008 che ha consentito a Grimaldi di utilizzare lo scalo livornese, hanno voluto, appunto, "inventare" spazi dei quali il porto non dispone.

Del resto, gli altri terminalisti sotto contratto con altri armatori (Moby-Onorato ad esempio) sono da anni titolari di concessioni e, dunque, non si spiega perché anche per gli accosti 14E/F/G non si potesse giungere ad una soluzione analoga, se è vero come è vero, per giunta, che oggi SDT ha presentato una richiesta di concessione per quelle aree.

In altri termini, la volontà di mantenere la presenza dell'armatore Grimaldi nel porto di Livorno, pur in assenza di candidati alla concessione per le attività a terra per conto dell'armatore medesimo, ha radicato il sistema illecito delle autorizzazioni temporanee.

Alla stabile presenza di Grimaldi, dunque, avrebbe dovuto coincidere una stabilità - amministrativa prima di tutto - anche nella gestione delle banchine e delle aree retrostanti, mentre all'opposto si è scelta la strada della reiterazione delle autorizzazioni temporanee (e prima proprio dell'ordinanza 2008, mai modificata prima del 2018 - qui si consolidano le responsabilità di Gallanti, Provinciali e Paroli, per quanto lui imputato) che di fatto sostituiva il regime concessorio, senza seguire quell'articolato percorso descritto dalla L. 84/1994 per l'ottenimento della concessione.

Poche ultime note sui temi di diritto.

Anzitutto, il delitto di falso contestato è a dolo generico. Non occorre attardarsi a cercare motivazioni altre dietro la rappresentazione di un dato falso, quale è l'esistenza di esigenze contingenti connesse alle autorizzazioni predicate, appunto, di falsità, né la pretesa tutela di interessi pubblici può incidere sul dolo di falso, che include nient'altro che la consapevolezza della falsità.

Peraltro, l'articolazione delle incriminazioni per falso deve essere colta nella reiterazione dei provvedimenti. In sostanza, può dirsi falsa l'autorizzazione nella misura in cui da un lato attesta la sussistenza di esigenze contingenti e precarie e dall'altro replica tale schema per anni, negando così i suoi contenuti.

Una sorta di falso per diacronia.

Quanto alle ipotesi di abuso d'ufficio, si osservi, infine che *Il dolo intenzionale del delitto di abuso d'ufficio non è escluso dalla mera presenza di una finalità pubblicistica nella condotta del pubblico ufficiale, essendo necessario, per ritenere insussistente l'elemento soggettivo, che il perseguimento del pubblico interesse costituisca il fine primario dell'agente* (Cass. Pen n. 14038/14) e come visto plurimi elementi di prova (vedi i rapporti privilegiati tra Provinciali e gli imprenditori coinvolti nella vicenda, la reiterazione di autorizzazioni a SDT, candidata concessionaria non strutturata, i vantaggi per Sintermar e Seatrag) inducono a escludere che le false autorizzazioni muovessero nel senso della tutela principale di interessi pubblici.

Oltre ai pubblici ufficiali, la richiesta di misura si rivolge anche ai soggetti provati.

Il primo a dover essere preso in considerazione è Baldissara Costantino, consigliere della Grimaldi Terminal Euromed, amministratore delegato della Sintermar spa e consigliere della SDT, diretto rappresentante, dunque, dell'armatore Grimaldi a Livorno.

Recano la sua firma:

- 
- 1) la missiva indirizzata al Presidente ed al Segretario dell'AP di Livorno del 29.12.2015 contenente il monito a mantenere le aree retrostanti gli accosti di cui si serve Grimaldi in capo ai soggetti-imprese legate all'armatore. In quell'epoca Lucarelli Terminal srl, TDT srl, Lorenzini & C srl, Seatrag Autostrade del mare srl e Sintermar spa avevano presentato domanda di concessione delle calate 14E/F/G e esisteva, dunque, il rischio di attribuzione delle aree a soggetti imprenditoriali non legati a Grimaldi. L'autorizzazione poi è stata rilasciata a favore della Sintermar che ha subappaltato l'attività alla Seatrag (v. nota GdF del 13.03.2017). Lo scenario vede Grimaldi Euromed proprietaria della quota del 45% delle azioni Sintermar;
 - 2) l'istanza datata 03.12.2015 per l'autorizzazione temporanea Sintermar;
 - 3) l'istanza del 06.06.2016 per l'autorizzazione temporanea SDT.

Massimiliano Ercoli, invece, ha chiesto l'autorizzazione temporanea per Seatrag del 17.05.2012, in qualità di amministratore della società, oltre a tutte le altre richieste fino al 19.09.2015. Riguardo alla sua posizione si evidenzia nelle indagini della GdF che la Seatrag ha fatto investimenti di notevole importanza proprio in vista dell'uso delle aree di cui si discute, tanto illuminando la sua consapevolezza della reiterazione delle autorizzazioni, sebbene temporanee, e dunque la loro falsità. Dalle conversazioni telefoniche intercettate si comprende, poi, che il ruolo di vertice nella Sintermar e nella SDT è ricoperto di fatto da Neri Corrado, cl 1962. Si rinvia alla richiesta di misura (pag. 31) per ciò che concerne il testo delle conversazioni rilevanti.

Qui basti sottolineare che Neri conversando con Provinciali e con Manzi offre la rappresentazione di se stesso come di soggetto interessato per le due società, entrando nel merito delle vicende che le riguardano.

Anch'egli dunque è indubbiamente consapevole della falsità delle autorizzazioni temporanee e in quanto gestore di fatto degli interessi delle due imprese societarie ispiratore delle medesime e beneficiario dei conseguenti vantaggi illeciti

Non meno, per altro, di Corrado Neri, cl 1975, legale rappresentante della Sintermar e della SDT e firmatario delle varie richieste di autorizzazioni temporanee.

A proposito di quest'ultimo, peraltro, deve rilevarsi che in data 09.02.2019 è stata depositata al fascicolo del presente procedimento una comunicazione a firma dell'Avv. Damiano Vaudo, in qualità di difensore di fiducia di Neri (cl '75) con la quale si rappresenta che l'indagato ha rassegnato le dimissioni dalla carica di Presidente e consigliere della Sintermar Darsena Toscana (SDT). Trattasi tuttavia di circostanza della quale non può tenersi conto posto che tale comunicazione non risulta corredata da alcun riscontro documentale o di altra natura.

Quanto alle esigenze di cautela, sussiste serio, concreto ed attualissimo pericolo di reiterazione dei reati ex art. 274 lett. c) c.p.p.

In particolare, dalla ricostruzione dei fatti operata dagli inquirenti risulta con evidenza che i reati per cui si procede, sono stati realizzati nel corso di oltre cinque anni in maniera sistematica, all'interno di una consolidata prassi illecita attuata dai vertici della Autorità Portuale di Livorno, al fine di favorire gli interessi dell'armatore Grimaldi e degli operatori portuali ad esso collegati.

Tale sistema illecito ha continuato ad operare in maniera pressoché immutata anche dopo il subentro di Corsini in luogo di Gallanti nelle vesti di Presidente; invero, come si è dinanzi evidenziato, sono state rilasciate altre due autorizzazioni temporanee, una il 3 ottobre 2017 di durata trimestrale, l'altra il 15 marzo 2018 della durata di un mese, che hanno ad oggetto sempre le medesime aree, ed inoltre sono stati emessi altri due provvedimenti di regolarizzazione amministrativa.

Ritiene questo Gip, pertanto, che il pericolo di reiterazione del reato sussista sia per Provinciali che per Corsini, i quali hanno proseguito nelle condotte che si assumono illecite anche a fronte della piena consapevolezza dell'impraticabilità di quegli strumenti, con una pervicacia, dunque, assai allarmante.

Il pericolo di reiterazione del reato sussiste, altresì ed ovviamente, con riferimento a tutti gli altri indagati che svolgono funzioni di fatto o formali all'interno delle Società che hanno beneficiato dell'attività illecita posta in essere dai vertici dell'Autorità Portuale, la cui piena e consapevole partecipazione ai fatti di reato è emersa con evidenza in base agli elementi sopra illustrati.

Si tratta dei soggetti che di fatto sollecitano le iniziative dei vertici amministrativi nel porto di Livorno e che alla luce della stretta attualità della prosecuzione delle condotte illecite contestate devono essere frenati.

Quanto al requisito dell'attualità si osservi che in tema di misure cautelari personali, la sussistenza di un pericolo attuale di reiterazione del reato va esclusa qualora la condotta criminosa posta in essere si riveli del tutto sporadica e occasionale, dovendo invece essere affermata qualora – all'esito di una valutazione prognostica fondata sulle modalità del fatto, sulla personalità del soggetto e sul contesto socio-ambientale in cui egli verrà a trovarsi, ove non sottoposto a misure – appaia probabile, anche se non imminente, la commissione di ulteriori reati; ne deriva che il requisito dell'attualità del pericolo può sussistere anche quando l'indagato non disponga di effettive ed immediate opportunità di ricaduta (Cass. pen n. 44946/2016) e ancora che in tema di misure cautelari personali, il pericolo di reiterazione di cui all'art. 274, comma 1, lett. c) c.p.p. deve essere non solo concreto - fondato cioè su elementi reali e non ipotetici – ma anche attuale, nel senso che possa formularsi una prognosi in ordine alla continuità del periculum libertatis nella sua dimensione temporale, fondata sia sulla personalità dell'accusato, desumibile anche dalle modalità del fatto per cui si procede, sia sull'esame delle sue concrete condizioni di vita. Tale valutazione prognostica non richiede, tuttavia, la previsione di una specifica occasione per delinquere, che esula dalle facoltà del giudice (Cass. pen n. 33004/2017).

Le predette esigenze cautelari non sono invece sussistenti, attualmente, nei confronti degli indagati Gallanti e Paroli.

Il primo ha dismesso ogni carica pubblica e, comunque, quella di Presidente dell'AP di Livorno già dal marzo del 2017. Il secondo dal mese di ottobre del 2015 veste il ruolo di Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico centrale e, dunque, è fuori dalle dinamiche illecite (e lecite) che si praticano a Livorno, né risulta abbia, dalla dismissione del suo ruolo istituzionale nell'AP di Livorno, manifestato alcun interesse o coinvolgimento per tali fatti illeciti. Invero, almeno per quanto risulta dall'attività di indagine, il sistema illecito oggetto del presente procedimento, si struttura solamente all'interno del perimetro di competenza dell'Autorità Portuale di Livorno.

Ciò premesso, al fine di salvaguardare le esigenze cautelari sopra evidenziate, in armonia con i principi costituzionali che governano il nostro ordinamento ed in armonia con il codice di rito, ritiene questo Giudice adeguata rispetto alle esigenze di cautela ravvisate, proporzionata al fatto e in linea con il criterio delle progressività, la misura richiesta dal PM.

Da ultimo si osservi che non sussistono cause di esclusione dell'antigiuridicità, né della punibilità e ferme restano eventuali successive valutazioni in caso di violazione da parte degli indagati del regime cautelare imposto.

P.Q.M

Visti gli artt. 272 e ss. c.p.p., 287, 289, 290 c.p.p.

APPLICA

Nei confronti di CORSINI STEFANO e PROVINCIALI MASSIMO la misura dell'interdizione per mesi dodici dall'esercizio del pubblico ufficio e/o servizio attualmente esercitato, nonché da qualsiasi altro pubblico ufficio e/o servizio inerente le attività pubbliche riguardanti la gestione e l'organizzazione di beni e servizi in ambito portuale o riguardanti comunque attività marittime;

Nei confronti di ERCOLI MASSIMILIANO, BALDISSARA COSTANTINO, NERI CORRADO CL. 62, NERI CORRADO CL. 75, la misura dell'interdizione per dodici mesi da qualsiasi ufficio direttivi di persone giuridiche e/o di imprese svolgenti attività connesse alle forniture di beni e/o servizi in ambito portuale, o riguardanti comunque attività marittime.

RESPINGE

la richiesta di applicazione di misure interdittive nei confronti di Paroli Matteo e Galanti Giuliano.

Dispone che della notifica del presente provvedimento all'indagato venga data a questo Ufficio onde procede agli adempimenti di cui all'art. 294 c.p.p.

Dispone la trasmissione della presente ordinanza in duplice copia al PM per l'esecuzione.

Livorno, li 23.02.2019

Il Giudice per le indagini preliminari

Dott. Marco Saccegna

TRIBUNALE DI LIVORNO
Depositato nella Cancelleria
del Giudice per le Indagini Preliminari

25 FEB. 2019
Il Cancelliere
Eleonora Donati

TRIBUNALE DI LIVORNO
E' copia conforme al suo originale

Livorno 25 FEB. 2019

il
Operatore Giudiziario
PAMPALONI Donatella