



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI · SALERNO · CASTELLAMMARE DI STABIA

ANNO 2020 | N.1
GENNAIO 2020

PORTI CAMPANI INRETE

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA



>> ATTUALITÀ
ELIGROUP: LA SOCIETÀ CHE
SPAZIA DALLA PROGETTAZIONE
DI IMPIANTI ELETTRICI AL
REFITTING.



>> QUATTRO DOMANDE A...
COMITATO DI GESTIONE:
"IL NOSTRO PRINCIPALE
COMPITO È STATO
RIATTIVARE PROCEDURE,
PROGETTAZIONE, LAVORI".



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE
ADSP: LE INCONGRUENZE
DELLA RIFORMA PORTUALE
DEL 2016 ALLA BASE DEI
LIMITATI RISULTATI DEI
SISTEMI PORTUALI.



>> L'OPINIONE
GLI INFORTUNI SUL LAVORO
NEL PORTO E IL VALORE
DELLA PREVENZIONE.



>> L'INTERVISTA

PIETRO SPIRITO: I MIEI PRIMI TRE ANNI ALLA GUIDA DELL'ADSP

IL MAGGIOR IMPEGNO: FAR RIPARTIRE GLI INVESTIMENTI E INTEGRARE I TRE
PORTI. IL NODO DELLE PROCEDURE.



>> L'INTERVISTA



PIETRO SPIRITO

Il primo numero del 2020 si apre, come di consueto, con l'intervista del Direttore dell'House Organ dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale, Emilia Leonetti, al Presidente Pietro Spirito. "Eligroup", società di progettazione e installazione di impianti elettrici e non solo, è l'azienda raccontata in questo numero. Luigi Iavarone, componente del Comitato di Gestione dell'AdSP MTC, ha rilasciato un'intervista sui primi tre anni di attività dell'organismo deliberativo. "Approfondimenti in pillole" ospita Pasquale Russo, Presidente Confindustria e membro dell'Organismo di Partenariato. Il tema della lotta agli infortuni sui luoghi di lavoro nel porto di Napoli e sull'importante attività di prevenzione è esaminato da Lucia Marino, Dirigente dell'ASL Napoli1 Centro nella rubrica "L'Opinione". Chiude il numero un articolo di Claudia Ambrosino sullo stato dei lavori della Galleria "Porta Ovest" di Salerno.

PIETRO SPIRITO: I MIEI PRIMI TRE ANNI ALLA GUIDA DELL'ADSP

IL MAGGIOR IMPEGNO: FAR RIPARTIRE GLI INVESTIMENTI E INTEGRARE I TRE PORTI.
IL NODO DELLE PROCEDURE.

DI EMILIA LEONETTI

E' una consuetudine: il primo numero del nuovo anno si apre con l'intervista al Presidente Pietro Spirito. Come ogni anno facciamo il punto sullo stato dei progetti, sulle opere realizzate e anche sugli ostacoli incontrati. Perché questo è il tema

principale: le difficoltà dovute alla farraginosità delle procedure, alle norme del codice degli appalti che presentano diverse incongruenze. L'incontro, nel suo studio al primo piano dell'Autorità, rivela la ferma volontà di Pietro Spirito di portare a compimento

la riqualificazione del molo Beverello, ma anche il dragaggio nel porto di Salerno e di definire, per il porto di Castellammare, la progettazione per l'utilizzo dei 35 milioni di euro stanziati dal CIPE.

1_ Partiamo dal bilancio dei tre anni. E' riuscito a raggiungere gli obiettivi che si era prefisso? Quali sono i maggiori ostacoli incontrati e come li ha superati?

"In questi tre anni dovevamo affrontare diverse questioni rilevanti. La prima è stata far ripartire gli investimenti per i porti della Campania tra cui il piano dragaggi, i collegamenti stradali e tutto ciò che è funzionale alla funzionamento dei porti campani; il secondo tema è stato quello di iniziare un percorso di integrazione tra i porti di Napoli e Castellammare da un lato e il porto di Salerno dall'altro. Partito nel 2018, è un impegno che deve ancora proseguire perché il processo di integrazione richiede tempo. Il terzo tema è stato quello di comprendere che l'integrazione tra il porto e il territorio è un elemento rilevante sia per il traffico passeggeri e sia per quello merci. Ragionare, dunque, come sistema portuale, non solo come nodo, ma come rete estesa di connessioni in una logica che consideri la città per il settore passeggeri e i centri logistici per quello merci, è a mio avviso uno dei temi fondamentali su cui continuare a lavorare. Lei mi chiede quali sono le difficoltà incontrate: gli ostacoli sono di natura culturale perché serve un cambio di mentalità ed anche questo si costruisce in un arco di tempo non breve. Voglio dire che c'è un percorso di assimilazione culturale di realtà portuali che vengono da storie differenti: il porto di Napoli e il porto di Salerno hanno non solo storie ma anche caratteristiche strutturalmente differenti. Il processo quindi di armonizzazione è un lavoro che non si può esaurire nell'arco di due anni. L'altra questione è la semplificazione di carattere amministrativo. Le procedure per l'assegnazione dei lavori e per la realizzazione degli investimenti sono procedure che, richiedendo una serie di passaggi, allungano oggettivamente il tempo di realizzazione degli investimenti strategici e questo mette non solo la Campania, ma tutto il nostro Paese, in difficoltà rispetto agli altri Paesi europei."

2_ Veniamo alla riforma dei porti. L'intento principale è stato integrare i porti di una stessa regione con l'obiettivo di fare sistema. In cosa si

è sostanziato per i porti dell'AdSP del MTC? Quali sono stati i passaggi principali del processo di integrazione e soprattutto, a distanza di due anni dall'ingresso del porto di Salerno, l'obiettivo è raggiunto?

"Un sistema non si crea soltanto perché c'è un'unica struttura organizzativa che lo governa. Un sistema si crea con un percorso di armonizzazione con delle regole e delle procedure di funzionamento, che è un lavoro di medio periodo. Dobbiamo, però, partire da un presupposto: se noi guardiamo agli scali europei, tutti stanno diventando sistema perché il fronte territoriale che coinvolge le realtà portuali deve abbracciare le realtà di uno stesso territorio. Quando, però, parliamo di fronte territoriale, dobbiamo considerare anche le aree retroportuali. C'è una doppia realtà territoriale che cresce: quella che guarda al mare e quella che guarda alla terra. Per questo affermo che bisogna provare a comprendere quello che sta accadendo in Europa e nel mondo, perché è questa la strada che dobbiamo seguire in Italia, evitando la concorrenza tra territori limitrofi. Perché il nostro obiettivo deve essere quello di guardare alla concorrenza sui mercati internazionali. Per rispondere alla sua domanda, devo dire che il primo tema da affrontare è quello delle connessioni. Si diventa un sistema in un territorio quando i collegamenti stradali e ferroviari sono integrati rispetto alla realtà portuale. Abbiamo per questo progettato con RFI, per il porto di Napoli, un raccordo ferroviario che sia competitivo; per quanto riguarda Salerno stiamo faticosamente realizzando la galleria Porta Ovest per mettere in collegamento lo scalo con il sistema autostradale. Le connessioni sono, dunque, il primo elemento su cui lavorare, perché integrazione significa capacità intermodale e capacità di interconnessione tra il porto ed il territorio di riferimento."

3_ Uno dei nodi del nostro sistema portuale resta l'assenza di collegamenti su ferro. Più volte si è discusso della necessità di realizzare binari di 750 metri nell'area a ridosso del nuovo terminal di levante. Le questioni emerse sono due: i costi dell'investimento e la mancanza di una domanda che lo giustifichi. A queste considerazioni devo aggiungere che il trasporto merci su ferro è conveniente per collegamenti superiori ai 400 km. Qual è a suo parere la soluzione?

"E' da più di vent'anni che si discute a Napoli di un



progetto che non ha alcuna possibilità di essere realizzato e cioè realizzare un collegamento a Napoli Traccia con un sottopasso e un sovrappasso, mantenendo i binari a una lunghezza di 350m.

Un intervento di questo genere è assolutamente sconsigliato. Bisogna sgombrare il campo da soluzioni che non intervengono sulla competitività del servizio di trasporto su ferro, perché, se non si hanno all'interno del porto binari ferroviari di una lunghezza adeguata, i costi della manovra annullano la competitività dello scalo. Se si realizza un sistema ferroviario con un binario di 750 m si crea la competitività per le connessioni con gli interporti rispetto al trasporto su gomma. Devo sottolineare che il Governo ha destinato delle risorse per i collegamenti "dell'ultimo miglio". Quindi, dal punto di vista del finanziamento, esiste ora un capitolo di spesa dal quale attingere per realizzare l'opera ferroviaria. Disporre esclusivamente di un sistema di trasporto su gomma significa bloccare lo sviluppo dei porti perché, o abbiamo collegamenti adeguati, come nel caso di Salerno che mettono in connessione direttamente il porto alla rete autostradale, oppure, come nel caso del porto di Napoli, dobbiamo dotarci della soluzione intermodale. D'altronde il progetto relativo alla costruzione della Darsena di Levante è legato alla realizzazione di nuovi collegamenti viari e ferroviari. Per questo, devo ricordare che il Terminal, una volta terminati i lavori senza il collegamento ferroviario non potrebbe funzionare. E' chiaro che l'opera non si realizzerà in un tempo breve, ma bisogna lavorare per completare la progettazione e poi realizzare l'investimento."

4_ Oltre alla Darsena di Levante, vi sono altre opere significative come il piano energetico, la riorganizzazione della mobilità all'interno del porto di Napoli, la riqualificazione degli edifici monumentali ex Magazzini Generali e Immacolatella Vecchia. Può fare il punto su questi interventi, sui tempi e sul loro stato di attuazione?

"Ci sono attività che sono state avviate a diverso grado di completamento.

Il restauro dell'Immacolatella Vecchia sarà concluso entro l'estate del 2020. E' partito il cantiere del Molo Beverello per la realizzazione della nuova Stazione Marittima. Per i collegamenti stradali all'interno del porto di Napoli che, mi preme sottolineare, sono strategici, è stata conclusa la progettazione esecutiva e si passerà a breve all'esame del Provveditorato

alle Opere Pubbliche per l'approvazione finale e nel 2020 inizieremo i lavori. Per quest'ultimo progetto è previsto l'allargamento del tratto viario compreso tra il varco Carmine e il Bausan e il collegamento diretto alla nuova Darsena di Levante. Per il piano energetico è stata avviata una gara, di cui a breve vedremo gli esiti. Mentre per la rivitalizzazione degli altri edifici storici avremo un percorso graduale.

In particolare, per gli ex Magazzini Generali, la primaria necessità è quella di individuare le risorse per la loro riqualificazione. In questa fase, dunque, non è possibile prevedere dei tempi perché bisogna avere certezza sui finanziamenti. Per concludere, ci sono cantieri già in corso, finanziati e in fase di realizzazione o di gara; vi sono altre attività che sono in fase di completamento della progettazione o di recupero delle risorse finanziarie per poterle avviare."

5_ Porti di Salerno e Castellammare: quali sono gli interventi che potenzieranno i due scali, con che tempi, costi e modalità?

"Per Castellammare, recentemente, il Cipe ha stanziato 35 milioni di euro che saranno utilizzati per la riorganizzazione dell'area portuale dal punto di vista della sicurezza e dell'impiantistica. E' rilevante, perché nel porto di Castellammare insistono due importanti segmenti di attività: attività industriale rappresentata da Fincantieri e l'attività legata al traffico da diporto di mega e giga yacht. Dobbiamo ora passare alla fase di progettazione e realizzazione con lo scopo di rendere compatibile l'attività sia della parte industriale e sia di turismo diportistico. Per quanto invece riguarda Salerno, partiranno a breve i lavori di dragaggio e di allungamento del molo di sopraflutto per consentire l'ingresso di navi di maggiori dimensioni nello scalo salernitano. Altro progetto strategico è, come già precisato prima, la Galleria Porta Ovest i cui lavori dovrebbero concludersi entro il 2023. "

6_ Il lavoro è uno dei temi principali e sul quale l'AdSP si è impegnata, ma secondo i rappresentanti sindacali in seno all'Organismo di Partenariato: "il Piano è stato un elemento di divisione tra noi e l'Autorità di Sistema Portuale perché l'AdSP non ha colto le occasioni che il "correttivo porti" offre con la previsione del piano organico mentre del Piano di intervento per il lavoro portuale non vi è ancora traccia. Soprattutto il Piano, nel merito,

non ha risposto allo spirito della norma.” Qual è la sua posizione al riguardo?

“Credo che vi sia un punto sostanziale da affermare: non è possibile avere un meccanismo automatico di intervento autoritativo sul mercato del lavoro. L'incontro tra domanda e offerta di lavoro avviene nel mercato e su questo non possono esservi dubbi. Il Piano Organico del Lavoro può tracciare interventi per la riqualificazione e la formazione dei lavoratori, può cercare di favorire l'incontro tra domanda e offerta, ma alla fine è l'incontro tra domanda e offerta che stabilisce il meccanismo con il quale funziona il mercato del lavoro. Non è possibile pensare ad interventi dirigistici. E' questa la realtà del sistema del nostro Paese e di altri paesi che rientrano nella cosiddetta economia di mercato. L'Autorità ha cercato di fare, dal suo punto di vista, ogni sforzo per favorire l'incontro tra domanda e offerta, al di là anche dei vincoli. Si può fare di più e meglio? Sicuramente, ma mi aspetto anche da parte delle organizzazioni sindacali un apporto concreto per favorire i casi in cui sussistono delle crisi di natura congiunturale. Faccio questa affermazione perché in casi di crisi è la relazione tra gli operatori e le organizzazioni sindacali che deve essere l'elemento propulsore. Noi possiamo affiancare, favorire, ma non sostituire un impegno che compete alle organizzazioni e alle imprese.”

7_ Presidente in questi ultimi mesi spesso ha lamentato la farraginosità delle procedure imputando a ciò i ritardi nella conclusione dei lavori e/o nel loro stesso avvio. E' dunque la burocrazia l'ostacolo per le AdsP?

“Se noi pensiamo che, mediamente, servano 11 anni per completare in Italia un'opera pubblica concludiamo che qualcosa nel nostro sistema non funziona. Questa è una constatazione. Possiamo consentirci come Paese di impiegare un così lungo tempo per realizzare opere nel settore pubblico che dovrebbero migliorare la competitività dei nostri territori rispetto a quelli di altri paesi? Il raddoppio del Canale di Suez, ad esempio, è stato compiuto in un anno. Stiamo parlando di un meccanismo di regole presenti oggi nel codice degli appalti che riguarda tutti gli interventi pubblici, non solo quelli del settore portuale. Le faccio alcuni esempi. Per quale motivo il progetto definitivo e il progetto esecutivo devono essere sottoposti a due livelli di verifica da parte di soggetti terzi? Perché quando

le imprese partecipano alle gare e non presentano tutta la documentazione è prevista la possibilità di un supplemento istruttorio, rinnovando la procedura per la presentazione dei documenti? Di esempi di questo genere se ne possono fare a decine. Questi esempi, però, dimostrano che esistono ancora troppi passaggi per concludere un procedimento e che esistono troppi controlli rispetto alla necessità di giungere in tempi ragionevoli alla conclusione dei processi decisionali. Se, infatti, si hanno più controllori che esecutori, il tempo di realizzazione si allunga. Siamo un Paese che va ad una velocità incompatibile con il resto del mondo. Si tratta, dal mio punto di vista, di rendere compatibile la normativa con una velocità di esecuzione almeno accettabile. Aggiungo, per quanto riguarda i porti, che tutte le fasi autorizzatorie sono lunghissime. L'autorizzazione a iniziare i lavori, ad esempio, per effettuare il dragaggio nel porto di Salerno è durata 12 anni, nel porto di Napoli, 20. “

8_ Restando sul tema della realizzazione dei piani e dei programmi, quanto incide la collaborazione con le altre Istituzioni? quale ruolo in questo svolgono gli operatori del settore marittimo?

“Le istituzioni sono più efficaci quando collaborano. Devo dire che a Napoli e in Campania c'è un buon livello di collaborazione. Quello che invece, dal mio punto di vista, appare necessario è superare la frammentazione della rappresentanza nel mondo delle associazioni imprenditoriali. Abbiamo, infatti, assistito negli ultimi anni ad una disarticolazione della rappresentanza nel mondo degli operatori marittimi. Per me non è un fatto positivo perché si disperde la capacità di interlocuzione unitaria. Il mio auspicio è che gli operatori del settore marittimo recuperino una capacità di rappresentanza unitaria per rendere più forte, più chiara e più autorevole l'interlocuzione tra il mondo degli operatori e delle istituzioni.”

9_ Il Molo San Vincenzo. Da poche settimane si è riaperto il confronto con il Ministero della Difesa per la restituzione ai cittadini. E' di pochi giorni fa la riunione tenutasi a Napoli tra l'Autorità Portuale, il Comune di Napoli, la Marina Militare e il rappresentante del Ministero della Difesa. Cosa avete deciso?

“Abbiamo riavviato il dialogo con lo Stato Maggiore della Difesa, con la Marina Militare, con la Capitaneria



di Porto, con il Comune di Napoli. Abbiamo deciso di coinvolgere Cassa Depositi e Prestiti come soggetto tecnico che possa individuare una serie di scenari alternativi per individuare i percorsi di utilizzazione e valorizzazione del Molo San Vincenzo. Abbiamo chiarito che il Molo San Vincenzo ha bisogno di un uso duale, da un lato per mantenere la base logistica della Marina Militare, dall'altro per consentire l'utilizzazione migliore del molo nella parte di nostra competenza. Cercheremo, anche attraverso il ricorso ad un soggetto terzo, di andare alla definizione delle funzioni, all'individuazione dei percorsi, anche economici, per disporre dei finanziamenti necessari

e per comprendere le redditività in modo da definire le condizioni con le quali l'uso duale del molo si possa realizzare. Per rispondere più direttamente alla sua domanda, devo dire che nel corso della riunione si è anche discusso della possibilità di aprire un passaggio esterno che bypassando la radice del molo, in dotazione alla Marina Militare, consenta ai cittadini di utilizzare il molo senza interferire con le attività legate alla base logistica. E' chiaro che tale ipotesi dovrà essere supportata da una valutazione di carattere economico, oltre che strutturale."



PORTI CAMPANI INRETE

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO- CASTELLAMMARE DI STABIA





>> ATTUALITÀ



ELIGROUP: LA SOCIETÀ CHE SPAZIA DALLA PROGETTAZIONE DI IMPIANTI ELETTRICI AL REFITTING.

IL CONTROLLO NELLE MANI DI ALESSANDRO SOLLA. LA FAMIGLIA DA 70 ANNI NEL PORTO DI NAPOLI.

DI EMILIA LEONETTI

A **Calata Villa** del Popolo c'è un edificio giallo a due piani, quasi di fronte ai silos granari. Al piano terra un'officina elettromeccanica per la progettazione, ideazione e installazione di quadri e sottoquadri dell'impianto elettrico, dalla sala macchine al ponte di comando, delle navi di qualunque dimensione e stazza, dai traghetti alle navi da crociera, alle portacontainer. All'interno dell'officina, un magazzino di 500 mq. per lo stoccaggio di cavi elettrici navali e di ogni tipo di materiale necessario anche per attività di "pronto intervento" sulle imbarcazioni.

L'edificio è occupato dalla società "Eligroup" dal 1998, anche se solo dal 2012 ha preso tale denominazione, divenendo di proprietà al 96% di Alessandro Solla. "La mia famiglia - dice Solla, CEO della società - opera nel porto di Napoli da 70 anni, sempre nel

campo della manutenzione e installazione di sistemi elettrici ed elettronici. Dopo vari sviluppi, nel 2012 ho deciso di acquisire la precedente società "Eliship", trasformandola in "Eligroup" per avere il completo controllo delle attività e per assicurare continuità nelle scelte e nelle strategie di sviluppo".

Nella palazzina di circa 4 mila mq. lavorano venti persone, tra cui otto operai, quattro amministrativi oltre a ingegneri, progettisti e capi squadra. Nel tempo i filoni di intervento sono passati dai due principali (dagli impianti prodotti nell'officina "Eligroup" ai prodotti acquistati all'esterno per essere poi installati e mantenuti sempre dal team della società), a due nuovi filoni sviluppatisi negli ultimi tre anni e che riguardano: progettazione e installazione di sistemi di "visione notturna" per navi operanti per

lo più in acque pericolose, "West Africa" e "Golfo di Aden"; acquisizione di unità dismesse della Guardia di Finanza per rivenderle, successivamente alla loro riconversione e messa a punto, a società estere per lo più americane e europee, per essere utilizzate come imbarcazioni di scorta a piattaforme petrolifere.

"Siamo gli unici-precisa Alessandro Solla - ad aver progettato una tecnologia in grado di segnalare, anche di notte, la presenza sulla superficie dell'acqua di corpi galleggianti. Non è un radar, è una sorta di telecamera in grado di "vedere" e "avvertire" se la nave sta per urtare contro un corpo galleggiante. Per alcune flotte che operano in mari pericolosi c'è l'obbligo di dotarsi di sistemi di visione notturna, per le flotte che navigano nel Mediterraneo non lo è. Di recente, circa due anni fa, abbiamo aperto la divisione "refitting". Riconvertiamo all'uso imbarcazioni dismesse dalla Guardia di Finanza, sino a 80 metri di lunghezza. "

Per quest'ultima impresa la società opera, grazie ad un accordo raggiunto con la società "Palumbo", utilizzando una banchina attrezzata con gru e carri ponte. Gli interventi di riqualificazione delle imbarcazioni avvengono ricorrendo a personale specializzato di imprese esterne, coordinate però dal capo squadra della società "Eligroup". Ogni anno sono

circa 150 le professionalità esterne cui ricorrono e che rientrano nel settore dell'indotto nautico.

Negli ultimi 15 anni, come sottolineano gli impiegati del settore amministrativo, sono state riparate o mantenute (sempre parte elettrica e elettronica) almeno 5 mila navi, mentre le ore destinate all'innovazione e alla ricerca sono state ben 8 mila. Ed è plausibile, se consideriamo che negli ultimi tre anni la società ha aperto due nuove divisioni, divenendo leader nell'invenzione e installazione di sistemi di visione notturna.

Ma l'obiettivo della società è sviluppare, nel più breve tempo, l'attività legata alla "green ship": l'ideazione di sistemi in grado di ridurre gli elementi inquinanti presenti anche negli impianti elettrici.

"La direzione - conclude il CEO della società - è quella di creare sistemi a basso impatto ambientale. Stiamo, per questo, studiando per offrire soluzioni in grado di ottimizzare gli impianti (esempio i condizionatori) presenti sulle navi in modo da renderli poco inquinanti e di migliorare la sostenibilità ambientale anche della parte elettrica dei motori"





>> QUATTRO DOMANDE A...



LUIGI IAVARONE

COMITATO DI GESTIONE: “IL NOSTRO PRINCIPALE COMPITO È STATO RIATTIVARE PROCEDURE, PROGETTAZIONE, LAVORI”

LUIGI IAVARONE ANALIZZA I TRE ANNI DI ATTIVITÀ DELL'ORGANISMO DELIBERATIVO DELL'ADSP MAR TIRRENO CENTRALE

DI EMILIA LEONETTI

L'intervista a Luigi Iavarone, componente del Comitato di Gestione dal suo insediamento in rappresentanza della Regione Campania, evidenzia il grande impegno profuso per riprendere buona parte del lavoro interrotto o rallentato nei quattro anni di commissariamento dell'Autorità Portuale di Napoli.

Mette in evidenza anche la necessità di una maggiore collaborazione tra Istituzioni. Luigi Iavarone è un imprenditore e affronta, quindi, le questioni in maniera pragmatica e orientate all'individuazione di scelte in grado di garantire in tempi rapidi il potenziamento infrastrutturale degli scali o il rafforzamento industriale del territorio campano.

1_ Lei è membro del CDG dal suo insediamento. Può sinteticamente trarre un bilancio dei risultati raggiunti. Soprattutto il lavoro in questi tre anni si è svolto secondo le sue aspettative?

“Quando mi sono insediato nel Comitato di Gestione, circa tre anni fa, ho trovato una situazione estremamente confusa e disordinata. Il nostro lavoro in questi primi anni è stato indirizzato all'attivazione degli investimenti previsti per importanti progetti programmati e finanziati da tempo ma bloccati per lungaggini burocratiche, all'organizzazione della struttura, all'individuazione di procedure più chiare per l'attività legata, particolarmente, al rilascio delle

concessioni demaniali. Un altro impegno rilevante è stato quello di attrezzare e potenziare dal punto di vista informatico tutti gli uffici. Devo quindi precisare che le mie aspettative non sono state pienamente soddisfatte, perché più che dedicarci alle previsioni strategiche o alle proiezioni di sviluppo future, abbiamo dovuto risolvere questioni pregresse e contingenti.

Intendo dire che non ci siamo potuti dedicare con le energie necessarie al lavoro di prospettiva.

D'altra parte senza una profonda chiarificazione, dopo tanti anni di Commissariamento, ciò era inevitabile. Pertanto sono stati conclusi importanti impegni, avviati lavori sospesi da molto tempo, come i dragaggi e, di recente, quelli al Molo Beverello. Il nostro principale compito è stato quello di riattivare procedure, progettazioni, lavori, stagnanti inspiegabilmente da anni. C'è stato da parte della struttura, del Presidente, del Segretario Generale un grande impegno per sbloccare situazioni bloccate da anni sia sul piano infrastrutturale che produttivo.

Se dovessi ricordare una questione ancora solo irrisolta e quella della Cantieristica sia per Napoli che per Castellammare di Stabia. Nell'anno che ci resta si potrà lavorare a programmare le ulteriori iniziative dei porti campani, partendo dai documenti di programmazione predisposti in questo ultimo periodo come il master plan e il piano operativo triennale 2017/2020.

Dal mio punto di vista il lavoro maggiore dovrà riguardare l'integrazione tra i porti di Napoli Salerno e Castellammare con le rispettive aree urbane ed i retroporti con la realizzazione di collegamenti viari e ferroviari indispensabili per potenziare i traffici import-export. Il tema, quindi, fondamentale, sarà alleggerire il peso del porto rispetto alla città e viceversa con i collegamenti ferroviari, ed anche con la messa a regime degli interporti esistenti (Nola e Marcanise nonché di quelli programmati, in particolare per Salerno).

2_ La legge di riforma dei porti che ha istituito le Autorità di sistema portuale, ha tra le principali novità, l'integrazione in un'unica autorità dei porti di una stessa regione. Come valuta il processo in atto? Soprattutto cosa caratterizza il nostro sistema portuale?

"La riforma del 2016 è stata benemerita perché ha favorito la costituzione di un sistema portuale regionale. Mettere insieme in un unico sistema Napoli, Salerno e Castellammare non è stato semplice, con un sistema di Governance molto snello ma con Organismi collaterali che vedono la partecipazione attiva di tutti

gli attori economici e sociali. I dati di traffico dell'ultimo anno sono in significativa crescita a conferma della rilevanza del sistema portuale campano nel contesto nazionale e mediterraneo. Restano una serie di "vuoti", come i porti di Torre Annunziata, Torre del Greco, e anche porti strettamente turistici, che restano fuori e che, a mio parere, dovrebbero far parte del sistema campano.

E' mancata, in questa prima fase di attuazione della riforma, un collaborazione serrata con il Comune di Napoli. Lo sottolineo perché il tema dell'integrazione dei porti rende inevitabile, trattandosi di porti inseriti in contesti urbani, la costruzione, con le Amministrazioni Cittadine, di percorsi condivisi insieme a un dialogo costante sugli interventi da realizzare per sviluppare il Sistema Città-Porto. Un esempio della mancata collaborazione con il Comune di Napoli è lo stallo in cui versa l'apertura ai napoletani del Molo San Vincenzo. Sono convinto che in questa annosa vicenda il ruolo principale spetti al Comune. L'unico esempio significativo di collaborazione è da ascrivere al Molo Beverello. Grazie anche alla determinazione del Presidente Spirito, dopo anni di rinvii, il progetto si è concluso e il cantiere è stato finalmente avviato.

Per rispondere alla sua domanda sul Sistema, devo affermare che l'integrazione tra il porto di Napoli e quello di Salerno è un percorso avviato e tracciato e per il quale si tratta solo di migliorare e potenziare i due scali completando le opere pianificate e in corso. Anche se devo ribadire, che si tratta del recupero perlopiù di opere progettate oltre dieci anni fa.

Per il porto di Castellammare, invece, credo che vi sia ancora molto da fare e che le sfide da affrontare siano diverse. Mentre per il porto di Napoli e Salerno l'integrazione è avviata pur nelle differenziazioni e nelle sue molteplici articolazioni, per il porto di Castellammare si tratta di individuare le scelte da adottare per integrarlo alla città. Oltre alla importante funzione della Fincantieri, le cui prospettive passano troppo repentinamente da entusiasmi a preoccupazioni, ha grandi potenzialità, soprattutto come porto turistico, considerando che si trova nelle vicinanze di Pompei, Ercolano, della costiera sorrentina. Non è stata ancora delineata una chiara strategia di sviluppo integrato collegata alle potenzialità turistiche del porto, della città, e delle importantissime località che la circondano. Ne abbiamo discusso più volte nel Comitato di Gestione ma non siamo divenuti ad una sintesi conseguente con le altre Istituzioni coinvolte"



3_ Sofferamoci sulla ZES Campana. Il prof. Arturo Capasso in una recente intervista al nostro giornale ha affermato: "manca un'area a ridosso del porto di Napoli, lo stesso ragionamento vale per Salerno, dove creare delle attività a valore aggiunto."

E sul tema fiscale "Oggi per invogliare un'impresa di buon livello, con capacità innovative, bisognerebbe offrire le agevolazioni a fondo perduto. Il meccanismo del credito di imposta è un meccanismo che aiuta soprattutto le imprese gravate da molte tasse." Cosa ne pensa? Ritene che siano queste le principali ragioni per cui la ZES Campana tarda a decollare?

"E' dagli anni '50 che si prevedono stanziamenti a fondo perduto. Questo non ha determinato automaticamente lo sviluppo esteso che ci si sarebbe attesi e che sarebbe stato auspicabile per il nostro Mezzogiorno, nonostante le ingentissime risorse impiegate.

Non voglio affermare che gli stanziamenti a fondo perduto siano stati sempre inutili ma che non sono sufficienti a giustificare l'insediamento permanente e diffuso di attività industriali. In ogni caso non si tratterebbe di una novità. Devo poi, ammettere che non ritengo la ZES uno strumento adatto ad una realtà come la nostra, densamente popolata e con limitate aree disponibili specialmente nel contesto urbano.

Le ZES hanno avuto successo in aree libere da insediamenti abitativi, distaccate dal tessuto urbano. Questo è avvenuto in Polonia, in Marocco, in Russia.

Parlare dunque, di ZES nel nostro territorio cittadino mi pare un po' astratto. La pressione abitativa sulla città di Napoli, quindi a ridosso del porto, è di oltre 3 milioni di abitanti e di circa 1 milione di abitanti nell'area di Salerno. Potrebbe avere, probabilmente, un senso a Gioia Tauro. Nelle realtà portuali strettamente collegate al tessuto urbano non può, a mio parere, funzionare. Potrebbe avere un senso la ZES delle aree interne, come quelle dell'Irpinia a più bassa concentrazione abitativa. Da imprenditore, infine, devo osservare che sarebbe stato molto più utile sostenere con incentivi le strutture industriali già esistenti ed attrarne delle nuove nell'area casertana, nell'area del Comune di Pomigliano, Nola, Caivano e forse anche nell'area orientale di Napoli. Ritengo che bisogna individuare meccanismi per rafforzare industrie già consolidate nel territorio ed attrarne di nuove utilizzando gli strumenti di incentivazione ordinarie (ricerca, industria 4.0 ecc.) ma concentrando soprattutto ulteriori investimenti per collegarle via ferro e via gomma in maniera più efficiente e funzionale ai Porti regionali oltre che agli Interporti ed alte strutture logistiche con una proiezione sull'asse

Tirreno-Adriatico attraverso le Aree Interne delle due Regioni. L'occasione della linea ad Alta Capacità Napoli Bari rappresenta il futuro cui collegarci"

4_ Veniamo al ruolo che le Istituzioni possono e debbono svolgere per supportare l'AdSP del Mar Tirreno centrale nella realizzazione dei piani di infrastrutturazione dei tre scali. Il tema riguarda non solo il reperimento dei finanziamenti ma anche la capacità di collaborare per un obiettivo comune, quello di sviluppare appieno le potenzialità del sistema portuale campano. Avviene?

Se sì in che modo in questi tre anni si è sostanziata la collaborazione e la condivisione di strategie e obiettivi comuni?

"Rappresento, in seno al Comitato di Gestione, la Regione Campania e a prescindere dal mio ruolo, ritengo che da parte regionale vi sia collaborazione continua. Per quanto, invece, riguarda i Comuni di Napoli e Castellammare non mi risulta che vi sia stata una sufficiente collaborazione. E' stata più formale che sostanziale, tranne che (per Napoli) nel caso del Molo Beverello. Probabilmente, perché trovandosi a ridosso di Piazza Municipio, era inevitabile condividere il progetto e portarlo avanti. Altro esempio di scarsa collaborazione è la destinazione del Monumento dell'Immacolatella il cui restauro terminerà nel corso del 2020 nonché la questione della zona orientale dove, dopo la conclusione del contenzioso con Porto Fiorito, non è stato definito (ad eccezione della meritoria iniziativa della Federico II per l'area ex Cirio) alcun piano per recuperare il grave degrado urbano e avviare progetti di riqualificazione e di risanamento del tessuto sociale e urbano limitrofo all'area portuale.

Un mio cruccio è non essere ancora riuscito a far partire il restauro del forte di Vigliena, luogo di grande valore storico e simbolico (si è svolta l'ultima battaglia dei rivoluzionari della Repubblica Napoletana del 1799) dove le mura sono ormai ridotte solo ad ammassi di pietre. Si tratta naturalmente di una piccola cosa rispetto alle problematiche ben più ampie. Ma credo che la cura delle piccole cose dà fiducia ed energia anche per quelle grandi. Con rammarico devo ammettere che per il Forte di Vigliena, un po' per la disattenzione del Comune e della Sovrintendenza e anche perché non rientra tra le priorità dell' Autorità, non è stato previsto ancora nessun intervento di recupero. Lo prendo come impegno per il 2020 ed a partire da questo come dalle altre cose descritte, e su questo chiederò al Presidente Spirito e ai colleghi del Comitato di Gestione di accelerare ulteriormente la nostra azione."

PORTI CAMPANI IN RETE

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA





>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE



PASQUALE RUSSO

ADSP: LE INCONGRUENZE DELLA RIFORMA PORTUALE DEL 2016 ALLA BASE DEI LIMITATI RISULTATI DEI SISTEMI PORTUALI

PASQUALE RUSSO, PRESIDENTE CONFCOMMERCIO, ANALIZZA LE CRITICITÀ E PROPONE ALCUNE SOLUZIONI.

DI EMILIA LEONETTI

1_ Lei rappresenta in seno all'Organismo di Partenariato Confcommercio come valuta questi primi di anni di attività dell'Organismo di partenariato? Soprattutto dal suo punto di vista si sta dando attuazione allo spirito della riforma portuale del 2016 che considera i porti come dei nodi di un sistema interconnesso mare-gomma-ferro?

“L'Organismo di Partenariato si riunisce e sviluppa le tematiche secondo quanto previsto dalla legge di riforma. E' un organismo con poteri esclusivamente consultivi e non ha dunque alcun potere decisionale. Noi all'interno dell'Organismo ci occupiamo di tutte le questioni portuali secondo quanto previsto dalla norma. Devo, quindi, precisare che ho delle critiche da fare non nei riguardi dell' Organismo di Napoli, ma in generale sui poteri che la legge gli riconosce. Non ha infatti la possibilità di fornire contributi incisivi e questo secondo me è un limite alla possibilità degli operatori

di contribuire alle scelte dell'Autorità. Il contributo degli operatori portuali è minimo, ma dobbiamo constatare che questo è quanto ha deciso il legislatore. Venendo, invece, alla riforma del 2016 devo precisare che si era partiti con uno spirito giusto perché aveva inserito le Autorità Portuali in una logica nazionale e una logica di sistema aggregando porti limitrofi e riducendo il numero delle Autorità Portuali.

Quello che, a mio parere, è mancato è stato un processo di integrazione che portasse da un lato ad una maggiore specializzazione dei porti in una logica di sistema e dall'altro alla definizione di una strategia anche nazionale che potenziasse gli scali di uno stesso sistema portuale, in modo da renderli capaci di attrarre maggiori traffici. Ad oggi, come dicevo, questo non è avvenuto. Così come ancora oggi esistono difficoltà / capacità delle Autorità di Sistema di utilizzare le risorse finanziarie che pur ci sono, dovuta prevalentemente

alla sovrapposizione di competenze. Voglio dire che L'Autorità di Sistema non ha un'autonoma capacità di intervenire e di portare a compimento le scelte che riguardano gli scali del Sistema Portuale di riferimento. Le Autorità di Sistema sono oggettivamente frenate dalle interferenze che altri enti e Ministeri possono esercitare. E' chiaro che, accanto alle limitazioni nella potestà decisionale dell' Autorità, pesa anche la presenza di procedure estremamente farraginose che contribuiscono a quella difficoltà/capacità di cui parlavo prima. Un esempio su tutti è quello delle procedure per effettuare i dragaggi nei porti che, nonostante la riforma e il Decreto "Ambiente", richiede un numero eccessivo di passaggi sia per le autorizzazioni a dragare e sia per lo smaltimento dei materiali. Un'ultima riflessione riguarda il potere del Presidenti delle AdSP, degli apparati spesso insufficienti, di cui le Autorità sono dotate. Complessivamente esistono competenze, procedure, strutture organizzative, non all'altezza dei compiti che le Autorità dovrebbero svolgere per rendere competitivi i nostri scali. In conclusione la riforma, che è nata con finalità positive, si è invece rivelata incapace di affrontare i problemi legati allo sviluppo dei nostri porti."

2_ A suo parere l'AdSP del Mar Tirreno Centrale dovrebbe fare di più per sostenere la crescita del sistema portuale campano? In che modo? In quali ambiti?

"Manca un regolamento sui canoni concessori che superi le differenze di trattamento ancora esistenti tra i porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Bisognerebbe, a mio parere, definire delle linee guida omogenee relativamente al pagamento dei canoni concessori per i porti del sistema campano. Ci vorrebbe una regia nazionale e anche locale per la pianificazione e il funzionamento dell'Autorità di Sistema Portuale. Tornando all'Autorità del Mar Tirreno Centrale, ritengo che si dovrebbe porre attenzione maggiore ad una serie di opere infrastrutturali di più facile realizzazione. Voglio dire che ritengo eccessiva l'attenzione sul nodo ferroviario che resta un investimento estremamente impegnativo e che, in mancanza di una domanda di trasporto superiore ai 450 km, non è competitivo. L'AdSP dovrebbe concentrare gli sforzi su opere più convenienti e più utili dal punto di vista degli investimenti e dei risultati. Per questo la mia Confederazione ha più volte criticato le scelte che L'Autorità di Sistema Portuale sta portando avanti. Le critiche hanno riguardato anche i tempi di realizzazione

del nuovo Terminal di Levante perché dopo tanti anni non è ancora concluso.

Non è certo responsabilità dell'attuale Presidente, ma è un dato incontrovertibile. E' il segno che nell'arco di circa un ventennio non si è riusciti a realizzare opere di ammodernamento dello scalo partenopeo.

Mi riferisco anche al Molo Beverello, i cui lavori sono stati appaltati solo poche settimane fa. Anche in questo caso si tratta di un progetto pensato oltre 10 anni fa. Con questo voglio affermare che pensare un'opera in un tempo e iniziare a realizzarla anni e anni dopo può rendere la stessa non più attuale. Non è una critica ma è voler evidenziare che tra le progettazioni e la messa in opera passa un tempo talmente ampio che pone necessariamente interrogativi sulla validità e attualità dell'opera. Per concludere, credo che l'Autorità potrebbe fare molto di più sul piano della digitalizzazione dei controlli. Che sia il progetto dell'Agenzia delle Dogane, o di un altro soggetto non ha importanza, l'importante è che si faccia rapidamente perché migliorerebbe l'organizzazione delle attività all'interno dello scalo e velocizzerebbe i controlli doganali ai terminal, facilitando la mobilità in entrata e in uscita dei mezzi su gomma."

3_ Quale ruolo ha il cluster marittimo in questo processo di efficientamento del sistema e di raggiungimento degli obiettivi?

"Il nostro ruolo lo svolgiamo proponendo tavoli di approfondimento, suggerendo soluzioni su tematiche legate a diverse questioni. Di recente abbiamo proposto la costituzione di una commissione che elabori le proposte per un nuovo regolamento sui canoni concessori. Abbiamo, inoltre, presentato una serie di proposte per migliorare la viabilità all'interno dello scalo. Il nostro compito principale, per le ragioni spiegate all'inizio della nostra intervista, resta quello di essere un pungolo e uno stimolo nei confronti dell'Autorità di Sistema Portuale. Oltre all'impegno che come Confcommercio e come singole associazioni stiamo portando avanti, non credo che sia possibile fare di più e questo per le ragioni esaminate ed enunciate nelle risposte precedenti. Vi sono degli elementi che si sono nel tempo stratificati e che diventa ormai difficile recuperare. Vi sono delle questioni che superano il livello territoriale e che andrebbero affrontate per dare alle Autorità un maggior potere decisionale e di attuazione dei piani, che pur vengono, periodicamente, messi a punto."



>> L'OPINIONE



LUCIA MARINO

GLI INFORTUNI SUL LAVORO NEL PORTO E IL VALORE DELLA PREVENZIONE.

IL RUOLO DELL'ASL NAPOLI 1 CENTRO.

DI LUCIA MARINO*

Il porto rappresenta un sistema complesso al quale concorrono una pluralità di attività, molto differenti sotto il profilo dell'organizzazione e dell'esecuzione delle operazioni, dove sono presenti rischi molteplici e spesso interferenti tra di loro per la salute e la sicurezza dei lavoratori.

Le attività di riparazioni delle navi rappresenta il settore nel quale sono presenti i rischi maggiori, derivanti da sostanze aerodisperse, rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche mentre nel lavoro portuale relativo alle merci è rilevante il rischio per l'apparato osteoarticolare (movimentazione manuale carichi).

Vi sono poi degli aspetti peculiari che riguardano:

- l'interfaccia porto-nave, due luoghi di lavoro molto diversi che producono notevoli rischi per la sicurezza di coloro che si trovano a dover operare in spazi particolarmente insidiosi
- rischi da interferenza dovuti alla compresenza nei

porti di lavoratori appartenenti a diverse categorie

- rischi da investimento dovuti alla contestuale presenza di lavoratori che si muovono a piedi e dei numerosi mezzi di movimentazione e sollevamento.

E' proprio la sovraesposizione dei lavoratori marittimi e portuali a rischi così elevati che impone inevitabilmente lo sviluppo e la diffusione di una cultura della sicurezza come strumento essenziale per un'efficace prevenzione.

E' fondamentale implementare conoscenze, formazione e innovazioni tecnologiche, in cui il fattore "safety" è considerato non solo come un mero costo della produzione, ma come parte integrante della gestione dei processi lavorativi.

Si tratta di un vero e proprio cambiamento culturale attraverso il quale acquisire conoscenze, procedure, percorsi che promuovano la salute e la sicurezza sul lavoro.

Il Dipartimento di Prevenzione della ASL NA 1 Centro ha sempre assicurato una costante presenza e un costante monitoraggio e controllo delle attività portuali, in particolare attraverso la verifica del rispetto delle normative relative alla salute e sicurezza dei lavoratori sia marittimi che portuali, incidendo significativamente sull'azione di contrasto alle irregolarità, anche attraverso l'irrogazione di prescrizioni e sanzioni sia di carattere penale che amministrativo, finalizzate al raggiungimento della massima riduzione dei rischi ed alle migliori condizioni di lavoro.

Tale costante attività di vigilanza si è svolta anche di concerto con altri Enti ed Istituzioni, quali INAIL, INPS, Autorità Portuale, Capitaneria di Porto ed alla presenza dei rappresentanti dei lavoratori (cosiddetti RLS di sito), che hanno evidenziato le criticità sui luoghi di lavoro maggiormente da attenzionare.

Sempre di concerto con gli Enti su riportati è stata effettuata un'importante azione di formazione

specificata ai lavoratori portuali, attraverso corsi dedicati alle attività a rischio infortunio presenti nella realtà portuale, dando in tal modo grande impulso all'azione di promozione della salute e della sicurezza.

Infatti solo la promozione di stili di vita sana e di corretti comportamenti può far raggiungere l'obiettivo di tutela della salute in tutti gli ambiti della vita dell'individuo.

**Direttore Dipartimento Prevenzione
ASL Napoli 1 Centro*





>> BREVI NOTIZIE



PORTA OVEST SALERNO

SALERNO PORTA OVEST.

IL PUNTO SUI LAVORI.

DI CLAUDIA AMBROSINO

Dal 7 Gennaio del 2019 sono ripresi i lavori per la realizzazione di Porta Ovest: Il tunnel stradale a due canne consentirà di trasferire i prodotti dal porto di Salerno ai mercati di destinazione e dalle aziende al porto per la parte di esportazione, bypassando il viadotto Gatto, evitando il passaggio di mezzi pesanti in città. Il progetto prevede un escavo di 4 mila 950 metri totali. L'obiettivo più volte sottolineato, è quello di terminare i lavori in considerazione dell'importanza dell'opera sia per il porto sia per la città di Salerno. L'opera, infatti, una volta completata, risolverà il problema della commistione del traffico veicolare

e commerciale, attualmente presente nella città di Salerno. 50 gli operai impiegati per la prima fase dei lavori di cui 14 ex lavoratori della Tecnis, numero poi salito a 100 per consentire un ritmo maggiormente incalzante per l'ultimazione dei lavori.

I vantaggi legati all'intervento "Porta Ovest" sono diversi: si tratta di un'opera imponente e strategica per lo sviluppo della logistica della città di Salerno, grazie alla quale si favorirà una viabilità più fluida e sicura. La galleria consentirà la riqualificazione urbanistica e ambientale della viabilità urbana; la risoluzione delle

criticità legate prevalentemente al traffico veicolare con enormi vantaggi in termini di riduzione della congestione e una maggiore vivibilità per la città di Salerno. Infine l'opera mitigherà l'impatto ambientale generato dal sistema dei trasporti, aumentando la sicurezza stradale.

La spesa complessiva prevista per tale intervento è di 147,9 milioni di euro, finanziati con fondi PON Reti e Mobilità 2007 - 2013 per 49,7 milioni di euro, con fondi PON Infrastrutture e Reti 2014 - 2020 per 65,4 milioni di euro, con fondi PAC per 30,3 milioni di euro e con 2,5 milioni di euro assegnati con la L. 443/2001.

Per il lavori sono state studiate metodologie e tecnologie apposite allo scopo di migliorare non solo i processi di costruzione ma anche per garantire la massima sicurezza in fase di cantiere (interferenze con edifici e infrastrutture esistenti), la tutela ambientale (costante monitoraggio dei parametri ambientali con lo scopo di segnalare tempestivamente eventi inattesi e verificare l'efficienza degli interventi di contenimento degli eventuali impatti).

Le gallerie sono realizzate a doppia canna, ognuna a doppia corsia e senso unico di marcia, entrambe hanno lunghezza di circa 2.500m e corrono a profondità notevoli, tali da evitare ogni ripercussione in superficie

(disturbi ambientali e sollecitazioni strutturali).

Le gallerie presentano analoghe dotazioni di sicurezza (by-pass pedonali e passi carrabili tra le due canne di ciascuna galleria), di segnaletica (luminosa verticale, pannelli a messaggio variabile, impianto semaforico), impiantistiche (sistemi di ventilazione forzata ed antincendio con sensori in grado di rilevare in tempo reale la presenza di eventuali inquinanti e/o incendio, sistemi di videosorveglianza e telecontrollo e di ritrasmissioni radio ad uso dei servizi di pronto intervento, illuminazione con particolari standard di comfort visivo e sicurezza, gruppi elettrogeni a supporto di tutti gli impianti).

"L'opera è estremamente complessa - dichiara il Segretario Generale Francesco Messineo - dal punto di vista tecnico e amministrativo. L' AdSP sta lavorando a stretto coordinamento con il MIT, la Regione Campania e il Comune di Salerno. La società Tecnis, appaltatrice dell'opera dalla fine del 2018, ha affittato il ramo d'azienda, relativo a Salerno Porta Ovest, al Consorzio Stabile Arechi. L'intervento del Consorzio, che ha collaborato efficacemente con la Direzione dei lavori, ha consentito la ripresa un anno fa. Tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti saranno fortemente impegnati per consentire l'efficace prosecuzione dei lavori fino al loro completamento."

