



**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE  
ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE  
Seduta del 28 APRILE 2020**

**Convocazione e ordine del giorno di cui al prot. Adsp n.9788 del 23.04.2020:**

- 1) **Comunicazioni del Presidente;**
- 2) **Misure post-covid 19 per il rilancio dei porti dell'Adsp;**
- 3) **Varie ed eventuali.**

**A causa dell'emergenza sanitaria COVID 19 in corso, l'Organismo si è riunito, in forma plenaria, con collegamento in video conferenza su piattaforma Skype, come da convocazione.**

INIZIO ORE 10:05

Risultano presenti ed identificati il Presidente dell'Adsp, Pietro Spirito, il Segretario Generale dell'Adsp, Francesco Messineo ed i seguenti componenti: Salvatore RAVENNA, Simone DEL VECCHIO, Domenico FERRAIUOLO, Gianni Andrea de DOMENICO, Agostino GALLOZZI, Francesco TAVASSI, Pasquale LEGORA DE FEO, Domenico DE CRESCENZO, Lucio PUNZO, Giuseppe AMORUSO, Gerardo ARPINO, Gennaro IMPERATO, Fabio GIGLI, Guerino MINELLA, Pierpaolo CASTIGLIONE, Ivan SAVARESE.

Partecipano alla seduta Dario SORIA, Pasquale FONTANA, Tomaso COGNOLATO.

Partecipa, altresì, Tripicchio (in rappresentanza della società TFG)

**Punto n.1 O.d.g.: "Comunicazioni del PRESIDENTE "**

Il Presidente apre la seduta e dà il benvenuto a tutti i partecipanti, ricordando che a causa dell'emergenza sanitaria dovuta alla pandemia da COVID 19, la seduta si svolge con collegamento telematico via Skype. Considerata, altresì, l'importanza degli argomenti trattati si è ritenuto opportuno effettuare la seduta in forma plenaria.

**Punto n.2 O.d.g.:" Misure post-covid 19 per il rilancio dei porti dell'Adsp"**

Il Presidente preannuncia la pubblicazione di un provvedimento con il quale, recependo le indicazioni di legge appena approvate (art. 92 del provvedimento Cura Italia), si provvederà a sospendere il pagamento dei canoni demaniali 2020: per le concessioni ex art. 36 il termine per il pagamento è spostato al 30 settembre, mentre per i canoni relativi alle concessioni artt. 16,17 e 18 la legge ha dato alle Adsp la facoltà di decidere il termine entro il quale poi recuperare i canoni sospesi con il limite temporale del 31 dicembre: questa Adsp fisserà il termine per il recupero al 30 novembre 2020, termine ritenuto congruo al fine di consentire alle imprese il massimo del tempo possibile per poter cercare di recuperare, dal punto di vista finanziario, una situazione che nei primi mesi di questo esercizio è inevitabilmente in sofferenza.

Il Presidente riferisce che ASSOPORTI ha richiesto al Governo non solo di sospendere il pagamento dei canoni e poi di recuperarli nell'anno, ma di prevedere anche la possibilità di cancellare una parte degli introiti da concessione, per poi consentire - nella seconda parte dell'anno - la sospensione. Questa ulteriore misura, certamente più incisiva, necessita di un provvedimento di legge per essere effettiva e si auspica che si vada in questo senso. Intanto si procede, quindi, con la misura prevista dalla legge, che consente di affrontare questa prima fase di emergenza.

Il Presidente ritiene importante questo momento di confronto con l'Organismo di Partenariato per cercare di comprendere quali possano essere le misure su cui ulteriormente confrontarsi per cercare di capire cosa si può fare di meglio e di più. Il Presidente apre la discussione e passa la parola ai componenti dell'Organismo.

Soria chiede se l'eventuale cancellazione di parte dei canoni concessori sarà o meno a carico dei bilanci delle Adsp.



Il Presidente chiarisce che sarà necessaria una legge che dia la possibilità di utilizzare gli avanzi di amministrazione delle Autorità per sopperire ai mancati introiti derivanti dalla cancellazione dei canoni concessori.

Prende la parola ARPINO che, nel ringraziare il Presidente per aver convocato questo tavolo di Partenariato, come FILT-CGIL, conferma quanto già hanno detto dalle RSA dell'AdSP: si esprime in questo momento un ringraziamento a tutti i lavoratori dell'AdSP che anche in modalità smart working e sotto pianta organica continuano a garantire con dedizione il loro lavoro e la FILT prende le distanze e stigmatizza ogni strumentalizzazione che in questi giorni è comparsa sulla stampa. Si esprime, altresì, un sentito ringraziamento e incondizionata solidarietà a tutti i lavoratori portuali, artt.16, 17 e 18 dei Porti di Napoli e di Salerno che nonostante questa grave crisi dovuta al COVID 19 stanno continuando a lavorare in una situazione di estrema difficoltà, risultando sicuramente essere tra quelli maggiormente esposti in questo momento al contagio. Arpino riprende integralmente il contenuto della nota datata 31 marzo 2020 e chiede al Presidente: *“Anche in considerazione ai provvedimenti di legge emanati in favore della sospensione dei canoni concessori ed autorizzativi per le imprese ex art.16, 17 e 18 L.84/94 di accompagnare tali provvedimenti nazionali con l'indispensabile atto amministrativo di proroga dei termini dell'autorizzazione della CULP, impresa autorizzata a norma dell'art.17 L.84/94 alla fornitura del lavoro temporaneo nel Porto di Napoli, per la quale pende una procedura di gara. A tal proposito è indispensabile riconsiderare la prosecuzione di tale procedimento di gara, atteso il totale stravolgimento del quadro economico e congiunturale nel quale la stessa dovrà svolgersi”*.

Arpino ritiene ancora che obiettivo primario sia garantire la completa sicurezza per i lavoratori e le condizioni di salubrità e sicurezza nell'ambiente di lavoro e nelle modalità lavorative. Si invita, pertanto, il Presidente di sollecitare ASSOPORTI ad uniformare comportamenti e trattamenti in tutti i Porti, per evitare difformità e differenze tra i lavoratori, attraverso la definizione di un “codice di miglior pratiche” certificato per poi arrivare all'adozione di un protocollo di regolamentazione per i Porti dell'AdSP che contrasti il contenimento della diffusione del virus, tenendo conto della specificità dei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. Il sindacato è pronto e disponibile a dare il proprio contributo.

Arpino conclude invitando a riflettere sull'ipotesi che quanto viene annualmente erogato a favore dell'Autorità di Sistema a titolo di fondo perequativo possa essere utilizzato anche a copertura del disavanzo di amministrazione corrente e non soltanto per le spese in conto capitale. Ribadisce, inoltre, che le iniziative che saranno riconosciute dall'Autorità a titolo di riduzione dei canoni devono essere riconosciute solo in corrispondenza di dimostrate riduzioni di lavoro dovute al calo delle attività in conseguenza del COVID 19: si preannuncia ogni iniziativa di presidio al corretto utilizzo degli strumenti di aiuto così da evitare che si strumentalizzi la situazione senza che vi sia assoluta necessità.

Il Presidente fornisce le seguenti puntualizzazioni:

- Il protocollo di sicurezza esiste ed è allegato all'ultimo provvedimento di governo (allegato 6 dell'ultimo DPCM) ed include anche le attività marittime portuali con l'indicazione dei dispositivi di sicurezza e delle misure che devono essere adottate;
- Sul tema del bando di gara dell'art.17 si ricorda che esso è stato prorogato ai sensi di legge;
- Sul tema delle misure di riduzione dei canoni sarà necessario valutare e misurare assieme le misure compatibili con le leggi vigenti per sostenere le singole imprese, con l'obiettivo finale di sostenere l'occupazione nei Porti dell'Adsp.

SORIA chiede al Presidente di farsi portavoce delle istanze delle imprese del settore energetico che operano nel porto affinché siano estese anche a loro, considerati i rallentamenti subiti a causa dell'epidemia, le agevolazioni connesse all'istituzione delle ZES, in quanto al momento il comma 100 dell'art.1 della Legge 208 li annovera tra le infrastrutture energetiche e come tali li esclude dai relativi benefici.

A tal proposito il Presidente ricorda che sono le normative europee sugli aiuti di stato che escludono l'energia dalle misure connesse alla ZES per cui sul tema è necessario che vi sia un dialogo tra il Governo e l'Europa, non essendovi al momento nessuna distinzione tra distribuzione di carburante o infrastrutture energetiche. Si può spingere nel senso di effettuare una giusta perimetrazione delle diverse sfere di attività, ma è un dialogo da spostare su un tavolo governativo.



RAVENNA, in qualità di rappresentante della categoria degli Armatori, chiede di sapere se l'Adsp abbia già avviato una progettazione che consenta di accedere ai finanziamenti del Programma di Azione e Coesione - PAC Infrastrutture Reti 2014/2020 - volti ad una serie di valorizzazioni delle attività portuali, tra le quali la digitalizzazione della logistica, il recupero del waterfront e quello che interessa maggiormente gli Armatori che operano nel Porto di Napoli, l'accessibilità turistica, che potrebbero consentire il rilancio del Molo Beverello, della Stazione Marittima e di Porta di Massa in modo definitivo e lungimirante.

Ravenna manifesta la disponibilità degli armatori a partecipare, anche attraverso un consorzio, alla progettazione qualora già avviata dall'Adsp, per la mobilità turistica al Beverello e nel Porto di Napoli, offrendo la collaborazione degli operatori privati disposti eventualmente anche ad intervenire, laddove possibile, in sostituzione dell'Autorità'.

Il Presidente sottolinea che tra le priorità dell'Ente vi è sicuramente quello di migliorare il sistema di viabilità che interessa l'area antistante il molo Beverello e la Stazione Marittima e che gli Uffici dell'Adsp già stanno lavorando a tale tema; ogni contributo che gli operatori vorranno fornire sarà gradito ed apprezzato ed a tal fine ci si potrà opportunamente mettere in contatto sia con il Dirigente dell'Ufficio Tecnico - ing. Vasaturo - (aspetti progettuali) sia con il Dirigente dell'Ufficio Security - Dott. Vestri (aspetti di sicurezza).

Ravenna ringrazia il Presidente e nel ricordare che i termini di presentazione di tali progettazioni è il 30 giugno 2020 anticipa che tecnici delegati dagli operatori portuali si metteranno prontamente in contatto con gli Uffici dell'Ente.

Anche COGNOLATO manifesta l'interesse del Terminal Napoli a partecipare ad eventuali progetti riguardanti l'area portuale della Stazione Marittima, con un coinvolgimento in tal senso. Il Presidente ritiene possibile questa apertura, a condizione che i bandi consentano la partecipazione dei soggetti privati.

Prende la parola LEGORA DE FEO che con enfasi rappresenta la necessità che in questo consesso vengano affrontati prioritariamente altri temi: è fondamentale richiamare l'attenzione sul fatto che la pandemia da COVID 19 ha generato una tremenda crisi per tanti operatori portuali, concessionari e terminalisti, per tanta gente che lavora nel Porto, ed il riferimento non è alle soc. Conateco e Soteco, che comunque hanno potuto operare con buoni risultati sia pur in questo momento di crisi, grazie al positivo andamento del settore agro-alimentare, non ricorrendo alla cassa integrazione. Legora De FEO fa rilevare, come primo punto, che fino a questo momento sono mancate risposte da parte della governance dell'Adsp, sia pur ripetutamente sollecitate da numerosi concessionari del porto, rispetto a come regolarsi con il pagamento dei canoni concessori. E la preoccupazione è che non basterà il congelamento del pagamento dei canoni, soprattutto se gli stessi saranno poi dovuti con gli interessi. In secondo luogo, corre l'obbligo di segnalare che settori come quello crocieristico o della cantieristica hanno oltre il 50%, se non tutti i dipendenti in cassa integrazione, persone che prenderanno l'80% dei massimali previsti dall'INPS e porteranno a casa 750 - 800 euro. Questi come altri settori del porto necessiteranno ben più di una semplice sospensione dei canoni fino a novembre, come previsto dal Presidente dell'Adsp, ma per loro sarà possibile riconquistare i precedenti volumi di traffico presumibilmente non prima di due anni e questo è un problema gravissimo che richiede ben altro tipo di soluzioni.

Legora de FEO auspica, quindi, che preliminarmente venga fatta una fotografia di quello che sta avvenendo nel Porto, partendo dalla Stazione Marittima, e che non ci si limiti solo all'aspetto dei canoni demaniali, esaminando anche le tasse di ancoraggio, i diritti di security, argomenti sui quali è ugualmente necessario un confronto immediato al fine di capire come poter intervenire per la ripresa dei traffici.

Legora prosegue evidenziando che gli operatori in Italia hanno preteso ed hanno ottenuto che i Presidenti, i vertici, le governance, stessero accanto agli operatori e questo lo si chiede anche qui: gli operatori portuali pretendono un tavolo aperto in cui potersi confrontare costantemente, in quanto in questo periodo si è sentita fortemente questa mancanza di comunicazioni su tante tematiche. È necessario, quindi, che prioritariamente si discuta di quali sono gli strumenti che l'Autorità Portuale intende mettere in campo.

Spiega sottolineare che anche la convocazione odierna di questo Organismo viene solo a valle di ripetute lettere di sollecito indirizzate ai vertici dell'Adsp, ai quali formalmente si chiede di mantenere tavoli aperti costantemente in questo periodo di emergenza per affrontare insieme tematiche così delicate.



Oltre al rispetto dei protocolli sanitari, la cui osservanza risulta imprescindibile per la tutela dei lavoratori, è fondamentale capire quali misure poter concretamente mettere in campo per recuperare il più velocemente possibile i volumi di traffico perduti o per sostenere le aziende che difficilmente potranno vedere ritornare tali volumi, riferendosi principalmente al Terminal della Stazione Marittima ed alle società che operano nel settore della cantieristica e del suo indotto. A parere di LEGORA DE FEO bisognerebbe rinviare ad un momento successivo la discussione rispetto alle ZES o a progettualità future, concentrandosi sulla crisi che sta attanagliando tutti in questa fase e cercando soluzioni concrete a tali emergenze.

SORIA precisa che condivide in pieno le parole di Legora De FEO ma che ritiene che la prospettiva di investimenti futuri e di sviluppo sia imprescindibile per il rilancio del settore dell'energia che sta vivendo comunque come tutti gli altri settori momenti di crisi.

Il Presidente, in relazione a quanto detto, precisa quanto segue: 1) i provvedimenti delle Adsp si devono muovere entro il perimetro di quanto è stabilito dalle norme vigenti; 2) sui canoni demaniali sospesi non verrà ovviamente applicato alcun interesse di mora, come prevede la legge; 3) in Italia solo 3 Adsp (Bari, Venezia e Messina ed un'altra si accinge a farlo) hanno provveduto ad emanare provvedimenti che sono in linea con le disposizioni di legge e in tal senso si muoverà anche questa Adsp. Su richiesta di chiarimenti di Ravenna, il Presidente aggiunge che per quanto riguarda la tassa di ancoraggio, la cui disciplina non rientra nella disponibilità dell'Adsp, il provvedimento governativo ha provveduto a 'congelarla' per 2 mesi. È necessario che le diverse associazioni di categoria si attivino nelle sedi opportune al fine di sollecitare il legislatore ad accogliere le diverse istanze degli operatori; l'Adsp affiancherà e supporterà in ogni modo possibile tali iniziative.

LEGORA DE FEO, su richiesta di alcuni componenti, fa nuovamente una sintesi del suo precedente intervento: il solo slittamento dei canoni demaniali fino a luglio, con pagamento al 30 novembre non è ritenuto sufficiente per consentire la ripartenza delle attività nei diversi settori portuali fortemente colpiti dalla crisi legata all'epidemia in atto. Si chiede, invece, la cancellazione dei canoni del 2020 o quanto meno la sua riparametrazione ai minimi tabellari, tenendo conto anche della condizione in cui versa ogni singola impresa, analizzando oltre al decremento dei volumi di traffico anche le notevoli spese sostenute da chi ha continuato a lavorare per le operazioni di sanificazione e l'adeguamento dell'ambiente lavorativo alle nuove norme per la sicurezza, per la fornitura di DPI ai lavoratori, etc.

Altro elemento su cui è possibile incidere sono i diritti di approdo e di security che, al contrario della tassa di ancoraggio, rientrano nella disponibilità dell'Ente: è necessario incidere anche su queste al fine di incentivare gli armatori a riportare il traffico nei porti dell'Adsp.

Ancora, sarà necessaria una riflessione di tipo giuridico rispetto ai singoli atti concessori connessi alla verifica dei cosiddetti piani di impresa dei soggetti, considerato che i presupposti alla base del rilascio delle concessioni risultano parzialmente modificati.

Si propone, inoltre, di mantenere aperto un tavolo tecnico ristretto che consenta di avere un filo diretto tra gli operatori portuali e il vertice dell'Adsp per gestire tempestivamente e con maggiore efficienza questa situazione di crisi.

Legora De FEO riferisce che nel pomeriggio si terrà un incontro tra i maggiori operatori del Porto di Napoli e la governance dell'Adsp per un confronto di dettaglio su tali temi; tra gli altri, Legora sottolinea che è ad esempio fondamentale trovare soluzioni a tanti problemi pratici, uno tra tutti l'aggravio del costo della merce dovuto alle maggiori soste/giacenze della stessa.

Prende la parola DEL VECCHIO che, nel condividere il pensiero di Legora, rappresenta le preoccupazioni di tutti gli armatori che hanno subito un calo drastico dei traffici che avrà ripercussioni non solo nel 2020 ma anche almeno per tutto il 2021. Anche ad avviso di Del Vecchio è quindi necessario effettuare un'analisi approfondita che consenta di individuare ogni singolo operatore, ogni singola compagnia penalizzato dall'epidemia e capire quali possano essere gli interventi.

Per quanto riguarda la tassa di ancoraggio la sospensione fino al 30 aprile non è assolutamente risolutiva, così come la sospensione dei canoni fino al 31 luglio non risolverà di sicuro la perdita che ad esempio quest'anno verrà registrata nel settore del traffico passeggeri, definitivamente compromesso dall'epidemia.



Si concorda, altresì, sulla costituzione di un tavolo ad hoc che possa ragionare sugli interventi utili al recupero o al rilancio del traffico, con la consapevolezza che alcuni settori risultano ormai compromessi fino al 2021, se non addirittura fino al 2022.

TRIPICCHIO concorda con quanto detto da Legora, ritenendo che, considerata la gravità della situazione, i canoni demaniali del 2020 dovrebbero essere azzerati e per il 2021 si dovrebbe procedere con una riduzione dei canoni, per poter dare ossigeno a tutte le società in difficoltà.

COGNOLATO riprende la parola e rappresenta quanto segue: il porto sta vivendo una situazione drammatica particolarmente nel settore delle crociere, in quanto con previsioni ottimistiche si parla di riprendere i traffici non prima di aprile - maggio dell'anno prossimo, considerato che per quest'anno le crociere risultano sicuramente bloccate. Inoltre, l'ultimo decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ha proibito l'ingresso alle navi che battono bandiera straniera anche per la sosta inoperosa, azzerando così qualsiasi possibilità di ricavi. È necessario quindi trovare quanto prima soluzioni che consentano di attivare delle forme di sostentamento a quelle che sono le attività che regolano il Porto.

Cognolato riporta, ad esempio, che l'ENAC ha provveduto a cancellare/sospendere tutti i canoni aeroportuali, che verranno rideterminati in base alle effettive frequenze di traffico e di utilizzo delle aree aeroportuali, così come la Regione Sicilia ha disposto l'azzeramento dei canoni per i porti turistici. Tramite le associazioni di categoria si sta cercando di fare pressioni a livello governativo, ma è necessario che anche a livello locale si intervenga con ogni strumento possibile.

Il Presidente replica che è assolutamente sua intenzione andare incontro a tali richieste, ma è necessario che distinguere due aspetti: le azioni che possono essere prese solo a seguito dell'emanazione di un provvedimento normativo che autorizzi le Adsp ad agire in tal senso e gli strumenti che, invece, possono essere messi in campo immediatamente rientrando nelle competenze dell'Ente. Nei casi citati da Cognolato, l'Enac ha agito sulla base di un recente articolo di legge, così come la Regione Sicilia ha esercitato una competenza diretta sui porti turistici.

Il Presidente concorda sull'opportunità di istituire un tavolo tecnico al fine di valutare gli strumenti immediati da poter mettere in campo, ragionando su alcuni aspetti concreti che determinano già una riduzione dei costi per gli operatori, in quanto essi sono variabili, e quindi legati ai volumi di traffico, come i diritti di approdo e di security. In questi casi non è necessario mettere mano ad una nuova regolazione, in quanto il calo dei traffici si traduce immediatamente in una riduzione di costi.

AMORUSO, oltre ad allinearsi alle analisi fatte dagli altri terminalisti napoletani, sottolinea un ulteriore aspetto: considerato che il Governo ha disposto quale strumento economico a sostegno alle imprese con il decreto di liquidità un finanziamento rimborsabile in un orizzonte temporale fino a sei anni, si dovrebbe ragionare sulla possibilità di allineare anche la durata delle concessioni e delle autorizzazioni a tale periodo. Amoroso chiede se questa previsione è nella facoltà o meno dell'Adsp.

Il Presidente ritiene che anche questo aspetto dovrà essere opportunamente esaminato in sede di tavolo tecnico, ragionando sulla possibilità di un allungamento della concessione.

FONTANA aggiunge che inevitabilmente la crisi coinvolge anche il settore dell'energia considerato che a fronte di un'offerta deprezzata e perdite sugli inventari restano invariati una serie di costi fissi. La situazione è molto delicata e straordinaria e, quindi, i tavoli ristretti vanno assolutamente supportati per trovare soluzioni anche differenziate a beneficio di un Porto che deve lavorare al meglio in tutti i suoi ambiti.

IMPERATO ringrazia Legora De FEO che ha aperto la discussione entrando nel vivo del tema da affrontare, cioè le modalità per affrontare al meglio la fase successiva all'emergenza sanitaria. Il 70% delle aziende del porto sono, infatti, attualmente in cassa integrazione ed Imperato chiede, innanzitutto, al vertice dell'Adsp se è stato fatto un monitoraggio di quello che è il traffico reale delle aziende, con le inevitabili ricadute di tutta la filiera dell'attività portuale sulla società art. 17. Le organizzazioni sindacali hanno piena contezza della situazione in quanto purtroppo si ritrovano a firmare i verbali di accordo di cassa integrazione, riuscendo per fortuna anche a condividere con le



aziende un percorso di anticipo delle cassa integrazioni, per ovviare alla lentezza burocratico del Governo, dell'INPS e della stessa Regione.

Imperato, concordando con quanto detto da Arpino, ritiene doveroso rispondere alle critiche mosse ai dipendenti dell'Adsp in alcuni note di Confrasperto: egli ritiene, infatti, che vada fatto un plauso a tutti gli operatori del Porto per l'operato e i sacrifici messi in campo durante questa emergenza, con l'auspicio che l'Ente risponda a tali accuse così come richiesto dalle RSA dell'Adsp, in quanto sicuramente la contestata lentezza burocratica dell'Amministrazione non è riconducibile in alcun modo ai dipendenti, ma tutt'al più ai suoi vertici.

Imperato ribadisce, come già più volte chiesto in passato, che risulterebbe utile costituire dei tavoli di Partenariato monotematici o dei tavoli tecnici ristretti e chiede maggiori informazioni circa il menzionato tavolo convocato per il pomeriggio odierno.

Imperato plaude, altresì, alle iniziative finì ad ora portate avanti da ASSOPORTI che in questa crisi ha serrato le fila, così come da ASSITERMINAL, ANCIP e tutte le organizzazioni sindacali, ma nonostante tali interventi purtroppo l'attenzione rivolta verso la categoria dei portuale risulta ancora quasi pari allo zero.

Nel dare per scontato che la sospensione dei canoni non comporti alcuna applicazione di interessi di mora, Imperato evidenzia come sulla questione della proroga delle autorizzazioni in essere per la socia articolo 17, nonostante le richieste più volte inviate all'Adsp, si è ancora in attesa di ricevere indicazioni: i termini del bando sono stati già rimandati due volte ma restano enormi perplessità su come si possa continuare a lavorare sulla programmazione di un bando in una simile congiuntura di crisi che investe e investirà anche successivamente tutti i soggetti e gli operatori portuali, con il rischio, quindi, di avere semplicemente una scatola vuota. Si chiede, pertanto, di valutare seriamente la necessità di prevedere una proroga ben più lunga per la scadenza del bando considerato che ad oggi non vi è alcuna contezza di quelli che sono i ragionamenti da fare, ne' dei piani di impresa, ne' di un piano dell'organico strutturale, sempre richiesto e oggi più che mai necessario per andare avanti.

Imperato si associa alla richiesta fatta da tutti gli altri componenti sulla necessità di intervenire incisivamente sui canoni per venire incontro a tutti gli operatori portuali in questo momento così drammatico di crisi.

LEGORA DE FEO ritiene opportuno precisare che nelle dichiarazioni rilasciate il riferimento non era ai dipendenti dell'Adsp quanto piuttosto alle performance di questa governance considerato che ad oggi restano irrisolti problemi atavici (l'impossibilità di ormeggiare una nave superiore a 300mt. durante la notte, perché il breakwater non è illuminato; è stato completamente il dragaggio ma non vi sono le torri faro, etc.), nonostante i numerosissimi solleciti inviati all'Autorità Portuale, al Ministero vigilante, al Ministro.

Il Presidente evidenzia innanzitutto che l'Amministrazione ha piena consapevolezza del reale andamento dei traffici, anche nel raffronto con gli altri porti e le altre realtà del paese: mentre, infatti, sicuramente il settore delle crociere e del traffico passeggeri nel golfo ha avuto un vero e proprio fermo, per fortuna non è stato così per il traffico commerciale che ha retto al momento di difficoltà. Il completamento del dragaggio, vale a dire di un intervento atteso da oltre un quarto di secolo, non costituisce un dettaglio secondario: lo si è realizzato con uno sforzo straordinario per superare una serie di ostacoli di natura amministrativa davvero rilevanti.

GIGLI apprezza la precisazione fatta da Legora rispetto alle dichiarazioni rilasciate alla stampa sui lavoratori dell'Autorità di Sistema Portuale e si associa alla preoccupazione per l'allarmante situazione di crisi complessiva della portualità campana evidenziata dagli altri rappresentanti delle realtà economiche dei nostri Porti. Gigli precisa, altresì, che la richiesta di dati coerenti sulla consistenza della crisi non rappresenta un'accusa nei confronti del Presidente e dell'Amministrazione, ma è evidente che durante una crisi, per determinare efficaci strumenti di intervento, è indispensabile quantificare esattamente il perimetro della crisi stessa. Sarebbe, quindi, quanto mai opportuno confrontarsi con l'Ente avendo la possibilità di ragionare e condividere le diverse scelte da portare avanti sulla base di dati concreti raccolti anche dall'Adsp, che consentano di rilevare la reale situazione in termini di volumi di traffici.

Da più soggetti sono state portate avanti diverse proposte per la portualità e Gigli ricorda che anche le organizzazioni sindacali nelle loro frequenti interlocuzioni di questi giorni con il Ministro delle Infrastrutture e più in generale con il Governo, hanno avanzato una serie di proposte rispetto



all'applicazione degli ammortizzatori sociali, rispetto all'utilizzo dei fondi previsti dalla L.84/94 riformata all'art.15 bis, su tutta una serie di misure e di iniziative che possono, in qualche modo, alleviare gli effetti della crisi. Le organizzazioni sindacali in questi giorni sono state, altresì, fortemente impegnate sulle procedure di applicazione degli ammortizzatori sociali degli operatori portuali, che hanno interessato diversi settori, primo tra tutti il settore della marineria, a causa delle procedure attivate da MSC, da GNV, da Tirrenia e da tutta una serie di altri soggetti. Purtroppo la costante in tutte queste procedure è stata la non accettazione da parte delle aziende della proposta sindacale di integrare l'indennità di integrazione salariale fino al 100% della contribuzione, considerato, come faceva rilevare lo stesso Legora, quanto bassa sia la retribuzione percepita con la sola cassa integrazione.

Ci si augura un'apertura maggiore in questo senso e soprattutto che laddove vi siano interventi legislativi o locali che consentano un abbattimento dei costi legati ai canoni concessori, tutte le aziende riconsiderino la possibilità di integrare le indennità derivanti dagli ammortizzatori sociali connessi alla Cassa integrazione, portando la retribuzione dei lavoratori ad una soglia di sostenibilità.

Gigli prosegue facendo notare che, nonostante il DPCM del 26 aprile apra in qualche modo alla fase 2, la pandemia non possa considerarsi ancora finita e sarebbe, tra l'altro, quanto mai opportuno e necessario riconvocare quanto prima il Comitato di igiene e sicurezza per esaminare congiuntamente i protocolli per la sicurezza sul lavoro e sulla prevenzione del contagio divenuti ormai legge, definendo concretamente le procedure di gestione della prevenzione del contagio da adottare nelle prossime settimane nei porti dell'Adsp per evitare qualsiasi esposizione dei lavoratori portuali che stanno continuando ad operare.

Gigli condivide, altresì, la necessità di avere un tavolo permanente di gestione della crisi che stiamo vivendo, magari anche con convocazioni più ravvicinate di questo Organismo di Partenariato per mantenere tutti insieme sotto controllo e coordinare al meglio gli sforzi per una gestione corretta della crisi.

Considerato che questa crisi ha completamente stravolto il mercato della portualità è sicuramente necessaria una riflessione, come suggerita da Imperato, sulle procedure di affidamento delle concessioni in corso rispetto alla determinazione di scenari di proroga più o meno generalizzati: tenuto conto che i dati di riferimento economici su cui sono state elaborate, due mesi fa, le procedure di affidamento o le ipotesi di proroga delle concessioni al momento non sono più corrispondenti alla realtà dei fatti, appare quanto mai necessario ed opportuno se non revocare il bando per l'affidamento dell'art. 17 quanto meno sospenderne i termini almeno per lo stesso lasso di tempo per cui oggi l'Autorità di Sistema annuncia la sospensione dell'esazione dei canoni, e quindi fino al termine indicato per la ripresa dei pagamenti, cioè fino al 30 novembre.

Gigli si augura, quindi, di poter approfondire in uno specifico tavolo di confronto, già più volte richiesto, ribadendo anche la richiesta di incontri più ravvicinati dell'Organismo di Partenariato e la condivisione di dati puntuali sui traffici anche per immaginare strumenti di organizzazione della portualità della Campania che siano più funzionali alla gestione delle attività da gestire.

Un'ultima considerazione sugli investimenti futuri anche in termini infrastrutturali: la priorità in questo momento è sicuramente la gestione dell'esistente ma bisogna anche iniziare a prepararsi adeguatamente per un rilancio immediato appena la crisi sarà terminata.

Il PRESIDENTE rappresenta che è già stata predisposta la convocazione del Comitato Igiene e Sicurezza per il 30 aprile. Per quanto riguarda la raccolta dei dati, l'Adsp è già al lavoro anche se mancano ancora alcuni dati di alcune imprese di cui si attende risposta: il quadro d'insieme è però praticamente pronto e verrà molto presto pubblicato sul sito istituzionale come da consuetudine.

Il Presidente propone, inoltre, che l'Organismo di Partenariato si riunisca con cadenza quindicinale per tutto il periodo di crisi e, anche prima, se dovesse arrivare l'atteso ulteriore provvedimento governativo denominato "Decreto Maggio", per valutare insieme le auspiccate misure per la portualità.

Anche CASTIGLIONE si associa al grido di allarme sollevato dagli altri componenti intervenuti, evidenziando che la società erogatrice dell'arte. 17 è in fortissima sofferenza in quanto subisce direttamente gli effetti della riduzione dei traffici. Sarà difficile se non impossibile superare il 2020 senza un efficace intervento esterno. Facendo riferimento al documento presentato dall'Ancip al Governo nelle scorse settimane, in perfetta linea con quanto richiesto poi da ASSOPORTI,



Castiglione chiede al Presidente di fare tutto quello che è in suo potere per supportare a livello nazionale, sempre tramite l'intervento di ASSOPORTI, le istanze delle Compagnie Portuali. Con riferimento poi alla possibilità prospettata anche da altri componenti del tavolo di un proroga delle concessioni, considerati gli effetti negativi dello scenario economico attuale e dei prossimi mesi se non addirittura anni, Castiglione chiede se tale proroga possa essere applicata anche per le autorizzazioni ex art.17, appurato che alcune società, quali la Culp di Napoli, che hanno natura giuridica di cooperativa impiegano inevitabilmente ancora più tempo per ripristinare la propria situazione di equilibrio economico gravemente compromessa dalla crisi in atto.

Il PRESIDENTE ribadisce che sul tema delle proroghe è necessario fare un ragionamento più ampio, ed affrontare la discussione in un tavolo tecnico dedicato.

Il Presidente comunica che Gallozzi, per problemi tecnici legati alla sua connessione, sta ascoltando tutta la conversazione ma non riesce a prendere la parola.

TAVASSI interviene e, nel concordare sia con l'opportunità di convocare appositi tavoli tecnici permanenti, sia di riunire ogni 15 giorni l'Organismo di partenariato, chiede al Presidente di poter estendere anche ai rappresentanti di Confindustria Napoli la partecipazione a tali consessi.

Il Presidente rassicura TAVASSI in tal senso.

Come ultimo intervento IMPERATO chiede la possibile tempistica futura per la problematica relativa al rilascio dell'autorizzazione ex art. 17, considerato che la scadenza dell'attuale proroga è fissata al 7 maggio.

Il PRESIDENTE garantisce che - come già fatto per le due precedenti proroghe - si continuerà ad operare nella misura in cui queste cose si renderanno possibile. Nel tavolo tecnico dovrà essere valutata anche la durata dell'ulteriore proroga ma ciò sicuramente non avverrà prima del 7 maggio. Il Presidente ringrazia tutti i componenti per la partecipazione e chiude la seduta.

ALLE ORE 11:51 LA SEDUTA E' SCIOLTA.

Del che è verbale  
IL SEGRETARIO GENERALE  
Francesco Messineo

IL PRESIDENTE  
Pietro Spirito