



**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE
ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE
Seduta del 21 MAGGIO 2020**

Convocazione e ordine del giorno di cui al prot. Adsp n. 10875 del 15.05.2020:

- 1) **Comunicazioni del Presidente;**
- 2) **Misure post-covid 19 per il rilancio dei porti dell'Adsp – prosieguo discussione;**
- 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 Google Meet, come da convocazione.

INIZIO ORE 11:30

Risultano presenti ed identificati il Presidente dell'Adsp, Pietro Spirito, il Segretario Generale dell'Adsp, Francesco Messineo ed i seguenti componenti: Simone DEL VECCHIO, Domenico FERRAIUOLO, Gianni Andrea de DOMENICO, Agostino GALLOZZI, Francesco TAVASSI, Pasquale LEGORA DE FEO, Roberto BUCCI, Domenico DE CRESCENZO, Giuseppe AMORUSO, Amedeo D'ALESSIO, Gennaro IMPERATO, Fabio GIGLI, Guerino MINELLA, Pierpaolo CASTIGLIONE. Partecipano alla seduta Pasquale FONTANA, Tomaso COGNOLATO. Partecipa, altresì, Fabio Carannante (in rappresentanza della società GNV)

Punto n.1 O.d.g.: “Comunicazioni del Presidente ”

Punto n.2 O.d.g.:” Misure post-covid 19 per il rilancio dei porti dell'Adsp – prosegua discussione”

Il Presidente apre la seduta ed illustra i contenuti del c.d. 'Decreto Rilancio', provvedimento emanato dal Governo per il rilancio dell'economia del Paese Italia, pubblicato in Gazzetta Ufficiale. Il Presidente auspica che in sede di conversione il Parlamento apporti ulteriori modifiche migliorative, come peraltro già richiesto dalle Adsp per il tramite di Assoport. Spirito si sofferma, in particolare, sull'esame del comma 1 a) dell'art. 199 del documento rilevando che il testo presenta alcune asperità di lettura tra le quali i seguenti tre aspetti:

- Primo elemento: vi è un passaggio della norma (comma 1 dell'art.199) in cui si dice “*Nell'ambito delle risorse disponibili alla legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio*”, il che pone un vincolo significativo in termini di rispetto dell'equilibrio di bilancio dell'Adsp;
- Il secondo elemento è che si suddivide la misura di sostegno alle imprese del settore portuale in due archi temporali: il primo arco temporale dal 1° febbraio al 30 di giugno, il secondo arco temporale dal 1° di agosto al 31 dicembre, con necessità di misurare il fatturato dei soggetti concessionari per verificare se sia stata registrata una riduzione pari o superiore al 20% agli omologhi periodi degli anni precedenti. Su questo aspetto sarà necessario fare delle simulazioni per verificare l'impatto sul bilancio dell'Adsp ed il Presidente chiede la collaborazione dei concessionari affinché forniscano quanto prima i propri dati di fatturato relativi al primo semestre
- Terzo elemento: da una lettura combinata dei commi 8, 9, e 10 sembra che il ricorso da parte di ogni Adsp al proprio avanzo di amministrazione non vincolato sia comunque da inquadrare in un limite massimo complessivo previsto per tutte le Adsp pari a 16 milioni di euro, composti da 10 milioni di euro di utilizzo degli avanzi primari non vincolati e 6 milioni di euro per quelle Autorità che non dispongono di avanzi non vincolati. Nella giornata odierna è previsto un incontro con il MIT per chiarire meglio questo ed altri aspetti della norma in quanto, da una prima ricostruzione, sembra che il vincolo apposto sia tale in quanto si ritiene che laddove le Autorità di Sistema Portuale attingano all'avanzo di gestione non vincolato, definito quale “fabbisogno dello Stato non ancora utilizzato”, si generi un



maggior fabbisogno dello Stato, quindi un maggior disavanzo. È necessario quindi un'interpretazione autentica della volontà del Legislatore per chiarire questo aspetto.

Il Presidente passa poi ad esaminare le disposizioni di cui al comma 1.b e al comma 2 dell'art. 199 in materia di lavoro portuale. Preliminarmente, il Presidente, nel replicare ad una nota inviata dalle Organizzazioni sindacali con la quale viene chiesta l'immediata applicazione delle disposizioni di cui all'art. 199, ricorda che, oltre alla necessità di attendere la vigenza effettiva di una norma attendendo i termini di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, nel caso di specie si ritiene opportuno attendere prudenzialmente la conversione di legge da parte del Parlamento delle disposizioni contenute nel Decreto Legge appena emanato, in quanto in sede di conversione potrebbero esserci anche modifiche significative delle stesse.

Entrando nel merito della norma, il Presidente ricorda che tramite Assoporti ci si è fatti promotori di alcuni interventi poi recepiti dal Governo, tra cui in particolare proprio la proroga delle autorizzazioni ed art. 17 legge 84/94 in essere o scadute per ulteriori anni due, senza necessità di effettuare una nuova procedura di gara. Risulta però necessario ancora chiarire con il MIT quali saranno le forme di rendicontazione delle mancate giornate lavorative di manodopera delle Compagnie Portuali per far sì che queste possano usufruire delle sovvenzioni introdotte dal Decreto Rilancio. Al momento, infatti, sembra possibile erogare eventuali sovvenzioni solo a seguito di rendicontazione certa sulla base del raffronto dei dati rispetto ai mesi dell'anno scorso, non essendo possibile invece erogare alcun contributo in via di anticipazione presuntiva, come invece richiesto dalle Organizzazioni sindacali.

Il Presidente ritiene che complessivamente le misure messe in campo dal Governo per il settore della portualità non siano sufficienti a rispondere a tutte le esigenze del cluster marittimo e propone, pertanto, di richiedere un confronto con il Governatore della Regione Campania considerato che quest'ultima sta preparando una serie di interventi di carattere regionale a favore di alcuni settori in crisi tra cui si potrebbe cercare di far rientrare anche il cluster marittimo, considerata l'importanza che lo stesso riveste per l'intera economia regionale.

Il Presidente prima di passare la parola agli altri componenti ricorda che sarà necessario attendere i decreti attuativi (che saranno circa 99) del Decreto Rilancio, uno dei quali riguarderà sicuramente l'applicazione delle disposizioni di cui al citato art. 199: sarà, infatti, necessario attendere le indicazioni del MIT per comprendere il margine di manovra di ogni Adsp. Fermo restando, quindi, la disponibilità continua al dialogo ed al confronto, al momento non risulta possibile assumere alcun tipo di decisione in mancanza del decreto attuativo necessario per fornire le norme applicative e di dettaglio.

MINELLA saluta tutti i partecipanti e, nel commentare le indicazioni fornite dall'art. 199, ritiene che la norma faccia riferimento alla possibilità di utilizzare l'avanzo della gestione dell'Ente, mentre in merito al riferimento alle risorse di 30 milioni di euro queste sembrerebbero destinate in parte per l'Autorità Portuale di Gioia Tauro e in parte per l'intervento a favore degli ormeggiatori. In questa fase, quindi, a parere di MINELLA si potrebbe procedere ad intervenire sulla riduzione dei canoni di concessione, partendo dal dato del 20% di fatturato per dare un impulso netto e chiaro di sostegno alle imprese portuali.

Per quanto riguarda, invece, la previsione di erogazione di 60 euro per ogni giornata in meno rispetto alla stessa mensilità dell'anno 2019 effettuata dalle imprese art. 17, MINELLA ritiene che sia da considerarsi una goccia nel mare, considerato che l'anno 2019 è stato un anno difficile per il lavoro portuale delle Compagnie e che quindi fornisce di per sé un parametro (gap di circa il 10%) non di certo positivo per la situazione economica delle imprese di manodopera temporanea.

MINELLA invita quindi l'Adsp Mar Tirreno Centrale ad utilizzare il proprio avanzo di amministrazione per sostenere sia i concessionari dei Porti in difficoltà attraverso la riduzione o addirittura, laddove previsto, l'azzeramento del canone concessorio, sia per supportare le Compagnie Portuali di Napoli e di Salerno attraverso l'applicazione del comma 15 bis dell'art. 17 legge 84/94 e ss.mm.ii.

Il Presidente replica all'intervento di Minella fornendo le seguenti precisazioni:

- Dalla lettura attenta dei commi 8,9 e 10 sembra che il Ministero dell'Economia consenta di impiegare gli avanzi di amministrazione delle Adsp per un importo complessivo di 10 milioni di euro per tutte le Autorità e non riferito a ciascuna Adsp, partendo dal presupposto che



ogni volta che si impiega avanzo di amministrazione di una Adsp, poiché si tratta di Enti in regime di Tesoreria Unica, si genera, in realtà, un disavanzo per lo Stato.

- Per quanto riguarda l'applicazione del comma 15 bis, il Presidente ricorda che l'attuale formulazione della norma richiede la presentazione di un piano di risanamento da parte dell'impresa art. 17, da sottoporre alla valutazione dell'Adsp, che dimostri la capacità dell'impresa di rimettere in sesto i propri conti in un certo arco temporale; orbene, con la crisi attualmente in corso, risulta praticamente impossibile formulare un qualsiasi piano di risanamento credibile e come tale è da escludersi che l'Adsp eroghi contributi del genere senza tener conto di quello che è il dettato normativo attuale e cioè senza la presentazione di un piano di risanamento attendibile. In questa fase, Spirito ritiene, pertanto, che non sia applicabile il 15 bis in quanto allo stato attuale la domanda non c'è ed i clienti non hanno possibilità di esprimere capacità di crescita: un piano di risanamento attendibile deve, infatti, avere due elementi: razionalizzazione dei costi ed aumento dei ricavi ed in questo momento manca completamente il secondo elemento.

Aggiunge il Presidente che, sulla base dei dati forniti dalla CULP Napoli è emerso che fortunatamente nei primi 3 mesi del 2020 nel porto di Napoli non si è registrata una perdita eccessiva dei traffici, mentre ad aprile sicuramente si è registrato un maggior calo; attraverso, però, la misura di sostegno prevista dal Decreto Rilancio e la misura dell'TMA si dovrebbe garantire alle Compagnie Portuali un adeguato intervento di sostegno.

Interviene CASTIGLIONE il quale fa osservare che se ci si sofferma ad analizzare i dati relativi al periodo febbraio-aprile interessato dall'emergenza Covid (non considerando, cioè, i mesi iniziali del 2020) si registra una perdita di ben 550 giornate lavorative rispetto a quelle dello stesso periodo dell'anno precedente. Le previsioni per il mese di maggio sono ancora peggiori considerato che si sono perse e si perderanno completamente le chiamate della Compagnia collegate al settore crocieristico (che lo scorso anno nello stesso periodo aveva fatto registrare oltre 1900 turni di lavoro) completamente fermo a causa del Covid. La perdita è quindi notevole e più che evidente.

Castiglione chiede che venga, altresì, chiarito anche con il MIT se il budget dei 10 milioni poc'anzi citato dal Presidente sia da tenere distinto (come a suo avviso appare) dall'altra previsione di impiego dei 2 milioni di euro a favore delle imprese art. 17, cui il comma 1 lettera b fa riferimento.

Castiglione prosegue il proprio intervento e, appellandosi all'art. 77 della Costituzione italiana, chiede che le disposizioni contenute nel decreto Legge appena approvato vengano considerate immediatamente esecutive, fermo restando quella che poi sarà la conversione in legge da parte del Parlamento. La CULP Napoli versa, infatti, in una grave crisi finanziaria causata dal mancato pagamento da parte di alcuni clienti delle commesse richieste e già effettuate: è necessario, quindi, che vi sia un 'innesto' immediato di liquidità nelle casse della società che consenta di pagare i lavoratori e conseguentemente di continuare a supportare le imprese in difficoltà come fatto finora. La CULP si è, altresì, anche attivata al fine di ottenere l'erogazione del prestito previsto dal Decreto Liquidità, ma l'istituto bancario cui la CULP si è rivolta tra la documentazione richiesta esige un provvedimento dal quale si evinca la proroga dell'autorizzazione ex art. 17 rilasciata dall'Adsp, in quanto allo stato dei fatti risulta ancora in corso una procedura di gara con scadenza termini all'8 giugno. Si sollecita, pertanto, l'Adsp a provvedere quanto prima all'emanazione di tale provvedimento di proroga. A tal riguardo Castiglione evidenzia che l'Associazione nazionale di categoria attiverà ogni mezzo possibile per far sì che la proroga prevista attualmente per due anni venga concessa per cinque anni in sede di conversione parlamentare del decreto legge, per consentire alle Compagnie portuali di rientrare delle gravi perdite subite a seguito dell'epidemia da Covid. Infine, Castiglione ritiene che la previsione di cui al comma 15 bis dell'art. 17 legge 84/94 sia non solo attualmente applicabile ma quanto mai necessaria per garantire la sopravvivenza della Compagnia stessa; a tal fine si richiama quale esempio l'attività portata avanti da altre Adsp (ad es. Palermo e Venezia).

Il Presidente replica quanto segue:

- se il decreto legge è da considerarsi immediatamente esecutivo come affermato da Castiglione lo è anche nella parte relativa alla proroga di due anni alle imprese art. 17 e come tale anche alle banche andrebbe fatto rilevare che tale previsione è già norma di legge e non risultando necessario alcun ulteriore provvedimento da parte dell'Adsp ai fini



dell'erogazione del prestito; ad ogni modo, il Presidente ha già dato disposizione agli Uffici di attivarsi prontamente in tal senso.

- Per quanto riguarda, invece, l'erogazione delle risorse da versare alla CULP per la perdita di giornate di lavoro, si ritiene che, sulla base della lettura della norma, tali risorse possano essere erogate dall'Adsp solo a consuntivo e sulla base della effettiva rendicontazione fatta dall'impresa e non sulla base di proiezioni previsionali da qui a fine anno.
- Il riferimento ai 2 milioni di euro è stato inserito per fissare un limite massimo oltre il quale non è possibile andare avendo come riferimento il Porto di Genova in cui la Compagnia Portuale ha oltre 1000 lavoratori: considerati i numeri di Napoli e Salerno si è parecchio al di sotto di tale limite, fermo restando la regola dei sessanta euro per ogni turno perso rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente.
- Per quanto riguarda l'applicazione del comma 15 bis art. 17 il Presidente ribadisce con fermezza che l'attuale formulazione dell'articolo implica la presentazione di un piano di risanamento ritenuto sostenibile dall'Adsp: in mancanza, non è possibile far ricorso in alcun modo a tale istituto. Il Presidente è, pertanto, scettico rispetto alla possibilità che, allo stato attuale, la Culp sia in grado di presentare un piano di risanamento aziendale che consenta di riportare a pareggio il bilancio in tre anni di attività considerato il grave periodo di crisi che ci si trova ad affrontare, ma se l'impresa riterrà di presentarlo lo stesso verrà opportunamente verificato dalla struttura. Il Presidente sottolinea, altresì, che non gli risulta sia stato emanato alcun provvedimento da parte di altre Adsp volto ad applicare le previsioni della norma di cui trattasi (Musolino - Adsp Venezia – al momento ha inviato una lettera al MIT per una richiesta di chiarimenti in merito ed è in attesa di risposta). Il Presidente invita chiunque sia in possesso di atti di tal genere a fornirgliene copia per una disamina accurata.

Anche DE DOMENICO conferma che per il primo trimestre del 2020 i dati non sono eccessivamente negativi ma che purtroppo per aprile e maggio i risultati sono stati pessimi e per i mesi futuri le previsioni sono disastrose. È necessaria, quindi, un'azione immediata per evitare il tracollo delle aziende.

Chiede, pertanto, che le Istituzioni intervengano quanto prima e nel miglior modo possibile per supportare le imprese del settore.

Il Presidente evidenzia che effettivamente si è registrato un segno positivo fino a marzo mentre ad aprile si è già registrato il primo campanello di allarme. Nei mesi di lockdown è stata fortunatamente registrata una crescita dell'export che fa ben sperare anche per il futuro, considerata anche la riapertura a partire dal 4 maggio delle fabbriche. Le realtà portuali del resto d'Italia hanno fatto registrare dati peggiori nel settore merci di quelli avuti nei porti di Napoli e Salerno.

La vera difficoltà riguarda purtroppo i servizi che versano in una crisi drammatica: si registra il 100% delle crociere in meno e l'81 % in meno dei passeggeri per i collegamenti nel Golfo nel mese di marzo.

È necessario, pertanto, continuare a monitorare insieme la situazione per il secondo semestre e valutare le leve da poter mettere in campo per fronteggiare la crisi: in tal direzione va la proposta di incontrare il Governatore De Luca per verificare se sia possibile anche un supporto a livello regionale, fermo restando le pressioni che verranno fatte per cercare di migliorare ulteriormente il provvedimento di legge appena uscito.

LEGORA DE FEO interviene e conferma che i traffici del settore merci nella nostra Adsp hanno retto meglio che in altri porti dove si sta registrando una perdita anche del 30%.

Il provvedimento emanato dal Governo non soddisfa le aspettative del settore portuale considerato che molte imprese già versano in una situazione di grave crisi di liquidità; concorda, pertanto, altresì, sulla necessità di attivare ogni canale utile tra cui quello regionale, sottolineando che qualsiasi iniziativa va portata avanti nei tempi più celeri possibili. Legora chiede al Presidente di valutare la possibilità di far partecipare direttamente anche alcuni operatori portuali all'incontro con il Governatore De Luca per meglio esporre la propria condizione. Per il secondo semestre dell'anno restano notevoli incognite sull'andamento dei traffici e Legora ritiene necessario, quindi, lavorare anche sul tema dei costi per verificare quali siano le effettive risorse dell'Adsp da poter concretamente destinare a favore delle aziende portuali in crisi, fermo restando il rispetto dei limiti di legge imposto dal Decreto Rilancio.



Il PRESIDENTE propone di chiedere l'incontro al Governatore come Organismo di Partenariato che vede rappresentate tutte le componenti portuali e annuncia che proporrà ai componenti una delegazione ristretta, di operatori ma anche di esponenti delle forze sindacali, da concordare che possa prender parte alla riunione.

Anche GALLOZZI concorda con l'analisi fin qui svolta: nei primi mesi del 2020 il settore cargo ha retto abbastanza, le esportazioni sono andate bene così come l'agroalimentare che però ha una sua stagionalità; ci si attende comunque un calo fisiologico stagionale su certe componenti dell'esportazione, ma il problema resta la capacità dei mercati occidentali, Europa e Stati Uniti, di sostenere i consumi in presenza di una crisi di capacità di spesa, che riguarda larga parte della popolazione.

Si dovrà aspettare dopo l'estate o la fine dell'anno per capire ciò che realmente accadrà anche a livello di economia globale.

Cosa diversa è il settore dei passeggeri dove il calo è già e per ciò che attiene la mobilità delle persone si assisterà inesorabilmente ad una riduzione dei flussi di turisti e passeggeri che vengono dall'Europa e dal resto del mondo, mentre si potrà sperare in un turismo nazionale dopo la riapertura delle Regioni.

La crisi del settore crociere e passeggeri purtroppo interesserà tutto il 2020 e parte del 2021.

GALLOZZI ritiene, altresì, insoddisfacente la politica del Governo per la portualità, sottolineando più in generale le criticità delle infrastrutture del paese, cui è senza dubbio attribuibile il mancato sviluppo dell'economia italiana.

Oltre però a misure 'tampone' da mettere in campo nel breve periodo, è quanto mai necessario iniziare a lavorare fin da subito per una ripresa di più lungo periodo ed il ruolo dell'Adsp è fondamentale: è necessaria un'accelerazione da parte dell'Ente per gli investimenti nelle infrastrutture portuali ritenute strategiche che consenta di sviluppare e rilanciare un'economia positiva di medio-lungo periodo. Sarebbe quanto mai opportuno e necessario che il 'metodo Genova' che ha consentito la ricostruzione del Ponte Morandi in tempi rapidissimi venisse applicato a tutte le più importanti opere infrastrutturali consentendo così una ripresa effettiva e rapida dell'intero Paese.

GALLOZZI conclude concordando che il coinvolgimento della Regione Campania può risultare un ulteriore elemento di aggregazione di tutte le forze da mettere in campo per rilanciare l'economia ed i traffici.

Ricollegandosi all'intervento di GALLOZZI il Presidente ricorda che è in corso di emanazione anche il Decreto riguardante le 'Semplificazioni': purtroppo mentre per ANAS ed RFI quasi sicuramente verranno nominati dei commissari con pieni poteri come nel caso del Ponte di Genova, purtroppo la proposta di estendere anche ai Porti tale possibilità non è stata accolta. Si dovrà, pertanto, attendere il suddetto Decreto per capire se e quale tipo di procedimento semplificato potrà essere seguito in particolare per i dragaggi del porto, opere da ritenersi fondamentali per il futuro della portualità.

ALLE ORE 13,00 ESCE COGNOLATO per un concomitante impegno, saluta gli altri partecipanti e segnala l'intervista di Antonio Coviello sul Mattino di oggi.

LEGORA DE FEO prima di congedarsi dagli altri partecipanti, propone di arrivare all'incontro con il Governatore De Luca con un documento scritto condiviso, sia pur sintetico, nel quale vengano indicate le azioni ritenute immediatamente necessarie per tutto il cluster marittimo, Salernitano, Napoletano e di Stabia.

Il Presidente concorda sulla proposta di Legora e preannuncia che provvederà a redigere una breve nota scritta, che condividerà via email con tutti i componenti del Partenariato per integrazioni e/o modifiche, che consenta di illustrare le azioni immediate e quelle di più lungo periodo da portare all'incontro con De Luca.

ALLE ORE 13,05 ESCE LEGORA DE FEO.



Prende la parola D'ALESSIO che espone le seguenti osservazioni:

- Il c.d. 'Decreto Rilancio', sia pur migliorabile per alcuni aspetti, costituisce già una base da cui partire per l'applicazione di alcune disposizioni tra cui sicuramente quelle che interessando le imprese ex art. 17 legge 84/94, delle quali si richiede, pertanto, un'immediata esecuzione senza procrastinare oltre. D'ALESSIO ricorda, infatti, che purtroppo l'Adsp non ha fatto nessun passo in avanti, sebbene ripetutamente richiesto dalle Organizzazioni sindacali, ne' sulla revisione del Piano dell'organico dell'Adsp, ne' sulle correlate misure di intervento, ne' sull'applicazione del comma 15 bis art. 17 del 'Correttivo Porti'.
- la FILT CGIL ritiene che prima di chiedere un intervento della Regione Campania l'Adsp abbia l'obbligo di svolgere correttamente, nell'ambito delle proprie competenze e responsabilità, il proprio ruolo dando immediata applicazione a quelle che sono le norme già vigenti riguardanti il lavoro portuale e in particolare il comma 15 bis art. 17: si è in presenza, infatti, di una crisi devastante e D'ALESSIO invita, pertanto, in modo accorato il Presidente ad attivarsi immediatamente affinché ciò che può essere fatto dall'Adsp venga attuato nel più breve tempo possibile senza ulteriore indugio.

ALLE ORE 13,17 ESCE BUCCI.

Il Presidente, nel concordare sulla necessità che ciascuno faccia la propria parte e svolga il proprio ruolo al meglio, non può non ricordare che la Compagnia Portuale versa in una situazione debitoria ancora irrisolta che va definita prima di poter considerare ulteriori misure di intervento a sostegno dell'impresa. Il Presidente ribadisce di aver già dato indicazione agli Uffici di attivarsi sulla base delle disposizioni del nuovo Decreto Liquidità per la proroga dell'autorizzazione e per l'erogazione delle misure di cui al comma 1b dell'art. 199, fermo restando che l'Adsp dovrà tenere sempre in debito conto il credito vantato nei confronti della CULP.

Per quanto riguarda il comma 15 bis art. 17 se si ritiene possibile presentare in questo momento un piano di risanamento credibile che consenta di riportare un pareggio di bilancio nei prossimi tre anni, il Presidente invita la Compagnia a presentarlo, fermo restando il proprio scetticismo legato alla situazione di crisi attuale e la valutazione negativa espressa sul precedente Piano presentato dalla Culp. Il Presidente ribadisce che l'Adsp non può essere considerata 'erogatrice di credito di ultima istanza' e, a normativa vigente, non è possibile procedere a ripianare i debiti della CULP a fondo perduto, in mancanza di un piano di risanamento finanziario reale, concreto e sostenibile.

ALLE ORE 13,20 ESCE GALLOZZI.

FONTANA, in rappresentanza del comparto energetico, concorda con la linea d'azione indicata dal Presidente, cui viene assicurato tutto il necessario sostegno.

CASTIGLIONE ritiene doveroso fornire alcune precisazioni in merito alle affermazioni fatte dal Presidente sulla situazione debitoria Culp: spiace ricordare che la quantificazione certa del debito ha richiesto oltre 10 anni da parte dell'Autorità in quanto lo stesso è nato nel 2008 e solo nel 2018 sono state emesse fatture, peraltro, sbagliate, per cui solo di recente sono state definite le cifre corrette e contestate in questi anni dalla Culp. La problematica è quindi più complessa di come rappresentata dal Presidente e non si ritiene questa la sede più opportuna di discussione, considerato che ci sono stati numerosi incontri e riunioni nelle quali Adsp e Culp stavano cercando di risolvere la compensazione del credito per poi procedere all'erogazione delle misure di cui al comma 15 bis art. 17.

Per quanto riguarda invece la presentazione di un piano di risanamento, Castiglione ricorda gli enormi sforzi che la Compagnia ed i suoi lavoratori hanno fatto in questi anni, in assenza di qualsiasi supporto da parte dell'Adsp, per controvertire la tendenza negativa dell'impresa sia in termini di gestione economica sia in termini di affidamento di lavori da parte degli Articoli 16 e 18, riconquistando la fiducia della maggior parte degli operatori del porto di Napoli. Il bilancio del 2019 della Culp si chiuderà con un leggero attivo a riprova di ciò. È importante, quindi, non far venir meno in questo momento la liquidità all'impresa sia per pagare gli stipendi dei lavoratori, sia per continuare a sopportare il peso dei mancati pagamenti da parte dei clienti in difficoltà economica. Castiglione ribadisce, quindi, la necessità di applicare immediatamente le previsioni di cui al



Decreto Rilancio, ritenuto dallo stesso Presidente già esecutivo, senza attendere i 60 giorni della conversione in legge. Se al momento non si ritiene possibile presentare un piano di risanamento aziendale come richiesto dall'Adsp, ciò non toglie che è necessario trovare, con la collaborazione dell'Autorità stessa, il modo per individuare lo strumento giuridico da applicare in supporto delle imprese ex art. 17, così come si sta facendo per la Compagnia Portuale di Genova.

ALLE ORE 13,25 ENTRA SORIA.

Il Presidente, nel ricordare che purtroppo molte, difficili e complesse sono state le questioni da lui trovate all'inizio del suo mandato sulle quali si è dovuto intervenire, ribadisce di aver dato disposizioni agli uffici per avviare i procedimenti amministrativi connessi all'applicazione dell'art. 199 come sopra illustrato. Il Presidente riferisce, altresì, che si è fatto promotore, unitamente al Presidente Signorini, per far sì che nel decreto rilancio venissero inserite le previsioni riguardanti le Compagnie Portuali; non gli risulta però che al momento sia stato fatto nessun provvedimento diverso dall'Ima di ulteriore sostegno al reddito dei lavoratori della Culp da parte di altre Adsp e men che mai dal Presidente Signorini con cui si ha un confronto continuo sull'argomento.

Prende la parola IMPERATO e preliminarmente plaude all'iniziativa del Presidente di sensibilizzare anche la Regione Campania al fine di adottare tutte le misure più idonee per fronteggiare la crisi che sta attraversa il cluster marittimo portuale. Imperato, associandosi a quanto detto dagli altri componenti, trova che il Decreto Rilancio, nella formulazione approvata sia abbastanza riduttivo rispetto alle proposte avanzate dalle organizzazioni sindacali e dalla stessa ASSOPORTI nei vari tavoli di confronto. Ciò non toglie che alcune norme che hanno trovato il loro inserimento nel decreto legge già stanno consentendo ad alcune Adsp di intervenire a favore delle Compagnie portuali ed è necessario che anche questa Adsp si attivi quanto prima. Imperato, infatti, come sottolineato anche nelle recenti note inviate dalle Oo.Ss., è molto preoccupato per la grave crisi che stanno affrontando le Compagnie portuali di Napoli e di Salerno: il mese prossimo non si riusciranno a pagare neanche gli stipendi e si porrà un problema sociale di non poco conto; si chiede, pertanto, che l'Adsp riapra immediatamente il tavolo di confronto con le Organizzazioni sindacali, interrotto prima dell'emergenza Covid per cercare una soluzione. Vi è una Imperato chiede, altresì, con spirito costruttivo, una seduta monotematica per poter trattare nel merito la problematica relativa all'art.17, nonché riprendere la discussione sull'organizzazione del lavoro portuale, dei canoni concessori e sulle altre richieste più volte avanzate.

ALLE ORE 13:37 ESCE DEL VECCHIO.

ALLE ORE 13:44 ESCE DE DOMENICO.

Il PRESIDENTE rappresenta nuovamente che la problematica dell'art.17 è stata oggetto di numerosissime riunioni e che anche nella seduta odierna si è discusso ampiamente dell'argomento. Pur non avendo elementi ulteriori rispetto a quelli forniti oggi, il Presidente si dichiara disponibile ad organizzare un nuovo incontro, invitando contestualmente i sindacati a rivolgersi anche direttamente agli Uffici dell'Ente per avere risposte in tempi più brevi. La Culp dovrebbe, comunque, sollecitare oltre all'Adsp anche le banche per l'erogazione di liquidità richiesta ed i fornitori per onorare i propri debiti.

Amoruso interviene per evidenziare che a differenza di altri settori il settore dell'Automotive, che rappresenta uno dei traffici principali del Porto di Salerno, è completamente fermo e anche le prospettive future non sono delle migliori: ci si auspica che lo Stato eroghi le sovvenzioni richieste dalla FIAT per salvare il comparto siderurgico, mentre sembrerebbe che si voglia in qualche modo limitare l'import dall'estremo oriente per salvaguardare la produzione interna, il che però avrebbe effetti negativi per i traffici marittimi provenienti dall'Est. Amoruso è quindi molto preoccupato per l'andamento del secondo semestre del 2020: fino a giugno si dovrebbe mantenere un andamento abbastanza equilibrato ma verranno a breve sicuramente meno tutte le consegne verso gli stabilimenti, con necessità di spazi ulteriori per depositare la merce senza congestionare gli spazi esistenti. L'invito è a mantenere aperto il tavolo di discussione per monitorare la situazione,



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia

Organismo Partenariato AdSP 21.05.2020

cercando di attivare, al di là della sospensione dei canoni concessori, ogni canale utile e possibile per rilanciare l'economia ed aumentare la capacità di acquisto delle persone.
ALLE ORE 13:50 ESCE TAVASSI.

Prende la parola GIGLI che condivide la valutazione negativa delle soluzioni fino ad ora messe in atto dal Governo a sostegno della portualità e ritiene necessaria una collaborazione istituzionale quanto più ampia e larga possibile, anche in considerazione delle importanti iniziative che la Regione Campania ha messo in campo per il sostegno dell'economia della Regione. Indipendentemente dalla composizione della delegazione che parteciperà all'incontro è fondamentale che vengano portate all'attenzione regionale le istanze di tutto il cluster marittimo. Gigli sollecita l'Adsp a riprendere gli incontri interrottisi a causa dell'emergenza COVID che si stavano facendo con il Segretario Generale per portare avanti il processo di revisione del piano organico. Per la problematica dell'art. 17 le Organizzazioni sindacali hanno purtroppo percepito come una indisponibilità da parte dell'Adsp al dialogo e ciò ha indotto una mobilitazione dei lavoratori dell'articolo 17, nel tentativo di sostenere in maniera più efficace la richiesta ripetutamente avanzata di una valutazione di soluzioni condivise per far fronte alla grave crisi in atto. Il Decreto Rilancio individua degli strumenti che potrebbero essere in questo momento fondamentali per consentire la soddisfazione di un diritto primario dei lavoratori della CULP che è quello di vedersi corrisposte regolarmente le retribuzioni. Le Organizzazioni sindacali devono avere come interlocutori i vertici dell'Ente e non gli Uffici e si invita, pertanto, l'Adsp a convocare quanto prima i rappresentanti sindacali per scongiurare tensioni sociali e riuscire a trovare soluzioni e strumenti concreti nell'immediato.

Il Presidente ed il Segretario Generale ricordano che in una delle ultime riunioni tenutesi con quest'ultimo per analizzare gli strumenti dati al sistema portuale per incentivare da parte dell'impres art. 16 e 18 l'impiego dei lavoratori dell'impresa art. 17, c'è stato un disallineamento delle Organizzazioni sindacali ed un momento di rottura dovuta al fatto che una sigla sindacale anziché assumere un ruolo finalizzato a contenere le tensioni sociali le ha in qualche modo alimentate, rappresentando un quadro distorto di quelli che sono gli strumenti che l'Adsp può porre in essere. Ciò ha comportato un rallentamento delle attività cui poi ha fatto seguito l'emergenza COVID.

Per riprendere il dialogo, il Presidente convoca per la giornata di domani alle ore 9,00 una riunione con il Segretario Generale e le Organizzazioni sindacali per ascoltare le proposte del Sindacato sugli strumenti da attivare per fronteggiare prontamente la crisi di liquidità cui versano le Compagnie Portuali di Napoli e di Salerno.

Dopo i saluti di DE CRESCENZO, il Presidente ringrazia tutti i componenti per la partecipazione e chiude la seduta.

ALLE ORE 14:15 LA SEDUTA E' SCIOLTA.

Del che è verbale
IL SEGRETARIO GENERALE
Francesco Messineo

IL PRESIDENTE
Pietro Spirito