



**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE
ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE**

Seduta del 5 Agosto 2021

Convocazione e ordine del giorno di cui al prot. AdSP n. 0017638 del 28/07/2021

- 1) **Comunicazioni del Presidente;**
- 2) **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) dell'AdSP MTC – art.5 Legge 84/94 e ss.mm.ii. – Espressione "consensus".**
- 3) **Varie ed eventuali**

INIZIO ORE 10:15

PRESIEDE il Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale Avv. Andrea **ANNUNZIATA**

SONO PRESENTI:

Rappresentante industriali CONFINDUSTRIA: Francesco TAVASSI

Rappresentante operatori Artt.16 e 18 ASSISTERMINEAL -FISEUNIPORT: Erik KLINGENBER e Pasquale LEGORA DE FEO

Rappresentante spedizionieri FEDESPI/ANASPED: Domenico DE CRESCENZO

Rappresentante operatori logistici intermodali ASSOLOGISTICA: Agostino GALLOZZI

Rappresentante Agenti e Raccom. Marittimi FEDERAGENTI: Andrea MASTELLONE

Rappresentanti dei lavoratori imprese portuali:

FILT-CGIL: Amedeo D'ALESSIO

FIT-CISL: Gennaro IMPERATO (membro supplente)

UIL -Trasporti: Giuseppe TAMBURRO (membro supplente)

Rappresentante Operatori turismo e commercio CONFCOMMERCIO: Marco DI STEFANO

Rappresentanti Impresa o Agenzia art.17 ANCIP: Pierpaolo CASTIGLIONE

Partecipano alla seduta come uditori: Ing. FONTANA per ASSOCOSTIERI, Giancarlo CARRIERO per FEDERTURISMO e Orazio DE NIGRIS per R.T.I. Salerno Stazione Marittima.

Assistono, altresì, alla seduta i componenti del Comitato di Gestione: Prof. GAROFALO e Ing. IAVARONE.

Sono presenti l'Ing. VASATURO, dirigente Ufficio Grandi Progetti Adsp, l'Ing. Bracci, l'arch. Olivieri, la Dott.ssa Lattaro, funzionari dell'Adsp e, su invito del Presidente, l'Ing. Turbolente, l'arch. Biego e l'arch. Perugini della società Acquatecno.

Verbalizza il Segretario Generale dell'AdSP Arch. Giuseppe GRIMALDI (collegato in videoconferenza), avvalendosi del servizio di stenotipia affidato ad una società esterna.

Il Presidente, verificata la presenza della metà più uno dei componenti (art. 4, comma 1, decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18.11.2016) apre la seduta.

**Punto n.1 O.d.g.
"Comunicazioni del Presidente"**

Punto n.2 O.d.g.:

**"Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) dell'AdSP MTC – art.5 Legge 84/94 e ss.mm.ii
– Espressione "consensus"."**

PRESIDENTE: Buongiorno a tutti e grazie di essere qui, c'è anche il Segretario. Abbiamo lavorato tanto tutti quanti in questi giorni per arrivare al migliore documento possibile, come ripetiamo da sempre, è un documento che non esisteva prima, esistevano solo i Piani Regolatori, questo è un di più che è venuto fuori con la riforma della 84/94, mettendo insieme più Autorità Portuali c'è stato questo bisogno che per certi aspetti è sostanziale, ma sapete più di me che è abbastanza formale; saranno i Piani Regolatori che ci vedranno impegnati subito dopo la ripresa a tavoli come questi per mettere in tempi altrettanto veloci una strategia che riguarda insieme, in parallelo, impresa e mondo del lavoro nella cornice della sicurezza e della tutela dell'ambiente. Siamo sempre di più nella città, il Porto di Napoli, di Salerno e di Castellammare, a settembre faremo un incontro su queste cose: il programma di rigenerazione urbana, che ci consentirà di avere un Porto più sicuro, più bello, con più lavoro, vivere in un ambiente lavorativo migliore è sempre opportuno. Per questo motivo crediamo che questo sia un momento delicato più di quanto dimostriamo all'esterno, e mi tocca parlare in questi termini in questo momento per la responsabilità che impegna me, il Segretario Generale, l'Ing. Bracci, i redattori di questo piano, tutti coloro che ci hanno lavorato, tutti voi allo stesso modo e con le stesse responsabilità, con la stessa voglia che abbiamo noi, sono sicuro che sono sentimenti unitari. Venerdì scorso parlavo con il Ministro: siamo pronti, qualsiasi tipo di correzione questa mattina siamo ancora in tempo per adottarla, vogliamo dimostrare a tutti che Napoli, Salerno e Castellammare non sono gli ultimi a presentare un programma del genere. Siamo pronti, sicuramente andremo ad ottobre-novembre per chiudere definitivamente con il Comitato di Gestione, perché abbiamo la fase dei Comuni. Qualcuno ha chiesto un rinvio



ma rispondo che dobbiamo sforzarci, non ci dormo la notte se dobbiamo lavorare con il Segretario Generale, con l'Ing. Bracci, con l'Ing. Vasaturo, con tutti, ma portiamo a termine, perché saltare questa fase sarebbe stato deleterio per tutti, saremmo andati oltre una data che non ci consentiva di interloquire con i Comuni in campagna elettorale. La data di elezioni è stata fissata per il 3-4 ottobre, abbiamo avuto la fortuna con il Comune di Napoli e con il Comune di Salerno di interloquire in questi ultimi mesi ed ogni Ente ha il suo rappresentante nel Comitato di Gestione, in Regione con l'Ingegnere Iavarone, il Comune con l'Ing. Mario Calabrese, il Comune di Salerno con il prof. Antonio Garofalo. Per cui tutti gli Enti sono rappresentati ed hanno potuto portare le istanze dei Comuni, per cui siamo tranquilli. Abbiamo avuto un'interlocuzione con Salerno per diversi motivi, abbiamo incontrato il Sindaco, gli Assessori e gli imprenditori, abbiamo avuto una quadra anche per Salerno. A Castellammare c'è stato un momento di interlocuzione per la questione Fincantieri, l'ultima riunione fatta con il coordinamento del Prefetto di Napoli, dove finalmente Fincantieri si è presentata dopo tre riunioni andate deserte, aspettiamo entro poche settimane un'indicazione precisa. Non si è mai vista una cosa del genere, lo dico ai Sindacati, perché la FIOM in quella seduta, fuori dai denti, ha detto "non è possibile che voi giocate in questo modo", Fincantieri si incontra con i Sindacati e dice che la Regione è assente, si incontra con i Sindacati a dice che l'Autorità Portuale aveva previsto crociere a Castellammare per mettere subbuglio e non fare nulla. Quando si è confrontata la premessa è stata che ci siamo visti diverse volte con la Regione, FIOM ha detto basta. Dare responsabilità che non abbiamo, per quale motivo?

I Sindacati se la prendono con Regione e con noi, mentre stiamo lavorando. L'abbiamo detto in tutte le lingue: viene prima Fincantieri, ci dice cosa vuole fare, se vuole potenziare, tutto quello che c'è da fare lo facciamo. Su Castellammare il potenziamento e quindi l'ammodernamento di quanto rappresenta oggi il cantiere per lo scivolo che deve essere rivisto, e noi siamo pronti a metterci i soldi che a suo tempo ci finanziò il CIPE di 35 milioni, sono lì, bisogna solo attivarli. Loro si erano impegnati con 40 milioni, abbiamo ripreso addirittura un accordo di programma del 2008 a firma di Bassolino per il ribaltamento all'esterno del cantiere. Ho chiesto 52 volte: ci dite cosa volete fare? Volete fare un nuovo cantiere oppure potenziarlo? Alla 53esima volta hanno detto che all'esterno non si può fare perché ci vogliono circa 300 milioni per fare in cantiere e noi altri 200 milioni per fare una nuova diga di protezione. Dite che non si fa, non illudete nessuno, dite se volete fare navi, come è giusto che facciate qui a Castellammare, o solo pezzi di navi. Hanno varato la nave Trieste ma poi è stata portata in Liguria per il completamento. Si è capito che parlano di ammodernare quello che c'è. Noi stiamo ragionando con un'Azienda che ha il 71% di capitale pubblico e il 29 % di capitale privato. Per evitare che questi signori possano dire alle parti sociali che non possono pensare all'esterno perché l'Autorità di Sistema Portuale non ha previsto l'impianto all'esterno, noi non daremo mai questa possibilità, che è stupida. Noi abbiamo previsto anche la possibilità, laddove ci daranno indicazioni precise, di potenziare all'interno ma aperti anche all'esterno.

Alla fine quello che rimarrà, concedeteci anche questo, sarà turismo, perché c'è tanta occupazione da fare, una città che ha bisogno di contaminazioni diverse e parallele, senza escludere nessuno. Il responsabile del cantiere di Castellammare ha detto che andava bene e che ci saremmo visti a settembre. A settembre? Voi siete imprenditori, chiudete un mese? Gli imprenditori non chiudono. Ancora una volta si vuole prendere tempo. C'era il Prefetto presente, c'era la Regione e pare che per fine mese saranno pronti, vediamo.

Prima di passare la parola all'Ingegnere Bracci, che ancora una volta ringrazio per il suo impegno totale. La cosa bella oggi per voi e per noi è questo articolo in prima pagina de "Il Sole 24 ore" che intitola "Maxi investimenti per rilanciare i Porti". Riporta le grandi opere, siamo secondi a Genova.

Confermo l'idea importantissima di concludere questa prima fase: lavoriamo quanto volete oggi, senza termine di orari, però mettiamo a punto la migliore soluzione possibile, ribadendo ancora una volta che stiamo parlando di un documento strategico, parliamo di ambiti, dopodiché ci metteremo a lavoro per i Piani Regolatori. Questo deve essere chiaro.

LA PRESENTAZIONE DEL DOCUMENTO VIENE FATTA CON PROIEZIONE DI SLIDE IN SALA SUL VIDEO PROIETTORE.

FUNZIONARIO AdSP BRACCI: Buongiorno a tutti. Ringrazio tutti quelli che in tempi così rapidi hanno cercato di dare un apporto costruttivo, perché siamo qui per cercare di fare il miglior lavoro possibile. Ho accolto con piacere tutti i contributi che mi sono pervenuti, ci tengo a ribadire per non deludere chi forse si aspettava qualcosa di più significativo, che fosse recepito in questo documento, questo documento continua ad essere nella nostra ottica un documento che deve avere una certa flessibilità, per cui sbilanciare questo documento su scelte dimensionali, su interventi da fare, com'è previsto anche dalla norma, abbiamo trasferito questo compito ai Piani Regolatori dei singoli Porti. Il Piano Regolatore sarà oggetto di confronto con il tavolo dell'Organismo di Partenariato, e quindi potrete ancora esprimervi, ma è evidente che una serie di studi, anche di sicurezza; ho visto le osservazioni di tutti, devo dire che in molti casi queste osservazioni sono state riprese e ripetute da più parti. Quindi invece di ripercorrere le 17 osservazioni o corrispondenze pervenute, il che sarebbe noioso e poco produttivo, andrei solo ad evidenziare quello che è stato possibile recepire, che è facilmente sintetizzabile. Quello che invece verrà trasposto nel Piano Regolatore sono tutti gli studi propedeutici alle scelte importanti, faccio un esempio per tutti, l'obiezione che potrebbe potenzialmente essere condivisibile sulla sicurezza della navigazione e della presenza dei maxi yacht su San Vincenzo, va studiata in maniera adeguata. Fermo restando che a San Vincenzo vengono ormeggiate già ora barche in temporaneo disarmo: ci sono, riescono ad esserci nonostante il traffico, è evidente che dobbiamo fare degli studi più di dettaglio, studi di sicurezza della navigazione, sull'ampliamento e potenziamento dei bacini, la possibilità di mettere un bacino di dimensioni maggiori rispetto a quelli che ci sono, un bacino galleggiante più grande. Tutte queste cose, consentitemi, sono cose che vanno approfondite in un livello più di dettaglio come previsto nel Piano Regolatore, con degli studi adeguati. La compagine che si occuperà dei successivi approfondimenti si è ulteriormente



ampliata, possiamo annoverare anche il prof. Marzano, come assistenza ANAS senza specialistica proprio sugli aspetti trasportistici, con lui abbiamo già in animo di predisporre dei capitoli per degli studi di più ampio respiro sull'intero Sistema Portuale e sui singoli Porti, proprio per andare a motivare, argomentare con argomentazioni solide le scelte che verranno operate nel Piano Regolatore. Al Piano Regolatore demandiamo anche le tempistiche, ho visto osservazioni formulate sulle tempistiche: noi diamo uno scenario al 2030 futuribile, poi come arrivarci, con quali step arrivarci, la "fasizzazione" di eventuali interventi e proposte è oggetto di Piano Regolatore. E' pervenuta email da leggere integralmente con alcune osservazioni che ora il Presidente leggerà.

PRESIDENTE: Nei giorni scorsi era arrivata una lettera analoga, portata nell'altra Conferenza che abbiamo tenuto, è arrivata il 3 agosto: è Asso Armatori che scrive: "*Convocazione Commissione Consultiva Riunione 3 agosto e convocazione Organismo Partenariato della Risorse Mare: Con riferimento alle convocazioni degli organismi di cui agli artt.11 bis e 15 della L.84/94 avente ad oggetto "Documento di Pianificazione Strategica di Sistema della AdSP MTC.*

Preliminarmente si segnala la difficoltà dei componenti su detti Organi di esercitare compiutamente i propri uffici, in considerazione sia del breve preavviso, attesa anche la corposa documentazione da esaminare, resa disponibile nella sua completezza solo il 26 luglio scorso, per le difficoltà di movimento, rese ancora più gravose dalla pandemia in corso e dalle conseguenti misure governative di contenimento. Per tale motivo, per altro, si è richiesto di consentire una partecipazione da remoto, agevolmente organizzabile attraverso numerose piattaforme, richiesta incomprensibilmente rifiutata. Quanto sopra ha impedito ed impedisce un'effettiva partecipazione degli Organismi di rappresentanza nell'esercizio delle proprie competenze attribuite per legge, hanno l'esigenza di valutare approfonditamente, ma soprattutto illustrare compiutamente e con un chiaro ed immediato confronto le criticità e i dubbi rilevati su un documento, che costituirà la base dell'organizzazione dei Porti interessati per i prossimi anni e che condiziona in maniera determinante lo sviluppo delle attività portuali coinvolte. In ogni caso, in spirito di leale collaborazione, nel limitato tempo e mezzi a disposizione, confidando in un futuro più efficiente confronto, si segnalano al momento alcuni punti di cui si chiede conferma di interpretazione, ovvero chiarimento dei contenuti del documento in quanto lo stesso sembrerebbe presentare ambiguità sulle scelte relative ai traffici combinati merci, rotabili e passeggeri, navi ro-ro e ro-pax. In premessa è importante evidenziare che un'eventuale ricollocazione dei suddetti traffici deve necessariamente garantire al fine di una razionale organizzazione, che eviti criticità nello sviluppo degli stessi, il mantenimento abbinato delle categorie traffico merci, rotabili e passeggeri, navi ro-ro e ro-pax, prevedendo adeguate aree ed ormeggi funzionali ad assicurare non solo i livelli di traffico attuale ma anche il loro ulteriore sviluppo. Una nuova riallocazione dovrà necessariamente tener conto delle seguenti condizioni:

- 1. le esigenze di sviluppo del traffico combinato merci, rotabili e passeggeri, navi ro-ro e ro-pax;*
- 2. la necessità di definire con esattezza l'ubicazione delle aree destinate al traffico combinato merci, rotabili e passeggeri, con la precisazione del numero di ormeggi dedicati a tale segmento.*
- 3. In ogni caso si chiede di confermare che la prevista area denominata CL, commerciale e logistica, ubicata nell'area che va dal Molo Pisacane alla Calata Villa del Popolo, è destinata anche ai traffici combinati merci, rotabili e passeggeri;*
- 4. che l'area denominata Quartiere Porto sarà adibita anche al traffico combinato merci, rotabili e passeggeri, navi ro-ro, ro-pax ;*
- 5. Che la funzione mista delle aree destinate al traffico ro-ro e autostrade del mare sono da intendersi riferibili anche al traffico combinato merci, rotabili e passeggeri, navi ro-ro e ro-pax. Non è rilevabile, inoltre, nel documento oggetto di valutazione quali siano le tempistiche degli interventi di riorganizzazione delle aree previste, ciò costituisce una omissione che insieme alle ulteriori questioni espone impedisce una complessiva e chiara lettura del documento e dei suoi possibili effetti. Al fine di poter esprimere un parere favorevole è pertanto necessario scogliere preventivamente i dubbi sopra esposti e garantire che nella configurazione definitiva, i cui tempi di spostamento e ricollocazione dovranno essere chiariti, il segmento dei traffici combinati merci, rotabili e passeggeri, disponga di aree ed ormeggi adeguati a garantire il mantenimento e l'adeguato sviluppo delle attività.*

Si invita in ogni caso a dare lettura e a verbalizzare in occasione della convocazione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare le osservazioni sopra riportate".

Quindi questa lettera è agli atti, prima di passare la parola all'Ing. Bracci vorrei sottolineare la totale disponibilità nostra da qualche mese ad oggi ad incontrare, così come sono stati incontrati, i rappresentanti di questo settore, parliamo di Grandi Navi Veloci in particolare. La presenza di tutti voi qui dimostra che nonostante il momento di impasse per molti di noi, di poter chiedere maggiori chiarimenti e qualche rinvio, vi ringrazio per il senso di responsabilità che ci ha visti confrontarci nei giorni passati e stiamo qui a lavorare su queste cose. La vostra presenza è testimonianza di grande senso di responsabilità, per cui possiamo lavorarci quanto tempo vogliamo ma rinvii per poi denunciare ritardi e burocrazia è inutile, la burocrazia in questo momento siamo noi, se decidiamo siamo noi a decidere, nessun altro. Credo che non ci sono problemi per andare avanti, discutere quanto vogliamo per arrivare al migliore documento possibile, così come detto più volte, di strategie.

KLINGENBERG: Presidente, non credo che tu abbia bisogno di un Avvocato, però io ritengo come membro di questo Organo di ricordare a tutti che non rappresentiamo nessuno, noi siamo un Organismo che delibera nell'interesse del Porto. Gli interventi focalizzati a destinare tutto il Porto ad un tipo di traffico piuttosto che a un altro li ritengo inaccettabili come membro di questo organo. Altro discorso è che se noi ci lamentiamo che in questo paese non si arriva ai risultati per colpa



della burocrazia, poi noi imprenditori o rappresentanti degli imprenditori siamo coloro che rallentano questo meccanismo, veramente sono perplesso.

PRESIDENTE: Grazie, grazie mille.

LEGORA DE FEO: Ma io queste cose non le posso accettare, scusami tanto, non voglio alimentare polemiche, ci sono persone che hanno la possibilità e la capacità di esprimere un parere diverso.

Alimentare polemiche in questo momento non è il caso, qualcuno ha chiesto o qualcuno non ha ritenuto? Diamo la possibilità a tutti di esprimere il proprio parere e di non fare polemiche, se vogliamo veramente costruire qualcosa, questo vuol dire fare gli imprenditori in un contesto democratico.

FUNZIONARIO AdSP BRACCI: Tengo a precisare che questo è un documento che non impedisce che nel successivo Piano Regolatore si possano fare delle scelte anche più restrittive, rimane per sua natura un documento che cerca di fare della flessibilità proprio per non legarsi eccessivamente a delle scelte in questa fase non avendo ancora le idee chiarissime sugli interventi per raggiungere delle azioni. Ci poniamo degli obiettivi, abbiamo delineato delle azioni per raggiungere questi obiettivi, ora dobbiamo individuare gli interventi più idonei per raggiungere questi obiettivi e perseguire con le azioni quello che ci siamo prefissati di raggiungere. E' evidente che tutte le osservazioni pervenute, sulla tempistica, dimensioni, interventi, sono state registrate, le trasferiamo nella fase 2, che è redazione dei Piani Regolatori, e in quella fase cercheremo di dare tutte le risposte, possibilmente con un supporto adeguato e con studi solidi, che ci consentano serenamente di parlare di numeri, perché da Ingegnere sono più confidente con i numeri e non con le parole. Detto questo, vi riferisco che sono stati 17 i contributi che sono arrivati, alcuni erano solo delle istanze di posticipazione, quindi non le prendiamo in considerazione.

Le osservazioni inizialmente riguardavano gli aspetti funzionali, in cui avevamo distribuito il Porto. A Napoli c'è la suddivisione Porto Storico e Porto Operativo, dove c'è stata qualche modifica. Io ho una tabella di riscontro delle osservazioni che è stato possibile recepire subito, ma siccome è lunga e farraginoso ve la risparmio, troverete quello che sto anticipando verbalmente nel documento. Come prima cosa noterete la zona della cantieristica: nel documento è stato dato ampio spazio al potenziamento della cantieristica, in realtà era in animo lasciare la possibilità che la cantieristica potesse avere ulteriori margini, però abbiamo deciso, anche sulla base delle osservazioni pervenute, di ripristinare esattamente la previsione del Piano Regolatore adottato ma non divenuto vigente, cioè che la cantieristica si espande fino al Vittorio Emanuele incluso ormeggio ponente, inglobando anche l'area della Marinella, quindi non viene inserita nell'area mista. L'area mista perde tra le funzioni la cantieristica. All'angolo c'è l'edificio delle Poste, un edificio non utilizzato, c'è una sentenza passata in giudicato che riconosce la proprietà alle Poste, anche se è su area demaniale.

Nel testo è stata fatta una precisazione per rendere chiaro che in quest'area commerciale e logistica rimane la possibilità anche in futuro di ormeggiare non solo i ro-ro e ro-pax ma anche passeggeri, all'occorrenza le navi da crociera, così come avviene oggi, in caso di emergenza si può utilizzare qualche ormeggio al Pisacane laddove fosse disponibile.

Altra elasticità data al documento è che lo spostamento dei ro-ro e ro-pax è auspicabile che avvenga integralmente, laddove si liberassero queste aree quanto il Terminal contenitori di levante entrerà in funzione, è ovvio che tutto questo sarà oggetto di studi, laddove sia impossibile o difficoltoso per i passeggeri appiedati raggiungere queste aree, bisognerebbe valutare con la Metropolitana, con la stazione di San Giovanni, va fatto uno studio adeguato. Laddove rimanesse la convenienza che i passeggeri rimanessero all'Immacolatella è prevista questa possibilità, che sarà oggetto di un approfondimento successivo.

Altra osservazione diceva che non si dava adeguata enfasi al potenziamento del trasporto passeggeri in generale e crociere. Non l'abbiamo data ma nelle azioni e negli obiettivi c'è, era esplicita, il fatto che aggiungiamo al Porto circa 25 ettari in prospettiva anche 30, questo consente un grosso potenziamento, perché liberano delle aree, che abbiamo lasciato volutamente in funzione mista, cosa farne in dettaglio sarà frutto di successivi studi. Ci siamo lasciati un certo grado di libertà per andare a valutare nel dettaglio cosa va e dove va, quale funzione specifica assegnare a un'area piuttosto che a un'altra, ovviamente lo faremo insieme, non sarà un'imposizione ma oggetto di un confronto. Vorrei rasserenare un po' tutti, perché ho visto anche nel tenore delle osservazioni il timore che si volesse stigmatizzare, blindare, bloccare determinate funzioni del Porto, ma non è così, lo spirito era esattamente l'opposto, quello di avere un documento che ci consenta di adattare alle esigenze del Porto gli spazi del Porto.

Su San Vincenzo rimane la previsione di ipotesi di destinazione turistica, è un'ipotesi, perché ciò si concretizzi per noi è fondamentale che ci sia una carrabilità. L'utilizzo pubblico del San Vincenzo potrà essere reso possibile tramite una passeggiata pedonale, però l'utilizzo reale ai fini turistici di questo molo con l'ormeggio di yacht e maxi yacht è legato imprescindibilmente da un passaggio carrabile. Al momento questo passaggio carrabile non c'è, la Marina Militare con un decreto interministeriale dell'ottobre-novembre 2020 ha fatto dichiarare tutta la base militare un demanio militare, perché è strategico per la difesa. Tutto questo a noi crea una ulteriore barriera e problema. Andando a specificare che il molo San Vincenzo verrà utilizzato per l'ormeggio di navi militari e battelli di servizio anche degli altri corpi dello Stato, ovviamente con apposite convenzioni da stipularsi con la Marina Militare. In questa prospettiva avevamo pensato di dedicare tutta la darsena, anche la parte attualmente dedicata all'ormeggio dei battelli di servizio dei corpi dello Stato, quindi Guardia di Finanza, Capitaneria di Porto, etc.; quest'area ha anche un molo più a nord della darsena Acton vicino al Beverello, in prospettiva si può pensare che un domani possa essere dedicato al diporto, con tutte le limitazioni che ha il diporto



nell'accesso e nell'uscita dalla darsena Acton, perché deve attraversare un Porto commerciale ed ha delle limitazioni in base alle ordinanze della Capitaneria di Porto.

L'osservazione che veniva dall'Ammiraglio è stata fatta la precisazione che attualmente è destinata all'ormeggio di questi battelli di servizio, nell'ambito del Piano Regolatore è in animo di individuare una famosa darsena dei servizi dopo poter localizzare battelli di servizio che lavorano ed operano nel Porto. In quell'ottica ci sarebbe una ulteriore possibilità di ormeggio. Quella che io ritengo più plausibile è che visto il vincolo posto dalla Marina Militare sulla parte del molo San Vincenzo che va dal bacino fino alla darsena Acton è chiaro che quest'area diventa privilegiata per l'ormeggio di battelli di servizio, anche quelli dei corpi di Polizia dello Stato.

La zona del Beverello, Angioino, Piliero e Immacolatella per vocazione è passeggeri isole e crocieristi, la possibilità di continuare a far ormeggiare ro-ro e ro-pax c'è e rimarrà fin tanto che non ci sarà la possibilità di un ulteriore ormeggio, è tutto da verificare anche in relazione ai tempi di entrate in servizio del nuovo Terminal di levante.

Poi c'era l'osservazione che rappresentava la perplessità sul Silos granari e sulle funzioni assegnate alla Calata Villa del Popolo: rimarrà tutto com'è, ovviamente auspichiamo di aprire in futuro quest'area, perché ci siamo dati come limite di apertura alla città Piazza Mercato, però l'apertura sarà inizialmente perimetrale, se e quando saranno alleggeriti i carichi di traffico sulla viabilità, e questo di conseguenza comporterà un alleggerimento del traffico, se riusciremo ad averlo, prevedendo vicino all'autostrada i flussi veicolari maggiori. In questo momento prevediamo che l'area doganale rimanga sul Pisacane e su Calata Villa del Popolo, quindi i traffici che si svolgono continueranno a svolgersi fin tanto che non troveremo una possibilità di delocalizzazione, che per i granari è collegata alla possibilità di sviluppare nuovi Silos nell'area che eventualmente si libererà. Tutto è da verificare, non è assolutamente vincolante, sarà da approfondire nel Piano Regolatore.

Riguardo alla cantieristica ci sono delle campiture indicative, non hanno nessun valore dimensionale, non ci dobbiamo fossilizzare, è solo per indicare un'esigenza di creare una piattaforma che consenta alla cantieristica di concentrarsi in quest'area, quindi la nuova meccanica navale andrà ad unificare in un'unica concessione sul Molo Carmine tutta la sua attività. Rimane lo spazio per un bacino, un bacino galleggiante quanto lungo potrà essere sarà oggetto di studio, dobbiamo confrontarci con tutte le altre attività, la sicurezza della navigazione, la navigabilità, la possibilità di evoluzione delle navi. Rimane e c'è la previsione che qui possa venire un ulteriore bacino galleggiante. Nel Piano Regolatore studieremo la possibilità di prevedere un bacino fisso in più, oltre a rimettere in funzione il bacino 1 e il bacino 2, perché anche questi sono due obiettivi che nel breve periodo pensiamo di riuscire a raggiungere.

Con l'espansione dell'area cantieristica riteniamo di aver dato una prospettiva di potenziamento all'area, per gli edifici Poste ed i silos granari nel Piano Regolatore dovrà essere valutata la possibilità di eventuale abbattimento se vogliamo creare una banchina utile per le operazioni della cantieristica navale.

Sulle aree miste c'è poco da dire, continueranno ad essere a funzione mista, quando si parla di merci varie c'è qualche confusione, noi intendiamo rinfuse solide e rinfuse liquide, containers, un po' di tutto. Mentre è solo dedicato a containers il Terminal di levante.

Per il Porto di Salerno convengo con voi che quei pontili che mi avete fatto notare più di una volta, in corrispondenza della vecchia darsena erano in una previsione a lungo termine, è auspicabile che verranno eliminati. L'idea di fondo del Piano Regolatore adottato ma non vigente è quella di separare in maniera netta per motivi di sicurezza il traffico commerciale da quello di Porto Nautico. Quindi in prospettiva mi sembra corretto prevedere questa separazione definitiva. In questo momento nella parte funzionale del Porto prevediamo, per consentire una transitoria delocalizzazione nel tempo, la possibilità che questa funzione permanga in un'area mista, insieme a quella piccola attività cantieristica di diportistica nautica che c'è, all'attività peschereccia, perché qui sono ormeggiati pescherecci di rilevanza regionale e forse anche nazionale. Abbiamo inserito una flessibilità in più in considerazione dell'area commerciale e logistica, inserendo la dicitura *"li dove sia possibile per cessate esigenze della flotta peschereccia e/o si individuino ulteriori e diversi ormeggi nell'ambito della redazione del Piano Regolatore, anche nell'individuazione di una darsena di servizi, tutta questa banchina che in questo momento viene indicata come ormeggio pescherecci può essere utilizzata per l'ormeggio delle navi di cabotaggio finalizzate al traffico commerciale logistico"*. Se non ci sono pescherecci potranno ormeggiare le navi funzionali alle attività delle banchine retrostanti, qualunque tipo di nave, che sia compatibile con gli ormeggi e i pescaggi. Sappiamo che Salerno non ha delle banchine specializzate in qualcosa, tutto quello che serve può ormeggiare lì dove i pescherecci non hanno la precedenza, hanno la precedenza come la darsena petroli nel caso di Napoli, che per noi rimane petroli finché c'è l'esigenza che rimanga petroli, lo avevamo già chiarito.

Se cessa l'esigenza della flotta pescherecci, magari sono in attività e gli ormeggi sono liberi possono essere per noi utilizzati per altre attività del Porto.

C'è poi una zona di utilizzo misto, nel Piano Regolatore adottato c'è la possibilità di un piccolo riempimento, fermo restando che nel nuovo Piano Regolatore vedremo cosa fare, si potrebbe pensare di fare una banchina di avanzamento, farla compatibile con un escavo, con un dragaggio.

FUNZIONARIO ADSP OLIVIERI: Non è un riempimento ma è una compensazione di spazi, da una parte sottratti e da una parte recuperati in maniera più o meno razionale, si immaginava che potessero essere recuperati in maniera razionale.

DI STEFANO: Dal punto di vista funzionale la darsena rimane più o meno quella che è?



FUNZIONARIO AdSP BRACCI: In questo momento è mista quindi vuol dire che può essere qualunque cosa, può essere specializzata nel Piano Regolatore laddove nascono delle esigenze particolari, ovviamente tutte da argomentare, motivare e studiare.

Abbiamo precisato che l'imboccatura del Porto prevedrà la demolizione della parte del pennello di sotto flutto; in realtà gli ampliamenti previsti nel Piano Regolatore erano leggermente maggiori, per dare l'idea non dimensionale ma più veritiera abbiamo avviato con il retino, ma questo rimane un retino e la forma che vedete non è indicativa di quello che si farà nel Piano Regolatore. Eventuali denti che servono per portelloni piuttosto che per altre attività andranno studiate negli approfondimenti progettuali.

Castellammare di Stabia è quella che visivamente ha avuto una modifica maggiore: altro non è che la previsione della realizzazione del bacino di costruzione, che era già stato previsto nell'accordo programmatico fatto tra Regione Campania, Fincantieri e Autorità Portuale per la realizzazione di un bacino di costruzione. Questo bacino di costruzione veniva previsto all'esterno dall'attuale diga di sopraflutto, richiedeva la realizzazione di una nuova diga di sopraflutto, sono stati fatti degli studi di fattibilità, sono stati stimati dei costi.

Per noi viene prima la previsione del Cantiere, se effettivamente Fincantieri vorrà portare avanti da un punto di vista del piano industriale la realizzazione di un bacino di costruzione e l'allestimento delle navi, per cui aveva bisogno di uno o più ormeggi per l'allestimento delle navi, per noi è prioritario il piano di impresa di Fincantieri. Non sta a me dirlo, riporto quello che è stato detto con il Prefetto. In realtà per il momento Fincantieri è interessata soltanto a questo cambio di tipologia produttiva. Noi lasciamo aperta questa possibilità per la flessibilità enunciata all'origine, però abbiamo avuto conferma che sono interessati solo al cambio di tipologia costruttiva, non più su scivolo inclinato ma su piattaforma orizzontale, per ovvi motivi di maggiore praticità ed efficienza costruttiva.

Questo solo per evidenziare che qualunque altra polemica è sterile, nel senso che noi abbiamo previsto un utilizzo ai fini turistici in generale, tutti da definire, della parte di molo di sopraflutto, che non è in concessione attualmente a Fincantieri. E' chiaro che Fincantieri nell'ipotesi di un cambio di piano industriale legato all'allestimento delle navi può dire di aver bisogno anche dell'ormeggio, ma stiamo parlando di cose che allo stato attuale non possiamo prevedere.

PRESIDENTE: Vorrei aggiungere che resta che prioritario il discorso Fincantieri, potenziamento dell'attuale stabilimento o laddove si creino le possibilità e le condizioni anche all'esterno. Tutto si svilupperà nelle prossime settimane e ci darà indicazioni per dedicare questa parte del porto o dare a Castellammare anche la possibilità di un turismo che non vada in conflitto con Fincantieri, perché anch'esso è foriero di occupazione, di crescita sociale e quindi insieme a Fincantieri, che speriamo voglia assumere sempre più dipendenti in parallelo, e senza dare problemi a Fincantieri possa crescere anche l'attività turistica che adesso è limitata alla parte che riguarda i maxi yacht. C'è anche un altro tipo di turismo che, ripeto, può svilupparsi e dare occupazione e contaminazioni positive in un tessuto sociale che è particolare. Andiamo avanti.

FUNZIONARIO ADSP BRACCI: Ci sono altre osservazioni?

PRESIDENTE: Ci sono interventi?

DI STEFANO: Presidente, questi quattro, cinque giorni che ci avete dato per analizzare il documento sono stati piuttosto convulsi. Abbiamo raccolto l'invito che avete fatto recependo la necessità di portare, con determinazione, questo documento di pianificazione. Sappiamo tutti che viviamo nei porti campani una carenza di pianificazione ormai da decenni e devo dire con molta sincerità che da una parte apprezziamo questo atteggiamento, tanto è che siamo tutti qui e abbiamo in qualche maniera proposto, quale contributo, delle osservazioni nei tempi concessi. Allo stesso tempo la carenza dei tempi non ci ha messo nelle condizioni di poter aprire un confronto interno, fare un'analisi più approfondita e proporre osservazioni di merito più dettagliate. Per cui questo atteggiamento di dare delle "osservazioni", essere presenti, e partecipare alla riunione dell'organismo di partenariato spero che venga interpretato come un segno di rispetto per l'attività che state portando avanti con questa nuova *governance*. Tuttavia è evidente che, come hanno ribadito tutti e non lo ripetiamo più, l'esiguità dei tempi per visionare questi documenti ha creato una grandissima criticità. Così come abbiamo più volte rappresentato - ma ci auguriamo che avrete tempo di integrare questa documentazione - che c'è una carenza strutturale di analisi di dati ed è evidente che questo documento ha bisogno necessariamente ancora di piccole modifiche perché sicuramente ci sono dei refusi, anche banalità, che sicuramente si possono correggere. Noi avevamo affrontato solo una serie di macro temi. All'Ingegnere Bracci, che ringrazio molto per l'attività che ha svolto in questo tempo e anche per il tempo che ci ha dedicato nelle audizioni, ricordo che questo DPSS non è un documento "morbido" su cui possiamo scrivere tutto e il contrario di tutto, ma è un documento essenziale che determinerà l'indirizzo per i piani regolatori portuali. Quindi, dire che qui possiamo fare questo o quello è una cosa che effettivamente deve emergere dal DPSS. Avremmo avuto necessità di un rinvio (che non ci è stato concesso) per il poco tempo che c'è; questa mattina è arrivato questo documento aggiornato con il recepimento delle osservazioni di cui nessuno è in grado di poter analizzare il dettaglio. Per cui abbiamo necessità di fare un atto di fede e l'atto di fede consiste nel fatto che noi abbiamo scritto delle cose e voi cortesemente ci dovrete dire dove le possiamo leggere e in che misura, perché così ci tranquillizziamo e mandiamo avanti questo documento nei tempi che voi ci avete rappresentato. Mi sembra di aver capito che la maggior parte delle indicazioni che avevamo dato sono state tutte recepite. Mi permetto infine di osservare una cosa sul Porto di Napoli per quanto riguarda il maxi yacht. Il Porto di Napoli conta circa 10 milioni di passeggeri all'anno, grosso modo, 7 milioni li fa su 165 metri di banchina del Beverello, un altro milione e duecentomila li fa su l'Angiolino. I grandi flussi di cui si vanta il Porto di



Napoli escono da qui. Il profilo del Porto di Napoli è un profilo stretto, che ha addosso una città che non consente nessun tipo di espansione, tutte le banchine dovrebbero essere adibite al traffico commerciale. La nuova *governance* ha dato un grande respiro agli armatori, perché recentemente ha rilasciato delle concessioni (che è evidente che non vengono messe in discussione in questo documento) ma sono di grande rilievo perché tutti gli armatori dei mezzi veloci hanno chiesto ed ottenuto concessioni proprio al molo San Vincenzo, cosa che non era mai accaduta prima perché erano state sempre assegnate aree in condizioni più o meno imbarazzanti. Quindi gli Armatori vedono come prospettiva la banchina San Vincenzo, per la parte che guarda la parte commerciale del Porto, a servizio di questa attività. Sentirsi dire oggi che c'è ancora la prospettiva di mettere lì maxi yacht ci imbarazza. Ritengo che sia un falso problema perché è talmente remoto il rilascio del San Vincenzo da parte della Marina Militare in quanto bisogna risolvere i giganteschi problemi che la Marina sicuramente non ci fa risolvere. Però dico, come idea, poiché è un documento di pianificazione, continuare a dire "io ci metto il maxi yacht" dove invece ci dovrebbero servire, come fatto correttamente viene utilizzato, attività di assistenza alle navi in disarmo devo dire che è un po' un pugno nell'occhio. Così come rinviare alle verifiche di sicurezza, che certamente ci saranno nei documenti di pianificazione successivi oggettivamente ci mette a disagio. I maxi yacht sono imbarcazioni da 120, 130 metri; oggi gli aliscafi più grandi sono di 50 metri quelli che vengono messi in posizione di andata sul San Vincenzo. Prevedere dei maxi yacht confligge con i grandissimi flussi dei 7 milioni di passeggeri non mi sembra affatto opportuno e funzionale. La mia non è una critica ma è solo un'osservazione e avete tutto il tempo per verificarne i contenuti. Penso che oggi siamo in grado di dare un consenso generale dovendoci fidare del documento che avete fatto voi, in quanto non possiamo entrare nel merito del dettaglio. Sul problema dei dati dei flussi, l'abbiamo detto tutti, c'è una carenza, ma non è un problema nostro e lo dovrete affrontare successivamente.

FUNZIONARIO ADSP BRACCI: Ricordavo al Presidente e a me stesso, a questo punto lo dico anche a voi, che chiaramente c'è un interlocutore che a questo tavolo non c'è che abbiamo sentito prima, che è il Comune di Napoli, che ha particolare attenzione sul San Vincenzo, e non solo il Comune di Napoli ma anche la Sovrintendenza. Per cui questa attività della famosa passeggiata con possibile apertura della città del Molo San Vincenzo in questa prospettiva costituisce anche una riqualificazione: non possiamo pensare di lasciarci le navi ormeggiate in disarmo sul San Vincenzo che è una situazione tampone che attualmente è consentita per come abbiamo strutturato il documento ma, in prospettiva lì dove si riuscisse realmente a far fluire la città del Molo San Vincenzo ovviamente in prospettiva ritengo che, ma non solo io anche il Comune di Napoli e penso tutte le persone che hanno in animo di voler dare un'immagine anche positiva del Porto di Napoli, riuscire a metterci qualche maxi yacht se è possibile da un punto di vista della sicurezza, ovviamente è tutto da valutare, è una cosa auspicabile.

DI STEFANO: Noi stiamo parlando di un documento strategico del Porto. Per quelle che sono le esigenze della città noi siamo contentissimi se il Ministero della Difesa decide di liberare il San Vincenzo per far fare attività podistica tutti i giorni, ma qua c'è un'esigenza del Porto. Se tu hai un flusso che è tutto specifico del golfo di Napoli dove si fanno 7 milioni di passeggeri sul corto raggio, che peraltro non sono divisi su 365 giorni ma hanno dei picchi concentrati in pochi mesi all'anno. Ante Covid, andate a vedere le relazioni dei traffici: si vede che ci sono concentrazioni ad aprile e concentrazioni molto forti da giugno a settembre. È evidente che questa cosa, la questione che noi ci stiamo rappresentando, non è la risposta che vuole sentirsi il Comune che lascia un *desiderata* per l'utilizzo del molo San Vincenzo. Se si sente (come si sente) la necessità di nuovi posti per l'ormeggio per maxi yacht sul San Vincenzo il Comune se li facessero da un'altra parte dove ha tutta la possibilità di programmare. Mi permettevo solo di rilevare questa cosa nell'interesse di una comunità, quella portuale, che risente delle interferenze. Il porto è un'opportunità per il turismo. Poiché quei 7 milioni non ci sono certo perché siamo bravi noi ma perché c'è Ischia, Capri, Procida, la costiera sorrentina, la costiera amalfitana ed è un valore aggiunto che il Comune riceve attraverso il porto. Quindi, guardate con attenzione questo perché nella revisione di questo documento a cui daremo il consenso oggi avete tutte le possibilità di rappresentare all'Amministrazione comunale che noi abbiamo un'esigenza, che è anche la vostra, di garantire questa tranquillità di flussi. Tutto quello che serve in accessorio lo dovremo cercare altrove.

PRESIDENTE: Su questo argomento vorrei precisare un attimo meglio questa situazione. Credo che sia un argomento importantissimo: qui è una questione di giochi di parole, perché nella sua relazione non esclude questo così come è utile precisarlo meglio così come stai facendo tu, perché è evidente che c'è una necessità attuale, per cui speriamo tutti di poter trovare spazio per la migliore ripresa possibile, chi ha le capacità come tutti voi qui presenti. Però, è evidente che c'è questo momento di difficoltà che noi verbalizziamo in questo momento per cui è aperta questa situazione, certamente non si esclude questa possibilità perché è quella attuale, poi la futura, che sono maxi yacht per la città più bella, adesso cerchiamo la città più utile poi vediamo anche per la più bella.

CARRIERO: Sono il rappresentante di Federturismo. Nell'ambito del turismo mi permetto di dissentire, nel senso che la presenza di maxi yacht e di giga yacht, quelli superiori a 100 metri, è un'esigenza enorme in questo momento. Nella zona di interesse dei nostri Porti cioè tra il golfo di Napoli e la zona del Cilento, in questo momento ad occhio si contano tra i 200 e i 250 tra maxi yacht e giga yacht, ovviamente quasi tutti in rada perché il numero di posti barca fra Napoli e Salerno saranno sì e no una quarantina, e di maxi yacht e giga yacht sono 2 o 3. Quindi, c'è una potenzialità di business in questo momento su questo settore che è in crescita ogni anno perdere questa opportunità significherebbe, secondo me, essere miopi. Credo che l'organizzazione del Molo di San Vincenzo in questo momento sia l'ideale per questa tipologia di mezzo.



Penso, e lo abbiamo scritto, effettivamente se si potessero mettere dall'altro lato ossia dal lato settentrionale del molo sarebbe meglio, però bisogna difendere quindi bisognerebbe preoccuparsi un attimo di fare una nuova diga foranea, ma qua entriamo in una dimensione di intervento che a livello di prospettiva si può pensare.

PRESIDENTE: Giusto per esprimere il mio apprezzamento per questa osservazione. Credo che sia per questo motivo, non si parlava solo di bellezza, era una battuta, è evidente che è utile anche quello, avere una barca di 100 metri significa economia per Napoli e prestigio. Per questo motivo non si esclude nulla, sono quei famosi studi successivi. Se oggi c'è bisogno della banchina per un traghetto che è fermo perché è dicembre è evidente che deve avere la possibilità di attraccare lì. È evidente poi c'è tutta la fase che riguarda il Comune e quindi anche con il Comune dovremo dialogare, ma questo è un fatto successivo che sarà con la nuova Amministrazione. Intanto chiudiamo il documento lasciando certezza a chi fa questo lavoro per i 7/8 milioni di pendolari o di turisti, però c'è anche questa prospettiva che è quella dei maxi yacht che, come dicevi tu, è un settore importantissimo e in continua crescita, ed anche Gallozzi ce lo può confermare.

DI STEFANO: Non ci sfugge l'importanza sull'economia turistica che possono avere questi maxi yacht; ci auguriamo che ci possano essere sempre più porti attrezzati. Ritengo che una risposta di questo genere, tenuto conto che stiamo parlando poi di un segmento, l'unico che sta crescendo molto – quello del diporto di lusso, i maxi yacht - ma è evidente che Napoli come la Campania deve continuare a crescere in questo comparto con infrastrutture adeguate. Penso che questa risposta non vada data sul San Vincenzo ma vada data con un incremento della portualità e con un nuovo braccio, allargando il Molo Siglio, così come c'erano già le progettualità in corso. Questo darebbe una risposta più qualificata alla corretta osservazione che faceva Carriero che è condivisa ovviamente anche dal Presidente, e contemporaneamente libererebbe dall'imbarazzo tutti. Mi riferisco non all'importanza della risposta ma alla necessità di avere nuovi porti turistici. Su questo argomento passerei avanti. Per il resto mi sembra di aver capito che le altre osservazioni sono state recepite e mi farebbe piacere se l'Ingegnere Bracci ci dicesse su quali pagine possiamo leggere il recepimento. In ultimo avevamo dato un'indicazione anche per quanto riguarda la darsena Petroli, sulla quale condividiamo le impostazioni di base ma c'era un'istanza di Asso Costieri per le limitazioni riferite alle manutenzioni straordinarie. Chiedo: è una limitazione che permane o meno? In tutto questo c'è un cappello: noi siamo ben consapevoli che l'Organismo di Partenariato non approva nulla, dà soltanto un consensus generale nei termini in cui lo può dare; ovviamente le osservazioni noi le proponiamo quali portatori di interessi ma ovviamente farete le vostre valutazioni. Mi piacerebbe avere una risposta sulla nuova darsena e sulla la darsena petroli.

PRESIDENTE: Per quanto riguarda la pagina dove si possono trovare le risposte alle osservazioni noi stiamo registrando tutto, tutto quello che diciamo è condiviso, l'osservazione che hai fatto è condivisa per cui non c'è nessuna pagina, lo stiamo formando il documento e questa è la discussione. Qua non siamo venuti con una legge, siamo venuti con un documento aperto che oggi vorremmo concludere con queste osservazioni giuste e che ancora una volta lascino aperte possibilità di studio e di approfondimento. L'importante è non chiudere a quella possibilità di traghetti che dovranno attraccare, stazionare in periodi di fermo. Questo è, non troverai nessuna pagina e lo sai bene.

KLINGENBERG: Preannunciando il mio parere favorevole soprattutto tenendo in considerazione il tuo primo chiarimento e cioè quello che noi in questo momento stiamo stabilendo gli ambiti, tutto ciò che va nel dettaglio fa parte di un documento successivo che è il Piano Regolatore. E a questo proposito auspicherei che durante la stesura del Piano Regolatore fosse dato più tempo, perché quello è un documento più vincolante e più complesso. Per cui sono certo che non ci sarà la fretta che c'è stata in questo caso e quindi sono certo che nella futura redazione del Piano Regolatore verrà dato più spazio a tutti noi per fare le nostre osservazioni. Concludo dicendo che condivido tutto ciò che ha detto Di Stefano, il Comune sì noi qui dobbiamo guardare sempre prima alle esigenze del Porto. Se il Comune ha delle esigenze probabilmente gli dovremo chiedere qualcosa in cambio, il Comune non può chiuderci a levante, chiuderci a ponente, chiuderci all'interno o chiedere nuove aree. Credo che il punto fondamentale a recepire in questa sede è quella che il Comune si ha delle legittime aspettative sul Porto ma noi forse dovremmo avere delle legittime aspettative su aree che oggi non sono portuali ma che potrebbero diventarle.

PRESIDENTE: La fase del Piano Regolatore avrà più tempo ma non per questo tempi morti. Noi non aspetteremo neppure che passi il termine per il silenzio assenso e per l'approvazione dei comuni, noi e neppure quelli del Comitato di Gestione che sarà logicamente immediato. Andremo avanti immediatamente con la ripresa già con il Piano Regolatore per cui guadagneremo altri due o tre mesi. Detto ciò, abbiamo avuto circa un mese di tempo per questo documento di pianificazione strategica, abbiamo iniziato a parlarne non solo in maniera formale ma anche vedendoci nei diversi incontri che abbiamo fatto. Sono sicuro, da quando sto ascoltando fino ad ora, che è compiuta l'analisi strategica da parte di tutti noi perché se da parte di tutti c'è per davvero una deficienza reale nell'aver potuto studiare questo documento allora dobbiamo parlare in altro modo, non dobbiamo dire sono d'accordo con tutto quanto detto però la fretta. Io non userei questo termine fretta, una volta tanto userei tempi veloci però abbiamo compiuto un'analisi, la migliore possibile. Poi il tempo è nemico del buono.

LEGORA DE FEO: Intanto, secondo me, è giusto e doveroso complimentarsi con questa nuova *governance*, non sono il tipo da sviolate anzi sono uno che rompe le scatole. Possiamo dire che finalmente il vento è positivo. Lo dico con grande



entusiasmo e soprattutto convinzione perché finalmente stiamo mettendo mano a dei problemi per troppo tempo disattesi. Lo dico perché ormai sono passati un po' di mesi dal nuovo insediamento, questa cosa è doverosa perché finalmente si possono intravedere tutti i buoni propositi. Lo dico perché li ho toccati con mano negli ultimi mesi, non sono solo buoni propositi ma sono anche dati di fatto e sono stati presi, toccati e probabilmente arriveremo a delle soluzioni anche in tempi brevi però la serietà con la quale sono stati affrontati i problemi, lo dico in generale, non voglio entrare nel merito altrimenti tocchiamo argomenti che non sono inerenti ma comunque riguardano la comunità portuale. Francamente sono molto contento. Al di là di questo documento strategico sul quale esprimo la mia condivisione con le osservazioni che ho avuto modo di dare, mi preme evidenziare che il nostro porto vive delle criticità forti da tantissimi anni. Quindi, al di là delle criticità che ci sono state individuate anche io voglio dire sì, mi sono lamentato della tempistica però mi rendo conto che forse dobbiamo accelerare ancora di più su certe cose. Quindi, sono anche io favorevole all'approccio, diamo la possibilità che ognuno possa esprimere le sue osservazioni. Faccio solo una raccomandazione rivolta al Presidente, al Segretario, al di là di questo documento oggi abbiamo la necessità di dover procedere alacremente ad una nuova razionalizzazione del Porto grazie ai traffici che ci stanno sostenendo e ce ne sono altri che potrebbero praticare nel nostro Porto. Avrei visto questo documento più un documento d'insieme tra i vari porti ma tutto sommato sono sereno. Esprimo anche io qualche dubbio sul discorso del Comune ma guarderei a quelle che sono le esigenze del Porto, come ha detto Erik e come ha detto Marco, noi in questo momento siamo qua per guardare a questa comunità quindi, il nostro dovere è quello di esprimere delle obiezioni o comunque delle positività sui nostri problemi perché ripeto, l'ho già detto in passato e anche ai candidati, io mi ricordo solo di qualche vecchio Sindaco del Porto di Napoli. Quindi, guarderei a quelle che sono le criticità dei 7 milioni di passeggeri, al di là di queste domande, sicuramente crescenti, probabilmente vanno viste in un'altra struttura e in un'altra programmazione più di lungo termine. Questo lo dico perché vivo tutti i giorni e forse probabilmente qualcuno non vive tutti i giorni queste banchine. Quindi guarderei un attimo a quelli che sono i problemi. Avete fatto un bellissimo lavoro, qualche refuso c'è. Vi dico che vi do il mio sostegno, almeno per quello che riguarda la parte container è forte, mi rendo conto che se non se ne vanno i contenitori da lì probabilmente molti problemi non li risolveremo mai, speriamo di spostarli al più presto possibile. Quindi voto favorevolmente. Grazie

PRESIDENTE: Prima di passare la parola a Francesco Tavassi voglio ringraziare, a parte Erik, Pasquale, perché nelle ultime parole si nota, a parte i riferimenti a noi *governance*, noi facciamo solo il nostro dovere e sappiamo, per esperienza di vita, che per raggiungere gli obiettivi significa soltanto confrontarsi, avere anche la capacità di fare un passo di lato perché qua a nessuno di noi va di fare passi indietro ma di lato sì ed è più del passo indietro. Credo che queste riunioni che abbiamo fatto stia consolidando sempre di più un rapporto tra noi, di comunità vera che può dimostrare al mondo, non solo al Mediterraneo, quanto valete voi. Noi passiamo, poi siete voi con le vostre aziende a dover sopportare i momenti critici, i momenti difficili, problemi che vengono da lontano ma non solo per *governance* o per questioni interne ma da un complessivo problema che ha preso il sud negli ultimi decenni. Per cui adesso è il momento di darci da fare con un po' di sacrificio di ognuno di noi, di rinunciare anche a certe questioni che spesso poi diventano di principio ma che non hanno grande sostanza.

TAVASSI: Volevo esprimere il parere favorevole a questo enorme lavoro che è stato fatto da voi in tempi sicuramente un po' stringenti e deve dire anche io con favore che vedere un'istituzione oggi 5 agosto che è presente come tu hai sempre ricordato che ad agosto si lavorerà, è la prova che da un po' di anni noi come imprenditori siamo stati sempre abituati a lavorare in questo periodo mentre molte volte invece le istituzioni non ci davano quel supporto. Oggi voglio sottolineare questa differenza che stai portando per questo lavoro che sicuramente ci vede essere presenti. Volevo sottolineare una cosa a noi stessi e anche alla *governance* di questa Autorità, questo tavolo che chiaramente ha una rappresentanza e un'importanza, a mio avviso, che va un po' al di là del Porto di Napoli. Questo è un dato che il documento fornisce con molta convinzione, è un tavolo che deve gestire gli interessi dei 3 Porti che sono sotto la tua giurisdizione ma anche uno sviluppo dell'economia, e ripeto quello che ho già detto, della nostra Città, della nostra Regione, della città di Salerno, di Castellammare e del Meridione. A mio avviso questo tavolo è un tavolo che deve sempre più interfacciarsi con le istituzioni e voglio sottolineare, ancora una volta, la presenza dei rappresentanti del Comitato di Gestione che, secondo me, non è obbligatoria oggi ma è una presenza che dà un segnale importante a quello che stai cercando di fare e che dobbiamo fare nell'interesse della Regione, nell'interesse dell'economia di questa città, nell'interesse anche dei Porti che oggi non sono sotto questa giurisdizione e che molto probabilmente invece auspichiamo che tutti possano diventarlo. Non tutti forse sanno che il Comune di Torre Annunziata ha deliberato la possibilità di entrare nella giurisdizione con il proprio porto nell'Autorità dal Presidente Annunziata presieduta, e questo, secondo me, è un aspetto importante che va sottolineato, dobbiamo cercare di fare in modo che ci siano anche gli altri Porti degli altri Comuni. Questo perché quando si è discusso di turismo, quando si discute anche della delocalizzazione dei depositi petroliferi, quando si discute dei collegamenti ferroviari presso gli interporti noi non possiamo non dimenticare che tutti questi passi strategici che verranno e dovranno essere fatti implicheranno anche il territorio che va al di fuori di questa comunità portuale napoletana. Pasquale lo dice da sempre: Napoli è il motore di questa regione, le attività industriali operative portuali che sono in questo porto sono sicuramente importantissime questo non significa che noi, anche perché siamo qui rappresentanti non di Napoli o degli imprenditori napoletani ma siamo rappresentanti delle associazioni nazionali che ci hanno invitato a questo tavolo, noi dobbiamo tenere sempre sotto controllo e sempre davanti ai nostri occhi una visione di tutta la regione, non possiamo esclusivamente pensare a quello che abbiamo nei nostri interporti ma dobbiamo cercare di collocare la nostra visione in ambito regionale. Questo è quello che volevo sottolineare.



ALLE ORE 11:35 ESCE LEGORA DE FEO.

MASTELLONE: Anche io mi associo al parere favorevole. Auspico la soluzione del problema dei giga yacht che è un'esigenza che effettivamente richiede il nostro territorio quindi, in ogni caso una priorità bisognerà riservarla alla soluzione di questo problema. Poi aggiungo che esprimendo il parere favorevole al documento per come è stato redatto mi rendo conto che il vero dibattito si aprirà successivamente in sede di redazione del Piano Regolatore portuale perché ritengo che la vera sfida, il vero problema da risolvere sarà quello a levante in cui l'auspicio che viene riportato in questo documento è quello della delocalizzazione dei petroli ma ritengo, e già lo dissi l'altra volta, che è una pura chimera, 5 milioni di tonnellate di traffico da lì non si muoveranno. Quindi, la vera sfida, il vero punto di accordo che dovremo trovare in sede di redazione del Piano Regolatore sarà quello della convivenza sull'area di levante fra i petroli e contenitori. Individuato e risolto questo problema poi, come una partita a scacchi, si andrà a ritroso per tutte le altre aree interessate da questo documento. Perché, è un piccolo appunto che voglio fare, mi sembra che buona parte del Porto è stata riservata all'allargamento, quasi a dismisura, dell'area cantieristica perché in questo documento vedo che addirittura l'intera area del pontile Vittorio Emanuele viene destinata a sviluppo per l'area cantieristica.

FONTANA: Voglio ringraziare gli amici Francesco e l'Ingegnere Di Stefano di aver parlato della darsena petroli ma anche se siamo invitati quindi non abbiamo diritto al voto due parole le vorrei spendere sull'argomento. Per noi permane la perplessità di fondo sul documento di programmazione. Visto che l'obiettivo è la "decarbonizzazione" e il processo che dobbiamo perseguire è la transizione energetica ci aspettavamo che si spendesse qualche parola in più su tutti i supporti necessari per le integrazioni tecnologiche, per migliorare la performance, cioè tutto quello che è funzionale all'obiettivo. Invece vediamo ancora che il documento che mi è stato trasmesso alle 9:45, ho visto in premessa che è ancora riportato un discorso di manutenzione vincolata ad un Piano Regolatore che tra l'altro è stato oggetto della giurisprudenza amministrativa che ha messo in discussione quella validità di cui parlavo. Secondo me lo sforzo che dovremmo fare è di dare la direzione per raggiungere "decarbonizzazione" attraverso una transizione energetica che attraverserà l'economia e la società. Non possiamo dire fai solo la manutenzione quando c'è di fronte una sfida così grande. Qua sembra che il comparto energetico più che una risorsa sta diventando un problema per il Porto di Napoli? Questa è la sensazione cattiva che stiamo avendo, guardate che 5 milioni di tonnellate in un bilancio energetico non è facile sostituirle e ve lo dice uno che sta da trent'anni e forse ha la presunzione di conoscere tutta la trafilatura dall'estrazione alla produzione e distribuzione. Dire "fai solo la manutenzione" senza pensare che domani ci può essere la necessità di rivedere la configurazione dei pontili, di rivedere la tecnologia da applicare. Ci stiamo limitando in un documento che invece dovrebbe essere qualcosa di un po' più sostanzioso perché sarà il viatico per i piani regolatori. Questa è l'unica osservazione, non possiamo dare consenso però ci tenevo a fare questa sottolineatura.

PRESIDENTE: Anche se non può dare un parere è importante avere questo confronto e ribadire le cose dette l'altra volta. Noi dobbiamo dire che siamo non solo attenti, ancora di più a questa famosa transizione ecologica e non c'è punto di programma che insieme al Comitato di Gestione, oggi è presente l'Ingegnere Iavarone e il Professore Garofalo insieme al Professore Calabrese, e all'Autorità Marittima che anch'essa ha avuto possibilità di guardare questo nostro piano strategico. Non c'è momento in cui noi non si faccia presente, insieme ai sindacati, insieme a tutto il mondo del lavoro, che insieme al business per il quale c'è grande attenzione che quando meglio va l'impresa meglio fa l'occupazione. Per cui non c'è nessuna attività preconstituita che vada ad intralciare attività future. Con Francesco Tavassi e con tutti voi per parlare del mondo dell'impresa ci confrontiamo continuamente. È un obiettivo strategico nostro perché è un Porto che sta nella città, che vuole sempre integrarsi di più con la città, guardare alle fonti alternative laddove abbiamo lavorato negli anni passati. Questo è il stato il nostro core business, far camminare la crescita dell'impresa insieme alle attività, insieme alla sicurezza, insieme all'ambiente. Seppure non abbiamo ricevuto alcuna programmazione da parte vostra di questa possibilità di energie alternative noi guardiamo comunque favorevolmente a questo segmento tanto è vero che i finanziamenti sono stati confermati sull'elettrificazione delle banchine. Per quanto mi riguarda e per quello che abbiamo vissuto in questi anni la transizione energetica non riguarda solamente l'elettrificazione delle banchine anzi, le energie alternative, da quello che potete fare voi con non carburanti alternativi ma per quanto riguarda l'idrogeno, per quanto riguarda l'ammoniaca. Sappiamo anche che l'elettrificazione può essere inquinamento perché arriva l'elettrificazione qui ma altrove si inquina per produrre energia elettrica. Però, intanto riduciamo quanto più possibile l'inquinamento in una città perché sapete bene che i porti in Italia sono quasi tutti nei centri storici delle città. Per cui auspichiamo che voi ci possiate presentare un progetto di vasta scala, noi non abbiamo nulla da parte vostra per cui dire vogliamo fare questi impianti di idrogeno insieme al Comune, insieme alla Regione, insieme al Ministero che dovrà pure sedersi a questi tavoli per dire che cosa vuole fare a San Giovanni. Si prevede la delocalizzazione perché non l'abbiamo prevista noi quindici anni fa, vent'anni fa, così illudiamo le persone che poi diventa una polveriera sociale se non siamo attenti alle cose che diciamo e che facciamo. È evidente che il settore come quello dell'energia è importantissimo, ho fatto questi ultimi anni di esperienza ad Augusta figuriamoci se non conosco e comprendo e cerco di comprendere i problemi e le necessità. Non è che parliamo in maniera sic et simpliciter, lasciare la darsena di petrolio quindi abbiamo fatto una cosa che è prevista dalla legge diceva lei l'altra volta, e cioè la manutenzione e altre attività concesse alla sicurezza. È evidente che lo prevede la legge ma noi vogliamo fare di più: finché ci starete noi saremo al vostro fianco poi però man mano che non si farà più petrolio la darsena sta ancora lì. Se per caso servirà, e lo decideremo tutti, alla transizione ecologica, ai nuovi combustibili, alle nuove attività, sono cose che bisogna decidere tutti insieme altrimenti non andiamo da nessuna parte. Se non avessimo adottato qualche



provvedimento a febbraio scommetto che San Giovanni diventava davvero una polveriera con la miccia accesa, secondo me avrebbe avuto problemi anche il centro di Napoli perché per come si erano prospettate le cose, noi non dobbiamo mai dare niente per scontato. Dobbiamo condividere, poi se ci sono i matti che ci ostacolano nello sviluppo interveniamo e speriamo anche con l'esercito, non è un problema. Però dobbiamo condividere con la gente che abita in un certo posto, dobbiamo dividere con il Comune, con gli industriali e i sindacati, con tutti. Poi non cerchiamo sempre l'unanimità, le maggioranze sì. Per cui voglio ribadire la nostra attenzione e stare a fianco a voi senza essere assolutamente nemici, ci mancherebbe altro, non ci dovete vedere come coloro che sono contro i poveri petrolieri. Per cui accompagniamo questa fase ma con attività concrete. Quando lei dice che si vede sorpreso dal fatto che noi non prevediamo, che cosa dobbiamo prevedere? Che cosa ci è stato offerto? Non possiamo per nulla oggi sciupare aree, sciupare nel senso di lasciarle così in attesa della transizione ecologica. C'è un'area che oggi è dedicata al petrolio e se sviluppa altre attività perché non dedicarci a questo. Questo lo decideremo insieme, credo che non ci sarà via d'uscita. Poi diceva viene delocalizzato, non voglio dire da nessuna parte altrimenti subito si allarma a nord o a sud di Napoli, per quello che ho sentito in altri ambiente sarà difficile delocalizzarlo nella regione Campania. Aspettiamo le decisioni del governo, delle istituzioni locali e quello che ci indicano loro, con l'autonomia che abbiamo noi, solo per prestigio neanche per orgoglio ma per la funzione che ci impegna, esprimeremo i nostri punti di vista. Vorrei, per l'ultima, se siamo d'accordo che venga fuori questo momento di contrasto che sembra ci sia ma in realtà non c'è assolutamente niente di preconstituito, sviluppiamo insieme tutti i piani che possono andare incontro alle esigenze nuove della famosa decarbonazione e dei desiderata di una città, di un territorio perché poi tutti vogliamo lo sviluppo, se non c'è carburante non andiamo da nessuna parte, è evidente che sono momenti importantissimi che decidiamo insieme come accompagnare.

FONTANA: E' una questione di principio perché gli out look al 2040 portano ancora il 60% di coste. Allora riportare in un documento del genere, una visione non tanto una concessione....

PRESIDENTE: ...ma non manca questa visione nel senso che, se oggi diciamo che accompagniamo questo momento e finché volete fare questo e sarà questo per il governo e per le istituzioni, noi siamo qui ad accompagnare questi processi. Non prevedere che cosa? Che tra 50 anni dovremo ridurre l'inquinamento del 60%, per cui noi per questo motivo dobbiamo prevedere un'area che deve essere dedicata a questo. Però, non abbiamo nulla. Poi ci saranno sicuramente degli strumenti che accompagneranno in maniera veloce queste cose, che ci vuole a riunirsi e a dire oggi è arrivata questa possibilità, questo investimento per la decarbonizzazione per cui impegniamo questa parte del porto che abbiamo visto che non serve granché, e per quale motivo? Il lavoro è in progress e non può essere più quello di una volta dei piani regolatori che hanno 50 anni, ormai è tutto più veloce e non ci vuole niente a rivedersi e un adeguamento tecnico funzionale, una variante che si fa in tempi rapidi. Però iniziamo da proposte anche vostre, al momento non abbiamo nulla di proposte concrete. Le previsioni sono importanti per fare business e per fare economica però in un momento come questo in cui stiamo riprendendo una fase che è durata 50 anni e stiamo sistemando un attimo queste cose, vedersi bloccare un'area oltre la darsena del petrolio mi sembra sciupare delle aree. Quando sarà il momento e ci saranno le condizioni eccoci qua, lo deciderete voi.

GALLOZZI: Tutti quanti rappresentiamo una situazione nazionale, però c'è da dire che ognuno di noi ha delle radici geografiche specifiche, poiché fino ad adesso i commenti sono stati tutti positivi, tutti riferiti al Porto di Napoli, mi sembrava giusto dire anche qualcosa sul Porto di Salerno, pur partendo dalla situazione nazionale, ma i piedi, la mente e il cuore stanno lì, quindi qualcosa mi viene da dire. Soddisfazione rispetto al Piano che abbiamo visto, perché devo dire che sono stati colti tutti i suggerimenti formulati i giorni scorsi dai componenti di questo consesso di espressione salernitana. In realtà erano fondamentalmente due i suggerimenti: uno era quello di rendere possibile la prospettiva, l'ormeggio di navi cargo sul levante del 3 Gennaio, a patto di trovare una soluzione per i pescherecci che attualmente occupano quella banchina; due, nella prospettiva futura valutare, se fosse il caso di mantenere ancora una promiscuità all'interno della cinta portuale commerciale che ha delle punte di intensità di utilizzo anche nel diporto residuale che è rimasto nella darsena a terra tra 3 Gennaio e Manfredi. Due temi che sono stati affrontati nella prospettiva e sono stati correttamente posti nel documento, quindi esprimiamo soddisfazione perché è stata posta all'attenzione questa trasformazione. Qualche parola sul metodo, che condivido assolutamente, ormai l'abbiamo compreso tutti, ci sono tre livelli, primo livello pianificazione strategica, sottostante Piano Regolatore, sottostante ancora progetti esecutivi, definitivi, permessi, assegnazione dei lavori. Devo dire che io il "metodo Annunziata" già lo conoscevo, perché abbiamo avuto la fortuna di avere il Presidente Annunziata Presidente di Salerno per un periodo quindi non mi sono meravigliato. L'auspicio è che il metodo Annunziata prevalga in tutte e tre le fasi, ma sono sicuro che sarà così, cioè estremamente veloci, senza fretta ma veloci nella fase di pianificazione strategica e così nella fase di elaborazione piani regolatori portuali e così ancora nella parte più importante, progetti esecutivi, gare, permessi ed esecuzione dei lavori, in modo che possiamo presentare il Sistema Portuale a servizio dell'economia della nostra Regione, in realtà del centro-sud Italia, perché noi non dobbiamo dimenticare che noi non esistiamo per noi stessi, noi siamo l'accesso al mercato internazionale dell'economia del nostre terre. Un'economia che deve crescere, sta crescendo, quindi non posso che esprimere grande soddisfazione è per Salerno che per il metodo che è stato utilizzato per i suggerimenti dati e per la tempistica che deve essere tale, e non dubito che non sarà così, anche per le altre fasi successivi. Non mi dilungo sulla questione giga yacht, perché ci dovrà essere secondo me un approfondimento, mi permetto solo di dire che le soluzioni dovranno essere a carico dei privati, perché le strutture della portualità turistica, anche dei giga yacht si sono realizzati con project financing con risorse interamente private, non



credo che le strutture pubbliche possano essere destinate ad attività che invece possono correttamente realizzate con capitali provati, anche per evitare delle difformità di trattamento sul mercato, per cui ci sono delle infrastrutture realizzate con risorse private ingentissime e delle infrastrutture in concorrenza realizzate con risorse pubbliche. Però questo è un tema sul quale, quando vorrete, io potrò garantire e mettere a disposizione la mia esperienza. Sulla relazione, l'ho letta soltanto, c'è qualche refuso nella parte che attiene la descrizione dei traffici di Salerno, se è utile, posso dare qualche chiarimento perché ho qualche consapevolezza sulle linee che vengono, perché ho visto che è abbastanza analitico, se c'è bisogno, se no va bene così. Quindi anticipo anch'io il *consensus* motivato e convinto, grazie al Presidente e grazie a tutta la squadra per questo lavoro veramente notevole che è stato fatto.

DE CRESCENZO: Presidente, mi associo a quello che hanno detto i colleghi: mi è piaciuta molto l'osservazione di Di Stefano, ma quella che mi è piaciuta è l'aria che è cambiata, vedo un tavolo abbastanza coeso e soprattutto ottimista, abbiamo bisogno di ottimismo per il futuro. Questo documento che stiamo discutendo l'importante è che venga votato e portato avanti, poi come già ci siamo detti, separatamente ed insieme vedremo tutti i vari passaggi che anche bisogna sviluppare e limare, ma quello che è importante, ed è una sensazione personale, ma credo che l'abbiamo tutti, che ci sia un'aria nuova che speriamo porti sviluppo per i Porti Campani e soprattutto per la nostra economia, che porti serenità, lavoro e benessere. Grazie e buon lavoro a tutti.

CASTIGLIONE: Vorrei esordire con un ringraziamento, non sono molto avvezzo a fare svolinate, perché proprio in questi tavoli, negli ultimi anni chi c'era ha visto in me un interlocutore molto critico nei riguardi di questo Ente. Però devo dire che avete dimostrato un grande senso di responsabilità e grande capacità di ascolto, di interlocuzione ed anche di efficienza, perché abbiamo fatto la Commissione Consultiva l'altro ieri e il documento era ancora nella versione precedente, e devo dire che questa mattina ero venuto con l'idea di presentare delle osservazioni sulla base di quel documento, invece ci avete sorpreso questa mattina con questo documento nuovo, quindi immagino l'ingente lavoro che hanno fatto le risorse di cui disponete, gli ingegneri qui presenti, nell'apportare e recepire quelle che sono state le nostre osservazioni di questi ultimi giorni. Pertanto, ci terrei davvero a ringraziarvi, soprattutto perché avete ribadito la disponibilità a continuare l'interlocuzione con gli operatori delle nostre comunità portuali che rappresentiamo oggi, per continuare ad integrare questo documento che poi ci porterà al Piano Regolatore. Quindi a tal proposito mi esprimo a favore di questo documento e rinnovo il ringraziamento.

ALLE ORE 12:05 ESCE CARRIERO.

D'ALESSIO: Esprimiamo anche noi un ringraziamento intanto per il metodo, Gallozzi prima diceva che già conosceva il "metodo Annunziata", devo dire che anch'io prima di venire qua a fare il Segretario della FILT-CGIL Campania ho avuto un'esperienza a Salerno, quindi gli devo riconoscere una continuità positiva, quindi un metodo concreto, veloce ma concreto.

Naturalmente noi apprezziamo le osservazioni che il Presidente ha fatto rispetto a tutto il sistema portuale, la AdSP del Mar Tirreno Centrale, ma devo sottolineare anche la condivisione rispetto al tema Castellammare-Fincantieri, quello è un tema delicato dove qualcuno ha anche cercato di inquinare il lavoro positivo che si sta facendo, addebitando responsabilità che non esistevano proprio alla AdSP, che anzi ha dimostrato di dare priorità ai progetti di Fincantieri laddove i progetti di Fincantieri dovessero venire. Dopodiché sono anch'io d'accordo e convinto che le due tipologie di lavorazioni non sono in contraddizione, quindi un apprezzamento anche rispetto al documento di pianificazione che conferma la multifunzionalità dei Porti di Napoli, di Salerno e Castellammare, una multifunzionalità che dal nostro punto di vista ha garantito la resistenza e la resilienza degli scavi durante la pandemia. Quindi, anche dal nostro punto di vista, in questo senso, diamo il nostro *consensus* al Documento di Pianificazione Strategica.

DI STEFANO: Anch'io esprimo il consenso richiamando le cose che ho rappresentato prima e nelle osservazioni scritte, ringrazio per tutte le osservazioni che sono state già recepite, ringrazio anche per le risposte che ha dato il Presidente ad Assocostieri, che in qualche maniera chiude la questione che avevamo aperto. Faccio mia la prospettiva che ha indicato Tavassi e quindi vi dico che va bene così. Grazie

DE NIGRIS: Io sono uditore, quindi in realtà non dovrei parlare, però è un onore abbeverarsi alla fonte, perché partecipare a un tavolo di Partenariato dove c'è un'armonia del genere è interessante. Ovviamente la mia esperienza nel segmento crociere è a vostra completa disposizione, essendo io un uditore sarete voi, quando sarà il momento, a chiedere qualche cosa e me, se vorrete. Comunque è un piacere ed onore, e penso di parlare anche a nome degli altri uditori, partecipare al tavolo dove si decide il futuro dei tre Porti principali della Campania, grazie ovviamente al Presidente che mi ha inserito in questo tavolo, questo denota una grande capacità di ascolto, ringrazio anche il Segretario e gli ingegneri dell'AP, grazie.

PRESIDENTE: Grazie a te, c'è la possibilità di avere questo ruolo, quindi senza fare troppe assemblee che ormai non funzionano più, però avere questi momenti che sono importanti.

Se non ci sono più interventi, ancora una volta ringrazio tutti, c'è sempre questa possibilità di vederci sui diversi temi, all'inizio di settembre, ancora non saranno passati i 45 giorni per il silenzio-assenso, però cominciamo ad approfondire i diversi temi. Devo ringraziare di nuovo tutti, e dico che mi piacerebbe avere un tavolo che poi va alla conquista del



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia

Organismo Partenariato AdSP 05.08.2021

Mediterraneo, però la cosa bellissima che ci rincuora, perché poi non è che siamo impegnati solo questo, mentre facciamo questo ci sono tante altre cose che ci impegnano, però l'Ente con tutti funzionari e dirigenti, siamo molto contenti, perché oggi chiudiamo una fase di quattro mesi e mezzo, che con il Segretario Generale che, pur non avendo esperienza diretta di Porti, ma in due-tre mesi ha svolto un lavoro importantissimo. Lo sapete tutti, ma la squadra dei Dirigenti si sta rinforzando sempre di più, credo che sia necessario, oltretutto previsto dalla pianta organica, altri due Dirigenti, un secondo Dirigente al demanio, per cui anche per questo riusciamo a dare risposte più veloci su Salerno, Napoli e Castellammare. Per cui abbiamo due Dirigenti, tutte e due donne, ed un Dirigente al Personale, un Ente come il nostro che non aveva un Dirigente al Personale, un personale come il nostro così importante, così variegato, così impegnato, sempre più motivato, li voglio ringraziare perché solo in poche settimane c'è stata una risposta importantissima.

Per cui all'inizio di settembre, dopo le vacanze, ci incontreremo.

A questo punto, chiedo di esprimere il parere sul Documento presentato.

L'Organismo di partenariato della risorsa mare, ai sensi dell'art. 11-bis, comma 3, l. a) della legge 84/94 e ss.mm.ii., alla luce di quanto emerso dalla discussione odierna, esprime all'unanimità il proprio "consensus" all'adozione del suddetto Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) dell'Adsp Mar Tirreno Centrale, come prodotto agli atti.

PRESIDENTE: Parere favorevole all'unanimità. Vi ringrazio per questo e buone vacanze.

ALLE ORE 12:15 LA SEDUTA E' SCIOLTA.

Del che è verbale

IL SEGRETARIO GENERALE

arch. Giuseppe Grimaldi

IL PRESIDENTE
avv. Anna Annunziata