



**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE  
ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE  
Seduta del 25 OTTOBRE 2021**

**Convocazione e ordine del giorno di cui al prot. Adsp n.0023311 del 14.10.2021.**

**1) Comunicazioni del Presidente**

- Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) dell'Adsp MTC – art.5 legge 84/94 ss.mm.ii.;

**2) Bilancio di Previsione dell'Adsp anno 2022 – art.11 bis, co.3 I d) legge 84/94 ss.mm.ii. (Relatore dr. Leardi);**

**3) "Patto per la parità di genere" - Progetto "Women in trasport – the challenge fort Italian Ports" (Relatore dr. ssa Affinita);**

**4) Varie ed eventuali.**

**INIZIO ORE 10:20**

PRESIEDE il Presidente Adsp Mar Tirreno Centrale Avv. Andrea ANNUNZIATA

SONO PRESENTI:

Rappresentante armatori ASSARMATORI - CONFITARMA: Salvatore RAVENNA, de DOMENICO.

Rappresentante industriali CONFINDUSTRIA: Francesco TAVASSI

Rappresentante operatori Artt.16 e 18 ASSISTERMIAL - FISEUNIPOINT: Erik KLINGENBERG, Pasquale LEGORA DE FEO

Rappresentante spedizionieri FEDESPI/ANASPED: Domenico DE CRESCENZO

Rappresentante operatori logistici intermodali ASSOLOGISTICA: Agostino GALLOZZI

Rappresentante Agenti e raccomandati Marittimi FEDERAGENTI: Andrea MASTELLONE

Rappresentanti dei lavoratori imprese portuali:

FILT-CGIL: Amedeo D'ALESSIO

FIT-CISL: Gennaro IMPERATO

UIL TRASPORTI: Antonio AIELLO

Rappresentante Operatori turismo e commercio CONFCOMMERCIO: Marco DI STEFANO

Rappresentanti Impresa o Agenzia art.17 ANCIPI: Pierpaolo CASTIGLIONE

Partecipa alla seduta come uditore: Pasquale FONTANA per ASSOCOSTIERI.

Sono presenti il dr. Leardi – Dirigente Ufficio Bilancio, Contabilità e Tributi, la dr.ssa Maria Affinita – Dirigente Ufficio Risorse Umane, Personale, Organizzazione e Welfare, l'Ing. Alberto Bracci, l'arch. Corrado Olivieri e la dr.ssa Lattaro, funzionari dell'Adsp.

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

Il Presidente, verificata la validità della seduta, apre la riunione.

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

**PRESIDENTE:** Buongiorno a tutti, grazie per essere venuti. Non voglio togliere tempo ai punti all'odg di oggi che sono importanti, in particolare il Documento di Pianificazione Strategica: ne abbiamo già discusso, quindi sarebbe solo una persa d'atto ulteriore e domani abbiamo il Comitato di Gestione per l'adozione del documento. A seguire è necessario incominciare gli incontri per i Piani Regolatori, in parallelo all'approvazione del Documento di Pianificazione che va alla Regione e poi alla Conferenza Nazionale dei Presidenti di Autorità, presieduta dal Ministro, che convoca la Conferenza almeno una volta al mese. Proprio oggi alle 12 c'è una riunione della Conferenza, sui vari problemi che accadono continuamente; questo ci fa ben sperare che il Ministero prende atto delle difficoltà che continuamente abbiamo, per cui ci confrontiamo in continuazione.

Per quanto riguarda il Documento di Pianificazione Strategica la parola all'Ing. Bracci.

(Vengono proiettate alcune slide sul video wall.)

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Buongiorno a tutti. Rispetto alla versione che avete visto l'ultima volta, il Comune di Salerno aveva approvato il documento, ma ci aveva evidenziato che nella zona dove vi indico sulla slide era presente uno "spanciamento" della linea frutto di accordi precedenti contenuti in alcuni verbali fatti in fase di condivisione con il Comune di Salerno del vecchio Piano Regolatore Portuale. Ci hanno fatto fare questa rettifica qui (indica un punto sulla slide) per evidenziare l'ampliamento dal canale di ingresso che non è strettamente necessario nel Documento di Pianificazione, ma questa aggiunta fa capire che il canale di ingresso deve essere ampliato per consentire una più agevole manovra di ingresso; e questa ulteriore rettifica in questa area (indica un altro punto sulla slide) tra la linea di separazione tra l'ambito portuale e l'ambito che rientra nella gestione del Comune per perfetta conformità con tutti gli accordi e verbali presi in precedenza con il Comune. Sono due modifiche minimali che non cambiano il documento, però per correttezza ve l'ho comunicato.

È pervenuta, altresì, la comunicazione del Comune di Castellammare di Stabia, il giorno dopo il Consiglio Comunale del 21, anche se ancora non c'è una delibera, però ci comunicano che il parere è favorevole sul Documento di Pianificazione e



rinviano a successivi tavoli di discussione sul Piano Regolatore tutta una serie di dettagli sulle concessioni e sulle destinazioni dell'ambito portuale, non rientranti ovviamente in questa Pianificazione Strategica; è stato dato comunque parere favorevole. Questi erano gli aggiornamenti.

**PRESIDENTE:** Devo ringraziare voi tutti per la pazienza e la collaborazione che avete dato in questi mesi. Devo dire che in più di un'occasione il Ministro mi ha fatto presente questa soddisfazione anche da parte sua e del Ministero per Napoli, Salerno e Castellammare perché abbiamo seguito a ruota le prime AdSP italiane che hanno portato a termine la prima fase del Documento di Pianificazione Strategica, per cui siamo in linea con la successiva fase, saremo più pronti per definire il tutto ed andare avanti con il DPSS. Come diceva l'Ing. Bracci ci sono state queste comunicazioni che non hanno cambiato sostanzialmente nulla, ma hanno chiarito dei momenti che, magari è sempre bene sottolineare. Così come, non da ultimo, seppur arrivato da un paio di giorni l'ordine del giorno approvato dal Comune di Castellammare, seppur a maggioranza - sapete come avvengono queste cose-. È evidente che saranno da noi ancor di più tenute in considerazione, questi momenti che sottolinea tutta la comunità di Castellammare, a cominciare dall'attenzione massima che abbiamo avuto noi qui, e quindi la città e il Consiglio Comunale nell'interesse, per l'impianto di Fincantieri. Si va avanti quindi per l'ammmodernamento, la messa in sicurezza di tutta la cantieristica di Fincantieri lì, con una prospettiva che auspichiamo noi, ma che dipende da altre Istituzioni, dalla politica, di un bacino esterno, questo per il futuro. Però pensando oggi ad un bacino esterno per una cantieristica ultramoderna che possa costruire le navi di tutte le dimensioni, io, quando ci sarà la progettazione spero di essere ancora vivo. Per noi era importante, così d'accordo con la Regione, e credo anche con i Sindacati, le parti sociali, il Comune, potenziare e rendere il più moderno possibile l'attuale impianto. In più l'impegno da parte di Fincantieri espresso in ben due riunioni, seppure non formali, da parte nostra con Fincantieri, dell'impegno di costruire navi complete e non più tronconi com'è accaduto nel passato. Le prime due navi pare che siano già programmate in maniera concreta, quindi sarà un lavoro per almeno 4-5 anni, mentre lavoreremo per il potenziamento. E' evidente che sarà dato spazio a quanto si era deciso come AdSP: l'abbattimento dei silos, lo spazio al diporto, al diporto importante che c'è lì dentro, così come quello normale, quello delle piccole imbarcazioni. C'è da fare un po' di pulizia all'interno del Porto con anche l'attenzione alla rigenerazione urbana, seppure riguarda pochi immobili. Per cui tutta la filiera produttiva deve avere garanzie, compreso anche quel turismo che noi abbiamo sempre auspicato, parlo anche del settore crocieristico ma che ancora una volta, sottolineiamo, non dovrà togliere nulla allo sviluppo di Fincantieri. Per cui vedremo come poter inserire ulteriori segmenti di turismo nelle attività di Castellammare, fermo restando che l'obiettivo è quello di portare all'esterno il nuovo impianto e quindi all'interno del bacino potremmo avere anche la nave da crociera ormeggiata in maniera diversa lì a Castellammare. Non credo di poter aggiungere null'altro rispetto a quanto il Consiglio Comunale di Castellammare ha auspicato, così come per le indicazioni che l'Ing. Bracci ci forniva prima per Salerno e Napoli.

Contiamo di approvare il Documento di Pianificazione: mercoledì sono al Ministero, ne parleremo anche con la struttura del Ministro, perché sia approvato entro fine anno, nel frattempo ci vedremo per cominciare a parlare dei Piani Regolatori, quindi andremo velocemente anche per quello nei dettagli dello sviluppo.

Vorrei ribadire ancora una volta, che laddove sono previste le aree per il ro.ro. è evidente che parliamo anche di ro.pax e non solo di ro.ro. in senso stretto: mi sembra normale che avvenga questo, ma questo solo per chiarire, perché era sfuggito, ma mi sembra che è ben chiaro lì dentro, quindi è solo per sottolineare.

**LEGORA DE FEO:** Non vorrei rubare tempo, ma è giusto solo per capire io, perché leggendo il documento non mi risulta ancora chiaro. Poiché si parla molto di transizione ecologica, percorso obbligato, eccetera, eccetera, quindi si parla di accessibilità dal mare in modo molto compatibile, meno impattabile, vorrei capire meglio un po' i collegamenti ferroviari, perché ancora oggi vedo che - poiché ho partecipato ad un forum dove c'erano molti ferrovieri nazionali i quali vedono tante implementazioni - poco prendono in considerazione il sud Italia; mi sono, quindi, chiesto in questi giorni, da quando ho ricevuto il documento, vorrei capire un po' meglio la parte commerciale qualora si dovesse fare il terminal di levante, - che comunque nasce già vecchio. Possiamo capire un po' meglio questa parte? Il momento in cui si trasferisce la merce da piazzale a rotaia, se possiamo vederlo sulla slide.

**PRESIDENTE:** Fermo restando che noi stiamo aspettando da Ferrovie un'ipotesi concreta.

**LEGORA DE FEO:** Per amor di Dio, non volevo creare disagi, solo che ultimamente non riesco a colloquiare bene con la struttura, lo dico francamente. Ma la difficoltà è questa: noi ci troviamo di fronte ad una campagna di soldi che stanno arrivando, questi soldi vanno spesi, vanno implementati, uno entro il 2026 e l'altro nel 2050; ho letto la circolare che dice che abbiamo 124 miliardi di cui il 56% vengono al Sud. Si parla di tante cose, però si parla poco di una valutazione reale degli *asset* che oggi sono a nostra disposizione, sia sotto gli aspetti di riforma e sia sotto gli aspetti infrastrutturali. Poiché qua è vero che non camperemo fino al 2050, però è anche giusto consegnare un Paese ai nostri figli in modo più competitivo, tra l'altro il quadro economico di riferimento è allucinante, il nostro come sistema paese, quello del sud Italia lo è ancora di più, abbiamo un impoverimento crescente, quindi se non sfruttiamo questo momento particolare, secondo me...Qua ci sono dei vincoli su certi progetti dove bisogna portare la merce su rotaie, in più ci sono dei vincoli di lunghezza strutturale. Ho rivisto non piacere il fatto della parte turistica, comunque abbiamo oggi 650 metri di banchina: oggi le navi sono 340-350 mt., quindi due navi possono stare vicine. Il nostro traffico continua a crescere e questa è una cosa estremamente positiva perché vuol dire che il nostro paese come trasformazione sta recuperando il ruolo che un tempo era suo, e che oggi, invece, decentra delle produzioni, come è stato fatto in passato in paesi terzi dove il costo del



danaro è più basso. Quindi noi abbiamo il dovere di vedere bene queste cose, perché l'ho detto al Presidente di Assoporti, al Ministro per il Sud Italia, ai quali ho detto che secondo me la cosa positiva è che oggi la classe politica parla un po' di logistica e di queste cose ed ha capito che il Paese si rilancia se si rilancia il Sud, se si rilancia il mondo dei trasporti. Però la preoccupazione è che le Ferrovie dello Stato parlano in modo positivo, ma guardano sempre e solo il centro-nord Italia mentre il sud Italia è dimenticato, probabilmente perché noi non riusciamo ad imprimere o incidere nel modo giusto. Però quando vai a parlare dei collegamenti dell'ultimo miglio, come intendono collegare i porti con gli interporti, ma alla fine posso capire come tutto questo viene risolto per esempio a Napoli? Come faremo a mettere veramente a rete 2 milioni da un lato e 3 milioni dall'altra parte? Come andrà tutto questo a sistema da qui a 20 a 50 anni, se oggi andiamo a mettere delle ipoteche che sono abbastanza vincolanti? Ecco perché continuavo a ragionare, ma non essendo un ferroviere non capivo. Il terminal di levante nasce anche con dei vincoli di usare quella zona dove c'è un'alta densità di popolazione, di usare il treno, ma io mi chiedo, ma il treno dal Porto come esce? Esce sempre da via Galileo Ferraris? Come li porto questi container? Questo è per dirne una, ma se si allargano i piazzali, come si prevedrà tutto questo? Ecco ora la mia è solo una riflessione, mi rendo conto che non è questo il momento e non è questa la sede, però è una riflessione che lanciavo un po' così.

**PRESIDENTE:** Prima di cedere la parola all'Ing. Bracci - non so se il Segretario Generale vuole aggiungere qualcosa - io divi devo dire che neanche a farlo apposta, perché questo problema è il centesimo problema che abbiamo trovato non risolto, perché questa è una problematica che viene da decenni, il finanziamento della Darsena di levante - come diceva Legora - prevedeva che una buona parte (fino al 50%) di container venisse portata fuori su ferro. Abbiamo affrontato anche questa questione ed è appena finita questa riunione. Pur non essendo argomento all'odg di oggi però hai fatto bene ad aprirla: Con l'Ing. Giulio Del Vasto, che adesso è il numero uno del settore RFI, c'era stato già un doppio incontro per cercare di darci una prima indicazione concreta su come affrontare questo problema, se no resta sempre, come diceva appunto Legora. E' evidente che alle 15 di oggi è stata organizzata una riunione interna con Ferrovie e tutta la parte che riguarda la darsena di levante, quindi siamo sul pezzo. Le preoccupazioni tue sono le nostre, le vostre, le preoccupazioni di tutti quanti, quindi non chiedo pazienza perché non ce l'ho neanche io - perché al Ministro giovedì scorso ho detto una cosa con molta umiltà, ho detto: "Ministro, abbiamo gli stessi soldi non spesi che ci state dando per il PNRR". Io sono il primo a voler capire come dobbiamo velocizzare i tempi con la macchina che abbiamo, con la buona volontà di tanti.

**LEGORA DE FEO:** Dico solo una cosa, solo cento milioni! Poiché ho qualche competenza anche negli altri Porti, sto parlando anche gli altri, ma voglio dire: ma solo cento milioni!

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Credo che il dottor Legora si ricorderà che quando fu fatto il progetto del terminal c'era una previsione di collegamento ferroviario del nuovo terminal ed il documento di pianificazione lo ribadisce. Quindi si prevede un diverso collegamento e ci si collegherà sul vecchio fascio di ponente. Tra l'altro abbiamo anche un progetto preliminare, quindi un documento preliminare di progettazione che affronta varie soluzioni alternative e prevede anche l'ampliamento a 720 metri del vecchio fascio di ponente. Quindi, presumibilmente, allo stato attuale l'unico raccordo ferroviario è quello esistente: si prevede dunque di seguire l'attuale raccordo ferroviario su Napoli Traccia. L'interferenza di via Galileo Ferraris - come abbiamo accennato in precedenza durante la discussione del Documento di Pianificazione - è un intervento extra ambito portuale che va concertato con Comune e Regione. Attualmente è previsto un fascio di carico presso San Giovanni.

**GALLOZZI:** Chiedo scusa, ma vorrei capire se stiamo parlando del primo punto all'ordine del giorno. Quando poi sarà il momento faremo questo ragionamento.

**LEGORA DE FEO:** Va bene, ha ragione, ma io avevo fatto una premessa, se era possibile evidenziare questa cosa.

**PRESIDENTE:** Ma è stato utile, perché a valle di questa riunione abbiamo quella delle 15 per affrontare il problema Darsena di levante. Per la settimana prossima ci vedremo con chi è interessato per questa storia della ferrovia, per cui ci possiamo vedere il 3, il 4 o il 5, poi ce lo ricorderemo a valle di questa riunione. L'ing. Bracci vuole dire ancora qualcosa?

**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Volevo solo concludere dicendo che una previsione progettuale esiste: il problema è verificare il modello di funzionamento e capire e dimostrare se l'interferenza con via Galileo Ferraris è o non è compatibile con le previsioni di traffico della nuova darsena e quale sarà presumibilmente la tariffa per la movimentazione su ferro di un container, compararla con quella su gomma e fare dei ragionamenti di modello di funzionamento e quindi capire anche l'attrattività di mercato di una movimentazione di mercato. Ovviamente poi le ottimizzazioni ed i modelli di funzionamento sono oggetto di studio che faremo in ambito di Piano Regolatore e dovremo documentare se questa infrastruttura sarà funzionale o meno per lo scopo per la quale è stata prevista.

**AIELLO:** In sintesi possiamo dire che il Documento di Programmazione tiene conto dei collegamenti ferroviari considerando i vecchi progetti, mentre invece il modello che era stato portato avanti negli ultimi 4 anni è stato abbandonato.



**FUNZIONARIO AdSP BRACCI:** Sì, non ce n'è più traccia.

**PRESIDENTE:** Vorrei solo suggerire di non darci subito una data, perché vorrei che ci fosse anche RFI ed invitare anche gli Interporti.

**TAVASSI:** Sicuramente non è un argomento di adesso ma che dobbiamo affrontare, anche per una questione tecnica-organizzativa. Però vorrei chiedere formalmente - quando anche il Presidente avrà le idee più chiare - se fosse possibile avere anche gli Interporti attorno a questo tavolo ed avere anche RFI. Ciò ci permetterebbe almeno di iniziare un dialogo, perché sicuramente gli aspetti legati al trasporto della merce al di fuori dell'ambito portuale è un qualcosa che interessa tutti. Ascoltiamo sempre che viene riproposto più volte anche a livello governativo questo *must*, però quando il Presidente sarà pronto potremmo anche coinvolgere le Associazioni di categoria, penso all'intermodalità con le Associazioni che sono preposte, penso a RFI, penso agli Interporti che avranno e devono avere un compito importantissimo in questo senso, anche gli Interporti a livello nazionale o altre destinazioni; tutto questo discorso - quando il Presidente lo riterrà opportuno - sarebbe auspicabile.

**PRESIDENTE:** Se siamo d'accordo dobbiamo solo trovare la disponibilità dell'Ing. Del Vasto per capire a che punto sono, perché se c'è un'idea concreta ed in fase avanzata allora chiediamo la loro disponibilità e ci vediamo. Una seconda riunione la faremo con Interporti e gli altri soggetti; per adesso siamo interessati noi e RFI, quali soluzioni ci dà concrete, una volta e per sempre, poi vediamo i finanziamenti e tutti gli altri aspetti. Ora, se è possibile, invertiamo l'ordine del giorno, perché l'Avvocato Affinita ha degli impegni e quindi tratteremo prima il suo punto.

#### **Punto n. 2 (ex 3) O.d.g.**

#### **"Patto per la parità di genere" - Progetto "Women in trasport – the challenge for Italian Ports" (Relatore dr. ssa Affinita)"**

**DIRIGENTE AdSP AFFINITA:** Noi vi presentiamo il "Patto per la parità di genere". All'esito di una serie di incontri fatti con il Ministro Giovannini è stato istituito un gruppo di lavoro da parte di Assoporti di cui hanno fatto parte vari componenti delle singole Autorità di Sistema Portuale. All'esito dei lavori è stato rassegnato un Patto che avete avuto in copia, che è il "Patto per la parità di genere" che è un documento che ha l'obiettivo di ridurre le disuguaglianze di genere e quindi di favorire le condizioni di miglioramento della parità di genere nell'ambito del lavoro portuale, quindi non solo dell'Autorità di Sistema, ma di tutto il cluster portuale di riferimento. Chiaramente c'è una particolare sensibilità al tema, perché siamo stati la prima AdSP a costituire il Comitato Unico di Garanzia (CUG) all'interno del Porto, per cui c'è una grande sensibilità nei confronti di questo tema.

**GALLOZZI:** Se posso portare l'esperienza nostra come azienda: noi abbiamo lanciato esattamente un anno fa un piano ambizioso di arrivare entro cinque anni all'assoluta parità di genere a Salerno, non con i colletti bianchi perché lì già c'è, ma tra i colletti blu, ed è una cosa complessa. Mi fa piacere che c'è questo atto, perché in realtà la difficoltà con la quale ci siamo un po' confrontati nell'ambito della visione della parità di genere è di mettere in campo dei percorsi che siano indirizzati alle donne che paradossalmente è difficile in questo momento, se non c'è un quadro di insieme indirizzare delle attività ad un genere soltanto, anche se nell'ambito di un riequilibrio. Poiché penso che sia un dato fondamentale, noi ce lo siamo posti come *mission* aziendale entro 5 anni parità di genere assoluta, ripeto, tra i colletti blu e non solo tra i colletti bianchi. Da questo punto di vista c'è molto da fare perché il Porto è uno degli ambienti dove la parità di genere è completamente sbilanciata, ed uso un termine soft, quindi andrei oltre i patti che stiamo facendo, perché sarebbe interessante ragionare su percorsi formativi dedicati alle donne che vogliono intraprendere una carriera nell'ambito del lavoro portuale. E' un tema al quale credo fortemente e noi come azienda ci siamo pronunciati un anno fa insieme al tema "emissione zero": sono i due temi sociali che noi uniamo alle nostre attività economiche, quindi su questo tema ovviamente sono più che d'accordo, credo che debba essere un percorso obbligato.

**DIRIGENTE AdSP AFFINITA:** Sì, obbligato ma anche condiviso. Tra l'altro tra gli obiettivi del Patto della parità c'è anche la costituzione di questa piattaforma informatica che dovrebbe essere condivisa e dovrebbe essere uno strumento attraverso il quale veicolare delle linee guida, delle procedure.

**GALLOZZI:** Ma io direi anche di andare oltre, visto che il primo step è questo atto che condividiamo, poi cercherei di studiare assieme delle forme anche "semplicemente" di formazione indirizzate alla componente femminile o alla componente che ci possa consentire di raggiungere in concreto la parità di genere dandoci anche un obiettivo temporale. Noi ci siamo dati 5 anni perché è complessa come evoluzione. Quindi io dico assolutamente sì e direi di andare oltre, cioè una volta condiviso questo documento di studiare assieme delle forme che possano essere di concreto sostegno per promuovere questa idea, perché noi dobbiamo prima promuovere l'idea che nel lavoro portuale possano partecipare anche le donne e poi dei percorsi di formazione realizzati in maniera specifica tenendo in mente l'obiettivo della parità di genere. Grazie



**PRESIDENTE:** Questo ordine del giorno prevede l'espressione del *consensus* del documento per poi estenderlo alle imprese portuali concessionarie per un impegno volontario nei confronti delle proprie lavoratrici e lavoratori all'adempimento in quanto in esso previsto.  
Tutti favorevoli.

**L'Organismo di partenariato della risorsa mare, all'unanimità dei presenti aventi diritto, esprime il proprio "consensus" alla presa d'atto del documento denominato "Patto per la parità di genere", come prodotto agli atti, anche al fine di estenderlo alle imprese portuali ed ai concessionari, rientranti nell'ambito della giurisdizione di questa Adsp, per la sua sottoscrizione, quale impegno volontario nei confronti delle proprie lavoratrici e lavoratori all'adempimento di quanto in esso previsto.**

**LEGORA DE FEO:** Scusate, sono favorevole, ma non capisco la necessità di questo documento, perché all'interno della nostra realtà, che è una realtà molto spinta, credo che le donne abbiano un ruolo importante, per questo devo dire che non ho capito il documento francamente.

**DIRIGENTE AdSP AFFINITA:** E' una presa d'atto: questo Patto è stato scritto di concerto da tutte le AdSP, dopodiché nell'ambito di Assoport si è dibattuto anche sulla procedura di adozione del documento ed alla fine, adottando una prassi comune per tutte le AdSP, abbiamo convenuto che fosse anche opportuno che l'Organismo di Partenariato esprimesse una presa d'atto, perché riteniamo che il tema debba essere comunque condiviso e non debba essere internalizzato solo all'Adsp, ma debba essere condiviso con l'intero Sistema Portuale. Quindi ci siamo adeguati alla procedura che è stata utilizzata da tutte le AdSP per l'adozione del documento.

**LEGORA DE FEO:** Questo quindi è solo un atto formale, perché noi siamo assolutamente d'accordo...

**DIRIGENTE AdSP AFFINITA:** ...ma questo vale anche per la nostra Autorità, anche se poi secondo me c'è molto da fare. Ma ci siamo semplicemente adeguati alle procedure di tutte le Autorità. Il Documento – ripeto - è stato voluto dal Ministro, noi siamo uomini e donne delle Istituzioni, quindi abbiamo l'obbligo di adempiere quello che ci viene indicato.

### **Punto n.3 (ex 2) O.d.g.**

**"Bilancio di Previsione dell'Adsp anno 2022 – art.11 bis, co.3 I d) legge 84/94 ss.mm.ii. (Relatore dr. Leardi)"**

**PRESIDENTE:** Relaziona il Dr. Leardi.

**DIRIGENTE AdSP LEARDI:** Buongiorno, darò solo degli *highlight*, poi se ci sono delle domande rispondo analiticamente. Il Bilancio di previsione 2022 si presenta come il primo dell'auspicata ripresa, nel senso che tutte le ipotesi di previsioni sia in entrata che in uscita sono state ragionate sull'ipotesi di ripresa totale dei traffici in quanto nel 2021 sembra ci siano dei segnali positivi in questo senso, per cui auspichiamo che questi risultati siano raggiungibili. In pratica noi abbiamo una previsione di entrate correnti di circa 29 milioni a fronte di uscite correnti di circa 25 che ci porta un avanzo corrente di 4 milioni di euro. Importante invece è il conto capitale dove abbiamo una previsione di entrata di 417 milioni di euro ed una previsione di uscita di 432 milioni che ci porta un disavanzo in conto capitale di 14 milioni di euro, per cui il risultato netto della gestione finanziaria è un disavanzo, questo viene recuperato con gli avanzi di amministrazione degli anni precedenti che ammontano a 118 milioni di euro. La cosa più importante è che questo Bilancio si fonda in maniera peculiare sui fondi del PNRR, quindi quando parliamo della questione conto capitale 417 di entrate e 432 di uscite, 361 milioni in entrata e 361 milioni in uscita sono i fondi del PNRR, che come avrete letto nella relazione hanno una tempistica molto stringente, ed è il motivo per cui compaiono interamente in questo Bilancio, cioè vale a dire che la loro dislocazione temporale in termini di incasso e di pagamento si avrà su più anni, però sono stati previsti interamente nelle entrate e nelle uscite, perché dobbiamo essere pronti a poter bandire le gare già l'anno prossimo, per cui trovate tutti i 361 milioni di euro nell'elenco annuale delle opere, che come sapete è vincolante per poter bandire le gare. Siccome per poter bandire le gare abbiamo bisogno di una copertura dei fondi è stato previsto l'intero importo in entrata e l'intero importo in uscita. In questo momento questi fondi vanno ancora formalizzati perché c'è da firmare gli accordi procedurali che sono il vero e proprio contratto che metterà in esecuzione questi finanziamenti con il Ministero. Però è un iter che ci dicono che è già avviato e che dovrebbe essere concluso prima del 31 dicembre, scadenza prevista dal decreto ministeriale. Tutte queste gare dovranno però essere bandite entro il 31.12.2023 ad eccezione della linea che riguarda il "Cold Ironing" che invece deve essere bandita entro il 31.12.2024, per cui i tempi di esecuzione sono il 31.12.2026. Quindi è un'occasione importantissima, ma è anche un impegno importantissimo, perché non rispettare queste due tempistiche significa revoca dei fondi e restituzione degli stessi ottenuti come acconto. Questa è la cosa più importante del Bilancio, il resto potremmo definirlo di ordinaria gestione, quindi sia per le spese che le entrate ci siamo riportati al 2019 che è stato l'ultimo anno in cui abbiamo avuto un esercizio "normale".

Se ci sono domande particolari sono a disposizione.

**D'ALESSIO:** Se ho capito bene, l'AdSP del Mar Tirreno Centrale ha un avanzo di amministrazione di oltre 100 milioni di euro, ho capito bene?



**DIRIGENTE AdSP LEARDI:** Questo è l'avanzo di amministrazione presunto, l'avanzo di amministrazione effettivo c'è solo all'esito dell'approvazione del Consuntivo. C'è anche da dire che questo avanzo di amministrazione è vincolato per circa 80 milioni di euro, perché ancora abbiamo una serie di investimenti da porre in essere e soprattutto perché abbiamo una tematica molto importante che è il contenzioso che affligge l'A.P. che grossa parte è costituita dalla problematica amianto che conoscete.

**D'ALESSIO:** Grazie, va bene così.

**IMPERATO:** Nella documentazione che ci avete fornito non ho trovato una previsione di spesa per la procedura comma 15 bis per l'art.17 di Napoli. A mio modo di vedere, non era il caso di costituire anche in via precauzionale un fondo spesa per questa procedura, visto che le somme sarebbero comunque restare nella disponibilità della AdSP tramutandosi in una voce effettiva di costo nel caso in cui detta procedura non andasse a buon fine? Questo al fine di evitare magari lungaggini burocratiche nel caso in cui dovessero essere apportate delle modifiche al Bilancio, perché comunque devono essere preventivamente approvate dal Ministero. Grazie

**DIRIGENTE AdSP LEARDI:** La risposta non può che essere tecnica, nel senso che è un procedimento che è tuttora in itinere, per cui non è quantificabile, quindi dal punto di vista tecnico i Revisori non ci consentirebbero di scrivere una previsione di uscita che non è ragionevolmente riscontrabile in nessun modo.

**DI STEFANO:** Il Bilancio si fonda anche su una proposta di Piano Triennale 2022-2024, sul qual c'eravamo già intrattenuti con la precedente Amministrazione: nell'articolo che mettete nell'esercizio finanziario 2022 sono previsti finanziamenti per 420 milioni di euro con una copertura totale, per quanto riguarda l'esercizio 2023, quindi quello successivo, noi abbiamo che a fronte di un programma 113 milioni avete 63 milioni soltanto di copertura, mentre nessuna copertura è indicata per il 2024. Poi l'altra osservazione è che nel 2022 sono previsti solo 2 milioni di euro per lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria nei Porti di Napoli, Salerno e Castellammare che oggettivamente, per le condizioni in cui si trovano i Porti, sono un po' pochini. Allora, poiché deve essere predisposto questo Piano Triennale potete tener conto che questo valore è assolutamente limitativo rispetto alle attuali esigenze del Porto considerato che tutti gli altri sono interventi infrastrutturali per incrementare le potenzialità, ma intanto abbiamo un sistema generale che soffre da tutti i punti di vista. Continuare a percorrere quello che per noi era un errore e che abbiamo contestato al precedente Presidente - cioè mettere solo 2 milioni per tutti i Porti di Napoli, Salerno e Castellammare - significa che non avete niente, poiché questo rientra nel Bilancio di Previsione. Mi piacerebbe avere una risposta su questo. Inoltre non mi sembra di aver letto nulla in questo capitolo (manutenzione) nel 2023 e 2024, come se nel 2022 con questi 2 milioni riesco a risolvere tutte le problematiche dei Porti.

**PRESIDENTE:** La Presidenza condivide questa preoccupazione, per cui vorremmo capire, al di là della risposta che il dottor Leardi darà tecnicamente precisa, però non potrebbe essere esaustiva se non va nell'indicazione che credo che condividiamo tutti. Obiettivamente conosco bene la situazione di Salerno, comincio a conoscere quella di Napoli, obiettivamente 2 milioni faremmo una banchina. Allora com'è possibile tecnicamente? "Politicamente" c'è questa indicazione di questa Presidenza, ma tecnicamente come facciamo?

**DIRIGENTE AdSP LEARDI:** Rispondo solo dal punto di vista tecnico-contabile, perché dal punto di vista tecnico-realizzativo dovremo chiederlo all'area tecnica. Penso che la risposta però possa soddisfare, perché dovete tener presente che questo è quanto previsto nell'elenco annuale 2022, mentre parte delle manutenzioni le stiamo già realizzando e continueremo a realizzarle con quelli che chiamiamo residui passivi, cioè sono somme per lavori che sono stati impegnati negli anni precedenti e che poi piano piano trovano realizzazione negli anni successivi.

**LEGORA DE FEO:** Mi trovo d'accordo con quanto dice: adesso, parlando con la vostra area tecnica è stata licenziata la gara per la manutenzione straordinaria di oltre un milione, lo dico perché ho avuto questa notizia dall'Ing. Vasaturo.

**DIRIGENTE AdSP LEARDI:** Solo per completare la risposta dal punto di vista tecnico, quello che si riferisce agli anni successivi è una mera programmazione triennale e si fonda su delle ipotesi non vincolanti. L'unica cosa che è vincolante nell'elenco della programmazione delle opere è l'elenco annuale, perché se non lo prevediamo lì non abbiamo possibilità di bandire le gare, mentre per il triennale si tratta di un'ipotesi programmatica che attende di essere verificata, ovviamente. Per cui bisogna ragionare sull'immediato che è l'elenco annuale che è quello che ci vincola ed è importante.

**SEGRETARIO GENERALE:** Fermo restando che la cifra che è stata letta è quella relativa all'annualità 2022, poi ce ne sono 5 nel 2023 e 5 nel 2024 sulla manutenzione.

**DI STEFANO:** Visto che c'è la possibilità di avere risorse dai residui, si potrebbe anche inserire un rigo dicendo "io ho programmato di più perché le risorse le riprogrammerò tempo per tempo", perché è evidente - come diceva anche il Presidente - le banchine di Napoli, Salerno e Castellammare vanno nell'ordinario e un po' di straordinario delle infrastrutture, che richiedono degli interventi maggiori.



**DIRIGENTE AdSP LEARDI:** Vorrei solo puntualizzare che quello che troviamo nei 2 milioni di euro è quello che pensiamo di mettere a gara nel 2022, le manutenzioni già le stiamo portando avanti con gli impegni degli anni precedenti.

**D'ALESSIO:** Condivido, come già ho condiviso anche precedentemente nell'approvazione di un altro Bilancio previsionale le questioni sulla manutenzione dei Porti, perché credo che sicuramente vada fatto uno sforzo in più dal punto di vista economico per tutto il cluster portuale. Però voglio ritornare sulle cose che diceva il collega Imperato sulla questione che attiene la questione del comma 15 bis dell'art.17, perché credo che un'attenzione e una sensibilizzazione sia giusta e doverosa farla, dal momento in cui il soggetto che fornisce la manodopera temporanea all'interno del Porto ha comunque presentato un'istanza e credo che questa istanza sia stata presentata anche corroborandola di dati economici. So che c'è un lavoro che si sta facendo, che probabilmente sarà anche concluso da qui a breve. Però ripeto anch'io la domanda che faceva Imperato e quindi non prevedere nulla ci preoccupa perché poi potrebbero i tempi allungarsi e non essere compatibili con quella che è l'attuale situazione economica-finanziaria del soggetto art.17. Quindi volevo esprimere questa preoccupazione, poi è chiaro che tecnicamente - io non sono un esperto di bilanci - se non c'è nessuna soluzione, credo che però almeno un'intendimento, laddove la commissione finisse i lavori.

**PRESIDENTE:** Vorrei sottoporvi questa possibilità. Se siamo d'accordo direi: facciamo votare al Comitato di Gestione che nella seduta di domani possa in maniera concreta valutare la possibilità per l'art.17 - che è una situazione concreta da tener presente - così come il problema di implementare volta per volta il capitolo per la manutenzione già per il 2022, è evidente che nel piano triennale prevediamo di tutto e di più, ma è così che si fa, la concretezza è il 2022 per partire subito laddove ci siano necessità, almeno quelle più urgenti. Quindi questa è un'indicazione importantissima per domani per il Comitato di Gestione che approverà anche questa indicazione.

**KLINGENBERG:** Presidente, c'è un'altra cosa che avevo notato: nella previsione triennale ci sono partite che continuano di anno in anno ad essere slittate all'anno successivo, una per tutte la manutenzione delle banchine dell'Angioino, i dragaggi anche l'asse ferroviario; cioè noi ogni Bilancio di previsione lo troviamo per l'anno successivo e non quello in corso e l'anno successivo lo troviamo slittato all'anno successivo ancora, come per dire: "tanto non si farà"; quindi noi lo slittiamo, ce lo mettiamo tanto per far vedere, tanto non c'è il finanziamento, non c'è niente, lo passiamo a dopo. Allora ci sono una serie di opere forse non indispensabili all'attività portuale, parlo di "valorizzazione ex Magazzini Generali"; credo che nel Bilancio vadano messi prima: raccordi ferroviari, rifacimento dell'Angioino ed attività strettamente portuali, al di là della riqualificazione dell'area monumentale, importantissima, ma secondo me non indispensabile.

**PRESIDENTE:** Ma una cosa non esclude l'altra.

**GALLOZZI:** Il Bilancio di previsione segna ciò che vorremmo fare, ciò che pensiamo di fare. Il tema vero, però, è sui tempi, perché prima dicevamo ce lo impone l'Europa, ora diciamo ce lo impone PNRR; in realtà ce lo impone la necessità di essere competitivi sul mercato, prima ancora che ce lo imponga l'Europa e il PNRR. La verità vera è che purtroppo l'apparato pubblico italiano non riesce ad operare in conformità ai tempi dell'economia globalizzata. Secondo me c'è bisogno di un cambio culturale, perché il tema dei tempi è avvertito nei vertici ma credo che la struttura non sia consapevole che senza tempi velocissimi nell'attuare le opere non si va da nessuna parte, non solo perché perderemo i finanziamenti del PNRR, ma perché perderemo proprio la partita! Credo che questo è un tema culturale che in qualche maniera deve essere oggetto di approfondimenti di tutta la struttura, perché io non vedo attenzione rispetto alla consapevolezza che se le cose non si fanno subito, non servono più a nulla! Noi arriviamo costantemente in ritardo come Paese, perché anche le manutenzioni sono fenomeni della nostra incapacità di operare secondo tempi che siano ragionevoli rispetto allo sviluppo economico. Allora io dico: "va tutto bene", ma se non troviamo il modo per mettere in campo tempi che siano coerenti con le evoluzioni dei traffici marittimi e delle vite delle nostre aziende, non potremmo far altro che parte di coloro che auspicano l'occupazione ma come affermazione puramente teorica. In realtà se non mettiamo in campo manovre di sviluppo avremmo solo bellissime affermazioni.

**RAVENNA:** Una curiosità, per il Presidente che è molto più esperto di noi nella gestione della Cosa Pubblica per anzianità ed esperienza: Come sta valutando di portare la struttura ad un livello esterno più qualificato con gli impegni che andiamo a prendere?

**PRESIDENTE:** Siamo partiti a luglio e stiamo cercando anche riscontri. A mezzogiorno avremo un incontro con il Ministro e parleremo di questo. È evidente, con voi imprenditori, avendo una vita di confronti, con voi ho imparato ad essere per forza ottimista...

**RAVENNA:** ma c'è bisogno di gente anche qualificata, perché per esempio, per il super bonus edilizio se cerco un ingegnere non lo trovo...

**PRESIDENTE:** ... io vi partecipo di queste cose, perché qui non c'è chi è più esperto, anzi devo solo imparare da voi per tante cose, altro che titoli ed anzianità. Noi siamo nella stessa barca ed al Ministro pubblicamente gliel'ho detto che non è pensabile che continuiamo a parlare di Genova, della velocità di Genova, anche se poi il ponte è stato fatto nello stesso posto dove c'era l'altro ponte - per favore prendete in giro a qualcun altro! Il problema è che lì si sono utilizzati sistemi e



procedimenti amministrativi di cui avremmo bisogno tutti almeno per 5 anni. Detto questo, vi dico una cosa che fa arrabbiare: collegato al porto di Genova è stata usata la stessa procedura per almeno 4 grandi infrastrutture nel porto di Genova. "Scusi signor Ministro, con tutto il rispetto istituzionale, ma noi come dobbiamo competere?" Il Sindacato dove sta? Ma bisogna scendere in piazza per queste cose! Stiamo chiedendo al Ministero indicazioni precise per dire questi 3-4 mila ingegnere, che saranno tutti giovani, ma almeno daranno una mano. Ma dove stanno? Abbiamo ancora i soldi vecchi da spendere, i nuovi non so come faremo. Pur essendo ottimista! Questa è la verità!

**LEGORA DE FEO:** Presidente, ma diciamoci la verità: il cambio ed il salto di qualità lo dobbiamo fare tutti quanti. Lo so che probabilmente dico una cosa che non mi rende molto popolare qua: non si è contro l'art.17 ma l'importante è che questo istituto giuridico si porti al passo con i tempi, cioè chiedere queste cose, per amor di Dio, siamo d'accordo che si porti pure in Comitato di Gestione e tutto il resto - qua non vogliamo la morte di nessuno - ma vogliamo che il costo sia uguale ad un operaio normale che lavora da un'altra parte, io parto da questo concetto.

**PRESIDENTE:** Quindi a questo punto vi chiedo il consensus sul Bilancio di Previsione 2022. Chi è favorevole?

**L'Organismo di partenariato della risorsa mare, all'unanimità dei presenti aventi diritto, esprime il proprio "consensus" all'approvazione del Bilancio di previsione per l'anno 2022 di questa Adsp, che comprende il Programma Triennale delle Opere 2022/2024, il Programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2022/2023 e l'Elenco Annuale dei lavori anno 2022, come prodotti agli atti.**

#### **Punto n.4 O.d.g. "Varie ed eventuali"**

**LEGORA DE FEO:** Se permettete vorrei dire qualcosa nelle "varie ed eventuali". Il salto di qualità deve essere fatto sia dalla parte pubblica che dalla parte privata, perché devono essere ascoltati anche coloro che vivono il territorio anche in altri consessi, perché effettivamente è quello che ci passa addosso tutti i giorni che ci fa dire le cose. Non di certo perché uno viene qua e dice giusto per far vedere, ma lo si dice perché si intravede che cosa potrebbe succedere da qui a 10-20 anni. Oggi si prospetta l'arrivo di tutti questi soldi e se è pur vero che non abbiamo le risorse abbiamo comunque la necessità di fare questo salto di qualità perché dobbiamo assolutamente cogliere questo momento. Ma lo dobbiamo cogliere anche per tutte queste discrasie, queste differenze che ci sono: noi abbiamo 15-16 AdSP, 16 repubbliche diverse, sono 16 modi diversi di gestire la Cosa Pubblica, 16 modi di applicare le tasse o quelle che sono le concessioni, diritti security sulle merci etc.. Quindi oggi deve essere fatto uno sforzo in questa direzione, compreso le parti sociali, compresa la parte sindacale. Vedete oggi è troppo semplice prendere il modello Genova: i portuali di Genova fanno 3,5 milioni di bilancio, poi vanno dai terminalisti "dammi i soldi perché devo ripianare il Bilancio" e tutto questo penalizza tutta la portualità italiana. Noi dobbiamo avere il coraggio di dire queste cose. Anch'io vorrei chiamare la Compagnia Portuale, ma mi devi costare quanto costo io, perché io oggi purtroppo ho un conto economico tutte le mattina, quindi non posso continuare a vedere tante agevolazioni. Busta paga privata e busta pubblica, è facile venire qua e dire "ho un avanzo di bilancio", io per comprare una gru 7,7 milioni a me non me li dà chi di dovere, io me li devo guadagnare con il mio lavoro, onestamente, con una corretta gestione, altrimenti io non sono competitivo! L'Italia ha la necessità di cogliere questa occasione tutti insieme, se noi non mettiamo a sistema tutti i 54 porti e tutti gli 8.500 chilometri di costa, ma dove andiamo? Ecco la mentalità! Noi abbiamo due interporti, ma io non riesco a portare le merci fuori! Prima giustamente Gallozzi mi diceva "ma ora non voglio discutere di questo", ma quando posso discutere con voi per farvi capire come si portano via 1.500 contenitori da dentro il Porto? Me lo dovrete spiegare voi! Io non riesco a trovare il tavolo giusto: sono un incompreso, abbiate pazienza! ma sono ottimista però, vado sempre avanti! Questi sono gli argomenti da discutere. Noi abbiamo delle concessioni dove continuiamo a pagare delle cose spaventose: Genova paga una cosa, Trieste ne paga un'altra, l'altra ne paga un'altra! Cosa importante e volevo arrivare a quel discorso: quanto costerà la manovra ferroviaria? quanto costerà portare il contenitore fuori? Noi su queste cose ci dobbiamo confrontare e non lo dico solo perché voglio attirare attenzione, ma Andrea Mastellone che è più competente di me su queste cose, sa benissimo cosa voglio dire, e sono questi gli argomenti! Ma lo sapete che oggi per fare 725 mila teus in un anno io porto i contenitori vuoti, sempre e costantemente vuoti, me lo carico io il costo, non vengo a battere cassa, e questo non lo sa nessuno! Ma per tutte queste belle cose noi dobbiamo avere un interlocutore, ci devono ascoltare in modo onesto, tranquillo!

**MASTELLONE:** Volevo dire Presidente che nell'interlocuzione che avrai con il Ministro potresti sollevare il problema della riforma incompiuta, perché la riforma del 2016 prevedeva l'istituzione della cabina di regia fra tutte le Autorità, per avere una soluzione unica a Roma, perché i problemi che poneva Pasquale Legora - se fossero affrontati in sede di cabina di regia - potrebbero avere una qualche risposta.

**LEGORA DE FEO:** Mastellone, io faccio parte della cabina di regia della VI Regione Campania, ma sai che cosa mi ha detto la Ministra Carfagna quanti soldi sono stati stabiliti da una parte (Salerno) e quanti da un'altra (Napoli)? Mi spiegate perché?





**PRESIDENTE:** Ma di quali soldi parli? dei vantaggi fiscali per le ZES? Dobbiamo capire le cifre, però obiettivamente mi occupo delle ZES da 20 anni. Però voglio dire una cosa: quello che può prevedere una Regione per le ZES lo prevede per l'intero territorio regionale; poi sarà il Commissario a proseguire. Per cui la Regione non poteva prevedere più stanziamenti per una parte che per un'altra perché ci deve essere una previsione di vantaggi fiscali per tutti. Poi ci sarà un tavolo tecnico che dividerà per aree, non sarà ad uno di più ed uno di meno, questo sicuro no. Ci sono 4.000 ZES nel mondo e non ce n'è una che non abbia portato vantaggi, dalla semplificazione ad altro. Quando ero in Sicilia ho fatto tre riunioni con il Ministro Lezzi per capire bene la legge, perché una legge che deve semplificare era essa stessa complicata, come al solito.

**LEGORA DE FEO:** Presidente, un altro problema: i controlli delle merci. È un altro problema enorme: se non parte questo sportello dei controlli noi non avremo mai la possibilità di essere competitivi veramente, e questo è un altro argomento che bisogna portare sul tavolo e bisogna coglierlo anche questo.

**KLINGENBERG:** Presidente, vorrei dire che a maggio scade un altro grande onere per i concessionari del Porto: il servizio della SEPN. Non mi sembra di aver visto all'odg gli indirizzi ufficiali dell'Adsp. Vi inviterei al prossimo incontro ad illustrarci su quale strada pensiamo di muoverci, visto che per circa 20 anni abbiamo pagato servizi non resi.

**PRESIDENTE:** Va bene, grazie.

**LEGORA:** Questo è un argomento che sicuramente dobbiamo mettere sul tavolo...

**KLINGENBERG:** ...ma a maggio scade la gara.

**DIRIGENTE AdSP LEARDI:** Però c'è un'opzione di rinnovo, quindi la stazione appaltante potrebbe rinnovare ancora l'appalto...

**KLINGENBERG:** ...ed è esattamente ciò che voglio evitare, che sia rinnovato l'appalto!

**LEGORA DE FEO:** Presidente, sempre nell'ottica di quello che è stato detto nei confronti del lavoro portuale, qua non si vuole penalizzare nessuno, l'importante è che si paghi il giusto ed in modo conveniente. Noi oggi paghiamo per lo smaltimento di rifiuti pericolosi società esterne che ci rilasciano tutta una serie di documentazione adeguata...

**KLINGENBERG:** ... scusa che se ti interrompo, ma credo che sia corretto prima sapere dall'Autorità qual è l'indirizzo che ha preso, per poi eventualmente dare il nostro apporto.

**GALLOZZI:** Vorrei proporre un tema che ovviamente esce fuori dalle considerazioni e forse anche dalle competenze, ma credo che sia importante. Stiamo andando verso il superamento di quota 100, ma si sta parlando di lavori usuranti, cioè si passa da un approccio di tipo lineare di quota 100 ad un approccio di tipo selettivo di determinati comparti. Occorre che tutti, forze sociali, sindacati, Confindustria, ma io direi anche Assoporti, tutti, facciamo pressione affinché il lavoro portuale rientri nei lavori usuranti. Io personalmente credo che non ci sia lavoro più usurante del lavoro portuale, ma poiché da quello che si comincia a sentire sembra che non sia incluso, penso che sia un tema estremamente importante che deve essere all'attenzione di tutti quanti noi, per le rispettive competenze, affinché il lavoro portuale rientri assolutamente tra i lavori usuranti. Grazie

**PRESIDENTE:** Lo farò presente appena possibile al Ministero, credo anche oggi.

**IMPERATO:** Proprio per quanto attiene al tema che diceva il Cav. Gallozzi, esiste una commissione - che poi non si è mai riunita, quindi non si capisce che senso ha fare queste commissioni che poi non si sa a che servono - sul tema dei lavori usuranti, per cui magari, anche come cluster, potremmo fare un documento insieme e proporlo al Ministero competente su questo tema.

Sull'altro tema della SEPN, vediamo di non "uccidere" i lavoratori dell'azienda, quindi anche noi abbiamo richiesto un incontro visto che le voci si susseguono sul futuro della SEPN. Come parti sociali siamo preoccupati rispetto al futuro occupazionale dei lavoratori, perché ricordo c'è ancora la mancata applicazione del contratto - nonostante il bando di gara lo prevedesse - con passaggio da contratto dei porti a contratto di igiene ambientale. Quest'ultimo, infatti, tra l'altro prevede quella famosa clausola sociale. È necessario, quindi, valutare insieme anche questo aspetto.

**PRESIDENTE:** Sulla clausola sociale non c'è nessun dubbio: sarà come facciamo sempre, ma è evidente che lo sottolineeremo ancora di più. E' evidente anche però che ormai sul mercato, con tutte le garanzie per i lavoratori ma anche con tutte le garanzie per gli imprenditori, perché alla pari dobbiamo guardarci in faccia e dire: "a questo punto se voi ci state ci fa piacere se continuate". Sarà però una gara, una gara! Una gara per il migliore servizio al costo giusto.

**D'ALESSIO:** Rispetto a quello che diceva Gallozzi è evidente che c'è bisogno di una interlocuzione anche con il Presidente della Commissione, con Cesare Damiano, per fare in modo che questo lavoro sia considerato usurante, però nello stesso



Autorità di **Sistema Portuale**  
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli  
Porto di Salerno  
Porto di Castellammare di Stabia

Organismo di Partenariato 25.10.2021

tempo a livello nazionale è già partita la trattativa tra Associazioni datoriali ed Organizzazioni sindacali per la costituzione del cosiddetto fondo per l'accompagnamento all'esodo, che potrebbe costituire un altro strumento utile.

**PRESIDENTE:** Proporrò questa cosa alla Conferenza dei Presidenti delle Autorità di Sistema.

**D'ALESSIO:** Ultima cosa. A livello sindacale, con riferimento al tema del comma 15 bis art.17, stiamo chiedendo altrettanti interventi a sostegno sia delle imprese ex art.16 che di quelle ex art.18; mi sembra che sia corretto inquadrare il tema in termini generali, cosa che stiamo facendo con forza a livello nazionale. Speriamo che le proposte vengano accolte.

**PRESIDENTE:** Va bene. Grazie a tutti.

**ALLE ORE 11,45 LA SEDUTA E' SCIOLTA.**

Del che è verbale

IL SEGRETARIO GENERALE

Arch. Giuseppe Grimaldi

IL PRESIDENTE

av. Andrea Annunziata