



**AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE  
ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE  
Seduta del 13 DICEMBRE 2021**

**Convocazione e ordine del giorno di cui al prot. Adsp n.0027722 del 06.12.2021**

- 1) Comunicazioni del Presidente;**
- 2) Canoni e Diritti portuali applicati nella circoscrizione di competenza della AdSP MTC – Procedimento di revisione finalizzato ad una omogeneizzazione delle tariffe applicate nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. - delibera Comitato di gestione n. 40 del 23.07.2021 e delibera presidenziale n. 320 del 6.11.2021 (successivamente integrata con delibera n. 356 del 26.10.2021) (Relatore dr. Dario Leardi);**
- 3) Varie ed eventuali.**

INIZIO ORE 09:53

PRESIEDE il Presidente dell'Adsp Mar Tirreno Centrale Avv. Andrea ANNUNZIATA

SONO PRESENTI:

Rappresentante armatori FEDERLINEA/ASSARMATORI CONFITARMA: Salvatore RAVENNA, Gianni Andrea DE DOMENICO.

Rappresentante operatori Artt.16 e 18 ASSISTERMINAL – FISEUNIPORT: Erik KLINGENBERG, Pasquale LEGORA DE FEO.

Rappresentante spedizionieri FEDESPI/ANASPED: Domenico DE CRESCENZO.

Rappresentante operatori logistici intermodali ASSOLOGISTICA: Giuseppe ROCCO

Rappresentante Agenti e raccom. Marittimi FEDERAGENTI: Andrea MASTELLONE

Rappresentanti dei lavoratori imprese portuali:

FILT-CGIL: Gerardo ARPINO

FIT-CISL: Gennaro IMPERATO

UIL TRASPORTI: Giuseppe TAMBURRO

Rappresentanti Impresa o Agenzia art.17 ANCIPI: Vincenzo D'AGOSTINO.

Partecipa come uditore alla seduta Orazio DE NIGRIS.

Sono presenti, altresì, il dr. Annunziata, la dr.ssa Cesaria, il dr. Leardi e il dr. Vestri, Dirigenti dell'Adsp e la dr.ssa Lattaro, funzionario 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 intervenuti è l'occasione anche per farci gli auguri, anche perché la situazione Covid comincia di nuovo a preoccupare un po' tutti noi.

Non vedo Francesco Tavassi e mi dispiace; devo esprimere - e lo faccio a nome mio non so che ne pensiate - tutta la mia solidarietà a Francesco Tavassi per l'aiuto che ha dato e la collaborazione che ha fornito in questi mesi di Presidenza mia, e ringrazio sempre tutti voi, che non siete stati da meno, a cominciare dal Documento di Pianificazione Strategica che ha ridato dignità, laddove l'avesse persa, per diversi motivi che avete condiviso con me in questi mesi, all'AdSP MTC. Oggi ci vedono anche un po' in altro modo al Ministero e spero che i dirigenti e i dipendenti tutti insieme a noi continuino in questo sforzo, che è un po' sovraumano e per il quale vi chiedo pazienza, perché finché non ci metteremo su un piano di normalità non sarà semplice. Bisogna recuperare tanti anni non sempre lavorati in un certo modo: sono abituato a guardare al presente e al futuro, però sapete, quanto e più di me, quant'è difficile metterci in riga per davvero, specialmente per i tempi che viviamo. Io come voi ce la sto mettendo tutta insieme al Segretario Generale e ai Dirigenti; da loro, che ringrazio sempre, vorrei uno sforzo ulteriore. Qui c'è il Porto! Il Comitato di Gestione è la parte esecutiva di quello che ci diciamo qui. Il confronto che facciamo qui - avendo vissuto la fase del Comitato Portuale che era così strutturato, con un pizzico di presunzione vi dico che il Partenariato non ci sarebbe stato se con il Ministro Delrio in due occasioni, con la modesta esperienza che avevo non avessi sottolineato l'importanza di questo Comitato - è il vero luogo di confronto: è qui che dobbiamo mettere a punto le strategie, perché non l'ho mai detto e non lo dirò per piaggeria alcuna nei vostri confronti, ma non avete nulla da invidiare - tra sindacati, imprenditori e tutte le parti sociali e le parti che lavorano in questa realtà così difficile - a tutti i vostri colleghi dell'Europa, del Mediterraneo e di tutto il resto del mondo. Ancora una volta al Ministro attuale ho chiesto in maniera molto umile ed onesta di cominciare a pensare ad una configurazione giuridica diversa delle AdSP, finché non diventeremo ente pubblico economico non faremo grandi passi in avanti: continuiamo a perdere tempo per sollecitare gli enti, per sollecitarci tra noi per una pratica, per un altro impegno, in un modo difficile come questo, dove dobbiamo recuperare un passato fatto di tanti problemi, ci arriva il PNRR da gestire, ed oggi non è che abbiamo la possibilità di andare sul mercato del lavoro e dire "dieci persone, cinque persone, vogliamo dare 500 mila euro a ciascuno, 100 mila euro per 5 anni, però ci devi realizzare tutte queste cose". Quindi è tutto difficile e il modello che dicevo io, che pensavo io, con l'esperienza che ho avuto al Governo in questo anni è questo. È però utile anche in questo confrontarci ogni volta che ci vediamo, sul modello che vogliamo, con tutti gli accorgimenti, i cambiamenti, ovviamente, altrimenti continueremo a scontrarci tra noi per la lentezza, per i problemi che ci sono. Voi sapete più di me, che addirittura questa AdSP era senza responsabile del personale: per fortuna oggi l'abbiamo, naturalmente in pochi mesi non si riesce a mettere in corsa un'Autorità che ha avuto dei problemi in questi anni. Avevamo un solo Dirigente per il Demanio oggi per fortuna abbiamo il secondo Dirigente la dottoressa Cesaria che ringrazio per essere qui: nonostante la



poca esperienza qui nella AdSP si vede che l'esperienza maturata anche altrove le è stata di aiuto qui. Poi io dico sempre una cosa: se Marchionne, laureato in filosofia, ha portato la FIAT a certi livelli vuol dire che è questione di testa non di competenza, chi ha testa riesce. Mai nessun Ministro della Sanità è stato un buon Ministro se era medico, mai Ministro della Giustizia è stato un buon Ministro se era giudice o avvocato, mai nessun Ministro delle Infrastrutture è stato un buon Ministro se era un ingegnere, chissà perché? Allora il problema è uno solo: avere un'apertura mentale per fare tutto quello che c'è da fare nella vita.

Ringrazio le CULP di Napoli e di Salerno per il loro impegno: vi stiamo vicino, laddove è possibile, insieme alle parti sociali stiamo cercando di lavorare perché nel Porto ci sia la massima specializzazione. Però sapete più di me che tutti quanti noi siamo sul mercato, a cominciare dal Presidente, a tutti gli altri, fino all'ultimo che sono io. Per cui specializzazione e costi, dobbiamo insieme avviare questo percorso che già avete avviato in questi ultimi anni ma dobbiamo completarlo perché la fase è difficile per tutti.

Detto questo, ci auguriamo, per riportare al discorso iniziale, che i problemi del dr. Tavassi visti sui giornali in questi ultimi due-tre giorni si possano ricomporre. Per quanto riguarda il rapporto con il Presidente, e credo anche con voi, con Francesco Tavassi è di assoluta soddisfazione per l'impegno profuso come Rappresentante di Confindustria in questo Organismo. Rinnovandogli ancora una volta la nostra fiducia, spero che si ricompongano le questioni interne, che come tanti hanno detto sui giornali "non è il momento di avere ulteriori questioni"; è il momento di darci un po' da fare ancora di più laddove è possibile ricomporre certe fratture è bene che lo si faccia a nome di una responsabilità che abbiamo, non solo per i nostri ambiti lavorativi, ma per un territorio intero. Abbiamo davanti a noi una situazione molto difficile che conoscete meglio di me: giovani senza speranza, una pandemia che non finisce a darci problemi, per cui questo è un appello che rivolgo sempre a me stesso prima di tutto, per davvero rimbocarmi ancora di più le maniche, per risolvere i problemi che posso risolvere. La burocrazia che spesso, tanto, denunciavamo, è la burocrazia cattiva, perché sapete meglio di me che senza burocrazia non si va da nessuna parte. Quando la Francia organizzò il suo Stato sulla migliore burocrazia possibile c'è stata una rivoluzione economica benessere dappertutto, ed è quello che noi chiediamo. Per cui il problema non sta sempre a Roma ma sta anche su i nostri tavoli, sulle nostre questioni e su i nostri modi di agire in tempi veloci e giusti, i diritti vanno esauditi, le pretese ingiustificate no. Chiarezza assoluta in modo che ognuno sa come lavorare ed agire. Abbiamo fatto, credo, un buon lavoro in questi ultimi tempi, anche per riequilibrare le differenze tra le diverse realtà portuali tra Salerno e Napoli; Castellammare la cito per dovere di dignità che deve avere anche quel Porto, ma è evidente che le tariffe riguardavano i due Porti. Man mano che si avrà la ripresa, i conti saranno fatti non dico in maniera trimestrale ma quando è necessario non più tardi di ogni sei mesi e man mano che la situazione migliora metteremo a punto sistemi perché si dia soddisfazione dovuta al mondo dell'impresa e al mondo del lavoro. Tutto quello che guadagneremo in più sarà impegnato su questi due fronti, perché per noi per l'esperienza che abbiamo tratto e come esperienza personale di ognuno di noi, è fondamentale investire sulle imprese e sul mondo del lavoro. Questo è il quadro, perché è da lì che vengono fuori le risposte. Io ho una nomina dal Governo, per cui ho, ed abbiamo, anche il dovere di guardare al territorio nel suo insieme, non siamo delle "isolette". Anche le luci di Natale che abbiamo cercato di mettere nel Porto è stato per dare un segnale di rinascita, di ottimismo, e se una luce può contribuire, anche quello è importante, perché è giusto che per quanto ci riguarda sarà premiato il lavoro sia di chi ha lo stipendio sia dell'impresa che impegna capitali e rischi in maniera continua. Detto questo, ho terminato e vi ringrazio per avermi ascoltato.

**KLINGENBERG:** Presidente se permetti e se permettono i colleghi che facevano parte della Commissione credo che sia opportuno illustrare agli altri membri che logica ci ha mosso nel lavoro che abbiamo fatto. Primo abbiamo ritenuto che l'argomento "canoni demaniali" fosse un argomento difficile da affrontare, ma soprattutto ingestibile da un punto di vista legislativo...

**PRESIDENTE:** Chiedo scusa se interrompo, ma prima di passare all'odg, ho fatto un intervento di ordine generale, quindi chiedo se ci sono interventi su quanto ho detto? Non ci sono interventi, allora possiamo procedere con il punto n.2 all'odg.

#### **Punto n.2 O.d.G.**

**"Canoni e Diritti portuali applicati nella circoscrizione di competenza della AdSP MTC – Procedimento di revisione finalizzato ad una omogeneizzazione delle tariffe applicate nei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia. - delibera Comitato di gestione n. 40 del 23.07.2021 e delibera presidenziale n. 320 del 6.11.2021 (successivamente integrata con delibera n. 356 del 26.10.2021) (Relatore dr. Dario Leardi)"**

**KLINGENBERG:** Sulla questione dei canoni (concessori), per cercare di andare avanti, abbiamo ritenuto che fosse un argomento da non trattare, ritenendo che siano contratti tra lo Stato e le imprese e quindi che non sono teoricamente toccabili. Abbiamo anche preso atto che l'Autorità Portuale, nel rinnovo delle concessioni di Salerno, si sta riallineando con quelle che sono le tariffe di Napoli, per cui andare ad uniformare sarà un fatto che verrà nel tempo. Questo non vuol dire che non ci si possa ritortare sull'argomento. Quello che invece abbiamo fatto sulle tariffe - soprattutto quelle relative alla security - siamo partiti dal presupposto che era inutile e dannoso parlare di aumenti e quindi tutto quello che abbiamo fatto l'abbiamo ritenuto di fare solo in diminuzione. Questo in una doppia logica: la prima logica era quella di tentare di guadagnare il più possibile nel tempo più rapido e la seconda logica è quello che questo - almeno personalmente io così ritengo - significa che io mi sto confrontando con la tariffa zero; per esempio, rispetto alla tariffa per le merci varie in cui che per Salerno è pari a zero mentre per Napoli sarà dieci centesimi mediamente, avrò sempre la possibilità un domani di andare a rivedere Napoli ove mai la situazione economica dell'AP e soprattutto quella del Bilancio dell'AP ce lo consentisse, portando anche questa a zero. Ci siamo detti in Commissione che su questi ammontari faremo probabilmente delle verifiche trimestrali e/o semestrali. Questa è stata la logica del nostro lavoro. Sul canone di impresa siamo andati ad uniformarci



tra Napoli e Salerno per cui credo che non abbia bisogno di illustrazione. Ma questa è stata la logica per cui la parte imprenditoriale seduta al tavolo si è mossa. Credo che fosse doveroso dare queste spiegazioni, perché ci potrebbero essere commenti da qualcuno "ma le tariffe non solo uguali", no, non sono uguali, ma noi riteniamo che Napoli debba tendere all'avvicinarsi il più possibile a Salerno che di fatto è zero in certe voci; quindi in questa logica ci siamo mossi. Se qualcun altro della Commissione ritiene di aggiungere qualcosa, vi ringrazio.

**MASTELLONE:** Volevo solo un chiarimento per quanto riguarda la tariffa dei passeggeri, perché la precedente tariffa passeggeri su Salerno mi pare fosse 3,43 adesso siamo a 0,50. I 3,43 euro a passeggero assorbiva anche gli oneri della Stazione Marittima? Oggi passando a 0,50 la Stazione Marittima cosa applicherà? perché capirete se rimane 0,50 contro 3,43 c'è un gap negativo per Napoli, soprattutto per le navi di seconda fascia che trovano Salerno molto più competitivo, perché c'è una differenza di tre euro a favore di Salerno. Grazie

**LEGORA DE FEO:** Io facevo parte della Commissione perché ero un membro supplente. Ho letto e seguito attentamente i risultati, però la cosa che non riesco a spiegarmi - viste anche le parole del dottor Klingenberg - è il principio, cioè sono stato uno dei fautori di questo tavolo, la mia sofferenza parte da una decina di anni e forse anche di più, però non riesco a capire se il principio ispiratore è quello di andare verso il basso o verso l'alto, per le merci si va verso l'alto, per cui l'allineamento in cui si sta allineando Salerno va verso alto, poi per i passeggeri si va verso il basso. Quindi delle due l'una, spiegamemelo, perché vorrei capire. Dall'altro lato ci sono delle questioni di principio di carattere generale, di comunità, io credo ci siano degli elementi in questo studio che ci devono far riflettere: a Napoli si chiedono determinate cose, a Salerno, probabilmente, alcune cose vengono inglobate, e faccio l'esempio di questa tassa che non ho capito ancora bene se comprende o non comprende sia il servizio e di illuminazione delle parti comuni del Porto, cosa che noi paghiamo a parte, così come la spazzatura che è un altro elemento eccezionale. Lo dico perché mi rifaccio al principio su cui ci faceva riflettere il Presidente, che io condivido in pieno, per amor di Dio, ma che però è un principio: allora o lo concretizziamo veramente o ognuno va per i fatti suoi. Ci sono delle pratiche all'interno del Porto, vedi spazzatura, vedi CULP, alle quali più o meno tutti quanti siamo ogni tanto chiamati - io da tanto che non chiamo la CULP - Però noi ci rendiamo conto che dobbiamo andare verso una pace sociale, una pace che ci deve permettere di affrontare questo momento storico importante al quale faceva riferimento il Presidente, anche parlando dell'associazionismo campano, non solo nazionale. Però vorrei che poi nella concretezza questo principio bellissimo venisse poi fatto, se noi traduciamo in concetti da applicare, per esempio Napoli-Salerno, ma io mi riferisco alla portualità italiana in generale, il primo passo è quello di allineare i Porti, perché credo che in una Repubblica ci dovrebbe essere, al di là di problematiche locali, regole uguali. Si deve far chiarezza anche su questi elementi che compongono questa tariffa. Noi partiamo dal concetto in cui diciamo: facciamo questo riallineamento, ma mentre su un Porto si elimina questa TASIG - e vorrei poi capire che cosa comprende - che almeno leggendo le carte comprende alcuni servizi - a Napoli, invece, tali servizi vengono pagati a parte. Quindi, al di là di tirare le tariffe verso il basso, ci sono questi ulteriori concetti che non riesco a capire, perché lo dico? Perché tra poco c'è il problema della spazzatura che andrà in concessione che andrà in gara: un problema che sicuramente a tutti noi riguarderà e credo che uno che lavora nel Porto di Napoli debba essere chiamato in modo fattivo, positivo e propositivo a dare un contributo nel tentativo di mantenere il servizio, nel tentativo di non spodestare nessuno, nel tentativo di mantenere la pace sociale. Noi siamo disposti a fare determinati sacrifici, visto che c'è sofferenza anche su questo argomento. Però se questa sofferenza c'è e c'è questo tavolo che si è insediato grazie al Presidente Annunziata, allora dico, sì, abbiamo toccato un primo passo, però vorrei continuare a lavorare sugli altri argomenti. Il carattere politico conta poco, al di là delle licenze di impresa che era troppo la differenza tra Napoli e Salerno e l'avete brillantemente risolto. Però poi ci sono gli argomenti che sono molto importanti, di cui uno è quello che diceva adesso il dottor Mastellone, e vale a dire, come si andrà poi a riversare questo aggiustamento su quella che è la funzionalità e l'applicabilità del terminal passeggeri? Questo aggiustamento verso il basso, d'accordo - a me piacerebbe vedere anche l'aggiustamento sui canoni demaniali veri e propri - ma alla fine non va a vantaggio dell'operatore, ma genera solo una sofferenza di bilancio che in modo o nell'altro deve essere monitorata. Allora vorrei capire, uno, il principio vero e proprio; due, continuare a lavorare su questi temi, su quelli che sono i costi che è l'argomento cardine, secondo me, al di là di fare chiarezza su questo fatto della TASIG, ma l'argomento cardine sono i canoni concessori. Il Porto di Napoli è probabilmente il più caro di Italia, non è solo Salerno, ma ci sono altri Porti - e posso dare contezza di quello che dico - che pagano molto meno di noi. Allora è vero che dobbiamo avere la copertura di bilancio, ma cerchiamo di avere un quadro più chiaro di queste cose; è vero: noi abbiamo bisogno di ristrutturare la nostra struttura tecnico-operativa dell'Autorità Portuale sulla quale spero di avere delle risposte precise - io sollecito, sollecito, però... ma poiché ci sono delle cose anche abbastanza cogenti, come dicevo anche in altre circostanze, vorrei capire filosofia, principi, se andiamo avanti, se tocchiamo altri argomenti, perché noi non è che ci confrontiamo solo con Salerno ma ci confrontiamo anche con altri Porti e con il Mediterraneo e tutto gli altri.

**PRESIDENTE:** La Commissione intende dare qualche risposta?

**KLINGENBERG:** Noi avevamo un compito che ci era stato affidato ed era quello di cercare di adeguarci su quelle tariffe, su quelle ipotesi. Questo non significa che ci dobbiamo fermare qua: il nostro lavoro può proseguire, possiamo analizzare anche altri aspetti. Concordo perfettamente che il problema dei rifiuti è un problema serio ed è stato anche affrontato con il Segretario in una riunione e ci sarà una gara per aprile-maggio, ma comunque è un problema sicuramente da affrontare, come ci sono tanti altri problemi. Ma la logica che ci ha mosso è quella di dare un segnale, un primo passo, perché se crediamo di voler affrontare il tutto in una sola giornata sarà difficile ma anche impossibile perché non avremo le coperture di bilancio. In questo momento diamo, secondo noi, un buon segnale; le altre voci possono essere analizzate successivamente. Io credo che, facendo qualche nave passeggeri in più non ci siano problemi di bilancio mentre per la



problematica tariffa passeggeri terminal crocieristico credo sia la gestione della Stazione Marittima di Salerno che ancora deve trovare una sua indicazione. Mi pare ci sia un bando presentato - non mi sono interessato personalmente - ma credo che la problematica del riallineamento delle tariffe si avrà quando ci sarà il concessionario che dovrà gestire, quindi ci sarà utilizzabilità della Stazione Marittima che oggi di fatto non c'è.

**PRESIDENTE:** Questo per rispondere anche a Pasquale Legora: è una riflessione che ho fatto anch'io come politica economica e la rifarò di nuovo per l'ennesima volta in Assoporti con il Ministro presente, la prossima che avremo, perché non si può immaginare in alcun modo che possa esserci ancora questa differenza tra una realtà e un'altra. Per questo motivo dicevo, 15 anni fa il Ministro ebbe la bontà di darmi la delega, per un breve periodo che fui vice Ministro, per una riforma delle Autorità: ci confrontammo in sede Europea e si pensò ad una riforma - poi meno male che è caduto il Governo di allora il Governo Prodi e quindi ce ne andammo tutti a casa, forse è stato un bene perché potevamo avere una riforma oggi - che prevedeva una sola Autorità Nazionale con i 15 maggiori Porti italiani che avrebbero avuto una certa autonomia, ma era tutto un discorso da mettere a punto bene, non sarebbe stato facile. Sarebbe stato sul modello di Ferrovie, fermo restando che il modello di Ferrovie dello Stato è una cosa e poi gli altri concorrenti Italo e gli altri è un altro. Ci sarebbe stata tutta una galassia difficile da mettere a punto, ma non per questo non bisognava tentare. Oggi in maniera autonoma come AdSP nostra noi cercheremo questo allineamento man mano; è evidente, senz'altro, che così come è assurdo penalizzare voi imprenditori a Napoli per i costi che si hanno oggi rispetto agli altri, diventa comunque altrettanto difficile penalizzare Salerno come imprenditori, perché è normale, fai tu l'imprenditore in un'altra realtà, ti fai i tuoi conti, gli investimenti, e dire io faccio gli investimenti secondo quello che prevedo che possa arrivare, possa avere. Il nostro dovere invece è arrivare ad avere le stesse condizioni, le stesse possibilità. Ma è un ragionamento che è non solo sull'agenda nostra, ma che non prevedrà più tempi lunghi, è trimestrale e se le cose andranno bene così, come stanno andando bene, è evidente che le maggiori entrate andranno a favore di questo riallineamento. Questo come politica generale ed anche questo, caro Pasquale, cari amici, è l'ulteriore, l'ennesimo problema che ci siamo ritrovati sulla scrivania e non è l'unico, lo sapete meglio di noi: non c'è settore che non debba essere rivisto perché voi possiate lavorare meglio ed io possa dormire, come voi, qualche ora in più di notte, eppure non ho un'azienda, ma un atteggiamento, con molta umiltà, che devo avere come Presidente; stessa cosa il Segretario Generale, i Dirigenti altrettanto. Scusate l'ulteriore discorso politico. Diamo la parola al dottor Leardi.

**DIRIGENTE AdSP LEARDI:** Il documento che avete davanti è un documento tecnico: costituisce la simulazione di quello che succederebbe se si adottasse la variazione del sistema tariffario. Dobbiamo fare una premessa fondamentale che costituisce sostanzialmente un freno ad ogni attività che poniamo in essere ed è l'equilibrio di bilancio, perché l'Autorità Portuale ha un sistema di contabilità pubblica erariale per cui il principio fondamentale è che dobbiamo uscire in equilibrio, quindi laddove interveniamo sulle entrate necessariamente dobbiamo avere una riduzione delle spese ovvero dobbiamo avere un margine precedente che ci consenta di compensare un eventuale disavanzo di gestione. La gestione di cui parliamo è la gestione corrente, quindi entrate in conto esercizio ed uscite in conto esercizio. Il nostro Bilancio è abbastanza semplice dal punto di vista dei principi contabili, perché le nostre entrate in conto esercizio sono sostanzialmente riconducibili a tre categorie: la prima, è quella dei canoni demaniali; la seconda, è quella dei diritti portuali e la terza è quella delle entrate erariali, cioè le ex entrate statali che sono state devolute alle Autorità Portuali che sono le tasse di ancoraggio e le tasse di imbarco e sbarco merci. Noi stiamo agendo sulla seconda componente in questo momento, cioè stiamo andando a rivedere le tariffe che l'AP impone per determinati servizi che si svolgono in ambito portuale. Per arrivare alla determinazione della fattibilità di un'ipotesi di revisione tariffaria si è dovuto agire sulla quantità per valore unitario che ci dà un totale di entrate che sono stimate, le quantità sulle quali abbiamo agito sono quelle del 2019 che è stato preso come ultimo anno di riferimento di un volume standard di operazioni che possono essere ragionevolmente ripetute in futuro, per cui applicando le nuove tariffe alle quantità stimate nel 2019 abbiamo sviluppato quello che potrebbe essere un impatto sul Bilancio di esercizio. Ora l'impatto sul Bilancio di esercizio al momento è assorbibile in funzione delle gestioni virtuose degli anni precedenti che ci hanno consentito di fare un avanzo di amministrazione, ma dovete tener presente un concetto che per il futuro laddove questo avanzo non fosse più disponibile è chiaro che:

a) queste tariffe vanno riviste quindi potrebbero subire tanto una diminuzione ma anche un riequilibrio in aumento, perché ovviamente le entrate dovranno essere riequilibrate.

b) c'è un'altra componente che dovete tenere presente, che il nostro avanzo di amministrazione corrente sostanzialmente tende a finanziare le manutenzioni straordinarie che annualmente facciamo con il nostro avanzo di amministrazione, laddove non sono finanziate da altre misure straordinarie o contributi che vengono stanziati a livello centrale. Per cui è chiaro che è una coperta che tiriamo, laddove diminuiamo le entrate è possibile che ci sia una contrazione dell'avanzo di amministrazione, e quindi un impatto che a regime dovremo studiare sul sistema delle manutenzioni straordinarie. Argomento con ipotesi di riequilibrio tariffario, mantenendo invariato il sistema Salerno, nel senso che il vincolo era non aumentare Salerno ma sostanzialmente diminuire Napoli: si è arrivati ad un sistema tariffario che consente, tutto sommato, di mantenere un sostanziale equilibrio, una sostanziale omogeneità delle tariffe applicate sul comparto passeggeri e navi e sui canoni di impresa. La variazione in diminuzione che ci attendiamo con la nuova ipotesi tariffaria è circa 1,8 milioni di euro sulle entrate correnti per quanto riguarda i diritti e circa 200 mila euro per quanto riguarda la riduzione dei canoni di impresa, quindi tutto sommato stimiamo che l'impatto sul Bilancio è circa 2 milioni euro che ovviamente comporterà una fase di studio per vedere se una volta che è partito questo sistema è effettivamente realizzabile a regime, ma questo tutto dipende dal volume di affari che riusciremo a sviluppare nelle sedi portuali. Il dettaglio delle tariffe l'abbiamo visto, l'unica eccezione è quella relativa alle tariffe delle Stazioni Marittime, ma la risposta è quella che ha già dato il dottor Klingenberg, cioè in effetti nel momento in cui verrà rilasciata la concessione anche su Salerno, dove c'è una procedura in corso, ovviamente ci saranno due concessionari uno su Napoli e uno su Salerno, quindi l'introito di 0,50 sarà omogeneo



per le navi che sbarcheranno sia a Napoli che a Salerno; il differenziale sarà quello che il concessionario applicherà alla nave in arrivo e qui dipenderà dalla politica dell'imprenditore privato che gestisce la concessione.

L'ultima annotazione è che nelle pieghe di questi provvedimenti è anche prevista la possibilità di dedurre per le imprese che utilizzano le CULP, la possibilità di dedurre il 5% del costo chiamata che è stato nell'anno per la CULP, una sorta di agevolazione, seppur minima, dà un segnale, una spinta che deve essere fatto maggiormente ricorso al lavoro temporaneo dell'art.17. E' una misura perfettamente legittima, perché rientra nell'ambito della possibilità data dal 15 bis della Legge 84/94 che consente di stabilire misure tese al riequilibrio di bilancio delle compagnie, non è quindi un aiuto di stato, se questa potrebbe essere l'eccezione, ma rientra nell'ambito di ipotesi di finanziamento perfettamente lecite.

Se ci sono domande nello specifico, altrimenti concludo chiocando nuovamente il concetto che queste misure vanno comunque verificate perché sono state studiate sulla base di volumi teorici, quindi dovremo vedere nel momento in cui fossero approvate qual è l'effetto sul Bilancio, quindi possono essere suscettibili di variazioni sia di ulteriore diminuzione, come ci auspichiamo sia in aumento, nel senso che dovremo riequilibrare l'avanzo di amministrazione.

**PRESIDENTE:** Grazie per l'intervento e per il lavoro che avete fatto.

Ho dimenticato però di dirvi che c'era una mail del dottor Agostino Gallozzi che si scusava per l'assenza, è impegnato per questa stessa ora in un convegno "PNRR Sud che verrà".

**KLINGENBERG:** Presidente, avrei piacere se il Segretario o il Dirigente del Demanio volesse illustrare qual è il quadro normativo relativo alla pressione dei canoni concessori. Io non sono né un Avvocato né un giurista, perché la mia impressione è che sono valori difficilmente gestibili, almeno per quelle che sono le concessioni in essere, però gradirei un chiarimento.

**LEGORA DE FEO:** Chiedo scusa, però prima vorrei tornare sull'argomento, perché il dubbio mi viene adesso anche dalle giuste parole del dottore Leardi che questa verifica va fatta trimestralmente, necessariamente abbiamo bisogno di questa copertura. La riflessione che faccio parte da una riflessione generale per andare nell'argomento specifico. Oggi purtroppo il mondo passeggeri sta subendo una grossa defaillance dovuta ad un fattore da noi incontrollabile, dall'altro lato posticipiamo l'argomento canoni sul discorso delle merci, mentre invece tocchiamo la licenza di impresa, allora la prima domanda di carattere tecnico è: posso capire l'influenza di questa TASIG rispetto a quella di Napoli? Almeno mi sembra di capire leggendo le carte - ma non è questo il mio mestiere - Napoli su questo aspetto, sulla costruzione tariffaria, su questo argomento, su questi servizi comuni che riguardano l'illuminazione e riguardano la spazzatura, cosa comporta? Questo allineamento dello 0,50 sul discorso passeggeri - una tassa che paga il passeggero direttamente - poi dall'altro lato abbiamo questa sperequazione, vorrei capire che cos'è questa sperequazione, come l'andremo ad eliminare in futuro? Questa è la prima domanda. Seconda domanda che riguarda invece una riflessione: se tra tre mesi ci troveremo, probabilmente ad aumentare perché non abbiamo copertura, allora scusate, io ho piccoli concetti di ragioneria in generale, noi stiamo rinforzando la Segreteria tecnico-operativa che sta assumendo, giustamente, nuove professionalità perché ce n'è bisogno, la mia domanda: ma questo ci potrebbe mettere in difficoltà per le altre cose? Perché non è che stiamo parlando stratosferiche, ma stiamo parlando di dirigenti nuovi e come minimo un dirigente costa 120-130 mila euro, ma questo andrà ad influire sull'altra cosa, cioè ci dobbiamo preoccupare anche di questo? Poi andiamo sempre sulla faccenda delle manutenzioni: questi avanzi vanno poi tradotti sulla manutenzione, perché noi già stiamo vivendo un momento delicato, perché abbiamo ancor a il frangiflutto rotto, abbiamo delle pavimentazioni da affrontare, abbiamo molte problematiche comuni all'interno del Porto, allora tutto questo poi va inquadrato in questa ottica o è ininfluente? Voglio capire, poiché considero l'AP come fosse un'azienda vera e propria, allora dico: se da un lato abbiamo i costi fissi che aumentano, dall'altro lato abbiamo questo andirivieni e ci tocchiamo su un argomento come quello dei passeggeri che contano fino ad un certo punto in questo momento, allora che cosa ci dobbiamo alla fine veramente aspettare? Poi, fino a quando c'è stato questo riallineamento quando c'è questa TASIG che ancora corre? Fatemi capire, non faccio passeggeri, ma comunque è art.16-18.

Per questo dico andiamo a guardare un discorso di carattere generale, qua si fanno la guerra tra i Porti, adesso sull'Adriatico stanno facendo guerra a sottrarre traffico a Trieste dal basso Adriatico tra Molfetta, Bari eccetera, per cui essendo abituato a guardare sempre una logica sempre più ampia, le navi passeggeri. Poi c'è gente sicuramente più capace ed esperta di me in questi settori. Allora dico, questi argomenti, come si intrecciano tra di loro sotto un aspetto tecnico-contabile? Questa è la mia riflessione di carattere generale.

**DIRIGENTE AdSP LEARDI:** Rispondo da un punto di vista tecnico di Bilancio. Innanzitutto partiamo da una rassicurazione: noi abbiamo approvato in Comitato ed è in corso di approvazione il Bilancio di previsione 2022 su cui questo esercizio si applicherà. Il Bilancio di previsione 2022 esce con un avanzo di amministrazione corrente e presunto di circa 3 milioni di euro che già tiene conto del piano di assunzioni per il 2022, per cui già sconta i maggiori oneri che possiamo ragionevolmente stimare come costo del personale per il 2022. Quello che ci aspettiamo di mettere in cassa per il 2022, quindi presumibilmente si tradurrà in opere per il 2023-2024 ovviamente è un po' di meno, però noi abbiamo un avanzo di amministrazione precedente molto corposo che ci consentirà sicuramente di fare fronte per i prossimi 2-3 anni a questo scenario. Questo è il primo punto.

Il secondo punto, è che le manovre correttive ad una eventuale variazione tariffaria non è su base trimestrale, perché teniamo conto che c'è una stagionalità negli andamenti e negli incassi che abbiamo, per cui parliamo sempre di ragionamenti che si faranno su base annua, saranno monitorati semestralmente, ma ci aspettiamo che se dovessimo avere la necessità di intervenire nuovamente sulle tariffe sarà nel 2022 per il 2023, anche perché la politica tariffaria una volta che viene determinata ci comporterà:



a) andare in Comitato di Gestione nuovamente per fare una variazione sul Bilancio di previsione 2022 per assestare le minori entrate previste e far funzionare nuovamente il documento di programmazione.

b) comporterà un'attività di tipo contrattuale con l'Agenzia delle Dogane che è il gestore di queste entrate, perché molte di queste entrate vengono riscosse dall'Agenzia delle Dogane e poi riversate all'AP e alla base c'è una convenzione attualmente vigente, che andrà riformulata.

Quindi ci aspettiamo che, comunque, qualora anche oggi si approvasse questo nuovo piano tariffario ed entrasse in vigore il 1° gennaio ci sarà, almeno io stimo ad aprile, la piena operatività del nuovo sistema tariffario. Questo da un punto di vista tecnico-contabile, non so se ho risposto alle domande.

**PRESIDENTE:** Che sia chiaro un concetto: noi siamo abituati a distinguere bene i ruoli per avere efficienza ed efficacia, questo è stato il mio modo di lavorare in tutti gli anni passati. Qui c'è una politica economica che imposta il vertice insieme a voi ed il comandamento è uno solo: quello di venire incontro alle imprese e al mondo del lavoro, è scritto sulla pietra questo. E' evidente che c'è un Bilancio da far quadrare ed è evidente che bisogna gestire tante situazioni a seconda dei momenti che si presentano. Ogni possibilità in più che avremo in maniera obiettiva, per carità, abbiamo ottimi dirigenti, hanno questo indirizzo da parte nostra, quindi lo devono mettere poi in esecuzione. Questa è la divisione degli incarichi e dei "poteri": noi abbiamo detto che bisogna fare così, tuteliamoci il lavoro nostro, ma noi ci confrontiamo con tutti, però gli indirizzi sono questi qui, ogni possibilità in più che avrà questa AdSP, almeno fino a che ci sarò io, che ci saranno i vertici di oggi, va in questa direzione: i primi investimenti son sul mondo del lavoro e dell'impresa, fermo restando tutto il resto la manutenzione ordinaria, la spesa corrente e tutto il resto; ma tra tre mesi la verifica sarà questa, quella di capire un poco, perché ci stiamo assestando anche noi come nuova organizzazione, sta cambiando un po' il nostro microcosmo, sta cambiando, ci ritroviamo sul tavolo tanti problemi non risolti ed insieme li risolveremo con un po' di tranquillità. Io non ce la metto tutta la tranquillità, per me è sempre il motto "piano-piano, cioè con attenzione, ma velocemente", non sempre troviamo le stesse velocità che vorremmo nel nostro lavoro negli altri, perché ognuno di noi lavora come può. L'importante è avere la responsabilità di risolvere i problemi. Questo è l'indirizzo politico-economico che verificheremo anche noi, ed oggi in poi, così come mi contesta il Ministro, i miei amici presenti ed anche quelli non presenti che li stimo tantissimo - anche se a volte ci arrabbiamo un po' tra noi però hanno la mia stima incondizionata - però è evidente che vi contesterò da Presidente, e il Segretario Generale insieme a me, per quello che abbiamo deciso insieme a voi. Vi contesteremo che non ci hanno dato questa possibilità o meglio c'è stata questa possibilità di intervenire a favore delle imprese, del mondo del lavoro, e non l'hanno messa in pratica. Questi sono gli indirizzi, forse un po' nuovi come impostazione, è responsabile il dottor Leardi per l'ufficio che governa. Noi abbiamo detto politicamente, economicamente parlando - perché questa parola "politicamente" è sempre un po' particolare - quello che vogliamo fare di questa azienda, perché come dice Pasquale Legora è un'azienda anche la nostra, con tutti i limiti del pubblico - li avete voi nel privato, figuratevi noi nel pubblico. Per cui questa è l'impostazione e trimestralmente, finché non ci metteremo a giro nel migliore dei modi possibili, noi verificheremo, tutti quanti noi insieme, questo è l'obiettivo principale. Per cui oggi in questa fase di transizione dove dobbiamo guardare la transizione ecologica, ora dobbiamo guardare il PNRR, poi tutto il passato fatto di tanti ritardi, è evidente che con ognuno di voi ci siamo confrontati ed abbiamo potuto comprendere i ritardi che ci sono stati, però piano piano credo che complessivamente, seppure ci sono dei momenti da chiarire sempre, ma li abbiamo nelle famiglie i problemi figuriamoci in un mondo che man mano va a raccordarsi sempre di più come il nostro. Grazie  
Passo la parola al dottor Vestri per l'altra domanda di Pasquale Legora.

**DIRIGENTE AdSP VESTRI:** Prima di parlare della TASIG vorrei fare un chiarimento sul servizio offerto nel Porto di Salerno a differenza del Porto di Napoli per la raccolta dei rifiuti dai concessionari. Nel Porto di Salerno abbiamo due attività: una è la raccolta dei rifiuti presso il concessionario che viene svolta dall'azienda municipalizzata e l'altra è il servizio di pulizia degli ambiti pubblici del Porto, quindi delle strade, dei piazzali pubblici, ed è questo il recupero che è stato fatto finora e che verrà fatto in futuro grazie a questa TASIG, questa impostazione. Quindi, questa addizionale va a coprire le spese per le pulizie degli ambiti pubblici del Porto di Salerno, mentre il ritiro dei rifiuti presso i concessionari è una competenza del Comune di Salerno, quindi di conseguenza il concessionario paga al Comune di Salerno le tasse sul ritiro rifiuti. Ovviamente voi conoscete come avviene fino adesso nel Porto di Napoli: abbiamo un unico soggetto individuato con gara che fa sia una parte che l'altra; l'altra è la raccolta dei rifiuti che la fa con delle tariffe che sono state stabilite in sede di gara e richiede direttamente al concessionario l'importo per il ritiro dei rifiuti, mentre la pulizia degli ambiti pubblici non viene caricata direttamente al concessionario, ma se ne fa carico l'Autorità, questo per il Porto di Napoli.

**LEGORA DE FEO:** L'illuminazione?

**DIRIGENTE AdSP VESTRI:** A Salerno per l'illuminazione l'addizionale è la stessa: si tratta di illuminazione negli ambiti pubblici, mentre nel Porto di Napoli l'illuminazione degli ambiti pubblici del Porto è di competenza dell'Autorità quindi non viene ribaltata sui concessionari.

**LEGORA DE FEO:** Per questo il problema è a monte...

**PRESIDENTE:** ...chiedo scusa, ma tra poco Salerno non pagherà proprio nulla, perché 10 anni fa ebbi la fortuna di incrociare il professore universitario di Reggio Calabria che mi propose per l'allungamento del molo di sopraflutto di utilizzare dei cassoni cellulari nei quali potranno essere impiantati, spero nel giro di pochi mesi, questi processori che utilizzando il moto ondoso daranno elettricità a tutto il Porto di Salerno: è evidente che la "regaleremo", ma questo è un programma fatto dieci anni fa, quindi vediamo anche qui come fare.



**LEGORA DE FEO:** Spero che nel programma - apro e chiudo parentesi - ci sia la possibilità di illuminare la diga foranea, noi non siamo operativi....

**PRESIDENTE:** questa cosa è importantissima!

**LEGORA DE FEO:** La riflessione è quindi sempre la stessa ed è a monte: perché è vero che se si fa carico l'AP di una serie di spese comuni, però è la comunità portuale che paga attraverso i suoi canoni e le sue cose! Questo è il concetto fondamentale ed è lì che volevo arrivare! Purtroppo, se non andiamo a toccare l'argomento madre, l'argomento cardine sul discorso delle concessioni, perché alla fine quelle sono le cose che vanno a coprire, quindi la mia riflessione, alla quale poi siamo arrivati un po' tutti quanti, è che noi dobbiamo toccare questi argomenti.

**ROCCO:** Buongiorno a tutti, è la prima volta e vi ringrazio per questa partecipazione. Sostituisco il Cav. Gallozzi e preliminarmente vorrei intervenire sul punto che non è all'odg, ma al quale ha fatto riferimento il Presidente sulla presenza del dottor Tavassi. L'assenza del dottor Tavassi deve essere intesa come assenza a titolo personale, non conosco le motivazioni, ma so per certo che la nomina del dottor Tavassi a questo tavolo è una nomina che dipende da CONFINDUSTRIA Roma, quindi non può essere interpretata la sua assenza come una carenza di legittimazione e di revoca; ovviamente sarà lui a precisare meglio i termini di questa sua mancata partecipazione, ma ci tenevo che questo consesso fosse informato.

Nel merito del lavoro fatto dai Dirigenti dell'Autorità e dagli imprenditori che sono seduti al tavolo, non posso esprimere alcun giudizio di merito non avendone la competenza, tanto meno la preparazione. Ritengo semplicemente che dall'esame della tabella a pag.12 vedo che mentre nella prima colonna a sinistra è indicato "legname, cellulose ed altre merci" 0,20 che poi passeranno a 0,10, nelle colonne successive questa voce viene sostituita da "auto nuove a pezzo" che per quest'anno o per il 2019 valevano 946 mila e che poi invece si azzerano. Questo è il numero delle quantità, immagino, quindi per sintetizzare, Salerno continua a non pagare niente, mentre invece a Napoli viene giusto dimezzato quel costo. A livello generale non mi sembra che questo sia il criterio migliore da utilizzare per uniformare le tariffe: penso che la cosa più importante sarebbe guardare all'efficienza dei servizi e di quello che l'Autorità riesce ad offrire, però, ripeto, non ho né la competenza né la preparazione per esprimermi su questo punto.

**PRESIDENTE:** E questa la giustifica – ma è solo una battuta.

In merito al dottor Francesco Tavassi non è una questione da chi viene la nomina ma era solo un momento per precisare il mio ringraziamento e quello di chi condivide con me il suo impegno, quello di chiunque a questo tavolo in questi mesi, per cui faccio riferimento alla polemica perché è citato Tavassi e il suo ruolo. Ora non so se è il ruolo che viene dato da Roma o da qui. Io ho solo parlato di crisi in CONFINDUSTRIA ed il ruolo di Tavassi, al quale riconosciamo un impegno importante e che io ho ringraziato. Per quanto riguarda la questione tariffa c'è solo questa volontà da parte nostra, di riallineare in ribasso non aumentando altro, come concetto, poi l'efficienza ce la diamo tutti quanti insieme, confrontandoci e rimuovendo un po' gli ostacoli che da 20-25 anni sono presenti nella realtà portuali, in quella di Napoli in particolare.

**ROCCO:** Ripeto, la mia competenza non esiste su questo, invece ritornando al dottor Tavassi, sicuramente come amico personale del dottor Tavassi non posso fare altro che incassare questo giudizio estremamente positivo che avete espresso nei suoi confronti e sicuramente riportarglielo come fatto personale.

**RAVENNA:** Presidente, come Assarmatori abbiamo dato uno sguardo alla rettifica delle tariffe e devo dire che è stato fatto un buon lavoro perché non ci sono penalizzazioni particolari. L'unica cosa sulla quale dobbiamo fare una richiesta sono i traffici regionali, sui quali pur non avendo apportato aumento, ma nel riallineamento avete ricompreso il diritto di approdo e di security in un'unica voce, ma rimane invariata la sostanza. Visto il momento, riteniamo che sarebbe opportuno anche un simbolico segnale di ridimensionamento di questa voce, perché i traffici dal Beverello sono colpiti da una pandemia che ci ha distrutto di fatto, noi stiamo trattando con la Regione un piccolo aumento dell'inflazione e non riusciamo nemmeno ad ottenerlo. Quindi, per gli armatori sarebbe un ottimo segnale da parte dell'Autorità, politicamente ancor più che economicamente, apprezzato, se si riuscisse a ridurre anche marginalmente questa tariffa. Poi a questo devo aggiungere la richiesta che il servizio di security venga effettivamente fatto. Il dottor Vestri lo sa: di fatto la security al Beverello non si fa e si paga, per il principio della resa del servizio bisognerebbe migliorare o addirittura istituire un vero e proprio servizio di security che giustifichi questo piccolo obolo di 10 centesimi a passeggero che transita per il Beverello.

**DIRIGENTE AdSP VESTRI:** Due buone notizie: per il servizio di security noi destiniamo tre persone al Beverello ogni giorno, ma cercheremo di rendere il personale più visibile. La seconda cosa è che c'è una riduzione di quelli che sono i diritti, perché non si applica più il diritto sulla stazza.

**RAVENNA:** No, io mi riferisco solo al diritto di approdo su passeggero.

**DIRIGENTE AdSP VESTRI:** Sì, ma prima i diritti di approdo e security erano divisi tra passeggeri, quindi il diritto sul singolo passeggero che era di 10 centesimi e il diritto sulla stazza, ecco quel diritto sulla stazza dell'unità non si corrisponde più.

**RAVENNA:** Ma in termini concreti quanto vale questa riduzione?



**DIRIGENTE AdSP VESTRI:** Per il settore Beverello credo che valga intorno ai 100 mila euro.

**DIRIGENTE AdSP LEARDI:** Con la precisazione che questi li pagava direttamente l'armatore, invece il diritto sul passeggero lo paga il passeggero.

**RAVENNA:** Sì, ma detto tra di noi, quando diciamo "lo paga il passeggero", è un aforisma, perché in effetti il costo del biglietto non cresce mai, il biglietto, mettiamo il caso costa 22 euro, ogni volta che è registrato un aumento della tassa di imbarco o del diritto di approdo è rimasto inglobato nel costo del biglietto che è fissato dalla Regione e che la Regione lo alza, quindi alla fine lo paga l'impresa. Però già se riusciamo a mantenere il costo precedente in più gli possiamo dare questa riduzione di 100 mila euro divisa fra 5-6-10 operatori è un segnale. L'importante è che, come diceva prima De Feo è quando andiamo a fare la revisione di questi numeri non saremo costretti ad aumentare, in questo speriamo nel dottor Leardi.

**KLINGENBERG:** Su questo argomento, se permettete, ho qualche cosa da dire. Ritengo, primo, che il costo di security debba coprire i costi di security, per cui nel momento in cui dovremo andare a fare un'analisi qual è il costo di security rispetto al gettito della security, quindi c'è molta strada da fare da parte dell'AP. Poi quella sarà la fase in cui dovendo aumentare qualche cosa probabilmente si andranno a toccare i valori più bassi, secondo me, ma questo verrà fuori dall'analisi che si farà, se è necessario - ma io non credo - perché dalla nostra storia l'avanzo di bilancio ce lo portiamo indietro da venti anni, vuoi vedere che proprio questa volta non ce la facciamo? Non credo!

**IMPERATO:** Innanzitutto, parlo anche a nome dei miei colleghi, apprezziamo di buon grado l'istituzione di questa Commissione, e come diceva prima il Presidente, è chiaro che il primo step è per sanare questa disparità che abbiamo visto nel documento. Accogliamo anche di buon grado che questa Commissione sia permanente, visto che anche noi come parti sociali, e lo diceva anche il dottor Legora, si è mosso l'intero cluster portuale rispetto a questa richiesta. Va bene anche l'impatto economico che pesa sul Bilancio nella misura di 2 milioni di euro, quindi parliamo di una grossa cifra. Dal punto di vista tecnico invece sulla questione - pag.14 - questo 5% da elargire come riduzione del canone per quelle imprese che chiamano la Compagnia Portuale. Un piccolo inciso: è chiaro che la crisi di entrambe le CULP non è assolutamente per una questione di mala gestio, tengo a precisare questa cosa. Ma il 5% come viene calcolato? c'è un minimo ed un massimo di turno o è univoco per tutte le aziende?

**KLINGENBERG:** Io credo che - almeno così l'ho interpretato io, ma chiedo al dottor Leardi se è così - è il 5% sulla fattura CULP alla singola impresa, cioè se io pago 1 milione di euro alla CULP avrò il 5% del milione di euro a rimborso.

**DIRIGENTE AdSP LEARDI:** Il dottore Klingenberg ha dato l'interpretazione giusta.

**IMPERATO:** Poi un'altra questione, sul SOI viene richiamata la delibera del 2008, quindi il sistema di calcolo è lo stesso? Perché non viene rideterminato?

**DIRIGENTE AdSP VESTRI:** Questo possiamo farlo insieme alle organizzazioni sindacali perché dobbiamo anche comprendere le qualifiche che hanno i nuovi RLS, quando il protocollo ci sarà stato ritrasmesso di nuovo dalla Prefettura. Adesso è al Ministero degli Interni, è una valutazione da fare, però dai primi calcoli che abbiamo fatto noi sulla scorta delle conoscenze che abbiamo quel gettito resta pressappoco invariato.

**MASTELLONE:** Vorrei fare un intervento di auspicio per le prossime tariffe, nel senso che la tariffa del 2022 okay, però io penso che per il futuro si dovrebbe ragionare sul diritto di approdo per il Porto di Salerno, perché obiettivamente non credo che sia giusto che a Napoli si paga su ogni banchina il diritto di approdo che siano pubbliche o che siano in concessione, invece a Salerno non è mai stato applicato. Quindi ritengo che per un principio di equità...

**PRESIDENTE:** Il principio di equità, io credo, che si applica strada facendo a ribasso, non aumenterò mai un centesimo! se Napoli fosse stata nella condizione inversa avremmo avuto lo stesso atteggiamento. Tu sei un grande, un grande imprenditore, però ti dico una cosa: non penalizziamo, non l'imprenditore ma la parte pubblica che ha lavorato bene negli anni passati. Non facciamo polemiche inutili, perché ci metterò la mia faccia sulla questione Napoli, finché starò qui, per dire andremo avanti con questa idea, quella indicata da te, da Pasquale, da tutti quanti, perché è giusto che sia così! Però ancora una volta dire che siccome non si paga là non dobbiamo pagare neanche qua, non è così! Non è così! Perché come ho già detto, questa è la nostra filosofia di intervento economico in questa grande realtà, perché io sono onorato di lavorare insieme a voi per le capacità che avete dimostrato in questi anni di difficoltà enormi, qui ci sono davvero capacità che altrove non hanno - volevo vedere gli imprenditori di Trieste o di Genova lavorare qui nelle condizioni che avete lavorato voi! Però anche per me un po' di pazienza, un po' di pietà, per dire piano piano ci arriveremo.

**LEGORA DE FEO:** Mai, mai, mai! Sarebbe veramente miope prendere in riferimento Salerno: tutti i miei interventi in 12-14 anni non sono stati mai... però la sperequazione non riguarda solo Salerno ma riguarda un po' in generale, e chiaramente non è questo il tavolo su cui devono essere discusse, per amor di Dio. Noi quello che stiamo cercando di dire è che lavoriamo in difficoltà ambientali che sono quelle che sono, difficoltà locali intrinseche all'interno del Porto che sono quelle che sono. Purtroppo la velocità di reazione non è adeguata e questo a noi ci preoccupa. Perché ci preoccupa? Perché subiamo tante concorrenze e la comunità portuale di Napoli pure dà lavoro a sei mila persone solo all'interno delle mura



del Porto stesso. Questo è il grido di allarme che tutti quanti noi cerchiamo di trasmettere: lo diciamo a te Presidente che sicuramente stai lavorando nella direzione giusta, forse probabilmente velocizzare alcune cose.

**PRESIDENTE:** Insieme ce la faremo.

**SEGRETARIO GENERALE:** Se permettete, lasciatemi ringraziare il gruppo di lavoro composto da cinque componenti del vostro Organismo più i Dirigenti qui presenti che in meno di un mese hanno dato questo documento, non so la storia che mi ha preceduto, ma credo che sia la prima azione di Sistema seria che venga fatta, con uno sforzo da parte di questa Autorità, secondo me importante, perché 2 milioni di euro non è che si trovano così. Era solo questo, grazie a tutti.

**PRESIDENTE:** Quindi terminati gli interventi vi chiedo di esprimere il consensus, chi è favorevole? Chi è contrario? Chi si astiene?

Tutti favorevoli.

**L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione odierna, all'unanimità dei presenti aventi diritto esprime, pertanto, il proprio "consensus" sul Documento di fattibilità del riallineamento tariffario nei sedimi di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, come prodotto agli atti.**

**ALLE ORE 11:10 LA SEDUTA E' SCIOLTA.**

Del che è verbale

IL SEGRETARIO GENERALE,  
arcn. Giuseppe Grimaldi

IL PRESIDENTE  
avn. ~~Andrea~~ Annunziata