

# Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

**ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE**  
(art. 11-bis legge 84/94, così come introdotto dall'art. 14 del D.Lgs. 169/2016)

**SEDUTA DEL 9.03.2017**

**VERBALE SINTETICO**

Inizio ore: 16,15

Risultano presenti il Presidente dell'Adsp - Pietro Spirito – che presiede la seduta ed i seguenti componenti: Faraone, Angora, Cassone, Ferraiuolo, Gallozzi, Legora De Feo, De Crescenzo, Punzo, Esposito, Sorrentini, Colombo, Langella, Gigli, Russo.

Per la Assocostieri è presente l'Ing. Fontana, in sostituzione dell'Avv. Soria.

Assistono alla seduta su invito del Presidente i componenti del Comitato di gestione: Masucci, Iavarone e Criscuolo.

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

## **Punto 1) all'odg : Comunicazioni del Presidente**

Il Presidente, nel dare il benvenuto a tutti i partecipanti, sottolinea con soddisfazione che l'Organismo di partenariato dell'Adsp Mar Tirreno Centrale oggi riunito è il primo in Italia a costituirsi.

## **Punto 2) all'odg: Approvazione del "Piano operativo 2017/2019", con proiezione al 2020, dell'Adsp Mar Tirreno Centrale.**

Il Presidente passa ad illustrare, per grandi linee, il documento di cui al punto 2) dell'odg. relativo al Piano operativo 2017/2019", con proiezione al 2020, dell'Adsp Mar Tirreno Centrale.

Si apre la discussione ed i componenti esprimono le proprie osservazioni sul documento di seguito sintetizzate:

-il Comandante Angora chiede chiarimenti in merito all'intervento di allargamento dell'imboccatura del Porto di Salerno.

Il Presidente rappresenta la necessità di affrontare la problematica da un punto di vista tecnico al fine di garantire l'operatività alle navi in tempi non troppo lunghi.

Ore 16,45 esce Colombo.

- Gallozzi enfatizza il clima di proficua collaborazione creatosi in questo avvio di nuova *governance* e, nel condividere in toto le linee del Piano, sottolinea la necessità di realizzare nei tempi previsti gli interventi infrastrutturali programmati, al fine di consentire ai porti campani maggiore competitività nello scenario dei traffici mediterranei ed internazionali;

- Il Comandante Cassone, in merito alla vocazione del porto di Castellammare al traffico di mega yacht, evidenzia la necessità di regolamentare la concorrenza nel settore dei servizi tecnico-nautici, in quanto all'interno del porto di Marina di Stabia i servizi in questione vengono svolti in autoproduzione dalla società che ha la gestione esclusiva del porto. Come sottolineato dal Presidente, viene ribadito che il settore della

# Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

cantieristica stabiese è in ampia ripresa e notevoli passi avanti sono stati fatti per ripristinare le condizioni di ordine pubblico necessarie alla corretta operatività.

- De Crescenzo plaude al ritrovato entusiasmo dettato dalla nuova *governance* ed apprezza il lavoro volto a dare una tempistica certa alle diverse attività da portare avanti.

Ore 17,00 esce Amm. Faraone.

- Ferraiuolo, nell'esprimere il proprio apprezzamento per il lavoro sin qui svolto, chiede di attenzionare anche tutti quegli interventi di entità "minore", già programmati ed avviati che necessitano di essere portati a compimento.

Il Presidente dà rassicurazioni in tal senso, precisando di aver già avviato con Il Segretario Generale un lavoro di ricognizione non solo degli interventi "prioritari" ma anche di quelli "ordinari" da portare avanti.

- Legora De Feo esprime soddisfazione per l'insediamento degli organi dell'Adsp che consente la piena operatività. Evidenzia la necessità di fare una riflessione più ampia, anche a livello nazionale, su quelle che sono le varie "voci di costi" nei diversi Porti relativi ai servizi generali e che rischiano di ridurre la competitività delle imprese portuali.

Legora De Feo concorda su quanto affermato dal Presidente nella illustrazione del Piano circa la necessità di rivedere l'attuale progetto del Terminal di levante al fine di ottimizzare anche i collegamenti con gli interporti di Nola e Marcyanise. Si auspica per quest'ultimo aspetto la costituzione di un tavolo tecnico sotto la regia dell'Adsp.

Per la risistemazione del waterfront del Beverello Legora De Feo invita a fare una ulteriore riflessione sugli spazi operativi da destinare alle diverse attività, con una risistemazione anche delle aree di parcheggio.

Il Presidente sottolinea che nella valutazione dei costi sostenuti dalle imprese ci sono da valutare numerosi fattori differenti da porto e porto, tra cui l'uso esclusivo delle banchine.

Sul discorso delle infrastrutture sarà necessario acquisire nuova credibilità presso gli armatori, considerata anche la complementarità dei porti di Napoli e Salerno, incrementando il tessuto di collegamenti verso tutto il settore industriale retroportuale.

Per quanto concerne il Molo Beverello il Presidente precisa che il progetto definitivo prevede la realizzazione di un parcheggio interrato che consentirà la risistemazione dell'intera area.

- Langella nel complimentarsi per l'elaborazione del Piano, sottolinea la necessità di portare avanti la "pace sociale" tra le parti al fine di consentire la effettiva realizzabilità dei contenuti del Piano stesso.

- Gigli esprime il proprio apprezzamento per il "Piano" ma contestualmente fa presente che molte sono le situazioni di crisi aziendali non ancora risolte all'interno della realtà portuale, in particolare del Porto di Napoli e che molti sforzi sono ancora richiesti a tutte le diverse parti sociali coinvolte. È necessario, però, che i processi di sostegno alle aziende in difficoltà che si intendono portare avanti tengano conto della forza lavoro impiegata, che in questi anni ha già vissuto momenti di enorme crisi, attraverso una interlocuzione continua tra sindacato, istituzioni ed imprese.

Il Presidente informa che l'Adsp, attraverso il proprio Ufficio Studi, ha avviato uno studio di settore sulla forza lavoro impiegata nelle aziende portuali al fine di avere un panorama chiaro e veritiero di quello che è l'attuale scenario del mondo del lavoro portuale.

- Russo, nello scusare l'assenza del Presidente di Fedarlinea per un imprevisto, rappresenta di aver consegnato al Presidente ed ai componenti del Comitato di gestione un documento della suddetta Associazione contenente osservazioni al POT.

# Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Russo preliminarmente sottolinea l'opportunità di tener conto degli indirizzi forniti dal nuovo Codice degli appalti, nonché dai Regolamenti attuativi della riforma portuale ancora in corso di elaborazione. Prosegue proponendo di inserire nel documento le seguenti osservazioni:

- a) necessità di sviluppare procedure di software (Iport) in particolare nel settore dell'autotrasporto che consentano di informatizzare i sistemi operativi;
- b) inserire riferimenti alla Direttiva "Europa 2020" in base alla quale gli Stati membri dovranno adeguarsi a parametri comunitari per la riduzione delle emissioni di gas combustibili delle navi: sarebbe opportuno aprire un tavolo di concertazione al fine di individuare, tra l'altro, un sito idoneo di stoccaggio dell'energia;
- c) sarebbe opportuno sviluppare in maniera più articolata la parte relativa alle "Autostrade del mare", alla luce delle previsioni di enorme sviluppo previste per questo settore.

In riferimento alle osservazioni del Dott. Russo, il Presidente rappresenta che spetterà all'ART (Autorità di Regolazione Trasporti) stabilire una serie di regole che consentirà di completare il quadro normativo delineato dalla riforma portuale uniformando l'agire di tutte le Adsp Italiane.

Per quanto concerne l'introduzione di software all'avanguardia, il Presidente evidenzia che nel Piano sono descritti gli interventi necessari per l'introduzione di un *Port Community System* e per la realizzazione dello Sportello Unico, che potranno costituire un punto di partenza e di sviluppo da implementare con la collaborazione delle aziende.

In riferimento alla direttiva "Europa 2020" il Presidente sottolinea che, in realtà, ancor più che alla direttiva comunitaria sarà necessario adeguarsi a quelli che sono gli standard sull'emissione dello zolfo che in questi giorni l'IMO (Organizzazione Mondiale Marittima) si accinge a definire. Per la realizzazione di questa previsione normativa mondiale saranno necessarie misure di politica industriale di accompagnamento che interesseranno l'intera categoria degli armatori. Nel Piano Operativo, invece, è contenuta la previsione della costituzione di un polo energetico, con un deposito GNL, da installare nel Porto di Napoli ma al fine di procedere all'avvio di una procedura ad evidenza pubblica finalizzata ad una serie di investimenti sarà necessario attendere le direttive dell'IMO.

- Fontana, in rappresentanza dell'Assocostieri, ringrazia il Presidente per il fattivo dialogo avviato sull'argomento energia che necessita di proseguire per non perdere ulteriori occasioni di sviluppo futuro.

Il Presidente ribadisce l'opportunità di dedicare una apposita sessione di discussione al tema energia che coinvolga le diverse parti interessate al fine di definire gli orientamenti da portare avanti con le Istituzioni preposte, in particolare Ministero dell'Infrastrutture e Ministero dello Sviluppo Economico.

- Esposito esprime soddisfazione per la rinnovata centralità data nel Piano al trasporto ferroviario e auspica l'immediata attivazione del servizio "Napoli Traccia" così come già pianificato, per il quale sembrano ormai esserci tutte le condizioni necessarie. Esposito evidenzia, altresì, la necessità di avviare un tavolo tecnico tra RFI e Adsp, finalizzato all'individuazione di opportune soluzioni tecniche da attuare. A tal fine sarà necessario procedere ad una nuova analisi della domanda.

Ore 18,35 rientra Amm. Faraone.

- Sorrentini condivide le linee del Piano e le affermazioni fin qui rese dal Presidente: sarà importante recuperare il deficit competitivo oltre che attraverso gli interventi infrastrutturali anche tramite sistemi di "incentivi" alle imprese.

Su quesito di Sorrentini il Presidente spiega che al fine di ottimizzare al meglio gli spazi portuali per le assegnazioni delle concessioni si procederà ad una preventiva verifica della rispondenza e compatibilità delle

# Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

richieste rispetto alla definizione delle diverse destinazioni d'uso delle aree delineate dalla Adsp, nonché attraverso una verifica puntuale dei piani di impresa delle società richiedenti la concessione.

Il documento relativo al Piano Operativo viene ritenuto adeguato allo scopo da tutti i partecipanti che ne condivido le strategie e le linee programmatiche.

Ore 18,40 esce Legora De Feo.

L'Organismo di partenariato della risorsa mare, ai sensi dell'art. 11-bis, comma 3, l. b) della legge 84/94, così come modificata dal D.Lgs. 169/2016, alla luce di quanto emerso dalla discussione odierna, esprime, pertanto, il proprio "*consensus*" all'adozione del Piano operativo 2017/2019", con proiezione al 2020, dell'Adsp Mar Tirreno Centrale, come prodotto agli atti.

La seduta viene sciolta alle ore 18,45.

Del che è verbale

**IL SEGRETARIO GENERALE**  
**Ing. Francesco MESSINEO**