



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 20.12.2017

VERBALE SINTETICO

Inizio ore: 10.15

Risultano presenti: Presidente dell'Adsp - Pietro Spirito – che presiede la seduta ed i seguenti componenti: Ferraiuolo, Gallozzi, Legora De Feo, De Crescenzo, Accongiagioco (membro supplente), Sorrentini, Colombo, Imperato (membro supplente), Gigli (membro supplente), Ciro Russo.

Per la Assocostieri è presente Raimondo Amato, in sostituzione dell'Avv. Soria.

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 esprime profondo cordoglio per l'incidente mortale sul lavoro verificatosi nella giornata di ieri nel Porto di Salerno, nel quale ha purtroppo perso la vita un lavoratore. Il Presidente sottolinea che il Segretario Generale Messineo, Commissario Straordinario dell'A.P. di Salerno, risulta assente in quanto impegnato a Salerno in un incontro convocato con la massima urgenza con tutte le Organizzazioni sindacali dei lavoratori volto ad individuare un percorso comune che consenta di attivare immediatamente ulteriori misure di sicurezza volte a prevenire i rischi da lavoro.

Il Presidente, nel sottolineare che è stata aperta una Commissione d'inchiesta interna sull'incidente, evidenzia la necessità sia di riprendere le attività legate al S.O.I. sia di sensibilizzare tutti gli "attori" del sistema portuale a porre la massima attenzione agli aspetti della sicurezza, in termini di prevenzione.

Il Sig. Gigli esprime apprezzamento per le attività poste in essere dall'Adsp, auspicando l'immediata ripresa del confronto con la parte sindacale per la riattivazione del S.O.I.

Il Dott. Legora De Feo, associandosi al cordoglio che investe la comunità portuale, ricorda l'importanza delle iniziative messe in campo con il S.O.I. dopo la tragica morte di Luigi Davide. Il Dott. Legora prosegue chiedendo un ulteriore intervento dell'Adsp, nei confronti di altre Istituzione coinvolte, al fine di risolvere una serie di criticità legate all'operatività nei terminal, tra cui la fase ispettiva, con l'obiettivo di fluidificare i flussi di merci e persone evitando momenti di pericolosa congestione.

Il Cav. Gallozzi, nell'esprimere immenso dispiacere per la disgrazia che ha coinvolto l'intero mondo portuale salernitano e nel ricordare l'impegno che già da anni la comunità portuale di Salerno porta avanti, auspica uno sforzo ulteriore necessario per dare sempre più centralità al tema della sicurezza da parte di tutti gli operatori del settore, non solo in termini di rispetto delle regole esistenti ma soprattutto nell'ottica di una diffusione della cultura di sensibilizzazione e consapevolezza dell'importanza della prevenzione dei rischi e di massima attenzione ai pericoli.

Punto 2) all'odg: "Istituzione della ZES (Zona Economica Speciale) nei Porti di Napoli e Salerno"

Il Presidente inizia l'illustrazione dell'argomento all'o.d.g. ricordando l'iter istituzionale necessario per la costituzione effettiva della ZES: Il Presidente del Consiglio, dopo aver acquisito i pareri del Consiglio di Stato e della Corte di Conti a seguito di concerto già ottenuto con gli altri Ministeri interessati e con la Conferenza Stato-Regioni, procederà ad emanare i decreti con i quali vengono definiti i criteri e le modalità di istituzione delle Zone Economiche speciali.



A seguito dell'emanazione di tali decreti, la Regione Campania potrà procedere a formulare la propria richiesta formale di istituzione della ZES in aree che comprenderanno i Napoli e Salerno. Il documento trasmesso ai componenti dell'Organismo è una bozza nella quale vengono definite le linee di indirizzo strategico di operatività della ZES, da sottoporre all'approvazione della Giunta Regionale della Campania. La Regione poi, sottoporrà il documento al Governo per l'approvazione di competenza e la definitiva istituzione della ZES in Campania con perimetrazione delle aree. Nelle Regioni del Mezzogiorno verranno costituite altre ZES, tra cui quella dell'area di Gioia Tauro. I vantaggi auspicati dalla ZES sono duplici: attrarre investimenti produttivi, in particolare del settore manifatturiero e sviluppare i servizi logistici. Si sta già lavorando nel porto di Napoli per lo sviluppo dei collegamenti intermodali con gli interporti di Nola e Marcianise e nel porto di Salerno per il coinvolgimento degli imprenditori del settore agroalimentare.

Il Presidente, nel ricordare che il Comitato di indirizzo della ZES sarà da lui presieduto, sottolinea che sarà necessario il coinvolgimento ed il sostegno di tutte le forze economiche sociali, anche attraverso l'Organismo di Partenariato, per definire ed attuare le modalità di gestione della ZES. Il Presidente propone la realizzazione di un vademecum da tradurre in diverse lingue per spiegare i concetti fondamentali della finanza agevolata nelle aree ZES.

Il Dott. Legora De Feo, nel confermare il coinvolgimento del terminal Conateco in tale attività, esprime qualche preoccupazione, condivisa, peraltro, dallo stesso Presidente, circa gli eventuali possibili vincoli all'attuazione della ZES che potrebbero derivare dall'applicazione di alcune norme della Comunità Europea in materia di "Aiuti di Stato". In tal senso il Presidente auspica un intervento del Governo Italiano che possa chiarire con la Comunità Europea termini e vincoli dell'operatività delle ZES.

Prende la parola il Cav. Gallozzi che evidenzia l'importanza della ZES quale volano per attrarre investimenti, sviluppare il PIL e soprattutto aumentare le esportazioni internazionali, con la necessità di mettere in campo una forte attività di marketing territoriale in un'ottica di Sistema-Paese-Italia. Il Dott. Legora concorda con quanto affermato dal Cav. Gallozzi ma ricorda anche l'enorme potenziale delle attività presenti del territorio Campano.

Il Dott. Sorrentini concorda sull'importanza di guardare alle esportazioni, plaude all'iniziativa proposta dal Presidente di realizzare un vademecum e ricorda che enorme giovamento dalle ZES potranno trarne anche le imprese di trasformazione e di trasporto.

Prende la parola il Sig. Colombo che introduce una riflessione su quello che deve essere il ruolo ed il contributo della forza lavoro in questa sfida della ZES; a tal proposito, il Presidente ricorda che si sta lavorando con i Segretari Regionali delle sigle Sindacali e con la Confindustria al fine di redigere un protocollo di intesa tra datori di lavoro ed organizzazioni sindacali che detti regole certe per le relazioni industriali delle imprese che verranno interessate dalla ZES. Tre, infatti, saranno i criteri in base ai quali verranno assegnati i finanziamenti alle imprese: capacità di esportazione, livello occupazionale e capacità innovativa. Le ZES sono state pensate quale strumento di rilancio dell'economia del Mezzogiorno e dell'occupazione. Il Sig. Colombo si dice fiducioso sulla possibilità di fare sistema con le forze imprenditoriali e le Istituzioni attraverso un confronto costruttivo con le parti sociali volto a recuperare quel gap di competitività perso in particolare al Sud attraverso lo sviluppo di sistemi logistici integrati, nuove infrastrutture moderne e capacità di innovazione.

Il Cav. Gallozzi, concordando con quanto sopra rappresentato, ribadisce che la ZES costituirà di fatto una sfida impegnativa volta alla crescita economica ma anche alla crescita sociale, quale binomio inscindibile, al fine di coniugare competitività con stabilizzazione dell'occupazione.



Punto n.3 o.d.g.: “Aggiornamento 2017 Piano Nazionale Anticorruzione elaborato dall’ANAC”

Il Presidente passa ad illustrare il punto 3 all’o.d.g.: il documento riguarda l’aggiornamento approvato dall’ANAC per l’anno 2017 al Piano Nazionale Anticorruzione per la parte che attiene alle Autorità di Sistema Portuale, a valle di un tavolo tecnico nazionale a cui ha partecipato il Segretario Generale Messineo. Il Presidente, nell’esortare i componenti dell’Organismo a farsi promotori anche nei confronti delle categorie da loro rappresentati della diffusione di una nuova cultura dell’“Anticorruzione” fatta di regole chiare e comportamenti ben definiti, preannuncia che le regole dell’ANAC verranno recepite nel Nuovo Piano Anticorruzione di questa Adsp, in corso di elaborazione, che verrà successivamente ulteriormente condiviso con il tavolo di Partenariato.

Punto n.4 o.d.g.: “Master Plan Porto di Napoli – bozza di discussione”

Il Presidente illustra la bozza di Master Plan trasmessa ai componenti del Partenariato, specificando che si tratta di un documento propedeutico alla stesura del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS): quest’ultimo documento è stato introdotto dal “Correttivo Porti”, su forte spinta del Segretario Generale Messineo, quale documento intermedio di pianificazione volto a superare le difficoltà legate all’approvazione da parte di diverse Istituzioni (Comuni, Regione/i) del Piano Regolatore di sistema portuale, previsto dalla legge di riforma porti 169/2016.

Il Master Plan costituisce, quindi un primo documento di pianificazione utile, altresì, per iniziare un percorso di dialogo con i diversi Enti coinvolti nelle scelte di programmazione, da far confluire nel DPSS prima e nel Piano Regolatore dopo.

Il Master Plan del porto di Napoli definisce un disegno di sviluppo di lungo periodo, fino al 2030, ipotizzando gli scenari futuri di riferimento ed i possibili ambiti di sviluppo: l’obiettivo è individuare e ricollocare in maniera organica e più razionale le diverse attività del Porto, traffico merci (containers, rinfuse solide e liquide, altre merci, ro-ro), traffico passeggeri (del golfo e crocieristico) e attività cantieristica, tenendo conto di quelli che saranno gli interventi infrastrutturali in atto e da realizzare. Nel documento, tra gli altri aspetti, è ribadita la collocazione del Polo energetico nell’attuale sito non essendo possibile una sua delocalizzazione e la necessità di prevedere un collegamento ferroviario nell’area di levante a ridosso della Nuova Darsena; in tal senso, si sta già lavorando con RFI per rendere percorribile tale soluzione.

Il Presidente chiede ai componenti di far pervenire le proprie osservazioni, così come ha già fatto la Fedarlinea (documento trasmesso a tutti i componenti), al documento presentato, raccogliendo i suggerimenti delle imprese appartenenti alle categorie che loro rappresentano, entro e non oltre il 15 gennaio, al fine di esaminarle per sottoporre poi il documento definitivo al Comitato di gestione previsto per il 18.01 per la sua approvazione.

Il Dott. Legora De Feo esprime apprezzamento per la metodologia seguita, concordando sulla necessità di procedere ad una riallocazione più sistematica delle aree e preannuncia che farà pervenire un proprio contributo scritto per suggerire ulteriori soluzioni volte a

Su richiesta di chiarimenti del Dott. Legora, il Presidente precisa che restano ovviamente confermati tutti gli interventi inseriti nel Grande Progetto da rendicontare alla Comunità Europea entro il 2023; per i lavori del dragaggio il Presidente comunica che presumibilmente entro gennaio verranno completate le attività propedeutiche di preparazione all’inizio di attività del cantiere.

Il Presidente ricorda, altresì, che è stata trasmessa a tutti i componenti dell’Organismo la circolare del Ministero delle Infrastrutture con la quale vengono indicati i criteri per definire le designazioni nell’Organismo di partenariato.

Il Cav. Gallozzi, nel condividere ed apprezzare l’utilizzo di un documento di Master Plan per fornire uno strumento di pianificazione d’insieme, si riserva di far pervenire, entro il 15.01, e sempre con massimo spirito



di collaborazione, le osservazioni della categoria da lui rappresentata a valle di quelli che saranno gli esiti della consultazione con le imprese iscritte. Il Cav. Gallozzi formula un suggerimento di carattere generale evidenziando la necessità di sviluppare un'analisi che tenga conto dell'intero sistema portuale Napoli-Salerno-Castellammare di Stabia, in una visione complessiva di sistema al fine di trovare le migliori soluzioni possibili ed enfatizzando nello stesso tempo al meglio le vocazioni di ciascun porto.

Il Presidente ribadisce che ha già dato incarico agli Uffici di procedere anche all'elaborazione del Master Plan di Castellammare nonché all'aggiornamento di quello di Salerno, per far sì che poi i tre documenti confluiscono, con gli opportuni aggiustamenti, in quello che sarà il documento deputato a descrivere la pianificazione di sistema e cioè il già richiamato DPSS.

Alle ore 12,00 esce Legora De Feo

Prende la parola il Sig. Imperato che, nel dare atto dell'impegno e degli sforzi profusi dall'Ente per riavviare una serie di attività che vedono coinvolte anche le parti sociali, prima tra tutti i lavori del dragaggio dei fondali nel Porto di Napoli ed i lavori riguardanti i collegamenti ferroviari e stradali. In particolare, il Sig. Imperato chiede chiarimenti in merito alla tempistica di tali lavori, in considerazione della revoca della concessione avvenuta per la soc. ISE e della attuale situazione di 7 lavoratori della stessa, licenziati e attualmente in cassa integrazione, per i quali si auspica una opportunità di riallocazione alla luce dello sviluppo di lavoro che dovrebbe conseguire dalla realizzazione delle citate opere infrastrutturali. Il Sig. Imperato conclude richiedendo una più stretta ed efficace concertazione tra il vertice dell'Adsp, gli imprenditori e le Organizzazioni sociali per tutte le problematiche attinenti al lavoro portuale.

Il Presidente replica ribadendo l'impossibilità dell'Ente di intervenire nella capacità gestionale delle imprese private, fermo restando il compito dell'Adsp, peraltro stigmatizzato anche nel "Correttivo Porti", di elaborare nel termine di 6 mesi "Il Piano del lavoro": tale documento, che verrà ampiamente condiviso con gli imprenditori e con le Organizzazioni sindacali nell'ottica richiesta di concertazione, costituirà lo strumento più idoneo per dettare nuove regole per affrontare al meglio le sfide imposte dai cambiamenti del mondo del lavoro. Con l'occasione il Presidente ricorda che è stato fatto un ulteriore incontro con la CULP di Napoli, molto proficuo, nel quale è stato avviato un nuovo percorso da seguire per consentire alla società di ritornare competitiva sul mercato.

Interviene il Dott. Ferraiuolo che chiede chiarimenti circa l'intenzione dell'Ente di rivisitare o meno il regime delle concessioni attualmente esistenti e di più lunga durata eventualmente non compatibili con le previsioni del Master Plan. Il Presidente evidenzia la necessità di dover rivedere alcuni termini delle concessioni con gli stessi concessionari laddove dovesse ritenersi opportuno per dare concreta realizzazione alle previsioni del Master Plan: un esempio su tutti, come evidenziato nel Master Plan, la concessione per la Darsena di levante verrà assegnata tramite gara e la banchina che si libererà a seguito del completamento dei lavori verrà destinata alle Autostrade del mare, consentendo così una predeterminazione e programmazione delle attività che si intendono sviluppare.

Prendendo spunto dalle osservazioni del Dott. Ferraiuolo, il Cav. Gallozzi ricorda al Presidente la necessità di procedere ad uniformare e rendere omogenei le regole ed i criteri per il rilascio delle concessioni nei Porti dell'Adsp, nonché l'opportunità di avviare una sorta di "censimento" di tutte le concessioni attualmente esistenti nei tre porti dell'Adsp al fine di procedere poi ad una disamina accurata delle attività esistenti e ad un maggior controllo rispetto all'applicazione delle norme in tema di lavoro portuale, per evitare ipotesi di concorrenza sleale, da parte di tutti gli operatori.



Su richiesta di chiarimenti del Dott. Amato, il Presidente ricorda che il Piano regolatore presentato nel 2012 è stato bocciato a seguito di parere contrario del Consiglio dei Lavori Pubblici e che, pertanto, è necessario avviare un nuovo iter; proprio al fine di non incorrere nelle problematiche avvenute per il precedente documento, si ritiene opportuno procedere con i tre *steps* (Master Plan, Documento di Pianificazione strategica e Piano Regolatore di sistema) al fine di ottenere di volta in volta la condivisione degli stessi con le Amministrazioni interessate e con gli organi tecnici preposti all'approvazione.

La seduta viene sciolta alle ore 12.18

Del che è verbale.

IL PRESIDENTE
Pietro SPIRITO