



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MAR IONIO**  
*PORTO DI TARANTO*

**ORGANISMO DI PARTENARIATO  
DELLA RISORSA MARE**

**VERBALE N° 02/17**

Il giorno **19 Maggio 2017**, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - sita nel Porto Mercantile – si è riunito l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, *nominato con Decreto n° 37/17 del 12.04.2017 del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio*, convocato con nota prot. n. 7077/AGE/AG del 02.05.2017.

Argomenti all'odg:

1. Comunicazioni del Presidente.
2. Predisposizione del "Piano Operativo Triennale 2017-2020 e Vision 2030 del porto di Taranto": confronto EY, società aggiudicataria del servizio di stesura del documento in argomento.
3. Varie ed Eventuali.

**Risultano presenti alla seduta del 19 Maggio 2017:**

1.	Sergio	PRETE	<i>Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio</i>	<i>Presidente</i>
2.	Claudio Secondo	DURANTE	<i>Comandante Capitaneria di Porto di Taranto</i>	<i>Componente</i>
3.	Vincenzo	LATORRE	<i>Rappresentante degli Armatori</i>	<i>Componente</i>
4.	Giovanni	PUGLISI	<i>Rappresentante degli Industriali</i>	<i>Componente supplente</i>
5.	Victoria	PEDONE	<i>Rappresentante degli operatori di cui agli artt. 16 e 18</i>	<i>Componente</i>
6.	Pasquale	CIPPONE	<i>Rappresentante degli Spedizionieri</i>	<i>Componente</i>
7.	Luciano	ELPIANO	<i>Rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto</i>	<i>Componente</i>
8.	Roberto	LAGHEZZA	<i>Rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto</i>	<i>Componente supplente</i>
9.	Marco	CAFFIO	<i>Rappresentante degli Agenti e Raccomandati Marittimi</i>	<i>Componente</i>
10.	Oronzo	FIORINO	<i>Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto</i>	<i>Componente supplente</i>
11.	Emidio	ALBANI	<i>Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto</i>	<i>Componente</i>

Risultano assenti:

1.	Carmelo	SASSO	<i>Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto</i>	<i>Componente</i>
2.	Leonardo	GIANGRANDE	<i>Rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto</i>	<i>Componente</i>
3.	Maria Serena	PRIMICERI	<i>Rappresentante degli Autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale</i>	<i>Componente</i>

Sono presenti il Segretario Generale dell'Ente, Dr. Fulvio Lino Di Blasio e la Dr.ssa Silvia Coppolino, Responsabile della Sezione Affari Generali e Internazionali/Programmazione/Personale.

Sono altresì presenti **l'ing. Giancarlo Quaranta**, *esperto in materia di traffici marittimi industriali*, e indicato da Confitarma, e il **Dr. Francesco Lippo**, *che assiste in qualità di uditore*, invitato su richiesta di Assiterminal.

Sono presenti i componenti dello staff della società EY, aggiudicataria del servizio di stesura del "Piano Operativo Triennale 2017-2020 e Vision 2030 del porto di Taranto" di cui all'ordine del giorno: il Prof. Marzano, Dr.ssa Giulia Amati, il Dr. Dario Aponte, e la Dr.ssa Tocchi.

Documentazione trasmessa ai componenti con nota di convocazione prot. n. 7077/AGE/AG del 02.05.2017 e successiva nota di trasmissione documentazione prot. n. 7961/AGE/AG del 18.05.2017.

- **Primo argomento:** Bozza verbale n.1 del 27.04.2017
- **Secondo argomento:** Relazione metodologica del documento in argomento.

Inoltre, come richiesto da alcuni componenti, gli uffici della sezione Affari Generali hanno provveduto a condividere e trasmettere la Mailing List dei componenti dell'Organismo di partenariato della Risorsa Mare.

Alle ore **12.00**, il **Segretario Generale**, attesa la temporanea assenza del Presidente, coglie l'occasione per introdurre l'argomento oggetto della seduta odierna, "Piano Operativo Triennale 2017-2020 e Vision 2030 del porto di Taranto", illustrando a grandi linee il progetto globale la cui innovatività consiste nel voler coniugare uno strumento di pianificazione portuale di ampio respiro e più a lungo termine, con una costante attenzione al mercato e con l'intento di allineare la programmazione dello scalo a quella comunitaria, nonché alle principali *milestones* introdotte dalla riforma. Una programmazione volta ad amplificare le potenzialità vocazionali del Porto sempre più *business-oriented* senza trascurare sostenibilità ambientale-economica e sociale.

Conclude presentando ai componenti i componenti del gruppo di lavoro EY, ai quali è stato affidato il compito della stesura del documento. Per quanto attiene il POT, il SG fa presente che entro la *deadline* di 90 giorni – dalla data di insediamento del Comitato di Gestione - entro, dunque, il 21 giugno p.v., lo stesso dovrà essere approvato dal CdG stesso.

#### **1° argomento: Comunicazioni del Presidente.**

Il **Presidente**, alle ore 12,30 raggiunge il tavolo, porge il proprio saluto ai componenti e, constatata la regolare composizione dell'organismo, con la presenza di n° **9** componenti su **14**, dichiara formalmente aperta la seduta.

Il Presidente chiede ai presenti eventuali osservazioni in merito alla bozza di verbale trasmesso. In assenza di osservazioni il **Presidente** sottopone a votazione la bozza del verbale n. 01/2017 della seduta del 27.04 u.s.

La votazione ottiene il seguente esito:

- presenti: **9 (nove)**
- favorevoli: **9 (nove)**

- contrari: *nessuno*
- astenuti: *nessuno*

Pertanto, il verbale n. 01/17 viene approvato all'unanimità dei presenti.

Il **Presidente** propone di passare alla trattazione del 2° argomento all'o.d.g. ed invita il Segretario Generale ad illustrare il progetto sviluppato dalla E&Y.

**Secondo argomento all'odg: Predisposizione del "Piano Operativo Triennale 2017-2020 e vision 2030 del porto di Taranto": confronto E&Y, società aggiudicataria del servizio di stesura del documento in argomento.**

Il **Segretario Generale** sottolinea come il documento in elaborazione miri ad evidenziare il nuovo ruolo dell'AdSP, Ente dotato di spiccata volontà di rinnovamento al fine di realizzare di una altrettanto innovativa *Governance* dello scalo.

L'AdSP del Mar Ionio ha inteso da subito dare evidenza di questo nuovo approccio avviando la redazione di un Piano Operativo Triennale che abbia il duplice scopo di tracciare l'agenda dello sviluppo del Porto di Taranto nel triennio 2017-2019 e di disegnare una Vision al 2030, al fine di orientare le scelte strategiche nel prossimo futuro, valorizzando la vocazione del Porto in coerenza con le strategie nazionali, le politiche comunitarie e con i trend del mercato globale dello shipping. Invita la Dr.ssa Amati ad illustrare gli step in cui si articolerà il lavoro.

**La dr.ssa Amati**, con l'ausilio di slide, presenta il concept del documento di cui all'odg.

Illustra le varie fasi (cinque) in cui si articola il lavoro, ad iniziare con la prima fase di avvio di progetto, Kick-off, già esperita e nel corso della quale sono state definite la direzione strategica del progetto, nonché gli obiettivi della committenza. Si è tenuto infatti un primo incontro del Gruppo di Lavoro con i referenti dell'AdSP.

Oggi si sta espletando la fase di ascolto e di confronto con gli operatori locali e con gli stakeholder di rilievo nazionale e internazionale.

Il vero fulcro della proposta progettuale, continua la **dr.ssa Amati**, è costituito da un executive *summary* di quello che sarà il lavoro e che la EY presenterà a breve alla Committenza; successivamente, a seguito della prevista approvazione, si procederà con la stesura finale.

Il **Segretario Generale** evidenzia l'enfasi che il documento riserverà all'aspetto sociale, facendo, in tal modo, da eco al focus sui trasporti che si terrà nell'ambito del G7, a Cagliari il prossimo mese di giugno, dedicato appunto al "ruolo sociale delle infrastrutture". Si ritiene, infatti, di dover approfondire e quantificare anche il valore sociale che le infrastrutture strategiche devono necessariamente recare e che, nel caso dello scalo jonico, dovranno riallacciare quel rapporto con la città e la port community che, negli ultimi tempi, è venuto a mancare. Invita il Prof. Marzano ad illustrare l'attività di adeguamento dell'asset portuale e dunque di recepimento delle indicazioni del PSNL.

Il **Prof. Marzano** informa i presenti in merito alla stagione programmatica che si è portata avanti negli ultimi due anni e che è confluito nel documento *Connettere l'Italia*, allegato al DEF per le infrastrutture. Il Piano Operativo Triennale del Porto di Taranto si inserisce, quindi, nel processo di attuazione del disegno integrato e strategico di un approccio sistematico dal carattere innovativo del PSNL. Il valore di questo POT - a differenza di quanto prodotto in precedenza - consiste proprio nella redazione di un documento aperto al recepimento degli input da parte degli operatori in senso più ampio e non più solo circoscritto al solo ambito portuale.

Momento focale di questo nuovo approccio, sarà sicuramente la Conferenza Nazionale delle AdSP, momento in cui tutti i protagonisti portuali, riuniti a livello nazionale, potranno coordinare la programmazione condivisa e rappresentare le *best practices* per il tavolo, tenendo in alta considerazione il ruolo strategico che si ascrive alle infrastrutture marittime e insito nella riforma stessa, al fine di accettare la sfida sul livello socio-economico in toto. Suggerimenti e scambi di opinione in merito, conclude, saranno di sicuro utili e graditi.

Il **Presidente** invita tutti i partecipanti al tavolo ad esternare le proprie valutazioni e considerazioni che potranno essere recepite al fine di contribuire alla gestazione dell'elaborato. Invita, dunque, i presenti a voler condividere proposte e criticità, in maniera sintetica, che potranno fungere da spunti da sviluppare.

Il **Comandante Capitaneria di Porto di Taranto, CV (CP). Claudio Secondo Durante**, condivide con i presenti la posizione dell'Amministrazione che rappresenta, informando che, pur muovendosi in un ambito legislativo notoriamente "ingessato", si stanno facendo grandi sforzi di concerto con l'AdSP, ai fini di una congiunta valutazione delle normative portuali, onde essere pronti ad accogliere i nuovi traffici che potranno affacciarsi all'ambito portuale e garantire allo scalo la competitività, pur nella salvaguardia degli standard di sicurezza della navigazione.

L'Ing. **Roberto Laghezza**, *componente supplente, in rappresentanza degli operatori ferroviari operanti in porto*, introduce il proprio intervento con l'auspicio di una prossima partenza dal porto di Taranto del trasporto merci su ferro.

Per raggiungere il traguardo del trasporto su ferro in ambito portuale, sottolinea, occorre lavorare molto in termini di competitività, con interventi importanti per lo più sulle componenti gestionali.

Esiste, continua, un piano di adeguamento di tutta la rete nazionale e dei terminali con investimenti per binari più lunghi, treni con sagome aumentate, e con interventi relativi ai tempi delle operazioni di terminalizzazione (primo/ultimo miglio) al fine di garantire la competitività di detta modalità.

Come noto con il progetto di potenziamento della stazione di Cagioni, sarà possibile formare treni da 750 metri che potranno servire il Molo Polisettoriale, in grado di raggiungere direttamente la banchina, per l'organizzazione delle operazioni che si svolgeranno sul terminal (gestione, carico, scarico). Occorre, pertanto, individuare le scelte giuste da intraprendere per incoraggiare lo sviluppo dei traffici su ferro. Il trasporto della merce sulla direttrice adriatica, ad esempio, può svolgersi su strada o su ferro, ma è intuibile come quest'ultima modalità sia più lunga e occorre un grande lavoro prevalentemente in infrastrutture ed in una gestione adeguata della politica delle tariffe per far sì che si intercetti almeno il 30% della merce attualmente trasportata su gomma.

Il **Presidente**, sull'argomento, precisa come l'incidenza del costo della modalità ferro sia più elevato nelle regioni meridionali rispetto a quelle del nord Italia a causa della distanza da coprire e, conseguentemente i porti del sud risultano essere ancora una volta penalizzati rispetto agli scali del Nord Italia. Se si intende quindi far superare al sud il gap economico che lo distanzia dal Nord, occorre una soluzione in grado di offrire condizioni competitive rispetto ai noli marittimi o costo del trasporto su gomma. L'obiettivo di trasferire almeno il 30% del trasporto da gomma a ferro, dunque, potrà essere raggiungibile solo con un intervento sull'intera catena logistica che vede coinvolti i porti del Mezzogiorno.

Il **Dr. Vincenzo Latorre**, *Rappresentante degli Armatori*, prende la parola per manifestare il proprio apprezzamento circa l'iniziativa di creare un documento di Vision del porto al 2030, che auspica sia un lavoro orientato alla trasparenza delle progettualità e che possa conferire un volto nuovo a tutto il porto. E' dell'avviso che gli operatori abbiano un peso notevole nell'asset portuale e che se gli stessi non sono in grado di offrire servizi adeguati ed efficienti non possono essere competitivi. L'efficienza va ricercata, quindi, nel miglioramento dei servizi e nello snellimento delle procedure burocratiche con

l'obiettivo comune di attrarre business ed intercettare traffici. Auspica si possa prendere lezione dagli errori del passato.

Ad oggi, continua il componente, gli operatori hanno perso circa il 30-40% dei traffici, nonostante gli interventi infrastrutturali in corso in ambito portuale, che, auspica, si tradurranno presto in numeri di navi e volumi di traffico. Il Porto di Taranto ha grandi potenzialità inesprese spesso a causa della inadeguatezza dei servizi portuali che pertanto mettono in discussione l'efficienza e la competitività dello scalo stesso. A suo avviso oggi, meno che mai, si può perdere la scommessa di far arrivare nuovi clienti a causa dei costi dei servizi offerti dallo scalo. Nell'era del gigantismo navale, conclude, lo scalo Jonico, con infrastrutture moderne, paradossalmente perde traffici.

Con riferimento, all'attività crocieristica in corso, inoltre, fa presente che se da un lato rappresenta una grande opportunità per lo sviluppo del porto, non bisogna dimenticare che accanto ai grandi armatori - pochi, giganti e notoriamente dei *Price-maker* - la categoria include, altresì, altri armatori, per definizione *price-taker*, che sicuramente vanno ascoltati.

La **Dr.ssa Victoria Pedone**, *Rappresentante degli operatori di cui agli artt. 16 e 18*, condivide quanto detto dagli altri componenti e sottolinea l'aspetto concreto che a suo avviso la *Vision* dovrà presentare. Coglie l'occasione per sottolineare la fondamentale importanza che acquisisce per gli operatori lo sviluppo infrastrutturale in corso, volto a rendere accattivante il porto per ogni tipo di traffico.

Il **Dr. Luciano Elpiano**, *Rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto*, dichiara di condividere la necessità di una particolare attenzione al processo di trasformazione che ha investito il porto negli ultimi anni. Oggi si può e si deve parlare di un porto nuovo, di un porto all'avanguardia, che esce da un periodo di difficoltà per aprirsi a nuove opportunità di sviluppo. E il ruolo degli operatori è quello di lavorare per attrarre traffici.

Interviene l'**ing. Giancarlo Quaranta**, presente alla seduta odierna in veste di esperto in materia di traffici marittimi siderurgici, indicato da Confitarma. Informa di aver avuto un confronto con gli ospiti dell'EY su ciò che diventerà il porto di domani, sul ruolo che avrà l'Ilva nell'assetto portuale, a seguito delle alterne vicende che l'hanno vista cambiare veste dopo aver vissuto per decenni il ruolo di protagonista indiscussa nel sistema Porto. Esprime l'apprezzamento per gli sforzi compiuti dall'Amministrazione portuale, per tutto ciò che si sta mettendo in campo per delineare un piano strategico unico, in grado di riflettere le esigenze degli operatori del porto.

Interviene il **Dr. Francesco Lippo**, che assiste all'odierna seduta in qualità di uditore, indicato da Assiterminal. Esprime forte interesse per quanto presentato e per la lungimiranza adottata nella *Vision* proposta. Ricorda ai presenti che in passato, gli operatori ex. artt 16-18, pur di lavorare e di assecondare le esigenze dei clienti, hanno dovuto svolgere anche attività di logistica. Oggi la situazione si presenta più delicata, poiché ci troviamo di fronte ad un calo generalizzato dei traffici e, dunque, auspica che di logistica, in collaborazione con gli operatori, si occupino imprese più attrezzate, capaci con la loro professionalità di rendere più attrattivo e maggiormente competitivo il Porto di Taranto, consentendo per questa via di ampliare la qualità dell'offerta ed evitare di dover agire, per attirare i traffici, unicamente, sulla leva delle tariffe concorrenziali, sia pure nel rispetto dei costi minimi. Detto ciò, per quanto il Porto sia in continua trasformazione, a suo avviso permangono, ancora, carenze di altro tipo, quali l'assenza di silos, di spazi di stoccaggio, ecc..

Il **Sig. Oronzo Fiorino**, *Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto*, sottolinea con soddisfazione come per la prima volta si senta parlare di interventi del Governo su Taranto e non più soltanto di ricorsi, di lavori bloccati e intoppi burocratici, ecc. Il componente (supplente) ripercorre in breve le vicende che hanno portato alla messa in liquidazione della società TCT, e ricorda come, nonostante i grandi sacrifici da parte di tutti i soggetti pubblici e privati per andar incontro alle esigenze

della società taiwanese, quest'ultima abbia comunque lasciato lo scalo ionico per stanziarsi altrove. Oggi, continua, si parla di un porto dall'aspetto rinnovato che a breve consentirà l'attracco di navi giganti grazie ai nuovi fondali. Auspica, tuttavia, che oggi, l'intervento del Governo si estenda anche al re-integro degli ex lavoratori di TCT e dell'indotto, che ad oggi sono rimasti anche senza cassa integrazione.

In riferimento a quanto rappresentato dal comandante della Capitaneria di porto, in tema di sicurezza, sottolinea che nel porto di Taranto si è sempre tenuto nella dovuta considerazione l'aspetto della security sia marittima che portuale.

Per quanto attiene i servizi, gli stessi sono stati sempre resi in maniera eccellente e non vi sono mai state segnalazioni negative nel merito. In più occasioni, inoltre, al fine di attrarre traffico, gli operatori sono stati anche disposti ad abbassare le tariffe, pur garantendo elevati standard di qualità e sicurezza.

Tuttavia – con riferimento al Corpo dei Piloti – non è possibile che vengano chieste centinaia di migliaia di euro alla società che sta effettuando i dragaggi, obbligandola a servirsi del servizio piloti per spostare un pontone, in nome della sicurezza della navigazione. Tali circostanza rischiano di vanificare sforzi e sacrifici fatti a monte. Sicuramente la sicurezza in ambito portuale è di fondamentale importanza ma è necessario un equilibrio tra le parti coinvolte.

**Il Dr. Emidio Albani**, *Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto*, sottolinea come siano innegabili i passi avanti che si sono riusciti a compiere in ambito portuale. Esprime ammirazione per il lavoro presentato dal Segretario Generale e per la competenza che si può riscontrare nella società che si sta dedicando alla stesura del documento. Chiede delucidazioni in merito alla ricaduta occupazionale, pur se di massima, che potrà avere la serie dei progetti in corso e di prossima di esecuzione in porto. Chiede, pertanto, se esiste una stima, seppur approssimativa, delle possibilità occupazionali che gli interventi previsti potranno generare.

**Il Presidente** informa in merito alle previsioni esistenti relative ai piani industriali già conosciuti ed in corso di realizzazione. Per quanto attiene il Molo Polisettoriale, ad esempio, conclude, molto dipenderà dalle attività che vi si andranno a stanziare.

**Il Dr. Pasquale Cippone**, *Rappresentante degli Spedizionieri*, condivide con i presenti una riflessione in ordine agli ultimi interventi del premier Gentiloni, che, sul tema della Via della Seta, ha parlato dei porti di Genova e Trieste, e non di Taranto, nonostante per la città ionica attualmente si stiano investendo fondi pubblici nazionali. Ora, continua il componente, occorre superare e vincere gli egoismi degli altri porti sul tavolo nazionale.

L'aspetto della sicurezza marittima e sociale non può prescindere dall'aspetto dei costi. Occorre, continua, stabilire costi minimi e obbligatori per tutti i porti. A livello centrale, occorrerebbe trovare un *modus operandi* comune condiviso e applicato. Auspica, in conclusione, che si possa iniziare veramente a ragionare per Sistema Portuale, al fine di evitare, il fenomeno di costi diversi da porto a porto; e per evitare altresì gestioni più o meno arbitrarie, che andrebbero a danneggiare la leale concorrenzialità tra gli scali.

Interviene in merito il **Dr. Marco Caffio**, *Rappresentante degli Agenti e Raccomandatori Marittimi*, sostenendo *in primis* l'esigenza di uno snellimento delle procedure burocratiche per rendere lo scalo Ionico competitivo nell'attrarre nuove linee e nuove rotte. A suo avviso lo scalo dovrebbe investire e puntare maggiormente sulla diversificazione. Ad esempio, con riferimento alla presenza della raffineria, si potrebbe anche pensare di avviare l'attività di bunkeraggio alle navi di passaggio in modo tale da poter presentare un'offerta di servizi portuali completi. Inoltre, in passato, conclude il componente, esisteva un'area di custodia temporanea in ambito portuale, presso il Molo Polisettoriale, dedicata ai container, ora è stata notevolmente ridotta.

Il **Prof. Marzano** chiede informazioni in merito alla presenza o meno di un'area adibita al citato scopo.

Il **Presidente** propone di organizzare una riunione con i servizi tecnico-nautici e la Sanità Marittima, al fine di individuare un'area che possa essere utilizzata come area di custodia temporanea, anche ad uso condiviso da più operatori, ed invita i presenti a proporsi per la gestione della stessa.

Il **Dr. Giovanni Puglisi**, partecipante alla riunione odierna in qualità di componente supplente del *Rappresentante degli Industriali*, sottolinea come l'associazione degli industriali abbia sempre compiuto il proprio dovere, e proprio grazie all'industria il territorio ha potuto accogliere società quali la Belleli, e l'ENI che ha dato un forte impulso al traffico petrolifero; l'ILVA, che ha determinato il boom dell'acciaio, tutte attività che hanno sviluppato, a catena, altre attività indotte e servizi correlati lato mare, per i quali, in tutta la storia del porto, non si sono mai riscontrate lamentele, né relative all'efficienza o alla sicurezza, e né ai costi. Qualche tempo fa, continua, lo scalo ha accolto il traffico Ro-Ro dei traghetti Grimaldi, ed anche in quel caso la società è stata sin da subito messa nelle condizioni di operare sul territorio ionico al meglio, con tariffe agevolate rispetto a quelle che vengono applicate in altri porti.

Quindi, conclude, non appena si profila l'occasione, gli operatori portuali si mettono repentinamente a disposizione anche con tariffe più che competitive, pur di lavorare.

Già in passato, all'arrivo di TCT, si valutò la possibilità di proporre una tariffa omnicomprensiva sulle banchine del porto commerciale che, però, poi fu aspramente osteggiata dagli stessi armatori.

L'ing. **Giancarlo Quaranta**, propone un confronto con un benchmark nazionale e europeo in modo da avere uno spunto anche di riflessione congiunta per decidere un percorso da intraprendere che sia in grado di garantire la sicurezza senza trascurare la competitività.

Il **Presidente** coglie l'occasione per evidenziare come questo sia proprio lo spirito con cui si è inteso stendere la bozza del POT. Successivamente ad un momento di riflessione congiunta con gli operatori, al fine di recepire le esigenze che emergono dal confronto con tutti gli attori coinvolti in ambito portuale, sarebbe utile, portare avanti un lavoro di marketing con tariffe riviste e ricalibrate da adattare agli eventuali servizi, anche perché, conclude, la tariffa è sicuramente importante, ma non bisogna trascurare il valore da attribuire alla qualità del servizio stesso.

In tal modo si mira a risolvere le tante criticità che nel passato hanno segnato l'ambito portuale per individuare una nuova Vision che possa sanare quelle criticità ed evitare problemi per il futuro.

Anche il **Segretario Generale** dell'Ente, Dr. Fulvio Lino Di Blasio, invita tutti i presenti ad un confronto, e a trasmettere agli uffici dell'Ente eventuali suggerimenti/riflessione che potranno rivelarsi utili all'elaborazione della bozza del documento che sarà sottoposto all'approvazione del Comitato di Gestione.

Alle **ore 13.40**, il Presidente, in assenza ulteriori interventi, dichiara conclusa la seduta.

Del che è stato redatto il presente verbale che verrà sottoscritto dal Presidente previa approvazione del contenuto da parte dei componenti.

Successivamente il presente verbale sarà inviato ai componenti del Comitato di Gestione e reso disponibile per la consultazione sul portale istituzionale dell'AdSP del Mar Ionio (art.6 del DM in data 18.11.2016).

*Il Presidente*  
*Prof. Avv. Sergio Prete*

