



ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE

VERBALE N° 04/17

Il giorno **19 Giugno 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 di preavviso prot. n. 8226/AGE/AG del 24.5.2017 e successiva nota prot. n. 9332/AGE/AG del 16.06.2017.

Argomenti all'o.d.g.:

1. Comunicazioni del Presidente
2. Espressione del parere in ordine all'adozione del "Piano Operativo Triennale 2017-2019 e vision 2030 del porto di Taranto" (comma 3, lett. b) dell'art. 11bis della L. 84/94)
3. Varie ed Eventuali.

Risultano presenti alla seduta del 19 Giugno 2017:

1.	Sergio	PRETE	Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio	Presidente
2.	Claudio Secondo	DURANTE	Comandante Capitaneria di Porto di Taranto	Componente
3.	Vincenzo	LATORRE	Rappresentante degli Armatori	Componente
4.	Giovanni	PUGLISI	Rappresentante degli Industriali	Componente supplente
5.	Victoria	PEDONE	Rappresentante degli operatori di cui agli artt. 16 e 18	Componente
6.	Pasquale	CIPPONE	Rappresentante degli Spedizionieri	Componente
7.	Luciano	ELPIANO	Rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Componente
8.	Roberto	LAGHEZZA	Rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Componente supplente
9.	Marco	CAFFIO	Rappresentante degli Agenti e Raccomandatori Marittimi	Componente
10.	Maria Serena	PRIMICERI	Rappresentante degli Autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Componente
11.	Oronzo	FIORINO	Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto	Componente supplente
12.	Emidio	ALBANI	Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto	Componente
13.	Carmelo	SASSO	Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto	Componente
14.	Leonardo	GIANGRANDE	Rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Componente

Sono presenti il Segretario Generale dell'Ente, Dr. Fulvio Lino Di Blasio, il Dr. Francesco Benincasa, Dirigente della *Direzione Affari Generali e Internazionali/Programmazione/Personale* 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.

Attesa l'impossibilità di trasmettere via e-mail la documentazione afferente il secondo argomento all'ordine del giorno, la stessa è stata trasmessa ai componenti a mezzo "we transfer" in data 16/06/2017.

Alle ore 11:10, il **Presidente**, constatata la regolare composizione del Comitato, con la presenza di n° 12 componenti su 14, dichiara aperta la seduta.

1° argomento: Comunicazioni del Presidente.

Il **Presidente** porge il proprio saluto ai componenti intervenuti ringraziandoli per aver contribuito al processo revisionale del documento in discussione e per aver risposto positivamente al susseguirsi incalzante delle sedute dell'Organismo. Sottolinea che il parere dell'OdPRM tiene conto dei termini previsti dalla L. 84/94 e successive modificazioni che fissa, entro i novanta giorni dall'insediamento del Comitato di Gestione, l'approvazione - da parte dell'organo medesimo - del Piano Operativo Triennale concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche.

2° argomento: Espressione del parere in ordine all'adozione del "Piano Operativo Triennale 2017-2019 e vision 2030 del porto di Taranto" (comma 3, lett. b) dell'art. 11bis della L. 84/94).

Il **Presidente** comunica che le osservazioni e le richieste di integrazione emerse nel corso della seduta dell'OdPRM del 13 giugno scorso sono state accolte e trasferite nel documento aggiornato dai consulenti di EY che hanno, altresì, provveduto a modificare la suddivisione del documento in capitoli prevedendo, in appendice, una prospetto sintetico delle azioni di piano che rappresentano l'avvio del percorso di realizzazione della Vision del Porto di Taranto, ponendo le basi per una nuova stagione di innovazione, competitività e rilancio del territorio. Evidenzia come il POT sia basato su una programmazione molto impegnativa che prevede un processo di aggiornamento annuale attraverso il coinvolgimento attivo di tutte le strutture dell'AdSP, in un'ottica di valorizzazione delle rispettive competenze. Sottolinea, inoltre, come le varie azioni proposte possano essere ulteriormente accorpate attraverso un processo di razionalizzazione volto ad individuarne le priorità.

Il **Segretario Generale**, Dr. *Fulvio Lino Di Blasio*, presenta ai componenti il lavoro di ridefinizione del documento in discussione che è stato riorganizzato seguendo le indicazioni ricevute nel corso della precedente seduta. Riporta, quindi, in maniera sintetica, la nuova immagine del POT attraverso la presentazione delle 5 parti in cui il documento è stato suddiviso:

- *Parte I - Il contesto di riferimento*: inquadra il settore della portualità a livello globale, in armonia con l'insieme dei documenti strategici e in un'ottica aziendale, con un focus su alcuni settori che possono avere un impatto significativo anche sul business portuale. La prima parte prevede, altresì, un approfondimento sulle sfide della portualità e dello shipping al 2030 che rappresenterà un momento di verifica di tutte quelle già indicate dalla DG Move della Commissione Europea. A tal proposito, informa i presenti che nel corso dell'ultimo forum del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo - tenutosi a Bruxelles il 16 giugno scorso - è stata ribadita la forte attenzione che l'UE sta riservando alla verifica ed al monitoraggio dello stato di avanzamento delle attività connesse al raggiungimento degli obiettivi per la politica TEN-T al 2030. Evidenzia, inoltre, che le attività dell'Ente sono in linea con il dettato dei regolamenti

europei afferenti gli aspetti di policy e ambientali come, ad esempio, l'utilizzo di combustibili alternativi. Il Segretario Generale rimarca l'approccio realistico del documento in discussione che è stato definito partendo dall'analisi della fotografia attuale del porto finalizzata alla costruzione di obiettivi che tengano conto della dimensione europea e delle potenzialità di sviluppo dello scalo jonico.

Alle ore 11:20 giunge il **Sig. Carmelo SASSO**, *rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto*. Pertanto, il numero di componenti presenti è di **13** su **14**.

- *Parte II - La competitività del sistema-paese e i porti italiani*: dedicata all'analisi della competitività del sistema-paese con un focus sui porti italiani e sulle strategie nazionali per il sistema mare. Il Segretario Generale specifica che il documento in discussione analizza l'impatto che la riforma del sistema portuale italiano ha avuto nei singoli scali nazionali attraverso il confronto tra porti che, prescindendo da qualsivoglia azione di "cannibalismo", viene considerato come strumento di analisi delle possibili opportunità che il porto di Taranto ha nel contesto portuale nazionale, anche nell'ottica di differenziare la relativa offerta e la caratterizzazione di altri scali.
- *Parte III - Il porto di Taranto oggi*: dedicata all'analisi del porto di Taranto oggi. Il Segretario Generale informa che il documento riserva uno spazio di riflessione sullo stato di avanzamento delle opere infrastrutturali incluse nel precedente POT 2012-2014 e sugli strumenti di programmazione esistenti per raccogliere elementi di supporto alla costruzione della vision per il porto di Taranto che ponga l'accento su elementi di sviluppo e programmazione strategica quali, ad esempio, la digitalizzazione, l'intermodalità, ecc. Nell'ambito della parte terza, il POT dedica una sezione alle performance del porto, nell'ambito della quale si offre un'analisi dell'andamento dei traffici parallelamente alla descrizione dei servizi portuali e dei relativi costi, nell'ottica di comprendere le prospettive di efficienza e capacità nonché per rappresentare e proporre servizi anche in modo complementare rispetto ad altri porti nazionali. Il Segretario Generale evidenzia come il documento presenti un'analisi delle relazioni logistiche – supportata anche da evidenze statistiche di dettaglio – quale punto di partenza irrinunciabile per tracciare la traiettoria di sviluppo futura del porto e per provare a valutare la catchment area del porto di Taranto, così da caratterizzare meglio il tessuto logistico e produttivo di riferimento. Ciò nell'ottica di capire lungo quali direttrici – sia a livello ferroviario che di eventuale zona economica speciale - poter orientare il proprio business guardando al 2030 ribadendo, comunque, la centralità dell'ambito portuale.
- *Parte IV - Port vision 2030*: dedicata alla port vision 2030, per la quale è stato richiesto allo staff di EY di raccogliere, con dovizia di dettagli, i target e le aspettative che l'Ente dovrà perseguire nonché le relative modalità per il raggiungimento degli stessi. Comunica che è stata ampliata la descrizione della sezione dedicata al "*Port of the future*" nella quale sono state inserite le funzioni propulsive e di aggregazione imprenditoriale da attuare in quello che sarà il *porto 4.0*, attraverso l'innovazione e offrendo alle imprese gli strumenti e le condizioni per creare attività legate allo shipping grazie alla valorizzazione delle competenze e delle peculiarità esistenti. Pone l'accento sulla sezione dedicata al rapporto "*porto-territorio*" ed alle relative azioni volte allo sviluppo delle attività crocieristiche, nonché all'individuazione di nuove iniziative di finanziamento e di partnership tra le realtà legate al binomio città-porto.
- *Parte V - Le azioni di piano*: dedicata alle azioni per il triennio 2017-2019 che, grazie ad un lavoro minuzioso di razionalizzazione tra obiettivi e azioni proposte, delinea 35 azioni che rappresentano l'avvio del percorso di realizzazione della Vision del Porto di Taranto, ponendo le basi per una nuova stagione di innovazione, competitività e rilancio del territorio, sebbene in continuità con le precedenti programmazioni. Le azioni del triennio di piano sono state articolate su sette assi di sviluppo:
 - Innovazione Digitale
 - Infrastruttura fisica e tecnologica

- Partnership
- Sviluppo e miglioramento offerta servizi portuali
- Organizzazione dell'ente
- Porto e territorio
- Sostenibilità ambientale

Il Segretario Generale specifica che l'obiettivo è quello di allineare le azioni in essere (e realizzate nel triennio) con altre attività non ancora realizzate ma inserite in un'ipotesi di fattibilità che permetta di allineare le competenze dello scalo a quelle che sono le richieste del mercato.

Il **Presidente** precisa che la stesura del POT rientra in un momento di grande trasformazione del porto di Taranto e che, al di là di punti stabili su cui fondare una prospettiva futura, lo scalo si presenta come una sorta di *greenfield* su cui incardinare diverse ipotesi di sviluppo. Parte del futuro del porto sarà, quindi, legato alla tipologia di clienti ed ai traffici che le imprese portuali saranno in grado di attrarre. Rappresenta, inoltre, che il POT prevede un processo di revisione annuale che ambisce a rendere la programmazione e le prospettive di sviluppo il più concrete possibile. Evidenzia, inoltre, come il completamento del processo di adeguamento infrastrutturale che sta interessando il porto di Taranto implicherà un ulteriore reinquadramento delle attività. In tale contesto restano, tuttavia, dei punti fermi come, ad esempio, la cessione dell'Ilva che oggi permette di conoscere chi sono i nuovi interlocutori del porto. A tal proposito, informa i componenti che l'Ente ha già chiesto al Ministero dello Sviluppo Economico di conoscere il piano di movimentazione portuale della AM al fine di avere un primo dato concreto con una prospettiva di movimentazioni che sembra tornare ad essere interessante.

Evidenzia come i principali punti di sviluppo siano legati da un lato alla tipologia di operatori e attività che andranno ad interessare le aree del Molo Polisettoriale - oltre a quelli che vorranno avviare nuove attività utilizzando i nuovi spazi disponibili - dall'altro alle nuove tipologie di traffico che si andranno a sviluppare sulla calata IV (precedentemente utilizzate dalla Cementir) ormai rimessa sul mercato per un utilizzo pubblico o esclusivo. Ciò in aggiunta ai lavori di ampliamento del IV sporgente e alla disponibilità della Piattaforma Logistica che sta richiamando l'interesse da parte di nuovi possibili clienti. Il Presidente fa presente che lo stesso discorso è valido per le prospettive di sviluppo legate al turismo, per le quali bisognerà attendere i feedback della prima stagione crocieristica per valutare ulteriori opportunità di attrarre nuovi operatori o, se del caso, un unico terminalista che possa operare sul territorio o, infine, concretizzare l'acquisizione di aree demaniali per lo sviluppo di attività diportistiche in senso più ampio. Prosegue rimarcando come, oltre a promuovere l'adeguamento delle infrastrutture portuali, l'Ente si trova a vivere una fase in cui si è chiamati a ragionare su ipotesi di sviluppo che guardino al futuro in senso lato. A tal fine, precisa che il POT ha inteso rappresentare un'immagine del porto in linea con gli studi di settore e gli orientamenti recenti che non escludono, tuttavia, possibili modifiche e adattamenti a quello che sarà lo scenario futuro del porto di Taranto. Porta l'esempio del traffico containerizzato e del fatto che la vision attuale può tendere ad avere un numero inferiore di container ma non esclude la possibilità che sul Molo Polisettoriale si possano prevedere percentuali di transhipment in considerazione della previsione di un percorso di polifunzionalità delle aree che insistono sul Molo Polisettoriale.

Prosegue evidenziando come il POT si configuri come strumento improntato sul coinvolgimento dell'AdSP in azioni rivolte al territorio ed alla promozione della cultura marittima che ambisce allo sviluppo di un cluster portuale. A tal proposito, ponendo l'accento su come quello appena esposto sia un tema molto a cuore all'Ente, segnala che l'AdSP ha candidato una proposta progettuale volta alla realizzazione di un centro studi in ambito portuale che si configuri anche come acceleratore di impresa, sul modello dell'olandese Port XL il cui fine è quello di agevolare, in collaborazione con altri Enti, nuove startup da avviare in ambito portuale e retroportuale.

Precisa che si è proceduto ad un'ulteriore rivisitazione del POT sui temi legati all'istituzione di una Zona Economica Speciale (ZES), ricordando che è imminente la pubblicazione del Decreto Legge con cui saranno avviate le relative procedure istitutive delle citate zone. Puntualizza che,

mentre in precedenza si parlava della possibilità di istituire una ZES a Taranto, Gioia Tauro, e Napoli-Salerno, oggi il citato Decreto Legge prevede che le ZES siano attivate nelle aree portuali delle regioni italiane meridionali dell'Obiettivo "Convergenza". Il Presidente ricorda ai componenti che le iniziative precedentemente portate avanti a livello regionale erano ben lontane dalla previsione di istituire una ZES in ambito portuale mentre oggi i porti diventano il fulcro anche per la relativa gestione delle ZES e per lo sviluppo di attività logistiche, culturali e turistiche in aggiunta al beneficio fiscale che le stesse andranno a far ricadere sul territorio. Il Presidente informa, altresì, che il citato decreto prevede che la richiesta di istituzione di una ZES sia corredata da uno studio strategico e che venga avanzata da parte dell'amministrazione regionale. A tal proposito, rappresenta come l'Ente si trovi di fronte ad un impasse istituzionale, in quanto il porto di Taranto è, da tempo, considerato il porto asservito anche ai traffici della regione Basilicata. In tale contesto, non è ancora chiaro se la richiesta di istituzione della ZES debba, quindi, essere avanzata in maniera congiunta da entrambe le regioni o se, considerando l'apertura del decreto anche ad altri porti "core", si andrebbe ad aprire una possibilità anche per il porto di Bari. Il Presidente ribadisce, tuttavia, come l'istituzione di una ZES nel porto di Taranto rappresenterebbe una partita importante che consentirebbe di attrarre nuovi insediamenti produttivi e, al contempo, di permettere al porto di Taranto di proporsi in maniera più competitiva rispetto ai porti del Mediterraneo che già dispongono di zone con fiscalità agevolata. Conclude riferendo che il POT ha riassunto il piano di azioni da intraprendere in 35 macro attività suddivise in varie tematiche individuate dal Segretario Generale, alcune delle quali (come, ad es. innovazione digitale, infrastruttura fisica e tecnologica) con priorità che possano concretizzarsi anche attraverso partnership e accordi istituzionali. In merito ai servizi proposti, precisa che il documento presenta un quadro completo degli stessi, oltre a quelli tecnico-nautici, in quanto si ritiene necessario procedere ad una comparazione con gli altri porti per ambire ad una omogeneità degli stessi. Con riferimento all'organizzazione dell'Ente per la messa in atto delle nuove funzioni previste nel processo di riforma del sistema portuale nazionale (ad es. Sportello Unico Amministrativo, pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale) informa che è già stato avviato un processo di adeguamento alle direttive nazionali ed europee nell'ambito del quale sarà valorizzato il rapporto con la città ed il territorio. Chiede, quindi, ai componenti di esprimere il proprio parere in merito al documento in discussione.

Il Dr. Leonardo Giangrande, *Rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto*, evidenzia come la nuova normativa in materia portuale obblighi tutti a guardare avanti in una prospettiva a lungo termine e si dichiara favorevole alla revisione annuale delle opportunità e delle proposte raccolte nel documento; soprattutto in considerazione del momento di costante cambiamento che sta interessando il porto di Taranto e dell'ultimazione dei lavori con cui si andrà a colmare il gap infrastrutturale che divide ancora lo scalo da altri competitor. Sottolinea come sia d'obbligo procedere ad una rivisitazione costante del documento in discussione per la quale l'OdPRM è chiamato ad agire anche nell'ottica di contribuire alla costruzione di un nuovo legame tra la città ed il porto. Prosegue sostenendo l'importanza di supportare l'istituzione della ZES nel porto di Taranto, quale volano per lo sviluppo delle città e invita, quindi, i componenti a fare rete per superare il gap accumulato negli ultimi anni e dare forza al territorio, non in termini assistenzialistici ma di collaborazione per la costruzione di un futuro diverso. Sostiene, inoltre, la necessità di attuare un cambio culturale anche per le imprese rappresentate da ciascun componente ed invita tutti a rendersi promotori della competitività dello scalo. Il Dr. Giangrande, sulla base della propria esperienza di impresa, rappresenta la necessità di cooperare con il sistema regionale e locale per promuovere la diversificazione quale indirizzo importante per le attività portuali, strumento strategico volto alla valorizzazione di tutto quello che il mercato ed il territorio valorizzando, ad esempio, il settore agroalimentare. Conclude sostenendo la necessità di partire dall'individuazione delle necessità del territorio per costruire un'offerta adeguata magari guardando anche alle *best practice* di altri imprenditori per cogliere peculiarità e nuovi indirizzi da mettere in campo.

Il **Presidente** ringrazia il Dr. Giangrande e comunica la volontà di istituire dei gruppi di lavoro in seno all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare che, sotto la guida dell'AdSP e grazie alle competenze di ciascuno dei componenti, possano agevolare e sostenere l'attuazione delle diverse azioni incluse nel POT.

Informa che, nel pomeriggio, il Comitato di Gestione prenderà atto del recesso dalla Società Distripark in liquidazione e della relativa dismissione della partecipazione dell'AdSP cui l'Ente partecipa unitamente alla CCIAA Taranto ed il Comune di Taranto. Il Presidente specifica che la scelta è mossa da motivi giuridici e legali, in quanto l'art. 6 L. 84/94, modificato dall'art. 7 del D.Lgs. 169/2016 impedisce che le Autorità di Sistema Portuale partecipino in società che abbiano finalità diverse dalla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale. Informa, inoltre, in passato l'AP aveva proposto di acquisire il progetto di che trattasi impiegando anche risorse dirette dell'Ente ma la proposta non è stata mai accolta. Aggiunge che è tuttora in corso la procedura di liquidazione della società le cui tempistiche non sono compatibili con quelle dell'AdSP, pertanto a seguito della seduta odierna del CdG, l'Ente provvederà a comunicare l'esito di tale decisione anche agli altri Soci, al Ministero alla Infrastrutture e Trasporti ed alla Regione Puglia. Comunica, infine, che l'Ente continuerà a garantire il proprio contributo al progetto in maniera differente, con soluzioni alternative soprattutto in considerazione della possibile istituzione della ZES che garantirebbe una valorizzazione delle aree retroportuali dello scalo ionico.

Il **Dr. Leonardo Giangrande**, *Rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto*, rappresenta il suo dissenso rispetto alla decisione esposta dal Presidente, in quanto il progetto Distripark rappresentava un'opportunità di fondamentale importanza per il territorio e per lo sviluppo del retroporto di Taranto – unitamente al progetto Agromed i cui fondi risultano ancora inutilizzati - e informa i componenti della volontà di manifestare apertamente la sua contrarietà una volta che l'Ente provvederà ad ufficializzare la dismissione della propria quota societaria.

L'**Ing. Roberto Laghezza**, *Rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto*, esprime il suo giudizio positivo in merito al documento in discussione, sia per l'analisi dello scenario che per le azioni concrete che sono incluse nel POT. Rappresenta, infatti, che il documento fornisce un'impressione reale e tangibile che non guarda a programmi irrealizzabili ma offre spunti interessanti e perseguibili anche per la parte ferroviaria, proponendo azioni significative sia per il Molo Polisettoriale che per la Piattaforma Logistica. Aggiunge che il Piano è coerente con le azioni promosse da RFI con riferimento al potenziamento della rete infrastrutturale del porto di Taranto - incluso l'intervento connesso alla stazione di Cagioni e la predisposizione del collegamento al V Sporgente – che nel 2019 renderà operative le citate aree portuali e retroportuali del porto di Taranto.

L'Ing. Laghezza ritiene interessante la prospettiva di ampliamento del V sporgente, in quanto l'ampliamento dei collegamenti futuri con la stazione di Cagioni migliorerà l'efficienza delle infrastrutture portuali, coerentemente con i volumi ed i target attesi. Prosegue evidenziando come, per la modalità di trasporto su ferro, il container rappresenti l'elemento di riferimento su cui puntare. Evidenzia, altresì, che, per diverse ragioni, il container non si configura più come il core business del porto di Taranto ma i volumi ipotizzati per il trasporto su ferro di fatto sono concretamente realizzabili con i treni che saranno disponibili grazie agli investimenti in corso d'opera. L'Ing. Laghezza evidenzia la persistenza della questione connessa alla capacità residua e puntualizza che, se nel 2030 si dovesse assistere all'auspicato incremento dei traffici, lo scalo disporrà sicuramente di una capacità residua. L'Ing. Laghezza evidenzia la positività e la coerenza del documento, sia dal punto di vista infrastrutturale che della capacità di rete e comunica di accogliere favorevolmente la volontà dell'Ente di costituire gruppi di lavoro, manifestando la propria disponibilità a farne parte.

Il **Presidente** ringrazia l'Ing. Laghezza ed evidenzia come la parte dedicata al comparto ferroviario sia rilevante per lo sviluppo delle attività previste dal POT. Evidenzia, altresì, come sarà di fondamentale importanza misurare quanto sarà realizzato nei mesi a venire al fine di valutare, oltre allo sviluppo dei traffici containerizzati, anche gli altri settori ed i progetti che si andranno a sviluppare per la valorizzazione delle aree portuali. Informa che il POT prevede, inoltre, un'analisi volta alla verifica della convenienza di creare una società ferroviaria in house – sulla base di quanto fatto nei porti di Trieste e La Spezia – limitandola alla gestione delle manovre in ambito portuale o estendendola anche ad altre funzioni, al fine di agevolare il trasporto intermodale e ferroviario nello scalo. In tale ottica, informa che la L. 84/94, così come modificata dal D.Lgs. 169/2016, dà la possibilità alle AdSP di prevedere che le stesse detengano una quota di minoranza per lo sviluppo di un sistema logistico in ambito portuale. Rappresenta, infine, come la scelta delle relative modalità operative sarà legata all'analisi che l'Ente dovrà fare in base ai futuri utilizzatori delle banchine e alla verifica dell'economicità dei servizi e dell'utilizzo delle aree.

Il **Dr. Pasquale Cippone**, *Rappresentante degli Spedizionieri*, esprime il suo parere positivo nei confronti del documento in discussione e si augura che lo stesso possa essere inteso come strumento forte da presentare alla forza politica che ha l'obbligo di coordinare le risorse a disposizione del territorio. Evidenzia come Taranto rappresenti un'eccellenza del panorama portuale locale laddove si assiste a situazioni di sofferenza in altri scali. Puntualizza, inoltre, che, a differenza di quanto si possa pensare, il porto di Taranto si mostra più competitivo rispetto ad altri scali vicini come quello di Bari che, non avendo spazi disponibili, richiede tariffe più alte per il traffico di container. Il Dr. Cippone auspica che si possa fare tesoro del testo in discussione al fine di lavorare in sicurezza con l'obiettivo di riportare a Taranto i traffici e dare sollievo alla gente che è tutt'oggi senza lavoro.

Il **Presidente** evidenzia come fosse prevedibile che alcuni traffici si spostassero in altri scali in quanto Taranto non poteva accogliere determinate tipologie di movimentazioni durante i lavori. Evidenzia, inoltre, che, stando a quanto rappresentato dal Dr. Cippone, sarebbe auspicabile che le imprese portuali diano all'Ente chiara evidenza delle condizioni di miglior vantaggio che il porto di Taranto è in grado di offrire, in modo da permettere all'AdSP di adoperarsi per far sì che si promuova l'avvio di nuove attività nel porto di Taranto. Prosegue segnalando che l'ente, nell'ambito delle proprie competenze, metterà le imprese portuali nelle condizioni di lavorare al meglio prevedendo l'organizzazione di un'area di temporanea custodia e propone, quindi, di fare un preventivo dei costi, di compararlo affinché ognuno possa operare al meglio nel proprio ambito di competenza. Comunica che entro il prossimo mese di luglio saranno operativi gli ulteriori 600 metri di banchina del Molo Polisettoriale mentre ad oggi è già possibile operare sui primi 600 metri.

Il Presidente, in considerazione delle diverse misure da attuare e delle diverse competenze e know-how dei componenti, ribadisce la volontà di istituire gruppi di lavoro nell'ambito dell'OdPRM che andranno ad operare sotto il coordinamento dell'AdSP.

Comunica, a tal proposito, di voler istituire un gruppo di lavoro composto dai seguenti rappresentanti: Autotrasportatori e soggetti operanti nell'ambito logistico-portuale, Agenti e Raccomandatori Marittimi, Spedizionieri, finalizzato a definire un pacchetto integrato volto alla promozione delle aree del Molo Polisettoriale con cui attrarre nuovi clienti, incrementare le attività ed i traffici nel porto di Taranto.

Il **Dr. Marco Caffio**, *Rappresentante degli Agenti e Raccomandatori Marittimi*, segnala ai componenti una difficoltà operativa riscontrata dall'Ufficio della Sanità Marittima che, il sabato mattina, risulta essere chiuso in quanto l'apertura degli uffici nei giorni festivi è garantita solo se l'Ufficio raggiunge un determinato numero di istanze/pratiche. Ritiene sia importante superare tali

difficoltà operative e burocratiche al fine di non ostacolare il ripristino dei traffici soprattutto nell'ipotesi di operatori che, nell'attesa di un eventuale nulla osta, potrebbero attendere anche dei giorni.

Il **Presidente** chiede ai componenti di rappresentare all'Ente problematiche come quella esposta dal Dr. Caffio al fine di poter rappresentare al Ministero alle Infrastrutture e Trasporti eventuali criticità esistenti che possono compromettere la regolare operatività portuale ed evidenzia come, grazie ad una interlocuzione preventiva, l'AdSP può tempestivamente scrivere e rappresentare alle autorità competenti eventuali problematiche come quella pocanzi esposta.

La Dr.ssa **Maria Serena Primiceri**, *Rappresentante degli Autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale*, porta l'esempio della politica gestionale della sua impresa la cui filosofia prevede anche di prendere spunto dalle buone pratiche di altri operatori per puntare al miglioramento delle proprie performance. Nel caso specifico di Taranto, suggerisce di guardare a cosa accade negli altri porti vicini e porta l'esempio di Bari dove, a causa dei colli di bottiglia, molti trasportatori perdono la possibilità di imbarcarsi. Evidenzia, inoltre, come sia necessario rapportarsi ad altri porti per migliorare la propria competitività e ritiene doveroso lavorare insieme per riportare i traffici a Taranto nell'ottica di presentarsi a nuovi clienti ancora più forti, con un'offerta definita e un pacchetto completo dei servizi proposti per il porto di Taranto.

Il **Presidente**, in linea con quanto esposto dalla Dr.ssa Primiceri, evidenzia la necessità di promuovere la nascita di nuove start-up partendo dalla conoscenza degli altri scali e fa presente come il porto di Taranto sia avvantaggiato dal fatto che le altre AdSP sono ancora interessate dal processo di riforma strutturale mentre lo scalo jonico è già entrato nel vivo del nuovo assetto di Autorità di Sistema. Propone, quindi, di fare un selezione di quella che può essere l'offerta del porto di Taranto da promuovere nelle varie sedi ai possibili soggetti interessati, al di là dell'arrivo di eventuali operatori di rilievo nell'ambito del Molo Polisettoriale. Prosegue sottolineando come il porto di Taranto sia dotato di una banchina pubblica e di servizi di qualità - anche superiori a quelli offerti da altri scali - che possano permettere al porto di rimettersi sul mercato sfatando, così, le notizie circolate sulla chiusura delle attività a causa dei lavori. Conclude rassicurando che, entro il mese di luglio, saranno collaudati gli ulteriori 600 metri della banchina del Molo Polisettoriale e, quindi, non vi saranno più ostacoli operativi.

L'**Ing. Giancarlo Quaranta**, *esperto in materia di traffici marittimi industriali*, e indicato da Confitarma, comunica di condividere la coerenza del POT anche nella capacità di comprendere al meglio il piano industriale dell'ILVA e suggerisce, al di là delle osservazioni sul raffronto dei costi dei vari servizi, di non limitare il benchmark solo a livello regionale/nazionale perché il nuovo gestore opera in tutto il mondo e propone l'utilità di ampliare all'ambito europeo la relativa trattazione. Ritiene, inoltre, opportuno prepararsi a conoscere meglio i servizi offerti dagli altri porti per rendere il porto di Taranto ancora più competitivo.

Il **Presidente** chiede all'Ing. Quaranta se è a conoscenza di un'eventuale previsione di traffici di bramme nel piano industriale dell'Ilva tenuto conto che sembra essere pari a 3,5 milioni.

L'**Ing. Quaranta** evidenzia come, dal punto di vista teorico, considerate le potenzialità dello stabilimento, tali volumi potrebbero esserci da subito ma ritiene sia meglio che le previsioni vengano fatte da chi arriverà al comando della Società. Aggiunge che è opportuno misurarsi con la lavorazione attuale dello stabilimento e, in base quella, razionalizzare il numero di bramme da movimentare. Pensare di far arrivare tre milioni e mezzo di bramme nella struttura portuale di Taranto è potenzialmente possibile ma la struttura andrebbe in sofferenza. Ricorda, a tal proposito, che nel 2007 ne sono arrivate 1M ½ per cui, eventuali ulteriori 2 milioni non sarebbero da sottovalutare.

Il **Presidente** ritiene si debba valutare una trasformazione del ciclo logistico.

L'**Ing. Quaranta** fa presente che la rotaia è il mezzo più idoneo per il trasporto delle bramme, in quanto consente la movimentazione di una pila da 80 tonnellate su ciascun vagone prevedendo, così, l'assemblaggio di dieci vagoni. In considerazione dell'ipotesi di incrementare notevolmente la movimentazione di prodotto lavorato, la modalità marittima sarà sicuramente da privilegiare altrimenti si rischierebbe il fermo della produzione.

Il **Sig. Carmelo Sasso**, *Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto*, esprime i suoi complimenti per la redazione del piano che risulta essere costruito partendo da poche certezze e molte incognite ma con una buona prospettiva. Prosegue rappresentando come si stia lavorando in una situazione di vantaggio anche infrastrutturale e ritiene che il problema attuale per il porto di Taranto sia l'assenza di operatori. Individua, tuttavia, nella collaborazione sinergica tra i vari attori lo strumento per creare condizioni di maggior vantaggio a Taranto e ripristinare traffici ed attività. Fa presente che, da tempo, ha segnalato l'assenza di sicurezza e costi più elevati nel porto di Bari e, ciononostante, lo scalo riesce a raggiungere risultati migliori di Taranto che, pur ricevendo risorse e dotazione infrastrutturale all'avanguardia, non è ancora nelle condizioni di superare il momento di crisi. Puntualizza che il porto di Taranto dispone di una delle banchine più performanti di Italia, di un'agenzia per il lavoro in grado di garantire massima flessibilità, di gru che in pochi mesi di revamping possono ritornare ad essere operative, ma non offre ancora opportunità di lavoro. Condivide, infine, che il ruolo dell'OdPRM sia quello di creare squadre di lavoro che uniscano le varie competenze presenti per reperire e colmare il danno occupazionale creato anche dagli altri scali regionali.

Il **Dr. Vincenzo Latorre**, *Rappresentante degli Armatori*, collegandosi all'intervento del Dr. Giangrande, condivide la necessità di mettere in campo interventi volti a riportare traffici e operatività nel porto di Taranto, anche in considerazione della sua particolare connotazione geografica. Propone di non badare solo alle problematiche degli altri scali ma piuttosto di focalizzarsi sul lavoro da intraprendere, pur con la consapevolezza di aver commesso errori che prescindono da qualunque tipo di politica regionale. Collegandosi all'intervento del Dr. Caffio, riporta di un episodio legato al bunkeraggio del gasolio dove il mezzo nel porto di Taranto ha impiegato un mese per il disbrigo di una pratica connessa alla richiesta di autorizzazione rivolta ai VV.FF. che hanno riscontrato di non essere l'Ente preposto per tale tipo di richiesta. Prosegue rimarcando come, pur avendo a Taranto il miglior prodotto del bacino del Mediterraneo, non si è in grado di fare attività di bunkeraggio. Esprime il proprio apprezzamento per il documento in discussione ma ritiene di dover aspettare che le azioni di piano diano i primi frutti. Aggiunge che, oltre alla creazione di partnership per attrarre nuovi player, è fondamentale che gli attori coinvolti nell'erogazione dei servizi portuali siano in grado di operare al meglio evitando disservizi e agendo in maniera sinergica. Ritiene, inoltre, impossibile pensare di poter bloccare il porto per una semplice richiesta inevasa e rappresenta la necessità di creare maggiore concretezza attraverso la conoscenza condivisa delle attività portuali. Propone, a tal proposito, di coinvolgere anche referenti della raffineria ENI ai tavoli di lavoro che saranno promossi in seno all'OdPRM.

Il **Presidente** propone, quindi, l'istituzione di un nuovo gruppo di lavoro composto dai seguenti rappresentanti: Armatori, Rappresentante degli operatori di cui agli artt. 16 e 18, Ing. Giancarlo Quaranta - esperto in materia di traffici marittimi industriali, Agenti e Raccomandatari Marittimi, Industriali ed il Comandante della Capitaneria di Porto, con l'obiettivo di realizzare uno studio di benchmarking che permetta di superare le criticità esistenti nel porto di Taranto puntando sui punti di forza dell'intero sistema portuale.

Il **Dr. Giovanni Puglisi**, *Rappresentante degli Industriali*, manifesta la propria apertura e disponibilità a partecipare alle attività dei gruppi di lavoro e condivide quanto detto dal rappresentante degli armatori in merito alle azioni di piano. Rappresenta che, sia il POT che la Vision del porto di Taranto, evidenziano con molta schiettezza la forza dell'industria jonica che, pur non potendo eguagliare i numeri di Rotterdam o Amburgo, riceve la dovuta considerazione. Sottolinea come l'indotto portuale abbia lavorato alacremente con il comparto degli industriali ma in alcune circostanze il territorio si è preoccupato maggiormente del lato mare senza pensare al lato terra ossia a nuove opportunità di lavoro e di rilancio del turismo.

Il **Presidente** sottolinea come lo spirito collaborativo emerso nel corso dell'odierna seduta sia quello che l'AdSP ha in animo di portare avanti per la realizzazione di una serie di azioni che permettano di intensificare i rapporti tra i vari soggetti, non solo per la conoscenza delle attività portuali ma anche per mettere in campo azioni concrete e nuove iniziative di sviluppo.

Comunica che l'Ente intende sostenere la creazione di un acceleratore di impresa, in quanto ritiene che su Taranto si possano avviare iniziative imprenditoriali che possano completare l'offerta portuale e non solo. Aggiunge che non si debba temere di prendere spunto da esperienze di altri porti e propone di agire come incubatore di nuove risorse anche imprenditoriali e come generatore di attività e servizi in grado di sviluppare nuovi traffici ed attività.

Auspica, quindi, un processo di rivisitazione che punti al consolidamento dei traffici ed alla diversificazione quale opportunità per tutti. Sottolinea come il POT individui l'AdSP quale Ente facilitatore in grado di accompagnare le imprese e gli operatori verso il raggiungimento di un obiettivo comune. L'AdSP non è, infatti, solo una Pubblica Amministrazione ma è l'Ente chiamato ad agevolare il rilancio e lo sviluppo economico del territorio. Sottolinea come in molti, durante la fase che ha accompagnato il processo di riforma del sistema portuale, avevano chiesto di trasformare la ragione sociale delle AdSP puntando ad una corporativizzazione delle stesse. Evidenzia come si sia invece andati verso un processo opposto che garantisce, tuttavia, di esercitare il proprio ruolo di ente pubblico non economico nei limiti di quanto viene chiesto dal Ministero. Rappresenta, infine, il suo dispiacere verso alcune notizie emerse sulla stampa che sembrano voler ancora penalizzare il porto di Taranto senza voler vedere i progressi fatti e quelli in corso di realizzazione.

Il **Sig. Carmelo Sasso** ritiene sia in atto una vera e propria "guerra tra poveri" e che si sia perso di vista l'obiettivo comune che vede nella collaborazione tra tutti gli stakeholder la soluzione per riportare a Taranto il lavoro unitamente a nuove opportunità di sviluppo.

Al termine della discussione il Presidente chiede ai presenti il parere in merito al documento in approvazione.

I Componenti dell'OPRM esprimono all'unanimità parere favorevole.

3° argomento. Varie ed eventuali.

Il **Presidente** informa che l'Ente provvederà ad inoltrare ai componenti un'apposita nota volta alla costituzione dei due gruppi di lavoro in seno all'OdPRM.

Alle **ore 13.00**, 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



