



## RIUNIONE DELL'ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE

### VERBALE N° 05/19

Il giorno **17 dicembre 2019**, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI), si è riunito l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare<sup>1</sup> (OPRM), convocato con nota di preavviso prot. n. 18969/AGE del 27.11.2019 e successiva nota di comunicazione o.d.g. prot. 19834/AGE dell'11/12/2019

Argomenti all'o.d.g.:

1. Comunicazioni del Presidente
2. Approvazione bozza del verbale n. 04/19 della seduta del 25.10 u.s.
3. Piano Operativo Triennale del Porto di Taranto 2017-2019 – revisione anno 2019
4. Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP)
5. Presentazione del “Portale del lavoro portuale”
6. Varie ed eventuali

### Risultano presenti alla seduta del 17 dicembre 2019:

1.	Sergio	PRETE	Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio	Presidente
2.	Vincenzo	LATORRE	Rappresentante Armatori	Componente
3.	Giuseppe	MELUCCI	Rappresentante degli Industriali	Componente Supplente
4.	Pasquale	CIPPONE	Rappresentante degli Spedizionieri	Componente
5.	Michele	ZAMBETTA	Rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Componente Supplente
6.	Marco	CAFFIO	Rappresentante degli Agenti e Raccomandatori Marittimi	Componente
7.	Stefano	CASTRONUOVO	Rappresentante degli Autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Componente supplente
8.	Oronzo	FIORINO	Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto	Componente supplente
9.	Carmelo	SASSO	Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto	Componente
10.	Leonardo	GIANGRANDE	Rappresentante degli Operatori del turismo e del commercio operanti in porto	Componente
11.	Cataldo	D'IPPOLITO	Rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'art. 17 della L. 84/94	Componente

### Risultano assenti:

12.	Giorgio	CASTRONUOVO	Rappresentante Autorità Marittima	Componente
13.	Vincenzo	MANGIA	Rappresentante degli operatori di cui agli artt. 16 e 18 della L.84/94	Componente
14.	Luciano	ELPIANO	Rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Componente
15.	Maria Teresa	DE BENEDICTIS	Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto	Componente

<sup>1</sup> Costituito con Decreto n° 37/17 del 12.04.2017 del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.

Risulta presente il Dott. Fulvio Lino Di Blasio - *Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale*. È presente, inoltre, il personale della Sezione Affari Generali e Internazionali per l'attività di verbalizzazione.

Documentazione trasmessa ai componenti con la nota di trasmissione come da nota prot. 20226/AGE in data 16/12/2019:

- |                      |                          |
|----------------------|--------------------------|
| • Secondo argomento: | Verbale in approvazione  |
| • Terzo argomento:   | Documento in discussione |
| • Quarto argomento:  | Appunto sull'argomento   |
| • Quinto argomento:  | Appunto sull'argomento   |

Alle ore 10:15, il Presidente, constatata la regolare composizione dell'Organismo, con la presenza di n° 8 componenti su 15, dichiara aperta la seduta.

### 1° argomento: Comunicazioni del Presidente.

Il Presidente rammenta ai presenti che nel corso della seduta odierna è previsto l'utilizzo del servizio di registrazione a supporto dell'attività di verbalizzazione. Evidenzia altresì la presenza di una sedia rossa in Sala quale simbolo dell'adesione dell'Ente a "Posto Occupato", l'iniziativa dedicata a tutte le donne vittime di violenza. L'AdSPMI infatti ha inteso acquistare una sedia rossa per occupare un posto a favore di tutte quelle donne vittime di femminicidio che un tempo occupavano il proprio posto nella società.

Prosegue anticipando la volontà di posticipare, come di consueto, la trattazione delle comunicazioni e degli aggiornamenti al termine della seduta.

### 2° argomento: approvazione bozza del verbale n. 04/2019 della seduta del 25 ottobre 2019.

Il Presidente chiede osservazioni in merito alla bozza di verbale trasmessa ai componenti. Non manifestando alcuna osservazione o richiesta di integrazione, il verbale in argomento è approvato all'unanimità.

### 3° argomento: Piano Operativo Triennale del Porto di Taranto 2017-2019 – revisione anno 2019.

Il Presidente segnala come nell'ultimo incontro è stato presentato il programma e le attività in fase di realizzazione per arrivare all'adozione della revisione 2019 del Piano Operativo Triennale (POT) dell'Ente e informa che nella giornata di domani il Comitato di Gestione sarà chiamato ad approvare il documento in discussione. Chiede quindi al Segretario Generale di intervenire per presentare la citata revisione annuale del POT.

Alle ore 10:20 giunge il Sig. Carmelo Sasso, *Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto* pertanto il numero dei presenti è di 09/15.

Il Segretario Generale Dr. Fulvio Lino Di Blasio introduce l'argomento evidenziando come, con la revisione al 2019 del POT 2017/2019, l'AdSPMI ha inteso promuovere un approccio fondato sulla valorizzazione della partecipazione come elemento fondamentale per la definizione delle proprie politiche. Da qui ne è derivata una prima forma sperimentale del processo di revisione annuale del POT 2017 – 2019 dell'Ente, approvato in data 19 giugno 2017 - con delibera n. 9/2017 dal Comitato di Gestione - e soggetto a revisione annuale. Evidenzia come il POT sia il documento di programmazione strategica dell'AdSPMI previsto dalla vigente normativa del sistema portuale italiano, realizzato con cadenza triennale e revisionato annualmente con l'obiettivo di tracciare le strategie di sviluppo che l'Ente intende

perseguire ed i conseguenti interventi volti a garantire il raggiungimento di tali obiettivi prefissati. Fa notare come il percorso delle revisioni annuali con la revisione del 2019 raggiunge il suo momento più maturo nella *road map* verso il nuovo POT 2020/2022, da approvarsi nel corso del 2020, e comunque entro il 19 del mese di giugno 2020 (a tre anni dall'approvazione del POT 2017/2019). Il Segretario Generale pone l'accento sulla scelta di tale approccio metodologico che trova le sue radici nella volontà dell'Ente di individuare soluzioni connotate da un forte valore innovativo nell'approccio e nel processo di revisione del POT, ritenuto elemento essenziale per una *governance effettiva ed efficace*, in grado di produrre risultati – tangibili e intangibili – sia all'interno dell'ambito portuale (organizzazione dell'Ente e cluster portuale) che all'esterno (territorio, istituzioni, ecc.). In tale contesto, il Segretario Generale fa notare che l'AdSPMI ha ragionato nell'ottica di assumere un atteggiamento attento a garantire la sostenibilità dei processi e delle azioni nel medio lungo periodo, nonché la promozione di politiche inclusive e integrate che si configura quale primo e significativo elemento per accrescere la fiducia e l'*accountability istituzionale*. Ciò anche in considerazione del fatto che la sostenibilità dei processi risulta essere un requisito imprescindibile dello sviluppo durevole dei territori – e, nel caso specifico dell'AdSPMI, dell'hub portuale di Taranto - invoca la necessità di implementare politiche che tengano conto di istanze ispirate ai principi di una buona governance. Fa presente che, al fine di operare in chiave di "condivisione" - intesa come apertura all'esterno, inclusione e partecipazione – l'Ente ha dato vita ad un confronto informato con gli attori coinvolti in tale processo – personale interno AdSPMI, SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), Stakeholder/operatori, Istituzioni – al fine di raggiungere la completa integrazione delle policy dell'AdSPMI con il territorio. Ciò partendo dal principio condiviso che tutti contano in base al proprio ruolo, ma soprattutto in base al contributo strategico e operativo con cui collaborano attraverso l'attuazione e strutturazione di un percorso condiviso utile anche e soprattutto alla definizione del nuovo Piano Operativo Triennale a partire dal 2020.

Alle ore **10:30** giunge il **Sig. Michele Zambetta**, componente supplente in *rappresentanza degli operatori ferroviari operanti in porto*, pertanto il numero dei presenti è di **10/15**.

Il **Segretario Generale** illustra nel dettaglio il contenuto dei capitoli che compongono il documento nonché delle varie fasi che hanno caratterizzato il processo revisionale del 2019. Spiega come SRM si sia occupata della sezione analitica del POT nell'ambito della quale sono state prese in esame le varie dinamiche marittime e logistiche del Mediterraneo in un'ottica globale, al fine di comprendere al meglio le principali sfide ed i punti di forza del Porto di Taranto in funzione dello specifico periodo storico e delle opportunità di mercato che vengono identificate a valle dell'analisi. Il Segretario Generale, evidenziando come il processo revisionale abbia portato ad una razionalizzazione delle azioni di piano da 31 a 26 azioni, fa presente che il documento in discussione ha portato a prendere in esame tutte le varie componenti portuali di Taranto - commerciale, logistica, turistico-crocieristica, infrastrutturale e, non ultima, industriale, nonché numerosi elementi – sia a livello di feedback per l'operato dell'AdSP che di nuove progettualità - utili alla programmazione futura delle attività che saranno incluse nel prossimo Piano Operativo Triennale dell'AdSPMI, che andrà a coprire l'arco temporale 2020-2022. È stato inoltre evidenziato il momento di crisi del settore industriale connesso all'impianto siderurgico di Taranto ed il clima di incertezza che sta investendo anche l'ambito portuale.

Il **Sig. Cippone**, *Rappresentante degli Spedizionieri*, fa notare come la valutazione di un documento così importante per la programmazione dell'Ente meriti un'analisi più approfondita e maggior tempo di riflessione al fine di fornire un contributo più incisivo e di valore.

Il **Presidente** fa notare che il ritardo nell'invio del documento ai componenti sia connesso anche alle vicende industriali connesse all'impianto ex Ilva che non hanno permesso di chiudere in tempi più brevi la revisione del POT.

Il **Segretario Generale** evidenzia, tuttavia, come - trattandosi di un processo sperimentale - gli attori siano stati messi alla prova e, considerando l'obiettivo di giugno 2020 per la definizione del nuovo POT, invita tutti a considerare tale data come un traguardo che serve ad impostare la strategia dei prossimi tre

anni attraverso la costruzione di tavoli partecipati nell'ambito dei quali si possa scrivere insieme anche parte del futuro documento programmatico. Invita, quindi, i presenti ad individuare delle tappe specifiche nelle quali incontrarsi e dare vita ad un documento partecipato in cui tutti possono dare il proprio contributo e segnalare eventuali metodologie operative.

**Il Dr. Marco Caffio**, *Rappresentante Agenti e Raccomandatori Marittimi*, propone di convocare un tavolo dedicato a tale attività anche una volta al mese, nel rispetto degli impegni di tutti, per darsi la possibilità di discutere di una tematica specifica e delle criticità che i vari operatori affrontano giornalmente. Aggiunge evidenziando come tale approccio metodologico possa essere sì dispendioso a livello di tempo ma molto utile ed efficace per andare anche a tracciare quelle che sono le priorità del porto di Taranto nei vari temi che andranno ad emergere. Prende come esempio l'azione n. 18 del POT dedicata all'ottimizzazione dei servizi ed evidenzia che tale tematica sia di preminente importanza per la categoria che rappresenta in seno all'Organismo. Rappresenta, nello specifico, come nel corso degli anni gli operatori abbiano accolto la sfida, condivisa a più livelli, di proiettare Taranto al pari di un porto nordeuropeo, ma - come noto - sussistono criticità note e/o impreviste con cui ci si deve scontrare ogni giorno.

**Il Dr. Latorre**, *Rappresentante degli Armatori*, è dell'avviso che il nuovo approccio metodologico necessita di tempo per poter essere recepito e applicato pienamente al tavolo ma condivide la necessità di prevedere incontri tra i rappresentanti. Prosegue evidenziando come il tema dell'efficienza sia di notevole importanza soprattutto se lo scalo ambisce ad essere competitivo a livello globale, digitalizzato ed efficiente. Al contrario, le inefficienze che a tutt'oggi si registrano risultano essere le stesse di trenta anni fa e, pertanto, il porto per essere davvero in grado di competere con altri scali deve necessariamente migliorare i suoi servizi.

**Il Presidente** sottolinea come, in fase di istituzione, il *tavolo* dell'OPRM sia stato sempre considerato quello "consulenziale" maggiormente rappresentativo di tutte le categorie portuali, anche in considerazione della nuova composizione ristretta del Comitato di Gestione così come definito dalla riforma del Sistema Portuale. Comunica di accogliere la proposta di stabilire una calendarizzazione annuale prevedendo un incontro mensile dell'organismo di partenariato. E' dell'avviso che sebbene siano già attivi dei tavoli paralleli - come ad esempio nel caso dei servizi - sia priorità assoluta quella di interessare l'OPRM per discutere della questione dei servizi pubblici e non, del porto. Propone, quindi, di convocare una prima riunione già nel mese di gennaio 2020 e chiede di condividere una strategia operativa anche al fine di comprendere l'eventuale opportunità di coinvolgere altri attori ai tavoli di che trattasi. Propone quindi ai presenti la data del 13 gennaio quale giornata utile ai fini di una prima riunione dell'Organismo da dedicare ai servizi portuali. Chiede, inoltre, che tutti possano giungere a tale riunione con un documento - anche in forma anonima - nel quale vengano rappresentate le criticità esistenti nel proprio ambito operativo, connesse ad inefficienze di amministrazioni pubbliche o enti privati, al fine di poter tracciare, nell'ambito di un unico documento, quelle che sono le principali difficoltà operative che necessitano di essere risolte. Nel caso delle pubbliche amministrazioni, il Presidente manifesta la propria disponibilità ad organizzare un nuovo incontro aperto anche ad altri attori - non direttamente operanti in ambito portuale - al fine di avviare un dialogo volto al superamento di eventuali criticità.

**Il Sig. Melucci**, *componente supplente in rappresentanza degli Industriali*, evidenzia la necessità di velocizzare tale attività anche in considerazione di altre criticità che sembrano avanzare come quella dell'ipotesi di trasferimento degli uffici della Polizia di Frontiera o di quelle connesse agli accadimenti legati alle condizioni meteorologiche avverse in porto che sta diventando una situazione paradossale in quanto nessuno si assume la responsabilità di comunicare un bollettino meteo ufficiale.

**Il Sig. Latorre** evidenzia come ulteriori criticità siano emerse per un rifornimento di bunkeraggio in situazione di pioggia.

Il **Presidente** fa notare che ad oggi non vi sia uno strumento che consenta di fornire una situazione chiara delle condizioni meteo in un momento definito nel Porto di Taranto e, quindi, di prendere anche delle decisioni più consapevoli rispetto alle operazioni portuali. Segnala infatti che i bollettini emessi ad oggi risultino essere riferiti ad una macro area mentre sarebbe necessario un impianto localizzato sul porto di Taranto che dia in via esclusiva le condizioni del porto in maniera tale che poi le Amministrazioni competenti possano anche adottare decisioni più consapevoli e comunque dandone evidenza anche agli operatori.

Il **Presidente** chiede ai presenti eventuali osservazioni in merito alla revisione annuale 2019 del Piano Operativo Triennale 2017-2019 dell'Ente.

In assenza di osservazioni, il **Presidente** chiede ai componenti di esprimere il proprio parere in merito al citato documento.

I Componenti dell'OdPRM presenti esprimono all'unanimità parere favorevole in ordine documento presentato.

#### **4° argomento all'o.d.g.: Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP).**

Il **Presidente** invita l'Ing. Internò ad illustrare il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) che rappresenta uno degli adempimenti di nuova istituzione nell'ambito della riforma portuale che impone alle AdSP di adottare tale documento che l'AdSPMI presenterà domani in adozione in Comitato di Gestione. Rappresenta come il DEASP faccia una fotografia del Porto di Taranto e preveda lo sviluppo di tutta la parte energetica ed ambientale dello scalo, anche al fine di costituire la base utile a futuri appalti o project financing in materia energetica ed ambientale. Evidenzia come l'Ente intenda altresì prevedere il monitoraggio atmosferico in maniera tale da venire incontro alle esigenze oggi rappresentate da vari operatori. Passa la parola all'Ing. Internò che provvede ad illustrare i contenuti del Documento in discussione.

**L'Ing. Internò**, *Responsabile della Sezione Ambiente dell'Ente*, illustra in maniera sintetica l'argomento, evidenziando come ogni infrastruttura portuale ed il complesso delle attività che in essa si svolgono, hanno un rilevante impatto ambientale in termini di qualità dell'acqua e dell'aria, delle emissioni in atmosfera, del consumo di suolo e di risorse, di una maggiore produzione di rifiuti. In particolare le istituzioni internazionali pongono sempre più l'attenzione sul traffico marittimo con l'obiettivo di minimizzarne gli impatti ambientali.

Prosegue informando come il D. Lgs. 4 agosto 2016, n. 169 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124" (modificato dal D. Lgs. 13 dicembre 2017, n. 232) prevede che le AdSP promuovano la redazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), sulla base delle Linee guida adottate dal MATTM, di concerto con il MIT. In particolare l'art. 5 introduce l'articolo 4-bis alla legge 84/94 (*Sostenibilità energetica*). Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha predisposto, nel marzo 2017, le "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale", ed ha tracciato i primi indirizzi per la redazione dei Piani Energetico Ambientali, poi rimodulati ed integrati dal Decreto n. 408/2018 di adozione delle Linee Guida per i Documenti Energetico Ambientali dei Sistemi Portuali (DEASP) emanato dal Direttore Generale per il Clima e l'Energia del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Direttore Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali ed il Trasporto Marittimo e per le vie d'acqua interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Informa che, secondo le Linee Guida, i DEASP devono:

- fare riferimento ai contenuti tecnico-specialistici dei Piani Regolatori di Sistema Portuale, relativamente agli aspetti energetico-ambientali;
- essere trasmessi alla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP, di cui all'art. 14 del D. Lgs. 169/2016, perché il sistema possa avere un'adeguata informazione sulla situazione energetico-ambientale dei porti e si confronti sulle linee d'indirizzo in questo settore;
- prevedere, ai sensi dell'art. 5 del citato D. Lgs. 169/2016, la valutazione degli interventi secondo l'analisi costi-benefici, facendo anche riferimento alle "Linee guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche", emanate dal MIT in attuazione del D. Lgs. 228/2011.

Fa presente che il documento definisce indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale.

A tal fine, il DEASP individua:

- all'interno di una prefissata cornice temporale, gli interventi e le misure da attuare per il perseguimento dei traguardati obiettivi, dando conto per ciascuno di essi della preventiva valutazione di fattibilità tecnico-economica, anche mediante analisi costi-benefici;
- le modalità di coordinamento tra gli interventi e le misure ambientali con la programmazione degli interventi infrastrutturali nel sistema portuale;
- adeguate misure di monitoraggio energetico ed ambientale degli interventi realizzati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia.

Comunica che il DEASP è formalmente indipendente dalla pianificazione generale del Sistema Portuale, e viene adottato direttamente dall'AdSP, senza necessità di approvazione da enti collegati o sovraordinati.

Informa che per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, il Documento è stato redatto dal DIPAR (Distretto Produttivo dell'Ambiente e del Riutilizzo – Regione Puglia), incarico conferito sulla scorta della Convenzione Quadro n. 93 del 15.01.2018 e dei successivi Accordi attuativi n. 98 del 21.11.2018 e n. 99 del 04.11.2019.

Conclude illustrando come, conformemente alle precitate Linee Guida, la prima elaborazione del DEASP dell'AdSP del Mar Ionio si articola nei seguenti capitoli, oltre la Premessa, di cui si sintetizzano brevemente i contenuti:

- 1) Quadro normativo.
- 2) Stato di fatto e visione programmatica. Viene sinteticamente descritto lo stato di fatto sotto il profilo morfologico, funzionale, ambientale e programmatico del Porto di Taranto. In particolare, sono stati trattati gli aspetti ambientali, infrastrutturali e funzionali e prodotta un'analisi dei soggetti operanti all'interno dei confini del sistema portuale, le rispettive proprietà e concessioni. E' stata infine effettuata un'analisi di dettaglio in merito ai vincoli ambientali vigenti sull'area e riassunte alle prospettive di sviluppo tracciate dalla pianificazione portuale.
- 3) Bilancio energetico. È riportato il bilancio energetico del sistema portuale considerando i consumi registrati al 2018<sup>2</sup> da apparati fissi, mobili, navi scalanti e navi residenti riferiti sia all'AdSP Mar Ionio che agli operatori e concessionari portuali. La redazione del bilancio energetico è avvenuta coinvolgendo in maniera attiva tutti i soggetti operanti nel sistema portuale sia attraverso incontri collettivi che individuali, coordinati con la somministrazione di distinti ed articolati questionari.
- 4) Carbon Footprint. La definizione degli obiettivi di efficienza energetico-ambientale in ambito portuale e la valutazione dell'efficacia energetico-ambientale degli interventi previsti a tal fine, richiede la ricostruzione dei dati di consumo energetico e di emissioni di CO<sub>2</sub> nella situazione antecedente gli interventi in ambito portuale, ovvero sviluppare una fotografia della situazione esistente. Per l'elaborazione della "Carbon Footprint", metodologia prescelta per la valutazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e degli altri gas serra, come indicato dalle Linee Guida tracciate dal MATTM, è stata scelta la norma UNI EN ISO 14064.
- 5) Obiettivi di sostenibilità energetico-ambientale del porto. Sono riportati i previsti obiettivi di riqualificazione che possano perseguire elevate prestazioni di funzionalità, continuità di servizio ed eco-sostenibilità e le strategie finalizzate al miglioramento dell'efficienza energetica all'interno

<sup>2</sup> considerato l'anno zero di riferimento

dei confini del sistema portuale. La riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> nei sistemi portuali può essere ottenuta attraverso la realizzazione di interventi ed opere, come quelle che sono analizzate all'interno di questo Capitolo. Vengono proposte una serie di soluzioni tecnologiche (interventi o misure organizzative) che consentono di ridurre l'impiego di energia da fonti fossili a parità di servizi offerti, privilegiando le tecnologie a minor impatto ambientale.

Interventi:

- Riduzione dei consumi energetici dei natanti, dalle grandi navi ai piccoli natanti di servizio:
    - Cold Ironing
    - Diffusione della alimentazione delle navi e dei veicoli stradali a GNL.
  - Riduzione dei consumi energetici degli edifici e delle strutture e infrastrutture portuali:
    - Riduzione dei consumi energetici rivenienti dall'illuminazione delle strade e piazzali tramite l'utilizzo di armature a led
    - Riduzione dei consumi energetici rivenienti dall'illuminazione interna tramite l'utilizzo di lampade a led
    - Conversione dei mezzi di trasporto interni da alimentazione a combustibili fossili ad alimentazione elettrica
    - Interventi di efficientamento dell'involucro edilizio.
  - Sviluppo della produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile in ambito portuale:
    - Impianti fotovoltaici
    - Impianti eolici
    - Pannelli solari termici
    - Impianti che sfruttano il moto ondoso
    - Sistemi di accumulo
    - Misure di incentivazione alla realizzazione di opere di efficientamento energetico e di impianti di produzione di energia da fonte rinnovabile
  - Gestione integrata del Porto come "Portgrid"
  - La gestione unitaria dei servizi energetico ambientali del porto e delle attività no-core degli operatori portuali: obiettivo APPEA (Area Produttiva Paesaggisticamente ed Ecologicamente Attrezzata).
- 6) Modalità di finanziamento tramite Partenariato Pubblico Privato (PPP), Finanziamento Tramite Terzi (FTT). Gli interventi individuati per la riduzione del fabbisogno energetico previsti nel Documento di Programmazione Energetico Ambientale possono prevedere investimenti non sempre affrontabili o modalità di gestione che l'Ente può avere interesse ad esternalizzare. A tal fine si possono prevedere alcune fonti di finanziamento che possono bene rispondere alle esigenze di interesse pubblico e la cooperazione dei privati. In particolare si prevede la possibilità di accedere alle modalità di finanziamento tramite Partenariato Pubblico Privato (PPP), Finanziamento Tramite Terzi (FTT).
- 7) Promuovere la conoscenza e la sensibilizzazione di tutte le parti interessate sulle tematiche ambientali al fine di condividere obiettivi ed azioni concrete a beneficio dell'intera comunità territoriale. La possibilità di attuare gli interventi previsti per i concessionari è proporzionale alla sensibilizzazione di tutte le parti interessate sulle tematiche ambientali ed energetiche e alla condivisione di azioni e strategie da porre in essere per uno sviluppo sostenibile energetico ed ambientale del Porto di Taranto. In tal senso diventa fondamentale per l'Autorità Portuale privilegiare un approccio *bottom-up*, che promuova cioè l'auto-organizzazione degli *stakeholder* (in particolare i concessionari) per portare avanti buone pratiche in campo energetico. La partecipazione può svilupparsi con modalità differenti, dalla semplice informazione a un vero e proprio *empowerment* degli attori locali coinvolti.
- 8) Programmazione degli interventi e coordinamento con la programmazione infrastrutturale del sistema portuale. Elenco degli interventi programmati coerenti con gli obiettivi del DEASP.
- 9) Scheda sintetica di aggiornamento annuale degli interventi o misure attuati nell'anno e misurazione degli obiettivi raggiunti. È previsto l'inserimento di un aggiornamento annuale con breve descrizione di eventuali interventi o misure attuati nell'anno, indicandone gli elementi necessari

per una valutazione della riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub> e dell'efficacia in termini di Analisi Costi-Benefici.

10) Elaborati grafici:

- Planimetria dell'AdSP Mar Ionio. Definizione dei confini e sedi operatori/concessionari anno 2018
- Planimetria dell'AdSP Mar Ionio. Sedi operatori/concessionari anno 2018. Dettaglio Porto fuori rada
- Planimetria dell'AdSP Mar Ionio. Sedi operatori/concessionari anno 2018. Dettaglio Porto in rada.

11) Allegati.

- Sintetica indicazione delle aree impegnate dall'AdSP del Mar Ionio, dagli operatori e dai concessionari del Porto di Taranto
- Interventi di cui al punto "B. Infrastruttura fisica e tecnologica" del Piano Operativo Triennale 2017-2019
- Analisi vincolistica sviluppata per il Porto di Taranto
- Schede tipo utilizzate per la raccolta dei dati necessari per la redazione del DEASP

Alle ore **10:55** giunge il **Sig. Leonardo Giangrande**, Rappresentante degli Operatori del turismo o del commercio operanti in porto, pertanto il numero dei presenti è di **11/15**.

Il **Sig. Melucci** sottolinea l'importanza dell'impatto ambientale delle navi ferme in banchina e chiede se vi sono eventuali progetti di elettrificazione delle banchine in cantiere.

L'**Ing. Internò** informa che l'Ente dispone di uno studio in materia che oggi necessiterebbe di opportune revisioni in quanto sarebbe da rivalutare l'eventuale necessità di comprendere quali e quante banchine portuali potrebbero essere oggetto di interventi di elettrificazione.

Il **Presidente** interviene per segnalare che, nell'ambito del c.d. "cantiere Taranto" è emerso l'interesse di alcune società partecipate, come Snam ed Enel, in merito alle progettualità del porto in materia ambientale. Aggiunge che l'auspicio è che le finalità sottese al documento in discussione e agli studi esistenti in materia di efficientamento energetico possano essere inclusi in un progetto più ampio che trovi l'interesse di società interessate ad investire, attraverso project financing, in progettualità volte alla realizzazione di uno smart port a Taranto anche in via sperimentale. Conclude evidenziando come, in Italia, vi sia un unico esempio di elettrificazione nel porto di Livorno che ha generato non poche problematiche sia a livello operativo che di costi. Fa presente che nel caso della società Snam, la stessa ha dato la disponibilità a realizzare un piccolo impianto di stoccaggio e fornitura di energia idoneo a servire solo piccole navi; in tale ottica, i servizi tecnico nautici piuttosto che i servizi portuali potrebbero valutare l'opportunità di una conversione delle loro imbarcazioni in tal senso. Conclude, quindi, informando circa l'ulteriore volontà di realizzare un autoparco in area Distripark nell'ambito del quale prevedere l'installazione di stazioni di rifornimento con varie tipologie di carburanti affinché possano beneficiarne tutti gli autotrasportatori. Evidenzia, infine, come sarà necessario valutare il percorso migliore da intraprendere in tal senso confermando la volontà di creare un percorso integrato all'interno del quale inserire da un lato il monitoraggio delle previsioni meteorologiche e dall'altro garantire la produzione energetica da fonti rinnovabili che renda il porto di Taranto autonomo dal punto di vista energetico sia per lo stoccaggio e che per la fornitura di energia tanto ai mezzi navali che ai mezzi terrestri nell'ottica di creare una sorta di incentivo sia terrestre che marittimo per l'utilizzazione di energie rinnovabili.

Il **Dr. Latorre** chiede se l'interesse di Snam verso il porto di Taranto sia stato comunicato ufficialmente.

Il **Presidente** fa sapere che non vi sono manifestazioni di interesse ufficiali ma che l'Ente e la Società hanno preso parte a tavoli istituzionali a livello governativo presso il Ministero dello Sviluppo Economico

e che le citate società sono anche venute in visita presso il porto di Taranto per proseguire il dialogo con l'AdSPMI, a conferma dell'interesse concreto a proseguire la collaborazione.

In assenza di ulteriori osservazioni, il Presidente propone di passare al 5° argomento all'o.d.g.  
L'Organismo concorda.

#### **5° argomento o.d.g.: Presentazione del "Portale del lavoro portuale"**

Il **Presidente** chiede al Sig. Giuseppe Lecce, Dirigente della Direzione Operativo e Sicurezza, di introdurre l'argomento.

Il **Sig. Lecce** presenta l'argomento esponendo sinteticamente i contenuti del sottotrascritto appunto.

#### **Inizio trascrizione**

*Organismo di Partenariato della Risorsa mare*

*Seduta del 17/12/2019*

*5° argomento all'o.d.g.:*

#### **Presentazione del "Portale del lavoro portuale"**

Al fine di agevolare la consultazione delle informazioni relative al lavoro portuale, afferenti la materia nel suo complesso a partire dagli aspetti normativi fino alla modulistica proposta per avanzare istanza, è stata creata una sezione all'interno nel sito ufficiale dell'Ente dedicata interamente a questa tematica. La sezione è stata denominata "PORTALE LAVORO PORTUALE". All'interno di detta sezione sono state previste le seguenti n. 4 sottosezioni nelle quali sono state inserite delle brevi descrizioni introduttive e sono stati pubblicati i collegamenti alla documentazione di seguito elencata:

#### **1. OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI**

- a) Normativa (Art. 16, D.M. 585, D.M. 132, Regolamento, Decreto n° massimo operazioni, Decreto n° massimo servizi, Decreto canone)
- b) Elenco operazioni portuali
- c) Elenco servizi portuali
- d) Modulistica

#### **2. LAVORO PORTUALE TEMPORANEO EX ART.17, L. 84/94**

- a) Normativa (Art. 17, Regolamento, Ordinanza tariffe)

#### **3. AGENZIA PER LA SOMMINISTRAZIONE DEL LAVORO IN PORTO E PER LA RIQUALIFICAZIONE PROFESSIONALE**

- a) Link di collegamento al sito ufficiale dell'Agenzia
- b) Normativa (Art. 4 D.L. 243/16, Regolamento)

#### **4. PIANO DELL'ORGANICO DEL PORTO E PIANO OPERATIVO DI INTERVENTO**

- a) Piano dell'organico del Porto
- b) Piano operativo di intervento

La documentazione pubblicata nelle varie sezioni sarà periodicamente aggiornata.

*f.to Il Dirigente  
Giuseppe Lecce*

*Visto  
il Segretario Generale  
Dott. Fulvio Lino Di Blasio*

**Fine trascrizione**

#### **6° argomento o.d.g.: Varie ed eventuali.**

Il **Presidente** dà avvio ad un tavolo di discussione e di aggiornamento sulle varie questioni di interesse comune.

**Agenzia Taranto Port Workers Agency.** Con riferimento all'iter legislativo volto al rinnovo della copertura per la prosecuzione delle attività dell'Agenzia Taranto Port Workers Agency (TPWA), informa che la stessa dovrebbe essere prorogata per ulteriori due anni.

Prosegue evidenziando come nei prossimi mesi sarà possibile effettuare nuove valutazioni sul futuro dell'articolo 17 nel Porto di Taranto e quindi sul percorso di sinergia con la nuova Neptunia e la TPWA.

**Molo Polisettoriale – Yilport.** Informa del recente incontro tra le OO.SS. ed i referenti di Yilport da cui è confermata l'operatività parziale già dal mese di aprile 2020 con l'aggiunta di un incremento del numero delle gru che acquisirebbero per il revamping e anche un incremento dei volumi fino a 500.000 TEUs nei primi due anni con l'auspicio di generare positive ripercussioni anche sul dato occupazionale. Sottolinea come sono state avviate le prime attività tese alla riqualificazione del terminal proprio per accelerare la ripartenza dello stesso ed informa che è stata già depositata alla Provincia di Taranto la richiesta di modifica del dell'autorizzazione per le acque meteoriche. Evidenzia come la Società stia dimostrando un certo dinamismo nel garantire il più celere avvio di tutte le attività.

**Zona Franca Doganale Interclusa del Porto di Taranto.** Il Presidente informa che nel testo della finanziaria è prevista l'istituzione della Zona Franca Doganale Interclusa del Porto di Taranto. Rappresenta come la notizia risulta di particolare importanza perché consentirebbe di poter strutturare al meglio le azioni volte all'attrazione di nuovi traffici e di insediamenti. Fa notare che la peculiarità di tale decisione risiede nella procedura di perimetrazione della Zona medesima che avverrebbe con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri e che sarebbe affidata direttamente all'AdSP che, in accordo con l'Agenzia delle Dogane, effettuerà la perimetrazione della Zona Franca Doganale Interclusa.

**Distripark.** Il Presidente informa che non è ancora pervenuta la comunicazione ufficiale della modifica del soggetto attuatore del progetto Distripark pur essendo ormai certa la nomina dell'AdSPMI in tal senso. Una volta formalizzato tale passaggio, la società consortile andrà in liquidazione. Aggiunge che è comunque da pianificare una strategia d'azione e segnala che una prima ipotesi sarebbe quella di aggiornare lo studio di fattibilità risalente al 2012 e fare un avviso pubblico per verificare l'eventuale presenza di operatori interessati alla realizzazione e gestione del Distripark. In seconda ipotesi vi è l'opportunità di verificare se ci sono interessi da parte di operatori disposti a presentare un project financing e quindi di un progetto di realizzazione e gestione del Distripark. Aggiunge che vi sarebbero altre strade: iniziare ad avviare dei lavori di base e, quindi, procedere con i lavori di recinzione e di urbanizzazione primaria; trasformare il Distripark in un'area logistica e intermodale prevedendo che l'AdSPMI diventi socia di una società di sviluppo di realizzazione e gestione del progetto, unica possibilità consentita dalla legge che autorizza l'Autorità di Sistema Portuale a far parte in quota di minoranza di una società che sviluppa l'intermodalità come, ad esempio, nel caso di Trieste. Aggiunge che l'Ente stava già valutando una modifica del progetto originario anche in considerazione dell'ipotesi di prevedere la realizzazione all'interno del Distripark un Autoparco, progetto di cui si discute da tempo sul territorio poiché ancora mancante nel Mezzogiorno d'Italia e che quindi avrebbe un'utilità per gli autotrasportatori ma anche per il porto di Taranto perché potrebbe attrarre e aumentare i traffici configurandosi, altresì, come occasione per attivare delle autostrade del mare.

Interviene il Sig. **Stefano Castronuovo**, *Rappresentante degli Autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale*, evidenziando come la realizzazione di un autoparco in area Distripark sarebbe auspicabile, tenendo conto che negli ultimi mesi sono in corso confronti con i colleghi della Basilicata dove hanno sì tante possibilità produttive ma evidenziano altrettante difficoltà nella logistica e nel trasporto delle merci nelle zone di destinazione. Quindi il porto di Taranto potrebbe divenire un hub di interesse anche per le regioni limitrofe. Evidenzia, quindi, come unire anche la questione autotrasporto e trasporto ferroviario potrebbe essere per il porto di Taranto ma anche per il settore degli autotrasportatori uno sbocco importante.

Il **Presidente** fa presente che il progetto originario del Distripark includeva anche il raccordo ferroviario che poi fu defianziato perché al tempo non ancora maturo..

Il **Dr. Leonardo Giangrande**, *Rappresentante degli Operatori del turismo e del commercio operanti in porto*, fa notare che tale opportunità sarebbe di utilità per tutti i trasportatori che, ad oggi, proprio nella sosta incorrono in sanzioni e in altre problematiche non connesse esclusivamente al rifornimento. Esprime il proprio compiacimento rispetto alla possibilità che l'AdSPMI possa gestire direttamente il progetto che, come rappresentato in altre occasioni, necessita di una rivisitazione. Auspica, quindi, una nuova organizzazione delle aree esistenti nonché una revisione del progetto step by step perché risulterebbe difficile pensare alla realizzazione dello stesso nella sua interezza. Ritiene quindi sia opportuno ragionare su un progetto organico, a breve medio e lungo termine tenendo presente che forse paradossalmente questo è uno dei periodi più favorevoli laddove, nella difficoltà legata al settore industriale cliente principale per il porto di Taranto, con queste opportunità che si stanno mettendo in campo sarà possibile interagire anche con soggetti che possono sviluppare progettualità per creare un circolo virtuoso in grado di attrarre nuovi investimenti. Ritiene che tali positive novità siano d'aiuto in un momento storico caratterizzato da un appiattimento generale e dallo sconforto. Conclude evidenziando l'importanza di scegliere i giusti partner con cui avviare progetti di investimento e con cui condividere anche occasioni di promozione delle infrastrutture per provare ad attrarre nuovi investitori.

Il **Presidente** ringrazia per l'intervento e ribadisce l'importanza di dover scegliere la migliore strategia operativa che vada incontro al particolare momento storico attuale. Evidenzia come vi siano interessi di una certa rilevanza che ruotano attorno al Distripark e che l'Ente ha l'opportunità di far crescere il territorio, accompagnandolo nel processo di sviluppo. Ritiene che probabilmente una presenza diretta dell'Autorità nel progetto e/o il ruolo di "collante" con il sistema produttivo locale esteso rappresenterebbe l'opportunità per iniziare a cimentarsi anche con qualcosa di più grande che ambisce a diventare un'attrazione verso operatori internazionali. Conclude evidenziando quindi che l'ipotesi di maggiore responsabilità verso il territorio sarebbe quella di guidare questo percorso di sviluppo su nuove attività e nuove opportunità.

Il **Presidente** ritiene, quindi, che sia giunto il momento di mettere in rete alcune iniziative quali il riavvio del terminal contenitori, la Zona Franca Doganale, la ZES e anche il Distripark e la Piattaforma Logistica su cui ora è opportuno fare una riflessione.

**Piattaforma Logistica.** Il Presidente ricorda ai presenti che il Concessionario ha un vincolo di avvio del progetto legato sia all'ultimazione dell'ampliamento del quarto sporgente che alla partenza del terminal contenitori. Prevede che a partire dalla prossima primavera si dovrebbe avere la contestualità della partenza della piattaforma e del terminal per poi attendere eventualmente anche il Distripark.

**Crociere.** Il **Presidente** informa, come già emerso sulla stampa, circa l'incremento delle navi da crociera nel porto di Taranto. In particolare, riferisce della nuova programmazione della "Celebrity", la linea extralusso della Royal Caribbean che, a partire dal 2021/22, ha scelto Taranto tra i porti dei propri itinerari. Evidenzia come tale risultato sia motivo di grande soddisfazione per l'Ente sia perché si tratta di una delle navi più prestigiose - soprattutto dal punto di vista del livello degli utenti e dei passeggeri - sia perché si conferma la crescita delle toccate di navi da crociera nel porto di Taranto per il prossimo biennio. Prosegue evidenziando come - nonostante si tratti ancora di numeri poco significativi - per il Porto di Taranto hanno un certo peso anche in considerazione della qualità del degli armatori. Informa, ad esempio, che nel 2020 il porto accoglierà la "The World" - nave extralusso che fa il giro del mondo - e che le prospettive future sono positive. Lo scalo sta iniziando ad interessare operatori importanti del settore della gestione dei servizi a terra, sintomo che Taranto inizia ad essere vista come un uno scalo emergente su cui probabilmente puntare anche in prospettiva futura. Sottolinea come questo risultato sia particolarmente significativo in un momento storico dove Taranto sicuramente non è in prima linea per queste tematiche a livello nazionale ed internazionale ed il fatto invece che venga vista come destinazione crocieristica assume un'importanza maggiore.

Il **Dr. Giangrande** propone di prevedere l'organizzazione di un evento pubblico o una giornata di diffusione di tali importanti novità che toccano non solo il porto di Taranto ma tutto il territorio. Ritiene,

infatti, che vi è la necessità di trasmettere messaggi positivi e di mostrare che c'è gente che crede in Taranto.

Il **Presidente** replica informando circa la volontà di creare una manifestazione - che dovrebbe avere cadenza annuale - nell'ambito dell'accordo che l'AdSP ha con Pugliapromozione, magari collegandolo anche alla serie di iniziative che, nel 2020, vedranno Grottaglie Città dello Sport europea. Auspica che i lavori di realizzazione del Falanto Port Service Center possano concludersi quanto prima e che quindi vi sia la possibilità di calendarizzare un evento internazionale che vedrà la collaborazione tra tutti gli operatori.

**Avanzamento opere infrastrutturali.** Per quanto attiene il *Falanto Port Service Center*, comunica che tra maggio e giugno l'edificio dovrebbe essere pronto; la *testata del Molo San Cataldo* sarà pronta tra gennaio/febbraio 2020. Sono iniziati anche i lavori di rettifica della *banchina del molo San Cataldo di Levante* che dovrebbero durare un anno e, entro la fine del 2020, dovrebbero essere ultimati per cui la banchina dovrebbe essere quasi completamente rinnovata.

Prosegue evidenziando che nel mese di gennaio prossimo saranno ultimati i primi 500 metri del *IV Sporgente* nell'ambito dei lavori di ampliamento dello stesso la cui banchina presenta una profondità di 12 metri. Evidenzia come non sia stato possibile ultimare tutti i 600 metri di banchina a causa di un ritardo legato al pericolo di crollo della gru dell'ILVA collassata nel mese di luglio e per cui persiste una recinzione dell'area finalizzata alla relativa messa in sicurezza. Una volta concluse tali procedure, sarà possibile completare anche gli ultimi 100 metri nell'ottica di ultimare, altresì, nel mese di febbraio prossimo, la darsena ad ovest del quarto sporgente dotandola di ulteriori spazi di ormeggio e di disponibilità per le operazioni portuali.

Il **Presidente** informa della prossima firma che provvedimento che prevede la liberazione della cala V del Molo Polisettoriale in accordo con la Società Fincosit che si sta occupando dell'impianto di cassoni prevedendo anche lo spostamento di cinque cassoni presenti in quell'area. Aggiunge che la stessa Fincosit sta studiando al momento dove poter installare un impianto amovibile per realizzare i cassoni e comunque andrà ad impegnare aree non operative del Porto in maniera da non ostacolare la regolare operatività dello scalo.

Il **Presidente** evidenzia la necessità di comprendere quale sia la situazione dell'Iva al fine di capire quali saranno poi gli impatti che la decisione che verrà presa a livello nazionale avrà sul porto di Taranto sia in termini di traffici che anche in termini di un'eventuale modifica dell'occupazione demaniale; è inoltre da verificare la gestione non facile dello sbarco delle rinfuse che oggi chiaramente avviene in maniera abbastanza estemporanea proprio per la mancata di utilizzabilità del quarto sporgente. In relazione al Molo Polisettoriale, evidenzia come entro gennaio prossimo sarà necessario individuare un percorso che da un lato non penalizzi ArcelorMittal per i problemi di approvvigionamento ma dall'altro non crei un ostacolo all'avvio della gestione del terminal.

Interviene in Sig. **Fiorino**, *rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in Porto*, per segnalare come alcuni operatori portuali abbiano avuto notizia di problematiche connesse allo sbarco del carbone a seguito di un'istanza dell'AdSP con cui l'Ente chiedeva di liberare la relativa area entro il 14/01 p.v.

Il **Presidente** fa notare come tale notizia sia infondata.

Il **Sig. Fiorino** ringrazia ed evidenzia la necessità di organizzare un incontro con le imprese del porto per meglio comprendere la reale situazione e le eventuali criticità lamentate. Ritiene altresì necessario effettuare una reale fotografia del porto per avere maggiore chiarezza in relazione alle attività portuali. Chiede, infine, un maggior coinvolgimento delle OO.SS. rispetto alle criticità rappresentate dagli altri rappresentanti anche nell'ottica di garantire e tutelare i diritti dei lavoratori delle imprese portuali.

Il **Presidente** fa notare come sia necessario fare chiarezza in merito all'utilizzo delle banchine da parte di ArcelorMittal e che comunque sarà opportuno chiedere alla società l'utilizzo di navi più piccole perché con l'avvio delle operazioni presso il Molo Polisettoriale da parte di Yilport la testata non sarà più utilizzabile e bisognerà ricercare delle alternative. Evidenzia come la questione sia connessa esclusivamente all'utilizzabilità del terminal in quanto l'autorizzazione alle operazioni è limitata a causa della regimentazione delle acque meteoriche. Aggiunge inoltre che l'avvio delle attività da parte di Yilport è ormai prossimo e che è necessario che vi sia la massima collaborazione nell'ottica di agevolare il riavvio dei traffici, anche a tutela dei lavoratori dell'Agenzia.

Il Sig. **Carmelo Sasso**, *rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in Porto*, chiede in relazione alle imprese che operano in area ZES o comunque per quelle imprese impegnate in attività di logistica, che venga analizzata e presa in considerazione la problematica connessa al pagamento della TARI anche per quelle aziende che non producono rifiuti, probabilmente in osservanza di un regolamento comunale che impone alle imprese il versamento di tale imposta. Chiede, quindi, che l'Ente possa rappresentare tale problematica al Comune essendo quest'ultimo uno dei membri del Comitato di Gestione dell'AdSPMI. Il Sig. Sasso chiede, inoltre, che si possa effettuare un'azione di moral suasion in relazione alle attività di revamping delle gru da parte di Yilport affinché si preveda il coinvolgimento dei tanti tecnici locali specializzati che conoscono l'infrastruttura e che conoscono le gru perché le hanno installate, mantenute e messe in sicurezza. Ciò in considerazione del fatto che, sebbene non vi fosse l'obbligo da parte di Yilport di affidare il revamping a società locali, vi sia la consapevolezza della presenza in loco di tali tecnici specializzati.

Evidenzia, infine, la necessità di richiamare le nuove aziende che operano in porto affinché si preoccupino di applicare e rispettare il CCNL dei porti per una corretta definizione delle forme contrattuali da utilizzare nell'ambito dei vari servizi.

Il **Presidente** evidenzia come, per il momento, nell'ambito delle ZES siano previsti solo benefici statali mentre è stato già chiesto alle Regioni ed ai Comuni coinvolti di elencare le ulteriori agevolazioni che saranno previste per le aree coinvolte, inclusa la TARI. Fa notare, tuttavia, come la situazione rappresentata sia di competenza comunale e non rientri nelle competenze dell'AdSP e si rende tuttavia disponibile a segnalare tale problematica al rappresentante del Comune nell'ambito del Comitato di Gestione.

Per quanto attiene gli ulteriori elementi rappresentati, comunica che saranno verificati nel corso dei prossimi incontri con le relative società.

Interviene il Sig. **D'Ippolito**, *Rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'art. 17 della L. 84/94*, per rappresentare alcune criticità connesse ai contratti a termine a cui ricorre l'impresa art.17, costretta a fare fronte alle richieste ricevute ed evidenzia la necessità di individuare un percorso sinergico con l'agenzia TPWA al fine di coordinare la somministrazione del lavoro portuale. Conferma, inoltre, la segnalazione di imprese che effettuano contratti non in linea con il CCNL dei Porti.

Il **Presidente** evidenzia come l'AdSP non possa venire a conoscenza di tali problematiche contrattuali se non grazie alla segnalazione formale degli operatori portuali poiché l'Ente effettua un controllo solo a monte nell'ambito della presentazione delle istanze autorizzative per l'espletamento delle operazioni portuali. Ritiene tuttavia necessario effettuare ulteriori approfondimenti nel merito al fine di individuare una possibile azione di monitoraggio preventivo rispetto a tale problematica.

Alle ore **12.25**, il **Presidente**, in assenza di ulteriori interventi, dichiara conclusa la seduta e saluta i presenti.

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'AdSPMI (art.6 del DM in data 18.11 .20 16).

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

Visto:  
Il Segretario Generale  
Dr. Fulvio Lino Di Blasio

