

Progetto ReSt - Recovery Strait

Emergenza COVID 19 - Piano di azione 2021-2023

Iniziative per il sostegno ed il rilancio dell'economia portuale nei porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Reggio Calabria e Villa San Giovanni

PREMESSA

La crisi del coronavirus costituisce una sfida per l'economia e per le condizioni di vita dei cittadini in Italia, in Europa e nel resto del Pianeta. Durante questa crisi sanitaria è stato ed è tuttora fondamentale non solo salvaguardare la salute dei cittadini ma anche proteggere i settori critici della nostra economia e soprattutto tutelare i posti di lavoro e i lavoratori.

Per fronteggiare l'emergenza coronavirus diffusasi in Italia, il Governo ha imposto, sin dal marzo del 2020, misure stringenti finalizzate al contenimento della pandemia e consistenti spesso nella chiusura di attività economiche ritenute non essenziali oltre che frequenti limitazioni agli spostamenti delle persone all'interno dell'intero territorio nazionale o di singoli territori.

I porti, per la natura profondamente interconnessa e globalizzata dello shipping, sono stati coinvolti sin dalle prime avvisaglie di questa grande crisi sanitaria mondiale che ha comportato non solo sensibili riduzioni del traffico passeggeri, ed in parte anche delle merci, ma anche l'implementazione di processi e metodi che fossero in grado di coniugare l'operatività e la sicurezza dei lavoratori e degli operatori.

Ogni attività è stata toccata da questa crisi e non è azzardato dire che **nessuna è più come prima** e forse anche nel futuro **nessuna sarà come prima**.

In questo periodo di emergenza, tutti gli attori pubblici e privati sono stati costretti a modificare il proprio *modus operandi* indirizzando le proprie energie per fare fronte alle difficoltà dei lavoratori, delle loro famiglie e delle aziende e per sostenere il sistema produttivo nel suo complesso.

Anche l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, nell'ambito delle sue competenze, ha cercato di porre in essere sin da subito iniziative utili a sostenere gli operatori ed i lavoratori portuali in coordinamento con quelle assunte dal Governo a livello nazionale.

Il Comitato Portuale, nelle more della costituzione del Comitato di Gestione, adottò, nella seduta del 3/4/2020 un “Piano di azione per la gestione dell’emergenza COVID 19 nei porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Reggio Calabria e Villa San Giovanni e per il sostegno all’economia portuale” con una serie di misure ed iniziative che sono state apprezzate dagli operatori ed hanno contribuito a fronteggiare la prima fase dell’emergenza.

Successivamente il Governo ed il Parlamento hanno adottato ulteriori iniziative specifiche per il settore portuale che l’AdSP dello Stretto ha attuato, per quanto di competenza, con tempestività utilizzando, ove necessario, risorse del proprio bilancio ricalibrando alcune iniziative già programmate.

Val la pena ricordare le più significative:

- a) Decreto “Rilancio” (D.L. 19 maggio 2020, n. 34), art. 199, comma 1, lett. a): riduzione dell’importo dei canoni concessori di cui all’art. 36 del C.d.N., agli artt. 16, 17 e 18 della L.84/94 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione all’anno 2020 per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 01/02/2020 e il 30/06/2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell’anno 2019 e, per i canoni dovuti dal 01/08/2020 al 31/12/2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 01/07/2020 ed il 30/11/2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell’anno 2019.

Relativamente al punto il Comitato Gestione con Delibera n. 10 del 07/08/2020 ha espresso parere favorevole, ai sensi e per gli effetti di cui all’art. 8, c. 3, lettera m), della l. 84/94 e s.m.i., sull’iniziativa del Presidente di porre in essere, a mezzo propri provvedimenti, le iniziative necessarie ad ottemperare alla normativa in argomento, attenendosi ai seguenti principi:

1. Parità di trattamento tra gli operatori;
2. Proporzionalità nel criterio di riduzione dei canoni demaniali;
3. Rigore nella valutazione intesa a stabilire la sussistenza dei requisiti di Legge che danno diritto alla riduzione medesima;
4. Rispetto dei limiti di bilancio in relazione all’applicazione della normativa derogatoria.

Conseguentemente, con Decreto presidenziale n. 140 del 27/08/2020 è stata disposta, come indicato nel citato D.L. 34/2020, la riduzione dell’importo dei canoni concessori di cui

all'art. 36 del C.d.N., agli artt. 16, 17 e 18 L. n. 84/94 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione all'anno 2020 che, all'esito dell'istruttoria, è risultata complessivamente pari ad euro 381.893,09 a beneficio di n. 37 Ditte (di cui n. 18 per i porti di Messina e Tremestieri, n. 17 per il porto di Milazzo e n. 2 per i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni).

L'ammontare del beneficio, onde assicurare il mantenimento dell'equilibrio di bilancio complessivo, ha trovato regolare copertura nelle disponibilità delle risorse di parte corrente del Bilancio di Previsione 2020 dell'Ente e pertanto non è stata avanzata alcuna istanza al MIMS di utilizzo del Fondo istituito dall'art. 199, c. 7 del DL n.34/2020, convertito con modificazioni dalla L. n.77/2020.

b) Decreto "Rilancio" (D.L. 19 maggio 2020, n. 34), art.199, comma 1, lett. b): corresponsione al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all'art. 17 della L.84/94, di un contributo, pari ad euro 90 per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno rispetto al corrispondente mese dell'anno 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all'emergenza COVID -19.

In ottemperanza alla norma in argomento, sono stati corrisposti al Gruppo Portuale Milazzo socc. Coop. (Ditta autorizzata art. 17 L. 84/94):

- un contributo di euro 18.810,00 per il periodo febbraio – agosto 2020, giusta Decreto presidenziale n. 153 del 23/09/2020;
- un contributo di euro 3.960,00 per il periodo settembre – dicembre 2020, giusta Decreto presidenziale n. 33 del 05/03/2021.

c) Decreto "Rilancio" (D.L. 19 maggio 2020, n. 34), art. 199, commi 2 e 3: sono stati avviati i procedimenti per il riconoscimento della proroga di 2 anni per l'autorizzazione alla fornitura del lavoro portuale temporaneo e di 12 mesi alle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'art. 16 Legge 84/94, alle concessioni rilasciate nei porti ai sensi dell'art. 36 CdN e dell'art. 18 della L. 84/94, nonché delle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri.

Il 2021 si caratterizza, ancora, come un anno di piena emergenza anche se l'avvio della campagna vaccinale fa ben sperare che possa anche diventare l'anno della transizione verso una nuova e sicuramente diversa normalità.

L'Unione Europea ha messo in campo delle ingenti risorse con i vari programmi di sostegno ed aiuto che hanno come obiettivo quello di aumentare la resilienza dei Paesi e sostenere il rilancio dell'economia. Un grande piano di interventi che ha l'obiettivo di superare l'emergenza sanitaria, ma soprattutto quella economica che ne è conseguita, introducendo modelli virtuosi di sviluppo che abbiano come pilastri la sostenibilità, l'inclusione sociale e la difesa dell'ambiente.

Un *Green New Deal* per accelerare il raggiungimento dei 17 obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 dell'ONU.

L'AdSP dello Stretto intende contribuire a questo percorso di sviluppo non solo partecipando alle iniziative in cui sarà coinvolta dal Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili ma anche diventando regista ed attuatore di ulteriori attività che da un lato contribuiscano ma supportare gli operatori in questa fase di transizione ma soprattutto che spingano i porti e le attività portuali e collaterali verso nuovi traguardi così da superare la flessione dei traffici e degli ordinativi riposizionando il sistema portuale su nuovi mercati e innovativi scenari di azione.

In questa direzione è stato predisposto un nuovo Piano di azione con le misure di seguito descritte che avrà uno scenario temporale di attuazione più ampio (triennio 2021/203) al fine di assicurare una continuità di intervento che vada oltre l'emergenza in corso accompagnando il sistema portuale verso una ripresa tale da modificare l'inerzia negativa di questi ultimi anni.

Per definire il quadro delle esigenze sono stati organizzati degli incontri con le categorie rappresentate nell'Organismo di Partenariato della Risorsa del Mare allargando la partecipazione non solo ai rappresentati designati ma anche ai singoli operatori. Di seguito le date degli incontri: 11 dicembre 2020 - Agenzie Marittime; 22 dicembre 2020 – Autotrasportatori; 13 gennaio 2021 - Organizzazioni sindacali; 2 febbraio 2021 - Operatori del Turismo e del Commercio; 16 febbraio 2021 - Armatori; 24 febbraio 2021 - Spedizionieri; 1 marzo 2021- Industriali e degli Operatori portuali ex art. 16 e 18; 5 marzo 2021 - Imprese ex art.17 legge 84/94 e i lavoratori del Gruppo Portuale di Milazzo.

Numerosi gli spunti e le sollecitazioni pervenute che hanno evidenziato la necessità di avviare ulteriori iniziative oltre a quelle del 2020, relative soprattutto al sostegno per il rilancio del sistema portuale e l'intercettazione di nuovi traffici oltre al consolidamento di quelli tradizionali messi a rischio dalla crisi pandemica.

Gli interventi di seguito proposti, se compatibili con la normativa vigente, saranno attuati a mezzo di decreti del Presidente e/o del Comitato di Gestione, secondo le rispettive competenze, compatibilmente con le disponibilità del bilancio. Per quelli che necessitano di modifiche normative si avvanzerà la relativa richiesta al MIMS restando in attesa delle necessarie autorizzazioni.

A) **INTERVENTI**

1. **Disapplicazione temporanea dell'obbligo del versamento di €400,00 per le nuove iscrizioni ed i rinnovi relativi al biennio 2021-2022 e 2022-2023 al registro ex art. 68 C.d.N.**

L'art 68 del C.d.N. "Vigilanza sull'esercizio di attività nei porti" dispone che *"Coloro che esercitano un'attività all'interno dei porti ed in genere nell'ambito del demanio marittimo sono soggetti, nell'esplicazione di tale attività, alla vigilanza del Comandante del Porto. Il Capo del compartimento, sentite le associazioni sindacali interessate, può sottoporre all'iscrizione in appositi registri, eventualmente a numero chiuso, ed ad altre speciali limitazioni coloro che esercitano le attività predette"*.

Il versamento di €400,00 per le nuove iscrizioni ed i rinnovi è disposto dal vigente "Regolamento per l'esercizio delle attività nell'ambito del demanio marittimo nei porti di Messina e Milazzo ai sensi dell'art 68 del C.d.N.", approvato con Delibera di C.P. n. 41 del 24/07/2013.

La misura, che è già stata attuata nel 2020 con una riduzione di entrate di circa 50.000, determinerà una analoga minore entrata annua anche nel 2021.

2. **Applicazione del canone minimo per le imprese ex art. 16 L. 84/94 per gli anni 2021/2023.**

Il D.M. n. 585 del 31/03/1995 "Regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle Autorizzazioni per l'esercizio delle attività portuali" all'art. 6, comma 2, dispone che *"Il canone non può essere inferiore a lire 5 milioni"*.

Il D.M. n. 132 del 06/02/2001 recante il "Regolamento concernente la determinazione dei criteri vincolanti per la regolamentazione da parte delle Autorità Portuali, ai sensi dell'art. 15 della Legge 84/94" all'art. 3 "Autorizzazione", comma 5, dispone che *" Il rilascio dell'Autorizzazione è subordinato al pagamento di un canone annuale e alla prestazione di una cauzione determinati nel loro ammontare dall'Autorità competente secondo modalità preventivamente individuate e tenendo conto del fatturato del soggetto prestatore del servizio"*.

Tenuto conto delle previsioni normative sopra citate, il canone viene determinato annualmente dalle Commissioni Consultive e dal Comitato di Gestione a partire da minimo 500.000 euro, rivalutato in base agli indici ministeriali, ed aggiungendo le seguenti percentuali sul fatturato delle imprese:

- fino € 500.000,00: €canone base+ incremento percentuale ISTAT
- da € 500.000,00 ad € 1.500.000,00: €canone base+ incremento percentuale ISTAT + 0,1% sul fatturato eccedente € 500.000,00;
- oltre € 1.500.000,00: canone base+ incremento percentuale ISTAT + 0,1% sul fatturato compreso tra € 500.000,00 e 1.500.000,00 + 0,05% sul fatturato eccedente € 1.500.000,00.

Con apposito provvedimento saranno disapplicati temporaneamente gli scaglioni sul fatturato.

La misura, che è già stata attuata nel 2020 con una riduzione di entrate di circa euro 6.000,00, determinerà una minore entrata annua stimata in euro 6.000,00.

3. Iniziative di supporto psicologico ai lavoratori portuali e di sostegno alle imprese per l'aumento della sicurezza in ambito lavorativo

L'emergenza sanitaria da Covid-19 ha anche provocato notevoli ripercussioni psicologiche ed emotive sia sulle singole persone e, nel nostro caso, sul cluster portuale innescando vissuti non abituali e mettendo a dura prova l'equilibrio psichico dei lavoratori impegnati a garantire le attività lavorative consentite.

Per contrastare questi fenomeni di disagio, e le conseguenti ripercussioni negative sul regolare svolgimento dei processi lavorativi portuali aumentando i livelli di rischio negli ambienti di lavoro, nel 2020 l'AdSP ha avviato un percorso di tipo informativo con l'apertura di uno sportello di consulenza psicologica, a cura di professionisti specializzati nel settore, che ha riscosso unanime apprezzamento da parte dei lavoratori e delle stesse imprese.

Si ritiene pertanto utile proseguire questa esperienza estendendo le attività anche alla valutazione degli effetti della pandemia sulle condizioni di lavoro per l'individuazione di strumenti di mitigazione dei rischi sia per tutelare la salute psicofisica dei lavoratori medesimi che per evitare conseguenze ai processi aziendali portuali soprattutto collegate all'aumento del rischio di incidente sul luogo di lavoro.

Al riguardo si intende altresì proseguire lo studio sui livelli di stress lavoro correlato dei lavoratori portuali svolto attraverso la somministrazione di test psicodiagnostici, questionari validati ed il dosaggio di biomarcatori salivari eseguito con la Medicina del Lavoro del Dipartimento di Scienze Biomediche, Odontoiatriche e delle Immagini Morfologiche e Funzionali "BIOMORF"

dell'Università degli Studi di Messina. Il progetto pilota a livello nazionale ha permesso di tracciare un profilo del benessere dei lavoratori portuali in una situazione ante Covid – 19. Adesso, obiettivo dell'indagine sarà quella di verificare l'effetto della pandemia sulle variabili già indagate e proporre eventuali strumenti utili a ridurre eventuali fattori di stress, ansia, ecc.”

In questa strategia appare opportuno procedere anche alla istituzione del Comitato di Igiene e Sicurezza sul Lavoro, attività facoltativa per l'AdSP, che ha il compito di formulare proposte in ordine alle misure di prevenzione e tutela per la sicurezza ed igiene del lavoro.

All'attualità appare più che necessario provvedere alla sua costituzione anche al fine di assicurare che l'applicazione delle normative di sicurezza, soprattutto per il contenimento del contagio da COVID 19, avvenga in modo omogeneo per tutti i lavoratori portuali indipendentemente dal datore di lavoro.

La misura potrà contare su di un budget massimo nel triennio di 132.000,00 euro .

4. Piano di marketing a sostegno del rilancio del traffico crocieristico

Un'azione incisiva dell'AdSP per una più pronta ripresa del Sistema portuale dello Stretto post COVID deve prevedere una decisa attività di marketing e comunicazione mirata a supportare alcune attività strategiche soprattutto per la ripresa del traffico crocieristico, segmento che più ha sofferto gli impatti economici della pandemia.

Differenti sono i campi di azione in cui sarà utile intervenire che possono essere sinteticamente così individuati:

- a) studi del traffico crocieristico pregresso e valutazione delle aspettative dei passeggeri e degli armatori per l'individuazione di nuove proposte per il consolidamento e l'aumento dei traffici per effetto dell'aumento dell'offerta portuale e delle nuove destinazioni spendibili;
- b) campagna di comunicazione sui media tradizionali e sui social network per promuovere i Porti dello Stretto ed i territori retrostanti;
- c) partecipazione ad eventi e fiere internazionali, in sinergia con gli Operatori portuali e le Istituzioni locali, per promuovere la destinazione “Area dello Stretto” e creare nuove opportunità di sviluppo di nuovi itinerari;
- d) realizzazione di eventi di promozione dei Porti dello Stretto e delle opportunità offerte dai territori retrostanti finalizzati alla conoscenza diretta dei luoghi da parte di tour operator, giornalisti specializzati, blog influencer ed in generale soggetti che indirizzano le scelte di turisti ed armatori;

- e) compartecipazione all'organizzazione di eventi culturali e promozionali del territorio organizzati da Enti ed Istituzioni locali al fine di aumentare l'offerta turistica e contribuire al rilancio della destinazione "Area dello Stretto";
- f) attività di promozione sociale e culturale delle attività portuali e di quelle di accoglienza dei passeggeri per contribuire alla formazione di nuove figure professionali specializzate, di nuove iniziative imprenditoriali funzionali all'aumento dell'offerta turistica dei territori ed alla integrazione degli ambiti di interfaccia città-porti con l'obiettivo di aumentare la qualità dell'accoglienza e la sostenibilità del traffico crocieristico.

Tutte le iniziative dovranno essere sviluppate con la collaborazione degli Enti e delle Istituzioni locali, delle Università e delle Camere di Commercio al fine di creare una sinergia che faciliti lo sviluppo delle iniziative imprenditoriali interessate da questa tipologia di traffico.

La misura potrà contare su di un budget massimo nel triennio di 600.000,00 euro .

5. Processo di certificazione ai fini sanitari, di security e di qualità della filiera di gestione del passeggero crocierista

La pandemia da COVID-19 rappresenta certamente una condizione straordinaria ed imprevista che sta generando non solo una grave crisi economica a livello mondiale ma cambierà certamente il modo di vivere e di lavorare rispetto al passato. Tutti gli esperti sono concordi nel ritenere che *nulla sarà più come prima* e che i temi della salute, sicurezza e igiene – già fondamentali in molti settori – sono passati al centro della scena e diventati una priorità fondamentale per tutte le aziende.

Nessuno al momento è in grado di sapere con certezza cosa accadrà nell'immediato futuro ed anche la campagna di vaccinazione avviata a livello mondiale non si sa quali effetti comporterà anche se appare difficile che possa consentire di tornare alla vita del passato.

E' probabile che ci si avvii verso una *nuova normalità* per le imprese e i cittadini che porterà tutti a porsi una domanda ricorrente: tutte le misure adottate collettivamente e individualmente sono efficaci, ben attuate e sufficienti?

Le normative e i piani di prevenzione si stanno evolvendo rapidamente man mano che le comunità mediche e scientifiche sviluppano nuove conoscenze. Per far fronte a questa sfida, le aziende e le istituzioni pubbliche dovranno affrontare le tematiche relative alla salute, sicurezza e igiene delle

proprie attività operando non solo in sicurezza ma anche in modo trasparente così da far aumentare la fiducia di cittadini e clienti.

Il settore crocieristico ha risentito fortemente della pandemia con il blocco pressochè totale delle attività a livello mondiale che ha da un lato prodotto grandi trasformazioni del mercato dell'offerta crocieristica ma soprattutto che ha imposto nuove modalità di organizzazione dei viaggi.

Oggi esistono protocolli operativi per le operazioni a bordo delle navi, coerenti con le disposizioni e misure di prevenzione emanate a livello internazionale e nazionale, differenti per ciascuna compagnia che spesso coinvolgono anche attività esterne al perimetro della nave.

Ogni terminal passeggeri si dovrà dotare di specifici protocolli che consentano di assicurare la prosecuzione dello svolgimento delle attività a terra in sicurezza e con standard analoghi a quelli di bordo.

Analogamente dovranno fare tutti quelli che organizzano le escursioni dei passeggeri a terra per le visite alle città cercando di assicurare adeguati livelli di sicurezza sanitaria in mancanza dei quali difficilmente potranno essere assicurati gli standard di bordo.

Tutte queste criticità devono essere affrontate in maniera unitaria e soprattutto con azioni organizzative preventive affinché la ripresa del traffico crocieristico sia effettiva e non soggetta ad ulteriori blocchi ove non venissero assicurate adeguate misure di sicurezza sanitaria.

A tal fine si ritiene utile predisporre un unico protocollo di sicurezza sanitaria, validato dalle autorità sanitarie locali e portuali, che sia omogeneo e coerente con i protocolli delle principali Compagnie di navigazione e che assicuri lo svolgimento in sicurezza sia delle fasi di controllo nei terminal portuali che durante gli spostamenti nei territori per lo svolgimento di escursioni e visite.

Per valorizzare questa attività ed assicurare ai passeggeri che l'intero processo di filiera sia sicuro ed affidabile si prevede di attivare oltre alla redazione del "Protocollo Porti dello Stretto", a seguito di un processo indipendente di assessment operato da una società specializzata nel settore, anche una certificazione successiva che consenta di assicurare che le diverse attività commerciali e le aziende presenti nel territorio rispettino il protocollo medesimo.

L'adesione al protocollo, che sarà sviluppato a cura e spese dell'AdSP, sarà di tipo volontario da parte delle aziende che dovranno farsi carico della loro implementazione nei propri processi operativi e dell'ottenimento della certificazione.

Questo nuovo approccio potrà essere successivamente esteso al rispetto delle misure di prevenzione per la sicurezza delle persone da attacchi terroristici o comunque episodi di microcriminalità ed inoltre coinvolgere anche tematiche come quelle della qualità dei servizi offerti e della loro sostenibilità rispetto alle tematiche ambientali e di inclusione sociale.

La misura potrà contare su di un budget massimo nel triennio di 400.000,00 euro .

6. Iniziative per il potenziamento del welfare aziendale dei lavoratori impegnati nelle attività portuali e marittime

Oltre ai ben noti risvolti di carattere sanitario, la pandemia da COVID-19 ha avuto pesanti ripercussioni di natura economica sia per una naturale diminuzione dei consumi e della mobilità delle persone ma soprattutto per il ripetuto e, spesso, prolungato fermo di molte attività per servizi non essenziali.

Il grave quadro economico ha costretto il Governo ed il Parlamento ad una serie di misure risarcitorie dei danni subiti dalle aziende che solo in parte riescono a compensare le effettive perdite. I singoli lavoratori non sempre sono stati beneficiati dalle misure di ristoro e la crisi generale rischia di compromettere anche le politiche di welfare aziendale laddove attive.

Tutto ciò non può non incidere, nel breve e medio termine, sulla qualità complessiva del lavoro e questo, data la peculiarità del sistema porto può generare non auspicabili cali di efficienza - anche di singoli parti della galassia che caratterizza il ciclo della logistica portuale, sia dei passeggeri che delle merci - compromettendo gli sforzi di altri. In definitiva la Comunità portuale, quale insieme di tutti i lavoratori delle aziende che operano negli ambiti dei porti, sta soffrendo con effetti che potrebbero ridurre l'efficacia di tutte le altre iniziative di sostegno e di promozione che si intendono attivare.

L'ormai accettata consapevolezza del nesso esistente tra benessere del lavoratore e produttività e ciò consente infatti oggi di affermare che le politiche aziendali di welfare stanno evolvendo non tanto come una soluzione all'arretramento del welfare pubblico (fra l'altro anche esso compromesso

in questa fase pandemica) quanto piuttosto come un processo spontaneo di risposta degli attori del sistema di relazioni industriali alle profonde trasformazioni del mondo del lavoro, causa e non conseguenza della crisi del nostro modello sociale .

Il concetto di benessere del lavoratore è ampio e complesso e sempre più spesso strettamente collegato ad una visione di “integrità” della persona in cui anche la componente emotiva, accanto quella fisica, riveste un ruolo fondamentale. In tal senso anche le preoccupazioni per le incognite del futuro della propria azienda ed il timore di non riuscire ad assecondare adeguatamente i bisogni della propria famiglia - consistenti oltre che nella gestione della quotidianità anche in tutto quel che riguarda la crescita, gli studi e la ricerca di un lavoro per i figli – possono incidere negativamente sul benessere complessivo del lavoratore.

L’AdSP ha interesse che la Comunità portuale, intesa come unione di tutti i lavoratori che a qualsiasi titolo contribuiscono allo svolgimento delle attività portuali e marittime in un porto, risenta il meno possibile di tutte queste sollecitazioni negative esterne al fine di mantenere elevati non solo i livelli di efficienza delle singole operazioni portuali – attività che ovviamente spetta al singolo datore di lavoro – ma anche bassa la conflittualità inter-aziendale per evitare tensioni che possono sfociare in scioperi o vertenze limitando lo svolgimento di servizi di interesse pubblico e promuovendo all’esterno l’immagine di un sistema portuale non affidabile e poco sicuro per nuovi investimenti.

D’intesa con i concessionari e le imprese operanti in ambito portuale e la fondamentale condivisione delle Organizzazioni Sindacali si dovranno trovare strumenti ed istituti per integrare il welfare aziendale privilegiando le attività di supporto per la cura della salute del lavoratore e dei suoi familiari e quelle per la formazione scolastica di base e specialistica dei figli dei lavoratori stessi.

La misura potrà contare su di un budget massimo nel triennio di 1.500.000,00 euro .

7. Iniziative a sostegno dei concessionari per superare le criticità al rispetto dei piani di impresa generate dalla crisi economica nazionale conseguente all'emergenza sanitaria

La crisi economica conseguente alla pandemia da COVID-19 ha fortemente impattato sulle previsioni di sviluppo delle aziende introducendo elementi di incertezza nei piani di investimento elaborati prima del 2020 e difficoltà di prevedere gli andamenti del mercato nel breve e medio termine.

Molti concessionari si trovano pertanto a dover rispettare dei piani di impresa le cui previsioni di partenza non potevano certamente tenere conto dell'insorgenza della pandemia e della successiva crisi economica mondiale e nazionale. Gli stessi tempi di rientro degli investimenti sono oggi fortemente condizionati da questi accadimenti straordinari e questo rende ancora più complicato per alcuni di loro rispettare gli impegni presi con l'AdSP.

L'art. 5 del D.M. 19 luglio 1989 testualmente dispone che "Le misure dei canoni fissate dalle precedenti disposizioni possono essere ridotte fino alla metà in presenza di eventi dannosi di eccezionale gravità che comportino la riduzione della capacità di utilizzazione della concessione. Tali riduzioni sono autorizzate con provvedimento del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro delle finanze".

Da una lettura attualizzata ed estensiva delle norme è possibile ricavare che:

- a) si potrà procedere con una riduzione dei canoni concessori a seguito di un intervento normativo del Parlamento o con provvedimento del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili analogamente a quanto verificatosi nel 2020 per effetto delle disposizioni dell'art.199 del Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19", Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77 (in S.O. n. 25, relativo alla G.U. 18/07/2020, n. 180) (Ultimo aggiornamento all'atto pubblicato il 01/03/2021). In detto provvedimento la riduzione del canone è stata stabilita in misura corrispondente alla riduzione del fatturato rispetto al 2019 per tutte le situazioni in cui detta riduzione sia stata superiore al 20%. Al momento non è dato conoscere se anche per il 2021 il legislatore procederà in analogia ed in quale misura. In via precauzionale si ritiene di accantonare in bilancio un fondo di importo tale da consentire l'eventuale riduzione nell'entità accertata nel 2020 e che è già stata riconosciuta ai singoli richiedenti e aventi diritto.

- b) l'AdSP potrà valutare l'avvio dell'istruttoria delle richieste che saranno avanzate dai singoli concessionari che per effetto della pandemia (evento dannoso di eccezionale gravità) dimostreranno di aver avuto oltre che una riduzione di fatturato rispetto al 2019 ed anni precedenti anche la riduzione della capacità di utilizzazione della concessione. In tal senso la richiesta dovrà essere corredata di un nuovo piano di impresa che dimostri la necessità di poter disporre di un maggior tempo (che non potrà in ogni caso essere superiore a 2/3 anni) sia per l'utilizzazione della concessione che per l'esecuzione degli investimenti e degli eventuali interventi di manutenzione straordinaria programmati e posti a base del rilascio della concessione medesima. Detta iniziativa dovrà tener conto, dal punto di vista temporale, dell'estensione di un anno delle concessioni demaniali disposte dal Legislatore nel 2020 che tuttavia, in presenza della continua emergenza sanitaria in corso, non potrà comunque essere considerato utile ai fini della programmazione di nuovi progetti di sviluppo.

La misura, per la cui attuazione relativamente al paragrafo a) precedente si dovrà comunque attendere apposita modifica normativa, potrà contare su di un budget massimo nel triennio di 600.000,00 euro .

8. Analisi dei costi di servizi e diritti portuali per l'individuazione di sistemi per la loro riduzione con la finalità di aumentare la competitività dei porti

Una delle più frequenti richieste degli armatori e dei raccomandatari marittimi è quella della riduzione dei costi dei servizi nei singoli porti, di quelli tecnico-nautici in particolare, giustificata da una grande variabilità degli stessi da porto a porto e spesso anche all'interno dello stesso sistema portuale cui si aggiunge la mancata corrispondenza, a costi maggiori, di una maggiore qualità del servizio che potrebbe, in qualche caso, anche compensare e giustificare il maggior costo.

Pur non avendo elementi univoci che possano far pensare che la scelta di scalare un porto sia legata al costo dei servizi tecnico nautici di certo non può sottacersi che le loro tariffe e i livelli di servizio giochino un ruolo importante nell'orientare le scelte delle compagnie di navigazione.

Naturalmente l'incidenza dei singoli servizi incide in maniera diversa nel loro costo complessivo che oltre ad essere confrontato con quello nazionale devono avere come riferimento quello dei porti limitrofi a quelli dello Stretto o che sono interessati dalla stessa tipologia di traffico

Dovrà essere condotta, in collaborazione con gli stessi fornitori dei servizi, una approfondita analisi per valutare se sussistono le lamentate diseconomie o maggiori costi ovvero se il confronto sia alterato dalla differente qualità dei servizi offerti.

Anche il costo per i servizi di vigilanza e di security, in attuazione dei Piani di Sicurezza portuali, o per la fruizioni dei servizi offerte dalle stazioni marittime incidono in maniera preponderante nelle scelte armatoriali nel preferire uno scalo rispetto ad un altro.

In questo caso sarà utile operare una ricognizione dei costi effettivi e di quelli dei servizi in porti analoghi, soprattutto di quelli concorrenti, per comprendere se vi siano margini di intervento per giungere ad una sua riduzione.

In buona sostanza sarebbe auspicabile attribuire alla singole Autorità maggior peso nella determinazione delle tariffe dei servizi tecnico nautici, così come avviene per gli altri servizi (es. ritiro rifiuti) al fine di poter disporre di un ulteriore strumento di governance attesa l'influenza che esercitano nelle scelte armatoriali e conseguentemente del rendere preferibile uno scalo rispetto ad un altro.

Inoltre verificandone la legittimità, si potrebbe anche ipotizzare l'adozione di forme di incentivazione dei traffici, per determinati periodi e ben definite circostanze, con risorse dell'AdSP al fine di ridurre se non eliminare le conseguenze dovute a situazioni, in previsione non più rare ma bensì frequenti, che possono compromettere alcuni dei settori dell'economia portuale che più soffrono al verificarsi di eventi di carattere anche sanitario.

La misura potrà contare su di un budget massimo nel triennio di 600.000,00 euro .

9. Iniziative per il potenziamento dell'efficacia dell'azione amministrativa dell'AdSP per velocizzare l'attuazione del Piano Operativo Triennale e del Piano Triennale delle OO.PP.

L'AdSP dello Stretto è stata istituita partendo dalla soppressione dell'Autorità Portuale di Messina da cui ha ereditato anche il personale. La dotazione organica attuale è ancora quella originaria fortemente sottodimensionata rispetto alle reali necessità e soprattutto alle nuove ed in parte diverse competenze del nuovo ente. Nel POT è previsto un potenziamento della dotazione organica partendo dal completamento dell'attuale dotazione organica che sarà avviato nelle prossime settimane. Successivamente si procederà alla determinazione della nuova dotazione organica che

dovrà essere adeguata ai nuovi compiti dell'AdSP assicurando idonee professionalità per la pianificazione del sistema portuale e per una costante interrelazione con gli interlocutori istituzionali nazionali e comunitari.

Tutto questo, tuttavia, potrebbe ancora non essere sufficiente per assicurare le necessarie competenze soprattutto di natura trasversale e su tematiche fortemente innovative come quelle che oggi sottendono la programmazione comunitaria e nazionale conseguenti all'attuazione del New Green Deal e del raggiungimento dei target e dei goals dell'Agenda 2030 dell'ONU.

Sarà pertanto necessario avviare un importante percorso di aggiornamento professionale di tutto il personale in servizio cui deve affiancarsi una formazione continua di tipo specialistico con l'obiettivo di aumentarne le capacità e la motivazione.

Le nuove sfide che sono poste dall'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) oltre che dalla ormai imminente nuova programmazione comunitaria 2021/2027 necessitano di una organizzazione fortemente preparata e motivata così da poter dare attuazione a tutti gli interventi programmati e finanziati.

Nel contempo sarà indispensabile altresì aggregare alla struttura, sia pure con contratti di somministrazione o a tempo determinato collegati al mandato del Presidente, delle professionalità ad alta specializzazione che supportino in maniera trasversale le attività dei vari uffici assicurando una definizione di strategie di approccio alle tematiche innovative e fortemente connesse agli indirizzi strategici degli Organi di amministrazione e degli Organismi consultivi dell'Ente.

Si prevede di individuare le seguenti professionalità che opereranno all'interno di un apposito Ufficio di Staff del Presidente:

a) Manager della sostenibilità. Le nuove generazioni chiedono un cambio di passo nella salvaguardia del pianeta, ma nel contempo occorre tenere in debito conto le politiche di inclusione sociale e le nuove strategie di sviluppo dell'economia e del lavoro. Gli attori della produzione come la Pubblica Amministrazione non si possono sottrarre a queste sfide per cui occorre rimodellare la cultura amministrativa nell'ottica di precisi criteri di sostenibilità. Tutte le varie aree organizzative dell'Ente dovranno considerare il manager per la sostenibilità una figura di coordinamento complessivo, per individuare sinergicamente le aree di miglioramento e i rischi che le sfide possono comportare. Questo professionista, in stretta collaborazione con il Presidente, dovrà essere elemento di congiunzione tra l'Ente e gli stakeholder di riferimento, tra l'Ente e le programmazioni comunitarie e nazionali e dovrà attivare modelli di riorganizzazione della

pianificazione strategica e della programmazione operativa dell'Ente tali da rendere più efficace l'azione amministrativa complessiva.

b) Manager dell'innovazione. Ormai è agli occhi di tutti che ci stiamo avviando verso una nuova rivoluzione industriale conseguente all'utilizzo di internet, in maniera sempre più profonda e permeante, anche nei sistemi di produzione e nella pubblica amministrazione. Per non restare indietro sia le aziende che gli Enti devono disporre di professionalità che seguano la ricerca per tradurre i risultati in opportunità strategiche di business o di riorganizzazione. Questo professionista, in stretta collaborazione con il Presidente, dovrà essere principalmente in grado di riconoscere quali innovazioni siano strategiche per la crescita dell'Ente in un'ottica di trasformazione della società, del mondo del lavoro, della produzione e della logistica e soprattutto in previsione di nuove opportunità che la trasformazione digitale sarà in grado di generare. Le sue indicazioni dovranno servire alle diverse aree organizzative per operare scelte che traggano il futuro in una attività di reingegnerizzazione di tutti i processi amministrativi finalizzata alla semplificazione ed alla accelerazione dei procedimenti.

c) Manager dello sviluppo. La trasformazione da Autorità Portuale ad Autorità di Sistema Portuale deve costituire l'occasione per allargare le strategie di azione dell'Ente per diventare protagonisti nel territorio su tematiche come quelle della logistica e dello sviluppo della mobilità oltre che sostenere la nascita e l'implementazione delle ZES. Questo professionista, in stretta collaborazione con il Presidente, dovrà supportare sia l'Ente che il cluster portuale nella individuazione di nuove strategie di intercettazione di nuovi traffici e per l'attivazione di una rete di collaborazioni con aziende ed istituzioni che facciano crescere l'attrattività dei porti e dei territori ad essi collegati. Le sue indicazioni dovranno servire alle diverse aree organizzative per orientare al meglio le attività di programmazione e di attuazione oltre che per attivare ogni possibile forma di collaborazione per poter avere accesso a finanziamenti europei o nazionali.

La misura potrà contare su di un budget massimo nel triennio di 600.000,00 euro .

10. Iniziative per limitare i disagi degli autotrasportatori nell'attraversamento dello Stretto e nei collegamenti con le Isole Eolie con la finalità di ridurre i tempi di attesa e migliorare la qualità dei servizi nelle aree di preimbarco

Nelle interlocuzioni con la categoria degli autotrasportatori è emersa evidente la problematica delle difficoltà, sia pure solo in determinati periodi dell'anno, nell'attraversamento in traghetto dello Stretto di Messina e dei collegamenti con le Isole Eolie. Le principali criticità evidenziate consistono nel costo ritenuto eccessivo e nei tempi di attesa oltre che nelle stesse condizioni

dell'attesa. Sul tema dei costi non è materia in cui l'AdSP può intervenire perché si tratta di servizi a libero mercato e quindi al di fuori delle nostre competenze.

Per quanto riguarda invece la gestione dei tempi di attesa e le modalità è possibile intervenire da un lato con la creazione di sistemi informatici di controllo e governo delle code che, in cooperazione applicativa con i sistemi dei vettori marittimi, potrebbero contribuire a sostituire le modalità attuali di accesso agli imbarchi (di fatto chi prima arriva) con sistemi di prenotazione che da un lato devono consentire l'ottimizzazione dell'utilizzo delle stive delle navi e dall'altro consentire agli autotrasportatori di attendere in zone di sosta attrezzate senza perdere il diritto all'imbarco.

Dovranno essere avviate interlocuzioni con i vari attori del processo di imbarco/sbarco per definire il quadro esigenziale che potrà essere trasformato in applicativi estendendo la collaborazione già avviata con l'Università di Messina per la realizzazione di un sistema di monitoraggio delle code nell'area di preimbarco di Tremestieri.

Nel contempo dovrà essere verificata la possibilità di individuare con la collaborazione del Comune di Messina e della Regione Siciliana delle aree di sosta lungo l'autostrada o nei pressi dell'area di Tremestieri dove realizzare un'area attrezzata dotata di servizi.

La misura potrà contare su di un budget massimo nel triennio di 600.000,00 euro .

11. Iniziative per il sostegno degli investimenti in materia di transizione energetica delle attività dei concessionari

Uno degli obiettivi di carattere generale delle politiche europee e nazionali di ripresa e rilancio dell'economia dopo la fase pandemica, in linea anche con uno dei target dell'Agenda 2030 dell'ONU è quello di facilitare l'accesso alla tecnologia e alla ricerca di energia pulita, comprese le energie rinnovabili, all'efficienza energetica e alla tecnologia avanzata e alla più pulita tecnologia derivante dai combustibili fossili, e promuovere gli investimenti nelle infrastrutture energetiche e nelle tecnologie per l'energia pulita.

Lo strumento guida per programmare ed attuare le politiche dell'AdSP dello Stretto nei porti amministrati in questo settore sarà il Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale (DEASP), previsto all'art.4-bis della Legge n.84/1994 e ss.mm.ii. e nel POT 2020/2022 vigente, la cui approvazione è prevista entro il 2021.

Oltre alle iniziative che l'AdSP dovrà attuare per dare il suo contributo fattivo alle politiche di transizione energetica e di miglioramento delle condizioni dell'ambiente il DEASP potrà contenere indirizzi per i concessionari operanti nei porti amministrati per orientare in maniera proficua e sinergica con le iniziative dell'AdSP le proprie. Per indurre comportamenti positivi e collaborativi da parte dei concessionari si ritiene di adottare misure di incentivazione che favoriscano l'avvio di processi di riconversione green dei processi produttivi o di efficientamento dei consumi.

L'art. 2, comma 2, del D.M. 19 luglio 1989, dispone che "Nel caso in cui il concessionario assuma l'obbligo o sia autorizzato ad effettuare lavori di straordinaria manutenzione del bene pertinenziale, la misura del canone, per la parte relativa al volume e per le annualità stabilite dall'autorità marittima in relazione all'entità dell'investimento, è ridotta fino alla metà della misura normale con le modalità previste dal successivo art. 5".

I concessionari che seguiranno gli indirizzi previsti nel DEASP potranno quindi richiedere una riduzione del canone sino al 50% a fronte della dimostrazione, con apposito piano di impresa, della volontà di attuare, nel periodo di validità della concessione, detti interventi di efficientamento. Le modalità di determinazione delle possibili riduzioni del canone saranno stabilite all'interno del DEASP e ad esse si farà riferimento per la valutazione ed esitazione delle istanze.

La misura potrà contare su di un budget massimo nel triennio di 3.800.000,00 euro .

B)RIEPILOGO

Nel prospetto di seguito il riepilogo con la ripartizione nel triennio della somme che potranno essere utilizzate. Si tratta di risorse già disponibili nel bilancio dell'Ente che saranno impegnate applicando parte dell'avanzo della gestione 2020 .

Per l'attuazione delle singole misure dovranno essere adottati piani dettagliati di utilizzo che saranno approvati dal Comitato di Gestione prima di procedere alla loro attuazione mediante le ordinarie modalità di autorizzazione della spesa.



Azione	Descrizione	Importo massimo fondo utilizzabile		
		anno 2021	anno 2022	anno 2023
1	Disapplicazione dell'obbligo del versamento per nuove iscrizioni e rinnovi al registro ex art. 68 C.d.N.	€50.000,00	€50.000,00	€50.000,00
2	Applicazione del canone minimo per le imprese ex art. 16 L. 84/94	€6.000,00	€6.000,00	€6.000,00
3	Iniziative di supporto psicologico ai lavoratori portuali e di sostegno alle imprese per l'aumento della sicurezza in ambito lavorativo	€44.000,00	€44.000,00	€44.000,00
4	Piano di marketing a sostegno del rilancio del traffico crocieristico	€100.000,00	€250.000,00	€250.000,00
5	Processo di certificazione ai fini sanitari, di security e di qualità della filiera di gestione del passeggero crocierista	€200.000,00	€100.000,00	€100.000,00
6	Iniziative per il potenziamento del welfare aziendale dei lavoratori impegnati nelle attività portuali e marittime	€500.000,00	€500.000,00	€500.000,00
7	Iniziative a sostegno dei concessionari per superare le criticità al rispetto dei piani di impresa generate dalla crisi economica nazionale conseguente all'emergenza sanitaria	€200.000,00	€200.000,00	€200.000,00
8	Analisi dei costi di servizi e diritti portuali per l'individuazione di sistemi per la loro riduzione con la finalità di aumentare la competitività dei porti	€200.000,00	€200.000,00	€200.000,00
9	Iniziative per il potenziamento dell'efficacia dell'azione amministrativa dell'AdSP per velocizzare l'attuazione del Piano Operativo Triennale e del Piano Triennale delle OO.PP.	€120.000,00	€240.000,00	€240.000,00
10	Iniziative per limitare i disagi degli autotrasportatori nell'attraversamento dello Stretto e nei collegamenti con le Isole Eolie con la finalità di ridurre i tempi di attesa e migliorare la qualità dei servizi nelle aree di preimbarco	€200.000,00	€200.000,00	€200.000,00
11	Iniziative per il sostegno degli investimenti in materia di transizione energetica delle attività dei concessionari	€800.000,00	€1.500.000,00	€1.500.000,00
	Totale per anno	€2.420.000,00	€3.290.000,00	€3.290.000,00
	Totale complessivo nel triennio			€9.000.000,00