

VERBALE N. 1 DELL'ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE

Seduta del 5 AGOSTO 2020

Sono presenti i Componenti appresso indicati:

	<i>Categorie</i>		<i>Rappresentante</i>	<i>P</i>	<i>A</i>
1	Presidente	Mario Paolo	MEGA	P	
2	Comandante del Porto di Messina	Gianfranco	REBUFFAT	P	
3	Armatori	Vincenzo	FRANZA (effettivo)	P	
4		Filippo	ARECCHI (supplente)	P	
				(entra alle ore 11:29)	
5	Operatori Portuali Art. 16 e 18	Antonio	PANDOLFO (effettivo)		A
6		Mauro	NICOSIA (supplente)	P	
7	Spedizionieri	Ivo	BLANDINA (effettivo)	P	
8		Fabio	CASTELLANO (supplente)	P	
9	Agenti Marittimi	Domenico	SPECIALE (effettivo)	P	
10		Giorgio	CALARCO (supplente)	P	
11		Francesco	GENTILUOMO (effettivo)	P	
12	Lavoratori Portuali	Giovanni	MASTROENI (effettivo)	P	
13		Letterio	D'AMICO (effettivo)		A
14		Michele	BARRESI (effettivo)	P	
15		Antonino	COSTANTINO (supplente)		A
16		Antonio	SIGILLI (supplente)	P	
17		Giuseppe	RIZZO (supplente)		A
18	Operatori del Turismo e del Commercio	Alberto	PALELLA (effettivo)	P	
19		William	MUNZONE (effettivo)		A
20		Carmelo	PICCIOTTO (supplente)	P	
				(entra alle ore 11:20)	
21		Claudio	ALOISIO (supplente)	P	
				(esce alle ore 13.38)	
22	Impresa Art. 17	Alessandro	MELLINA (effettivo)	P	
23		Antonino	DODDO (supplente)		A
TOTALE				N. 17	

Sono, altresì, presenti, per i Portatori di interessi: il Comune di Messina, rappresentato dall'Ass. Dafne Musolino (entrata alle ore 11:41 e uscita alle ore 13:38); il Comune di Villa San Giovanni, rappresentato dall'Amm. Giuseppe Bellantone; il Comune di Milazzo, rappresentato dall'Ass. Pierpaolo Ruello; il Comune di Pace del Mela, rappresentato dall'Ass. Mario Schepis (entrato alle ore 11:58); la Camera di Commercio di Messina, rappresentata dal Consigliere Antonino Genovese, sostituito nel corso della riunione dal Segretario Generale Paola Sabella; la Camera di Commercio di Reggio Calabria, rappresentata dal Presidente Antonino Tramontana; l'Università degli Studi di Messina, rappresentata dal Prorettore Prof.ssa Daniela Baglieri; il Comando Marittimo Sicilia della Marina Militare, rappresentato dal Comandante Giuseppe Catapano; la Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, rappresentata dal Capo Reparto Tecnico Amministrativo Matteo Lo Presti; la Capitaneria di Porto di Milazzo, rappresentata dal Comandante Francesco Terranova; Confetra,

rappresentata dal Presidente di Confetra Sicilia Dott. Mauro Nicosia, presente anche in qualità di componente supplente per la categoria Operatori Portuali Art. 16 e 18 (v. sopra).

ORDINE DEL GIORNO:

- 1) **Comunicazioni del Presidente.**
- 2) **Piano Operativo Triennale 2020-2022;**
- 3) **Varie ed eventuali.**

La seduta si apre alle ore 11:09 in modalità web conference su piattaforma ZOOM e si procede alla registrazione.

Punto 1: comunicazioni del Presidente.

Il Presidente apre i lavori dell'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'AdSP dello Stretto rivolgendo un saluto e un ringraziamento generale ai partecipanti. L'Organismo di partenariato della risorsa mare è stato nominato, sulla base delle designazioni pervenute dai diversi enti e organizzazioni, con Decreto presidenziale n. 97 del 17/06/2020; la composizione dell'Organismo - precisa il Presidente - non è ancora completa, in quanto risultano, allo stato, mancanti alcune designazioni di componenti, per le quali, man mano che esse perverranno, si provvederà a effettuare le necessarie integrazioni in maniera da portare l'Organismo alla sua piena rappresentatività. Con il suddetto decreto di nomina sono stati individuati anche dei soggetti portatori di interesse, che partecipano alle attività dell'Organismo senza, però, poter esprimere il loro consenso. Il Presidente procede, dunque, alle presentazioni dei rappresentanti dei soggetti portatori di interesse presenti all'odierna riunione, precisando che, fra questi, risultano assenti: il Comune di Messina (l'Ass.re Mondello ha comunicato di non poter partecipare per sopraggiunti impegni), il Comune di Reggio Calabria, il Comune di San Filippo del Mela, l'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria (il Presidente riferisce, tuttavia, di avere avuto una recente interlocuzione con il Magnifico Rettore proprio sul tema del POT e che quest'ultimo ha anche inviato una breve nota, di cui più avanti verrà data lettura). Prima di procedere alla discussione del Piano Operativo Triennale (punto all'o.d.g. n. 2), il Presidente fornisce ai partecipanti alcune informazioni di carattere procedurale sull'OdPRM: l'Organismo di partenariato della risorsa mare ha un Regolamento per il suo funzionamento che è stato direttamente previsto con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18 novembre 2016; l'Organismo non dà espressione di un vero e proprio voto, bensì esprime il consenso rispetto alle proposte avanzate dall'AdSP (con la possibilità di esprimere anche un eventuale dissenso, di cui dovrà tenere conto il Comitato di Gestione, quale Organo di amministrazione). Il C.te Rebuffat, per previsione normativa, riveste la funzione di Vice Presidente dell'Organismo di partenariato della risorsa mare.

Punto 2: Piano Operativo Triennale 2020-2022.

Non essendovi richieste di intervento relativamente al precedente punto all'o.d.g., il Presidente passa a illustrare il Piano Operativo Triennale 2020-2022, premettendo che cercherà di essere il più breve possibile, non solo perché il documento è stato portato a conoscenza dei presenti già da

tempo, ma anche perché con parecchi di loro il Presidente ha già recentemente avuto modo di interloquire in merito. Saranno importanti, più che la presentazione che il Presidente si accinge a fare, la discussione del documento e le eventuali osservazioni e contributi che ne scaturiranno. Il Piano Operativo Triennale è uno strumento fondamentale per l'AdSP in quanto definisce al suo interno le strategie che l'Ente dovrà seguire nel relativo periodo di validità; si tratta di un documento soggetto a revisione annuale, per cui già il prossimo anno si effettuerà una prima verifica della sua attuazione e si valuterà conseguentemente la necessità o meno di operare delle correzioni al suo contenuto. Il POT, per sua stessa natura, non concerne solo aspetti infrastrutturali, bensì anche l'organizzazione dell'Ente, il lavoro portuale, ecc., nell'ambito della strategia complessiva che l'AdSP deve mettere in campo. La redazione del documento, la cui proposta è specifico compito del Presidente, è di fatto iniziata con l'insediamento stesso del Presidente, avendo egli cominciato sin da quella data ad avere numerosi e proficui incontri con le Istituzioni, gli operatori, le rappresentanze datoriali e dei lavoratori, le associazioni, ecc., che hanno consentito di acquisire informazioni, indicazioni e suggerimenti utili alla definizione dei contenuti del Piano. Con l'insediamento del Comitato di Gestione, il Presidente si è poi a lungo confrontato sul documento con i componenti dell'Organo – anch'essi invitati, in qualità di uditori, a partecipare all'odierna riunione – e si è così giunti all'elaborazione di un documento programmatico, che delinea la strategia di massima del Piano in esame. Il documento programmatico è stato oggetto di una consultazione pubblica, che è stata sufficientemente partecipata, non solo con diverse centinaia di accessi in visualizzazione al documento, ma anche con varie proposte indirizzate all'AdSP, che hanno contribuito, insieme ai risultati delle interlocuzioni con le Istituzioni avute in quella stessa fase, alla stesura finale del Piano Operativo Triennale. Con il POT 2020-2022 che in questa sede si sottopone alla valutazione dell'OdPRM, si è cercato per la prima volta di offrire una visione unitaria dell'intera area dello Stretto applicando una strategia identica e unica per tutti i porti di competenza dell'AdSP, pur nella loro diversità in termini di livello di organizzazione e infrastrutturazione (i porti precedentemente amministrati dall'Autorità Portuale di Messina, ovvero il porto di Messina e quello di Milazzo, sono in evidente miglior stato di manutenzione rispetto ai porti della sponda calabrese, ovvero Reggio Calabria e Villa San Giovanni). Ciò significa, certamente, che l'Autorità di Sistema Portuale dovrà impegnarsi nei prossimi mesi per colmare questo divario avviando una migliore organizzazione dei porti calabresi (è attualmente in corso la procedura di revisione degli assessment di security dei vari porti e, in particolare, si sta provvedendo a dotare il porto di Reggio Calabria di un piano di security aggiornato e funzionale, anche in vista di un auspicabile aumento dei traffici crocieristici). Quanto ai traffici, è di palese evidenza che l'emergenza sanitaria legata alla pandemia da COVID-19 abbia nettamente inciso su un trend positivo che stava interessando tutti i porti sullo Stretto, sia per il traghettiamento che, soprattutto, per il crocierismo. La fase del lockdown, con tutti i problemi che ne sono seguiti, ha fatto, in realtà, emergere la fragilità del sistema portuale e le carenze a livello di organizzazione infrastrutturale – si fa riferimento, in particolare, alla temporanea chiusura, per questioni di ordine pubblico, del porto di Villa San Giovanni e al dirottamento dei traghetti, per alcune ore, sul porto di Reggio Calabria, con qualità dei servizi, tuttavia, non paragonabile. Il traghettiamento, quale servizio funzionale a un collegamento che rientra a pieno titolo nell'ambito della continuità territoriale, deve essere efficiente in qualsiasi condizione; alla luce anche delle criticità riscontrate in fase di lockdown in ordine allo spostamento dei pendolari dello Stretto impegnati nei servizi di pubblica utilità, non si può, però, negare l'esigenza di perfezionare non soltanto il sistema a livello

organizzativo/gestionale, ma anche il ruolo che l'AdSP è tenuta a svolgere nel campo della mobilità sullo Stretto. I traffici di traghettamento, sia passeggeri che merci, sono ormai in decisa ripresa, seppur non si attestino ai livelli pre-COVID, mentre la vera crisi è quella che ha investito il settore crocieristico, con il blocco delle crociere a livello globale, con tempi di ripresa verosimilmente lunghi a causa di tutta una serie di difficoltà di tipo organizzativo ancora da superare. L'AdSP è, comunque, al lavoro per non farsi trovare impreparata: si sta, infatti, provvedendo ad adeguare il terminal passeggeri di Messina alle normative COVID e ai protocolli indicati dalle navi e dall'USMAF per garantire una ripresa dell'attività crocieristica in sicurezza. La stessa attenzione è stata dedicata al porto di Milazzo per il traghettamento verso le isole, cercando, con ripetuti interventi nel corso degli ultimi mesi, di gestire una situazione infrastrutturale che non è stata certamente pensata per il distanziamento sociale, oggi imposto dall'emergenza sanitaria. Dal punto di vista organizzativo dell'Ente, occorre strutturare il personale dell'Autorità di Sistema Portuale, procedendo a una serie di nuove assunzioni finalizzate all'assolvimento dei differenti e nuovi compiti che l'AdSP deve affrontare: si prevede di avviare già a settembre, dopo l'approvazione del POT, la fase formale di redazione del Piano Triennale del Fabbisogno di Personale, quindi la nuova pianta organica e i nuovi regolamenti, per poi avviare la procedura relativa alle nuove assunzioni, che auspicabilmente dovrebbe concludersi entro il 2022, ovvero entro il termine di validità del Piano Operativo Triennale in esame. L'Ente, in un'ottica di crescita e miglioramento cui bisogna tendere, dovrà, infatti, arricchirsi di specifiche professionalità nei settori relativi a innovazione tecnologica, efficientamento energetico, gestione ambientale, sostegno allo sviluppo dei nuovi traffici collegati alle aree ZES, utilizzo intensivo dei fondi comunitari, tutti ambiti, questi, che richiedono necessariamente l'introduzione nel personale di figure professionali specializzate e dedicate. L'ampliamento della dotazione di personale, oltretutto, servirà anche a conferire piena funzionalità agli Uffici territoriali portuali, che sono già stati istituiti, ma che materialmente non è ancora stato possibile avviare, proprio perché il personale risulta numericamente inferiore rispetto alle rinnovate esigenze: ciò consentirà la presenza e l'operatività, in ogni porto del sistema, di un presidio territoriale sul posto, con personale tecnico-amministrativo dedicato ai singoli porti. Sempre sotto il profilo organizzativo, occorre anche definire la programmazione strategica dell'Ente e, dunque, intraprendere l'attività di redazione di tutti i vari strumenti di programmazione di cui l'AdSP dovrà dotarsi, primo fra tutti il Piano Regolatore di Sistema Portuale: se, infatti, per Messina sarà probabilmente sufficiente solo una prima revisione del Piano Regolatore già esistente, per gli altri porti del sistema portuale, i piani risultano parecchio datati o pressoché inesistenti. A tal proposito, ad esempio, all'interno del Piano Regolatore di Sistema Portuale, non è più rinviabile l'individuazione, sulla sponda calabrese, del nuovo porto di Villa San Giovanni: è necessario, infatti, trasferire altrove le attività di traghettamento, poiché il porto di Villa San Giovanni risulta ormai inadeguato non soltanto per quelle che sono le nuove esigenze di traffico, ma anche per gli impatti che produce sulla città di Villa San Giovanni. Dopodiché, bisognerà attivarsi per intercettare i finanziamenti per la progettazione e realizzazione dell'opera. L'individuazione del nuovo porto dovrà avere la priorità anche e soprattutto nell'ambito di una ridefinizione complessiva delle funzioni sia del porto di Villa San Giovanni che del porto di Reggio Calabria, affinché si possano adeguatamente orientare non solo gli investimenti infrastrutturali, ma anche le scelte sulla gestione del demanio, in maniera tale da consentire di assecondare i progetti di sviluppo e crescita sia dei porti che delle città ospitanti i porti stessi. Un'uguale ridefinizione delle funzioni dovrà interessare, naturalmente, anche i porti di Messina e di Milazzo: riguardo a Milazzo, in particolare, si impone

all'attenzione il tema della rifunionalizzazione generale del porto, dal momento che alcune delle sue attuali funzioni sono interferenti: si fa riferimento, in particolare, all'esistenza di un approdo turistico all'interno del porto, che si rivela piuttosto problematico sotto l'aspetto della sicurezza della navigazione e che impedisce di valorizzare al meglio alcune parti del porto per le funzioni legate al crocierismo di qualità e ai mega yacht. Occorrerà, di conseguenza, immaginare, come già prospettato nel POT, un eventuale ampliamento del porto e, all'interno del Piano Regolatore di Sistema Portuale, prevedere come il porto di Milazzo potrà espandersi per contemplare le tre differenti funzioni di traghettamento, di tipo commerciale e di tipo diportistico, quest'ultima da sviluppare secondo una linea di programmazione concordata tra l'AdSP e le Istituzioni locali, in particolare il Comune. Per quanto riguarda Messina, i riflettori sono, invece, puntati sul completamento del porto di Tremestieri e sulla correlata possibilità di creare intorno ad esso un adeguato sistema logistico, atteso che la sola realizzazione del porto non è sufficiente a risolvere i problemi degli autotrasportatori: di qui deriva la necessità di trovare, in prima battuta, una soluzione per migliorare l'accesso dei camion al porto, nonché di eventualmente prevedere, sempre all'interno del Piano Regolatore di Sistema Portuale, un ulteriore ampliamento del porto in costruzione (dal momento che il Presidente non nasconde che, a suo avviso, il porto in fase di realizzazione non appare in grado di sostenere un ulteriore incremento dei traffici). Altro tema di rilievo, tra l'altro collegato al completamento del porto di Tremestieri, è la riqualificazione dell'intero waterfront di Messina, in quanto solo a opera ultimata sarà possibile il trasferimento del traghettamento dalla Rada San Francesco e, dunque, la realizzazione di un unico progetto complessivo di riqualificazione del waterfront cittadino, che, comunque, precisa il Presidente, potrebbe essere avviato già sin d'ora, come anche proposto nel POT, partendo, innanzitutto, dalle iniziative di riqualificazione che dovranno interessare l'ex Quartiere Fieristico, al fine di soddisfare le richieste di recupero e valorizzazione provenienti dal territorio cui l'AdSP preme dare risposta. Un altro tema da menzionare è quello della Zona Falcata, importante perché in essa ricadono tre distinte tipologie di aree: 1) la parte "operativo-marittima", ovvero quella della Marina Militare; 2) la parte del Molo Norimberga, che è area ZES; 3) la porzione della Real Cittadella insieme alle aree limitrofe, attualmente oggetto di caratterizzazione, su cui occorrerà, almeno in parte, effettuare attività di bonifica, eventualmente realizzabili all'interno dei singoli interventi, ma sempre sulla base di una programmazione unitaria e di ampio respiro. Infine, ultimo in elenco ma non meno importante, vi è il tema delle ZES: se per Villa San Giovanni e Reggio Calabria, si tratta di aree molto ristrette (pressoché coincidenti con le banchine e, quindi, con possibilità di utilizzo particolarmente limitate), rivestono sicuramente un maggior interesse le aree di Messina (Molo Norimberga e Larderìa) e, soprattutto, quelle di Giammoro. L'unica criticità, segnalata anche nel POT, che il Presidente tiene a sottoporre all'attenzione dell'OdPRM è la circostanza che, all'attualità, l'Autorità di Sistema è esclusa dalla governance delle ZES, in quanto non ha a tutti gli effetti una propria ZES e il Presidente dell'AdSP dello Stretto non fa parte del Comitato di indirizzo della ZES della Sicilia Orientale, situazione, quest'ultima, che potrebbe comportare il rischio di una fisiologica minore attenzione per le aree ZES gestite dall'AdSP dello Stretto rispetto, evidentemente, alle aree ZES amministrate dall'AdSP della Sicilia orientale. Il Presidente riferisce di aver già rappresentato tale criticità a diversi parlamentari con cui ha avuto modo di interfacciarsi: l'auspicio è che essa venga presto superata dal legislatore nazionale. Nella parte finale del documento è prevista tutta una serie di interventi, di tipo sia infrastrutturale-fisico che infrastrutturale-tecnologico, che costituiranno per il futuro – e in parte già costituiscono – l'impegno nel breve e medio termine dell'azione dell'Ente.

Per quanto riguarda la parte immateriale-tecnologica, è prevista la creazione di un Port Community System tramite un sistema informativo dei porti, aperto e cooperante, che consenta di gestire e monitorare tutte le attività portuali; si sta studiando, inoltre, con l'Università degli Studi di Messina, una soluzione per rendere tali innovative tecnologie fruibili da parte non solo degli operatori portuali, ma anche dei passeggeri. In relazione agli interventi infrastrutturali, si sono svolte negli scorsi mesi numerose riunioni con le Istituzioni e con le Amministrazioni comunali, poiché sono state presentate delle candidature all'interno dei bandi del PON Infrastrutture e Reti sui fondi PAC. Molti di questi interventi, che sono perlopiù interventi di facile cantierizzazione e attuazione, sono stati selezionati sperando di riuscire a ottenere i finanziamenti, che hanno dei tempi di utilizzo particolarmente serrati, facendo riferimento all'attuale programmazione. Gli interventi scelti sono, inoltre, già compatibili con i Piani Regolatori Portuali o, comunque, di scarsissimo impatto: il Presidente cita quale esempio la realizzazione del terminal passeggeri presso il porto di Villa San Giovanni, che consentirà, a supporto di progetti di sviluppo di RFI, di migliorare l'accoglienza per gli utenti dell'operatore pubblico, da un lato, e, data l'ubicazione in una posizione intermedia rispetto agli attuali imbarchi, di agevolare il transito anche per i passeggeri che utilizzano i vettori privati, dall'altro lato. In conclusione, il Presidente, evitando di dare lettura dell'elenco degli interventi dal momento che è stato già messo a disposizione dei presenti, osserva che si tratta di un POT che, in generale, appare ricco di iniziative e apre tante porte: sono disegnate al suo interno tante linee strategiche, nell'ambito della mission che l'AdSP si è posta, e sicuramente tanto sarà anche il lavoro da compiere. In tale quadro, il rapporto e il dialogo con le Camere di Commercio e con le Università saranno fondamentali; in particolare, frutto della collaborazione con le Università è il prezioso contributo che esperti accademici, soprattutto per le attività di programmazione, apportano con le loro competenze scientifiche. L'AdSP deve lavorare per creare le condizioni infrastrutturali affinché l'Area dello Stretto possa diventare un sistema moderno che consenta una mobilità moderna, per cui le Istituzioni dovranno cercare di lavorare sinergicamente e trovare la giusta intesa per costruire dei servizi altrettanto moderni. Il Presidente passa, dunque, la parola ai partecipanti, chiedendo, se possibile, di ascoltare prima gli eventuali interventi dei rappresentanti dei portatori di interesse e successivamente quelli dei Componenti dell'OdPRM. Il Dott. Antonino Genovese interviene a nome della Camera di Commercio di Messina, ringraziando, innanzitutto, il Presidente per l'invito a partecipare in questa sede e per le parole sin qui espresse. La crescita e lo sviluppo delle città dove insistono i porti di competenza dell'AdSP dello Stretto sono fattori fondamentali che concorrono alla crescita dell'intero territorio; qui si inserisce il ruolo della Camera di Commercio, che va oltre i meri compiti d'istituto e contempla anche l'azione di promozione e l'impegno attivo nella costruzione degli elementi a sostegno dello sviluppo del territorio. Nella fattispecie, la competenza territoriale della Camera di Commercio abbraccia tutto il territorio provinciale di Messina, entro il quale ricadono i porti siciliani di competenza dell'AdSP dello Stretto; in tal senso, le politiche di sviluppo del territorio provinciale devono essere coerenti con le azioni poste in essere dagli altri soggetti istituzionali competenti sul territorio e, nel caso di specie, le iniziative intraprese dall'AdSP non possono essere slegate dalle azioni sull'intero territorio provinciale. La risorsa mare, in particolare, è un elemento importante per lo sviluppo di tutta la provincia di Messina e ancor di più in considerazione delle opportunità e delle ricadute positive che politiche condivise di connessione con le attività marittime possono generare a favore della crescita del territorio costiero e dell'intero territorio provinciale. Sulla base di quanto sopra riferito dal Presidente in merito ai contributi raccolti a seguito della consultazione pubblica del documento

programmatico, il Dott. Genovese chiede se sia possibile venire a conoscenza del contenuto di tali contributi così come della loro provenienza; anche la Camera di Commercio di Messina, infatti, avrebbe voluto avere l'opportunità di fare altrettanto. Era stata avviata con l'AdSP una proficua attività di collaborazione e confronto: si era tenuta una riunione tra l'Autorità di Sistema Portuale e le Camere di Commercio di Messina e di Reggio Calabria, giungendo perfino alla proposta di una bozza di accordo interistituzionale, purtroppo rimasta ferma, ma spiace aver dovuto constatare che, dopo l'iniziale disponibilità ed entusiasmo, si sia assistito a un certo raffreddamento dei rapporti e allentamento del dialogo prima positivamente avviato. Ci si augura che questa battuta d'arresto sia imputabile unicamente o, comunque, principalmente al periodo del lockdown per l'emergenza COVID-19, sebbene non si possa nascondere che non sono mancate anche altre occasioni in cui l'AdSP non si è mostrata particolarmente incline alla collaborazione e non ha dato le risposte sperate: si fa riferimento, nello specifico, al tentativo, non andato a buon fine, di coinvolgimento dell'AdSP, da parte della Camera di Commercio di Messina, per presentare congiuntamente dei progetti per i sopra citati fondi PAC. Ne è derivato che, non solo non è stata colta l'occasione di poter presentare progetti coerenti, che avessero una forza maggiore proprio per il fatto di averli condivisi a monte e di averli proposti unitamente, ma anche che alcuni progetti poi proposti, alla fine, appaiono quasi sovrapponibili. Il Dott. Genovese esprime, pertanto, il rammarico, a nome della Camera di Commercio, di non aver potuto dare piena applicazione nei fatti al principio, già enunciato dal Presidente, della collaborazione interistituzionale e dell'attività sinergica tra Enti. Riferisce, poi, il Dott. Genovese che nelle scorse ore il Consiglio Camerale ha approvato all'unanimità una deliberazione, che a breve verrà pubblicata e di cui esporrà il contenuto, e che è stata istituita dalla Camera di Commercio la Consulta Marittima "Consolato del Mare", proprio allo scopo di favorire le relazioni e il confronto interistituzionali, la programmazione e progettazione condivise, il raggiungimento degli obiettivi comuni. Questo organismo, infatti, nasce per cercare di superare le difficoltà di programmazione di interventi in aree su cui afferiscono competenze istituzionali differenti, favorendo l'interlocuzione tra i vari soggetti interessati. Come dal Presidente giustamente affermato, la questione dell'esclusione dell'AdSP dello Stretto dal Comitato di Indirizzo della ZES è un grave vulnus che non è stato colmato dalla legislazione nazionale nel momento stesso in cui è stata istituita la terza Autorità di Sistema Portuale nella regione Sicilia: nella situazione attuale, pertanto, l'AdSP dello Stretto dispone di aree in cui è possibile realizzare la ZES, senza, tuttavia, che esse siano sotto la sua diretta regia, essendo, invece, sotto la regia dell'AdSP di Augusta-Catania quelle della provincia di Messina e sotto la regia dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro quelle calabresi, rispettivamente. La deliberazione approvata dal Consiglio Camerale cui si è fatto cenno sopra stabilisce i seguenti punti: 1) la sottoscrizione di un accordo interistituzionale che regoli i rapporti e le modalità di collaborazione tra Camera di Commercio e AdSP; 2) la costituzione di un tavolo operativo per, insieme alla Camera di Commercio di Reggio Calabria, gestire il coordinamento tra gli Enti istituzionalmente competenti; 3) la previsione, in questo caso a corredo del POT, ma anche per ogni altro intervento dell'AdSP, di un documento "masterplan", al fine di assicurare la giusta coerenza delle azioni dell'AdSP nelle aree di sua competenza con le azioni poste in essere sull'intero territorio provinciale, così evitando gli interventi "spot" e consentendo uno sviluppo che sia organico, uniforme e, soprattutto, mirato al raggiungimento degli obiettivi comuni. Il Dott. Genovese osserva, inoltre, che il Piano Operativo Triennale in esame appare un documento "a fisarmonica": si è passati, infatti, dalle 40 pagine iniziali alle 90 finali, senza aver compreso le modalità e le ragioni di ciò. In conclusione, la Camera

di Commercio ritiene che è necessario dare continuità e coerenza alla programmazione sin qui fatta e innestarla in un quadro complessivo di politiche di sviluppo omogeneo del territorio. A tal proposito, il Dott. Genovese ricorda che, per quanto riguarda le aree dell'ex Quartiere Fieristico, era stato avviato con l'Autorità Portuale di Messina un positivo percorso di confronto e linee d'azione condivise, che aveva dato come risultato un'ipotesi di sviluppo organico dell'area: desta preoccupazione una possibile marcia indietro, che non solo rimetta in discussione quanto precedentemente stabilito, ma anche rischi di ostacolare l'attuazione di interventi importanti e investimenti significativi che favoriscano uno sviluppo a lungo termine dell'area. Il Dott. Genovese ringrazia per la parola e per l'ascolto e, anticipando che la deliberazione summenzionata verrà inviata all'attenzione del Presidente, conclude il proprio intervento confermando la piena disponibilità della Camera di Commercio di Messina a una collaborazione concreta e fattiva.

Il Presidente, precisando che replicherà solo alla fine degli interventi, chiede se vi siano altre richieste di intervento.

Prende la parola la Prof.ssa Daniela Baglieri, in rappresentanza dell'Università degli Studi di Messina, e, ringraziando il Presidente per l'opportunità, porge i saluti del Magnifico Rettore Cuzzocrea, attualmente impegnato nell'ultimo Senato accademico prima della pausa estiva. Dalla lettura del POT e dall'introduzione del Presidente, nonché dall'intervento della Camera di Commercio, la Prof.ssa Baglieri ritiene che tre siano i punti chiave che emergono: 1) la connessione porto-territorio; 2) l'accessibilità ai servizi, per una nuova concezione di fruizione della risorsa mare; 3) il sistema, che implica non solo l'individuazione degli stakeholders, ma anche la definizione delle relative modalità di interazione. Il contesto storico in cui viviamo non è facile: partivamo già da una situazione di fragilità, come già accennato dal Presidente, in termini sia dei porti del Sud Italia rispetto a quelli del Nord Italia che dei porti del Sud Europa rispetto a quelli del Nord Europa; l'accordo europeo sulle reti TEN-T dal 2013 ha cercato di dare impulso allo sviluppo dei porti, ma si è consapevoli che l'attività è stata piuttosto frammentaria e non sempre si è tenuto fede agli impegni previsti nella programmazione infrastrutturale. Tuttavia, la Prof.ssa Baglieri è dell'avviso che dall'attuale emergenza sanitaria per il COVID-19, con tutte le conseguenze che ha comportato, si possa trarre vantaggio, in quanto rimette tutto in gioco e rappresenta un nuovo punto di partenza. I quattro punti fondamentali su cui è necessario che l'AdSP, insieme agli altri attori, concentri i propri sforzi sono: 1) in primis, stabilire un modello di governance, in cui siano chiari e ben definiti ruoli, tempistiche e strumenti; 2) valorizzare il sistema portuale, non più soltanto inteso come area territoriale: ben vengano la connessione con la rete ferroviaria e aeroportuale, l'accessibilità ai servizi, ecc., ma occorre anche pensare al sistema portuale come a un sistema produttivo, soprattutto in considerazione della nuova sfida che pone la ZES, e pertanto programmare nuovi servizi, filiere e investimenti; 3) approfittare del fenomeno del reshoring in relazione all'emergenza COVID-19; 4) intercettare fondi europei per l'innovazione e l'efficientamento dei servizi (l'Università di Messina si sta già adoperando in tal senso, non solo con la costituzione di un apposito gruppo di lavoro, ma anche con l'organizzazione di un Comitato degli Atenei siciliani presso la Commissione Europea di Bruxelles). I punti sopra elencati sono quelli in cui l'Ateneo di Messina può senza dubbio essere di supporto all'AdSP, in qualità di partner nei campi della ricerca e della formazione, nonché per accordi interistituzionali di varia natura. La Prof.ssa Baglieri, confermando la massima disponibilità alla collaborazione da parte dell'Università, ringrazia il Presidente per l'invito a partecipare all'odierna riunione, ritenendo che

tavoli come questo siano importanti per dare la possibilità all'Ateneo di dare il proprio contributo attivo allo sviluppo del territorio e che, in generale, siano utili a tutti gli attori per il confronto e la condivisione e per il passaggio successivo della definizione delle strategie da mettere in atto.

Interviene il Dott. Antonino Tramontana, Presidente della Camera di Commercio di Reggio Calabria, condividendo quanto affermato dal Dott. Genovese sul ruolo fondamentale che le Camere di Commercio rivestono non soltanto come portatori di interesse del mondo economico-imprenditoriale, ma anche come Enti promotori dello sviluppo del territorio provinciale su cui hanno rispettivamente competenza, che nel caso delle due province interessate, Messina e Reggio Calabria, è un territorio particolarmente vasto e ricco di opportunità, seppur con le differenze dal punto di vista strutturale che presenta. A tal proposito, il Dott. Tramontana condivide e accoglie favorevolmente quanto sopra evidenziato dal Presidente in merito all'esigenza di potenziare le infrastrutture del territorio della sponda calabra. Quello dell'economia del mare è un settore importante, su cui si sta concentrando già da qualche tempo l'attività delle due Camere di Commercio, che si contraddistingue per un'intensa interlocuzione e per la condivisione di obiettivi comuni, quale quello della realizzazione dell'Area Integrata dello Stretto. Proprio su temi legati all'economia del mare, quali il turismo e il crocierismo, si era avviato con l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e con la Camera di Commercio di Messina un percorso di dialogo, che si presume sia stato interrotto per le ragioni legate all'emergenza sanitaria che tutti noi ben conosciamo e che ci si augura possa al più presto essere ripreso, come si spera sia già nelle intenzioni del Presidente. Il Dott. Tramontana, nel comprendere e sostenere anch'egli l'esigenza manifestata dalla Camera di Commercio di Messina di creare maggiori sinergie con il mondo imprenditoriale rappresentato dalle Camere, affinché queste ultime possano non soltanto affiancare ma anche essere parte attiva nella programmazione dell'AdSP, confida nella ripresa del percorso di collaborazione già avviato con l'AdSP e conferma la più totale disponibilità da parte della Camera di Commercio di Reggio Calabria.

Il Componente Michele Barresi (Lavoratori portuali) prende la parola per, innanzitutto, ringraziare il Presidente per l'occasione di confronto e per l'introduzione sul POT in apertura della riunione. Come Segretario Generale dell'Organizzazione Sindacale UIL, ha già avuto modo di interloquire con il Presidente, proprio sul tema del Piano Operativo Triennale, in occasione di un recente incontro a cui il Presidente è stato invitato a partecipare per discutere la prima stesura del documento in esame. Com'è stato in quella stessa occasione, anche adesso il Componente Barresi ha il piacere di iniziare citando l'aforisma di Seneca riportato a pagina 2 del POT: "Non esiste vento favorevole per il marinaio che non sa dove andare". L'utilizzo, infatti, di questa frase dal valore emblematico per aprire il POT non può che essere giudicato come di buon auspicio, soprattutto se calata nella realtà di un territorio, come quello dell'area dello Stretto, che dovrebbe fare del suo mare la risorsa principale attorno a cui far ruotare lo sviluppo produttivo e occupazionale locale, ma che in svariate occasioni passate non è spesso riuscito a indovinare in quale direzione muoversi per sfruttare al meglio tale risorsa. L'istituzione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto è, in tal senso, un'occasione da non perdere, così come anche l'Organismo di Partenariato è un'opportunità da sfruttare per instaurare un dialogo costruttivo tra i diversi attori. Osservando come il Piano Operativo Triennale possa essere definito come una sorta di piano "industriale" di tutto un territorio che, come già detto, deve fare del mare la fonte principale del suo sviluppo, sia a livello produttivo che a livello occupazionale, il Componente Barresi esprime la propria condivisione dei contenuti

del POT, sia sul piano degli obiettivi di programmazione e potenziamento delle infrastrutture in chiave ecosostenibile che sul piano organizzativo inerente all'accelerazione dell'eccellenza operativa, con input alla formazione delle risorse interne, rimodulazione della pianta organica e nuovo piano di assunzioni, su cui, come sindacato, occorrerà confrontarsi. Nota interessante del POT è la volontà di creare un'alleanza tra i territori: si parla spesso di Area Metropolitana dello Stretto e di conurbazione dei territori, osserva il Componente Barresi, ma forse è da sempre venuto a mancare un elemento di congiunzione tra le due sponde dello Stretto, capace di far dialogare i territori e mettere insieme i legittimi interessi delle due diverse realtà. In tal senso, un'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto in grado di assolvere a questo nuovo ruolo costituisce elemento di novità, nonché elemento indispensabile per parlare di Area Metropolitana dello Stretto. Altro punto importante è l'obiettivo dell'affidabilità istituzionale: spesso la mancanza di un interlocutore unico e autorevole nei confronti, ad esempio, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha reso deboli alcuni temi, relativi all'area dello Stretto, affrontati in questi anni dal sindacato. La possibilità di avere un'Autorità di Sistema Portuale che, nel rispetto dei ruoli, possa essere un'interlocutrice autorevole con il Ministero in tematiche quali la continuità territoriale, la mobilità sullo Stretto, ecc. è un fondamentale traguardo. Il potenziamento delle infrastrutture sulle due sponde dello Stretto è anche frutto di un percorso iniziato nel passato che adesso deve avere continuità con l'AdSP; particolare attenzione meritano il recupero del waterfront di Messina e, in relazione alla mobilità sullo Stretto, le stazioni marittime sia di Villa San Giovanni che di Messina e, riguardo a quest'ultima, sarebbe importante renderla, con la bonifica e l'adeguamento della Via S. Cecilia, l'hub naturale della porta della Sicilia. Dal punto di vista occupazionale, l'Autorità di Sistema Portuale verrà sicuramente coinvolta dal sindacato anche in tutte quelle che saranno le necessarie clausole di salvaguardia a tutela dei lavoratori riguardanti i prossimi affidamenti. Il Componente Barresi conclude affermando che il giudizio complessivo della UIL sul POT non può che essere positivo e sottolinea anch'egli che occasioni, come quella odierna, di confronto e condivisione delle azioni da mettere in campo per concretizzare le linee-guida contenute nel POT sono altamente auspicabili per il raggiungimento degli obiettivi comuni.

Prende la parola il Componente Giovanni Mastroeni (Lavoratori portuali), Segretario Generale della CGIL, per sottolineare l'importanza dell'odierna riunione di insediamento dell'OdPRM, che rappresenta un altro importante tassello per consentire la piena attività dell'AdSP, con tutte le vicissitudini che hanno interessato la sua istituzione, alcune delle quali rimangono ancora aperte (si fa qui riferimento alla mancata designazione del rappresentante della Regione Sicilia in seno al Comitato di Gestione dell'AdSP, scelta non condivisa dalla CGIL). Vi sono vari problemi da risolvere e parecchie nuove sfide da affrontare e questo sarà possibile avviando un percorso graduale e delineato con estrema precisione e chiarezza, che permetta di raggiungere i comuni obiettivi finali; primo fra tutti, ad avviso della CGIL, il riconoscimento del sistema dei porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto come porti *core*, che consentirebbe di attingere ai fondi UE stanziati per lo sviluppo delle reti TEN-T. Questa battaglia, che è necessario portare a segno entro il 2023, ha bisogno del supporto centrale della deputazione nazionale del nostro territorio perché si possa ottenere una risposta positiva a livello europeo. Il POT in esame, essendo per l'AdSP dello Stretto la prima esperienza di programmazione di interventi, ridisegna complessivamente i porti rientranti nel sistema; il Componente Mastroeni conferma, in linea di massima, il proprio consenso al POT, mettendo, però, in evidenza i due principali aspetti su cui, per differenti motivi, ritiene si debba concentrare l'attenzione: 1) il pontile di Giammoro, la cui

realizzazione ha subito nel corso del tempo ha subito una serie di ritardi e rallentamenti e che rappresenta un'opera con ricadute importanti sul tessuto industriale di quell'area; 2) le aree ZES, con le problematiche su esposte derivanti, come si è detto, dall'ubicazione in realtà geografiche diverse e dall'esclusione dell'AdSP dalla diretta governance delle stesse. Il Componente Mastroeni reputa, inoltre, opportuno fare delle ulteriori segnalazioni riguardanti: 1) la dotazione organica dell'AdSP, che attualmente consta di 28 dipendenti, i quali, con la professionalità acquisita, rappresentano un valore aggiunto per la crescita dell'Ente, e che, a seguito della rimodulazione della pianta organica, andrà integrata con le nuove assunzioni, soddisfacendo, almeno in parte, nei prossimi due anni, la fame di occupazione che nel nostro territorio è grande; 2) l'Area Integrata dello Stretto, di cui si sottolineano l'importanza e la necessità ai fini della sinergia tra le due sponde e della crescita dell'intera area dello Stretto e per la quale l'AdSP potrebbe finalmente fungere da punto di riferimento e autorevole strumento di accelerazione. Il Componente Mastroeni, infine, pone l'attenzione, seppur al di fuori degli argomenti all'ordine del giorno, su una vicenda su cui, a suo parere, è necessario l'intervento del Presidente, ovvero la vertenza dei lavoratori della Blu Jet, i quali hanno l'esigenza di superare la situazione di dumping contrattuale in cui si trovano da anni che la CGIL, insieme alla UIL, è impegnata a denunciare con un'iniziativa di mobilitazione. Il Componente Mastroeni invita, pertanto, il Presidente, seppur l'AdSP non sia diretta interessata, a esprimere un proprio parere in merito alla questione, dal momento che questi lavoratori svolgono un ruolo importante, assicurando con il loro servizio la continuità territoriale, e hanno diritto ad ottenere un giusto riconoscimento contrattuale. Il Componente Mastroeni conclude riconfermando il proprio voto di consenso al POT e ringrazia per l'ascolto.

Prende la parola il Componente Ivo Blandina (Spedizionieri), Presidente della Camera di Commercio di Messina. La proposta di Piano Operativo Triennale in esame riporta, in buona sostanza, una serie di obiettivi e strategie che sono assolutamente condivisibili e che sono condivise; si fa riferimento, in particolare, alla centralità, sopra richiamata, dell'AdSP dello Stretto nel ruolo di coordinamento delle attività di tutte le Istituzioni coinvolte nei processi decisionali, in funzione, come già ampiamente illustrato, di una governance unitaria che regoli una strategia di sviluppo a 360 gradi della risorsa mare e di tutte le attività ad esso collegate (non solo quelle trasportistiche, ma anche quelle industriali e quelle legate ai servizi e al turismo). Come già dichiarato sopra da entrambe, si ribadisce che le Camere di Commercio di Messina e di Reggio Calabria assicurano la loro più assoluta disponibilità alla collaborazione nella misura in cui possono apportare il proprio contributo negli Organi che vedono la partecipazione dei portatori di interesse del mondo economico-imprenditoriale, ma anche mettendo a disposizione strumenti per l'integrazione delle informazioni e dei servizi, quale il sistema Infocamere. È possibile riscontrare nel POT alcune iniziative e linee di indirizzo di particolare rilievo: una fra queste è la realizzazione di un deposito costiero di GNL. Anche in questo caso, è necessario che tutti gli attori si siedano attorno a un tavolo per condividere la progettazione dell'opera, individuandone, tra le altre cose, il dimensionamento e la localizzazione. In merito all'ubicazione, ad esempio, si potrebbe immaginare, per ricollegarsi al sopra citato pontile di Giammoro, che nell'area industriale di Milazzo un impianto come questo, a impatto ambientale zero, possa trovare adeguato spazio e infrastrutture pressoché già pronte ad accoglierlo. Per il dimensionamento del deposito, così come per gli altri interventi e, in generale, per lo sviluppo delle infrastrutture e quello economico-produttivo del territorio, occorre effettuare un approfondito studio, con analisi dei dati, elaborazione di proiezioni e tracciamento delle traiettorie di crescita. A rendere il compito ancor più difficile, non mancano,

puttrotto, limiti e ostacoli di vario genere: oltre al grave limite della mancata classificazione come porti *core*, basti pensare alle problematiche sopra descritte che interessano le aree ZES (pur nell'enorme opportunità che queste ultime rappresentano per il territorio, in termini di attrazione di investimenti e di appeal per l'insediamento di nuove attività produttive) oppure, per converso, alle aree SIN di Milazzo, che hanno prodotto più danni che benefici, dal momento che le aziende che insistono entro la perimetrazione SIN tendono ad abbandonare quelle aree, per ovvie ragioni legate agli oneri derivanti da caratterizzazioni ed eventuali bonifiche. In definitiva, la linea strategica da disegnare e mettere in atto deve concretamente passare dall'attrazione degli investimenti alla realizzazione delle infrastrutture necessarie per l'insediamento di nuove attività produttive, nonché il mantenimento in sede di quelle già esistenti. In tale direzione va la richiesta di un Piano Operativo Triennale che, per l'appunto, favorisca anche le attività già insediate nella circoscrizione territoriale dell'AdSP: il riferimento, in particolare, è allo snellimento delle procedure burocratiche e dei procedimenti di autorizzazione delle concessioni demaniali marittime, nonché alla congruità della durata delle stesse. Per quanto riguarda nello specifico gli interventi previsti nel POT, il Componente Blandina, da ex Componente del vecchio Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Messina, osserva che si tratta per la stragrande maggioranza di interventi ereditati dai vecchi Piani Operativi Triennali, la cui realizzazione deve, pertanto, subire un'indispensabile accelerazione. Il Componente Blandina prosegue, poi, ponendo l'attenzione sulla seguente situazione: il Piano Regolatore del porto di Milazzo è ancora in itinere e non è del tutto definito, ma vi sono già delle linee-guida che tengono conto di quel limite strutturale rappresentato dal Molo Marullo, che, realizzato con fondi dell'Assessorato Regionale al Turismo, ha un'altezza sul livello del mare di circa un metro, non ha nessuna capacità di carico e non è neppure dotato di bitte per l'ancoraggio quantomeno di un maxi yacht, se non di una nave. Eppure, il Componente Blandina riferisce che, a proposito di maxi yacht, si è assistito all'idea, da parte del Comune di Milazzo, della realizzazione dell'ecoporto galleggiante: idea, questa, piuttosto singolare, innanzitutto perché non c'è nessuna esperienza, in giro per il mondo, realizzata con questa tecnologia e poi perché sfugge a qualsiasi coerenza con la pianificazione dello stesso Comune di Milazzo (tant'è che il Comune dovrà fare una variante del Piano di utilizzo del Demanio marittimo) e soprattutto con le previsioni contenute nel Piano Regolatore del Porto di Milazzo, ancorché non approvato e adottato. Altro caso di incongruenza tra gli strumenti di pianificazione e di programmazione è quello riguardante l'area del porto di Messina gestita dall'Agenzia Difesa (ex Arsenale): in essa è previsto un intervento che prevede la realizzazione di un approdo per maxi yacht con annesso villaggio per accogliere ospiti ed equipaggio, ciò a poche decine di metri dal bacino di carenaggio, dal Molo Norimberga (peraltro, oggetto di futuri interventi di allargamento e prolungamento per soddisfare il traffico ro-ro delle Autostrade del Mare) e questo per l'impossibilità di intervenire nella pianificazione di opere e attività nell'area gestita dalla Marina. Gli esempi sopra citati evidenziano che bisogna inevitabilmente raccordarsi, altrimenti si corre il rischio che un'area sia oggetto di interventi prima ancora che un'altra, malgrado le previsioni esistenti, venga normata e consenta la realizzazione di opere dello stesso tipo e che aggrediscono lo stesso mercato. A proposito della necessità di allineare quanto è stato fatto e quanto ancora bisognerà fare, il Componente Blandina ricorda che il progetto della "Metropolitana del Mare" prevedeva che, oltre al collegamento tra le due sponde dello Stretto, ci fosse anche una serie di approdi lungo le sponde, siciliana e calabrese, per consentire il movimento "orizzontale" dei passeggeri, supplendo alcune carenze del trasporto pubblico locale. Un altro elemento che manca all'interno del POT e che è già stato richiamato nei precedenti

interventi, è il bando internazionale per affidare a un soggetto gestore di caratura internazionale le aree demaniali della Fiera, che rappresentano l'area più pregiata dell'affaccio a mare della città di Messina, secondo le linee-guida frutto dei lavori di una Commissione ad hoc che riuniva in sé elementi trasversali di valutazione. Su tale punto, ad esempio, è interesse della Camera di Commercio avviare un confronto con l'AdSP, anche al di fuori degli Organi istituzionali: spiace dover osservare che il reale confronto non può avvenire in questa sede, in cui tutti i presenti possono solo ed esclusivamente, in maniera piuttosto riduttiva, esprimere il proprio parere su di un documento indiscutibilmente valido, ma con contributi che di fatto si limitano ad eventuali segnalazioni di elementi mancanti e/o aggiuntivi. Tale esigenza di dialogo è molto sentita e molto forte e ne è prova la decisione del Consiglio Camerale di istituire e offrire quale potenziale luogo di sintesi la suddetta Consulta Marittima "Consolato del Mare". A proposito, infine, del pontile di Giammoro, il Componente Blandina evidenzia che sarebbe opportuno che l'AdSP, in accordo con l'Assessorato Regionale alla Infrastrutture e l'Assessorato Regionale alle Attività Produttive, considerasse di avviare sin d'ora la procedura di gara per l'affidamento dell'infrastruttura a un terminalista, al fine di evitare che, nel momento in cui l'impresa esecutrice avrà ultimato i lavori, non si debba aspettare oltre per l'entrata in funzione di un'infrastruttura come il pontile di Giammoro, che, come già ricordato dal Componente Mastroeni, riveste un'importanza fondamentale non solo per il mantenimento dell'attività delle acciaierie, ma anche perché apre nuovi scenari nell'ambito del trasporto e della redistribuzione del traffico, anche contenitori, nella Sicilia nord-orientale. In conclusione, il Componente Blandina conferma il proprio consenso al POT, con la richiesta che tutto quanto è stato fin qui discusso e molto altro ancora diventino oggetto di un ulteriore confronto e approfondimento in altre sedi, che consenta di apportare elementi di valutazione utili alla pianificazione dell'AdSP nel prossimo triennio.

Prende la parola il Componente Alessandro Mellina (Impresa art. 17), affermando di aver preso visione del POT e di dividerne i contenuti e valutandolo un Piano Operativo Triennale particolarmente ambizioso, che per la prima volta abbraccia ben quattro porti, ognuno con le sue peculiarità e criticità. In particolare, il Componente Mellina si riferisce al porto di Milazzo, le cui problematiche sono già state in parte descritte dal Componente Blandina. Il porto di Milazzo, aggiunge il Componente Mellina, ha una funzionalità che può definirsi anacronistica rispetto alle esigenze attuali: non è dotato di banchine né di retrospazi o piazzali e necessita di interventi di dragaggio; ricorda anche che, in passato, proprio per la mancanza di strutture adeguate, si è stati costretti a rinunciare all'acquisizione di nuovi traffici commerciali, a svantaggio dell'occupazione portuale e del prestigio del porto stesso. Il Componente Mellina, anch'egli nella qualità di ex Componente del Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Messina, non può che constatare che gran parte degli interventi contenuti nel nuovo POT dell'AdSP dello Stretto sono interventi ripresi dai vecchi Piani operativi e rimasti fermi da parecchi anni. Uno fra questi, ad esempio, è la realizzazione di una viabilità dedicata al porto di Milazzo, che permetta di evitare l'interferenza con il traffico urbano, particolarmente intenso nel periodo estivo. Il Componente Mellina invita, pertanto, il Presidente a voler farsi promotore del dialogo con il Comune di Milazzo sul tema del Piano Regolatore del porto: è evidente, infatti, che dipende anche e soprattutto dalla mancanza di tale strumento di pianificazione la circostanza che nel POT in esame siano assenti interventi di più ampio respiro e di maggior portata rispetto a quelli che è stato possibile inserire. Sarebbe, dunque, auspicabile che l'AdSP prendesse l'iniziativa per l'istituzione di un tavolo tecnico che coinvolgesse sia Istituzioni che operatori portuali, finalizzato a una revisione definitiva e attuale delle funzioni

del porto di Milazzo. In ultimo, richiamando l'importanza strategica del pontile di Giammoro già sottolineata, si unisce alla proposta del Componente Blandina di voler valutare l'opportunità di adoperarsi, già nelle more del completamento dell'opera, per anticipare i tempi avviando la procedura di gara per l'affidamento in concessione per la gestione della struttura, così da evitare eventuali ulteriori attese e garantire sin da subito la piena operatività del pontile. Nel ringraziare per l'attenzione, il Componente Mellina conferma il proprio consenso al POT e formula i migliori auguri di buon lavoro al Presidente perché il documento scritto nero su bianco possa tradursi in realtà.

Interviene l'Ass.re Mario Schepis, in rappresentanza del Comune di Pace del Mela, salutando dapprima tutti i presenti e ringraziando il Presidente per l'invito e la parola. In merito al POT, già ampiamente discusso, conferma la validità, in linea di massima, dei contenuti ed esprime l'auspicio che la totalità degli interventi in esso previsti possano effettivamente essere realizzati. L'Ass.re Schepis prosegue, poi, soffermandosi sul tema già affrontato del pontile di Giammoro: si è registrato, com'è giusto che sia, un forte entusiasmo per l'inserimento di aree appartenenti al nostro territorio nella Zona Economica Speciale, tra cui è inclusa, com'è noto, anche la zona industriale di Giammoro afferente al Comune di Pace del Mela, poiché, come si è già detto, la ZES dovrebbe richiamare investimenti e nuovi insediamenti di attività produttive, ma se ancora nulla di fatto può essersi concretizzato, quello che più preoccupa è che si sta già profilando all'orizzonte un quadro piuttosto confuso di attività e competenze, tra Irsap, ex ASI in liquidazione, ecc. e si teme il rischio di finire, come purtroppo è spesso accaduto per il Comune di Pace del Mela, in un'altra delle tante pastoie burocratiche che hanno impedito negli anni di far decollare lo sviluppo della zona industriale. Non si può, infatti, constatare che l'attività industriale nella zona di Pace del Mela è stata un fallimento, sia in termini di forza-lavoro impiegata, sia in termini di impatto ambientale e ne sono prova tangibile le numerose attività dismesse e abbandonate ancora visibili nell'area. Il Comune di Pace del Mela ha nutrito nel tempo false aspettative, poi disilluse, e ha duramente pagato le conseguenze di questo fallimento: se, da un lato, vi è adesso il timore che anche il pontile di Giammoro possa rivelarsi un'altra cattedrale nel deserto, dall'altro, vi è anche la certezza che Pace del Mela non potrà sopportare un'ennesima delusione. L'Ass.re Schepis ripone grande fiducia nell'opera e nella spinta allo sviluppo locale che potrà innescare e si unisce all'appello del Componente Blandina affinché si brucino le tappe e si cominci già sin d'ora a organizzare la procedura di gara che affiderà la gestione dell'infrastruttura. Altrettanta fiducia l'Ass.re Schepis continua a riporre nelle ZES per dare una boccata di ossigeno al territorio, soprattutto sotto l'aspetto occupazionale, ma, essendosi già imbattuto nelle prime difficoltà, esprime il proprio rammarico per una situazione complessa e nebulosa, in cui i soggetti competenti e i rispettivi compiti risultano tutt'altro che chiari e che il Comune di Pace del Mela non è in grado di gestire da solo. Coglie, pertanto, l'occasione in questa sede per chiedere l'istituzione, sotto il coordinamento dell'AdSP, di un tavolo di concertazione, aperto anche alla rappresentanza politica, affinché si dia voce alle istanze di rilancio del proprio territorio da parte del Comune di Pace del Mela e si definisca, una volta per tutte e con precisa indicazione di modalità e competenze, quale sia il futuro dell'area industriale.

Prende la parola il Componente Vincenzo Franza (Armatori), rivolgendo dapprima un saluto ai partecipanti e ringraziando il Presidente per l'incontro odierno, che vede finalmente l'insediamento dell'Organismo di partenariato della risorsa mare. Il Presidente Mega, osserva il Componente

Franza, è giunto soltanto da pochi mesi alla guida dell'AdSP dello Stretto e il recente e prolungato periodo di lockdown, a tutti noto, non ha certamente agevolato l'avvio dell'attività della nuova Autorità di Sistema Portuale. Pur tuttavia, essere oggi qui riuniti per discutere del nuovo POT è, date le circostanze non favorevoli, da considerarsi comunque un traguardo e se a livello di contenuti innovativi e di vasta scala il POT merita un cosiddetto "sei politico", visto che, come si è già detto, riprende in gran parte interventi già previsti nei vecchi POT, bisogna dare atto del lodevole impegno profuso dal Presidente e, nel complesso, non si possono che apprezzare gli sforzi compiuti e riconoscere il meritato valore del documento, che si giudica, in linea di massima, un ottimo lavoro. L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto nasce, infatti, come un'Autorità di Sistema diversa, nel suo genere, da tutte le altre esistenti sul territorio italiano ed ha il non facile compito di governare un territorio, come quello dell'area dello Stretto, che è strettamente interconnesso con le attività di tutte le Amministrazioni locali e territoriali e con tutti i vari stakeholders (basti pensare, in tal senso, alle aree della Cittadella Fieristica e della Zona Falcata, di cui si è già discusso). Ciò comporta inevitabilmente la necessità di sostenere un confronto continuo e costante con le Istituzioni e i portatori di interesse locali, con l'obiettivo, come si è già più volte sottolineato, di costruire una strategia di sviluppo organica e di ampio respiro, cosa di cui, seppur nella sua valutazione complessivamente positiva che si ribadisce, risulta forse ancora carente il POT in esame, per così dire ancora "acerbo" sotto questo aspetto. L'OdPRM, che può impropriamente definirsi l'Organo che sostituisce il Comitato Portuale secondo la vecchia normativa, è rimasto l'unico tavolo in cui tutti gli stakeholders dei porti hanno una possibilità di confronto diretto; il Componente Franza invita, pertanto, il Presidente a voler cogliere tutte le opportunità previste dal Regolamento dell'OdPRM, che gli consente di dettare la frequenza delle convocazioni dell'Organismo e di creare gruppi di lavoro ad hoc su specifiche tematiche. Il Componente Franza confida che quello odierno sia solo il primo di una lunga serie di incontri dell'OdPRM e che altre ancora, anche con il ricorso ad altri strumenti, possano essere le occasioni di dibattito e cooperazione, specialmente su temi, quali, ad esempio, la mobilità sullo Stretto e le ZES, che necessitano di un ragionamento e di una visione a tutto tondo per la definizione di una linea strategica sistemica ed efficace.

Interviene il Componente Alberto Palella (Operatori del Turismo e del Commercio), il quale, dopo aver salutato i presenti e ringraziato per la parola, coglie l'occasione per rinnovare al Presidente l'invito, già formulato per iscritto, a voler valutare la possibilità di svolgere le prossime riunioni dell'OdPRM nel Salone della Borsa della Camera di Commercio di Messina, essendo egli dell'avviso che il dialogo vis-à-vis sia ancor più produttivo, e comunica che sta assistendo alla riunione anche Sicindustria, seppur in via ufficiosa dal momento che è avvenuta la designazione dei rappresentanti, ma non ancora l'effettiva nomina in seno all'Organismo. Nel dichiararsi fiducioso sulle potenzialità di questo tavolo in ordine alla condivisione di scelte strategiche mirate allo sviluppo del territorio, afferma di aver letto con piacere, tra le premesse del POT, dell'Area Integrata dello Stretto, che da sempre ha rappresentato un obiettivo importante per Confesercenti, di cui è Presidente, nella convinzione che lo sviluppo dell'area dello Stretto debba partire dalla risorsa che entrambe le sponde hanno in comune, ovvero il mare, e su cui devono convergere gli sforzi da ambo le parti secondo una politica unitaria di sviluppo. In merito al POT, il Componente Palella condivide, nel complesso, i contenuti, sebbene evidenzi la necessità di ulteriori approfondimenti su determinati temi, tra cui segnala, in particolare, l'ex Quartiere Fieristico, che, in qualità di rappresentante del comparto turistico-commerciale, reputa di enorme interesse e di straordinaria importanza per dare impulso allo sviluppo del territorio, constatando, tuttavia, che il vecchio

progetto di riqualificazione dell'area non è stato contemplato all'interno del Piano o, comunque, sia presente solo a stralci, sotto forma di una sorta di "spezzatino". Nell'auspicio di una ripresa e intensificazione dell'interlocuzione sul suddetto tema, così come su tutto, in generale, il Componente Palella conferma il proprio consenso al POT e, assicurando totale disponibilità alla collaborazione, formula al Presidente i migliori auguri di buon lavoro.

L'Ass. Pierpaolo Ruello interviene a nome del Comune di Milazzo per brevemente ricollegarsi a quanto sopra richiamato, nonché a quanto già discusso, alla presenza anche del Sindaco Formica, in occasione dell'ultimo incontro avuto con il Presidente: la rifunzionalizzazione del porto di Milazzo implica, in primis, una visione chiara e precisa di utilizzo degli spazi e da ciò dipendono anche i sistemi di collegamento e l'eventuale realizzazione di una bretella di raccordo con il porto. Essendo ormai quasi giunti alla scadenza del mandato, l'auspicio è che possa continuare una proficua interlocuzione e collaborazione con quella che sarà la futura Amministrazione comunale.

Prende la parola il Componente Mauro Nicosia (Operatori Portuali Art. 16 e 18), unendosi al coro di consensi sulla sostanziale bontà della proposta di Piano Operativo Triennale in esame, che racchiude la programmazione delle linee strategiche dell'AdSP, al cui interno ritiene che nei prossimi anni potranno trovare adeguato spazio e inserirsi tutte le suggestioni e gli elementi propositivi che il cluster marittimo del territorio, di cui evidenzia l'alto livello qualitativo dei contributi, ha già in parte rappresentato e saprà rappresentare nelle forme più opportune. È, infatti, fondamentale innescare un percorso di condivisione delle scelte strategiche a cui tutti i portatori di interesse possano dare il proprio contributo e, nell'ambito di esso, sia l'Associazione di categoria per la quale il Componente Nicosia siede nell'odierno consesso sia la Confederazione che rappresenta sono sin d'ora disponibili a concentrare i propri sforzi al fine di perseguire questo comune obiettivo. Nel ringraziare per l'attenzione, il Componente Nicosia conferma il proprio consenso al POT.

Interviene il Componente Filippo Arecchi (Armatori), rivolgendo dapprima un saluto generale e scusandosi per essersi unito all'incontro con un po' di ritardo. Il Componente Arecchi, nel ringraziare il Presidente per l'invito a partecipare all'odierna riunione, constata spiacevolmente l'assenza, tra i Componenti effettivi dell'OdPRM, di rappresentanti del versante calabrese, scelta che, retaggio della vecchia impostazione legata all'ex Autorità Portuale di Messina, diversamente avrebbe dato prova dell'effettiva creazione del Sistema dei porti dello Stretto anche sul piano pratico. Duole ancor di più, inoltre, notare la mancata partecipazione in questa sede anche della politica calabrese. Nella qualità di rappresentante della categoria armatoriale, il Componente Arecchi apprende favorevolmente la previsione, anticipata dal Presidente, di un ulteriore ampliamento del porto di Tremestieri; di contro, essendo il porto di Tremestieri, per la stragrande maggioranza dei suoi traffici, a servizio dell'attraversamento dello Stretto, occorre, tuttavia, rilevare che manca una simile e speculare progettualità che interessi anche la sponda calabrese, dove non vi è e, in prospettiva futura, non vi sarebbe un uguale corrispettivo del porto di Tremestieri, essendo, invece, presenti solo degli approdi di piccole dimensioni. Tale osservazione si estende, in generale, un po' a tutto il POT, che appare piuttosto carente a livello di programmazione di opere e interventi sul versante calabrese del sistema portuale dello Stretto. Ciò non toglie che il lavoro del Presidente, in tempi stretti e, oltretutto, difficili per le ovvie ragioni di cui tutti siamo a conoscenza, sia da considerare, tutto sommato, valido e senz'altro meritevole di lode; per quanto sopra, pur non avendo diritto di voto nella qualità di componente supplente, il Componente Arecchi esprime il suo

apprezzamento per gli sforzi compiuti e conferma il suo parere favorevole sul POT, con la necessaria precisazione, tuttavia, che, se si fosse trattato di un Piano riguardante i soli porti calabresi, sarebbe risultato insufficiente, ma, trattandosi di un Piano che riguarda il sistema portuale e dunque la totalità dei porti amministrati dall'AdSP, il giudizio espresso è complessivamente positivo.

Il Componente Domenico Speciale (Agenti marittimi) interviene rivolgendo, innanzitutto, un saluto ai presenti e ringraziando il Presidente per l'invito a partecipare all'odierno incontro e, a nome della categoria che è chiamato a rappresentare in seno all'Organismo di partenariato della risorsa mare, conferma il proprio consenso alla proposta di POT in esame, pur condividendo alcuni dei rilievi e delle richieste di aggiustamenti su esposti, che è convinto troveranno adeguato riscontro nelle prossime revisioni annuali cui sarà sottoposto lo strumento di pianificazione, con l'ausilio indispensabile di una costante interlocuzione finalizzata a una programmazione condivisa degli investimenti da porre in essere. Investimenti in settori quali semplificazione, digitalizzazione, green economy, formazione sono necessari e supportati da una maggiore possibilità di acquisire fondi. Nella qualità di agente marittimo, il Componente Speciale tiene a sottolineare l'esigenza del mantenimento e, ove possibile, di un incremento dei traffici attuali e, anche in considerazione della forte competitività del settore, suggerisce di misurarsi e rivolgere lo sguardo anche agli altri porti nell'ambito del territorio italiano e di tutto il Mediterraneo, così da evitare di creare inutili sovrapposizioni che servirebbero a generare ulteriore competitività e sfruttare, invece, i possibili spazi di sviluppo in cui inserirsi. In conclusione, considerato anche che la predisposizione della proposta del POT in esame si è svolta in tempi particolarmente brevi e difficili, il Componente Speciale riconferma il proprio parere favorevole e ringrazia per l'ascolto.

L'Amm. Giuseppe Bellantone, Consigliere Comunale di Villa San Giovanni, interviene ad esprimere il proprio compiacimento per le parole del Presidente, nonché la condivisione di buona parte degli interventi precedenti, che ha seguito con molta attenzione e interesse (non ha, però, compreso né, evidentemente, condiviso l'intervento del Componente Arcchi). Nel porgere i saluti del Sindaco Giovanni Siclari e del Vice Sindaco f.f. Maria Grazia Richichi, ringrazia il Presidente per il lavoro svolto e per l'attenzione riservata a Villa San Giovanni, con l'auspicio di poter intensificare e portare a frutto il dialogo positivamente avviato e, a tal fine, la massima disponibilità alla collaborazione da parte del Comune di Villa San Giovanni.

Non essendovi ulteriori richieste di intervento, il Presidente si appresta a dare risposte e chiarimenti a ognuno dei vari punti emersi nel corso del dibattito. Riguardo alla fase di elaborazione del POT, il Presidente riconosce che è possibile che ci sia stato qualche difetto di comunicazione, anche legato al periodo di lockdown e alle maggiori difficoltà di interlocuzione che ne sono comprensibilmente derivate. L'iter che ha portato alla nomina sia del Comitato di Gestione che dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, avviato nel dicembre 2019, è stato piuttosto lungo nel tempo e complicato; in entrambi i casi, peraltro, gli Organi non sono ancora al completo e mancano una o più designazioni, che sono state opportunamente sollecitate. Con riferimento alla sopra citata designazione di Confindustria, essa è pervenuta giusto qualche giorno addietro, a convocazione della riunione dell'OdPRM ormai avvenuta; il Presidente assicura che nei prossimi giorni si provvederà a integrare la suddetta nomina all'attuale composizione dell'OdPRM. L'idea del Presidente, accolta e appoggiata dal Comitato di Gestione, di avviare la consultazione pubblica sul documento programmatico, ampliando il più possibile la partecipazione alla genesi del POT con il

coinvolgimento dell'intera cittadinanza, non è stata forse compresa appieno e apprezzata da tutti per la sua novità. I risultati ottenuti, in termini di quantità e qualità di contributi, sono, comunque, stati abbastanza soddisfacenti e l'importante è che il tema, in generale, abbia suscitato un certo interesse e abbia innescato un'innovativa modalità di confronto. Il Presidente assicura, inoltre, che i contributi, come sopra richiesto, verranno messi a disposizione dell'OdPRM. I Comuni, le Camere di Commercio e le Istituzioni sono state destinatari della convocazione di apposite riunioni per i singoli porti nei giorni 1 e 3 luglio u.u.ss.; probabilmente, osserva il Presidente, non avrà funzionato qualcosa nella comunicazione, se alcuni degli invitati non vi hanno poi partecipato e, comunque, il documento programmatico, proprio in allegato alle convocazioni di cui sopra, era stato regolarmente trasmesso. Riguardo all'osservazione fatta in merito all'estensione variabile del documento (sopra definito "a fisarmonica"), il Presidente puntualizza che il documento programmatico, su cui si è aperta la consultazione pubblica, era la base, con all'interno la delimitazione delle strategie generali, da cui si è poi partiti, dopo aver raccolto i contributi esterni, per la redazione in versione finale del POT, con l'inclusione in esso di una sintesi dei suddetti contributi. Infatti, a ben vedere, la differenza in termini di lunghezza dei documenti in questione dipende dal fatto che la versione definitiva del POT consta di una parte riguardante le strategie, ripresa e riportata dal documento programmatico, e di un'altra parte che descrive in dettaglio le iniziative e gli interventi, aggiuntiva rispetto al documento iniziale. Il Presidente ripete, tuttavia, che, a prescindere dall'accoglienza più o meno positiva di questa nuova procedura, egli si dichiara soddisfatto dei risultati e dell'interlocuzione sin qui avuta in questa sede: l'OdPRM, sottolinea, è e sarà il tavolo di confronto con le Istituzioni, con gli operatori portuali, con le rappresentanze sindacali, ecc. e, in ragione di ciò, è stato anche allargato, al fine di rendere occasioni come questa un momento di confronto più ampio ed efficace possibile. Il Presidente afferma, inoltre, che, proprio in virtù della sua convinzione che l'OdPRM sia un tavolo di confronto di estrema importanza e utilità, ha intenzione di andare ben oltre le previsioni del Regolamento di funzionamento dell'Organo, che stabilisce in quali casi esso deve essere convocato, per cui garantisce sull'assiduità delle riunioni. In merito a talune osservazioni emerse nel corso della riunione, su cui egli manifesta il proprio dissenso, il Presidente afferma che non esistono degli interessi prevalenti rispetto ad altri all'interno di una comunità portuale: l'esistenza dei porti è strettamente legata al territorio e alle Istituzioni e forze sociali di quest'ultimo e compito dell'AdSP è dare ascolto a tutti in egual misura, in un'interlocuzione a doppio senso che non deve mai mancare, poiché non è escluso che interventi utili sotto il profilo dell'operatività portuale possano impattare, però, negativamente su tutti quelli che sono gli aspetti legati alla sostenibilità dei porti. Relativamente alla questione dei fondi europei, la collaborazione con l'Università nasce anche e soprattutto in relazione ad essi; l'AdSP deve migliorare notevolmente la sua capacità di intercettare risorse comunitarie, non soltanto perché quelle nazionali non sempre sono sufficienti, ma anche perché la progettualità europea viene a sostegno di quella nazionale. Quanto al pontile di Giammoro, il Presidente ricorda che, al momento del suo insediamento, il cantiere si trovava in stallo da un anno, con, oltretutto, difficoltà di comunicazione e rapporti tesi con la ditta aggiudicataria; non nasconde, infatti, di essere stato costretto, per esigenze amministrative, ad avviare persino una procedura di risoluzione del contratto per inadempimento dell'appaltatore, ma fortunatamente i problemi si sono risolti, almeno dal punto di vista della ripresa dei lavori, mentre permangono dei problemi amministrativi di non poco conto legati prevalentemente alla gestione di un appalto molto lungo e complicato. Per quanto riguarda la gara che, a seguito del completamento

dell'opera, affiderà la gestione dell'infrastruttura, il Presidente assicura che l'AdSP è già al lavoro in tal senso. In merito alla richiesta di esprimere un proprio parere sulla vertenza Blu Jet, premettendo che creare le giuste condizioni per consentire ai lavoratori di lavorare al meglio delle loro possibilità è sempre un enorme vantaggio, sia per i lavoratori stessi che per i datori di lavoro, il Presidente ritiene che le richieste avanzate dai lavoratori della Blu Jet per il riconoscimento del contratto a cui essi aspirano siano legittime, se ciò consente loro di ottenere delle migliori forme di tutela. Anche con riferimento al cenno sulla durata delle concessioni demaniali marittime che qui si ricollega, il Presidente osserva che è ovvio che qualsiasi imprenditore costruisce il proprio piano industriale sulla base anche di una prospettiva temporale. Il Presidente è, comunque, dell'avviso che, nel caso di Blu Jet, se per la continuità territoriale su Villa San Giovanni il problema risulta superato in quanto si tratta di un affidamento per legge, si aspettano, invece, da parte del MIT ulteriori sviluppi della questione, ancora rimasta aperta, della continuità territoriale su Reggio Calabria. Posto che è nelle intenzioni del MIT avviare una procedura di gara per l'affidamento del servizio di collegamento con Reggio Calabria, il Presidente osserva che, secondo il suo personale parere, esistono i presupposti normativi perché la continuità territoriale, dal punto di vista di RFI, possa essere assicurata sia su Villa San Giovanni che su Reggio Calabria e questo comporterebbe una stabilità a lungo termine che molto probabilmente agevolerebbe decisioni della società nella direzione che va a favore dei lavoratori piuttosto che in quella opposta, cosa che, tuttavia, in questo momento non è forse possibile per stretta osservanza di certe logiche di bilancio. Per concludere il tema, il Presidente si augura che nei prossimi mesi si possa giungere alla definizione di un contratto di servizio unico per i mezzi veloci, che possa consentire anche all'interno di questo nuovo scenario un accoglimento delle richieste dei lavoratori della Blu Jet. Il Presidente prosegue esprimendo il suo compiacimento per il fatto che sia stata apprezzata la previsione di realizzare un deposito di LNG nel sistema portuale dello Stretto; la localizzazione dello stesso verrà valutata, contemperando una serie di esigenze di carattere operativo, di sicurezza, ecc., all'esito di uno studio tecnico che sarà presto avviato, per poi procedere a individuare, con una procedura ad evidenza pubblica, un operatore che possa essere interessato a effettuare questa tipologia di investimento. Ritornando al cenno fatto sul tema della durata delle concessioni demaniali marittime, è scontato il riferimento all'art. 36 del Codice della Navigazione: l'AdSP è vincolata alla corretta applicazione delle norme, la cui attuazione è indicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale non solo svolge funzioni di vigilanza, ma possiede anche poteri di indirizzo. Pur tuttavia, il Presidente è consapevole che una maggiore durata della concessione demaniale marittima consente all'imprenditore di elaborare dei piani industriali più consistenti e, quindi, possibilmente anche di offrire dei servizi migliori. Per quanto riguarda la situazione di disallineamento delle attività di programmazione dei vari Enti, il Presidente osserva che questo è, effettivamente, un rischio concreto, da sempre, purtroppo, esistente; egli si augura, tuttavia, che il ruolo e l'azione dell'AdSP possano essere utili al superamento di tale ostacolo, tramite un maggior coinvolgimento di tutti. Non per niente, ad esempio, proprio la Marina Militare è stata invitata a partecipare all'Organismo di partenariato della risorsa mare quale soggetto portatore di interesse; il risvolto della medaglia, infatti, dalla prospettiva dell'AdSP, è che non è possibile la compresenza, all'interno dello stesso porto, di due realtà totalmente differenti e separate, che non riescono ad avere tra di loro un punto d'incontro. Qualora vi fossero delle iniziative portate avanti senza il coinvolgimento e il consenso dell'AdSP ed esse dovessero, a maggior ragione, causare danno all'operatività civile del porto, di cui l'Ente è presidio, è chiaro che l'AdSP è tenuta a intervenire nell'interesse del porto, ma,

naturalmente, non appare questo il caso, soprattutto per quanto riguarda il porto di Messina. Per il resto, l'integrazione con la programmazione dei Comuni è certamente indispensabile e sarà ancor più necessaria ai fini dell'elaborazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale dello Stretto, dal momento che quest'ultimo costruirà una pianificazione che può, anzi, deve travalicare i confini demaniali dei porti. Se da un lato, dunque, l'AdSP si impegnerà a evitare l'atteggiamento autoreferenziale che un po' troppo spesso, negli anni, ha visto caratterizzare, in generale, l'operato delle Autorità Portuali e che forse è stato causa di alcune criticità emerse nella gestione dei porti, i Comuni, da parte loro, non dovranno semplicemente limitarsi a dare il loro formale assenso agli interventi pianificati dall'AdSP, ma saranno tenuti a trasferirli e recepirli, a loro volta, all'interno dei propri atti di programmazione. Riguardo al bando internazionale per l'affidamento in concessione delle aree dell'ex Quartiere Fieristico, la passata Amministrazione ha avuto tempo sufficiente per portare avanti fino in fondo le proprie decisioni. Adesso la situazione è cambiata, così come sono cambiate le strategie con questo nuovo POT, in cui è presente una proposta più ampia e anche a maggior tutela delle funzioni portuali: è, infatti, opinione del Presidente che non abbia senso parlare di riqualificazione della Fiera al di fuori della riqualificazione dell'intero waterfront di Messina, che va dalla fine del porto operativo fino al Torrente Annunziata. Pertanto, soltanto all'interno di un progetto unitario di riqualificazione di tipo urbanistico e portuale dell'intero waterfront potranno esservi margini per stabilire quale esatto ruolo ricoprirà la porzione di area della Fiera, senza, tuttavia, escludere che si possa eventualmente anche giungere a un risultato del tutto simile. Per fare un breve cenno al "sei politico" come giudizio del POT, il Presidente ne prende atto e lo coglie doverosamente come un giusto segnale. Per quanto riguarda l'assenza in seno all'OdPRM di componenti effettivi calabresi, il Presidente fa presente che la nomina dell'Organismo è stata effettuata con decreto presidenziale sulla base di designazioni pervenute direttamente dalle rappresentanze nazionali delle diverse organizzazioni di categoria, per cui l'intervento del Presidente era fortemente limitato in tal senso: non prevedendo la norma delle quote, l'unico indirizzo che il Presidente ha potuto dare, ove possibile, è stato quello di designare, perlomeno, un componente siciliano e uno calabrese, tra quello effettivo e quello supplente, per ciascuna categoria, altrimenti si sarebbe forse davvero corso il rischio che la rappresentanza dell'Organismo fosse stata tutta sbilanciata dal lato siciliano. Riguardo, infine, la scarsità della programmazione nei porti calabresi, il Presidente riconosce che essa è effettivamente inferiore rispetto a quella relativa ai porti di Messina e di Milazzo, ma fa presente che dei due porti calabresi di recente acquisizione sono state trasferite all'AdSP solo le relative pratiche demaniali. Sia per Villa San Giovanni che per Reggio Calabria, non avendo l'AdSP trovato alcuna progettualità già disponibile, sta dunque partendo da zero e dal momento che per progettare interventi occorre preventivamente conoscere le condizioni attuali dei porti, l'Ente ha già individuato la ditta che effettuerà le propedeutiche verifiche sullo stato delle infrastrutture già esistenti e l'aggiornamento dei rilievi batimetrici. Purtroppo, anche in questo caso i tempi sono stati rallentati per effetto del periodo di lockdown e, per di più, a luglio non è stato possibile autorizzare la ditta affidataria del servizio ad avviare le attività di cui sopra perché, com'è comprensibile, nel periodo estivo l'elevata frequenza di utilizzo delle banchine non avrebbe in alcun modo consentito i lavori della ditta. Non appena i traffici si ridurranno, potranno senz'altro avere immediatamente inizio le attività della ditta, poiché è interesse dell'AdSP in primis mettere in linea i due porti calabresi che, al di là del fatto di essere più piccoli rispetto a quelli siciliani, hanno evidenti problemi sotto vari aspetti, come, ad esempio, servizi, dotazioni di banchina, apprestamenti di security, ecc., per gran parte dei quali

l'Ente ha già cominciato a fare le necessarie previsioni. Ciò detto, il Presidente conclude ricordando che si tratta, per l'appunto, del primo Piano Operativo Triennale dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e che è soggetto a revisione annuale, per cui è convinto che già a partire dal prossimo aggiornamento del POT, si potrà avere una visione ben più strutturata e organica di quelle che sono le esigenze infrastrutturali dei porti di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria e, dunque, degli interventi da mettervi in atto.

In conclusione, alla luce di quanto emerso dalla discussione del punto all'o.d.g., il Presidente registra il *consensus* da parte dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Si procederà, dunque, a sottoporre il Piano Operativo Triennale 2020-2022 dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto al Comitato di Gestione per l'approvazione in occasione della seduta del 7 agosto p.v.

Il Componente Blandina prende la parola per sottolineare che, dopo aver ascoltato il Presidente ribattere punto per punto alle osservazioni fatte nel corso della riunione, tutto quanto è stato detto non deve esser mal interpretato, bensì inteso come spunti propositivi e costruttivi nell'ambito di quella proficua interlocuzione che da più parti e dallo stesso Presidente è stata invocata durante il dibattito.

Punto 3: Varie ed eventuali.

Il Presidente riferisce che, come già anticipato dal Componente Palella, è pervenuta la proposta di spostare l'odierna riunione in presenza presso la sede del Salone delle Borse della Camera di Commercio di Messina. Il Regolamento di funzionamento dell'OdPRM, che si ricorda essere di diretta elaborazione e approvazione da parte del MIT con proprio Decreto del 18 novembre 2016, prevede che la sede delle riunioni dell'Organismo coincida con la sede dell'Autorità di Sistema Portuale; in più, la convocazione della riunione odierna, nel momento in cui era giunta la proposta di cui sopra, era già partita e molti dei partecipanti avevano sicuramente messo in conto di partecipare da remoto. Il Presidente aggiunge, poi, che, secondo la sua personale esperienza, è meglio evitare la modalità di partecipazione mista e tenere le riunioni totalmente in presenza o totalmente in videoconferenza. Per tutta questa serie di ragioni, dunque, la sede della riunione di oggi risultava ormai immodificabile. Per le future convocazioni, però, il Presidente propone all'OdPRM di valutare se mantenere la modalità di riunione in videoconferenza (atteso che le dimensioni della sala riunioni della sede dell'AdSP sono troppo ridotte per ospitare tutti i partecipanti e assicurare le necessarie misure di distanziamento) oppure accettare non solo la suddetta offerta del Salone della Borsa, ma anche di essere autorizzato dall'Organismo a individuare, volta per volta, la migliore sede, che sia in Sicilia o in Calabria, dove organizzare in presenza le riunioni, nel caso in cui l'OdPRM ritenga che la modalità da remoto non sia quella più opportuna per lo svolgimento dei propri incontri.

Il Componente Franza, nel condividere l'opportunità di un confronto vis-à-vis, interviene, nella qualità di rappresentante degli Armatori, in merito alla vicenda della vertenza dei lavoratori della Blu Jet per evidenziare che, pur considerando legittima la battaglia dei lavoratori, la corretta tipologia di contratto di lavoro da applicare su delle linee, soprattutto se in regime di libera navigazione o a seguito di appalto che il governo vorrà avviare per il collegamento Messina-Reggio Calabria, è una scelta che rimane di competenza degli specifici stakeholders.

Il Componente Barresi interviene per condividere, nell'ottica generale del perseguimento di un'interlocuzione più solida ed efficace, come più volte ripetuto sopra, l'opportunità di riunirsi in presenza, superando la fredda barriera dello schermo per così venire giustamente incontro a chi manifesta l'esigenza di avere un confronto più diretto.

Prende la parola il Componente Arecchi per, innanzitutto, scusarsi per aver dato adito, con le parole del suo precedente intervento, a più di un fraintendimento: l'osservazione relativa all'assenza di componenti calabresi all'interno dell'Organismo voleva, infatti, rilevare la mancanza di sensibilità da parte dei soggetti cui competevano le designazioni dei rappresentanti. Si dà atto, piuttosto, al Presidente di aver esteso l'invito a partecipare alle riunioni dell'OdPRM anche ai componenti supplenti, gesto assolutamente apprezzato. Allo stesso modo, l'osservazione relativa alla mancata partecipazione di esponenti della politica calabrese, naturalmente non si riferiva al Comune di Villa San Giovanni e alla Camera di Commercio di Reggio Calabria, oggi qui presenti, bensì ad altri soggetti effettivamente assenti, benché invitati. Il Componente Arecchi tiene a esprimere la sua massima fiducia nell'operato e nelle future potenzialità della nuova Autorità di Sistema Portuale dello Stretto: se, infatti, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro è stata per Villa San Giovanni e Reggio Calabria una brevissima parentesi che non ha, però, portato a nessun risultato concreto, egli si augura che l'AdSP dello Stretto, al contrario della prima, contribuisca in modo significativo a dare impulso allo sviluppo del territorio calabrese. È in quest'ottica che il Componente Arecchi suggerisce all'AdSP di voler considerare la proposta di un'eventuale estensione della sua circoscrizione territoriale al porto di Saline Joniche, che può consentire di dirottare dei traffici dal porto di Reggio Calabria, che in fondo è un piccolo porto, e che nel passato ha già dato prova di efficienza.

Il Presidente risponde che, in merito alla segnalazione di cui sopra, il POT allude già a questa possibile soluzione per delocalizzare alcune delle funzioni commerciali del porto di Reggio Calabria; la proposta, tuttavia, potrà trovare ufficialmente spazio soltanto nel Piano Regolatore di Sistema Portuale dello Stretto, poiché all'interno di quest'ultimo saranno individuati esattamente gli ambiti di competenza diretta o di interesse indiretto dei porti dell'AdSP e di qui la possibilità di un ampliamento della circoscrizione territoriale di competenza. Alle ore 14:47, non essendoci altri punti all'o.d.g. da discutere né ulteriori richieste di intervento, il Presidente, ringraziando i presenti, dichiara conclusi i lavori dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, preannunciando che la prossima riunione è prevista svolgersi a settembre per la discussione dell'assestamento del bilancio dell'Ente. In occasione di questa prossima convocazione, pertanto, si valuterà, anche in funzione dell'andamento della pandemia, quale sarà la sede migliore dove tenere la riunione in presenza e, nelle more, il Presidente invita, inoltre, i partecipanti a voler indicare eventuali ulteriori punti da proporre all'ordine del giorno del prossimo incontro.

IL FUNZIONARIO
VERBALIZZANTE
Dott.ssa Alessia Purrone

IL PRESIDENTE
Mario Paolo Mega