

VERBALE N. 6 DELL'ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE

Seduta del 24 GIUGNO 2021

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	Andrea	TASSARA		A
3	Armatori	Vincenzo	FRANZA (effettivo)	P	
4		Filippo	ARECCHI (supplente)		A
5	Industriali	Santo	DIANO (effettivo)		A
6		Alessandra	LATINO (supplente)		A
7	Operatori Portuali Art. 16 e 18	Antonio	PANDOLFO (effettivo)		A
8		Mauro	NICOSIA (supplente)		A
9	Spedizionieri	Ivo	BLANDINA (effettivo)	P (collegato alle ore 10:17)	
10		Fabio	CASTELLANO (supplente)	P	
11	Operatori Ferroviari	Pier Paolo	OLLA (effettivo)		A
12		Michele	VOLPICELLA (supplente)	P	
13	Agenti Marittimi	Domenico	SPECIALE (effettivo)	P	
14		Giorgio	CALARCO (supplente)		A
15	Autotrasportatori	Francesco	GENTILUOMO (effettivo)	P	
16	Lavoratori Portuali	Giovanni	MASTROENI (effettivo)	P (collegato alle ore 10:34)	
17		Letterio	D'AMICO (effettivo)		A
18		Michele	BARRESI (effettivo)	P	
19		Antonino	COSTANTINO (supplente)		A
20		Antonio	SIGILLI (supplente)	P (interrompe il collegamento alle ore 11:30)	
21		Giuseppe	RIZZO (supplente)		A
22	Operatori del Turismo e del Commercio	Alberto	PALELLA (effettivo)		A
23		William	MUNZONE (effettivo)		A
24		Carmelo	PICCIOTTO (supplente)		A
25		Claudio	ALOISIO (supplente)		A
26	Impresa Art. 17	Alessandro	MELLINA (effettivo)	P	
27		Antonino	DODDO (supplente)		A
TOTALE				N. 11	

Sono, altresì, presenti, per i Portatori di interesse: il Comune di Messina, rappresentato dall' Ass. Dafne Musolino; il Comandante della Capitaneria di Porto di Milazzo, C.F. (CP) Massimiliano Mezzani; il Segretario Generale della CISL di Reggio Calabria, Rosy Perrone (interrompe il collegamento alle ore 11:13); il Segretario Generale della UIL di Messina, Ivan Tripodi; l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, rappresentata dal Dott. Davide Miggiano.

Sono presenti, inoltre, il Segretario Generale dell'AdSP dello Stretto, Dott. Domenico La Tella, e i Dirigenti e Preposti dell'ADSP dello Stretto: Dott. Ettore Gentile (Dirigente Area Amministrazione

e Risorse Umane); Avv. Angelo Corrado Savasta (Dirigente Area Affari Legali, Gare e Contratti); Dott. Giuseppe Lembo (Preposto Area Demanio e Autorizzazioni).

Dopo aver accertato la presenza del numero legale dei partecipanti, la seduta si apre alle ore 10:13 in modalità web conference su piattaforma Zoom e si procede alla registrazione. Si procede con i punti all'ordine del giorno.

Punto 1: comunicazioni del Presidente.

Il Presidente apre i lavori dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare dell'AdSP dello Stretto rivolgendo un saluto ai partecipanti. Riferisce che il Comandante della Capitaneria di Porto di Messina, C.V. (CP) Andrea Tassara, non potrà essere presente per impegni fuori sede e che anche il Dott. Alberto Palella (cat. operatori del turismo e del commercio) ha comunicato di non poter partecipare alla seduta odierna.

Il Presidente comunica che è in fase di stesura finale il decreto collegato al PNRR, contenente finanziamenti relativi alle infrastrutture portuali e alla portualità in generale (vi sono, ad esempio, finanziamenti previsti per il rinnovo delle flotte degli operatori, sia pubblici che privati, operanti sullo Stretto). Rispetto alla programmazione di interventi messa a disposizione dall'AdSP, verranno confermati 50 milioni di euro per il co-finanziamento del progetto "Stretto Green" per la transizione energetica della mobilità marittima nell'area dello Stretto: la somma stanziata costituirà la quota di co-finanziamento pubblico degli interventi di realizzazione del deposito costiero di LNG e dell'elettrificazione delle banchine. Per tali interventi, l'Ente ha già avviato le attività di progettazione con l'individuazione, a seguito di una procedura di gara ad evidenza pubblica, di due operatori, i quali sono incaricati di predisporre i relativi studi di fattibilità che consentiranno all'AdSP di poter avviare le procedure di partenariato pubblico-privato finalizzate all'individuazione dei due soggetti attuatori di tali importanti interventi, collegati e propedeutici al succitato rinnovo delle flotte operanti nello Stretto.

Alle ore 10:17 si collega il Componente Blandina.

Oltre al finanziamento previsto per la realizzazione dei progetti relativi al deposito costiero di LNG e all'elettrificazione delle banchine, verranno finanziati anche altri due interventi di tipo più strettamente infrastrutturale: 1) i lavori di adeguamento e risanamento della banchina Margottini nel porto di Reggio Calabria (6,5 milioni di euro), per i quali l'AdSP aveva già in corso un'interlocazione, finalizzata alla ripresa della progettazione, con il Provveditorato delle Opere Pubbliche, che aveva avviato in passato uno studio di fattibilità prima che l'area in oggetto diventasse di competenza dell'AdSP; 2) l'adeguamento dello scivolo "0" nel porto di Villa San Giovanni (4 milioni di euro), che rientrerà nel progetto già inserito nel POT finalizzato all'adeguamento degli ormeggi per i mezzi veloci e per i traghetti e alla realizzazione del terminal passeggeri, per il quale si sta già collaborando con RFI al fine di realizzare uno studio preliminare unitario che possa far sì che anche gli investimenti di RFI finalizzati alla realizzazione del terminal per i passeggeri delle navi ferroviarie vengano ad integrarsi con gli interventi di competenza dell'AdSP, nell'ottica di un miglioramento generale e uniforme della qualità delle infrastrutture al servizio dell'utenza. Il Presidente riferisce, inoltre, di star seguendo, insieme ai Presidenti delle altre AdSP, tutte le varie riforme riguardanti i settori di competenza dell'AdSP che sono previste all'interno del PNRR (giusto ieri, a tal proposito, si è svolta l'ultima Conferenza Nazionale delle AdSP). C'è, infatti, tutta una serie di iniziative che il governo ha

messo in campo su cui i Presidenti delle AdSP, coinvolti per il tramite di Assoportisti negli svariati gruppi di lavoro istituiti ad hoc, sono impegnati a definire gli aspetti attuativi ed esse vanno dall'attuazione del piano di digitalizzazione dei trasporti all'attivazione dello Sportello Unico Amministrativo, alla semplificazione in materia di approvazione dei Piani Regolatori Portuali e, ancora, alla definizione di un regolamento unico a livello nazionale per le concessioni demaniali. Il Presidente assicura di fornire man mano i dovuti aggiornamenti sul tema.

Il Componente Franza, nella qualità di rappresentante della categoria armatori, interviene per porre all'attenzione che la tematica del trasporto veloce nello Stretto di Messina, affidato a RFI, è attualmente al vaglio della Corte di Giustizia Europea, cui è stata rinviata qualche mese fa dal Consiglio di Stato. Era stato, infatti, presentato un ricorso dalla Liberty Lines quando il servizio fu internalizzato per legge dalle Ferrovie dello Stato: ciò a voler precisare che, finché non si sarà pronunciata la Corte di Giustizia Europea in merito alla legittimità della norma, non è definitiva la circostanza che il servizio venga gestito da RFI e si tenga, pertanto, in considerazione, anche in vista della progettualità integrata di cui si è parlato, che in futuro il servizio potrebbe anche essere svolto da un soggetto terzo da RFI.

Il Presidente rassicura che la questione è ben nota, precisando che l'oggetto del contenzioso riguarda il collegamento con il porto di Reggio Calabria. I quesiti posti alla Corte di Giustizia sono, tra l'altro, molto più specifici e di vasta portata e attengono a delle tematiche che, in realtà, potrebbero avere delle ripercussioni non solo sullo Stretto, ma addirittura su quasi tutti i collegamenti. Resta evidente, comunque, che l'attività dell'AdSP sul porto di Villa San Giovanni fa riferimento a banchine pubbliche, in cui va garantita la massima concorrenza. L'iniziativa messa in campo su cui l'AdSP sta lavorando è mirata sia alla realizzazione di nuovi ormeggi, oltre allo scivolo "0" già esistente, che al potenziamento degli ormeggi dei mezzi veloci, al fine di consentire a qualunque vettore che vi opererà, sia esso pubblico o privato, di poter utilizzare non solo le infrastrutture di ormeggio, ma anche la stazione marittima.

Il Componente Franza ringrazia per il chiarimento.

Il Presidente riferisce che sta proseguendo l'attività dell'AdSP con i Comuni per la definizione degli accordi preliminari finalizzati alla redazione del Piano Strategico di Sistema e del Piano Regolatore di Sistema Portuale: con il Comune di Reggio Calabria si è già giunti alla sottoscrizione di un accordo preliminare sugli indirizzi di sviluppo del porto di Reggio Calabria, è, invece, in fase conclusiva l'accordo preliminare con il Comune di Villa San Giovanni e, infine, è stata avviata da qualche tempo l'interlocuzione con il Comune di Milazzo. Il Presidente evidenzia che tale percorso, che da circa 5-6 mesi è stato "pionieristicamente" intrapreso dall'AdSP, diventerà con tutta probabilità una modifica di legge, nell'ambito delle procedure di semplificazione dell'approvazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale, che potrebbe essere oggetto di un apposito decreto che il governo dovrebbe approvare agli inizi di agosto. Il Presidente riferisce, inoltre, che sta proseguendo anche l'attività di integrazione con il mondo accademico delle due sponde dello Stretto: all'Accordo Quadro firmato lo scorso anno con l'Università degli Studi di Messina, cui ha anche fatto seguito la sottoscrizione di almeno 3-4 ulteriori accordi attuativi su specifiche tematiche su cui si sta concentrando l'attività di collaborazione, si è aggiunta la sottoscrizione, il 22 giugno u.s., dell'Accordo Quadro con l'Università Mediterranea di Reggio Calabria, a seguito del quale si sta già procedendo ai fini della definizione di un primo accordo attuativo che consentirà all'Università Mediterranea di fornire il proprio supporto all'ADSP coordinando il gruppo di lavoro finalizzato alla redazione del Documento di Pianificazione

Energetico Ambientale (DEASP). Il DEASP costituirà uno strumento fondamentale per guidare il processo di transizione energetica dell'AdSP e di tutti i soggetti che operano o fanno riferimento ai porti di competenza dell'Ente; su di esso vi sarà poi modo di confrontarsi non appena verranno definiti i primi step dello studio, che, tra l'altro, verrà elaborato con il supporto di un gruppo di lavoro finanziato nell'ambito del programma "Horizon 2020" della Commissione europea.

Alle ore 10:34 si collega il Componente Mastroeni.

Il Presidente comunica che proseguono, inoltre, le attività sia in Zona Falcata che negli altri cantieri aperti; in particolare, riguardo alla Zona Falcata, è iniziata la fase operativa dell'accordo stipulato con SOGESID, che, in collaborazione con l'Università degli Studi di Messina, seguirà le attività di caratterizzazione dell'area. Sono state ottenute le autorizzazioni per avviare la preliminare attività di bonifica bellica e, pertanto, nelle prossime settimane sarà possibile iniziare con i carotaggi e tutte le indagini successive. Proprio stamattina il Presidente comunica di aver sottoscritto un contratto per la messa in sicurezza di un edificio presente all'interno della Zona Falcata, soggetto a tutela, che era stato interessato da crolli nello scorso anno e presto verranno, dunque, avviati i lavori.

Per quanto riguarda i cantieri nell'area dell'ex Quartiere Fieristico, il Presidente comunica che è stato necessario sospendere i lavori relativi all'ex Teatro in Fiera a causa del ritrovamento di alcuni ordigni bellici posti al di sotto del piano di calpestio dell'edificio; questo ha reso necessario un aggiornamento delle indagini preliminari relative alle fondazioni della struttura, ma anche in questo caso la procedura con il Ministero della Difesa si è conclusa e i lavori sono formalmente ripresi. In merito, invece, ai lavori di restauro del portale, del padiglione centrale e del padiglione delle mostre di arte e turismo, è stata ormai attivata la procedura per la rescissione contrattuale a seguito del rifiuto da parte della ditta appaltatrice di sottoscrivere una perizia di variante da noi predisposta, poiché, a suo dire, non soddisfacente in termini di aspettative economiche e, non essendovi dal nostro punto di vista le condizioni per trovare una soluzione diversa, si è dovuto procedere in tal senso. Attualmente la Direzione Lavori sta effettuando tutti i passaggi propedeutici alla rescissione del contratto in danno dell'appaltatore; dopo la conclusione della fase preliminare del contenzioso, l'augurio è che si possa presto ripartire con un nuovo appalto.

Il Presidente riferisce che, a seguito dell'ottenimento dell'autorizzazione per lo svolgimento delle attività di indagine per la ricerca dell'eventuale presenza di ordigni bellici o masse metalliche nei fondali, i lavori di dragaggio nel porto di Milazzo sono stati formalmente consegnati ed, essendo stati ultimati i monitoraggi preliminari a cura di ISPRA e di ARPA, cominceranno a giorni.

Il Presidente prosegue comunicando che si avviano a conclusione i lavori di realizzazione del pontile di Giammoro (sono in corso di svolgimento dei lavori complementari segnalati dalla Direzione Lavori e che possono utilmente essere condotti all'interno dell'attuale appalto) e nel frattempo gli uffici dell'Ente stanno già lavorando per predisporre il bando per l'assegnazione all'operatore cui verrà affidata la gestione dell'infrastruttura.

Il Presidente, infine, fornisce un aggiornamento sul progetto ReST, già discusso in occasione dell'ultima riunione dell'Organismo di Partenariato: con la Determina presidenziale n. 47 del 31/05/2021, sono stati costituiti i gruppi di lavoro interni che si occuperanno di sviluppare in dettaglio le singole iniziative contenute nel Piano. L'obiettivo è quello di sottoporre all'approvazione le prime misure già nella prossima riunione del Comitato di Gestione prevista per fine luglio, tenendo anche

conto che, dal monitoraggio degli atti parlamentari, appare molto probabile che le provvidenze concesse nel 2020 sulle riduzioni dei canoni concessori (art. 199 del DL 34/2020) saranno tutte riconfermate all'interno di un decreto ormai in fase di conversione in Parlamento.

Concluse le comunicazioni, il Presidente chiede se vi siano eventuali osservazioni in merito o richieste di intervento.

Il Componente Speciale interviene per chiedere notizie circa il servizio ritiro rifiuti prodotti a bordo nave, per il quale ha appreso essere sorte delle recenti problematiche che hanno portato alla rescissione del contratto, e sulla vicenda che ha interessato il bacino di carenaggio in concessione al cantiere navale Palumbo, che allo stato appare essersi, almeno parzialmente, risolta. Chiede, inoltre, al Presidente di poter conoscere lo stato del piano di rilancio di cui si è discusso nella precedente riunione dell'OdPRM, con particolare riferimento alle politiche attrattive e di sostegno che sono state deliberate in relazione alle attività del porto e agli operatori portuali tutti.

Il Presidente conferma che, relativamente al servizio di raccolta dei rifiuti, essendo state rilevate delle inadempienze contrattuali gravi da parte dell'appaltatore, è stata disposta la risoluzione del contratto; ciò implica che non esiste più un gestore unico del servizio, ma potranno essere coinvolti operatori autorizzati, ai sensi dell'art. 68, a svolgere questo tipo di attività. Verrà valutato all'esito del procedimento in atto di risoluzione del contratto se riproporre la formula del gestore unico del servizio con l'indizione di una nuova gara d'appalto oppure mantenere la soluzione degli operatori autorizzati ex art. 68, che garantisce anche una maggiore concorrenza tra gli operatori, probabilmente regolamentando nel dettaglio questo tipo di attività al fine di assicurare un adeguato livello del servizio fornito. Per quanto riguarda il bacino del cantiere Palumbo, a seguito di un'attività di controllo avviata già ad agosto 2020, era stata segnalata al concessionario la necessità di effettuare degli interventi di manutenzione; a seguito di successive e ulteriori verifiche, è risultato che gli interventi richiesti non erano stati condotti. In particolare, in occasione dell'ultimo sopralluogo è emerso che in alcuni punti dell'infrastruttura non sussistevano adeguate condizioni di sicurezza per poter continuare a operare, motivo per il quale si è immediatamente proceduto a ordinare l'interdizione di tutte le aree. Il concessionario ha messo in campo tutta una serie di controlli e accertamenti tecnici, relazionando anche per iscritto, che hanno confermato l'esistenza di numerosi problemi di natura tecnica e, per le porzioni in cui non è stato possibile intervenire poiché occorre effettuare ulteriori verifiche ed accertamenti, lo stesso concessionario ha proposto la messa fuori servizio di quelle aree. Tutte le altre problematiche che mettevano a rischio la sicurezza dei lavoratori sono state risolte e, non appena l'ufficio ne è stato messo al corrente e ha potuto verificare l'avvenuto ripristino delle condizioni di sicurezza, si è provveduto a circoscrivere l'ordinanza di interdizione a solo alcune porzioni di area, per le quali continua a vigere il divieto di utilizzo, mentre nel resto delle aree in concessione al cantiere, ovvero la maggior parte, è stato possibile riprendere regolarmente l'attività. Per quanto riguarda, infine, il progetto ReST, discusso in sede dell'ultima riunione dell'OdPRM, tutti i vari gruppi di lavoro interni stanno lavorando per delineare in dettaglio le strategie da mettere in atto; ad esempio, è in via di conclusione la definizione del piano di marketing, di cui è stata già sottoposta una prima bozza e che presumibilmente verrà portato all'approvazione del Comitato di Gestione già nella sua prossima seduta. Per tutti gli altri gruppi di lavoro, sono stati nominati singoli responsabili dell'Ente, cui sono stati assegnati n. 60 giorni per proporre le specifiche soluzioni attuative da mettere in atto. In definitiva, entro agosto/ inizio di settembre si immagina di poter avere a disposizione i provvedimenti attuativi delle iniziative contenute nel programma.

Il Componente Speciale riprende la parola per segnalare che, in merito alla questione del servizio rifiuti, rimane allo stato pendente, in regime di mercato libero, la definizione delle tariffe e si pone anche il problema della tracciabilità, dal momento che gli armatori vogliono avere garanzia circa il corretto conferimento dei rifiuti.

Il Presidente, come già detto sopra, rassicura che si stanno facendo degli approfondimenti tecnici per appurare se è possibile stabilire una regolamentazione dettagliata del servizio da rendere obbligatoria, qualora si proseguisse con lo svolgimento dello stesso da parte di operatori autorizzati ex art. 68. In merito al gestore unico del servizio, soluzione non ancora del tutto accantonata, sembrano esservi delle indicazioni di giurisprudenza che escluderebbero tale modalità, o meglio, lascerebbero spazio alla compresenza di più gestori unici.

Il Componente Franza interviene per chiarire, innanzitutto, al Componente Speciale che, dalla sua esperienza di armatore operante in 16 porti della regione siciliana, può confermare che, avendo a che fare abitualmente con operatori autorizzati ex art. 68 addetti al servizio di raccolta rifiuti, è la ditta stessa che rilascia la necessaria certificazione relativa al conferimento dei rifiuti richiesta dall'armatore. Ricordando che è in fase di promulgazione il recepimento dell'ultima direttiva comunitaria sul tema in oggetto, il Componente Franza, a nome delle due associazioni di categoria che rappresenta (Confitarma e Assarmatori), ammette l'esistenza di un soggetto gestore unico del servizio, valutandola probabilmente anche come una soluzione ottimale, e rimette all'AdSP, per sua specifica competenza, la decisione circa l'individuazione del modello di gestione del servizio nei porti che amministra, in funzione della natura dei porti stessi. Tuttavia, sottolinea che la posizione ufficiale delle associazioni di categoria di cui sopra (che sembra essere confermata anche dalla citata direttiva comunitaria, in cui non è prevista un'esclusiva del servizio) è che l'eventuale soggetto gestore unico non debba essere un "esclusivista" del servizio, ovvero l'armatore deve poter essere eventualmente libero di scegliere di affidare lo svolgimento del servizio anche a un soggetto terzo, autorizzato ai sensi dell'art. 68, purché, ovviamente, esista un meccanismo debitamente disciplinato che consenta al soggetto gestore unico, nel caso in cui l'armatore scelga di affidare il servizio a un soggetto diverso, di recepire un compenso sufficiente atto al mantenimento in essere del servizio assicurato, che, comunque, rappresenta una garanzia per la generalità degli utenti del porto.

Il Presidente conferma che l'indirizzo espresso dal Componente Franza è sostanzialmente quello su cui sta lavorando l'AdSP e assicura che, rientrando l'argomento a pieno titolo nelle competenze dell'OdPRM, in futuro si tornerà sicuramente sul tema, non appena sarà pronta la proposta dell'Ente.

Il Componente Franza evidenzia la rilevanza della questione non solo per gli armatori, ma anche per i cantieri, facendosi portavoce dei rappresentanti della categoria degli industriali, oggi entrambi assenti.

Il Componente Blandina prende la parola: *“Buongiorno Presidente, mi scuso per il ritardo, mi ero collegato in anticipo e poi mi sono collegato da qui, buongiorno a tutti. La ringrazio per le informazioni che ci ha fornito; alcune di queste le abbiamo apprese anche dai media perché si riferiscono a temi che sono di grande impatto non solo sulla comunità portuale ma anche sulla comunità cittadina; in particolare vorrei avere notizie sulla Fiera, avendo appreso l'avvio di una procedura di rescissione in danno di un appaltatore nostro associato in Confindustria che ha informato delle comunicazioni con cui ormai da tempo ha manifestato in maniera irrevocabile la volontà di rescissione dell'appalto; ma a parte la questione tecnica che sicuramente proseguirà in*

altre sedi, speriamo che vengano messe in primo piano le esigenze del quartiere fieristico al più presto possibile e che avvenga il completamento dei lavori e la fruizione di questa importante porzione di città che, ovviamente, è anche vista da noi e dalle categorie produttive come un'importante occasione per rilanciare i settori economici e può diventare un ulteriore elemento per la fornitura di servizi ai turisti crocieristi e anche generatore valore di qualsiasi tipo, essendo un'area affacciata sul mare. A proposito della polemica sorta sui media sulle decisioni e intenzioni degli interventi su quell'area, devo dire, e l'ho dichiarato pubblicamente, che sono d'accordo con lei, Presidente, quando afferma il principio che riguarda la continuità amministrativa e la necessità di portare avanti progetti peraltro già decisi con la condivisione di tutti negli anni passati. L'abbattimento dell'ex Irrera a Mare, invece, ha suscitato anche quello un po' di polemiche, intendo dire è un pezzo di cuore, di memoria di questa città, irrinunciabile nella visione del futuro legata comunque alla tradizione e ad attività che comunque possono essere riproposte in altra chiave, attualizzandole e ponendole in un mercato che è cambiato; l'invito è quello di fare presto e bene; sulla definizione delle attività, della destinazione della gestione vorremmo affrontare il dibattito in questa sede, atteso che l'Organismo di Partenariato è per legge un Organo ascendente e discendente di consultazione e confronto sui temi di carattere socio-economico. Non la prenda come critica, noi riteniamo di essere portatori di esperienze imprenditoriali rappresentanti dei settori produttivi. In questo senso avevamo proposto una modalità che stava all'interno dei gruppi di lavoro ma ci rendiamo conto che poi questa cosa diciamo rischia di diventare una duplicazione di funzioni e di attribuzioni specifiche, di responsabilità di governo dei processi che nessuno vuole mettere in dubbio o e quindi con le categorie produttive, questo ragionamento, quando avremo la disponibilità del quartiere fieristico totalmente rinnovato e restaurato, sarà oggetto di confronto concreto e serrato, fatto di analisi di elementi che creano condizioni sviluppo economico occupazionale, senza dimenticare l'aspetto fondamentale sul quale ci siamo trovati tutti d'accordo che è la pubblica fruizione.”

Il Componente Blandina prosegue: “*Altro tema, Area Palumbo, abbiamo appreso da una sua ordinanza, che il cantiere, nell'arco di poche ore, non sarebbe stato più nelle condizioni di eseguire lavori programmati su navi che sono approdate per poi andare via; quando si parla di sicurezza è un tema sul quale non si ha bisogno di misurarsi: le procedure e le attività per la sicurezza dei lavoratori e di chiunque altro sono una priorità, l'attuazione tempestiva delle misure diciamo ha spiazzato e la repentina chiusura del cantiere ha inevitabilmente spiazzato non solo il cantiere, ma anche gli armatori che avevano le navi in porto, i servizi portuali, gli agenti marittimi, gli spedizionieri e via dicendo. La prego di voler tenere in considerazione anche questo aspetto, al fine di evitare che, oltre al danno diretto a una ditta operante nel settore delle riparazioni navali, le conseguenti reazioni a catena che ne derivano non finiscano per tradursi banalmente in una percezione diffusa dell'inaffidabilità del sistema Messina nella sua interezza. Vi è la necessità di verificare se alcuni interventi di manutenzione straordinaria su impianti che sono della Regione Siciliana e date in concessione dall'Ente Autonomo Portuale, che non è stato mai cancellato dalla faccia della terra e che sembra non abbia altro compito di incassare i canoni. È un tema quello di verificare, come nel caso del bacino, se alcune attività possono essere supportate dal concessionario o addirittura dal proprietario dell'impianto. La vicenda che ha interessato il cantiere Palumbo, d'altro canto, pone sotto i riflettori il tema della necessità di una ricognizione di tutte le infrastrutture portuali, incluse quelle assentite in concessione, per verificarne lo stato e le condizioni, soprattutto sotto il profilo della sicurezza, e la necessità di mettere in campo risorse per garantire che quando*

il concessionario lascerà la concessione ovvero quando la riprenderà in mano un nuovo concessionario, queste strutture siano immediatamente utilizzate nelle migliori condizioni. Sull'annosa questione del dragaggio di Milazzo, sulla quale ci siamo misurati per un periodo di 20 anni (ancora c'erano le lire); ma il dragaggio, lo ricordo, era legato alla realizzazione di una nuova darsena, altro cantiere bloccato che avrebbe dato una risposta all'esigenza di maggior sviluppo lineare delle banchine di Milazzo e consentito una specializzazione nel traffico ro-ro non solo verso le Isole Eolie, ma anche, in prospettiva, con nuove ipotetiche linee di collegamento di cabotaggio.”

Alle ore 11:13 la Dott.ssa Rosy Perrone interrompe il collegamento.

Il Componente Blandina aggiunge: *“In merito al Pontile di Giammoro, tra poche settimane, immagino sarà completato, il risultato sarà sicuramente un bellissimo accosto con un retroporto molto interessante dal punto di vista logistico; sono indispensabili interventi per rendere fruibile l'opera, che consistono essenzialmente nella realizzazione delle vie di corsa delle grues e, trattandosi di impianti fissi, nell'installazione di mezzi di sollevamento verticale. Il pontile è ad un'altezza dal livello del mare 6 metri, e rende difficile e lento l'uso delle grues, vista la capacità e la velocità lineare di tali mezzi che è lentissima; si allungherebbero i tempi con un incremento dei consumi.”*

“Ulteriore tema di confronto è quello delle ZES: anche la Camera di Commercio sta chiedendo con forza la presenza dell'AdSP dello Stretto all'interno della governance della ZES della Sicilia orientale, elemento imprescindibile perché venga seguita una strategia uniforme e coerente. Il Piano Strategico della ZES, a partire dalla perimetrazione delle aree, è un processo lungo, che è stato condiviso sin dal principio non solo con l'AdSP, ma anche con i Comuni, gli Enti locali e le varie categorie datoriali e sindacali. Il risultato incassato è senza dubbio significativo sotto un duplice aspetto: sia sotto il profilo della perimetrazione delle aree incluse nella ZES che sotto il profilo della grande opportunità che tali aree retroportuali, benché non necessariamente coincidenti con aree rientranti nella circoscrizione di competenza dell'AdSP, sotto la cabina di regia dell'AdSP possano attrarre attività manifatturiere, artigianali, commerciali, di servizio, ecc. usufruendo di collegamenti diretti con le infrastrutture di trasporto e portuali. Ci sono pagine che abbiamo scritto a più mani nel piano strategico, il contributo è stato assolutamente positivo e ricordo anche che la fase terminale di questo processo l'abbiamo condotta insieme all'Autorità Portuale facendo le riunioni di definizione in dettaglio in Camera di Commercio, con la partecipazione di attori pubblici e privati. Si è disponibili a continuare a collaborare in questa direzione, nell'ottica della più ampia condivisione possibile.”

Il Presidente riprende la parola per rispondere ai vari temi posti dal Componente Blandina, su parte dei quali aveva, in realtà, già relazionato in questa sede. Il Presidente accoglie con favore le dichiarazioni del Componente Blandina in merito alla ZES, anche perché un articolo recentemente apparso sulla stampa ha evidentemente tradito il suo pensiero, dal momento che sembrava far trapelare che il Componente Blandina spingesse più per una rappresentanza di Messina nel Comitato di indirizzo delle ZES piuttosto che del Presidente dell'AdSP dello Stretto. Il Presidente riferisce di aver cercato di far comprendere, al di là di qualsiasi pretesa, come l'assenza della rappresentanza dell'AdSP nei Comitati di indirizzo delle ZES (non solo di quella della Sicilia orientale, ma anche di quella della Calabria), rischia quantomeno di creare difficoltà attuative non trascurabili. In attesa che le ZES vengano effettivamente attivate con la nomina del Commissario e del Comitato di Indirizzo, l'AdSP si sta attrezzando sin d'ora, attraverso, ad esempio, il lavoro in corso di riorganizzazione e

informatizzazione dello Sportello Unico Amministrativo, che dovrà interfacciarsi con quelli delle ZES. Il Presidente, in definitiva, assicura sulle ZES la massima attenzione e impegno.

In merito al pontile di Giammoro, come già riferito sopra, il Presidente ribadisce che l'AdSP sta lavorando per far partire, auspicabilmente entro l'estate, il bando per l'individuazione dell'operatore cui verrà affidata la gestione dell'infrastruttura come impresa portuale e terminalista.

A proposito del dragaggio del porto di Milazzo, il Presidente ha già riferito che nelle settimane passate è stato sottoscritto l'accordo, che i monitoraggi a cura di ISPRA e ARPA si sono conclusi e che da qualche giorno è giunta l'autorizzazione per effettuare le indagini per la ricerca dell'eventuale presenza di masse metalliche. I lavori sono stati consegnati e, dunque, sono formalmente, se non ancora materialmente, ripresi; come noto, la nuova modalità di dragaggio che è stata autorizzata è quella di un dragaggio ambientale, che prevede il riposizionamento del materiale piuttosto che il conferimento in discarica. Riguardo al completamento della Banchina XX Luglio di Milazzo, i problemi nascono dalle vasche di colmata, tant'è che la difficoltà è proprio quella di trovare delle soluzioni tecniche che consentano di avere carichi almeno sufficienti per gestire il traffico dei mezzi, se non per la movimentazione delle merci. Purtroppo, si tratta di scelte del passato cui è difficile porre rimedio e a ciò si aggiunge, nonostante i solleciti, l'inerzia del Provveditorato Opere Pubbliche.

Per quel che riguarda la Fiera, il Presidente assicura che si sta lavorando con il Comune e che il confronto verrà presto avviato, non solo in sede di OdPRM, al fine di attualizzare le previsioni del Piano Regolatore Portuale nell'interesse sia del porto che della città.

Quanto alla vicenda Palumbo, il Presidente dà rassicurazione che l'iniziativa dell'AdSP è stata ponderata e non assolutamente improvvisata: si tratta di un'attività iniziata già ad agosto 2020 che si era da ultimo concretizzata in una diffida (datata 24/05/2021) da parte del Direttore dell'Ufficio Territoriale di Messina al concessionario a non utilizzare quelle aree senza prima aver effettuato una serie di interventi di messa in sicurezza entro il termine massimo di n. 30 giorni. In data 04/06/2021, nel momento in cui si è venuti a conoscenza che, nonostante la diffida e senza aver eseguito alcun intervento di ripristino, si era continuato a programmare attività in cantiere, a quel punto l'AdSP è stata costretta a intervenire d'urgenza, pur nella consapevolezza delle conseguenze che la decisione avrebbe comportato, per evitare che quelle condizioni di pericolo che erano state segnalate e che erano oggetto della diffida si trasformassero in un rischio concreto per gli operatori.

Alle ore 11:30 il Componente Sigilli interrompe il collegamento.

L'Ing. Franza interviene per osservare che, fermo restando il doveroso intervento a tutela della sicurezza, la continuità del servizio di un cantiere navale importante come Palumbo non è da sottovalutare: la chiusura improvvisa del cantiere, al di là delle motivazioni che ne sono state alla base, ha, ad esempio, causato lo slittamento della consegna di una nave Moby impegnata in servizi anche di continuità locale, avendo, pertanto, provocato ripercussioni su servizi di trasporto pubblico essenziali. L'unica raccomandazione per il futuro è che l'AdSP, pur riconoscendone la correttezza dell'operato, provveda a fare un'azione preventiva di comunicazione, nel caso in cui emetta dei provvedimenti che possono preludere alla chiusura di un cantiere, rendendoli pubblici e mettendo a conoscenza gli operatori della possibile imminente misura di interdizione, in modo che gli armatori, che sono gli utilizzatori finali del cantiere, siano in grado di riorganizzarsi di conseguenza, così

conciliando le indiscutibili esigenze di sicurezza sul lavoro con il regolare svolgimento dei servizi di linea.

Il Dott. Gentile interviene per puntualizzare che non solo si erano svolte nel tempo varie riunioni con il concessionario sull'argomento, ma a tutte le note inviate dall'AdSP a partire dal 2020, inclusa l'ultima diffida, non era stato dato alcun riscontro ed erano state totalmente ignorate le osservazioni in esse contenute, finché, solo dopo l'emissione della prima Ordinanza presidenziale, è pervenuta una relazione tecnica in cui il concessionario, riconoscendo la situazione di pericolo segnalata dall'AdSP e perfino ammettendo che le criticità potrebbero anche essere ben maggiori rispetto a quanto ravvisato dall'Ente, ha finalmente stilato un cronoprogramma di interventi di adeguamento strutturale che, a seguito di ulteriori accertamenti circa la sua attendibilità da parte dei nostri tecnici, ha fatto sì che il Presidente, con successiva ordinanza, potesse ridimensionare l'estensione delle aree interdette e autorizzare, dunque, la parziale ripresa delle attività di cantiere.

Il Componente Speciale, non mettendo in dubbio la correttezza dell'operato dell'AdSP, esprime tuttavia, la propria condivisione della raccomandazione fatta dal Componente Franza, nella misura in cui, tralasciando il caso particolare, sarebbe effettivamente opportuno che certe situazioni (citando a titolo esemplificativo la questione della risoluzione contrattuale con la ditta affidataria del servizio di raccolta dei rifiuti a bordo nave) fossero oggetto di una tempestiva informazione fornita, in maniera più o meno formale, all'utenza, affinché si renda possibile limitare gli eventuali disagi che ne potrebbero derivare.

Il Presidente prende atto della richiesta, non mancando di precisare che, nel caso della questione relativa al servizio rifiuti, la revoca dell'affidamento all'appaltatore è stata immediatamente seguita (nel giorno successivo) dall'autorizzazione all'operatore ex art. 68, a garanzia della continuità del servizio.

Il Presidente, date per concluse le proprie comunicazioni, passa la parola al Dott. Gentile per illustrare il punto all'ordine del giorno n. 2.

Punto 2: Recepimento CCNL lavoratori dei porti 2021-2023.

Il Dott. Gentile prende la parola per affermare che il CCNL dei lavoratori dei porti è sottoposto all'OdPRM ai sensi dell'art. 11 bis, comma 3, lett. e) della Legge 28.1.1994 n. 84, il quale dispone che l'Organismo di Partenariato ha funzioni consultive in ordine alla composizione degli strumenti di cui all'art. 9, comma 5, lett. 1) della stessa Legge 84/94, che prevede che il Comitato di Gestione delibera il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale dell'Autorità di Sistema Portuale. Passa poi a illustrare l'ipotesi di accordo del 24/02/2021, con cui le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Datoriali hanno concordato il rinnovo del contratto collettivo con il riconoscimento di un incremento mensile a regime nel 2023 sul 4° livello pari a 100 euro lordi, di cui euro 20 a titolo di EDR; il documento prevede anche il riconoscimento di un importo *una tantum* pari a 100 euro lordi per tutti i livelli di inquadramento, da corrispondere in ciascuno dei 3 anni di validità del contratto. Dall'iniziale ipotesi di accordo si è poi passati all'accordo definitivo, in cui sono indicati i minimi tabellari conglobati mensili e i relativi aumenti riconosciuti al personale AdSP (impiegati e Quadri); relativamente ai Quadri, è stata poi fatta un'ulteriore distinzione tra Quadri A e Quadri B. Il Dott. Gentile conclude osservando che il recepimento del CCNL è un obbligo di legge ed assicura che l'AdSP ha adeguata disponibilità di bilancio per poter applicare il nuovo CCNL.

Il Presidente aggiunge come anticipazione che nel prossimo mese di luglio si intende avviare il confronto per la nuova pianta organica e, dopo l'estate, invece, verrà avviato con le OO.SS. il confronto per il nuovo Accordo di II livello. Chiede, poi, se vi siano richieste di intervento.

Il Componente Blandina precisa che:

“Abbiamo sottoscritto anche noi il rinnovo del contratto di settore dei dipendenti delle imprese. Ieri abbiamo fatto l'ennesimo incontro con le sigle sindacali per la vertenza Tremestieri e i consulenti hanno affermato la corretta applicazione del contratto e, al di là di alcuni dettagli, si è confermato che l'applicazione da parte dell'azienda è corretta. L'esito è stato positivo poiché è stata confermata da entrambe le parti la corretta applicazione del contratto (anzi, si è appurato che l'azienda riconosce ai dipendenti un importo superiore per la tredicesima e la quattordicesima mensilità). Devo dire che i ragazzi sono sempre attenti, da una parte, e disponibili, dall'altra, a ragionare. Ci aggiorneremo a fine anno per la contrattazione di secondo livello dopo la procedura di raffreddamento.”

Il Componente Barresi interviene per confermare che c'è stato un serrato confronto sulla tematica relativa ai lavoratori di Tremestieri, a seguito del quale si è convenuto che, vista anche l'attività strategica che si svolge nel porto e i futuri sviluppi che lo interesseranno, l'area dev'essere attenzionata anche e soprattutto da un punto di vista occupazionale e di tutela dei diritti dei lavoratori che in essa operano. Una fra le richieste fondamentali è, ad esempio, la trasformazione degli esistenti contratti di lavoro part-time in contratti full-time. Il Componente Barresi rivolge, poi, al Presidente l'invito ad accelerare le procedure di costituzione del Comitato di Igiene e Sicurezza sul Lavoro di cui al punto 3 del progetto ReST, discusso in occasione della scorsa riunione dell'Organismo di Partenariato. Per quanto riguarda, invece, il recepimento del CCNL dei lavoratori dei porti e i dipendenti dell'AdSP dello Stretto, è in corso con l'Ente un confronto sull'applicazione della contrattazione di secondo livello 2020, che ha visto una penalizzazione economica dei lavoratori nel contesto già difficile della pandemia, sebbene abbiano prestato grande attività e impegno in virtù dell'istituzione dell'AdSP dello Stretto. Ci si augura, pertanto, che i Vertici dell'AdSP vogliano prendere in considerazione le rivendicazioni espresse a tal proposito dai sindacati e si accoglie la necessità di procedere all'avvio della trattativa per la contrattazione di secondo livello. Dal momento che i lavoratori dell'AdSP sono soggetti a grossi carichi di lavoro, dovendo l'Ente ormai gestire 5 porti, a cui si aggiungono le carenze di organico, si sollecita, infine, a procedere nel più breve tempo possibile all'avvio del confronto sulla nuova pianta organica.

Il Componente Blandina precisa che: *“In merito all'eredità dei contratti part-time dei lavoratori di Tremestieri, proprio in occasione della riunione svoltasi ieri con i sindacati è emerso ed è stato riconosciuto che essi hanno origine in una sorta di mutualità tra i lavoratori, in quanto l'organico è numericamente esuberante rispetto alle necessità. Gli altri due elementi incontrovertibili riscontrati sono stati l'esatta applicazione del contratto e la mancanza di furbizie nell'applicazione dei turni”*. Aggiunge che: *“Il clima è assolutamente rasserenato e mi pare che per la trattativa per il rinnovo della contrattazione di secondo livello ci siano tutti i presupposti per continuare ad andare avanti serenamente e rendere produttiva l'attività dei lavoratori, a vantaggio non solo dell'azienda che comunque è, una cosa che ribadisco, patrimonio anche dei lavoratori che in questi anni si sono resi conto e che non hanno mai avuto difficoltà sotto nessun aspetto”*.

Nessun altro Componente esprime osservazioni in merito al punto all'o.d.g. n. 2; **il Presidente registra, pertanto, il *consensus* da parte dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare.**

Alle ore 12:10, 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 fine luglio.

IL FUNZIONARIO VERBALIZZANTE

Dott.ssa Alessia Purrone

IL PRESIDENTE

Mario Paolo Mega