

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

ORGANISMO DI PARTENARIATO
VERBALE N. 02-19

L'anno duemiladiciannove, il giorno 24 del mese di ottobre, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale, si riunisce alle ore 10,20, l'Organismo di Partenariato, come da lettera prot. n. 11508 e successiva rettifica prot. n. 11513 del 08.10.2019 ed integrazione prot. n. 11975 del 17.10.2019 per esprimersi in merito al seguente ordine del giorno:

A) AREA FINANZIARIA

- 1 Bilancio di Previsione anno 2020;

B) AFFARI GENERALI E PERSONALE

- 1 Modifica Regolamento per le missioni del personale dipendente;

C) AREA TECNICA

Adozione variante localizzata al vigente P.R.P. ai sensi del 6° comma, art. 22 D.Lgs. n. 169/2917 modif. dall'art. 14 del D.Lgs. n. 232 del 13.12.2017 - Molo T del Porto di Trapani;

D) VARIE ED EVENTUALI

Sono presenti:

Dott. Pasqualino Monti	Presidente
Dott. Nicola Torrente	Componente
Dott. Gregorio Bongiorno	Componente
Sig. Simone Del Vecchio	Componente
Sig. Giuseppe De Gregorio	Componente
Dott. Vittorio Meli	Componente
Sig. Antonino Parrucca	Componente
Sig. Domenico Seminara	Componente

Sig. Antonino Napoli	Componente
Sig. Agostino Falanga	Componente
Dott. Salvatore Lo Re	Componente
Dott. Michele D'Amico	Componente

Sono assenti:

C.A. (CP) Roberto Isidori	Componente
Dott. Alfredo Barbaro	Componente
Ing. Pier Paolo Olla	Componente

I Componenti presenti sono n. 12 assenti n. 3.

Funge da Segretario verbalizzante l'Ammiraglio Isp. a. Salvatore Gravante, Segretario Generale dell'A.d.S.P..

Il Presidente porge il benvenuto ai presenti e dopo la verifica del numero legale dichiara aperta la seduta.

A) AREA FINANZIARIA

1 Bilancio di Previsione anno 2020

La Rag. La Placa ricorda che, entro il 31 ottobre di ogni anno, così come previsto dal D.Lgs. 169/16, si approvi il Bilancio di Previsione per l'anno successivo. Il bilancio di previsione rappresenta lo strumento politico che permette di iniziare ad operare, è stato redatto secondo le indicazioni pervenute in data 11 ottobre dal MIT, ed è stato elaborato nella logica di continuità operativa nel rispetto delle linee programmatiche introdotte nell'anno 2019. Il comma 2, dell'art. 8, della L. 84/94, recita che spetta al Presidente la gestione delle risorse finanziarie in attuazione del piano di cui all'art. 9, rappresentato dal POT, che è appunto il documento politico indispensabile alla gestione dei quattro scali marittimi. I principi adottati per la stesura del bilancio sono quelli contenuti nel Regolamento di amministrazione e contabilità ancora vigente ed alcuni dei principi contenuti nel D. Lgs. 91/2011, laddove si parla di armonizzazione del bilancio. Il totale degli stanziamenti in entrata è stato quantificato in 26.783.000 oltre all'avanzo di amministrazione pari a 72 milioni per la gestione della competenza mentre, per la gestione della cassa è stato previsto lo stanziamento di 81 milioni, oltre il presunto avanzo di cassa a fine anno; la spesa globale prevista per competenza e per cassa ammonta rispettivamente a 99 milioni e a 139 milioni. Questo disavanzo finanziario pari a 72 milioni viene coperto dall'avanzo di amministrazione

presunto al 31 dicembre 2019 poichè, attraverso la programmazione e con le relazioni degli altri uffici è già stato rilevato ciò che è stato assegnato con finanziamenti PON e con le risorse del fondo perequativo. Entro il 31 dicembre le gare non saranno aggiudicate e l'impegno finanziario potrà essere definitivamente assunto soltanto quando il negozio giuridico sarà definitivamente perfezionato, gli importi intanto saranno mantenuti in bilancio per poter avviare le gare, dopodichè, saranno ristanziati l'anno successivo per poter procedere alle relative aggiudicazioni. Le entrate correnti ammontano a 19.152.000 e comprendono le tasse erariali, le tasse d'ancoraggio che registreranno un ulteriore incremento e contengono i proventi derivanti dall'attività regolatoria dall'art. 16 e art. 68. Le entrate relative alla vendita di beni e servizi comprendono principalmente i proventi legati al traffico passeggeri laddove si registra un incremento soprattutto nel porto di Trapani e di Porto Empedocle. Le entrate derivanti dai redditi patrimoniali ammontano a 7.287.000 contro i 5.224.000 del 2019. Nel corso del 2019 c'è stato un decremento legato allo spostamento della cantieristica minore dal molo trapezoidale al molo nord. Questi eventi hanno rallentato il rilevamento degli accertamenti relativi ai canoni concessori. Le entrate non classificabili in altre voci, pari quasi a 2 milioni, registrano un modesto incremento. Passando invece sul versante delle uscite correnti, queste ammontano a 18.739.000 e sono ivi comprese le spese destinate agli organi dell'Ente, quindi, il compenso per il Presidente, i gettoni di presenza erogati al Comitato di Gestione, il compenso previsto per il Collegio dei Revisori e per l'Organismo di Valutazione. Gli oneri per il personale in attività di servizio si attestano intorno a 7.360.000 e rispetto al 2019 registrano un aumento. L'incremento si riferisce al numero di dipendenti che nel 2019 era riferito a 75, mentre, per il 2020 è riferito a 81, tale è il numero scaturisce dalla pianta organica approvata dal Comitato di Gestione nel mese di giugno. Per quanto riguarda la quantificazione delle retribuzioni si è tenuto conto dell'ipotesi di aumento del CCNL, nulla invece è stato previsto riguardo gli aumenti della contrattazione decentrata, considerato che ad oggi non si hanno ancora riferimenti da potere indicare nel bilancio. La Rag. La Placa ricorda a tale proposito che comunque è sempre previsto l'istituto della variazione all'interno del bilancio dove è già stato appostato un fondo di riserva pari al 2% dell'intera spesa corrente, per cui, nell'eventualità in cui si dovesse trovare un accordo che preveda oneri aggiuntivi, si potrà ricorrere all'istituto della variazione. Riguardo i consumi intermedi, all'interno della categoria 113, sono stati rispettati i limiti previsti dalle leggi di riduzione del bilancio che risalgono al 2012. Il Ministero dei Trasporti in collaborazione con il Ministero dell'Economia ha riconosciuto all'AdSP l'ulteriore importo di circa 30.000 euro legato al regime dello split payment che nel 2012 non si applicava e che dal 2017 è in vigore, per cui i costi vengono

maggiorati di circa 30 mila euro. Riguardo la voce legata agli interventi diversi, sono comprese le spese relative alla manutenzione delle opere per le aree e gli edifici demaniali pari a circa 704.000, sono indicate le spese promozionali pari a 135.000 euro ed in questa categoria è incluso lo stanziamento relativo alle spese per la security portuale e per la gestione dei servizi di interesse generale. La prima è pari a circa 3 milioni, la seconda voce è pari a 2.858.000. Tali voci hanno subito un incremento chiaramente collegato al potenziamento sia del servizio di vigilanza sia del servizio di instradamento, tutti e due collegati a loro volta, al potenziamento e all'aumento dei traffici portuali. Per quanto riguarda il bilancio degli investimenti, nella parte delle entrate è stato previsto soltanto un modesto importo di 100 mila euro, perchè il Ministero, ai fini della predisposizione del bilancio, raccomanda di non prevedere alcun stanziamento se non in presenza di un provvedimento già firmato con il quale si erogano le risorse che si dovranno stanziare, tant'è che nel settembre 2019 è pervenuto un importo di 13 milioni relativo alle risorse del fondo perequativo per l'anno 2019, non era stato fatto alcuno stanziamento proprio per seguire tali indicazioni. Tale importo è stato accertato ed incassato, verrà vincolato nell'avanzo di amministrazione al 31 dicembre ed è già stato ristanziato nell'anno successivo al fine di essere già operativi ad avviare le gare nei prossimi mesi dell'anno 2020. Per quanto riguarda il preventivo economico, atteso che tutti i costi e i ricavi vengono conciliati con le entrate e le spese del conto finanziario, emerge un utile lordo di un milione e mezzo che, al netto dell'imposta sia Ires sia Irap si riduce a circa 520.000 euro. Per quanto riguarda la tabella dimostrativa del presunto avanzo di amministrazione si prevede che al 31 dicembre si registrerà un avanzo di amministrazione presunto di circa 87 milioni e la maggior parte sarà chiaramente relativo a somme vincolate tra cui i fondi PON le cui convenzioni sono state firmate all'inizio dell'anno 2019. Le somme relative sono state appostate in bilancio 2019, una gara è già stata aggiudicata, le altre due sono ancora in itinere e non saranno perfezionate entro il 31 dicembre per cui è stato previsto lo stanziamento nell'anno 2020. Per quanto riguarda il bilancio pluriennale è stato predisposto secondo le indicazioni fornite dall'Ufficio Tecnico e preventivamente dal Presidente, il 2020 corrisponde con i dati e le voci di bilancio annuale mentre gli altri due riportano i programmi predisposti dal Presidente e dall'Organo politico qui riunito.

Il Presidente afferma che i numeri sono il risultato delle attività svolte quotidianamente e più specificatamente che, le scelte strategiche del 2017 hanno puntato a programmare e pianificare un'attività che fosse il più possibile di sistema, poichè si era in presenza di quattro scali da infrastrutturare in maniera adeguata al fine di attirare nuovi

traffici. A Palermo è stata fatta quasi una mini rivoluzione, cercando di spostare da sud a nord tutte le attività che fanno riferimento al traffico ro-ro. E' stata fatta una scelta ben precisa rispetto al traffico crocieristico, destinando a sud una parte importante di riqualificazione; sono stati demoliti i silos per fare piazzali da destinare al traffico ro-ro; sono state avviate le progettazioni inerenti l'area del Varco Amari e della zona prospiciente la via Crispi.

Nel porto di Termini Imerese sono stati ripresi i lavori relativi al molo di sopraflutto che erano bloccati da tempo e, tra breve, saranno avviati quelli relativi al molo di sottoflutto. Sono stati portati avanti i lavori di security ed attraverso i fondi PON sono iniziate le caratterizzazioni dei fondali e si sta facendo il livellamento.

A Trapani, a seguito di quanto ereditato dalla precedente gestione, è stato necessario ripartire da zero. Il Presidente evidenzia che è stato realizzato il Fast Ferry in soli 8 mesi; si sta per mettere in gara la riqualificazione della Stazione Marittima; si stanno facendo le caratterizzazioni per il dragaggio dei fondali ed oggi il Comitato sarà chiamato ad esprimersi su una variante localizzata del Piano Regolatore di Trapani relativa al molo T, per destinarla non solo al terminal crociere ma, con una piccola variazione, anche a quella un'attività che il porto di Trapani dovrebbe svolgere, ossia il collegamento con i paesi magrebini, per riappropriarsi di quel ruolo centrale rispetto ad un'attività che ha sempre svolto nella storia e che, per posizione geografica, dovrà comunque poter svolgere in futuro.

Anche su Porto Empedocle nel 2018, così come avvenuto per Trapani, l'AdSP ha iniziato ad adoperarsi per la ristrutturazione; si sta realizzando una Stazione Marittima e si stanno demolendo tutte le infrastrutture fatiscenti collocate a nord del porto di Porto Empedocle; si sta progettando il deposito di GNL e si stanno avviando gli interventi di caratterizzazione per il dragaggio. Inoltre, si stanno vagliando le possibilità volte alla realizzazione di una banchina da destinare alle navi da crociera, poichè si è registrato un interesse degli armatori in tal senso.

Il Presidente sottolinea che, il mercato sta rispondendo agli investimenti che si stanno mettendo in campo ed è quindi determinante l'ausilio di tutti gli operatori, evidenzia inoltre, che il volume delle entrate, passato in due anni da 10 a 26 milioni, testimonia l'entità di quel che si sta attuando. Il bilancio certifica numeri che sono il risultato di un lavoro attento, dove nulla è lasciato al caso. Anche nello shipping internazionale si hanno riscontri positivi ma il percorso è e stato appena intrapreso e si deve continuare a lavorare, condividendo e confrontandosi con le organizzazioni e le imprese rappresentate in questo Organismo.

Il Sig. Seminara esprime apprezzamento per la relazione programmatica del Presidente, dalla quale si intuiscono gli obiettivi e l'importanza di quanto si sta portando avanti. Ciò si riscontra con risultati tangibili come la realizzazione del porto di S. Erasmo e permette di guardare al futuro in modo nuovo. Costata, con piacere, la sinergia che vi è tra l'AdSP ed il Comune, unita alla volontà di far diventare il porto vera parte integrante di una città cresciuta molto anche culturalmente.

Il Sig. Seminara approfitta di questa occasione di confronto per mettere in evidenza alcuni aspetti connessi al rispetto di quei requisiti di sicurezza che servono anche a tutelare i lavoratori. Facendo riferimento all'autoproduzione auspica che, attraverso quel dialogo aperto che si è instaurato tra l'AdSP e le organizzazioni sindacali, si possa trovare una idonea soluzione.

Infine, con riferimento ad Assoport, chiede quali siano gli intendimenti di questa Autorità.

Il Sig. Falanga chiede chiarimenti circa gli investimenti che, come riportato dai vari organi di stampa, vorrebbero mettere in campo gli arabi.

Coglie l'occasione per ringraziare il Presidente anche a nome della Uiltrasporti, l'organizzazione sindacale che rappresenta in seno a questo organismo, estendendo i ringraziamenti a tutto lo staff per ciò che si sta realizzando per i porti del network. Auspica che Palermo possa diventare un giorno un porto hub e che le navi da crociera che scalano Palermo possano portare un turismo meno veloce, che dia la possibilità di visitare con maggior tempo ed attenzione la città e che da ciò possa scaturire maggiore lavoro per l'indotto.

Il Dott. Meli lamenta l'assenza del Comune nell'interfaccia porto-città ed in particolar modo dei vigili urbani che, sarebbero indispensabili nelle occasioni come quella odierna in cui 3 navi turistiche di 5 mila passeggeri scalano il porto e circa il 20% dei crocieristi attraversa via Crispi per dirigersi verso il centro città. In un momento come quello attuale, in cui le infrastrutture non sono state ancora attuate sarebbe opportuno non sottovalutare i rischi derivanti dall'attraversamento dei turisti e, pertanto, chiede che il problema possa essere portato all'attenzione del sindaco.

Per quanto concerne, invece, il traffico interno del porto, il Dott. Meli mette in evidenza quanto emerso da un confronto con gli altri operatori portuali circa la necessità di un progetto di security efficace, tale da consentire ai passeggeri di arrivare in punti vicini agli accessi navi e che faciliti anche l'imbarco dei passeggeri. Quando si ipotizza che il porto Palermo possa essere un hub terminalistico per navi da crociera si deve pensare che

ciò implica l'imbarco di migliaia di passeggeri, cosa che le infrastrutture di oggi non consentono assolutamente. E' impensabile, proporre o offrire ad una grande compagnia di crociere il turnaround perchè non si può gestire, occorre un progetto di security con zone di carico bagagli nelle immediate vicinanze e maggiore efficacia nei controlli di sicurezza. Il Dott. Meli è consapevole dell'importanza di tutto ciò che si sta mettendo in campo non soltanto a Palermo ma anche a Porto Empedocle, dove non esisteva nulla o Trapani, che a suo parere era forse in condizioni peggiori. Con riferimento al porto di Palermo ritiene che, comunque, per il futuro sarà necessaria un'interfaccia città-porto assolutamente efficiente e controllata e un idoneo piano di security all'interno del porto.

Il Sig. Napoli, rappresentante della CISL da parecchi anni in seno agli organismi dell'Ente, manifesta apprezzamento per quanto si sta facendo oggi asserendo che non è paragonabile in alcun modo con l'operato del passato ed il cui esito è frutto anche di una intensa collaborazione con tutta la realtà portuale.

Coglie l'occasione per ringraziare il Presidente di aver portato il saluto di benvenuto all'iniziativa organizzata dalla CISL insieme alla Croce Rossa Italiana. In tale occasione il Sig. Napoli ha appreso dal Presidente che presto saranno abbattute varie strutture come quella del bar e le altre adiacenti. Questo testimonia la velocità con cui i progetti si trasformano in realtà come, ad esempio, avvenuto per S. Erasmo, la cui realizzazione permette di godere e di far rivivere un porto lasciato da decenni alla totale incuria.

Il Sig. Napoli comunica di avere appreso, inoltre, che presto si darà avvio al vero cambiamento del porto cominciando proprio dall'entrata del porto e da quella che sarà la nuova viabilità. Il Sig. Napoli, a tale proposito, desidera mettere in evidenza che a causa dello spostamento del traffico merci sulla banchina Quattroventi, sono state riscontrate delle difficoltà e quindi sarebbe opportuno avere maggiori dettagli sui tempi di realizzazione dell'opera, poichè nei momenti di maggior traffico si potrebbero verificare problemi connessi anche alla sicurezza.

Concorda con quanto esposto dal Sig. Seminara in merito alla sicurezza, all'autoproduzione ed alla posizione di questa Autorità in relazione ad Assoport

Auspica che Assoport possa presto ritrovare la sua naturale vocazione e possa tornare ad essere quell'associazione che negli anni ha rappresentato e fatto, la storia della portualità italiana.

Il Dott. Bongiorno manifesta apprezzamento per tutte le opere che si stanno realizzando ed il cui merito va al Presidente ed a tutti coloro che lo collaborano. In

pochissimo tempo è diventato realtà quello che normalmente rimane solo lo scritto di una relazione programmatica. Con tattica e strategia si è riusciti a fare tantissimo e presto se ne raccoglieranno i frutti. Il Presidente, attraverso il suo operato, è riuscito a sconfiggere le voci pessimistiche che prevedevano una crescita limitata al solo porto di Palermo a discapito di tutti gli altri porti. I numeri parlano chiaro e testimoniano, con le naturali differenze, una crescita di tutti i porti della Sicilia Occidentale

Il Dott. Bongiorno auspica che si mantenga vivo il confronto con gli enti locali, con gli imprenditori, con gli operatori turistici, affinché ci si possa predisporre ad affrontare i prossimi cambiamenti con la giusta preparazione cercando di cogliere al meglio le opportunità che si presenteranno e facendo idonei investimenti infrastrutturali e organizzativi. Ci si deve porre in un'ottica di apertura verso le nuove esigenze anche con minimi cambiamenti, ad esempio, facendo trovare bar, ristoranti e negozi aperti quando una nave arriva ad ora di pranzo. Coglie l'occasione per manifestare la più ampia disponibilità da parte dell'Associazione rappresentata, ribadendo il proprio apprezzamento per tutto quello che si sta facendo e che offre indiscutibili opportunità di crescita.

Il Dott. Bongiorno conclude l'intervento chiedendo chiarimenti sulla variante del molo T e l'eventuale ampliamento della banchina Garibaldi.

Il Sig. De Gregorio evidenzia alcune criticità connesse all'utilizzo della banchina Isolella del porto di Trapani.

Il Dott. D'Amico ricorda che nonostante le perplessità ed i dubbi sollevati da molti nelle varie sedi, non lo ha mai abbandonato la convinzione che i risultati dell'accorpamento sarebbero stati quelli che oggi si constatano.

Il network funziona sempre, funziona nelle aziende, funziona nelle associazioni, funziona nella pubblica amministrazione, funziona perchè, come si evince da questo bilancio, si riescono a realizzare economie di scala, economie di scopo, ma la cosa più importante è che si ha una visione unitaria strategica che porta tutti verso uno stesso obiettivo che è lo sviluppo comune. Si sta constatando a Trapani e Porto Empedocle con tutto quello che si sta mettendo in cantiere ma si può constatare con quello che già si è fatto nel porto di Termini Imerese, oggi, ben lontano dallo stato di abbandono nel quale era precipitato. Quindi, il concetto è che, fare sistema conviene sempre a tutti ed è quindi necessario procedere in tal senso.

Il Sig. Del Vecchio si congratula con il Presidente per la pianificazione e soprattutto per la determinazione con la quale tende a raggiungere gli obiettivi, coinvolgendo tutti gli attori del porto.

Il Sig. Del Vecchio fa rilevare le grandi difficoltà riscontrate dai traghetti durante le operazioni commerciali. In tali occasioni si nota la totale assenza delle forze dell'ordine ed anche se l'AdSP ha messo in atto un servizio di viabilità non basta a risolvere il problema, quindi, chiede come si intende affrontare la questione. Con riferimento al porto di Trapani ed ai progetti futuri, il Sig. Del Vecchio ritiene che sarebbe interessante avere maggiori chiarimenti sui possibili collegamenti con il Maghreb. Infine, con riferimento a quanto esposto dal Sig. Napoli, chiede l'apertura di un secondo varco all'altezza di piazzetta della Pace.

B) AFFARI GENERALI E PERSONALE

1 Modifica Regolamento per le missioni del personale dipendente

La Dott.ssa Scandone rappresenta che il Regolamento, che si sottopone al Comitato, è l'armonizzazione di quello già previsto nel CCNL che riguarda il personale impiegatizio e quadri e quello dei dirigenti, che già disciplina le missioni. Poichè i contratti danno mandato a condizioni di maggiore favore, si è ritenuto opportuno inserire in un unico Regolamento tutto ciò che è compreso a livello nazionale e locale, al fine di renderne chiari i criteri. Il Regolamento, già sottoposto all'approvazione del Comitato e successivamente inviato al Ministero, è stato oggetto di osservazioni da parte di quest'ultimo con la conseguente eliminazione di uno degli elementi contestati. Per quanto concerne l'altro elemento, riferito all'indennità di missione per il personale all'estero, invece, è stata riconosciuta dal Ministero la validità di quanto adottato dall'Ente.

Poichè il contratto dei dirigenti prevede che l'indennità sia corrisposta solo dopo 12 ore di trasferta mentre, quello dei dipendenti delle A.P. prevede anche la frazione di ore, è stato ritenuto opportuno estendere anche ai dirigenti questa condizione migliorativa, così come previsto dallo stesso contratto dei dirigenti.

Il Sig. Seminara chiede chiarimenti in merito ad una eventuale retroattività dell'applicazione dell'accordo.

La Dott.ssa Scandone chiarisce che gli accordi hanno validità a far data dall'approvazione del Ministero. Per quanto riguarda l'indennità giornaliera non vi sono variazioni perchè, così come previsto contrattualmente, è già stata applicata la

rivalutazione. La differenza è sull'indennità pasto, ecc., ma poichè sono stati rispettati i limiti che erano stati stabiliti, non vi dovrebbe essere alcun danno.

Il Segretario Generale precisa che, siccome le assegnazioni di bilancio sono per anno, operazioni a posteriori, paradossalmente, risulterebbero legittime se l'amministrazione risultasse soccombente in giudizio. Utilizzare assegnazioni di bilancio per fatti successi in bilanci precedenti potrebbe, peraltro, esser oggetto di rilievo, a prescindere dal fatto che bisognerebbe avere la capienza in bilancio.

C) AREA TECNICA

Adozione variante localizzata al vigente P.R.P. ai sensi del 6° comma, art. 22 D.Lgs. n. 169/2017 modif. dall'art. 14 del D.Lgs. n. 232 del 13.12.2017 - Molo T del Porto di Trapani

Il Presidente comunica che è stato dato incarico per l'affidamento del servizio di ingegneria relativo alla redazione del progetto di variante al vigente P.R.P. di Trapani per realizzare un banchinamento che possa ospitare navi di nuova generazione.

Il Presidente auspica che con l'inizio della costruzione di questo molo gli armatori si rendano conto che esiste anche un altro pezzo di Sicilia occidentale che certamente, geograficamente, ha una posizione ideale sulla quale si può sviluppare qualcosa di diverso rispetto a Palermo. Appare determinante identificare una variante localizzata per realizzare un terminal multi purpose per le attività ro-ro, oltre che, per quelle legate al traffico crocieristico.

Il Segretario Generale sottolinea che l'Autorità ha messo in campo tutta una serie di intelligenze tese a perseguire il migliore utilizzo di ciò che esiste, al fine di renderlo migliore e funzionale. Qualche problema, però, sta sorgendo con la limitrofa riserva marina che ha inoltrato una lettera al Ministero basata solo su notizie giornalistiche, non supportate da alcuna azione messa in campo dall'AdSP. Il Ministero, comunque, ha ritenuto opportuno chiedere alla nostra AdSP chiarimenti in merito.

Poichè l'area in oggetto non è tutta pubblica ma vi insistono anche zone appartenenti a privati, appare opportuno fissare un incontro con il Presidente dell'area protetta, al fine di comprendere meglio la problematica.

Il Presidente passa a rispondere ai Componenti in merito ai vari interventi.

Con riferimento a Trapani, precisa che si recherà sul luogo per chiarire ma assicura che le attività non si interromperanno poichè si sta operando nel rispetto delle norme e

delle leggi. E' necessario, nell'interesse e nel rispetto di tutti, trovare un'intesa per andare avanti.

In merito alla sicurezza, precisa che, è un argomento all'ordine del giorno e, per quanto riguarda l'autoproduzione, limitatamente a quelli che sono i compiti istituzionalmente riconosciuti all'Autorità, si procederà in piena sinergia con l'Autorità Marittima.

In relazione ad Assoport, ribadisce che l'associazione sta vivendo un momento di grande confusione perchè, al momento, tendono a prevalere gli interessi personali. L'AdSP ne è uscita perchè riteneva che in quel momento fosse l'unico modo per mandare un segnale forte ma non è stato recepito. Per la prima volta l'AdSP ha partecipato ad una riunione nazionale con il Ministro senza avere ricevuto l'invito ufficiale di Assoport. Appare evidente che tale condizione non va a vantaggio dello shipping nazionale nello svolgimento di quella funzione di comunicazione tra le organizzazioni sindacali e la parte datoriale. Si sta vivendo un momento di stallo con un'associazione che non riesce a proporre elementi migliorativi per variare una norma che non ha funzionato come si prevedeva. Il Presidente assicura comunque che, con impegno e senso di responsabilità, si adopererà per trovare, con l'ausilio del Ministro, una soluzione migliorativa.

Per quanto riguarda l'hub, il Presidente precisa che è legato alla seconda società più grande di Dubai e non riguarda la nostra Authority ma la piattaforma container sulla costa sud il cui progetto non è andato avanti.

L'hub crociere è invece quello cui l'AdSP punta e per il quale sta portando avanti il lavoro di programmazione e di pianificazione al fine di dotarsi di adeguate infrastrutture. Finalmente i lavori sono stati sbloccati, la Stazione Marittima sarà ultimata a ottobre del 2020; è stato posizionato un dolphin per ospitare la Costa e, prossimamente, anche la più grande nave della MSC scalerà Palermo. L'AdSP ha fatto comprendere agli armatori che questa Autorità è credibile perchè tutto quello che è stato detto, è stato fatto nel rispetto dei tempi. A tal fine il Presidente comunica che da ottobre del 2020 la Costa Smeralda scalerà il porto di Palermo.

Si sta procedendo con la riqualificazione del porto di Trapani, dove si sta progettando una bellissima stazione marittima, lo stesso si sta facendo nel porto di Porto Empedocle ed anche per Termini Imerese, che punta a traffici diversi, sono stati messi in campo gli strumenti necessari volti ad interessare gli armatori.

Per quanto attiene al passaggio dei turisti che sbarcano dalle navi, il Presidente mette in evidenza che, le decisioni che puntano alla costruzione delle infrastrutture portuali sono condivise dalle varie istituzioni con le quali vi è un'ottima intesa. L'unico modo per

lavorare bene è quello di condividere il più possibile al fine di trovare sempre un accordo per portare avanti i progetti. Infatti, non sarebbe stato possibile realizzare tutto quello che è stato fatto finora se non vi fosse stata un'intesa con le istituzioni locali, con la Regione, con la Soprintendenza, con gli operatori e con le organizzazioni sindacali ed anche se, questo periodo per alcuni non è stato semplice, alla fine, bisogna ammettere che il lavoro svolto ha portato ad un incremento dell'occupazione.

Sulla via Crispi si sta progettando tutta la parte di interfaccia porto-città. Saranno demolite tutte le infrastrutture che vanno dal bar alla tabaccheria e dal varco Amari verso nord. Si prevede la costruzione di una passerella che collegherà, in altezza, l'ingresso del porto con il terminal crociere e con la piazza da cui inizia via Emerico Amari. Quindi, i passeggeri non dovranno più attraversare la strada ma, da sopra, arriveranno all'altro lato.

Per quanto attiene la viabilità vi sono dei ritardi causati dall'enorme mole di lavoro che è stato messo in campo. Il Presidente, promette comunque che cercherà presto di fornire concrete risposte in tal senso.

In relazione al porto di Trapani sono sorti alcuni problemi che comunque non hanno fatto accantonare l'idea di raddrizzare la banchina Garibaldi. Intanto, oggi si porterà in approvazione la variante localizzata per realizzare un terminal che consenta l'approdo di navi di oltre 300 mt. Questa è un'opera fondamentale ed il Presidente auspica che, la Dott.ssa Giordano, Presidente della Riserva Orientata delle saline di Trapani, comprenda che non è il caso di creare inutili allarmismi e che un incontro possa essere chiarificatore.

D) VARIE ED EVENTUALI

Terminato il confronto partenariale, alle 11,30 il Presidente saluta i presenti e dichiara chiusa la seduta.

IL SEGRETARIO
(Ammiraglio Isp. a. Salvatore Gravante)

IL PRESIDENTE
(Dott. Pasqualino Monti)