



RIUNIONE DELL'ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE

VERBALE N° 04/19

Il giorno **25 ottobre 2019**, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI), si è riunito l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare¹ (OPRM), convocato inizialmente in data 21/10/2019 con nota di preavviso prot. n. 15599/AGE del 01.10.2019 e successiva nota di posticipo e comunicazione o.d.g. prot. 16295/AGE del 10/10/2019

Argomenti all'o.d.g.:

1. Comunicazioni del Presidente
2. Approvazione bozza del verbale n. 03/19 della seduta del 29.04 u.s.
3. Progetto di bilancio preventivo relativo all'esercizio finanziario 2020
4. Aggiornamento del Piano della Performance del AdSPMI 2019-2021 e integrazione dello stesso con gli obiettivi previsti dalla Direttiva Ministeriale n. 348/2019
5. Piano Operativo Triennale 2017-2019 dell'AdSPMI - Revisione annuale 2019: informativa sull'avvio del processo di consultazione partecipata
6. Varie ed eventuali

Risultano presenti alla seduta del 25 ottobre 2019:

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

Risultano assenti:

13.	GIORGIO	CASTRONUOVO	Rappresentante Autorità Marittima	Componente
-----	---------	-------------	-----------------------------------	------------

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

14.	Vincenzo	MANGIA	Rappresentante degli operatori di cui agli artt. 16 e 18 della L.84/94	Componente
15.	Maria Teresa	DE BENEDICTIS	Rappresentante dei Lavoratori delle imprese che operano in porto	Componente

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

Documentazione trasmessa ai componenti con la nota di trasmissione come da nota prot. 16552/AGE in data 16/10/2019:

- **Secondo argomento:** Verbale in approvazione
- **Terzo argomento:** Documento contabile in approvazione

Documentazione trasmessa ai componenti con successiva nota di integrazione della documentazione prot. n. 16955/AGE in data 22/10/2019:

- **Quarto argomento:** Documento in discussione

Alle ore **09:20**, il **Presidente**, constatata la regolare composizione dell'Organismo, con la presenza di n° **10** componenti su **15**, dichiara aperta la seduta.

1° argomento: Comunicazioni del Presidente.

Il **Presidente** informa che nel corso della seduta odierna è previsto l'utilizzo del servizio di registrazione a supporto dell'attività di verbalizzazione. Precisa che il verbale della seduta sarà, comunque, circolarizzato tra i componenti per relativa condivisione. Prosegue anticipando la volontà di posticipare, come di consueto, la trattazione delle comunicazioni e degli aggiornamenti al termine della seduta.

Il **Presidente** informa circa le modifiche della composizione dell'Organismo, giusta decreto n. 116 del 24/10/2019 distribuito ai componenti in cartellina, e porge i propri saluti di benvenuto al nuovo componente, Dr. Giovanni Pugliesi che è stato nominato da Confindustria come rappresentante degli Industriali in seno all'Organismo di partenariato, in luogo del componente uscente Cesareo, a seguito del recente cambio di Presidenza in Confindustria Taranto con la nomina del nuovo Presidente Marinaro. Tra le ulteriori comunicazioni iniziali, il Presidente informa della prossima pubblicazione di un'intervista/dossier sul Porto di Taranto sulla testata giornalistica internazionale Insight Marine - come da nota informativa trasmessa ai componenti - e della possibilità che la citata testata possa contattare alcune imprese del porto per conoscere l'eventuale interesse ad effettuare attività pubblicitarie/di marketing in connessione all'articolo sul porto di Taranto.

2° argomento: approvazione bozza del verbale n. 03/2019 della seduta del 29 aprile 2019.

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

3° argomento: progetto di bilancio preventivo relativo all'esercizio finanziario 2020

Il **Presidente** invita il Rag. Svelto, Responsabile delle Sezioni Ragioneria e Risorse Umane dell'Ente, a introdurre il 3° argomento all'o.d.g.

Il Rag. Svelto procede a dare lettura del sottotrascritto appunto sull'argomento.

Inizio Trascrizione

Il presente documento è stato predisposto nel rispetto del regolamento di amministrazione e contabilità che prevede tra l'altro la predisposizione del preventivo decisionale e gestionale.

Il preventivo decisionale, organizzato per unità previsionali di base, è oggetto di approvazione del Comitato e dei Ministeri competenti mentre il gestionale, che serve per l'operatività dell'Ente, è organizzato in capitoli.

Il bilancio di previsione è stato approvato dal Collegio dei Revisori dei Conti nominato con D.M. 17 novembre 2016 come risulta dal verbale n 7 del 24.10.2019.

Il bilancio è stato predisposto nel rispetto delle istruzioni impartite dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con lettera circolare 25735 del 08.10.2018 confermata nei contenuti dalla lettera circolare 27366 del 10.10.2019 che ha disposto, il permanere delle medesime disposizioni normative previste per la redazione del bilancio di previsione 2019 nonché sulla base della programmazione. 2020/2022 e dei beni e servizi 2020/2021 adottata dall'Ente con decreto n. n. 112/2019 del 18.10.2019.

Viene, pertanto, confermato il permanere anche per il 2020 delle limitazioni introdotte con le seguenti disposizioni legislative:

A) D.L. 78/2010, convertito con la L. 122/2010 del 30 luglio 2010:

1. **art. 6, comma 8, che prevede che** "... le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n.196... **non possono effettuare spese per relazioni pubbliche, convegni, mostre, pubblicità e di rappresentanza, per un ammontare superiore al 20 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009 per le medesime finalità ...**";

2. **art. 6, comma 9, che stabilisce che** "... le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196..., **non possono effettuare spese per sponsorizzazioni...**";

3. **art. 6, comma 12, che dispone che** "... le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196... **non possono effettuare spese per missioni ... per un ammontare superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009...**";

4. **art. 6, comma 13, che prevede che** "... la spesa annua sostenuta dalle amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 della legge 31 dicembre 2009, n. 196... **per attività di formazione deve essere non superiore al 50 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2009...**";

5. **art. 8, comma 1, che dispone** "...il limite previsto dall'articolo 2, comma 618, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 per le spese annue di manutenzione ordinaria e straordinaria degli immobili utilizzati dalle amministrazioni centrali e periferiche dello Stato a decorrere dal 2011 è determinato nella misura del 2 per cento del valore dell'immobile utilizzato";

B) D.L. 95 del 06.07.2012 (c.d. decreto spending review) convertito con modificazioni dalla L. 135 del 07.08.2012:

1. **art. 5, comma 7, che dispone che** "a decorrere dal 1° ottobre 2012, il valore dei buoni pasto attribuiti al personalenon può superare il valore nominale di 7,00 euro". *Con decreto del Presidente n.70 del 27.09.2012 l'Autorità portuale ha applicato le disposizioni anzidette in conformità a quanto richiesto dallo stesso Ministero Vigilante;*

2. **art. 8, comma 3, che dispone che** "ferme restando le misure di contenimento della spesa già previste dalle vigenti disposizioni, al fine di assicurare la riduzione delle spese per consumi intermedi, agli enti e agli organismi anche costituiti in forma societaria, dotati di autonomia finanziaria, inseriti nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuati dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 30 dicembre 2009, n. 196, sono ridotti in misura pari ... **al 10 per cento a decorrere dall'anno 2013 della spesa sostenuta per consumi intermedi nell'anno 2010**". *Per la corretta applicazione della predetta riduzione è intervenuta la circolare n. 31 del 23.10.2012 del Ministero dell'Economia e delle Finanze;*

C) D.L. 66 del 24 aprile 2014 convertito con modificazioni dalla L. n. 89 in data 23 giugno 2014:

1. **art. 50, comma 3, che ha previsto** "fermo restando quanto previsto dall'articolo 8, comma 3, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135" **gli acquisti di beni e servizi sono ulteriormente ridotti, a decorrere dall'anno 2014, in misura pari al 5 per cento della spesa sostenuta per consumi intermedi nell'anno 2010;**

2. **art. 15, comma 1, che dispone** "il comma 2 dell'articolo 5 del decreto-legge 6 luglio 2012, n.95 convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e' sostituito dal seguente: "2. A decorrere dal 1° maggio 2014, le amministrazioni pubbliche inserite nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, come individuate dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, nonché le autorità indipendenti, ivi inclusa la Commissione nazionale per le società e la borsa (Consob), non possono effettuare spese di ammontare superiore al 30 per cento della spesa sostenuta nell'anno 2011 per l'acquisto, la manutenzione, il noleggio e l'esercizio di autovetture, nonché per l'acquisto di buoni taxi."

Detta riduzione, come precisato dal Ministero Vigilante con fax 2066 del 19.2.2013 di approvazione al bilancio di previsione 2013, non viene versata al Bilancio dello Stato, ma costituisce economia di spesa, come da circolare del MEF-RGS n. 13 del 05.02.2013. Continua, invece, a dover essere effettuato il versamento derivante dalla riduzione ai sensi dell'art. 6, comma 14, della L. 30 luglio 2010, n. 122 (pari al 20% della spesa sostenuta nel 2009);

L'applicazione di siffatte riduzioni di spesa determina un versamento al bilancio dello Stato per complessivi € 281.149.

Il preventivo finanziario decisionale oggetto di approvazione presenta:

Entrate pari ad € € 32.411.597 di cui:

Entrate correnti per complessivi € 22.188.790, tra queste rilevano le entrate tributarie previste in € 19.113.790.

Si registra rispetto alla previsione 2019, un incremento nella Categoria 1.2.3 il cui stanziamento ammonta ad € 3.005.000 (2019 € 2.005.000) e, specificatamente, nel capitolo E123/10 "Canoni di concessione aree demaniali e delle banchine in ambito portuale" a seguito del rilascio in data 30.07.2019 della concessione demaniale marittima n. 23/19, ex art. 18 L. n. 84/94, per la durata di anni quarantanove, delle aree e della banchina del "Molo Polisettoriale" del Porto di Taranto (con esclusione della Calata 5 ed aree retrostanti) per una superficie complessiva di mq. 1.052.517,00 circa alla Terminal San Cataldo S.p.A. Non si prevedono entrate per finanziamenti per opere portuali in conto capitale, tutte finanziate con fondi propri dell'Ente.

Si prevedono, invece, finanziamenti afferenti la partecipazione a progetti europei.

1. € € 3.030.307,00, relativamente alla PROPOSTA PROGETTUALE "MIGLIORAMENTO DEGLI STANDARD DI SICUREZZA INTELLIGENTE ED INTEGRATA DELL'AREA DI SVILUPPO PRODUTTIVO E PORTUALE DI TARANTO", nell'ambito del PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE "LEGALITÀ" 2014-2020, ASSE 2 – AZIONE 2.1.1 "INTERVENTI INTEGRATI FINALIZZATI ALL'INCREMENTO DEGLI STANDARD DI SICUREZZA IN AREE STRATEGICHE PER LO SVILUPPO".

2. € € 3.900.000, relativamente al PROGETTO: "TARANTO PORT COMMUNITY SYSTEM A SUPPORTO DELL'INTEROPERABILITÀ CON IL SISTEMA LOGISTICO REGIONALE, NAZIONALE E GLOBALE", nell'ambito del PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE INFRASTRUTTURE E RETI 2014-ASSE PRIORITARIO II - LINEA DI AZIONE II 1.3.

3. € 455.000 relativo al Progetto ECOWAVES "Enhancing Cooperation in waste management from vessels in Adriatic ports" previsto nel "PROGRAMMA INTERREG V B ADRIATIC-IONIAN ADRIAN 2014-2020". Il Progetto ECOWAVES mira ad accrescere la capacità di affrontare le sfide ambientali internazionali, di frammentazione e salvaguardia dell'ecosistema nell'area Adriatico-Ionica. Obiettivo del progetto è, infatti, la tutela delle risorse marine e fluviali per lo sviluppo di una politica transnazionale di protezione dell'ecosistema marino e di contrasto alle problematiche ambientali marine legate al traffico marittimo portuale, all'abbandono dei rifiuti e all'inappropriata gestione dei rifiuti portuali.

Entrate per partite di giro: € 2.837.500, ospitano le somme relative alle ritenute, e l'iva...atteso lo split payment al quale è sottoposta la Adsp a decorrere dal 1.7.17.

LE USCITE sono complessivamente previste in € 48.902.730

Di cui **spese correnti** pari ad € 13.665.923 il cui stanziamento risente delle misure di contenimento di spesa, sostanzialmente invariato rispetto al 2019 (pari € 13.371.737),

E' trasferita, infatti, nel 2020 l'incremento della dotazione organica dell'Ente a 67 unità nei limiti dell'ampliamento della pianta organica a 70 unità approvata dal Ministero vigilante il 19.03.2018.

Le **Spese in conto capitale** sono previste in complessive € 32.399.307 di cui € 24.390.000 relative alla categoria 2.1.1 che concerne le opere infrastrutturali previste nell'elenco annuale dei LL.PP., oltre ad interventi di manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale.

A ciò si aggiungono le spese per acquisizione di beni e servizi inseriti nella programmazione biennale degli acquisti e per la partecipazione a progetti comunitari, di cui alla corrispondente voce in Entrata quest'ultima ammontante ad € € 7.435.307.

Dal quadro generale riassuntivo, documento di cui si compone il bilancio di previsione 2020, si rileva:

- una differenza di competenza tra totale entrate e uscite	- € 16.491.133;
- una differenza tra entrate correnti e spese correnti	+ € 8.522.867.

La differenza negativa della competenza è coperta utilizzando l'avanzo di amministrazione presunto disponibile al 31.12.2019, pari ad € 159.387.236.

L'avanzo di amministrazione totale presunto al 31.12.2019 pari ad € 175.281.266– determinato sulla base di un preconsuntivo 2019 ovvero sulla base della valutazione dei dati registrati alla data di redazione del bilancio di previsione 2020 e che si prevede possano registrarsi entro il 31.12.2019 - risulta vincolato per € 15.894.030.

Il preventivo economico presenta un avanzo pari ad € 8.322.867.

Fine Trascrizione

Il **Presidente** evidenzia come il bilancio dell'Ente risulti solido e presenti un avanzo significativo anche in considerazione dei finanziamenti che l'AdSP sta intercettando anche su opere che erano state avviate con fondi propri. Fa notare che il capitale ad oggi preservato servirà per dare avvio a nuove iniziative e

che proseguiranno, comunque, le attività volte alla ricerca di ulteriori fonti di finanziamento. Evidenzia, tuttavia, che, proprio questo bilancio, nella prossima annualità potrebbe subire l'impatto della tassazione che l'Unione Europea vorrebbe imporre alle Autorità di Sistema Portuale sui canoni demaniali. Informa nel merito che l'Ente ha già effettuato una simulazione contabile al fine di verificare quale sarebbe l'eventuale impatto di tale tassazione che, di fatto, risulterebbe quantificata in un milione di euro, circa. Evidenzia come, sebbene ci si auspichi che tale tassazione non venga applicata, tuttavia la cifra risultante dalla simulazione non metterebbe in discussione la solidità del bilancio dell'Ente. Rappresenta, altresì, come tale previsione sia stata chiesta da Assoporti e condivide le risultanze di una interlocuzione avuta con il nuovo Ministro, nell'ambito della quale è stata anticipata la convocazione della Conferenza nazionale delle autorità di sistema e sono state condivise alcune priorità che il Ministro ha evidenziato, tra le quali appunto, quella relativa alla tassazione voluta dall'UE. Nello specifico, il Presidente rappresenta come la questione della tassazione delle autorità portuali nasca dal fatto che la Comunità Europea non riconosce la natura di Pubblica Amministrazione delle AdSP equiparandole a tutti gli effetti alle imprese private perché "svolge attività economica" per cui, nel momento in cui l'Autorità di Sistema incassa i canoni demaniali e quindi assente in concessione delle aree e incassa i relativi canoni, viene considerata impresa. Ne discende che i canoni debbano essere tassati. Inoltre, sussiste il problema del finanziamento delle opere da parte dello Stato. Il problema nasce dalla visione della Commissione - atteso che in Europa, i modelli di gestione dei porti sono differenti da quello italiano - che spinge affinché i porti del Mediterraneo si allineino ai principi di tassazione previsti per le imprese private. Aggiunge che in Italia vi è una spaccatura molto forte anche in seno ad Assoporti sulla natura giuridica delle autorità di sistema, alcuni difendono l'attuale impostazione dell'ente pubblico non economico altri sono a favore della trasformazione in ente pubblico economico. Evidenzia, quindi, come la questione sia molto dibattuta e che il Ministro abbia fatto presente che probabilmente in questa Legislatura non ci saranno i tempi necessari per affrontare una riforma così significativa ma si riuscirà a rivedere qualche elemento normativo.

Alle ore 09:35 giunge il **Sig. D'Ippolito** pertanto il numero dei presenti è di 11/15.

Il **Dr. Giangrande**, *Rappresentante degli Operatori del turismo e del commercio operanti in porto*, propone di valutare la possibilità di prevedere una forma di accantonamento previsionale nel bilancio affinché, qualora dovesse verificarsi l'applicazione di detta tassazione, l'Ente abbia già a disposizione una quota destinata a tal fine.

Il **Presidente** ringrazia il Dr. Giangrande per il suggerimento fornito e, nell'attesa che il Segretario Generale si unisca al tavolo odierno, propone di anticipare la trattazione di alcuni argomenti previsti nelle "varie ed eventuali". Evidenzia come il particolare periodo storico che sta vivendo il porto di Taranto sia probabilmente tra i peggiori in termini di volumi di traffico. I primi sei mesi dell'anno avevano fatto registrare un'impennata con un incremento del 20 per cento dei volumi, dopo l'incidente mortale che è accaduto sul IV Sporgente - e il conseguenziale sequestro penale delle aree interessate - c'è stata una precipitazione dei traffici che, oggi, si attestano più o meno intorno a -6 per cento (per i primi dei primi nove mesi). Fa notare, inoltre, come tale fattore sia ulteriormente aggravato dalla situazione di incertezza che l'intera comunità portuale sta vivendo in questi giorni a causa della crisi dello stabilimento siderurgico che viaggia in parallelo con l'impossibilità da parte dell'Ente di programmare le attività del porto non essendo a conoscenza né del piano aziendale né delle intenzioni future della Società AM. Tuttavia, tenuto conto che qualsiasi soluzione venga individuata avrà riflessi sul porto, il **Presidente** informa di voler inviare una relazione al MIT e ad altri dicasteri interessati per rappresentare l'impatto che le eventuali decisioni che verranno assunte a livello governativo avranno comunque sul porto di Taranto. Ciò anche considerando che l'assenza di un piano di sviluppo alternativo non consente di comprendere al meglio come i volumi di traffico e le attività che si andranno a perdere possano essere recuperati tenuto conto che la paventata chiusura dell'area a caldo comporterebbe anche una riorganizzazione dell'azienda e una riduzione della occupazione degli spazi portuali. Pertanto qualunque soluzione verrà presa dovrebbe essere il frutto di un raccordo volto a costruire un'alternativa.

Alle ore 09:40 giunge il Segretario Generale dell'Ente, Dr. Fulvio Lino Di Blasio che provvede a relazionare sul 4° argomento all'o.d.g.

4° argomento o.d.g.: Aggiornamento del Piano della Performance dell'AdSPMI 2019-2021 e integrazione dello stesso con gli obiettivi previsti dalla Direttiva Ministeriale n. 348/2019.

Il **Segretario Generale** introduce l'argomento evidenziando come il documento in approvazione sia stato predisposto per dare atto delle variazioni intervenute nel corso del 2019, nell'Ente.

Fa presente che, dal punto di vista strategico, il Piano della Performance è stato oggetto di modifica – in forma di aggiornamento/integrazione – a seguito dell'emanazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti della Direttiva sull'individuazione ed assegnazione degli Obiettivi dei Presidenti giusta Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 348 del 2 agosto 2019, recante la “*Direttiva sull'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per l'anno 2019*”. Fa altresì presente che, a seguito di tale Decreto pervenuto solo nel mese di agosto, in considerazione della discutibile tempistica di notifica, alcuni Presidenti di altre AdSP hanno ritenuto di formalizzare il proprio dissenso. Prosegue evidenziando come, dal punto di vista organizzativo, il documento in approvazione dia atto dell'attività di “riallineamento” della Struttura Organizzativa dell'Ente con il sistema delle competenze interne che ha determinato lo spostamento di alcune Sezioni da una Direzione ad un'altra.

Il **Segretario Generale** aggiunge che, a valle di quanto descritto in precedenza, gli obiettivi dell'AdSPMI, del Segretario Generale e delle Direzioni, di cui al Piano delle Performance vigente, vengono integrati e, pertanto, assegnati e descritti, con relativi indicatori e target, come riportato nelle schede allegate al documento in approvazione che ne costituiscono parte integrante e sostanziale, sostituendo integralmente quelle allegate al preesistente documento. Per ciascun obiettivo, specifica che è stata data evidenza del relativo periodo di riferimento (maggio – dicembre per quelli preesistenti e ottobre – dicembre per quelli di nuovo inserimento) ed è stato altresì introdotto un nuovo paragrafo dedicato alla segnalazione di eventuali criticità relative agli obiettivi di nuovo inserimento nella seconda metà del 2019, ovvero al rischio di un parziale raggiungimento degli stessi.

In assenza di osservazioni, il Presidente propone di passare alla trattazione del 5° argomento all'o.d.g.

L'Organismo concorda.

Il Presidente invita quindi il Segretario Generale a relazionare sull'argomento.

5° argomento o.d.g.: Piano Operativo Triennale 2017-2019 dell'AdSPMI – Revisione annuale 2019: informativa sull'avvio del processo di consultazione partecipata.

Il **Segretario Generale** illustra ai presenti il processo di consultazione partecipata avviato dall'Ente al fine della revisione annuale del Piano Operativo Triennale (POT) dell'Ente.

Evidenzia come nel corso della precedente annualità il processo revisionale aveva avuto una rilevanza interna nel senso che è stata effettuata una rendicontazione di quanto era stato fatto, nell'ottica di dare conto di come alcune priorità fossero venute meno o non fossero più raggiungibili. Per il 2019, l'Ente ha inteso prendere spunto da quanto effettuato da altre Pubbliche Amministrazioni nell'ambito dei processi di revisione dei piani strategici e, su input del Presidente e dell'OIV, si è deciso di *aprire* la fase di revisione del POT a tutti coloro che lavorano *con e per* il porto e che ne condividono alcuni obiettivi. In tale ottica, l'AdSPMI ha ritenuto di innovare le modalità di revisione del documento di programmazione adottando una metodologia imperniata sul principio della partecipazione quale strumento volto al coinvolgimento degli attori che, a vario titolo, cooperano e contribuiscono alla costruzione ed evoluzione delle policy strategiche dell'Ente. In tale ottica, il concetto di partecipazione è stato applicato sia a livello

interno, con un confronto con le Direzioni e con i dipendenti, che a livello esterno con le Istituzioni e con gli stakeholder rappresentati in questo Organismo.

Alle ore 09:50 giunge il Dr. Caffio, *rappresentante degli Agenti Raccomandatori Marittimi*, pertanto il numero dei presenti sale a 12/15.

Nell'ambito di tale processo, comunica il SG, sono state definite le fasi, gli attori, i prodotti e le tempistiche. Informa, infine, che nei prossimi giorni gli uffici provvederanno ad inviare anche ai componenti dell'OPRM un questionario – da condividere con i soggetti di ciascuna categoria rappresentata - volto all'analisi delle sinergie ad oggi attuate con questa AdSP, all'individuazione di criticità e opportunità, nonché alla raccolta di possibili proposte, progettualità, ambiti di collaborazione ed elementi operativi e strategici che possano giovare sia alla revisione annuale del POT che ad una più efficace programmazione del prossimo Piano triennale in fase di avvio nel 2020.

Il **Presidente** evidenzia come l'argomento appena illustrato e la metodologia scelta per la revisione annuale del POT sia un trait d'union anche con alcune delle ulteriori azioni che l'Ente sta portando avanti e basate sul principio di introdurre elementi di innovazione all'interno dell'AdSPMI, sia nella gestione interna ma anche nel dialogo con gli stakeholder.

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

Il **Presidente** prosegue la trattazione degli argomenti anticipati in apertura della seduta per condividere alcune ulteriori notizie sul porto di Taranto. Evidenzia come - nonostante la situazione di criticità poc'anzi rappresentata e legata al calo dei volumi del 2019 - sia confermata la pianificazione importante per i prossimi anni che dovrebbe generare non solo un incremento dei traffici, graduale e significativo, ma anche una serie di novità all'interno del porto con una trasformazione completa. Ribadisce come un'ipotesi di modifica e ridimensionamento dei volumi previsti nel piano industriale di AM avrà un impatto importante sullo scalo e dovrà necessariamente comportare una rivisitazione dell'occupazione attuale delle aree e delle banchine da mettere a disposizione di nuove attività. Evidenzia, inoltre, come l'ottimismo iniziale sul piano industriale aziendale per i prossimi 15 anni, in questo momento, veda una battuta d'arresto e si apra un'ulteriore fase di incertezza.

Il **Presidente** fornisce ulteriori aggiornamenti, tutti di segno positivo vissuti negli scorsi mesi quando, dopo che il 30 luglio scorso, è stato firmato l'atto di concessione con Yilport per 49 anni del terminal contenitori. Fa notare come, nonostante l'iter sia durato a lungo, l'obiettivo condiviso con l'operatore è stato quello di cercare di chiudere l'operazione addivenendo all'organizzazione di un evento pubblico dedicato alla firma dell'atto di concessione del terminal container. Come noto nell'atto era stata inserita una condizione sospensiva che ha visto la consegna di ulteriore documentazione in fase successiva all'atto di stipula e, pertanto, ad oggi è stata dichiarata la piena efficacia della concessione a seguito della presentazione dei citati documenti. Entro fine anno si procederà alla consegna delle aree all'operatore. Comunica che nel frattempo Yilport sta già lavorando sui progetti sia di riqualificazione del piazzale che di revamping delle gru e, quindi, ci si auspica che entro il primo trimestre del 2020 il terminal possa essere operativo, tenuto conto che sul piazzale è necessario effettuare dei lavori di raccolta delle acque meteoriche e quindi la totalità della operatività del terminal sarà raggiunta gradualmente. Tale graduale utilizzazione degli spazi è sicuramente compatibile con il piano industriale presentato da Yilport che, prima di avviare qualunque attività, dovrà discutere con i sindacati in merito al piano occupazionale e quindi avviare anche le chiamate dall'agenzia del lavoro portuale. Rappresenta come la concessione ad Yilport abbia assunto una maggior rilevanza anche a seguito delle dichiarazioni che proprio il leader della Società, Robert Yildirim, ha fatto nel mese di settembre rendendo pubblico un accordo che il Gruppo Yilport ha stipulato a livello globale con il colosso cinese COSCO, aprendo quindi anche ad un coinvolgimento di COSCO sul porto di Taranto. Ritiene, quindi, che l'insediamento di uno dei più importanti terminalisti al mondo sia un elemento unico che permette al porto di Taranto di dialogare con

un interlocutore di primo livello, il cui piano operativo ha le giuste potenzialità per svilupparsi ulteriormente e anche più velocemente nei prossimi tempi. Il **Presidente** ritiene doveroso segnalare anche un interessamento di altre società cinesi verso il porto di Taranto, che l'AdSP sta valutando. In tale contesto si inserisce la missione istituzionale a Pechino cui parteciperà unitamente al Segretario Generale. Specifica come tale evento - organizzato da Banca Intesa San Paolo, dall'Ambasciata italiana a Pechino e da ICE - si propone l'obiettivo di promuovere le Zone Economiche Speciali e rappresenta per l'Ente un'occasione per effettuare anche una serie di incontri con potenziali soggetti interessati all'area di Taranto. Comunica che, per quanto attiene la ZES, ci si trova in una momentanea situazione di stand by poiché, nonostante sia stato firmato già da tempo il decreto istitutivo della ZES interregionale Ionica, non risulta che ci sia stata ancora la registrazione dello stesso alla Corte dei Conti e, nello stesso tempo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non ha ancora indicato il nominativo del componente nel Comitato di indirizzo, a differenza della Presidenza del Consiglio che ha già provveduto ad indicare il proprio rappresentante in seno al citato Comitato il cui insediamento avverrà a valle della nomina del suddetto rappresentante del MIT.

Fa presente che è ancora molto il lavoro da fare nell'ambito della ZES perché le Regioni e gli Enti Locali devono adottare le delibere relative ai benefici e alle agevolazioni che gli enti riconosceranno. Informa che l'AdSPMI al momento sta lavorando anche per l'acquisizione dello Sportello Unico che fungerà da interfaccia per la gestione delle istanze e che da fine settembre comunque è già possibile presentare la richiesta di credito d'imposta al Ministero delle finanze/Agenzia delle Entrate. Evidenzia tuttavia che, sebbene manchino ancora dei tasselli da completare, l'Ente sta portando avanti un'azione di promozione della ZES Ionica che sta raccogliendo interesse da parte degli interlocutori anche in relazione al fatto che, all'interno della zona economica speciale, vi sia la possibilità di istituire una o più zone franche intercluse che hanno un'appetibilità maggiore per gli operatori rispetto alle ZES in termini di benefici e agevolazioni. Riepilogando quanto comunicato sinora, conferma che a breve sarà resa nota la data della partenza dell'operatività del terminal contenitori - da prevedere all'inizio del 2020 - quando contestualmente dovrà partire la gestione della piattaforma logistica poiché entro dicembre saranno ultimati i lavori dell'ampliamento del IV Sporgente e quindi sarà superata la condizione che impediva l'esercizio della piattaforma. Il Presidente evidenzia come sia presumibile un avvio parallelo di queste due infrastrutture che rappresentano un asset per il territorio. Fa sapere che contestualmente proseguono i lavori di RFI sui collegamenti ferroviari e che il relativo cronoprogramma non dovrebbe mutare per consentire il rispetto dei termini e quindi la possibilità, che entro la fine del 2020, i lavori siano terminati e quindi si potranno realizzare i treni nelle modalità previste dal progetto.

Come noto, è in stand by la questione relativa al Distripark per il cui progetto l'Ente aveva fatto richiesta di assegnazione diretta sia alla società in liquidazione ma anche al CIPE e ai ministeri interessati. La questione è all'attenzione del MIT e probabilmente alla prossima riunione del CIS si dovrebbe avere qualche novità, anche in considerazione del discusso accordo di programma su Taranto nell'ambito del quale dovrebbero essere prese in riesame tutte le presenze industriali di Taranto e il Distripark potrebbe essere una attività degna di attenzione.

Sul fronte dei traffici crocieristici, il **Presidente** informa circa le buone notizie che registrano un incremento già programmato per le prossime annualità in quanto vi sono prenotazioni già effettuate sia per il 2020 che per il 2021, periodo in cui lo scalo di Taranto accoglierà anche la nave "The World", che non fa servizi di linea ma rientra nella categoria extra lusso.

Evidenzia come un elemento importante per il contesto crocieristico è la certezza che, nel 2021, ci saranno le prime tre toccate della "Celebrity", compagnia extra lusso del gruppo Royal Caribbean che ha scelto Taranto come meta degli itinerari del 2022. Rappresenta come questi risultati diano evidenza del trend positivo che ha registrato un crescente interesse da parte di grossi operatori che iniziano a guardare a Taranto come destinazione turistica di rilievo e, nonostante i numeri siano ancora ridotti - essendo partiti da zero e in un periodo critico per promuovere le crociere - ci si possa ritenere molto soddisfatti anche del feedback raccolto dagli operatori che hanno dichiarato di essere stati positivamente colpiti dall'offerta del porto di Taranto.

Comunica, inoltre, che ieri si è tenuto un incontro del Progetto SWAN finanziato dalla Unione Europea cui hanno preso parte anche i manager del porto di Corfù. Rende noto che, in tale occasione, è stata condivisa la volontà di stipulare accordo volto alla promozione del collegamento Corfù-Taranto al fine di sviluppare ulteriori connessioni con lo scalo greco in ambito crocieristico.

Il **Presidente** informa che l'Ente ha ricevuto a Milano il premio SMAU per l'innovazione per il progetto del FuturePort Innovation Center e che è in fase di valutazione la costituzione di una fondazione che avrà il compito di gestire questo acceleratore del porto di Taranto in collaborazione col porto di Rotterdam. Auspica, quindi, la globale partecipazione a questo progetto che rappresenta un'iniziativa in grado di innovare il sistema portuale italiano e creare anche nuove attività e nuova occupazione. L'Ente sta cercando di replicare il modello di Port XL di Rotterdam, caratterizzato dalla partecipazione delle imprese del porto nella scelta delle start-up che vengono selezionate ed *accelerate* poiché in grado di realizzare progetti capaci di risolvere le problematiche delle imprese portuali, giungendo, a conclusione del percorso di accelerazione, anche alla firma di un contratto tra l'impresa e la start up.

Il **Presidente** prosegue comunicando l'imminente avvio delle attività formative a cura della Società Neptunia per la formazione del personale dell'agenzia Taranto Port Workers (TPWA). Rappresenta come, a conclusione di tale attività, la Neptunia potrà utilizzare il bacino di lavoratori della TPWA, formati, per l'attività della somministrazione dai sensi dell'articolo 17, consentendo quindi di sciogliere un nodo che in quest'ultimo periodo permaneva in relazione alla problematica del numero esiguo dei lavoratori della Neptunia e delle maggiori richieste che giungevano dalle imprese. Fa notare quindi che le imprese saranno invitate a considerare in maniera prioritaria l'articolo 17 rispetto anche ad altre forme contrattuali che in questo momento erano necessarie per superare eventuali situazioni di criticità ed urgenze. Invita, inoltre, i presenti a condividere questa richiesta alle imprese rappresentate in seno all'Organismo. Chiede infine che i presenti si facciano portavoce anche al fine di valutare la possibilità di contribuire, anche in minima parte, al Comitato Welfare del Porto di Taranto a supporto della Stella Maris di Taranto che svolge attività di accoglienza e supporto ai marittimi che sbarcano nel porto di Taranto.

Il **Dr. Latorre**, *rappresentante degli Armatori*, in relazione alla possibilità di fornire un contributo concreto alla la revisione del piano operativo triennale, chiede se vi sia la possibilità di riconvocare i gruppi di lavoro già costituiti in seno all'OPRM.

Il **Presidente** ed il **Segretario Generale** prendono atto della proposta evidenziando tuttavia la volontà di andare per gradi valutando anche modalità di realizzazione degli incontri prevedendo una gestione più dinamica delle iniziative volte alla raccolta di contributi da parte del cluster, sia in relazione ai servizi che alle attività promozionali da mettere in campo in maniera sinergica.

Con riferimento alla promozione dello scalo, il Segretario Generale informa che nei primi mesi del 2020 è intenzione dell'Ente organizzare degli incontri partecipati mirati ad organizzare e strutturare le attività di accoglienza da mettere in campo in occasione degli scali crocieristici programmati. Per quanto attiene i servizi, il Presidente ritiene di proseguire le attività dei tavoli ristretti aperti nei mesi precedenti e valutare in seguito nuove modalità di attivazione e gestione di nuovi tavoli dedicati al tema.

Il **Presidente** ritiene doveroso fornire ulteriori informazioni rispetto a quelle fornite in precedenza, con particolare riferimento agli sviluppi connessi alle opere infrastrutturali in via di realizzazione. Informa che sono stati consegnati i lavori di rettifica del Molo San Cataldo e della Calata 1, nonostante sia ancora pendente il ricorso presentato da una delle Società che hanno partecipato alla relativa procedura di gara; nello specifico, fa notare che, anche in questo caso, è stato necessario un atto di assunzione di responsabilità nel decidere di firmare la consegna dei lavori nonostante la causa pendente. In assenza di tale atto, si sarebbero generati notevoli ritardi nei cronoprogrammi dell'opera che invece entro il 2020 prevedrà la consegna di una banchina utilizzabile che unitamente all'ultimazione della testata del Molo San Cataldo, consentirà di avere quattro ormeggi utilizzabili sul citato Molo. Evidenzia che l'Ente tenderà

a privilegiare per le navi da crociera la banchina di levante e la calata 1 e mantenere polifunzionale il lato di ponente.

Il **Presidente** aggiorna in merito alla vicenda di Astaldi poiché è andata in porto l'operazione cosiddetta "Progetto Italia" che ha praticamente previsto l'ingresso di Cassa Depositi e Prestiti nell'impresa Salini Impregilo la quale, a sua volta, era subentrata ad Astaldi e, quindi, si è scongiurato il fallimento di quest'ultima. Informa, inoltre, che Astaldi ha ottenuto anche un finanziamento sul cantiere di Taranto che ha permesso alla Società medesima di contrattualizzare tutti i subappaltatori con il conseguente deposito dei contratti, garantendo così la ripresa dei lavori con rinnovata energia al fine del relativo completamento. Permangono, invece, alcune criticità con l'impresa che sta realizzando l'edificio Centro Servizi Polivalente il cui termine ultimo per la relativa realizzazione era quello del 6 agosto u.s.,. La Società aveva proposto il termine del 12 dicembre p.v. che l'Ente non ha condiviso. L'Ente ha in animo di attivare la procedura di risoluzione contrattuale e nei prossimi giorni sarà possibile comprendere se ci sarà la possibilità di trovare un accordo o se invece si andrà verso l'affidamento dell'appalto ad altra ditta nell'ambito della stessa procedura di gara.

Alle ore 10:30 il **Dr. Giangrande**, *Rappresentante degli Operatori del turismo e del commercio operanti in porto*, abbandona la seduta pertanto il numero di componenti presenti è di 11/15.

Il **Sig. Fiorino**, *Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto*, chiede di poter ricevere informazioni in relazione alla Piastra Portuale e circa il progetto di cantieristica sull'ex Yard Belleli

Il **Presidente** rappresenta come la piastra portuale sia stata ultimata già nel 2015 ma mai collaudata. Come noto, l'avvio operativo dell'infrastruttura è vincolato all'ultimazione di tutte le opere connesse al progetto infrastrutturale generale e, nel caso specifico, ad ultimazione delle opere a mare. Comunica che l'Ente ha firmato una proroga con il concessionario fino al 31/12 p.v. e che la Società si è impegnata ad avviare le attività all'inizio del 2020. Aggiunge che ad ultimazione dei lavori, l'AdSP provvederà a consegnare l'area con un accordo di concessione di trent'anni in cui saranno inserite anche specifiche obbligazioni per il concessionario.

In relazione alle attività sullo Yard Belleli, il **Presidente** informa di aver recentemente preso parte ad una riunione presso il MISE alla quale erano presenti Fincantieri e Cassa Depositi e Prestiti nell'ambito della quale è stato anche evidenziato che questo progetto necessiterebbe di una partecipazione pubblica. L'Ente ha presentato lo studio di fattibilità relativo all'area di che trattasi ed illustrato in maniera sintetica i contenuti del relativo progetto. Aggiunge che sono in corso anche eventuali ulteriori verifiche connesse alla compatibilità di questo progetto con altre progettualità similari esistenti a livello nazionale unitamente alla vocazione che tale area andrebbe ad avere nel caso di Taranto, anche in relazione all'eventuale utilizzo della stessa in connessione allo stabilimento siderurgico esistente ed alle relative criticità emerse in questo particolare periodo storico.

Il **Sig. Fiorino**, in relazione all'avvio delle attività presso il terminal contenitori a cura del concessionario Yilport, chiede di comprendere se vi siano ulteriori sviluppi circa l'utilizzo delle aree in radice del Molo ed in particolare se vi siano eventuali criticità che possano impedire alle imprese esistenti di continuare ad operare in tale area.

Il **Presidente** rassicura segnalando che la radice del Molo Polisetoriale sarà consegnata in fase successiva rispetto al resto del compendio oggetto di concessione, al fine di lasciare quell'area momentaneamente libera. Aggiunge che la Società concessionaria è ampiamente disponibile al dialogo con le imprese esistenti anche al fine di trovare insieme un accordo rispetto al futuro utilizzo dell'area in discussione.

Il **Sig. Fiorino** comunica che le sigle sindacali produrranno nel breve una richiesta ufficiale di incontro ad Yilport per discutere del piano industriale. Chiede, inoltre, di ricevere informazioni circa la Taranto

Port Workers Agency (TPWA) ed alla possibile definizione, da parte del Governo, di un atto ad hoc per il porto di Taranto.

Il **Presidente** rappresenta preliminarmente come la norma che ha istituito la TPWA sia rivolta non solo per il porto di Taranto ma anche per quelli di Cagliari e Gioia Tauro, scali che oggi presentano una situazione differente rispetto ai lavoratori iscritti alle relative Agenzie. Nello specifico, a Gioia Tauro i lavoratori sono stati completamente assorbiti da MSC mentre a Cagliari le attività devono ancora partire. Informa che la proposta presentata a livello ministeriale - ma ancora in fase di analisi - sarebbe quella di prevedere, oltre alla proroga - che, comunque, non interesserebbe il porto di Gioia Tauro - e al sovvenzionamento dell'Agenzia, anche delle agevolazioni a chi assume personale della stessa, fattore che potrebbe aumentare anche il numero delle assunzioni ad oggi previste da parte di Yilport e comunque a beneficio della TPWA. Conclude evidenziando come l'Ente abbia dato la propria disponibilità a collaborare alla definizione di un nuovo testo della norma evidenziando come la stessa, nelle varie ipotesi oggi al vaglio, sia comunque orientata a favore del personale dell'Agenzia di Taranto.

Il **Dr. Puglisi**, *Rappresentante degli Industriali*, chiede se quanto rappresentato dal Presidente in relazione alla vicenda della Società Astaldi ed all'ingresso nelle questioni societarie da parte di Cassa Depositi e Prestiti e di Salini Impregilo possa comportare la creazione di una nuova società che subentri a quella esistente.

Il **Presidente** informa che il coinvolgimento della Salini Impregilo prevede esclusivamente l'acquisto di una quota della Società Astaldi. Comunica, altresì, che sono già ripresi i lavori a Taranto. Segnala, tuttavia, che permane la questione del concordato e nel merito informa della prossima visita a Taranto dell'amministratore delegato di Astaldi e di uno dei commissari del Tribunale del concordato che ha richiesto di verificare in loco la situazione.

L'**Ing. Laghezza**, *Rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto*, chiede di conoscere se vi siano eventuali anticipazioni circa il business plan di Yilport in relazione alla Piastra Logistica.

Il **Presidente** riferisce che di non essere in possesso di informazioni nel merito in quanto, in assenza di traffici nel terminal, il concessionario ha in previsione di iniziare a lavorare con il traffico che si genererà dal terminal. Ribadisce che, al momento, non vi sia evidenza di flussi di traffico previsti. Il terminalista Yilport ha già incontrato varie imprese ferroviarie - alcune locali e altre nazionali - perché oltre alla volontà di spostare su Taranto traffici già esistenti altrove e, quindi, far partire dallo scalo di Taranto i traffici via ferrovia, intende ragionare in termini di import-export. Aggiunge che, stando alle dichiarazioni rilasciate da Yilport, la Società avrebbe intenzione di costituire una impresa ferroviaria. Informa che in fase negoziale si era discusso dell'ipotesi di creare una Società mista sebbene nel piano industriale sia previsto che tale attività faccia capo direttamente al concessionario. Segnala, comunque, che su questo tema RFI sarà sicuramente coinvolta in uno dei prossimi tavoli con l'operatore terminalista.

Il **Sig. D'Ippolito**, interviene per presentarsi in qualità *Rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'art. 17 della L. 84/94* e ringrazia il Presidente. Informa che in data odierna si concluderanno i colloqui con 60 ragazzi ai fini della selezione di 30 figure che saranno ammesse alle attività di formazione che si terranno da 18 al 20 novembre. Evidenzia come, al termine della formazione, i partecipanti potranno essere avviati nel mondo del lavoro ed informa che saranno coinvolte le imprese ex art. 16 per cooperare in tal senso, a beneficio del porto di Taranto e dell'indotto.

Il **Presidente** ringrazia il Sig. D'Ippolito per l'intervento e rappresenta come il ricorso alla somministrazione sarà sicuramente una delle modalità più ricorrenti di reclutamento, in futuro, perché molte imprese già si orientano in tal senso. Auspica quindi una proficua collaborazione tra l'impresa ex art.17 e la TPWA che possa garantire il superamento delle criticità avute negli anni passati.

Il **Sig. Sasso**, *Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto*, interviene per segnalare che, con riferimento all'Agenzia TPWA, sono state segnalate delle anomalie rispetto all'erogazione dell'IMA dovute ad una errata interpretazione delle tabelle massimali da parte dell'INPS. Fa sapere che, già dal mese prossimo, i lavoratori dovrebbero poter recuperare le somme non versate. Ricapitolando le criticità esistenti, ad oggi, in merito al funzionamento dell'agenzia TPWA, evidenzia le due maggiori problematiche, ossia: 1) la necessità di un adeguamento temporale della normativa che fornisca garanzie ai lavoratori di ricevere l'IMA anche nei prossimi mesi; 2) la questione della coesistenza a Taranto dell'impresa ex art. articolo 17 con l'agenzia e della impossibilità da parte di quest'ultima di fungere da vera e propria società che fornisce lavoro temporaneo. Evidenzia come, in caso di proroga dell'Agenzia per un altro anno, sarebbe opportuno dare respiro all'Agenzia e riprendere le attività in maniera rinnovata. Esprime il proprio apprezzamento verso le imprese portuali che, anche se non vincolate dalla normativa vigente, stanno attingendo dal bacino di lavoratori dell'Agenzia con formule contrattuali a termine e ritiene che, nell'ambito delle attività in corso per la revisione della norma connessa all'Agenzia, si possa individuare una soluzione per migliorare le modalità di chiamata al lavoro del personale iscritto nelle liste.

Il **Presidente** prende atto di quanto rappresentato e comunica la volontà di intervenire presso le sedi preposte affinché si possano modificare ed integrare le modalità di fornitura di manodopera attraverso soluzioni che riguardino anche i lavoratori iscritti nelle liste della TPWA.

Alle ore **11.00**, il **Presidente**, in assenza di ulteriori interventi, dichiara conclusa la seduta e saluta i presenti.

Del che è stato redatto il presente verbale che verrà sottoscritto dal Presidente previa approvazione del contenuto da parte dei componenti. Successivamente il presente verbale sarà inviato ai componenti del Comitato di Gestione e reso disponibile per la consultazione sul portale istituzionale dell'AdSPMI (art.6 del DM in data 18.11 .20 16).

Visto:

Il Segretario Generale

Dr. Fulvio Tino Di Blasio

Il Presidente
Prof. Avv. Sergio Prete