



VERBALE DI RIUNIONE - RESOCONTO SOMMARIO

L'anno **2021**, il giorno **14** del mese di **gennaio** in Cagliari, alle ore 11.30 in prima convocazione e alle ore 12.00 in seconda convocazione, presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente - nota n. 340 del 07.01.2021 - si è riunito il **COMITATO DI GESTIONE DELL'ADSP DEL MARE DI SARDEGNA** per trattare gli argomenti compresi nel seguente Ordine del Giorno:

1. Approvazione verbale seduta del 30.11.2020;
2. Approvazione Piano Operativo Triennale 2021-2023 – art. 9, c. 5, lett. b) della Legge 84/94 e ss.mm.ii.;
3. Adozione Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Cagliari – art. 5, c. 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii.;
4. Adozione Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Olbia – art. 5, c. 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii.;
5. Informativa sugli obiettivi del Presidente per l'anno 2020 (Direttiva ministeriale n. 307 in data 30 luglio 2020);
6. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

<i>Componenti del Comitato di gestione</i>		Presenti	Assenti
ENTE	RAPPRESENTANTE		
Presidente AdSP del Mare di Sardegna	Prof. Avv. Massimo Deiana	X	
Rappresentante dell'Autorità Marittima	C. V. (CP) Davide Giuseppe Barbagiovanni Minciullo	X	
Rappresentanti dell'autorità marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'Autorità di sistema portuale	C.V. (CP) Raffaele Esposito (Direzione Marittima Olbia)	X	
Componente designato dalla Regione Autonoma della Sardegna	Designazione non pervenuta		
Componente designato dalla Città Metropolitana di Cagliari	Prof. Massimiliano Piras	X	
Componente designato dal Comune di Olbia	Designazione non pervenuta		
Componenti del Collegio dei Revisori		Presenti	Assenti
Collegio dei Revisori	Dott.^{ssa} Natalia Manca		X
Collegio dei Revisori	Dott. Carlo Sedda	X	
Collegio dei Revisori	Dott. Domenico Romanò	X	

Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Prof. Avv. Massimo Deiana, con l'assistenza del Segretario Generale Avv. Natale Ditel, del Dott. Alessandro Franchi-Dirigente DPS,



dell'Ing. Alessandro Meloni-Dirigente DTS, della Dott.ssa Federica Cannas-Responsabile Ufficio Segreteria e Supporto Comitato di gestione.

Il Presidente, verificata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta alle ore 12:15.

PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE VERBALE SEDUTA DEL 30.11.2020

Il Presidente introduce il primo punto all'ordine del giorno, ossia l'approvazione del verbale della seduta precedente e, non essendovi osservazioni, lo sottopone alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità. Propone al Comitato un'inversione dell'Ordine del Giorno, affinché possa discutere, quale ultimo argomento, il Piano Operativo Triennale 2021-2023.

PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ADOZIONE ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI CAGLIARI – ART. 5, C. 5 DELLA LEGGE 84/94 E SS.MM.II.

Il Presidente comincia a trattare l'argomento di cui al punto tre all'ordine del giorno. Ricorda che il Piano Regolatore del Porto di Cagliari è stato approvato con delibere della Giunta Regionale n. 32/78 del 15.09.2010 e n. 18/13 del 20.05.2014. L'art. 5, comma 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii. e le Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuali redatte dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici definiscono gli Adeguamenti Tecnico Funzionali ed il loro iter approvativo. Spiega che è intendimento dell'Ente apportare una variante sostanziale al P.R.P., prevedendo il trasferimento di tutti i traffici commerciali, ed in particolare del traffico Ro Ro-pax, nel Porto Canale di Cagliari, previa realizzazione di un apposito terminal. Nelle more della predisposizione della suddetta variante, si rende necessaria ed urgente una modifica della ripartizione funzionale di alcune zone portuali e, in particolare, della zona "D" ed "E" del Porto Storico, al fine di assicurare il pieno utilizzo delle opere portuali esistenti, senza attuare onerosi interventi, che non sarebbero giustificati in previsione della variante medesima. Sottolinea che la suddetta modifica era già stata predisposta quale variante localizzata di cui all'art.14 del D.Lgs. 232/2017, adottata dal Comitato di Gestione con Delibera n. 24 nella seduta del 19 dicembre 2019 e su cui il Comune di Cagliari in data 4 febbraio 2020 aveva espresso parere favorevole alla sua approvazione. Dalle interlocuzioni con il Consiglio Superiore dei LL.PP., che l'Ente ha nel frattempo avuto per procedure simili, è emerso che un limitato scambio di aree fra zone aventi differenti funzioni, che non modifica gli obiettivi del PRP, può essere ricompreso fra gli adeguamenti tecnico funzionali. Spiega, inoltre, che la modifica di cui trattasi appare ricompresa nella fattispecie degli adeguamenti tecnico funzionali di cui all'art.5, comma 5 della legge 84/94 e ss.mm.ii., e non altera in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali. Il 15 dicembre 2020 è stata trasmessa al Comune di Cagliari la proposta di adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore portuale ed il Comune ha risposto in data 18.12.2020, attestando che l'ATF non contrasta con gli strumenti urbanistici vigenti. L'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus al riguardo. Non essendovi osservazioni, sottopone l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Cagliari alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità.

PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ADOZIONE ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI OLBIA – ART. 5, C. 5 DELLA LEGGE 84/94 E SS.MM.II.

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero quattro. Facendo riferimento al Piano Regolatore vigente del Porto di Olbia ed all'art. 5, comma 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii., rappresenta l'esigenza di procedere all'estensione della funzione nautica da diporto, già presente nella porzione settentrionale del Molo Brin anche alla porzione meridionale dello stesso ed alle banchine del Molo Vecchio. Tale modifica di funzione consentirebbe di sanare una situazione che vede tale area utilizzata da 20 anni per l'ormeggio



stagionale e saltuario di imbarcazioni da diporto. Presso la banchina sud del Molo Brin e la banchina orientale del Molo Vecchio ormeggiano imbarcazioni da diporto di maggiori dimensioni che non possono essere ormeggiate ai pontili disposti sull'altro lato del molo. Inoltre, sanare tale modifica di funzione permetterebbe anche di coinvolgere, nella strategia di sviluppo della banchina Sud del Molo Brin e della banchina orientale del Molo Vecchio, anche l'edificio, ad oggi abbandonato ed in cattivo stato di conservazione, che sarà utilizzato per servizi portuali connessi alla nautica da diporto ed alla assistenza del cittadino. Spiega che l'attuale destinazione delle aree in oggetto al traffico commerciale risulta in contrasto sia con la pianificazione del Comune di Olbia - che nel Piano Urbanistico Comunale destina tutto lo specchio acqueo compreso tra i Moli Brin e Vecchio ad "Ampliamento Porto Turistico" -, sia con le strategie di sviluppo del complesso portuale di Olbia, che hanno nel tempo promosso il trasferimento di tutti i traffici commerciali che si svolgevano in questa porzione del Porto Interno nel Porto Industriale di Seno Cocciani, allontanandoli dalla città, mentre la conversione sia di tutto il Molo Benedetto Brin che delle banchine del Molo Vecchio alla nautica da diporto risulta pienamente coerente con i suddetti atti di pianificazione. Afferma che l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Olbia proposto introduce modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali ed è in linea con il PUC adottato dal Consiglio Comunale di Olbia. Il 22 dicembre 2020 è stata trasmessa al Comune di Olbia la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Olbia ed il Comune ha risposto in data 13 gennaio 2021 con la dichiarazione di non contrasto tra l'ATF proposto e i vigenti strumenti urbanistici e con il PUC adottato. L'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus al riguardo.

Il C.V. (CP) Raffaele Esposito – Direzione Marittima Olbia afferma che si tratta di un'iniziativa che consente di dare al molo Brin e al molo Vecchio una destinazione definitiva più confacente alla realtà, che non può che essere il diporto. Segnala qualche piccola imprecisione, meri errori di battitura, nella relazione sull'ATF, che ritiene sia opportuno correggere prima della trasmissione del progetto al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici. In definitiva, è importante che venga approvata la nuova destinazione d'uso ma, trattandosi di un progetto propedeutico all'emissione di un bando di gara per affidare l'area in concessione, auspica che la gara stessa venga definita in tempi rapidi. Stesso auspicio per l'affidamento in concessione delle ex Officine Mameli, uno stabile abbandonato per il quale la Capitaneria è stata chiamata ad intervenire in presenza di atti vandalici; in caso di lavori di risistemazione dell'area, la mancanza di un concessionario/custode ne renderebbe complicata la conservazione. Il Com.te afferma che sarebbe stato opportuno un momento di confronto preliminare al fine di poter partecipare utili suggerimenti. Sull'ipotesi progettuale inserita nell'ATF qualche perplessità desta l'orientamento delle unità previste ormeggiare al Brin in andana con orientamento sud. Dando per scontato che sia stata fatta una valutazione tecnica al riguardo, è un dato di fatto, tuttavia, che la Capitaneria di Porto non è stata coinvolta. L'ATF è riferito al vecchio Piano Regolatore Portuale - quello in corso di redazione prevede già espressamente la destinazione a diporto -; con tale adeguamento l'ADSP ha la possibilità di bandire una gara per tale area che avrà una propria precisa funzionalità che offrirà anche alla città di Olbia benefici in termini occupazionali. L'aspetto relativo alla sicurezza della navigazione, ovviamente, sarà analizzato quando si discuterà il progetto definitivo.

Il Presidente chiede se vi siano altri interventi. Il Comitato non formula osservazioni e approva all'unanimità l'adozione dell'ATF al PRP di Olbia.

PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SUGLI OBIETTIVI DEL PRESIDENTE PER L'ANNO 2020 (DIRETTIVA MINISTERIALE N. 307 IN DATA 30 LUGLIO 2020)

Il Presidente dà l'informativa di cui al punto numero cinque all'ordine del giorno. Ricorda che la Direttiva n. n. 307 in data 30 luglio 2020 ha assegnato, per il 2020, ai Presidenti delle Autorità di sistema portuale due



ordini di obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti stessi. All'AdSP del Mare di Sardegna sono stati attribuiti i seguenti obiettivi:

Obiettivo Istituzionale Generale, per il perseguimento dei compiti cui le medesime Autorità sono preposte ai sensi dell'art. 6 della legge n. 84/1994: Rimodulazione della spesa prevista nel bilancio di previsione 2020 rispetto alle minori entrate a causa degli effetti sul bilancio dell'Ente imposti dall'emergenza sanitaria;

Obiettivi Strategici Particolari, stabiliti direttamente per ciascuna Autorità ai fini del raggiungimento di specifiche finalità connesse agli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti: Attuazione delle linee guida per l'adozione delle misure in materia di cybersecurity e data protection della rete informatica e dei sistemi informativi interni dell'Ente; Mappatura dei processi delle aree a rischio corruttivo.

Gli obiettivi sono stati raggiunti e in data odierna sarà trasmessa al Ministero vigilante la relazione finale sugli stessi.

PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI

Il Presidente introduce, all'interno delle "Varie ed eventuali", considerazioni sull'anno appena concluso. L'AdSP del Mare di Sardegna è un'Autorità di Sistema che ha subito un impatto sicuramente negativo, ma tra i meno negativi a livello nazionale per quanto riguarda la contrazione dei traffici. Nel 2020 è stato riscontrato un calo del 14,3% per quanto riguarda le merci, quindi abbastanza contenuto. Relativamente ai passeggeri, si è avuta invece una perdita contenuta entro il 40%. Per quanto riguarda le crociere, invece, purtroppo, nel 2020, il calo rispetto al 2019 è pari al 98,5%. Ricorda, però che le crociere sono sospese a causa del Covid e, per quei pochi mesi in cui sono state consentite, a Cagliari vi sono stati 6.900 passeggeri, che equivalgono, più o meno, a 12 toccate da 400/500 passeggeri ciascuna. Una perdita disastrosa, ma contenuta, che ha sovvertito un po' la geografia e le gerarchie del traffico passeggeri da e per la Sardegna, perché, mentre sui circa 9 milioni di passeggeri aerei c'è stata una contrazione complessiva di quasi il 70% nei tre aeroporti, i passeggeri marittimi sono stati circa 3 milioni.

PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2021-2023 – ART. 9, C. 5, LETT. B) DELLA LEGGE 84/94 E SS.MM.II.

Il Presidente illustra diffusamente l'argomento di cui al punto numero due all'ordine del giorno. Sottolinea che l'impianto del Piano Operativo Triennale 2021 – 2023 trae ispirazione da una visione di compiuta consapevolezza e maturità. Si tratta di un documento dalla valenza fortemente strategica, nel quale le esperienze maturate nel precedente triennio hanno saputo virtuosamente fondersi nella dimensione sistemica, del tutto inedita e complessa, introdotta dal D. Lgs 169/2016. Dalla fine del 2017 ad oggi, l'AdSP del Mare di Sardegna ha percorso con successo una via non sempre facile, raggiungendo ed affermando una propria identità originale, che consente di tracciare in maniera nitida e decisa la direzione dell'agire futuro. Tale rotta, nonostante la crisi pandemica che, dal febbraio 2020, ha minato ogni certezza finora acquisita, è stata tenuta saldamente, senza mai venir meno agli impegni in agenda, sostenuta dalla consapevolezza del ruolo di estrema responsabilità nella gestione e amministrazione coordinata dei sette scali di competenza e nel supporto ai traffici marittimi dell'Isola. Un percorso costantemente supportato e stimolato dall'intero cluster portuale, tramite il Comitato di Gestione, l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e le Commissioni Consultive Locali, senza dimenticare il Collegio dei Revisori e l'OIV che, in un clima di dialogo aperto, costruttivo e rispettoso delle rispettive posizioni ed attribuzioni, ha consentito la crescita e l'affermazione di un sistema efficiente ed efficace. In questi anni, nonostante la giovane età, il Sistema portuale sardo così costituito è divenuto un punto di riferimento affidabile per l'iniziativa privata, ponendosi come attento interlocutore per numerose proposte progettuali, volte al rilancio infrastrutturale e tecnologico degli scali, dei servizi ai passeggeri e degli stessi traffici marittimi. Ma, soprattutto, ha acquisito la



legittimazione a candidarsi non più e non solo come mero gestore di infrastrutture nelle quali si ricevono e rilasciano flussi di traffico, ma come promotore di una più ampia ed articolata dimensione economico-sociale, che riguarda la logistica, i servizi, la trasformazione industriale, l'energia, la sostenibilità, l'innovazione tecnologica e, soprattutto, l'occupazione. Ed è proprio in quest'ultima dimensione che la sfida del rilancio dell'attività terminalistica nel compendio dedicato del porto canale di Cagliari deve essere eletta come la priorità più urgente e rilevante del prossimo triennio, a tal fine intensificando tutte le azioni necessarie ad assicurare al comparto la maggiore capacità di attrazione possibile in un mercato globale molto complesso e competitivo. Infine, ma non per ultimo, nel ricordare come si è faticosamente riusciti a mettere a punto una macchina capace di sviluppare alte prestazioni, sottolinea, con riconoscenza, come essa abbia trovato nel personale tutto dell'AdSP il protagonista principale che, con capacità, professionalità e scrupolo ha operato senza risparmiarsi, consapevole della importante responsabilità di cui è investito. Prosegue affermando che al secondo POT dell'AdSP del Mare di Sardegna gli eventi in corso consegnano un compito particolarmente gravoso: individuare le sfide future che attendono non solo l'Ente, ma l'intera portualità regionale sarda, e, di conseguenza, tracciare gli ambiti di azione nel breve-medio periodo. L'emergenza sanitaria planetaria dovuta al virus Covid-19 ha evidentemente stravolto qualsiasi scenario prefigurato in precedenza attraverso gli strumenti di pianificazione a disposizione sia di soggetti pubblici che privati, rendendone oltremodo problematico un loro aggiornamento. Come già considerato nella Relazione programmatica al bilancio di previsione 2021, permane tuttora la consapevolezza che gli scenari resteranno, per molti versi, indistinti, alla luce anche dell'imponderabilità del fall-out epidemiologico. Lo stesso Governo nazionale, nel Documento programmatico di bilancio 2021, sostiene infatti che *«il quadro presenta ancora molte fonti di incertezza legate alla seconda ondata dell'epidemia nei mesi autunnali e invernali, ed alle misure restrittive che saranno eventualmente implementate sia dall'Italia che dagli altri paesi europei»*. Appare dunque ragionevole ritenere che saranno solo i prossimi adeguamenti del Piano Operativo Triennale a disegnare più compiutamente e dettagliatamente le future misure di intervento e che quelle qui indicate potranno subire slittamenti temporali e/o rimodulazioni in funzione dell'evolversi delle contingenze. Il POT 2021-2023 è dunque chiamato ad assolvere una mission molto delicata nel contesto di criticità diffusa: dovrà porsi, infatti, quale "strumento di sostegno alla resilienza del Sistema" e propulsore di iniziative per la ripartenza del comparto. Come buona parte degli assetti socio-economici globali, anche il settore del trasporto marittimo e della filiera logistica ad esso collegata ha subito il pesante contraccolpo legato alla crisi pandemica dalla quale sarà possibile uscire anche ad un nuovo slancio che potrà essere dato al cluster portuale, ganglio nevralgico delle comunicazioni e del commercio mondiale, anche attraverso l'intervento di policy mirate. Sia l'emergenza COVID-19, sia il processo riorganizzazione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, ancora in essere, richiederà un'evidente azione di adattamento della propria organizzazione e programmazione. L'emergenza ha peraltro impattato sulle attività previste dal POT 2018-2020, che hanno dovuto scontare le difficoltà ed i tempi necessari alla riorganizzazione della portualità sarda in un unico Ente. Difficilmente si potranno dunque stimare e prevedere le conseguenze della crisi epidemiologica in corso sulla programmazione dell'Autorità ed è ragionevole ritenere che gli obiettivi individuati nel breve-medio periodo potranno trovare compimento in tempi più dilatati. È quindi compito precipuo di questo secondo Piano operativo triennale dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna tracciare un quadro riassuntivo di quanto realizzato, nonché individuare le sfide future. Lo strumento di pianificazione che segue delineerà, dunque, gli obiettivi iniziali, le iniziative di start-up, assegnando loro le relative priorità e, allo stesso tempo, cercherà di garantire la funzionalità delle strutture portuali di riferimento, adattando le linee di azione del Piano alle necessità emergenziali e non che eventualmente si presenteranno. Lo sviluppo delle attività del Piano e delle eventuali correzioni dovute ai fattori già evidenziati non sarà neutro rispetto al modello organizzativo ed alla dotazione organica che l'Ente saprà darsi nel futuro. Di qui, pertanto, l'esigenza di



procedere verso una riorganizzazione, con ampia flessibilità delle risorse umane e strumentali che possa consegnare all'Amministrazione una struttura in grado di rispondere tempestivamente alle mutate esigenze e criticità. Il nuovo POT è fortemente caratterizzato da un obiettivo di grande complessità ed ampiezza, che per sua stessa natura va considerato assorbente. Si tratta del processo di concepimento, redazione, approvazione ed adozione degli strumenti pianificatori di tutti i porti del Sistema del Mare di Sardegna, che deve essere governato da un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) finalizzato a individuare la mission e le linee di sviluppo della portualità sarda intesa nella sua più organica ed armonica dimensione sistemica. Ricorda che di tutti i 7 porti dell'Autorità di Sistema Portuale l'unico con un Piano Regolatore Portuale approvato, ai sensi dell'84/94, è il porto di Cagliari. Vi sarà una suddivisione tra il PRP di Olbia da quello di Golfo Aranci, trattandosi di due realtà diverse che stanno intraprendendo percorsi differenti, che, quindi, non possono avere un Piano Regolatore unico. Vi sarà il Piano Regolatore di Porto Torres, di Portovesme, di Oristano e di Santa Teresa Gallura. Il Piano Regolatore di Cagliari dovrà essere adeguato alle nuove indicazioni che scaturiranno dal DPSS che sarà discusso con tutti i comuni interessati. Una volta approvato il documento di pianificazione strategica di sistema, quest'ultimo darà le linee portanti per costruire i singoli Piani Regolatori Portuali dei porti - al momento 7, con l'ingresso del porto di Arbatax, dato per imminente, come ottavo - che attualmente fanno parte del Sistema Portuale. Prosegue spiegando che, decorso il primo triennio di applicazione di un metodo gestionale sistemico, occorre sviluppare alcune riflessioni sul complesso assetto della portualità della Sardegna, che rappresenta un unicum nel panorama nazionale, per estensione territoriale e per numero di scali. Dal momento della sua istituzione nella seconda metà del 2017, gran parte delle risorse e delle energie della nuova Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna sono state dedicate a mettere a punto un software di sistema adeguato ed efficace, che non poteva, né doveva, risolversi nella mera e pedissequa duplicazione delle modalità gestorie ante Riforma 2016. È stato quindi necessario dotarsi di nuove regole organizzative, amministrative e operative comuni, pensate per un sistema unico, complesso e articolato, e non più per un semplice insieme di porti. Il primo necessario step è stato quindi doverosamente quello di immaginare e articolare una dotazione organica nuova e adeguata al nuovo scenario, perché prima che in infrastrutture, si è ritenuto necessario investire soprattutto sulle persone, sulla capacità progettuale, sui processi gestionali e sulla loro ottimizzazione. L'intenso lavoro profuso ha ricevuto alcuni graditi riscontri, sia nell'indice di gradimento degli stakeholders, sia nel riconoscimento come Ente pubblico più veloce nei pagamenti nella graduatoria nazionale redatta dal MEF nel 2019, nella efficienza nelle procedure di gara, invariabilmente riconosciute corrette in sede giudiziale. Da ultimo, proprio nell'analisi del sistema portuale presentato nell'ambito della sessione "Porti e finanza" della Napoli Shipping Week 2020, quella del Mare di Sardegna è stata riconosciuta quale Autorità di Sistema Portuale italiana con il "più alto indice di performance". Lo studio ha simulato l'applicazione alle 16 Autorità - seppur Enti pubblici - di precisi metodi di analisi a cui vengono generalmente sottoposte le aziende private. A conclusione dell'analitica ricognizione degli obiettivi e delle connesse azioni del successivo triennio, ribadisce che la sfida del rilancio nell'attività terminalistica nel compendio del porto canale di Cagliari deve essere eletta come la priorità più urgente e rilevante. Il rilancio del traffico contenitori è quindi la "madre di tutte le battaglie" del programma operativo 2021-2023. Una battaglia che si sta combattendo e si continuerà ostinatamente a combattere perché tale settore è stato in grado nel recente passato di regalare grandi soddisfazioni, con numeri importanti che avevano collocato il terminal contenitori di Cagliari nel gotha degli scali italiani dedicati a questo tipo di traffico. Ma anche perché si è convinti che, assistito da alcune necessarie condizioni competitive, il terminal contenitori di Cagliari sia in grado di proporsi efficacemente e imporsi con successo sul mercato. Ricorda che al momento non si è ancora conclusa la procedura di sollecitazione di mercato - che ha impegnato l'intero 2020 - volta ad individuare un concessionario terminalista, procedura sulla quale sono state investite molte risorse ed energie, non certamente aiutati da una contingenza globale



tanto difficile, quanto inattesa. Auspica che il processo possa definirsi con successo, insistendo nella mai interrotta attività di scouting e proseguendo nel percorso finalizzato a garantire al compendio le migliori condizioni di competitività. Sottolinea e rimarca il fatto che da oltre due anni, dopo un intenso lavoro della Regione Autonoma, dell’Autorità di Sistema Portuale, dei Consorzi Industriali provinciali, a seguito anche di riunioni convocate in ogni sede istituzionale (Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero per il Mezzogiorno), all’avvenuta perimetrazione della ZES Sardegna, non ha avuto seguito il DPCM istitutivo. A tal proposito, risolte con successo le annose questioni connesse all’autorizzazione paesaggistica grazie ad una corale mobilitazione di tutte le istituzioni ed in via di conclusione, entro gennaio 2021, gli interventi di rimessione “in pristino stato” dell’infrastruttura da parte del concessionario uscente, rimangono comunque aperte alcune questioni, sulle quali è opportuno e necessario replicare quella stessa sollecitazione. Ritiene non più rinviabile l’istituzione delle ZES, il completamento delle infrastrutture necessarie per l’operatività del primo lotto di 6 ettari di Zona Franca Doganale Interclusa, già perimetrato dal CACIP, e l’individuazione di misure di sostegno all’investimento, sulla falsariga del contratto di localizzazione a suo tempo previsto e mai utilizzato dal precedente terminalista. Ma soprattutto ritiene necessaria una forte mobilitazione collettiva per garantire la salvaguardia dell’asset più rilevante: la professionalità dei lavoratori del comparto terminalistico dei contenitori, ampiamente affermata e riconosciuta sul mercato internazionale. Ribadisce ancora una volta che l’Autorità si farà parte diligente nella stimolazione e nel sostegno delle necessarie iniziative legislative che dovranno essere adottate per consentire l’istituzione di una dedicata Agenzia del lavoro terminalistico contenitori nel porto di Cagliari. Tale strumento consentirebbe infatti la salvaguardia temporanea per un triennio di minimi livelli retributivi e contributivi degli ex lavoratori del comparto, ma soprattutto sarebbe in grado di garantire un bacino di offerta lavorativa professionale, formata e aggiornata, in grado di intervenire nei processi industriali terminalistici ed esserne gradualmente assorbita stabilmente. Ritiene siano queste le “armi” necessarie per combattere la difficile battaglia, che potrà essere vinta, con il supporto di tutte le istituzioni politiche e sociali a livello locale e nazionale. L’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna è ora più che mai chiamata ad esprimere il proprio ruolo di driver del territorio, di forza propulsiva del contesto socioeconomico di riferimento. La sua funzione di catalizzatore ed acceleratore dell’intera comunità portuale e logistica, di hub di innovazione e sviluppo territoriale impone all’Ente di farsi promotore di una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva, fornendo all’elica l’energia necessaria per generare la spinta in avanti. La ripartenza arriva dunque dall’elica, un’elica a cinque pale, ciascuna delle quali rappresenta una strategia politica di intervento che l’Ente intenderà perseguire nel triennio di pianificazione del POT. L’Autorità metterà infatti in campo, oltre alle risorse finanziarie stanziare in bilancio, anche un rinnovato, qualificato e motivato capitale umano, grazie all’avvio della campagna di reclutamento di ulteriore personale da destinare ai diversi Uffici dell’Ente, nonché ad una mirata formazione dei propri dipendenti. Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione ed Accessibilità rappresentano dunque le 5 linee prioritarie di azione dell’Autorità per il triennio considerato, che, assieme alle risorse a disposizione, potranno infondere al *cluster* quella spinta energica e concreta verso una ripresa del Sistema portuale di riferimento.

Il Prof. Massimiliano Piras si complimenta per gli ottimi risultati. Coglie nel POT un riferimento alla previsione degli eventi imprevedibili, a cui non si pensava soltanto un anno fa, e anche la prospettiva della reazione a questi eventi imprevedibili. Quindi due elementi nuovi e anche molto importanti. Il Covid è stato il classico cigno nero che gli economisti identificano con la sorpresa, l’evento imprevedibile. Si spera di venirne fuori e l’auspicio è che il Piano Operativo Triennale, disegnato molto bene, aiuti la Sardegna a venir fuori da questa situazione. Si rimarrà senz’altro pronti a cogliere le occasioni.

Il Presidente condivide con il Comitato di Gestione anche un’altra considerazione, che, sicuramente, vede l’AdSP affiancata con la stessa tipologia di problemi dall’Autorità Marittima. Proprio la crisi pandemica ha anche generato, in capo all’Autorità di Sistema ed alle Autorità Marittime, un surplus di richieste di intervento



molto spesso intempestive, fatte dall'oggi al domani, e, sicuramente, in molti casi ultronee rispetto alle competenze ed alle capacità di reazione di ciascuno. Ecco, in tutto ciò si è stati capaci di reagire, non solo da un punto di vista operativo, ma anche da un punto di vista finanziario. L'Autorità di Sistema ha avuto un impatto, in termini di danno emergente, non di lucro cessante, di spese in più per la pandemia, di oltre 1 milione e 300.000 euro, di cui una gran parte per il pagamento di straordinari per il personale della security, che ha dovuto controllare quasi 1.100.000 passeggeri per la misurazione della temperatura. Fortunatamente la Fondazione di Sardegna ha comprato 40 termoscanter per l'AdSP, sarebbero stati altri 50.000 euro in più; sono stati acquistati DPI, dispositivi di protezione; ci si è trovati, nella fase iniziale della pandemia, a dover cercare DPI, quando DPI non se ne trovavano, e sono state messe a fattor comune le risorse anche con le Direzioni marittime, che inizialmente – potranno confermare – avevano avuto delle difficoltà ad avere anche solo le mascherine, loro, che dovevano essere in banchina, e dovevano essere operativi, e che hanno pagato, ovviamente, un prezzo importante. Ricorda che le Capitanerie hanno avuto anche importanti momenti di contrazione operativa, perché hanno avuto dei contagi, hanno dovuto limitare, parte delle attività in presenza. Ecco, in tutto questo si è stati tutti capaci di dare una risposta. Ci sarà la grande partita delle vaccinazioni di massa, per le quali si sta interloquendo, cercando di dare anche la disponibilità dell'AdSP, perché le aree portuali, in alcuni casi, si possono prestare perché sono aree importanti che sono già, in qualche misura, strutturate per accogliere nei porti di Cagliari, nel porto di Olbia, ma anche a Porto Torres, ma dovunque, in tutti i porti vi sono, compatibilmente con il traffico marittimo, anche questo tipo di possibilità, e, ovviamente, non ci si sottrarrà, come non si sottrarranno le Direzioni marittime nel supportare, laddove fosse necessario, la Protezione Civile, il Ministero della Salute, il Governo, a dare un supporto da questo punto di vista. Quindi, è, sicuramente, un momento difficile che, però, è stato fronteggiato bene. Non essendovi osservazioni, sottopone il Piano Operativo Triennale 2021 – 2023 alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità.

Il Presidente anticipa al Comitato che nelle giornate precedenti è intervenuta una interlocuzione con gli Uffici del MEF e del MIT, che hanno riscontrato, nei conti approvati nella precedente riunione del 30 novembre, alcune discrepanze in alcune tabelle. In un primo momento, con la Direzione Amministrativa si era ipotizzato che si potesse semplicemente ovviare con la mera correzione, ma essendovi una discrepanza tra determinati numeri esposti le tabelle riassuntive, si rende necessario sottoporlo nuovamente all'approvazione del Comitato, previo parere del Collegio dei revisori. A quel punto sarà convocata una nuova riunione in tempi brevi. Non essendovi ulteriori contributi, ringrazia il Comitato e dichiara conclusa la seduta alle ore 12:55.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana