



VERBALE DI RIUNIONE - RESOCONTO SOMMARIO

L'anno **2021**, il giorno **25** del mese di **febbraio** 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. 3566 del 18.02.2021 - 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 14.01.2021;
2. Assestamento bilancio di previsione 2020;
3. Aggiornamento Programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2020-2021;
4. Aggiornamento Programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2021-2022;
5. Istituzione nuova Direzione Security;
6. Esame di una istanza finalizzata al rilascio di una autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali ex art. 16 L. 84/94 presso il porto di Olbia;
7. Determinazioni in merito alla concessione demaniale marittima della banchina transhipment del Porto Canale di Cagliari;
8. 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) Mario Valente	X	
Rappresentanti dell'autorità marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'Autorità di sistema portuale	C.V. (CP) Giovanni Canu (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, della Dott.ssa Maria Valeria Serra, del Sig. Carlo Costa e della Dott.ssa Federica Cannas.

Il Presidente, verificata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta alle ore 12:35.

PUNTO NUMERO 1 ALL’ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE VERBALE SEDUTA DEL 14.01.2021

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.

PUNTO NUMERO 2 ALL’ORDINE DEL GIORNO: ASSESTAMENTO BILANCIO DI PREVISIONE 2020

Il Presidente introduce l’argomento, ricordando che il Comitato di gestione, con Delibera n. 13 del 30.11.2020, ha approvato la nota di assestamento al bilancio di previsione 2020, regolarmente trasmessa ai Ministeri vigilanti per la successiva approvazione, i quali, durante l’esame della predetta nota di assestamento, hanno evidenziato la necessità di riformulare la Situazione Amministrativa, che non aveva tenuto conto dei successivi decreti di svincolo di risorse stanziare tra le partite vincolate dell’Avanzo di amministrazione, e delle altre risorse vincolate per le partite anche inserite tra gli stanziamenti ai capitoli di competenza del bilancio 2020. In data 08.01.2021 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha, quindi, rappresentato la necessità di riformulare la predetta nota di assestamento, da sottoporre al Collegio dei Revisori e al Comitato di Gestione, e ha chiesto il ricalcolo del limite di spesa per l’acquisto di beni e servizi, di cui all’articolo 1, comma 590 e seguenti della legge n. 160/2019, ricomprendendo nello stesso alcune tipologie di spesa precedentemente escluse dall’Ente. La nota di assestamento al bilancio di previsione 2020 è stata predisposta ai sensi dell’art. 14 del vigente regolamento di amministrazione e contabilità, riformulata secondo le indicazioni del Ministero Vigilante e trasmessa al Collegio dei Revisori con prot. n. 2099 del 01.02.2021. Il Collegio dei Revisori dei Conti nella relazione sulla nota di assestamento al bilancio di previsione 2020, allegato n. 1 al verbale n. 1/2021, ha espresso parere favorevole all’approvazione da parte del Comitato di gestione, ai sensi dell’art. 9, comma 5, lett. c) della legge 84/94 e ss.mm.ii.. Informa che l’Organismo di partenariato della risorsa mare ha espresso il proprio consenso. Il Comitato di gestione, non formula osservazioni e approva, con la non partecipazione al voto dell’Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale è chiamata ad esprimersi, la nota di assestamento al bilancio di previsione 2020 con la seguente Situazione Amministrativa:

• Avanzo al 01.01.2020 (Consuntivo 2019)	€ 363.889.194,71
• Disavanzo bilancio previsione 2020	€ 90.784.568,21
(avanzo di parte corrente € 8.564.266,79 disavanzo in parte capitale € 99.348.835,00)	
Avanzo di Amministrazione presunto al 31.12.2020	€ 273.104.626,50
• 1^ variazione bilancio saldo zero	=
• decreto 432 del 12/11/2020	- € 109.620,00
• decreto 450 del 23/11/2020	- € 20.729.038,16

Avanzo di Amministrazione presunto al 31.12.2020 € 252.265.968,34

Sull’avanzo di amministrazione presunto al 31.12.2020 risultano risorse vincolate per € 134.953.831,64 e disponibili per € 117.312.136,70.



PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2020-2021

Il Presidente comincia a trattare l'argomento di cui al punto numero 3 all'ordine del giorno, ossia l'aggiornamento del programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2020-2021, relativo al servizio di centralino e di pulizia giornaliera e periodica degli uffici, degli spazi comuni e spazzatura degli spazi esterni presso gli immobili e le aree portuali di Cagliari – importo a base d'asta € 85.568,92. Il servizio è stato già avviato nel mese di dicembre 2020. Informa che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus. Il Comitato non formula osservazioni e approva, con la non partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale è chiamata ad esprimersi, l'aggiornamento del programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2020-2021.

PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2021-2022

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero 4, ossia l'aggiornamento del programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2021-2022. Informa che l'Ente, al fine di migliorare il servizio di security, intende procedere con due separati appalti, contrariamente a come si è proceduto per l'appalto precedente, che oltre il servizio di vigilanza prevedeva anche la messa a disposizione delle apparecchiature di security:

- Servizio di vigilanza degli impianti portuali, delle aree portuali e demaniali, presidio dei varchi di accesso, controllo di sicurezza dei passeggeri, dei veicoli, dei bagagli al seguito e della merce, da effettuarsi nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, nonché il servizio centralino da svolgersi nei porti di Olbia e Porto Torres (importo a base d'asta per anni 5 € 39.558.100,00).

- Fornitura, installazione e manutenzione di apparecchiature di security presso i porti dell'AdSP del Nord Sardegna ai fini dei controlli previsti sui passeggeri dai piani di security (importo a base d'asta € 4.368.054,20 comprensivo della manutenzione per anni 4). Informa che l'Organismo di partenariato della risorsa mare ha espresso il proprio consensus. Il Comitato non formula osservazioni e approva, con la non partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale è chiamata ad esprimersi, l'aggiornamento del programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2021-2022.

PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ISTITUZIONE NUOVA DIREZIONE SECURITY

Il Presidente illustra l'argomento all'ordine del giorno, spiegando che nella pianta organica vigente, approvata nel 2018, era stata prevista l'istituzione di una Direzione occupazione e impresa, la DOI, in capo alla quale ricadono le competenze relative al lavoro portuale, la security portuale e la safety. Durante il triennio appena trascorso, che ha visto delineata la fisionomia organizzativa dell'Autorità di Sistema, sono emerse alcune criticità determinate dall'aver incardinato le tematiche collegate alla Security portuale in capo alla Direzione Occupazione e Impresa e, di contro, le positive potenzialità che invece si potrebbero determinare ove tali tematiche venissero affidate ad una specifica direzione a ciò dedicata. Spiega che occorre formalizzare la separazione fra le competenze sul lavoro portuale e le imprese, da quelle sulla security, istituendo una ulteriore Direzione Security Portuale (DSP), da affidare a una specifica figura dirigenziale che possa provvedere alle relative competenze per tutti i porti e i relativi ulteriori ambiti portuali rientranti nella circoscrizione territoriale di competenza. L'informativa data alle RSA ed all'Organismo di Partenariato è stata accolta favorevolmente. Il Comitato non formula osservazioni e approva, con la non partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale è chiamata ad esprimersi, la modifica della Pianta organica con l'istituzione della Direzione Security Portuale DSP.



PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ESAME DI UNA ISTANZA FINALIZZATA AL RILASCIO DI UNA AUTORIZZAZIONE ALLO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI PORTUALI EX ART. 16 L. 84/94 PRESSO IL PORTO DI OLBIA

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto n. 6 all'ordine del giorno, spiegando che la ditta Grendi Trasporti Marittimi s.p.a., con una prima istanza pervenuta in data 09.10.2020 e successivamente integrata su richiesta dell'AdSP, aveva presentato una richiesta finalizzata al rilascio di un'autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi presso il porto di Golfo Aranci, per la durata di quattro anni. Dalla verifica della documentazione, era stato riscontrato il possesso dei requisiti di cui agli artt. 3 e 6 del D.M. 31 marzo 1995, n. 585. La società istante aveva inoltre, come previsto, presentato un programma operativo che poneva in risalto sia gli investimenti pianificati, ammontanti a € 1.800.000, sia le assunzioni future che le prospettive dei traffici, inizialmente limitate a tre tocche settimanali ma che veniva ipotizzato potessero arrivare anche a quattro, in base allo sviluppo dei traffici e del mercato. Oltre al tariffario, al DURC regolare, alla visura camerale ed al certificato assicurativo RCT/RCO in corso di validità, l'impresa aveva presentato anche un D.V.R. già sufficientemente dettagliato, con impegno a procedere ad un ulteriore aggiornamento in base alle eventuali criticità che si fossero presentate dopo l'avvio delle attività. All'epoca, la Commissione Consultiva Locale di Olbia e Golfo Aranci aveva espresso il proprio parere non favorevole a maggioranza, motivandolo sostanzialmente non già da riscontrate carenze documentali dell'istanza o da mancanza di requisiti previsti dalla legge, quanto piuttosto da un dichiarato senso di timore che l'ingresso di un nuovo soggetto ex art. 16 sul mercato portuale gallurese potesse sottrarre quote di traffico agli operatori già esistenti, oltre che dalla preoccupazione che il nuovo traffico potesse far venir meno la vocazione turistica del paese di Golfo Aranci o potesse causare conseguenze negative alla viabilità cittadina. Il Comitato di Gestione, riunitosi in data 30 novembre 2020, aveva tuttavia ritenuto opportuno, a motivo della presenza di uno slot libero presso i porti di Olbia-Golfo Aranci per imprese che intendessero svolgere operazioni portuali, della piena sussistenza dei requisiti previsti dalla legge e della completezza della documentazione presentata, discostarsi dal parere non favorevole, comunque non vincolante, espresso dalla Commissione Consultiva Locale dei porti di Olbia e Golfo Aranci, rilasciando quindi, con Dispositivo n. 14 del 30.11.2020, il proprio parere favorevole relativamente al rilascio dell'autorizzazione di cui trattavasi. Il procedimento si era pertanto chiuso in maniera positiva a favore dell'istante, alla quale doveva solamente essere inviata la nota di richiesta del canone e della cauzione, così come previsto dalla L.84/94 e dal D.M. 585/95, per procedere infine al rilascio dell'autorizzazione. Tuttavia, una serie di criticità evidenziate in particolare dal Comune di Golfo Aranci e legate sostanzialmente alla infrastrutturazione stradale ed alla viabilità di accesso al porto, avevano indotto l'Ente ad invitare la richiedente a voler valutare la possibilità di rivedere/modificare la propria istanza, proponendo soluzioni alternative di radicamento del traffico, assicurando nel contempo la più ampia disponibilità per il loro vaglio (nota prot. n. 24877 del 21.12.2020). La G.T.M. aveva quindi espresso a sua volta la propria disponibilità alla ponderazione di ipotesi differenti rispetto a quanto richiesto in prima istanza, valutando la possibilità di rivolgere la propria attività allo scalo di Olbia – Porto Cocciani. Infine, la G.M.T., accogliendo in toto la richiesta dell'Ente, ha inoltrato, in data 04.01.2021, una istanza volta all'ottenimento di una autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi presso il porto di Olbia, per la durata di anni quattro. Nel contempo, l'impresa ha specificato di voler considerare come acquisito il favorevole procedimento conclusosi con riferimento al porto di Golfo Aranci, nelle more del rilascio dell'autorizzazione relativa al porto di Olbia. Resta ovviamente inteso che, una volta che dovesse terminare favorevolmente il procedimento sul porto di Olbia, il corrispondente relativo al porto di Golfo Aranci andrebbe automaticamente a decadere. Nell'istanza del 4 gennaio 2021, è stato altresì fatto completo riferimento alla documentazione presentata in allegato alla



richiesta del 9 ottobre 2020 ed alle successive integrazioni. In particolare, la G.T.M. ha dichiarato di voler mantenere sostanzialmente valido il programma operativo presentato in allegato alla prima istanza, che prevede un totale di investimenti previsti pari ad € 1.800.000,00, la quasi totalità dei quali relativi all'acquisto di nuovi macchinari e mezzi meccanici.

Alla luce di quanto precede, considerata altresì la presenza di uno slot libero tra quelli previsti come numero massimo di imprese autorizzabili per l'anno 2021, fissato a mezzo decreto n. 457/2020 del 26.11.2020, l'ufficio competente ha ritenuto la documentazione presentata completa e corretta, i requisiti di legge completamente soddisfatti, ed ha ritenuto, pertanto, di poter fornire il proprio avviso favorevole al rilascio dell'autorizzazione oggetto dell'istanza così come modificata, e quindi riferita al porto di Olbia. La Commissione Consultiva Locale dei porti di Olbia e Golfo Aranci, nel corso della seduta del 22.01.2021, ha espresso all'unanimità il proprio parere favorevole, non vincolante, al rilascio della autorizzazione di cui trattasi. L'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus al riguardo. Il Comitato non formula osservazioni ed esprime all'unanimità parere favorevole.

PUNTO NUMERO 7 ALL'ORDINE DEL GIORNO: DETERMINAZIONI IN MERITO ALLA CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA DELLA BANCHINA TRANSHIPMENT DEL PORTO CANALE DI CAGLIARI

Il **Presidente** ripercorre gli ultimi avvenimenti, ricordando che con Decreto Presidenziale n. 371 del 10.09.2019, l'AdSP, in ossequio a quanto stabilito con Delibera n. 10 del 09.09.2019 del Comitato di Gestione, ha dichiarato la revoca della licenza d'impresa rilasciata alla Società CICT Sardinia per lo svolgimento dell'attività ex art. 16 della legge 84/94 e la conseguente decadenza delle concessioni demaniali marittime assentite alla medesima nel Porto Canale di Cagliari. Il Comitato di Gestione con la citata Delibera n. 10/2019 aveva dato mandato al Presidente di sondare il mercato, mediante un avviso internazionale, per la ricerca di operatori interessati ad operare nel Porto Canale di Cagliari nel settore del transhipment. Con Avviso pubblicato in data 06.12.2019, l'AdSP ha quindi invitato eventuali interessati a presentare, entro il 30.04.2020, istanza di concessione demaniale marittima, ex art. 18 L. 84/94, per la gestione dei beni demaniali ubicati nel Porto Canale di Cagliari, al fine di svolgere operazioni portuali ex art. 16 della stessa legge, costituiti da ml 1.520 circa di banchina e mq 388.479 circa di piazzale pavimentato, su cui insistono 6 cabine elettriche e relativi sottoservizi dedicati agli impianti, da 3 fabbricati destinati a palazzina amministrativa, mensa e spogliatoi e deposito attrezzature, da un fabbricato destinato a P.I.F. (Posto di Ispezione Frontaliero) autorizzato come PED. Con ulteriori comunicati, il termine per la presentazione delle domande è stato prorogato al 01.06.2020 e successivamente al 31.08.2020. A seguito della pubblicazione del predetto Avviso, l'AdSP ha comunicato ai soggetti che avevano manifestato interesse al rilascio della concessione demaniale marittima di una porzione della banchina e del retrostante piazzale, che, come indicato all'art. 9 dello stesso, *"in presenza di istanze relative all'intero compendio non saranno prese in considerazione istanze di concessione parziale"*. Entro il termine previsto nel predetto Avviso, fissato, per ultimo, al 31.08.2020, la Società PIFIM Company Ltd, ha presentato istanza di concessione in data 28.08.2020. Con nota del 09.09.2020, l'AdSP, nel comunicare, ai sensi e per gli effetti della legge 241/90, l'avvio del relativo procedimento, ha sospeso i termini per l'avvio dell'istruttoria della pratica in argomento nelle more della trasmissione del Piano Economico-finanziario asseverato. Nella nota è stato reso noto che, sono state rilevate diverse criticità concernenti i requisiti del richiedente ai fini del rilascio della licenza d'impresa ex art. 16 della L. 84/94 e della concessione demaniale marittima ex art. 18 della stessa legge, nonché la coerenza del progetto con gli strumenti programmatori e pianificatori dell'Ente. In occasione della riunione tenutasi il giorno 24.09.2020 presso gli uffici dell'AdSP sono state espresse, nel dettaglio, le criticità riscontrate in merito ai seguenti argomenti: requisiti di professionalità della società istante; idoneità del contratto di avvalimento



con la società ausiliaria per quanto concerne il requisito tecnico-professionale nel settore; documentazione presentata ai fini del rilascio dell'autorizzazione ex art. 16 l. 84/94; documentazione presentata ai fini del rilascio della concessione demaniale marittima ex art. 18 l. 84/94; opere previste nel progetto; strategia commerciale; piano marketing. Con nota del 07.10.2020 e successive integrazioni l'AdSP, nel riassumere quanto rappresentato nel corso della riunione, ha invitato la Società PIFIM a voler partecipare, il giorno 21.10.2020, ad un secondo incontro per affrontare gli aspetti giuridico-amministrativi e tecnico-economici connessi alla pratica in argomento. Con nota del 22.10.2020, come concordato in occasione del predetto incontro, l'AdSP ha invitato la predetta Società a voler presentare, entro il 15.11.2020, le osservazioni ed integrazioni in merito agli argomenti trattati nel corso della riunione, nonché a voler prendere contatti con il responsabile del procedimento, al fine di calendarizzare gli incontri con i propri consulenti e tecnici incaricati per affrontare, per area tematica, le diverse problematiche evidenziate, come espressamente richiesto dal richiedente. Con nota pervenuta in data 12.11.2020 la predetta Società, nel rappresentare che a causa del particolare momento si erano verificati dei ritardi da parte dei professionisti esterni coinvolti nella redazione della documentazione integrativa a corredo della domanda in oggetto, ha chiesto, all'AdSP di fissare, per il giorno 20.11.2020, i tavoli tecnici propedeutici alla redazione di quanto richiesto. L'AdSP, preso atto delle motivazioni espresse nella suindicata istanza, ha confermato l'indizione, per il giorno 20.11.2020, dei tavoli tecnici per affrontare, in seduta congiunta, i sopraindicati argomenti. Con nota pervenuta in data 19.11.2020, la predetta Società nel comunicare che "a seguito delle recentissime notizie pubblicate dalla stampa e successivamente confermate, circa la posizione assunta dal MISE nei confronti dei dipendenti Contship/Cacip oggi in Naspi, che aprono diversi scenari e che all'evidenza non appaiono favorevoli a PIFIM, la quale, non essendo intenzionata a favorire ulteriori situazioni che possano pregiudicare l'investimento e ledere la sua reputazione" ha chiesto che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ufficializzasse il formale preavviso di rigetto, ai sensi dell'art. 10 bis della legge 241/90, dando di conseguenza al Gruppo i tempi di legge previsti per formulare eventuali osservazioni. Con nota del 23.11.2020 l'AdSP, nel prendere atto della carenza di interesse al prosieguo dell'iter istruttorio manifestata con la mancata partecipazione all'incontro del 20.11.202, nonché dell'espressa volontà resa nota nella citata nota del 19.11.2020, ha comunicato l'avvio della procedura di rigetto dell'istanza del 28.08.2020 con le motivazioni esplicitate nella precorsa corrispondenza e, in particolare, nella nota del 07.10.2020. Nella stessa nota del 23.11.2020 l'AdSP ha invitato la predetta Società a presentare, entro il termine perentorio del 09.12.2020, le proprie deduzioni, pena l'adozione del definitivo provvedimento di rigetto dell'istanza. Con nota trasmessa in data 09.12.2020, la predetta Società ha presentato le proprie deduzioni in merito all'avviso di rigetto. Con nota del 30.12.2020, l'AdSP, nel considerare chiariti, a seguito delle spiegazioni ed integrazioni presentate dalla predetta Società, solamente alcuni motivi indicati nel citato avviso di rigetto, ha invitato la medesima, al fine di superare le rimanenti criticità e poter procedere alla pubblicazione della domanda, a voler provvedere, entro il 29.01.2021, alla trasmissione della ulteriore documentazione integrativa, indicata nella stessa comunicazione, a conferma del possesso di tutti i requisiti previsti dalla normativa e dall'Avviso pubblico, corredata dal progetto preliminare delle opere da realizzare in ossequio alle indicazioni fornite dall'Ente. Nella stessa nota, l'AdSP ha nuovamente manifestato la propria disponibilità a fornire ogni chiarimento in merito a quanto rappresentato nonché tutti gli elementi tecnici necessari ai fini della redazione del predetto progetto preliminare. Con nota pervenuta in data 01.02.2021 la predetta Società, nel ritenere di aver già risposto agli interrogativi pervenuti dall'AdSP rispetto alla richiesta di concessione in oggetto, ha comunicato di non intendere fornire altre informazioni, documenti o ulteriori dettagli prima della pubblicazione della domanda. Con nota del 04.02.2021, l'Autorità ha comunicato il definitivo rigetto della citata domanda pervenuta in data 28.08.202 con la seguente motivazione: mancata presentazione della documentazione



indicata nella nota prot. n. 25464 del 30.12.2020 a conferma del possesso, al momento della presentazione della domanda, dei requisiti previsti dalla normativa vigente e dall'Avviso pubblico; mancata presentazione del progetto preliminare delle opere da realizzare in ossequio alle indicazioni fornite da questa Autorità, come richiesto nella nota prot. n. 25464 del 30.12.2020, in quanto la proposta progettuale presentata comporta alcune criticità non ritenute superabili in assenza di una rimodulazione della stessa.

Chiede ai componenti il Comitato di deliberare quanto segue: di ratificare il provvedimento definitivo di rigetto della domanda pervenuta in data 28.08.2020, con la quale la Società PIFIM Company Ltd ha chiesto la concessione demaniale marittima, per quaranta anni, dei beni demaniali marittimi, nel Porto Canale di Cagliari, oggetto del predetto Avviso pubblicato, nonché di ulteriori spazi al fine di svolgere operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della citata legge e per implementare attività accessorie; di dare mandato al Presidente di proseguire ed intensificare la ricerca di operatori terminalisti interessati al rilascio della concessione demaniale marittima, ex art. 18 L. 84/94, della intera banchina e del retrostante piazzale pavimentato nel Porto Canale di Cagliari per lo svolgimento di attività di transhipment; di avviare l'iter istruttorio per l'esame delle domande per l'assentimento in concessione demaniale marittima, ex art. 18 L. 84/94, di una unica e limitata porzione della predetta banchina, non superiore a mt 350 a partire dal dente di attracco nel lato sud, nonché del retrostante piazzale pavimentato, anche al fine di garantire la continuità dell'esistente traffico containerizzato. Tutto ciò alle seguenti condizioni: la concessione demaniale marittima, al fine di non inficiare l'eventuale futura concessione dell'intera banchina e del retrostante piazzale pavimentato ad un terminalista di contenitori, dovrà avere una durata limitata e, comunque, non superiore a quattro anni; non potranno essere realizzati interventi che possano compromettere un futuro utilizzo unitario della banchina e del retrostante piazzale pavimentato; l'Autorità, in caso di presentazione di formali domande di concessione che, in considerazione del programma di attività, degli investimenti previsti e dei volumi di traffico, riguardino l'utilizzo dell'intera banchina e del retrostante piazzale pavimentato, si riserva la facoltà di procedere, ai sensi dell'art. 42 Cod. Nav., alla revoca della concessione demaniale marittima della porzione del predetto bene demaniale e, comunque, di non procedere, a scadenza, al suo rinnovo e/o all'esame di nuove istanze parziali. Gli interessati dovranno, al rilascio della predetta porzione di banchina e retrostante piazzale pavimentato, all'atto della domanda: assumere l'impegno di rimuovere, al termine della concessione, tutte le attrezzature funzionali al provvisorio uso dell'area, con oneri a proprio carico, senza alcuna pretesa di rimborso e/o indennizzo; assumere l'impegno, in caso di revoca della concessione ex art. 42 Cod. Nav., a liberare i beni demaniali occupati a semplice e motivata richiesta dell'Autorità, che dovrà essere comunicata almeno sei mesi prima, senza alcuna pretesa di rimborso e/o indennizzo. Comunica che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus al riguardo. Il Comitato non formula osservazioni ed esprime all'unanimità parere favorevole.

Il C.V. (CP) Mario Valente – Direttore Marittimo Cagliari esprime compiacimento verso qualsiasi iniziativa volta ad incrementare il traffico nel porto di Cagliari. Chiede di sapere se Grendi, che attualmente sta lavorando con le gru di bordo, intenda utilizzare anche la gru di banchina, riuscendo a velocizzare le operazioni di sbarco e imbarco di container.

Il Presidente afferma che nella domanda presentata, che verrà rimodulata, perché era stata richiesta una concessione trentennale per circa 400 metri, invece sarà una quadriennale per 350 metri, è compreso l'uso di 2 delle 7 gru di banchina. Quindi, ciò significa già - ed ha fugato alcune comprensibili perplessità delle organizzazioni sindacali - coinvolgere gli unici soggetti che al momento sono in grado di farle operare, che sono anche coloro i quali le stanno mantenendo, ossia soggetti che provengono dall'ex bacino di lavoratori di CICT. Quindi verranno utilizzate 2 gru di banchina, adeguate per un traffico di piccole navi feeder da poche migliaia di contenitori, e che, invece, non sarebbero adeguate, laddove il traffico dovesse essere con grandi



navi da 10-15 o 20.000 contenitori, per le quali saranno necessarie nuove gru.

Il Prof. Massimiliano Piras chiede se l'ultima clausola non sia un po' troppo severa per chi intenda fare un investimento.

Il Presidente risponde, spiegando che si tratta di una clausola che è *in re ipsa* nel Codice della navigazione: in qualunque momento l'Autorità concedente, per superiori ragioni di interesse pubblico, può revocare la concessione. Nel caso di specie, le ragioni di interesse pubblico sono rappresentate dalla concessione totale della banchina. Fa presente, inoltre, che uno dei concessionari interessati che ha partecipato alla riunione precedente ha dichiarato di ritenere la clausola comprensibile, pur considerandola gravosa. Ma poi vi è un aspetto, in qualche modo citato anche dal Comandante Valente, legato alle modalità con le quali l'operatore, attualmente o nell'immediato futuro, potrà gestire il traffico contenitori. Si tratta di modalità commercialmente non particolarmente efficienti o efficaci, perché, ovviamente, è un piccolo terminalista che gestisce un numero molto limitato di contenitori. Nel momento in cui dovesse arrivare un grande terminalista più competitivo, il piccolo terminalista, non avrebbe interesse a rimanere sul mercato, dovendo competere con una realtà sovradimensionata rispetto alle proprie capacità. Auspica che arrivi un operatore quanto prima. Comunica che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus al riguardo. Non essendovi ulteriori interventi, il Comitato non formula osservazioni e approva all'unanimità.

PUNTO NUMERO 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI

Il Presidente non essendovi ulteriori contributi, ringrazia il Comitato e dichiara conclusa la seduta alle ore 13:15.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana