



VERBALE DI RIUNIONE - RESOCONTO SOMMARIO

L'anno **2021**, il giorno **20** del mese di **dicembre** in Cagliari, alle ore 12.00, in modalità mista, sia in presenza che in videoconferenza, giusta convocazione del Presidente - nota n. 26909 del 13.12.2021 e integrazione ordine del giorno n. 27295 del 17.12.2021 - 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 02.11.2021;
2. Presentazione nuovo Collegio dei Revisori;
3. Aggiornamento Programma triennale delle opere pubbliche 2022-2024, elenco annuale dei lavori 2022 e programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2022-2023;
4. Adeguamento Tecnico Funzionale Porto Canale Sottozona H4 (Terminal Ro Ro tutto merci);
5. Piano di razionalizzazione delle partecipazioni azionarie al 31.12.2020 - Art. 20 D. Lgs. 175/2016;
6. Aggiornamento 2021 Linee guida del sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle performance (c.d. sistema di performance);
7. Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese ex artt. 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994 – P.O.P.S. 2022-2024;
8. Informativa su:
 - a) Fissazione del numero massimo delle imprese ex artt. 16/18, operazioni e servizi, autorizzabili per l'anno 2022 nei porti del sistema;
 - b) Disciplina della comunicazione relativa agli avviamenti dei lavoratori delle imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii. e disciplina delle funzioni di vigilanza e controllo e dei connessi poteri di polizia amministrativa in materia di sicurezza ed igiene del lavoro nei porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna;
 - c) Sosta delle navi inoperose nei porti ricadenti all'interno della circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna;
 - d) Norme in caso di infortuni ed incidenti in ambito portuale ed istituzione del Registro unico degli infortuni per il sistema portuale;
9. Olbia – Stazione marittima. Concessioni demaniali marittime in scadenza il 31.12.2021. Rilascio di concessioni demaniali marittime provvisorie, ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, per il periodo intercorrente fra la scadenza del titolo e la sua rinnovazione e con validità non oltre il 31.12.2023;
10. Informativa concessioni demaniali marittime porti AdSP;
11. Ratifica decreto del Presidente 3^ variazione al bilancio di previsione 2021, ai sensi dell'art. 14, commi 2 e 7 del vigente regolamento di amministrazione e contabilità;
12. Conseguente adeguamento bilancio di previsione 2022;
13. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:



Componenti del Comitato di gestione		Presenti	Assenti
ENTE	RAPPRESENTANTE		
Presidente AdSP del Mare di Sardegna	Prof. Avv. Massimo Deiana	X	
Direttore Marittimo	C. V. (CP) Mario Valente	X	
Su designazione del Direttore Marittimo: - Rappresentanti dell'Autorità Marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'Autorità di Sistema Portuale	Direzione Marittima di Olbia - C.F. (CP) Paolo Bianca	X	
	Ufficio Circondariale Marittimo di Golfo Aranci - T.V. (CP) Francesco D'Esposito	X	
	Capitaneria di Porto di Porto Torres - C.F. (CP) Gabriele Peschiulli	X	
	Ufficio Circondariale Marittimo di Portoscuso - C.F. (CP) Matteo Gragnani - T.V. (CP) Paolo Maria Onori	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	Avv. Ignazia Paola Maria Palitta	X	
Componenti del Collegio dei Revisori		Presenti	Assenti
Collegio dei Revisori	Dott. Giovanni Logoteto	X	
Collegio dei Revisori	Dott. Giuseppe De Turrìs	X	
Collegio dei Revisori	Dott. ^{ssa} Alessandra Toparini	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 e della Dott.ssa Federica Cannas.

Il Presidente, verificata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta alle ore 12.15.

PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PRESENTAZIONE NUOVO COLLEGIO DEI REVISORI

Il Presidente presenta il nuovo Collegio dei revisori dell'AdSP del Mare di Sardegna, costituito con Decreto ministeriale 28 ottobre 2021, n. 419. I membri del Collegio, nominati per un quadriennio a far data dal 15 novembre 2021, sono il Dott. Giovanni Logoteto, membro effettivo con funzioni di Presidente, il Dott. Giuseppe De Turrìs, membro effettivo, la Dott.ssa Alessandra Toparini, membro effettivo. Desidera



esprimere un sincero ringraziamento al Collegio, impegnato fino a pochi minuti prima in una complessa e delicata operazione di valutazione di uno degli argomenti all'ordine del giorno oggetto di integrazione del Comitato. Ha potuto apprezzare collaborazione e disponibilità non comuni. Prima di cedere la parola al Presidente del Collegio Dottor Giovanni Logoteto ed agli altri componenti, ringrazia la Direzione amministrativa e, per tutti, la Dottoressa Maria Valeria Serra.

Il Presidente del Collegio dei Revisori Dott. Giovanni Logoteto, designato in rappresentanza del Ministero dell'Economia e delle Finanze, presenta i componenti del Collegio per i successivi quattro anni: il dottor De Turris e la dottoressa Toparini, in rappresentanza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile. Saluta tutti e augura buon lavoro.

PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE VERBALE SEDUTA DEL 02.11.2021

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 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2022-2024, ELENCO ANNUALE 2022 E PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2022-2023

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero 3 all'Ordine del giorno ed illustra gli aggiornamenti, che sono i seguenti, relativamente al PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2022-2023:

- Progettazione, direzione dei lavori e coordinamento per la sicurezza per i lavori di realizzazione della rete fognaria in loc. Sa Scaffa nel Porto di Cagliari – Nuovo inserimento per affidamento servizio di ingegneria – Importo già ricompreso nel QE dei relativi lavori già inserito in programmazione triennale (CUI L00141450924202200008);
- Progettazione e direzione dei lavori per i lavori di realizzazione della strada di collegamento del Terminal Ro Ro nell'avamposto ovest del Porto Canale con lo svincolo viario esistente sulla SS 195 – Porto di Cagliari – Nuovo inserimento per affidamento servizio di ingegneria – Importo già ricompreso nel QE dei relativi lavori già inserito in programmazione triennale (CUI L00141450924202000018);
- Progettazione, coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione e di direttore operativo per i lavori di ristrutturazione, efficientamento energetico ed adeguamento normativo dell'edificio identificato come caserma ex VV.F. sito nel Porto di Oristano – Nuovo inserimento per affidamento servizio di ingegneria – Importo già ricompreso nel QE dei relativi lavori già inserito in programmazione triennale (CUI L00141450924202000045);

e i seguenti, relativamente al PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2022-2024:

- Realizzazione di nuova rete fognaria in zona Sa Scaffa – Inserito CUP;
- Lavori di riqualificazione del Molo Sanità con realizzazione di una struttura turistico ricettiva e rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il Molo Sanità e il Molo Sant'Agostino –



Riproposto in programmazione per avvio lavori nel 2022 (CUI L00141450924202100007) – Progetto di fattibilità approvato dicembre 2021 – Project Financing QE 34.160.000,00 euro;

- Interventi di ristrutturazione, efficientamento energetico e adeguamento normativo dell'edificio identificato come ex caserma dei VV.F. sito nel porto di Oristano da destinarsi anche ad uffici dell'Ente – Inserito CUP;

Comunica che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus. Non essendovi interventi, il Comitato di gestione approva, con i voti favorevoli del Prof. Massimiliano Piras e dell'Avv. Ignazia Paola Maria Palitta e con la non partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale è chiamata ad esprimersi.

PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE PORTO CANALE SOTTOZONA H4 (TERMINAL RO RO TUTTO MERCI)

Il **Presidente** spiega che è stato predisposto l'adeguamento tecnico-funzionale del Porto Canale, relativo al terminal ro-ro, il cui progetto è stato recentemente finanziato con i fondi complementari al PNRR per 99,5 milioni, quindi sono stati svincolati 100 milioni di fondi dell'AdSP destinati al terminal ro ro. Si sta partendo con la progettazione esecutiva, e, quindi, spera di poter bandire la gara nel primo semestre del 2022. Prosegue, spiegando che, come indicato nelle Norme di Attuazione del PRP, la sottozona H4, localizzata nell'avamposto ovest del Porto Canale, è destinata al Terminal Ro Ro tutto merci e rappresenta la necessaria fase complementare al Terminal Ro Ro misto, ubicato nel Porto Storico sui moli Sabauda e Rinascita. Il sistema degli attracchi potrà garantire l'ormeggio sino a sei navi. L'attracco contiguo al canale d'ingresso del canale sarà destinato ad ospitare un bacino di carenaggio e l'ampia disponibilità di piazzali garantirà l'operatività del sistema con qualunque fattore di contemporaneità. Il traffico Ro Ro-pax viene movimentato attualmente nel Porto Storico di Cagliari. Tuttavia, le caratteristiche fisiche del Porto non consentono di poter ricevere tutto il traffico. Pertanto, si renderà necessario ancor di più negli anni a venire accogliere parte del suddetto traffico nel Terminal Ro Ro, da realizzarsi nel vicino Porto Canale. Per assicurare una maggiore flessibilità di utilizzo delle strutture portuali, come peraltro più volte raccomandato dal Consiglio Superiore LL.PP., si rende necessario pertanto integrare le funzioni della zona H4 (Terminal Ro Ro tutto merci), prevedendo di potervi ormeggiare anche navi Ro Ro-pax. Ciò consentirà, inoltre, di limitare il congestionamento della viabilità cittadina col traffico Ro Ro, essendo il Porto Storico interamente circondato da aree urbanizzate, non avendo un collegamento diretto con la rete viaria sarda (al contrario del Porto Canale). Vi è, inoltre, un problema, difficilmente risolvibile, di insufficienza di aree di sosta di preimbarco e postsbarco. Pertanto, la proposta è, di fatto, un'integrazione funzionale per prevedere l'accoglimento nel Terminal Ro Ro anche di parte del traffico Ro Ro-pax. Occorre, inoltre, tener conto delle esigenze manifestate da parte delle Pubbliche Amministrazioni e degli operatori del settore, che dovranno trasferirsi nel Porto Canale, in una riunione tenutasi in data 22/07/2021. Si propone una modifica delle Norme di Attuazione con un incremento dell'indice di utilizzazione territoriale, occorrente per garantire la funzionalità del Terminal. A tal fine, sono state previste: una Stazione Marittima; le strutture necessarie per garantire i controlli di security e per i locali tecnici. Sempre nelle Norme di Attuazione occorre prevedere una fascia di rispetto di 100 m su



ambo i lati del prolungamento della SS195, che rimanga ineditata, potendosi realizzare unicamente la viabilità di accesso al Terminal ed i relativi sottoservizi. Ciò al fine di tener conto di quanto rappresentato dall'allora Ministero dei beni Culturali nella procedura di VIA del 1° lotto dell'intervento, che ha chiesto il riconoscimento delle qualità paesaggistiche di cui al DM 01/03/1967 che riconosce nella spiaggia della Plaia in Cagliari - non più esistente con la realizzazione negli anni '80 del Porto Canale - una zona di notevole interesse pubblico perché costituisce un esteso belvedere dal quale si gode la vista di un ampio specchio di mare fra i promontori di Pula e della Sella del Diavolo, nonché, verso terra, la visuale di un quadro panoramico limitato dai monti di Pula, comprendente in primo piano lo stagno e le saline dette di Macchiareddu. Nella suddetta zona si provvederà, inoltre, a trapiantare il *Limonium sp.* rivenuto per una superficie di circa 10 mq in corrispondenza della linea di costa attuale. La suddetta modifica costituisce un Adeguamento Tecnico Funzionale, in quanto finalizzato a perseguire gli obiettivi del P.R.P. e, pertanto, non altera le scelte strategiche e la caratterizzazione funzionale delle aree portuali cui si riferisce. L'A.T.F. in esame costituisce un adattamento indispensabile del P.R.P. a seguito delle esigenze manifestate dai soggetti, pubblici e privati, operanti in Porto (Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, agenti marittimi, imprese portuali). In ogni caso, l'incremento dell'indice di utilizzazione territoriale risulta irrilevante, tenuto conto delle dimensioni dell'area (quasi 40 ettari) e del fatto che si stanno considerando le esigenze di soggetti che avrebbero, comunque, dovuto operare nel Terminal e che, quindi, non vanno ad aumentare il carico urbanistico gravante sulla zona, e già valutato in sede di VAS. Comunica che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus. Non essendovi interventi, il Comitato di gestione approva all'unanimità.

PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANO DI RAZIONALIZZAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI AZIONARIE AL 31.12.2020 - ART. 20 D. LGS. 175/2016

Il Presidente ricorda che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna al 31.12.2020 detiene due partecipazioni societarie: Cagliari Free Zone S.C. P. A. (partecipazione diretta 50%, quota capitale € 25.000,00) e Agenzia per il lavoro portuale della Sardegna S.r.l. (partecipazione diretta 16%, quota capitale € 8.000,00). L'Ente per entrambe le Società prevede il mantenimento delle partecipazioni atteso che le stesse, allo stato attuale, sono necessarie e funzionali alla realizzazione dei compiti di istituto dell'Ente. Spiega quali siano le misure di razionalizzazione per Cagliari Free Zone S.C.P.A. Nel 2016 si è dato corso, senza successo, alle procedure di dismissione. In ragione dell'entrata in vigore del Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169, le procedure, come da indicazione Ministeriale, sono state interrotte rimettendo agli organi della neocostituita ADSP ogni valutazione in merito. Nel corso del 2017 il CACIP, socio del restante 50% del Capitale Sociale della Free Zone, ha presentato presso il SUAPE del Comune di Cagliari il progetto relativo alla perimetrazione e infrastrutturazione primaria dei primi sei ettari della Zona Franca, la quale insisterà nelle aree della Zona Economica Speciale (ZES) recentemente istituita. Le predette mutate condizioni suggeriscono, pertanto, il mantenimento della partecipazione nella Società che dall'autunno 2020 potrà operare, essendo prevista, per tale data, la conclusione dei lavori di perimetrazione ed infrastrutturazione primaria dei primi 6 ettari. L'importanza che la Zona Franca potrà rivestire nello sviluppo del porto industriale di Cagliari e dell'intero territorio regionale, sono condizioni idonee a prevedere il mantenimento della



partecipazione nella Società e ad evitare la messa in liquidazione della stessa ai sensi del D.lgs. 175/06. Tali condizioni e la decisiva importanza che la Zona Franca potrà rivestire per lo sviluppo del porto industriale di Cagliari hanno motivato il mantenimento della partecipazione sociale decisa dal Comitato di Gestione con Delibera n. 23 del 19.12.2019.

Per quanto attiene, invece, alle misure di razionalizzazione per l' Agenzia per il lavoro portuale della Sardegna Srl (ALPS Srl), spiega che a seguito di fallimento della società CLP Srl, autorizzata ai sensi dell' ex art. 17 della Legge 84/94 alla fornitura di lavoro temporaneo nel Porto di Cagliari, l'Ente nel 2018 ha manifestato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'urgenza di costituire un' Agenzia del Lavoro ai sensi del comma 5 del succitato art. 17 L.84/94. Il Ministero Vigilante, nel prendere atto di quanto rappresentato dall'AdSP ha invitato l' Ente a trasmettere copia dell'atto costitutivo in cui indicare la sperimentality della predetta Agenzia. Con delibera n. 4 del 14.02.2018, il Comitato di Gestione ha approvato l'ingresso dell'Ente nell' Agenzia del lavoro e in data 10.05.2018, con la partecipazione delle imprese autorizzate ex art.16 L. 84/94, è stata costituita la società ALPS Srl, con un capitale sociale di € 50.000,00. Il D.L. Rilancio ha prorogato di 2 anni la durata di tutte le autorizzazioni ex art. 17 L. 84/94 e ss.mm.ii., pertanto il mantenimento di ALPS, inizialmente previsto in via sperimentale per 12 mesi, deve essere garantito fino al termine della citata proroga normativa.

L'attuazione delle misure previste nel Piano di razionalizzazione periodica al 31.12.2020 è la seguente:

- Cagliari Free Zone

a seguito della decisione del C. G. di mantenere la partecipazione nel corso del 2020 non era prevista alcuna misura di razionalizzazione.

- Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna Srl (ALPS Srl)

a seguito della proroga ex lege delle autorizzazione ex art. 17 l. 84/94 non era prevista alcuna misura di razionalizzazione.

In merito alla Società Free Zone deve essere rappresentato che la stessa nel biennio 2017-2018 ha registrato delle perdite pregresse, pari a €. 172.763,00 (anno 2017 € 91.312,00 - anno 2018 € 81.451,00). Le predette perdite sono state determinate dalla liquidazione di fatture per impegni assunti nelle precedenti annualità a fronte di prestazioni rese per studi e progetti propedeutici all'inizio attività. In ragione di quanto sopra espresso, si è resa necessaria l'adozione degli adempimenti di cui all'art. 2446, co. 3, cod. civ., con la conseguente riduzione del capitale sociale ad euro 50.000,00. Nel giugno del 2021, per dare impulso all'attività, l'assemblea dei soci ha nominato l'amministratore unico che sta provvedendo agli adempimenti propedeutici all'elaborazione del nuovo piano industriale. Nel corso del 2020 ALPS ha avuto ricavi tali da compensare le perdite relative agli anni precedenti con un utile residuo di euro 8.868,00.

Comunica che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus. Non essendovi interventi, il Comitato di gestione approva all'unanimità il mantenimento della partecipazione azionaria detenuta in Cagliari Free Zone S.c.a.r.l. e Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna s.r.l. senza adozione di ulteriori misure di razionalizzazione.



PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO 2021 LINEE GUIDA DEL SISTEMA DI PROGRAMMAZIONE, MISURAZIONE E VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE (C.D. SISTEMA DI PERFORMANCE)

Il Presidente, in merito all'argomento di cui al punto numero 6 all'ordine del giorno, spiega che con il documento in approvazione, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna prosegue nel percorso avviato nel 2018 a seguito dell'adozione delle "Linee guida del Sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle performance" adottate dal Comitato di gestione a mezzo della delibera n. 27 del 31 ottobre 2018. Le Linee guida adottate nel 2018 dall'AdSP hanno rappresentato l'insieme delle regole, dei termini e degli strumenti per la valutazione dell'efficacia, della trasparenza, del buon andamento della gestione dell'Autorità medesima, di cui all'art. 9, c. 5, lett. l) della legge n. 84/1994. Il Sistema di performance utilizzato ha assunto, per precisa scelta di indirizzo, un carattere sperimentale, in ragione, essenzialmente, della contestuale fase di *start-up* del nuovo Ente, sorto nel 2017 dalla fusione delle soppresse Autorità portuali di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci. A distanza, pertanto, di oltre un anno dalla delibera n. 27/2018 ed in considerazione dell'avanzamento del processo di integrazione della struttura organizzativa dell'AdSP, nel 2020 si è reso necessario un aggiornamento del documento iniziale, anche alla luce dell'esperienza fin qui maturata in materia di *standard* prestazionali e delle indicazioni fornite dall'Organismo indipendente di valutazione dell'Autorità. Accanto alle sopra richiamate Linee guida del 2018, il Comitato di gestione, sempre nella seduta del 31 ottobre 2018, ha approvato la delibera n. 28, di adozione del Regolamento sulla performance del personale non dirigenziale. Ciò consente di disporre di un modello unitario di performance per entrambe le suddette categorie di personale, conforme ai vigenti principi di contabilità pubblica e in accordo alle previsioni contrattuali (nazionali e decentrate) relative ai trattamenti retributivi variabili connessi alle prestazioni rese in termini di obiettivi e risultati. L'Aggiornamento 2020 del SPMVP è stato approvato con Delibera del Comitato di gestione n. 8 del 25 giugno 2020. Con la Relazione sul funzionamento complessivo del sistema di valutazione, trasparenza e integrità dei controlli interni (art. 14, co.4, lett. A del D.Lgs. n. 150/2009 e ss. mm. e ii) per l'anno 2020 l'Organismo Indipendente di Valutazione dell'Autorità ha formulato dettagliate raccomandazioni per l'Aggiornamento 2021 del SPMVP. Il presente aggiornamento 2021 del Sistema è, pertanto, volto principalmente:

- al rafforzamento della solidità delle griglie di valutazione dei comportamenti organizzativi e della capacità dei dipendenti di comprensione della valutazione in base ai criteri indicati;
- al rafforzamento del sistema di feedback relativo alla valutazione;
- al miglioramento della capacità di gradazione della valutazione da parte dei valutatori;
- alla verifica di indicatori sfidanti ed adeguati al livello di performance richiesto per i diversi livelli di inquadramento del personale;
- al potenziamento della formazione dei dirigenti verso il miglioramento della cultura della valutazione.

Comunica che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus. Chiede se vi siano ulteriori interventi e, non essendovene, il Comitato di gestione approva, con i voti favorevoli del Prof. Massimiliano Piras e dell'Avv. Palitta e con la non partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale è chiamata ad esprimersi.



PUNTO NUMERO 7 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANO DELL'ORGANICO DEL PORTO DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE EX ARTT. 16, 17 E 18 DELLA LEGGE N. 84/1994 – P.O.P.S. 2022-2024

Il **Presidente** introduce l'argomento e ricorda che il "Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18" è adottato dal Presidente dell'Autorità previa delibera del Comitato di gestione, sentita la Commissione consultiva. Il Piano 2022-2024, è stato elaborato sempre come «documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto». Si è proceduto ad acquisire direttamente dai datori di lavoro, mediante un questionario, tutte le informazioni più rilevanti sulle imprese che operano nella circoscrizione territoriale della AdSP. Tale strumento di "raccolta" di informazioni e di dati a disposizione dell'Autorità di Sistema Portuale, costituisce, la base di partenza per la successiva adozione dei previsti «*piani operativi di intervento per il lavoro portuale*» - POI, propedeutici a qualsiasi intervento dell'Ente nei settori della formazione professionale, riqualificazione o riconversione del lavoratore portuale, ovvero per la ricollocazione del lavoratore stesso in altre mansioni o attività in porto., come espressamente previsto dall'articolo 17, co. 15-*bis*, L. 84/94.

Dà alcune informazioni:

- La maggioranza delle 25 imprese intervistate è costituita in forma societaria a responsabilità limitata, mentre solo 7 risultano costituite con partecipazione azionaria.
- L'impresa più "vecchia", autorizzata ad operare in ambito portuale, è la Eurallumina, presente dal 1972, mentre la più "giovane" è costituita dalla Grendi Trasporti Marittimi presso il porto di Olbia.
- Il numero dei dipendenti impiegati al 30/06/2021 dichiarato dai rispondenti, varia tra un minimo di 3 ed un massimo di 254.
- Il numero complessivo dei dipendenti indicato nel questionario è dunque pari a 911 unità. Nello stesso periodo del 2020 il numero registrato era di 650. Va tenuto presente però che nell'ultimo anno sono state autorizzate ad operare in ambito portuale tre nuove imprese.
- Per il 44% degli intervistati, il fatturato dell'azienda è rimasto invariato negli ultimi tre anni, mentre il 20% delle imprese ha registrato un aumento di almeno il 3%, per un ulteriore 36% vi è stata invece una diminuzione del 3%.
- Riguardo all'andamento del fatturato dei prossimi tre anni, quasi il 50% dei rispondenti prevede un'invarianza dei risultati, mentre il 44% ipotizza un aumento di oltre il 3%. Per 8% si registra una diminuzione.
- Su un totale complessivo di addetti pari, come visto, a 911 unità al 30.06.2021, la forza lavoro è così ripartita: 41 donne e 870 uomini.
- È stato altresì rilevato l'inquadramento contrattuale delle unità: assunti con un contratto a tempo indeterminato sono 816 unità.
- Nel corso del 2021 solo il 40% delle aziende ha assunto nuovo personale e sempre il 40% delle aziende ritiene di poter assumere nei prossimi due anni.



- Le aziende si mostrano disponibili ad assumere in settori professionali connotati da un tasso di competenza tecnica e manuale maggiore.
- Tali mansioni potrebbero essere oggetto dei corsi di aggiornamento professionale previsti dal POI.
- Tale Piano terrà conto dei fabbisogni dello scalo di Arbatax a decorrere dal 2022 in occasione della Revisione annuale del Piano medesimo.

Comunica che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus. Non essendovi interventi, il Comitato di gestione approva all'unanimità.

PUNTO NUMERO 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SU:

- FISSAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DELLE IMPRESE EX ARTT. 16/18, OPERAZIONI E SERVIZI, AUTORIZZABILI PER L'ANNO 2022 NEI PORTI DEL SISTEMA**
- DISCIPLINA DELLA COMUNICAZIONE RELATIVA AGLI AVVIAMENTI DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE AUTORIZZATE AI SENSI DEGLI ARTT. 16, 17 E 18 DELLA LEGGE N. 84/1994 E SS.MM.II. E DISCIPLINA DELLE FUNZIONI DI VIGILANZA E CONTROLLO E DEI CONNESSI POTERI DI POLIZIA AMMINISTRATIVA IN MATERIA DI SICUREZZA ED IGIENE DEL LAVORO NEI PORTI DI COMPETENZA DELL'ADSP DEL MARE DI SARDEGNA**
- SOSTA DELLE NAVI INOPEROSE NEI PORTI RICADENTI ALL'INTERNO DELLA CIRCOSCRIZIONE TERRITORIALE DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA**
- NORME IN CASO DI INFORTUNI ED INCIDENTI IN AMBITO PORTUALE ED ISTITUZIONE DEL REGISTRO UNICO DEGLI INFORTUNI PER IL SISTEMA PORTUALE**

Il **Presidente** introduce l'informativa di cui al punto numero 8 all'ordine del giorno e illustra i seguenti punti: FISSAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DELLE IMPRESE EX ARTT. 16/18, OPERAZIONI E SERVIZI, AUTORIZZABILI PER L'ANNO 2022 NEI PORTI DEL SISTEMA

Facendo seguito alle sedute delle Commissioni Consultive Locali svoltesi nelle giornate del 24, 25 e 26 novembre 2021, informa che sono stati emanati e pubblicati sul sito istituzionale dell'Ente, nella sezione "Amministrazione trasparente", i decreti presidenziali nn. 363, 364, 365 e 370, all'interno dei quali si è provveduto a fissare il numero massimo delle imprese autorizzabili a svolgere attività di cui agli artt. 16/18 della L. 84/94 per l'anno 2022. Inoltre, per i porti di Oristano, Portovesme e Arbatax, in occasione delle medesime Commissioni Consultive, si è proceduto a determinare i canoni e le cauzioni dovuti per l'anno 2022, successivamente adottati con Decreti presidenziali nn. 366, 367 e 375. Differentemente, per lo scalo di Cagliari, i canoni e le cauzioni sono determinati con Regolamento di cui al Decreto n. 237/2009.

DISCIPLINA DELLA COMUNICAZIONE RELATIVA AGLI AVVIAMENTI DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE AUTORIZZATE AI SENSI DEGLI ARTT. 16, 17 E 18 DELLA LEGGE N. 84/1994 E SS.MM.II. E DISCIPLINA DELLE FUNZIONI DI VIGILANZA E CONTROLLO E DEI CONNESSI POTERI DI POLIZIA AMMINISTRATIVA IN MATERIA DI SICUREZZA ED IGIENE DEL LAVORO NEI PORTI DI COMPETENZA DELL'ADSP DEL MARE DI SARDEGNA

Come è noto, l'art. 24, c. 2bis, della Legge n. 84/1994, ferme restando le attribuzioni delle Unità Sanitarie Locali competenti per territorio, nonché le competenze degli uffici periferici di Sanità Marittima del Ministero della Sanità, affida alle Autorità di Sistema Portuale i poteri di vigilanza e



controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa. Nell'ambito dei suddetti poteri, ed al fine di svolgere una efficace attività di controllo anche attraverso l'adozione di azioni di prevenzione in merito alla salvaguardia della salute e della sicurezza dei luoghi di lavoro, si è ritenuto opportuno predisporre una Ordinanza che disciplini la comunicazione relativa agli avviamenti dei lavoratori delle Imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994 e ss.mm.ii.. Tale necessità ha assunto carattere di cogenza anche a seguito della riunione tenutasi il 04.10.2021, con la presenza dell'Ispettorato del Lavoro e dello S.Pre.S.A.L. di Cagliari, durante la quale è emersa la difficoltà, da parte dell'Ispettorato del Lavoro, di tracciare la presenza del personale durante le operazioni di sbarco-imbarco. È risultato, pertanto, indispensabile tracciare con certezza, ai fini dell'esecuzione dei controlli su persone e turnazioni dei lavoratori in porto, la presenza o assenza dei medesimi in banchina. Con l'Ordinanza sottoposta all'attenzione della Commissione Consultiva, oltre a rispondere efficacemente all'esigenza delle suddette Amministrazioni, si intende implementare il processo di vigilanza sulle pratiche di impiego dei predetti lavoratori attraverso un sistema codificato di raccolta dei dati e monitoraggio degli stessi. Infatti, l'Ordinanza di cui trattasi prevede che tutte le Imprese autorizzate ai sensi dei sopra citati articoli e che operano nella circoscrizione di competenza di questo Ente, debbano obbligatoriamente comunicare all'indirizzo PEC indicato nella suddetta Ordinanza, utilizzando come schema l'apposita modulistica allegata alla medesima (o comunque, per agevolare l'avvio del processo, inviando i medesimi dati in essa contenuti ma utilizzando un proprio foglio di lavoro), gli avviamenti pianificati, preferibilmente su base settimanale, nonché i turni dei lavoratori; dovranno, altresì, essere immediatamente comunicate le variazioni agli avviamenti pianificati. Il personale del Servizio Ispettivo effettuerà verifiche a campione relativamente ai dati pervenuti mediante sopralluoghi presso le banchine ad uso pubblico ed i Terminal. La mancata comunicazione degli avviamenti, nonché l'accertamento di incongruenza tra l'elenco dichiarato del personale avviato con quello effettivamente riscontrato in loco, in assenza di comunicazioni di rettifica degli avviamenti, comporterà l'attivazione, a seconda del caso, delle procedure previste dall'art. 8 dell'Ordinanza in argomento.

SOSTA DELLE NAVI INOPEROSE NEI PORTI RICADENTI ALL'INTERNO DELLA CIRCOSCRIZIONE TERRITORIALE DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

In linea di principio, da prassi ormai consolidata, nei porti facenti parte della circoscrizione territoriale di questo Ente non è consentito porre in disarmo navi e/o galleggianti, né occupare banchine pubbliche con navi, galleggianti e natanti in genere non interessati dall'espletamento di operazioni portuali/commerciali/diportistiche (cd. navi inoperose). Tuttavia, con l'entrata in vigore dell'Ordinanza n. 13/2020, venne a suo tempo stabilito che, in caso di particolari necessità, debitamente motivate, potesse essere autorizzata, previo nulla osta dell'Autorità Marittima locale, la sosta inoperosa delle sopra indicate unità per limitati periodi di tempo ed a determinate condizioni. Alla data odierna si rende tuttavia necessario procedere ad una revisione della sopra citata Ordinanza, introducendo apposita modulistica e puntualizzando taluni aspetti anche allo scopo di velocizzare e rendere maggiormente efficiente il procedimento per il rilascio dell'autorizzazione, rendendone altresì possibile la digitalizzazione attraverso lo S.U.A.M.S. (Sportello Unico



Amministrativo del Mare di Sardegna), fermo restando che, fintanto che il suddetto Sistema non risulterà operativo, le istanze dovranno essere presentate alla PEC dell'Ente.

NORME IN CASO DI INFORTUNI ED INCIDENTI IN AMBITO PORTUALE ED ISTITUZIONE DEL REGISTRO UNICO DEGLI INFORTUNI PER IL SISTEMA PORTUALE

Ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 6, c. 4, lett. a) ed all'art. 24, c. 2bis, della Legge n. 84/1994 (poteri di ordinanza in materia di sicurezza rispetto ai rischi di incidenti ed alle condizioni di igiene sul lavoro), si è reso necessario dotare l'Ente di uno strumento che abbia lo scopo di individuare i principali fattori di rischio nelle aree e nelle attività portuali, che sia idoneo a valutare l'evoluzione dei rischi e che rappresenti un documento anche di prevenzione e di supporto alle attività istituzionali dell'Ente. Come previsto dall'art. 1 dell'Ordinanza in via di emanazione, il campo di applicazione della medesima riguarderà tutti i soggetti autorizzati ad operare, a vario titolo, nelle aree di competenza di questo Ente, comprendendo sia le Imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 della L.84/94, che tutti coloro i quali operano in quanto iscritti nel Registro di cui all'art. 68 C.N., o come concessionari ex art. 36 C.N. od ancora in qualità di soggetti prestatori di servizi di interesse generale. Mentre le Imprese portuali avranno l'obbligo di comunicare all'AdSP, mediante l'utilizzo di apposita modulistica, sia l'infortunio che l'incidente che il "near miss" verificatosi, gli altri soggetti dovranno procedere alla comunicazione solo ed esclusivamente in caso di infortunio, e tali dati verranno utilizzati dall'Ente unicamente ai fini conoscitivi. I dati raccolti con riferimento alla prima fattispecie (Imprese portuali ex artt. 16, 17 e 18 L.84/94) verranno inseriti nell'istituendo Registro unico degli infortuni per il sistema portuale, creato al fine di consentire una valutazione tecnica ed una disamina dei fattori di rischio nell'ottica di prevenzione di eventuali eventi infortunistici futuri.

Specifica che le attività di bunkeraggio viveri, oppure l'obbligatorio cambio di equipaggio non sono considerate sosta inoperosa, perché avvengono nell'arco di 24 ore. Ciò che non è più possibile tollerare è caricare i porti dell'AdSP con navi destinate a diventare relitti, la cui permanenza nei porti dura mesi e persino anni, che diventano problemi per l'AdSP. Cita l'esempio classico della nave Lira ferma al porto di Olbia da due anni. Una nave partita già in condizioni precarie da un porto siciliano, che nel bel mezzo del Mar Tirreno è stata abbandonata dall'equipaggio e, quindi, il Direttore marittimo di Olbia si è dovuto adoperare per il recupero tramite rimorchiatori. Una nave abbandonata, senza equipaggio, ad oggi ferma in porto da due anni.

Il C.F. (CP) Paolo Bianca - Direzione Marittima di Olbia afferma di aver interloquuto con il dottor Simone Forti in merito all'ordinanza, al fine di eliminare alcune criticità relative alle competenze di ciascuno, ed è stato parzialmente modificato il testo. Ciò che non è stato modificato, è la parte dell'ordinanza in cui è previsto il silenzio assenso sull'autorizzazione alla sosta inoperosa. Fa presente di avere spiegato che l'Autorità Marittima assegna la banchina, pertanto non avrebbe senso rilasciare un'autorizzazione alla sosta inoperosa sul silenzio assenso, quando, poi, l'Autorità Marittima deve valutare la disponibilità della banchina. Informa di avere suggerito di utilizzare una formula un po' più aperta, che dia la possibilità all'Autorità Marittima di fare una valutazione anche oltre i "tre giorni di anticipo" di cui si parla nell'ordinanza.

Il Presidente risponde affermando che si cercherà di mettere in linea il testo, spiegando al contempo che spesso, per ragioni dovute ad eccesso di carichi di lavoro, si ha bisogno di una determinata velocità.



Esemplifica affermando che l'AdSP riceve molte richieste di autorizzazione alla sosta inoperosa il venerdì sera per il sabato mattina. Rinnova al Comandante l'invito a trovare un sistema, tra le due Direzioni marittime del nord e del sud, per condividere le richieste di modifica, altrimenti l'AdSP deve interagire sia con Olbia che con Cagliari, quando in realtà l'interlocutore è unico, rappresentato uniformemente dal Direttore marittimo di Cagliari. Conferma la propria volontà di prendere in considerazione qualunque tipo di osservazione o emendamento all'ordinanza.

Il C.F. (CP) Paolo Bianca - Direzione Marittima di Olbia sottolinea che vi è stata un'interlocuzione tra le due direzioni marittime e il Comandante Piroddi ha condiviso le sue valutazioni, che suppone abbia rappresentato al Direttore marittimo. L'unico punto rimasto aperto è trovare una formula diversa nel testo dell'ordinanza.

Il Presidente assicura che si troverà un ordine, soprattutto da un punto di vista operativo.

PUNTO NUMERO 9 ALL'ORDINE DEL GIORNO: OLBIA – STAZIONE MARITTIMA. CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME IN SCADENZA IL 31.12.2021. RILASCIO DI CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME PROVVISORIE, AI SENSI DELL'ARTICOLO 10 DEL REGOLAMENTO PER L'ESECUZIONE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE, PER IL PERIODO INTERCORRENTE FRA LA SCADENZA DEL TITOLO E LA SUA RINNOVAZIONE E CON VALIDITÀ NON OLTRE IL 31.12.2023

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero 9 all'ordine del giorno e spiega che è tutt'ora pubblicato l'avviso esplorativo di sollecitazione al mercato per proposte di finanza di progetto per la stazione marittima di Olbia e le aree scoperte, che ha lo scopo di attrarre una o più proposte progettuali di partenariato pubblico privato sulla gestione dell'intera Stazione dell'Isola Bianca. Pertanto, è necessario procedere al rilascio di concessioni demaniali marittime provvisorie, al fine di garantire i necessari servizi alla pubblica utenza nelle more dell'espletamento delle procedure di rinnovo/nuovo rilascio.

Non essendovi interventi, il Comitato di gestione delibera all'unanimità di approvare il rilascio di concessioni demaniali marittime provvisorie, ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, per il periodo intercorrente fra la scadenza del titolo e la sua rinnovazione e con validità non oltre il 31.12.2023.

PUNTO NUMERO 10 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME PORTI ADSP

Il Presidente introduce l'informativa di cui al punto numero 10 all'ordine del giorno relativamente alle concessioni demaniali marittime dei porti dell'AdSP, che sono le seguenti:

CAGLIARI

- 01/CA – DEM 3698 Cantiere Navale di Ponente Sas
Istanza di rinnovo della concessione demaniale marittima, ex art. 36 Cod. Nav.;
- 02/CA – DEM 3704 Condominio Frutti d'Oro "La Vigna"
Istanza di rinnovo, fino al 31.12.2024, della concessione demaniale marittima, ex art. 36 Cod. Nav.;
- 03/CA – DEM 3739 Cantiere Nautico Rais di Piras Marina
Istanza di rinnovo, fino al 31.12.2023, della concessione demaniale marittima, ex art. 36 Cod. Nav.;
- 04/CA – DEM 3977 Ing. Luigi Conti Vecchi Spa – Società Chimica Assemini Srl



Istanza di subingresso, ex art.46 Cod. Nav. .

ORISTANO

- 01/OR – DEM 4104 HIGAS Srl – Reganosa Italia Srl

Istanza di affidamento alla Società Reganosa Italia s.r.l., ex art 45 bis Cod. Nav.;

PORTOVESME

- 01/PV – DEM 3979 SIR Spa

Istanza di rilascio concessione demaniale marittima, ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav., per anni 4 (quattro), con contestuale anticipata occupazione, ex art. 38 Cod. Nav.;

OLBIA

- 01/OL – Nausika Yacht Srl. (Concessionario)

Richiesta di rilascio rinnovo concessione ex art. 36 Cod. Nav.;

- 02/OL – Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna – Gallura (Concessionario)

Richiesta di rilascio rinnovo concessione ex art. 36 Cod. Nav.;

- 03/OL – Cooperativa Giovanile Friends (Concessionario)

Richiesta di rilascio rinnovo concessione ex art. 36 Cod. Nav. .

PORTO TORRES

- 01/PT – F.Ili Mangatia di Emanule Posadino & C. Sas

Richiesta di rilascio rinnovo concessione ex art. 36 Cod. Nav.;

- 02/PT – La Darsena di Nuvoli Lorenzo

Richiesta di rilascio rinnovo concessione ex art. 36 Cod. Nav.;

- 03/PT – Mastro d'Ascia.it di Alessandro Polese (Concessionario) e
Cantieri Polese Srl (subentrante)

Richiesta subingresso ex art. 46 Cod. Nav. e 30 Reg. Cod. Nav.

PUNTO NUMERO 11 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RATIFICA DECRETO DEL PRESIDENTE 3^ VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2021, AI SENSI DELL'ART. 14, COMMI 2 E 7 DEL VIGENTE REGOLAMENTO DI AMMINISTRAZIONE E CONTABILITA' E PUNTO NUMERO 12 ALL'ORDINE DEL GIORNO: CONSEGUENTE ADEGUAMENTO BILANCIO DI PREVISIONE 2022

Il **Presidente** introduce i due argomenti di cui ai punti 11 e 12 all'ordine del giorno, strettamente collegati tra loro. Per quanto attiene al punto numero 11 all'ordine del giorno, spiega che sono stati stipulati degli accordi procedurali con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, inerenti al PNRR e che con i suddetti accordi procedurali l'Ente è stato ammesso ai finanziamenti statali per un importo complessivo di € 170.180.000,00 per la realizzazione interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR. Dei citati finanziamenti statali, in data 10.12.2021, risulta versato nel conto di Tesoreria dell'Ente l'importo di € 18.341.536,46 per l'intervento di banchinamento del nuovo terminal Ro Ro del Porto Canale di Cagliari. Inoltre, alla data odierna risultano maggiori somme accertate su alcuni capitoli delle entrate correnti rispetto ai dati inseriti in fase di bilancio di previsione 2021. L'art. 16, comma 2, del vigente Regolamento di Amministrazione e Contabilità prevede che "l'Entrata è accertata quando l'Autorità,



individuata la ragione del credito ed il debitore, iscrive in conto competenza l'ammontare del credito sorto entro l'anno". Quindi vi è la necessità di adeguare il bilancio di previsione 2021 alle suddette maggiori entrate mediante l'introduzione delle variazioni sui pertinenti capitoli delle entrate correnti e in conto capitale. L'art. 14 del Vigente Regolamento di Amministrazione e Contabilità "Assestamento, variazioni e storni di bilancio", al comma 7, in casi eccezionali da motivare, prevede che possano essere adottati provvedimenti di variazione al bilancio di previsione durante l'ultimo mese dell'esercizio finanziario. L'art. 14, comma 2, del citato Regolamento consente, in caso di urgenza, la possibilità di procedere ad introdurre variazioni al bilancio di previsione con provvedimento del Presidente da portare a ratifica nella prima adunanza utile del Comitato di Gestione. Informa di avere adottato con urgenza, con Decreto, in data 17.12.2021, la 3^a variazione al bilancio di previsione 2021. Il Collegio dei Revisori dei Conti, con verbale n. 8/2021, ha espresso parere favorevole all'approvazione del succitato provvedimento di 3^a variazione al bilancio di previsione 2021. Ringrazia sia il nuovo Collegio dei Revisori che la Direzione Amministrazione e Bilancio per avere lavorato assiduamente durante il fine settimana per poter sottoporre ad Organismo e Comitato.

Per quanto riguarda il punto numero 12 all'ordine del giorno, ricorda che nella precedente seduta del Comitato di Gestione, previo consensus dell'Organismo di Partenariato, è stato approvato il bilancio di previsione 2022. Informa che il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, con nota n. 37665 del 14.12.2021 ha invitato l'AdSP a riformulare correttamente la tabella riassuntiva del risultato di amministrazione presunto al 31.12.2021, da applicare al bilancio previsionale 2022, in cui risultano vincolate somme per un importo superiore all'avanzo di amministrazione e, conseguentemente, a modificare la relazione illustrativa e ogni altro documento collegato e a sottoporre il bilancio così rimodulato nuovamente all'approvazione del Comitato di Gestione, previo parere del Collegio dei revisori. L'Ente, come richiesto dal Ministero vigilante, ha provveduto a rielaborare il documento contabile 2022 contenente le note illustrative al bilancio di previsione 2022 e bilancio triennale 2022-2024 trasmesso poi all'Organismo con la nota di integrazione dell'ordine del giorno. La predetta rielaborazione del Bilancio 2022 si rende necessaria per stornare dalle previsioni dell'esercizio 2022 l'importo di € 170.180.000,00 inserito al capitolo delle entrate in conto capitale E 221/010 con la 3^a variazione al bilancio 2021, adottata con la Delibera del Comitato di Gestione n. 27 del 20.12.2021. Non vengono modificati altri importi nelle previsioni delle entrate e delle spese inserite ed esaminate dal precedente Collegio con il verbale n. 6/2021. Il Collegio, verificato che il nuovo elaborato previsionale è stato redatto in conformità ai modelli allegati al Regolamento di Amministrazione e Contabilità vigente, ha espresso parere favorevole alle modifiche apportate al Bilancio di previsione 2022 e all'approvazione dello stesso da parte del Comitato di gestione. Il Bilancio di previsione 2022 e relativi allegati, a seguito dell'adeguamento, presenta i seguenti risultati:

- Disavanzo finanziario di competenza di € 52.900.222,46 determinato da un avanzo di parte corrente di € 228.207,54 e un disavanzo in conto capitale di € 53.128.430,00, che trova copertura nell'Avanzo di Amministrazione presunto al 31.12.2022;
- Avanzo di Amministrazione presunto al 31.12.2021 da applicare all'esercizio 2022 € 537.234.953,86, di cui vincolati € 446.974.959,18 e disponibili € 90.259.994,68.
- Fondo iniziale di cassa presunto, € 413.082.963,84;
- Disavanzo economico presunto, € 3.359.481,46.



Afferma che si è trattato di un'attività particolarmente faticosa, che non sarebbe stato possibile portare a termine se non grazie ad una disponibilità fuori dal comune da parte del Collegio dei revisori, che hanno esaminato in tempi record il bilancio di previsione 2021 e quello del 2022, per cui aveva espresso parere favorevole il precedente Collegio. Cede la parola al Presidente del Collegio.

Il Presidente del Collegio dei Revisori Dott. Giovanni Logoteto spiega che il Collegio dei Revisori ha esaminato la variazione al bilancio del 2021 - prendendo atto delle motivazioni che hanno portato a proporre la predetta variazione con procedura d'urgenza -, che è stata, poi, adottata con decreto del Presidente e sottoposta alla ratifica del Comitato di gestione. Il Collegio ha espresso il proprio parere favorevole. Prosegue informando che il Collegio ha esaminato la variazione al bilancio 2021, esprimendo parere favorevole e, di conseguenza, ha esaminato le modifiche apportate al bilancio di previsione 2022, che non hanno variato la spesa, ma hanno riguardato solamente l'entrata. Tale variazione ha anche risolto le perplessità espresse dal Ministero sull'impostazione dei vincoli. Per cui, il Collegio si è espresso favorevolmente, come si può evincere dalle conclusioni del verbale, sulle modifiche apportate al bilancio di previsione 2022, che era stato già approvato dal Comitato nella riunione del 2 novembre, accompagnato dal parere favorevole del precedente Collegio.

Il Presidente ringrazia ancora il Collegio dei revisori per il lavoro straordinario degli ultimi giorni. Comunica che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus e chiede al Comitato di esprimersi in merito al punto numero 11 all'Ordine del giorno. Non essendovi interventi, il Comitato di gestione approva, con i voti favorevoli del Prof. Massimiliano Piras e dell'Avv. Palitta e con la non partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale è chiamata ad esprimersi.

In relazione al punto numero 12, comunica che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus e chiede al Comitato di deliberare sull'adeguamento del bilancio di previsione 2022. Il Comitato di gestione approva, con i voti favorevoli del Prof. Massimiliano Piras e dell'Avv. Palitta e con la non partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale è chiamata ad esprimersi.

PUNTO 13 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI

Il Presidente, tra le "Varie ed eventuali", dà una breve informativa su un nuovo strumento di pianificazione che dovrà essere adottato anche dall'AdSP, il PIAO - Piano Integrato di Attività e Organizzazione. Il PIAO è previsto dall'articolo 6 del decreto legge 80/2021 (rafforzamento delle PA in funzione del PNRR - legge di conversione 6 agosto 2021, n. 113) ed è uno strumento di pianificazione organizzativa, amministrativa e contabile che sostituirà diversi provvedimenti pianificatori, attualmente dotati di una propria autonomia, che ciascuna PA con più di 50 dipendenti, ad esclusione delle scuole, dovrà adottare. La legge attribuisce al PIAO le seguenti finalità: garantire qualità e la trasparenza dell'attività amministrativa; migliorare la qualità dei servizi ai cittadini e alle imprese; procedere alla costante e progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi anche in materia di diritto di accesso.

Il PIAO di fatto andrebbe a compendiare:

- il Piano delle performance
- il Piano organizzativo del lavoro agile - POLA e il Piano della formazione
- il Piano triennale del fabbisogno del personale - PTFP
- il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e la trasparenza - PTPCT



Il PIAO, inoltre, dovrà contenere:

- l'elenco delle procedure da semplificare e reingegnerizzare ogni anno, anche mediante il ricorso alla tecnologia e sulla base della consultazione degli utenti, nonché la pianificazione delle attività inclusa la graduale misurazione dei tempi effettivi di completamento delle procedure effettuata attraverso strumenti automatizzati;
- le modalità e le azioni finalizzate a realizzare la piena accessibilità alle amministrazioni, fisica e digitale, da parte dei cittadini ultrasessantacinquenni e dei cittadini con disabilità;
- le modalità e le azioni finalizzate al pieno rispetto della parità di genere, anche con riguardo alla composizione delle commissioni esaminatrici dei concorsi.

Il PIAO dovrà anche definire le modalità di monitoraggio degli esiti delle azioni, con cadenza periodica, inclusi gli impatti sugli utenti, anche attraverso rilevazioni della soddisfazione degli utenti stessi, quindi anche le attività di customer satisfaction. Non essendovi ulteriori contributi, ringrazia il Comitato, formula a tutti i presenti i propri auguri per le prossime festività e dichiara conclusa la seduta alle ore 13:25.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana