

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

VERBALE DI RIUNIONE — RESOCONTO SOMMARIO

L'anno **2017**, il giorno **14** del mese di **febbraio** in Cagliari, alle ore **15.00** in prima convocazione e alle ore **15.30** in seconda convocazione, presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente - nota n. 2588 del 7 febbraio 2018 - 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 28.11.2017;
2. Piano Operativo Triennale 2018-2020;
3. Agenzia del Lavoro ex articolo 17, comma 5 della Legge n. 84/94;
4. Recepimento e adozione in via temporanea dei provvedimenti emanati dalle Capitanerie di Porto di Oristano e Portovesme/Portoscuso;
5. Regolamento di ripartizione dell'incentivo (art. 113 del D. Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.);
6. Provvedimenti inerenti la gestione del demanio marittimo nei porti di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres;
7. Informativa sul Piano Triennale Anticorruzione e Trasparenza 2018-2020;
8. Nomina segretario generale dell'AdSP del Mare di Sardegna;
9. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

ENTE/CATEGORIA	RAPPRESENTANTE	PRESENTE	ASSENTE
Presidente AdSP del Mare di Sardegna	Prof. Massimo Deiana	X	
Rappresentante dell'Autorità Marittima	C.V. (C.P.) Giuseppe Minotauro		X
Componente designato dalla Regione Autonoma della Sardegna	Prof. Ing. Italo Meloni	X	



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

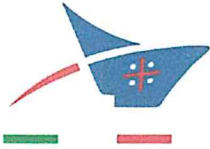
Componente designato dalla Città Metropolitana di Cagliari	Prof. Massimiliano Piras	X	
Componente designato dal Comune di Olbia	Dott. Settimo Nizzi	X	
<i>Componenti del Comitato di gestione</i>		<i>Presenti</i>	<i>Assenti</i>
≡		4	1
<i>Componenti del Collegio dei Revisori</i>		<i>Presenti</i>	<i>Assenti</i>
Collegio dei Revisori	Dott. ^{ssa} Natalia Manca	X	
Collegio dei Revisori	Dott. Carlo Sedda	X	
Collegio dei Revisori	Dott. Domenico Romanò	X	

**RAGGIUNTO IL NUMERO LEGALE DI PRESENZE NECESSARIE PER L'INIZIO DEI LAVORI
ALLE ORE 11:40 IL PRESIDENTE DICHIARA APERTI I LAVORI DELLA RIUNIONE**

Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Prof. Avv. Massimo Deiana, con l'assistenza del Segretario Generale f.f. Dott. Giovanni Fabio Sechi, della Dirigente dell'Area Amministrativa Dott.ssa M. Valeria Serra, del Dirigente dell'Area Tecnica Ing. Sergio Murgia, del Dirigente dell'Area Operativa, della Dott.ssa Federica Cannas e del Sig. Carlo Costa.

Il Presidente, nel ringraziare i presenti, dichiara aperta la seduta. Fa presente di aver chiesto anche ai dirigenti ed ai tecnici di presenziare alla riunione. L'Ing. Alessandro Meloni è assente per motivi personali.

PUNTO N. 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE DEL VERBALE DELLA SEDUTA DEL 28 NOVEMBRE 2017



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

Comincia a trattare il primo punto all'ordine del giorno, ossia l'approvazione del verbale della riunione del 28 novembre 2017, chiedendo se vi siano obiezioni o richieste di integrazione prima di sottoporlo a votazione.

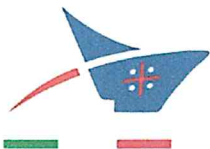
Il Dott. Settimo Nizzi interviene in collegamento via skype da Olbia, affermando di aver letto la nota integrativa all'ordine del giorno, in base alla quale si dovrebbe procedere alla nomina del Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale. Ritiene - considerato che si tratta proprio del punto all'ordine del giorno sospeso durante la precedente riunione -, sia logico che l'ordine del giorno preveda come primo provvedimento, subito dopo l'approvazione del verbale del 28 novembre, il punto relativo alla nomina del Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale. Chiede se sia possibile invertire l'ordine del giorno.

Il Presidente spiega di non averlo inserito, inizialmente, all'ordine del giorno, poichè risulta dal precedente verbale che sarebbe stato posto in discussione nella riunione successiva, e di aver deciso in seguito di fare un'integrazione. Chiede se siano tutti d'accordo per l'inversione dell'ordine del giorno.

Il Dott. Settimo Nizzi chiede vengano discussi prima il punto relativo alla nomina del Segretario Generale e quello relativo al Piano Operativo Triennale, considerato che questa sarà probabilmente la sua ultima seduta del Comitato di Gestione, considerato che il 24 febbraio entrerà in vigore il Decreto Legislativo 13 dicembre 2017, n. 232, il cosiddetto "Correttivo Porti", in base al quale non possono essere designati e nominati quali componenti del Comitato di gestione coloro che rivestono incarichi di componente di organo di indirizzo politico, anche di livello regionale e locale, o che sono titolari di incarichi amministrativi di vertice o di amministratore di enti pubblici e di enti privati in controllo pubblico.

Il Presidente chiede ai componenti se siano d'accordo e pone in votazione il punto numero 1 all'ordine del giorno che recita "Approvazione verbale della seduta del 28 novembre 2017", che viene approvato all'unanimità.

Su richiesta del Dott. Nizzi, procede ad un'inversione dell'ordine del giorno e comincia la discussione sul secondo punto, la nomina del Segretario Generale dell'AdSP del Mare di



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

Sardegna.

PUNTO N. 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: NOMINA SEGRETARIO GENERALE DELL'ADSP DEL MARE DI SARDEGNA

Il Presidente invita i dirigenti ad uscire dalla sala durante la discussione relativa a questo punto. Fa presente di aver fatto un'attenta valutazione, di aver esaminato diversi curricula e di essere pervenuto alla decisione di proporre il nominativo già sottoposto all'attenzione dei componenti. Ritiene che il ruolo del Segretario Generale debba essere ricoperto da una persona con competenze adeguate e che goda della sua fiducia. Ritiene che la persona individuata e proposta al Comitato di gestione abbia le competenze previste dalla legge per chi deve ricoprire questo ruolo. Ritiene, come ampiamente trattato nel POT, che le opportunità di rilancio dell'intero sistema portuale si basino su un nuovo ruolo più competitivo dei porti, utilizzando tutti gli strumenti a disposizione e, in particolar modo, le ZES e le zone franche. Crede si debba fare un cambio di passo, anche per quanto riguarda la gestione di alcune questioni demaniali molto delicate: la quantità dei contenziosi con i concessionari è, infatti, elevata. Ribadisce che la persona proposta, l'avvocato Natale Ditel, possiede pienamente le competenze che servono per giocare queste partite. Ricorda che è stato Amministratore del Cacip, Amministratore delegato della Società Cagliari Free Zone, ha approfondito tutte le tematiche relative alla fiscalità di vantaggio e ha brillantemente affrontato e risolto le complessissime tematiche relative alle delimitazioni del demanio tra Cacip e Autorità marittima, quando era il Commissario straordinario del Cacip. Ha sviluppato importanti competenze in materia di relazioni sindacali, diritto del lavoro e contrattazioni aziendali, che in questa fase gestionale di disegno della nuova pianta organica e del nuovo modello organizzativo saranno necessarie.

Ritiene, dunque, che l'Avv. Ditel abbia tutte le caratteristiche per ricoprire il ruolo di Segretario Generale. Cede, dunque, la parola ai componenti che volessero intervenire.

Il Dott. Settimo Nizzi dichiara che, così come un Sindaco, anche il Presidente dell'Autorità di



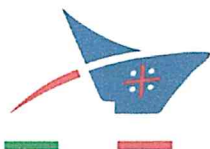
COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

Sistema Portuale non può prescindere dal fatto che il Segretario Generale debba essere una persona di sua fiducia, per cui non si può entrare nel merito della scelta. Tutto ciò, tenendo nella giusta considerazione il fatto che chi viene chiamato a svolgere tale ruolo debba avere le caratteristiche previste dalla legge. Perciò ritiene che la scelta fatta dal Presidente sia assolutamente da condividere e sostenere.

Vorrebbe rimarcare una mancata determinazione ad oggi sia da parte della Regione Sardegna che da parte dello stesso Ministero dei Lavori Pubblici - nonostante gli sforzi del Presidente per dimostrare che la Sardegna è un unico sistema portuale - di individuare in maniera definitiva la doppia sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, che dovrà essere assolutamente perseguita. Ringrazia e condivide quanto detto dal Presidente circa la difficoltà nella gestione, in particolare, delle aree demaniali. Un ultimo passaggio riguarda la questione relativa al piano regolatore portuale: un unico porto in Sardegna ha un piano approvato e adesso bisognerà fare il piano regolatore di sistema portuale. Essendo già avanti l'iter procedurale di approvazione del piano regolatore del Porto di Olbia, si vorrebbe vedere riconosciuta quell'approvazione. L'ultima cosa riguarda la questione relativa all'escavo e alla canaletta. Ricordando che andrà via dopo la votazione sul Piano Operativo Triennale, augura buon lavoro.

Il Prof. Massimiliano Piras ricorda che la legge stessa indica il percorso del Presidente, ha fatto una scelta basata su un rapporto fiduciario e sui requisiti. In questo caso due requisiti ci sono, quelli tecnici e quelli fiduciari, quindi ritiene di poter approvare così.

Il Prof. Italo Meloni esprime la propria contrarietà alla procedura che il Presidente intende portare avanti per la nomina del Segretario Generale, peraltro già comunicata via mail al Presidente. Non mette in discussione il fatto che il Segretario debba essere di sua completa fiducia, ricorda però che la norma prevede che il segretario Generale curi l'istruttoria degli atti di competenza del Presidente, e pertanto appare opportuno che anche i componenti del Comitato possano valutarne le competenze. A suo avviso, come ha già avuto modo di spiegare, per una questione di trasparenza, sarebbe stato più logico indire un avviso di manifestazione di interesse, considerato che non c'erano più i motivi di urgenza, che il Presidente aveva indicato durante



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

l'ultima seduta - cioè la necessità dell'AdSP di completare tutto il suo organico per portare avanti le proprie attività. Pertanto si aspettava che lo stop intervenuto nel mese di dicembre consentisse di seguire un iter più trasparente, senza togliere niente alle prerogative del Presidente di portare, scegliere o di proporre al Comitato di Gestione una persona di sua fiducia. Preso atto che il presidente ripropone il nominativo a suo tempo indicato, senza aver dato seguito ad un avviso di manifestazione di interesse, nel merito la mia contrarietà si giustifica anche dalla mancanza di evidenti competenze, esperienze e qualificazioni nei settori dell'economia dei trasporti e portuale desumibile dal curriculum del candidato proposto ed inviati per le vie brevi dal Presidente. La competenza su questi argomenti e tematiche è a mio avviso indispensabile "bagaglio" di un Segretario Generale per affrontare le importanti sfide che aspettano, in generale un' AdSP, ed in particolare di quella della Sardegna (caratterizzata da una condizione di insularità), specie per costruire occasioni concrete di sviluppo economico di cui tanto necessita.

Il Presidente spiega che la procedura adottata è pienamente conforme a quanto previsto dalla normativa vigente in materia.

Il Presidente, esauriti gli interventi dei componenti il Comitato di gestione, pone in votazione il punto all'ordine del giorno: Nomina Segretario Generale dell'AdSP del Mare di Sardegna, che viene approvato con i voti favorevoli del Presidente, del Dott. Settimo Nizzi, del Prof. Massimiliano Piras e con il voto contrario del Professor Italo Meloni.

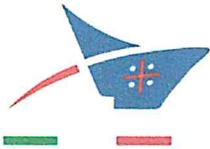
PUNTO N. 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2018-2020

Il Presidente comincia a trattare il terzo punto all'ordine del giorno, il Piano Operativo Triennale 2018-2020. Fa presente che gli Uffici hanno lavorato in maniera molto serrata alla predisposizione del POT, che per legge deve essere approvato entro 90 giorni dalla Costituzione del Comitato di gestione. Essendo in scadenza i 90 giorni, considerando la data di insediamento del Comitato di Gestione, il 17 novembre 2017, si è proceduto alla predisposizione del primo



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

Piano Operativo Triennale di Sistema, quindi si è cercato di dare ampia visibilità al fatto che ormai si sta facendo un ragionamento coordinato fra tutti i porti dell’Autorità di Sistema del Mare di Sardegna. L’operazione è stata molto più complessa del previsto, perché è stato necessario mettere insieme i porti ex sede di autorità portuale e porti sui quali si avevano informazioni frammentarie, come i porti di Portovesme, di Oristano e di Santa Teresa Gallura. In secondo luogo il piano operativo triennale di sistema è, ovviamente, come tutti i piani operativi aggiornabile ogni anno, quindi si è cercato di mettere dei punti chiave da un punto di vista della governance e dell’indicazione di sviluppo, dopodichè verrà aggiornato annualmente. Fa presente che il piano operativo triennale, proprio per questa sua vocazione sistemica, ha volutamente rotto con una impostazione più di carattere tecnico/strutturale dei precedenti piani delle sopresse autorità portuali che in alcuni casi sono diventati molto simili ai piani triennali delle opere, piuttosto che degli strumenti di pianificazione strategica. Il piano operativo triennale - prosegue - nella visione moderna che si vuole dare dell’autorità di sistema, dovrebbe avere invece un qualcosa di più e di diverso rispetto a un piano delle opere, tant’è che nel piano non ci si è limitati a fotografare l’hardware esistente, ma è stato fatto un ragionamento complessivo di sviluppo con una valutazione di prospettiva. Il 24 febbraio entrerà in vigore il Decreto Legislativo 13 dicembre 2017, n. 232 (il cosiddetto correttivo porti), nel quale è stato previsto che si debba approvare un piano strategico di sistema portuale con il quale si daranno le linee portanti dei singoli piani regolatori portuali da approvare successivamente per ciascun singolo porto. In tal modo si elaborerà un programma strategico di sistema in cui verranno date la mission, i compiti e le prospettive a ciascun porto, sulla base del quale si andrà a costruire con ciascun ambito territoriale il piano regolatore. Il piano operativo presentato è stato oggetto di revisioni in questi ultimi giorni, gli Uffici hanno lavorato fino a poche ore prima della seduta. Ringrazia tutta la struttura, a cominciare dal Segretario Generale facente funzioni, i dirigenti e, in particolar modo, il dottor Franchi che ha materialmente provveduto a creare un prodotto unitario. Questo Piano prende in considerazione studi non propri ma di settore, aggiornati. Dopo è stato affrontato il tema dell’hardware di sistema, quindi la parte infrastrutturale all’interno di tutti i porti di



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

competenza, individuando ovviamente anche le grandi opere programmate, che, ovviamente, vedono una disparità di trattamento tra Cagliari e gli altri porti, per il semplice motivo che Cagliari ha un PRP approvato, quindi all'interno di questo PRP approvato ha potuto sviluppare progettualità che sono andate più avanti rispetto ad altre. Poi – prosegue – è stata dedicata un'attenzione molto precisa al software di sistema, quindi i temi della governance dell'autorità. Dichiara di averli voluti chiamare un po' forzatamente *asset* dell'autorità di sistema, cioè il demanio, le banchine, la programmazione degli accosti, perché, a parte le entrate di carattere pubblico, le entrate dell'AdSP, dal punto di vista della produzione, arrivano da questo tipo di attività. E' stata dedicata particolare attenzione alle imprese, al lavoro portuale, al capitale umano, alla Safety e Security e alle politiche di marketing e promozione. Si sta mettendo in piedi con grande fatica un sistema unico che deve tener conto di diverse metodologie, di diverse abitudini, in alcuni casi di diversi regolamenti, per cui è evidente che uno dei principali obiettivi da questo periodo in poi sarà quello di individuare un regolamento unico per la gestione del demanio, un regolamento unico per la gestione amministrativa, un regolamento unico per la gestione del personale etc. Sono state, inoltre, attribuite alle AdSP, nuove competenze, basti al problema, che qualcuno ritiene secondario e non lo è, delle questioni di carattere energetico, i cosiddetti *Green Port*. Nella nuova struttura organizzativa bisogna prevedere anche un'energy manager che attualmente non esiste. Stesso discorso per quanto riguarda la Safety, la sicurezza sui luoghi di lavoro, la security. Afferma che ci sono diversi porti che avranno diverse problematiche di gestione della security, che vanno unificate con l'individuazione di un Security Manager che ovviamente unifichi questo genere di problematicità. Altro punto è stato individuato nelle risorse del sistema, relativo alle attività come il fundraising o come il blending finanziario che sono entrate a far parte all'interno delle competenze delle AdSP. Si parla anche di smart ports, di green ports e di capacità dei porti di avere una parziale o totale autosufficienza energetica utilizzando proprie aree.

Ma la parte più importante, forse quella più decisiva del POT, - fa presente - è la visione prospettica del piano, quindi il quinto capitolo, nel quale si prevede un nuovo modello



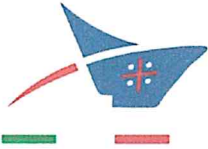
COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

organizzativo unico con una verticalizzazione delle responsabilità, ma anche un'orizzontalizzazione ripartita per tutto il territorio del sistema, l'armonizzazione delle procedure, dei processi e dei procedimenti. E' necessario offrire all'utenza, agli operatori portuali, alle compagnie, una certezza sulle procedure, sui procedimenti e sui processi dell'AdSP. Poi sottolinea la parte a cui tiene maggiormente, che è anche la parte più critica: il rilancio dei traffici. Esiste un problema congiunturale che riguarda l'abbattimento di alcune tipologie di traffico (i containers), mentre c'è una crescita che riguarda altri traffici (Ro-Ro, rinfuse, pax e Crociere). Si deve intervenire lavorando per rendere i porti dell'AdSP accessibili da un punto di vista nautico, con tutto quello che è praticamente la struttura tecnico-nautica del porto. Da questo punto di vista sono state messe in campo azioni importanti. In primo piano abbiamo la dotazione infrastrutturale. Segnala che la settimana precedente l'AdSP ha ricevuto un importante riconoscimento da parte del Ministero, 1.820.000 euro ripartiti in tre anni, da spendere per progettazioni esecutive. Da questo punto di vista, quindi, sull'hardware, l'AdSP sta lavorando. Per quanto riguarda il porto di Olbia, comunica che sono state date le batimetriche e che si provvederà agli escavi. E' arrivata anche la VIA per il porto di Porto Torres con 20 prescrizioni. Non si può dire altrettanto per quasi 100 milioni di lavori fermi nel porto di Cagliari, dove il porto canale sarebbe privo di autorizzazione paesaggistica e non si ottiene il nullaosta paesaggistico per qualunque tipo di intervento. La settimana precedente è stato dato mandato ad un tecnico esperto di questioni ambientali, di supportare gli Uffici tecnici dell'AdSP e del Cacip nella predisposizione di una relazione paesaggistica per i lavori di costruzione del Porto Canale, per le problematiche di natura ambientale e paesaggistica. Sarà presentata alla Regione, in termini di 60 giorni, una richiesta di nuova autorizzazione paesaggistica e a sua volta poi la Regione dovrà richiedere alla Soprintendenza il nullaosta. Nelle more, i denti ro/ro sulla diga di Ponente, il distretto della nautica secondo lotto, progetto cantierabile da 36 milioni di euro da circa un anno, è fermo in attesa di autorizzazione paesaggistica. Il rischio è che, rimanendo ferme, queste opere possano essere anche definanziate e ovviamente non si deve arrivare a questo. Si sta lavorando poi per rendere i porti dell'Autorità di Sistema competitivi da un punto



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

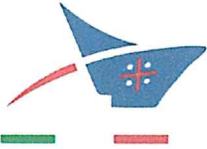
di vista della capacità dei servizi e dell'innovazione. All'interno di questo generale concetto di smart ports, di green ports, di PCS-Port Community System, ci sono le chiavi per dare una grande competitività. Rammenta che il Porto di Cagliari anni fa è entrato a far parte di un progetto denominato Cagliari 2020, che si inserisce nel filone dei progetti Smart Cities. Un progetto per ricercare soluzioni alle problematiche dovute all'aumento di mezzi, merci e persone, attraverso lo sviluppo di metodologie generali di gestione dell'interfaccia tra la Città e il Sistema Portuale in termini di nodi logistici. Un progetto che affronta in modo organico sia le tematiche relative alla movimentazione interna all'area portuale sia quelle relative ai flussi in entrata ed uscita di passeggeri e merci attraverso i gateway cittadini e si propone, nello specifico, di risolvere i problemi di interconnessione dei tre nodi di riferimento: l'Area Vasta di Cagliari e gli altri due, i poli logistici merci (nel porto industriale) e passeggeri (nel porto storico). Un progetto di sviluppo di tecnologie per una Port Community System moderna, con automazione degli accessi, controlli di sicurezza, etc. E' stata fatta una convenzione, per la durata di un anno, con Vitrociset che insieme all'AdSP, all'Università, al CRS4 e ad altri, è il soggetto che si è aggiudicato questo progetto di ricerca e lo svilupperà applicandolo al porto di Cagliari. Il terzo attrezzo è rappresentato dagli strumenti capaci di rendere i nostri porti maggiormente competitivi da un punto di vista dei regimi agevolati: Zes e Zone Franche. Le zone franche sono state chiamate nel Piano Port Factory: il porto non deve essere più visto come un luogo in cui vengono esclusivamente sbarcate e imbarcate delle merci, ma un luogo in cui le merci possono subire anche prime o ultime trasformazioni e che consentano di produrre valore. E' evidente che questo mestiere lo fanno, sicuramente a costi inferiori, gran parte dei principali e diretti competitor dei porti sardi, basti pensare alla sponda sud del Mediterraneo, quindi bisogna individuare il quid che metta il nostro sistema nella condizione di poter superare uno svantaggio competitivo, e le Zes, da questo punto di vista, aiutano. Il Presidente dell'AdSP sarà il Presidente del Comitato di Indirizzo delle Zes, mentre il Segretario Generale dovrà gestire il funzionamento delle Zes. La Regione Autonoma della Sardegna ha portato avanti un lavoro abbastanza importante in conferenza Stato-Regioni. Sulla prima base di definizione delle Zes erano stati attribuiti



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

inizialmente alla Sardegna 1200 ha di Zes che adesso invece sono stati portati a 2770 ha, quindi in tutte le zone industriali prospicienti i porti, sarà possibile sottoporre più di un quarto delle aree a ZES. Ovviamente la Regione sta predisponendo il piano industriale anche con l'interlocuzione di tutti gli altri soggetti, soprattutto i Consorzi Industriali. La Zes è un'area a forte fiscalità agevolata per un periodo di tempo circoscritto. E' un contenitore importante nel quale la Regione può investire risorse aggiuntive: la Zes rappresenta una grandissima opportunità che sarà colta, non appena la Regione entrerà nel merito della delimitazione della perimetrazione. Stesso discorso per la zona franca. Si è fermi con la zona franca che dà altro tipo di vantaggi, di carattere doganale oltreché fiscale. La zona franca di Cagliari è pronta per essere delimitata, la Regione ha dato il proprio contributo, si è fermi perché manca il nullaosta paesaggistico, perché, come già detto, tutto privo di autorizzazione paesaggistica. Quindi questo è il nostro terzo attrezzo nella nostra terza cassetta degli attrezzi. Porti smart dal punto di vista gestionale e competitività dal punto di vista fiscale, doganale, della capacità di competere con porti che sono molto più agguerriti e hanno molti strumenti in più. Da ultimo e non per ultimo, questo lavoro è ovviamente un lavoro che è stato sviluppato con grande impegno da parte di tutti. Afferma che avrebbe voluto trasmetterlo prima al Comitato o avere la possibilità di organizzare una riunione informale o quant'altro, purtroppo, per i tempi a disposizione, considerando che all'interno di questi 90 giorni c'erano anche le festività natalizie, ciò non è stato possibile. E' stato inviato, come da regolamento, sette giorni prima, perché è stato rispettato con grande fatica anche questo termine. Cede la parola per interventi, richieste di chiarimenti, integrazioni e quant'altro.

Il Dott. Settimo Nizzi afferma di avere ascoltato con attenzione e ritiene che un grande lavoro attenderà il Comitato ma soprattutto gli Uffici. È un lavoro da portare avanti nelle difficoltà della normativa, soprattutto per quanto riguarda le questioni ambientali, è talmente difficile ed è quella che blocca la maggior parte dei lavori che dovranno essere realizzati nei vari porti e forse un'ulteriore snellimento, ma soprattutto un'azione da task force per quanto riguarda l'intera autorità regionale non sarebbe male. Augura quindi buon lavoro e auspica che ci si possa rivedere, qualora possibile. Esprime, dunque, il proprio voto favorevole al Piano Operativo

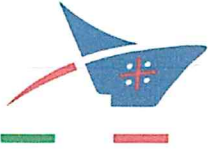


COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

Triennale, con la speranza che si realizzino le opere infrastrutturali laddove sono assolutamente necessarie, per quanto riguarda il viaggio e il trasporto delle merci da e per la Sardegna. Augura nuovamente buon lavoro a tutti e chiude il collegamento via Skype.

Il Presidente ritiene di esprimere la volontà di tutto il Comitato nel ringraziare il Dott. Nizzi per il lavoro svolto finora e per il grande spirito di collaborazione dimostrato. Spiega che, entrando in vigore il 24 febbraio il cosiddetto correttivo porti, dovrà scrivere al Dott. Nizzi per comunicargli che la legge lo dichiara decaduto, invitandolo a nominare un rappresentante del Comune di Olbia, poi lui farà ovviamente tutte le valutazioni che riterrà opportune. Se non lo dovesse fare, comunque il Comitato potrà riunirsi ugualmente, perché la legge prevede questo. Il Presidente cede la parola al Prof. Massimiliano Piras ed al Prof. Meloni.

Il Prof. Italo Meloni dichiara che il lavoro svolto relativamente al POT avrebbe sicuramente meritato maggior tempo e maggiore attenzione da parte sua. In una sola settimana diventa difficile poter approfondire con cura tutti i contenuti del POT che riguardano l'intero sistema portuale regionale. Tra l'altro la discussione sul POT non è solo formale ma rappresenta un momento importante per cominciare a delineare gli scenari di sviluppo futuro del sistema regionale e pertanto avrebbe meritato sicuramente un dibattito più ampio. Ritiene che l'analisi del contesto sia stata abbastanza esaustiva, pur non essendo a conoscenza di tutti i dettagli delle opere in corso negli altri porti o nel porto di Cagliari. Crede che il piano riporti sicuramente tutti gli interventi in atto e anche quelli programmati nei precedenti piani di cui si dispone del finanziamento. Si sarebbe aspettato che all'interno del piano trovasse spazio un'analisi degli scenari macroeconomici sul trasporto marittimo da qui ai prossimi anni, perché uno degli aspetti fondamentali del piano operativo triennale è anche la verifica delle proiezioni in atto rispetto all'andamento del mercato. Quindi si sarebbe aspettato che il POT analizzasse gli scenari macroeconomici di riferimento in cui inserire le prospettive di sviluppo delle attività del sistema portuale sardo. E' chiaro che se si deve stabilire la strategia futura dell'intero sistema portuale della Sardegna e si devono costruire le condizioni per poter essere competitivi nel mercato, questo mercato bisogna conoscerlo, bisogna quindi disporre avere un quadro di riferimento.

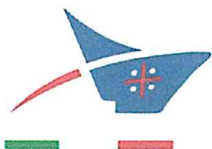


COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

Ribadisce per esempio che si sarebbe aspettato che, siccome tutto il porto vecchio da qui ai prossimi anni potrà essere riqualificato e recuperato ulteriormente alla nautica da diporto, di conoscere come sta andando il mercato della Nautica da diporto in Italia, nel Mediterraneo, a livello internazionale. Cosa dicono gli esperti del settore? Quali sono le previsioni? Come è possibile inserirsi? Queste analisi sono importanti perchè è su queste che nell'economia dei trasporti ci si basa per quantificare la fattibilità e la sostenibilità degli interventi proposti. Si sarebbe dunque aspettato un'analisi un po' più di prospettiva e strategica, per cominciare a delineare la tendenza del mercato e dove L'AdSP si possa collocare e in che modo, quali sono le azioni da programmare.

Il Presidente spiega che nella stesura iniziale il Dott. Franchi aveva inserito un apparato critico relativo a tutti i report più aggiornati sul traffico crocieristico, sul traffico merci etc. Poi, anche per non appesantire, gli è stato chiesto di lasciare le fonti, ma nell'opera di revisione è stato eliminato ogni riferimento. Ma siccome questa è la bozza, nella premessa metodologica si fa riferimento agli studi di settore, tenendo conto che questi studi sono comunque contenuti nel PNSL, il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, a cui, tra l'altro, il POT si deve adeguare.

Il Prof. Italo Meloni spiega che sarebbe stato importante che il POT delineasse su quali scenari di evoluzione del mercato si basano le sue proposte e per esempio indicare una stima della prospettiva di sviluppo su cui impostare i programmi di intervento. Per esempio, se da qui ai prossimi cinque anni il mercato crocieristico del Mediterraneo crescerà del 2%, del 3%, del 4% occorre fare una stima su quali valori l'AdSP intende impostare il suo programma di sviluppo sul settore. In sostanza, mi sarei aspettato di vedere esplicitata una previsione delle capacità competitive dell'intero sistema portuale da qui ai prossimi anni. Ritiene infatti che una delle debolezze della Sardegna sia proprio questa: non avere una cultura della pianificazione quantitativa che provi ad essere anticipatoria di come il mercato si sta evolvendo. Per questo occorre indagare e conoscere il mercato per poter attrarre traffico e prepararsi ad attrarlo ed accoglierlo.. Anche se può apparire difficile capire dove collocare le azioni di marketing perché



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

poi le infrastrutture portuali, i servizi portuali, tutto quello che è stato inserito nel POT, sono condizioni necessarie anche se non sufficienti per attrarre flussi, la sfida dovrebbe essere quella di essere capaci di fare “scouting”. Quindi crede si debba fare un maggiore sforzo, perché l’hardware che in questi anni è stato costruito venga valorizzato e produca reddito.. Anche per quanto riguarda la Zes, sarebbe utile conoscere quali siano gli elementi che il mercato è interessato ad acquisire, cioè quali aspetti della Zes potrebbero essere venduti ed immediatamente realizzati.

Il Presidente afferma che sarà inserito un paragrafo in cui si fa riferimento al Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, agli studi di settore etc.

Il Prof. Italo Meloni afferma che ciò è importante anche come giustificazione di ciò che poi si farà. Chiede inoltre informazioni circa il futuro del silos che si trova all’interno del porto che dalle informazioni di stampa sembra si abbia intenzione di convertirlo in struttura ricettiva, mentre nel POT è indicato oggetto di un intervento di demolizione.

Il Presidente spiega che all’atto del suo insediamento era già stata affidata la progettazione della demolizione. Dopo aver fatto ulteriori approfondimenti, è emerso che il Silos non ha problemi strutturali e nel frattempo alcuni soggetti hanno richiesto informazioni di carattere tecnico sulla possibilità di riconversione. Successivamente è stato chiesto loro di formalizzare la richiesta.

Il Prof. Italo Meloni chiede se come destinazione d’uso sia compatibile.

Il Presidente risponde che come destinazione d’uso sarebbe compatibile. Attualmente sono pervenute tre o quattro manifestazioni di interesse di grossi gruppi alberghieri internazionali e gruppi crocieristici, ed è stata messa a disposizione la documentazione, gli elaborati tecnici, in formato digitale.

L’Ing. Sergio Murgia spiega che la zona su cui insiste il silos attualmente è classificata come area al servizio delle banchine, in poche parole possono insediarsi servizi relativi ai traffici portuali. È evidente che se l’intenzione dei soggetti che hanno manifestato un interesse è quella di realizzare un hotel, bisognerà comunque introdurre qualche aggiornamento al piano regolatore portuale. In questo momento il Presidente ha sospeso la demolizione, quindi la decisione non è



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

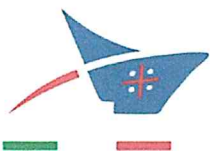
ancora presa e questo è il motivo per cui non c'è ancora una definizione.

Il Presidente precisa di avere sospeso per sei mesi, poi una volta decorsi questi sei mesi, se non dovesse pervenire alcun interesse, si potrà decidere in Comitato, per esempio, di fare una Call Internazionale. Prima del correttivo era possibile fare delle varianti fino a marzo 2017, quindi si era bloccati con un piano, fino a quando non fosse stato approvato un altro piano. Adesso, invece, esiste la possibilità di prevedere varianti localizzate fino al dicembre 2019, con la speranza che nel dicembre 2019 si possa avere anche il nuovo piano regolatore. Una struttura ricettiva consentirebbe di fare per esempio quel salto di qualità per diventare una destinazione appetibile per le crociere, perché avere un grande hotel 5 Stelle sul porto, che possa ospitare 2000 persone ti mette nella condizione di esserlo. Informa, a tal proposito, di essere stato la settimana precedente a Londra all'Annual Conference di CLIA, l'associazione dei porti crocieristici e delle compagnie di Crociere e che quest'anno il numero dei passeggeri crocieristi è fortemente cresciuto a livello mondiale.

L'anno scorso si sono imbarcati nel porto di Cagliari 400 passeggeri. Se ci si pone l'obiettivo di diventare *Home Port*, una destinazione deve avere capacità ricettiva, perché Cagliari da questo punto di vista non è adeguata. Fa presente, al riguardo, di aver avuto un'interlocuzione con il Sindaco, per capire quali siano le possibilità di recupero del silos. Il Sindaco non è totalmente favorevole ad un insediamento recettivo sulla via Roma, perché comporterebbe un aumento di cubature, poi alla fine lì non è che si possa costruire un grande albergo, probabilmente ci sarebbe più interesse ad avere un centro che possa dare dei servizi alla nautica da diporto. Invece la struttura recettiva grossa potrebbe essere realizzata nel silos.

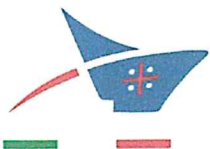
Il Presidente pone dunque, in votazione il punto n. 3 all'OdG – Il Piano Operativo Triennale, che terrà conto delle osservazioni del prof. Meloni, con il voto favorevole già espresso dal Dott. Settimo Nizzi, che viene approvato all'unanimità.

PUNTO N. 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGENZIA DEL LAVORO EX ARTICOLO 17, COMMA 5 DELLA LEGGE N. 84/94



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

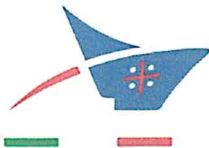
Il Presidente informa che oggi si è giunti alla fine di una situazione molto complicata. Spiega che il porto di Cagliari aveva - è stato dichiarato fallito pochi gironi prima dal Tribunale di Cagliari - un fornitore di lavoro temporaneo, la Compagnia Lavoratori Portuali - Port Facilities Srl, che, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, è stata autorizzata ex art. 17 L. 84/94 a fornire, fino al 20.08.2018, in esclusiva, lavoro temporaneo alle imprese autorizzate ex artt. 16 e 18 della medesima legge. La gestione della CLP è stata caratterizzata da una forte crisi economica che, col tempo, è andata aggravandosi e nell'aprile 2017 l'Autorità portuale di Cagliari ha avviato le procedure di revoca dell'autorizzazione. Successivamente è partita una lunga e articolata interlocuzione col Ministero che ha autorizzato l'Autorità Portuale di Cagliari a costituire un'Agenzia del Lavoro ex art 17, comma 5, L. 84_94 e ha chiesto contestualmente di non procedere alla revoca. L'Agenzia è sempre un fornitore di lavoro temporaneo composta dalle imprese ex articolo 16 più la partecipazione straordinaria dell'Autorità di Sistema Portuale. Questo procedimento è andato avanti finché il 5 luglio 2017, prima della sua nomina, è stato stabilito un accordo tra Ministero, Autorità, organizzazioni sindacali. A questo punto spiega che dopo il suo insediamento, è stata approvata la Costituzione dell'Agenzia durante una seduta del Comitato Portuale, l'8 agosto 2017, perché non essendosi ancora costituito il Comitato di Gestione, si è deciso di sottoporre all'approvazione del Comitato portuale e di partire con la costituzione dell'Agenzia. Nelle more di questa costituzione, tra le rimostranze di alcune imprese che hanno incominciato a pensare che fosse difficile costituire un'agenzia con costi abbastanza elevati, il Ministero a quel punto ha cominciato a ripensarci poiché si stava costituendo un'Agenzia e nel porto di Cagliari il traffico è in calo, quindi l'AdSP ha richiesto al Ministero di poter costituire l'Agenzia a titolo sperimentale per 12 mesi con un numero limitato di persone, perché in questo momento ci si trova senza fornitore di lavoro temporaneo. Allo stato attuale le imprese si stanno scambiando il personale, cioè l'impresa A prende il personale dell'impresa B, in caso di picchi di lavoro, ma è necessario avere un fornitore di lavoro temporaneo per i picchi. Quindi fa presente che a questo punto in data 12 febbraio 2018 il Ministero finalmente ha risposto e dà lettura della nota del MIT: "Non si hanno osservazioni da formulare e codesta



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

Autorità vorrà tenere aggiornato lo scrivente sugli sviluppi della questione e inviare copia della bozza di atto costitutivo che dovrà esplicitamente contenere le condizioni relative alla sperimentazione della stessa per un periodo di 12 mesi, alla rideterminazione dell'organico effettivo a conclusione del periodo di sperimentazione, qualora con il numero dei lavoratori assunto dall'agenzia non sia stato raggiunto nel corso del periodo di spettanza il rapporto di equilibrio". Prosegue, sottolineando che i traffici ci sono perché, tranne il traffico container, che è in calo, le rinfuse ed il traffico Ro/Ro sono cresciuti, in alcuni casi sono cresciuti di numeri vicini alle due cifre, quindi c'è il lavoro, tant'è che le imprese hanno scritto all'AdSP il 16 gennaio per chiedere, premesso che la CLP non lavora più perché è stata dichiarata fallita, come comportarsi in presenza di picchi di lavoro. Spiega che il comitato di gestione deve riapprovare l'ingresso nella compagine sociale dell'Agenzia che l'altra volta era stata approvata ma su richiesta dei revisori era stata assoggettata alla condizione di un'autorizzazione ministeriale, che è arrivata preventivamente. In questo momento l'AdSP entra con una percentuale inferiore a quella di ciascun socio privato. Questo è il modello, dopodiché se qualunque altra impresa, non solo del Porto di Cagliari, ma di qualunque altro porto dell'Autorità di Sistema volesse entrare a farne parte, il primo che dismetterà le proprie quote sarà l'AdSP. E' l'Agenzia di Sistema della Sardegna perché la condizione era questa. Il Ministero, infatti, non poteva autorizzare perché a Cagliari il traffico è in calo, ma essendo in calo il traffico containers non le altre tipologie di traffico, alla fine sono stati dati al Ministero i numeri di tutta la Sardegna, dove invece il traffico merci, il traffico Ro/Ro, etc. sono cresciuti. Sottopone all'approvazione del Comitato di Gestione l'ingresso dell'Autorità di Sistema, alle condizioni consentite dal Ministero, all'interno della costituenda Agenzia del lavoro portuale della Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Il punto n. 4 all'ordine del giorno - Agenzia del lavoro ex articolo 17, comma 5 della legge n. 84/94 viene approvato all'unanimità dei presenti.

PUNTO N. 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RECEPIMENTO E ADOZIONE IN VIA TEMPORANEA DEI PROVVEDIMENTI EMANATI DALLE CAPITANERIE DI PORTO DI ORISTANO E PORTOVESME/PORTOSCUSO



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

Il Presidente comincia a trattare il punto all'ordine del giorno relativo al recepimento e all'adozione in via temporanea dei provvedimenti emanati dalle capitanerie di Portoscuso/Portovesme e di Oristano. Ricorda che l'AdSP in questi mesi ha preso in carico i porti di Portovesme e Oristano, nei quali sono stati adottati dalle autorità marittime provvedimenti, iscrizioni al registro ex art. 68, autorizzazioni alle imprese, quindi è fondamentale che l'AdSP faccia suoi questi provvedimenti incamerandone ovviamente i relativi canoni laddove ci siano, le lottizzazioni eccetera. Si tratta di un passaggio amministrativo, a breve ci sarà anche il passaggio di consegne per la banchina commerciale di Santa Teresa Gallura e forse tra breve tempo anche il porto di Arbatax. Pone in votazione il punto n. 5 all'ordine del giorno: recepimento e adozione in via temporanea dei provvedimenti emanati dalle capitanerie di porto di Oristano e Portovesme/Portoscuso, che viene approvato all'unanimità dei presenti.

PUNTO N. 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: REGOLAMENTO DI RIPARTIZIONE DELL'INCENTIVO (ART. 113 DEL D. LGS. 50/2016 E SS.MM.II.)

Il **Presidente** spiega che il regolamento era già stato portato in approvazione in comitato portuale ed il Collegio dei revisori aveva fatto delle osservazioni al riguardo, che sono state, ovviamente, recepite.

L'Ing. Sergio Murgia precisa che si tratta dell'adeguamento del regolamento previsto precedentemente dal decreto legislativo 163/2006 e poi dal decreto legislativo 50/2016, che ha modificato i soggetti che hanno diritto a percepire l'incentivo, aggiungendo tra l'altro anche servizi e forniture, quindi questo regolamento è stato esattamente un adeguamento alla nuova normativa. E' stato elaborato senza che, per quanto concerne le opere previste nel piano operativo triennale, ci sia un aumento dei costi, anzi, risulta una diminuzione dei costi rispetto al precedente.

Il Presidente pone, quindi, in votazione il punto n. 6 all'ordine del giorno: regolamento di



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

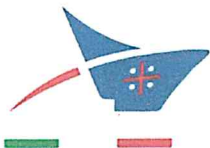
ripartizione dell'incentivo (art. 113 del d. lgs. 50/2016 e ss.mm.ii.), che viene approvato all'unanimità dei presenti.

PUNTO N. 7 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PROVVEDIMENTI INERENTI LA GESTIONE DEL DEMANIO MARITTIMO NEI PORTI DI CAGLIARI, OLBIA, GOLFO ARANCI E PORTO TORRES

Il **Presidente** ricorda che la legge istitutiva prevede che il Presidente amministri le aree e i beni del demanio marittimo ricadenti nella propria competenza territoriale, sulla base delle disposizioni della legge in materia esercitando, sentito il Comitato di Gestione le attribuzioni stabilite negli articoli dal 28 al 61 del Codice della Navigazione. Nel documento sono state elencate le principali concessioni. La prima, per esempio, è quella richiesta dall'Associazione Armatori Motopescherecci Sardi che con molta fatica hanno costituito un'associazione. Questa AdSP ha ritenuto più ordinato e più gestibile dare in concessione ad un'associazione piuttosto che al singolo pescatore. La richiesta di concessione demaniale marittima dell'Associazione Motopescherecci sardi è per 4 anni. Per quanto riguarda la richiesta di Luna Rossa chiede al Comitato di gestione di esprimersi perché Luna Rossa ha presentato una richiesta di concessione demaniale per metà struttura polifunzionale sul Molo Ichnusa. Non ha richiesto invece il piazzale, questo interno, che rimane libero.

Ricorda che nel 2014 è stata aggiudicata la gara per dare in affidamento i beni demaniali ubicati sul Molo Ichnusa. Nel piano regolatore portuale si prevedevano servizi polifunzionali per la nautica, ma l'allora comitato portuale decise di utilizzarla per l'ormeggio dei grandi yacht.

E' stata bandita ed esperita una gara che ha una storia tormentatissima, la gara è stata aggiudicata ad una società con alcuni problemi interni, sui quali è stata coinvolta anche la Procura della Repubblica. Insomma, si è instaurato un complicatissimo contenzioso. L'Autorità Portuale, nel frattempo, non ha consegnato a nessuno il bene. Nel mese di giugno 2017 c'è stato il G7 dei trasporti, quindi l'Autorità Portuale ha speso oltre mezzo milione di euro per interventi di manutenzione straordinaria per rimettere a posto la struttura polifunzionale sul Molo Ichnusa.



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

A questo punto è stato chiesto un parere all'Avvocatura distrettuale dello Stato, che ha fatto presente che l'Autorità avrebbe potuto revocare la gara, visto e considerato che il comitato portuale aveva adottato quella decisione, reputando che potesse essere utile intercettare una certa tipologia di traffico di maxi yacht che però avrebbero dovuto avere anche le strutture a terra per fare le manutenzioni, il famoso distretto della nautica, che nel frattempo, per i motivi spiegati in precedenza, non è ancora decollato. Nel contempo è stata progettata e realizzata la Darsena Pescherecci e quindi verrà liberato tutto il waterfront. Quindi il Commissario Isidori ha avviato il procedimento di revoca pochi giorni prima che si insediasse questa Presidenza. Dice di essere stato informato della sua decisione dal Commissario, decisione da lui peraltro condivisa. Informa di aver studiato le carte, averle rimandate all'Avvocatura, che ha fatto un ulteriore parere nel quale spiega che sono mutate le condizioni, che questo bene vale molto di più, perché è stato ristrutturato, ed autorizza a procedere. Il 20 dicembre è stato firmato il provvedimento di revoca, ci sono 60 giorni per presentare ricorso. A questo punto è pervenuta una richiesta di concessione demaniale per 40 mesi fino al 20 giugno 2021, da parte di Luna Rossa che ha richiesto le aree, gli specchi acquei e i locali nel Molo Ichnusa. E' stata quindi istruita la pratica, è stata data l'anticipata occupazione solamente per quanto riguarda la parte interna, per assentire poi la concessione. Se la società Luna Rossa dovesse avere, come ci si augura, la possibilità di vincere, qui si apriranno scenari molto importanti, perché a questo punto Cagliari potrebbe avere la possibilità di una candidatura per essere sede del defender di America's Cup. Ciò detto, si pone una questione perché da un lato ci sono le navi militari e dall'altra c'è area sterile riservata alle navi da crociera. A seguito di interlocuzioni con la Marina Militare è stato predisposto un protocollo d'intesa tra Autorità di Sistema Portuale e Amministrazione della Difesa, in base al quale la Marina Militare è disponibile a spostarsi per il periodo di permanenza di Luna Rossa. Quindi propone al Comitato di deliberare di dare in concessione fino al 21 giugno a Luna Rossa ai canoni previsti dalla legge.

Il Presidente ringrazia la Marina Militare per la grande sensibilità dimostrata e spiega di aver informato l'Ammiraglio che il protocollo verrà firmato dopo averne parlato in Comitato di



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

Gestione. Quindi ora si sta votando per la concessione a Luna Rossa fino al 21 giugno del 2021.

Il Sig. Carlo Costa interviene per sottolineare due questioni: sono state presentate manifestazioni d'interesse per l'assentimento in concessione dei medesimi spazi per l'accoglimento di maxi yacht; sono stati individuati spazi alternativi nel Molo Sanità, Calata Azuni e Calata sant'Agostino per i suddetti fini. Prosegue dicendo che la seconda questione da mettere in campo è un'ordinanza che modifichi temporaneamente la destinazione d'uso prevista dal piano regolatore portuale in quanto oggi *tale utilizzo non* è previsto. La stessa attività è stata attuata nella precedente edizione dell'America's Cup, sentita l'Avvocatura Distrettuale dello Stato, che ha confermato che le destinazioni possono essere modificate anche tramite detto strumento.

L'Ing. Sergio Murgia precisa che l'assentimento della concessione avverrà tramite una conferenza di servizi in cui saranno invitati tutti gli enti che dovranno esprimersi al riguardo.

Il Sig. Carlo Costa spiega che, subito dopo la firma del protocollo, dovrà essere emanata la ordinanza di variante delle destinazioni d'uso, dopodiché si procederà alla pubblicazione dell'istanza. Chiusa la procedura pubblicitaria, a quel punto si andrà in conferenza di servizi.

Il Presidente pone in votazione la concessione a Luna Rossa, che viene approvata all'unanimità dei presenti. Prosegue, elencando tutta un'altra serie di richieste di concessioni demaniali. In primo luogo l'avvio della procedura aperta per l'assentimento della concessione a Su Siccu Banchina Est San Bartolomeo del Porto di Cagliari.

Il Sig. Carlo Costa spiega che era già stata avviata una procedura ad evidenza pubblica che però è stata annullata a seguito di ricorsi incrociati fra i vari partecipanti. Non si è immediatamente provveduto a ribandire la gara, in quanto il Comune nel frattempo ha presentato un progetto per il ponte ciclopedonale, quindi è arrivata, nel novembre del 2017, l'approvazione del progetto esecutivo da parte della Giunta. Le aree sono state ridimensionate in base alla progettazione ed è stato predisposto nuovamente il bando di gara che, sostanzialmente, segue la falsariga del precedente. E' stata prevista la valutazione di un'offerta, è stata individuata come attività prevalente la nautica da diporto e poi come attività secondarie attività sportive. Quindi si



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

possono realizzare degli ormeggi, ci possono stare sino ad una trentina di imbarcazioni da diporto di medie dimensioni, con dei finger, in modo che le barche siano parallele.

Il Presidente introduce l'argomento relativo alle disposizioni transitorie per l'amministrazione del demanio marittimo e per la determinazione canoni demaniali nei porti sede di Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.

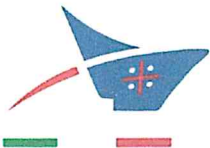
Il Sig. Carlo Costa fa presente che è necessario predisporre un regolamento unico per tutta l'Autorità di Sistema Portuale, sino ad allora rimarranno in vigore gli attuali regolamenti delle ex Autorità Portuali di Cagliari e di Olbia-Golfo Aranci-Porto Torres, che prevedono, comunque, tariffazioni diverse a Cagliari rispetto ad Olbia, a Portoscuso, ad Oristano.

Il Presidente prosegue, elencando le richieste di concessioni demaniali ubicate nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, nonché il prosieguo dell'iter istruttorio di cui alle richieste di concessione demaniale marittima ubicate nei porti di Olbia e Golfo Aranci. Per quanto riguarda la richiesta del Consorzio Industriale Provinciale Sassari di impianto di un deposito costiero GNL con terminal di carico/scarico nave nel Molo Asi – Porto Industriale, spiega che ovviamente oggi non si deve dare l'autorizzazione, ma una semplice informativa, ne sono arrivate anche tre a Oristano. Per quanto riguarda Olbia c'è tutta una serie di adempimenti demaniali che riguardano piccole associazioni, nautica da diporto, etc., mentre per Golfo Aranci abbiamo un rinnovo della concessione di RFI.

Il Segretario Generale f.f. spiega che queste sono quelle in corso di istruttoria, mentre quelle citate in precedenza erano quelle con l'istruttoria espletata, quindi con i pareri.

PUNTO N. 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SUL PIANO TRIENNALE ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA 2018-2020

Il Presidente, in merito al punto n. 8 all'ordine del giorno: informativa sul piano triennale anticorruzione e trasparenza 2018-2020, ringrazia Il Segretario Generale f.f. che si è fortemente impegnato quale Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza. Fa



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

presente di aver trasmesso il PTPCT al Comitato. Si tratta di un piano provvisorio perché nel nuovo modello organizzativo, già più che abbozzato, e nella nuova pianta organica, avrà una responsabilità individuata non più sul Segretario Generale ma su una figura dirigenziale. Spiega che, in armonia con le indicazioni contenute nell'aggiornamento 2017 al Piano Nazionale Anticorruzione, tenuto conto che il Segretario Generale dell'AdSP svolge numerosi importanti compiti, il RPCT verrà selezionato, con successivo provvedimento, tra uno dei dirigenti di ruolo in servizio, che non abbia competenza nei settori individuati come sensibili dall'ANAC, prevedendo che ad esso siano riconosciuti poteri e funzioni idonei a garantire lo svolgimento dell'incarico con autonomia ed effettività. Tale percorso si definirà con l'adozione formale del nuovo modello organizzativo, della nuova Pianta Organica di Sistema e del relativo funzionigramma.

Quindi il Dott. Sechi ha fatto un ottimo lavoro nel predisporre il piano triennale anticorruzione che poi verrà aggiornato con l'attribuzione della responsabilità. Sottolinea che si tratti di un'informativa. Informa il Comitato che entro due settimane si insedierà l'OIV, l'Organismo Indipendente di Valutazione, nominato nel mese di dicembre, a seguito di una call pubblica. Questa Autorità ha optato per l'OIV collegiale. È composto da tre persone: la dottoressa Claudia Marcolin, presidente, che è stata segretario generale dell'autorità portuale di Venezia ed ha già fatto parte di OIV di altre autorità portuali nel passato, la dottoressa Caterina Santese, funzionario del Ministero, che era peraltro anche membro supplente del Collegio dei revisori di questa AdSP, che ovviamente si è dimessa perché non può avere questa doppia funzione, e il dottor Roberto Casini, esperto di valutazioni delle performance, che ha lavorato in Tiscali, nell'organizzazione del personale. Si è cercato di scegliere tra figure che avessero un'esperienza specifica in autorità portuali, un'esperienza a sé specifica in amministrazioni complesse come può essere un Ministero e un'organizzazione e un'esperienza specifica invece nelle grandi aziende private. Cede la parola al segretario Generale f.f..

Il Segretario Generale f.f. spiega di aver messo insieme quelli che erano i due piani anticorruzione delle preesistenti autorità portuali, quello di Olbia e quello di Cagliari, cercando ovviamente di prendere non solo il meglio ma anche ciò che era più aderente alla norma. È stato



COMITATO DI GESTIONE DEL GIORNO 14 FEBBRAIO 2018

approvato con decreto del Presidente n. 14 del 24 gennaio 2018 e se ne sta dando informativa a questo comitato di gestione.

PUNTO N. 9 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI

Il Prof. Italo Meloni interviene per chiedere se sia già disponibile il programma delle crociere.

Il Presidente fa presente che esiste il programma delle crociere 2018, presentato alcuni giorni prima in conferenza stampa. Subito dopo il terminalista l'ha pubblicato. E' già disponibile anche un programma, seppur non completo, del 2019. Il Calendario 2018 del porto di Cagliari si trova sul sito di Cagliari Cruise Sport c'è. L'AdSP ha, invece, pubblicato sul proprio sito il programma delle crociere di tutta la Sardegna.

Il Presidente dichiara conclusa la seduta del Comitato di Gestione alle ore 18:45

ALLE ORE 18:45 IL PRESIDENTE CHIUDE I LAVORI E SCIOGLIE L'ADUNANZA	
Il Segretario Generale f.f.	Il Presidente
<i>Dott. Giovanni Fabio Sechi</i>	<i>Prof. Avv. Massimo Deiana</i>