

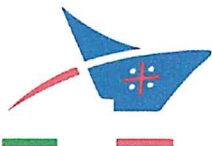
## VERBALE DI RIUNIONE - RESOCONTO SOMMARIO

L'anno **2018**, il giorno **20** del mese di **dicembre** in Cagliari, alle ore **9.00** in prima convocazione e alle ore **9.30** in seconda convocazione, presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente - nota n. 23514 del 13 dicembre 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 31.10.2018;
2. Regolamento concessioni e canoni AdSP del Mare di Sardegna;
3. 3 ^ variazione programma annuale e triennale dei lavori e biennale dei servizi e forniture;
4. Proposta di adeguamento tecnico funzionale PRP;
5. Pianta Organica AdSP del Mare di Sardegna-art. 9, comma 5, lettera i) Legge 84/94 e ss.mm.ii.;
6. Informativa su concessioni demaniali marittime infraquadriennali;
7. Variazione scopo concessione demaniale marittima, rilasciata alla SNO Service Srl -Olbia (SS) - Zona Industriale - Loc. Cala Saccaia;
8. Concessione demaniale marittima della durata di anni 15 (quindici) alla Industrie Cala Saccaia S.r.l.;
9. Informativa sui lavori delle commissioni consultive;
10. Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18-art. 8, comma 3, lettera s-bis) Legge 84/94 e ss.mm.ii.;
11. Informativa circa la fornitura di lavoro temporaneo nel porto di Portovesme;
12. Informativa sulla revisione delle partecipazioni pubbliche dell'AdSP del Mare di Sardegna;
13. 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. (CP) Giuseppe Minotauro	X	
Rappresentanti dell'Autorità Marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'Autorità di sistema portuale	- C.V. (CP)Maurizio Trogu (Direzione Marittima di Olbia)	X	
	- 1° M.llo NP Antonio Secchi (Capitaneria di Porto di Porto Torres)	X	
	- C.F. (CP) Antonio Frigo (Capitaneria di Porto di Oristano)	X	
	- T.V. (CP) Paolo Renzi (Ufficio Circondariale Marittimo di Portoscuso)	X	
Componente designato dalla Regione Autonoma della Sardegna	Prof. Ing. Italo Meloni	X	
Componente designato dalla Città Metropolitana di Cagliari	Prof. Massimiliano Piras	X	



<i>Componenti del Comitato di gestione</i>		<i>Presenti</i>	<i>Assenti</i>
<i>Componenti del Collegio dei Revisori</i>		<i>Presenti</i>	<i>Assenti</i>
Collegio dei Revisori	Dott. <sup>ssa</sup> Natalia Manca	X	
Collegio dei Revisori	Dott. Carlo Sedda	X	
Collegio dei Revisori	Dott. Domenico Romanò	X	

Presiede la riunione il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Prof. Avv. Massimo Deiana, con l’assistenza del Segretario Generale Avv. Natale Ditel, della Dott.ssa M. Valeria Serra, del Dott. Alessandro Franchi, dell’Ing. Sergio Murgia, dell’Ing. Alessandro Meloni, del Dott. Giovanni Fabio Sechi e della Dott.ssa Federica Cannas.

**Il Presidente**, verificata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta alle ore 9.45.

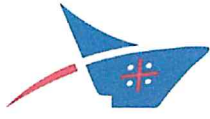
#### **PUNTO NUMERO 1 ALL’ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE VERBALE SEDUTA DEL 31.10.2018.**

**Il Presidente** introduce il primo punto all’ordine del giorno, l’approvazione del verbale della seduta precedente, e, non essendovi osservazioni o richieste di modifiche o integrazioni, lo sottopone alla votazione del Comitato, che lo approva all’unanimità.

#### **PUNTO NUMERO 2 ALL’ORDINE DEL GIORNO: REGOLAMENTO CONCESSIONI E CANONI ADSP DEL MARE DI SARDEGNA.**

**Il Presidente** illustra il secondo punto all’ordine del giorno, ossia il “Regolamento concessioni e canoni AdSP Mare di Sardegna”, spiegando che il Ministero ha assegnato all’Autorità di Sistema, tra i vari obiettivi per l’anno 2018, la redazione del Regolamento per l’utilizzo delle aree demaniali e dei canoni. I due Regolamenti vigenti, quelli delle sopresse Autorità di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci, sono stati adeguati nel rispetto delle linee guida stabilite dal Ministero per il rilascio e/o il rinnovo delle concessioni demaniali marittime, ai sensi dell’articolo 18 della Legge 84/94, e seguendo le raccomandazioni dell’ANAC, relativamente alla necessità di garantire l’evidenza pubblica. Il risultato di tale lavoro - che ha tenuto conto anche dei porti di nuova acquisizione, ossia Portovesme e Portoscuso, gestiti fino a pochi mesi prima dall’Autorità Marittima, e la banchina commerciale del porto di Santa Teresa Gallura - è il nuovo Regolamento concessioni e canoni. Il predetto documento è stato redatto tenendo conto del fatto che, per quanto riguarda le concessioni di cui all’articolo 36 C.N., si è ritenuto, laddove non esplicitamente obbligati, di mantenere in piedi il meccanismo ordinario, cioè quello per cui chiunque intenda occupare per qualsiasi uso zone del demanio marittimo o del mare territoriale o pertinenze demaniali marittime ai sensi dell’articolo 36 Cod. Nav., deve presentare istanza. La domanda viene pubblicata con il termine ad opponendum di 20 o 30 giorni e, qualora vi fossero domande in concorrenza, indizione di procedura selettiva nel rispetto dei principi di parità di trattamento, concorrenza, buon andamento ed efficienza. Desidera ringraziare per l’ottimo lavoro svolto i responsabili del Demanio delle due ex Autorità Portuali di Olbia e di Cagliari, il Dott. Giovanni Fabio Sechi ed il Dott. Alessandro Franchi ed i rispettivi collaboratori. Prosegue spiegando che il Regolamento ha l’obiettivo di armonizzare le diversità esistenti nei regolamenti delle due ex Autorità Portuali. Il Regolamento dell’ex AP di Olbia, diversamente da quello dell’ex AP di Cagliari e dal Regolamento canoni applicato dalle Autorità Marittime, aveva individuato una distinzione nel caso di concessioni a scopo turistico-ricreativo: distingueva i canoni tra base nautica e cantiere navale. Il Regolamento unico consentirà





di superare le difformità in tutti i porti della circoscrizione. L'entrata in vigore del Regolamento è prevista per il 1 gennaio 2020, in modo che i concessionari abbiano il tempo di prenderne visione e l'AdSP sia pronta per applicarlo nel migliore dei modi. Questo argomento è strettamente collegato a quello che verrà discusso con il punto numero 5 all'ordine del giorno, perché nella ristrutturazione complessiva dell'Ente è stata prevista un'unica Direzione di Valorizzazione del Patrimonio, a cui dovrà essere dato il tempo di essere strutturata e operativa per poter applicare tale Regolamento. Chiede se vi siano osservazioni o richieste di chiarimenti.

**Il Prof. Ing. Italo Meloni** chiede come sia stata superata, se con un unico canone, la distinzione tra base nautica e cantiere nautico.

**Il Presidente** risponde affermando che non è previsto dalla legge, era stato previsto per ottenere maggiori introiti, ma ha generato più problemi di quanti ne abbia risolti e quindi sarà eliminato dal 1 gennaio 2020, alla data di entrata in vigore del nuovo Regolamento concessioni e canoni. Da tale data sarà applicato il canone minimo previsto dalla legge, senza distinzione, anche se è evidente che la base nautica è più redditizia del cantiere. Un ulteriore elemento che potrebbe obbligare a rivedere il Regolamento, soprattutto per quanto riguarda l'entità dei canoni, è rappresentato dalla procedura aperta dalla Commissione europea, la quale ritiene che le Autorità di Sistema siano imprese, nei confronti dell'Italia, sulla tassabilità dei canoni demaniali. I canoni rappresentano una delle principali entrate proprie delle AdSP e, se dovesse essere tassato il canone di concessione e se passasse un principio di tal genere, tutte le erogazioni del Ministero alle Autorità di Sistema sarebbero aiuti di Stato. Non essendovi ulteriori osservazioni o richieste di chiarimenti, sottopone l'argomento di cui al punto numero 2 all'ordine del giorno, ossia il "Regolamento concessioni e canoni AdSP del Mare di Sardegna alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità.

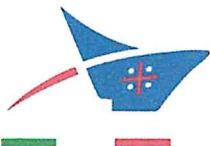
### **PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: 3^ VARIAZIONE PROGRAMMA ANNUALE E TRIENNALE DEI LAVORI E BIENNALE DEI SERVIZI E FORNITURE.**

**Il Presidente** introduce il terzo punto all'ordine del giorno, la "Variazione del programma annuale e triennale dei lavori e biennale dei servizi e forniture", spiegando che riguarda esclusivamente i porti del Nord Sardegna. Cede, quindi la parola all'Ing. Alessandro Meloni.

**L'Ing. Alessandro Meloni** spiega che la variazione riguarda la scheda numero 3, relativa al programma annuale, nella quale è stato inserito un progetto di manutenzione straordinaria di un'area del porto industriale di Porto Torres, in cui è stato individuato il polo nautico ed in cui vi è il progetto del travel lift, per il quale si è pronti a bandire la gara, per un importo di 275.000 euro. La seconda variazione riguarda la scheda numero 4, ed è relativa ad un progetto di fattibilità tecnico-economica per l'efficientamento energetico e ristrutturazione della stazione marittima di Isola Bianca. Al momento è in essere il nuovo bando, deve essere ristrutturata la stazione marittima, bisogna efficientarla dal punto di vista energetico e, successivamente, bisognerà prevedere anche un miglioramento sismico, in quanto si sta facendo un progetto anche sulla vulnerabilità sismica della stazione, realizzata nel 1985, e quindi con una norma molto vecchia rispetto all'attuale, che impone alla Sardegna un certo livello di rischio sismico.

**Il Presidente**, per quanto riguarda Porto Torres, spiega che si tratta del porto nel quale è stata concentrata gran parte dell'attività dell'AdSP nel 2018. Il giorno 11 dicembre è stato consegnato il cantiere alla società che dovrà realizzare il prolungamento dell'antemurale, la resezione della banchina dei fondali e incominciare gli escavi. L'apertura del cantiere ha posto di fronte alla necessità di spostare un cantiere nautico, che a sua volta era stato già spostato per esigenze dell'Autorità Portuale. Si è deciso di ricollocarlo nell'area retrostante il travel lift, per il quale, peraltro, sono stati appaltati i lavori, in quello che è previsto come polo della nautica. Però, è stato necessario prevedere una variazione per pavimentare tale area, che sarà utile anche per sviluppare ulteriormente tutta l'area della cantieristica. Informa di aver condiviso anche con l'Amministrazione di Porto Torres la settimana precedente, avendo partecipato alla Commissione portuale e attività produttive, che sarebbe opportuno evitare vi fossero ancora attività cantieristiche all'interno del porto storico. Invece, la variazione che riguarda l'incarico per lo studio e per l'adeguamento





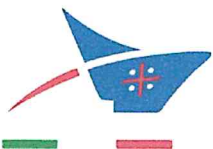
della stazione marittima, deriva sia dal fatto che, come diceva giustamente l'ingegner Meloni, hai già i suoi 25 anni, ed è stato attivato da oltre 6 mesi un gruppo di lavoro che sta lavorando con un advisor nominato a sua volta quale supporto al RUP per la predisposizione della gara per affidare la stazione marittima e i servizi ad essa connessi, tutti i servizi dell'Isola Bianca, ad un operatore. Attualmente, la concessione in capo alla Sinergest, con scadenza agosto 2018, è stata prorogata dal Comitato di gestione che ha votato una licenza provvisoria di un anno. L'obiettivo è quello di esitare il bando di gara nei primi mesi del 2019. A tal fine, è necessario effettuare una serie di verifiche e di adeguamenti tecnici della stazione marittima, tra cui, la verifica del rischio sismico. Non essendovi ulteriori interventi, osservazioni o richieste di chiarimenti, sottopone l'argomento di cui al punto numero 3 all'ordine del giorno, ossia la "3<sup>a</sup> variazione programma annuale e triennale dei lavori e biennale dei servizi e forniture" alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità.

#### **PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE PRP.**

Il **Presidente** introduce l'argomento all'ordine del giorno, "Proposta di adeguamento tecnico funzionale del PRP", ricordando che nel Porto Canale esiste, da tempo, una situazione di grave inadempienza da parte pubblica. Il D.lgs. 10 marzo 1998, n. 75, per l'attuazione dell'art. 12 dello Statuto sardo, ha dato corso a sei zone franche in corrispondenza dei porti dell'Isola. Il D.P.C.M. 7 giugno 2001 ha dato applicazione al D.lgs. n. 75/1998, prevedendo la perimetrazione di 900 ettari, nella zona circostante il porto di Cagliari, che deve essere dedicata a zona franca interclusa. La Regione, nel 2016, ha attribuito al CACIP una somma sufficiente per perimetrare i primi 6 ettari di questa zona franca doganale che, per poter funzionare, ha bisogno di essere interclusa, cioè ha bisogno di un muro, di una recinzione e di locali necessari per svolgere determinate attività. Il CACIP ha presentato al Comune di Cagliari il progetto per richiedere il permesso di costruzione, e questa situazione si è arenata su una serie di difficoltà, autorizzazioni paesaggistiche per il Porto Canale, in assenza delle quali non può essere concesso il nullaosta. Per cercare di superare tali criticità, si sta lavorando insieme all'Avvocatura dello Stato ed al Ministero, e la settimana precedente è stata aperta anche un'interlocuzione con la Sovrintendenza. Il CACIP ha rimodulato il progetto, retrocedendo di 30 m, in quanto si tratta di un'area a 270 m dal mare che rientrava all'interno della zona protetta da vincolo paesaggistico. Il Comune di Cagliari ha, dunque, indetto la Conferenza dei Servizi per ottenere il parere di tutti gli Enti, l'AdSP ha dovuto spiegare che in questa nuova conformazione si è resa necessaria una piccola modifica al Piano Regolatore Portuale di Cagliari, da sottoporre al Comitato di Gestione, perché quell'area è dedicata al carico-scarico, movimentazione e sosta di contenitori. Viene sottoposto all'approvazione del Comitato un adeguamento tecnico funzionale del Piano Regolatore, che semplicemente integra la destinazione d'uso di quelle aree, che sono destinate non solo alla movimentazione, carico e scarico di container, ma anche ad attività come quella che deve essere svolta all'interno della zona franca. L'adeguamento tecnico funzionale, per il quale ringrazia particolarmente l'ingegner Sergio Murgia, perché si tratta di un lavoro accurato e realizzato in tempi rapidi, mostra un'area destinata ai contenitori, in grado di ricevere fino a 1.800.000 contenitori. Il volume massimo raggiunto è stato 900.000 contenitori negli anni d'oro, 680.000 nel 2016, l'anno precedente 435.000, nell'anno in corso probabilmente si arriverà a 250.000. Quindi il problema non è certamente quello degli spazi. Fa presente che nei giorni precedenti è stata inviata al Comune di Cagliari la bozza di adeguamento tecnico funzionale, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, della legge 84/94, e successive modificazioni, il quale prevede che "gli adeguamenti tecnico funzionali sono adottati dal Comitato di Gestione previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici". E' stata, dunque, richiesta al Comune di Cagliari la dichiarazione di non contrasto, e oggi si approva l'adeguamento tecnico funzionale, a condizione che pervenga la dichiarazione di non contrasto da parte del Comune. Cede la parola all'ingegner Sergio Murgia.

**L'Ing. Sergio Murgia** spiega che il Piano Regolatore Portuale ha previsto di destinare al terminal contenitori un'area, individuata come G1E, che ha una superficie di oltre 1 milione di metri quadri. Di questa superficie sono stati utilizzati sinora 390.000 metri quadri, in cui è stato realizzato il terminal contenitori, l'altra area





è rimasta inutilizzata. La realizzazione della zona franca non può avvenire in un punto qualsiasi, la dogana ha stabilito che debba avere un accesso diretto con il terminal contenitori, essendo zona franca e terminal contenitori strettamente correlati. Di conseguenza, l'unica area disponibile risultava, praticamente, quella inutilizzata della G1E, di circa 665.000 metri quadri. Allora è stata fatta una rilevazione di dati di altri porti. E' stata valutata, nei porti che hanno delle movimentazioni reali, la lunghezza di banchina che viene utilizzata per quelle movimentazioni e quali sono i metri quadri di piazzali che vengono utilizzati per quelle movimentazioni. Si è fatto riferimento esclusivamente a porti di transhipment, possibili concorrenti di Cagliari, che utilizzano lo stesso sistema di movimentazione di piazzale, RTG. Con questi dati è stata rilevata la potenzialità reale del porto di Cagliari, che è notevole con l'attuale configurazione. E' stata mantenuta, comunque, un'area di ampliamento del terminal con una profondità di 71,5 metri, e sono state integrate le funzioni della restante area. La restante area, quella che non viene oggi utilizzata dal terminalista, e neppure quella che è stata comunque mantenuta per l'ampliamento, ha integrato le proprie funzioni con le funzioni già previste per l'area G2E. Se ci dovesse essere un'espansione della zona franca, è resa possibile da questo adeguamento tecnico funzionale, mentre, se dovesse essere necessario, in futuro, ampliare ulteriormente l'area del terminal contenitori, sarà fattibile, poiché quell'area mantiene le due funzioni. Tra l'altro, rendere le aree portuali flessibili nella loro funzione è una prescrizione, o un suggerimento dato dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, per evitare di dover apportare varianti, che molto spesso hanno una procedura abbastanza complicata e lunga. Quindi, con una configurazione di questo tipo, viene mantenuta una potenzialità elevatissima per quanto riguarda il terminal contenitori e, allo stesso tempo, è consentita la realizzazione di una prima fase della zona franca di circa 6 ettari, che poi, se avrà successo, potrà essere ampliata senza alcun problema. Si tratta di un Adeguamento Tecnico Funzionale, perché vengono integrate funzioni di un'area portuale, e non vi è nessun'altra modifica.

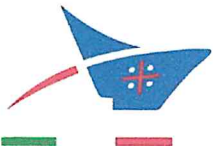
**Il Presidente** sottolinea che una zona franca interclusa potrebbe generare un aumento del traffico. L'AdSP ha creato le condizioni perché venisse fatta una richiesta importante da parte di un operatore internazionale per avviare un'attività in regime di zona franca interclusa, che genererebbe una media di circa 5.000 contenitori al mese: ciò significherebbe che da sola quest'area avrebbe 60.000 pezzi al mese. Si sta pianificando tale operazione tra il 2019 e il 2020. Se ciò dovesse realizzarsi, è prevista un'area molto più ampia in zona franca interclusa, che non sono solo i 6 ettari, ma 36, e, ovviamente, prima ne verranno recintati 6. Si avrà un doppio regime: aree che saranno solo zone economiche speciali, che daranno vantaggio fiscale, cioè credito di imposta e semplificazione amministrativa, invece nella zona franca interclusa si avrebbe il vantaggio di essere fiscalmente zona extra doganale. La delibera della Giunta regionale che ha definito il Piano Strategico delle ZES è stata adottata il 22 novembre e si è in attesa che il Governo emani il provvedimento, a quel punto la ZES potrà partire. Prosegue dicendo che il terminal è stato opportunamente previsto in sede pianificatoria con molte aree utilizzabili. Purtroppo, nell'immediato, non si potrà pensare, anche ottimisticamente, di occupare più di un terzo di quest'area.

Il Presidente precisa che la Delibera di approvazione diventerà operativa solo quando perverrà dal Comune di Cagliari la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici, ai sensi dell'articolo 5, comma 5, della legge 84/94, e ss.mm.ii. Non essendovi ulteriori interventi, sottopone l'argomento di cui al punto numero 4 all'ordine del giorno, ossia la "Proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale PRP" alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità.

#### **PUNTO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANTA ORGANICA ADSP DEL MARE DI SARDEGNA ART. 9, COMMA 5, LETTERA I) LEGGE 84/94 E SS.MM.II..**

**Il Presidente** introduce l'argomento "Pianta Organica AdSP del Mare di Sardegna", sottolineando che si tratta del risultato di un bel lavoro di squadra, per il quale sono stati necessari tempi di condivisione con le Organizzazioni Sindacali. Illustra sinteticamente le linee portanti. La costituzione dell'Autorità di Sistema ha comportato un aggravio di compiti e di funzioni, con 7 porti che fanno parte della circoscrizione, anziché i 4 delle due soppresse Autorità. La pianta organica attualmente vigente, che è la somma delle due esistenti, prevede 82 unità di personale, di cui occupate 68 posizioni. La nuova struttura organizzativa prevede, oltre





al Presidente, al Segretario generale, all' Area di Presidenza ed all' Area di supporto e staff, una suddivisione in 6 direzioni generali, di cui 4 sono direzioni verticali: direzione pianificazione e sviluppo, direzione amministrazione e bilancio, direzione valorizzazione del patrimonio e direzione occupazione e impresa. Si è, invece, deciso di tenere separate le 2 direzioni tecniche del nord e del sud Sardegna, in considerazione di una serie di peculiarità e di complessità delle attività ascritte a tali direzioni. E' stata poi meglio specificata ciascuna area ed è stato sviluppato un quadro di raccordo che prevede la ripartizione del personale sulla base delle risorse già presenti, delle risorse da reclutare, e delle risorse da progressione interna. La pianta organica vigente prevede 82 risorse - effettive 68 -, nel triennio vi è la necessità di acquisirne 38, di fare 30 progressioni interne, per cui si arriverebbe ad un assetto definitivo di 106 unità. Quindi il delta tra la pianta organica esistente e la nuova pianta organica è pari a 24. Si è cercato di creare una struttura nella quale siano fortemente rappresentati in ingresso i quarti livelli, che quindi si formano, crescono professionalmente, e poi hanno la possibilità di progredire. Nel 2018 si è proceduto a fare 25 progressioni, e tra il 2019 ed il 2021 ne verranno fatte altre 30, quindi si arriverà a 56 progressioni, su una base esistente di 68 unità, esclusi i 5 dirigenti. Per quanto riguarda gli oneri finanziari del fabbisogno, che sarà a regime nel 2021, attualmente è del 15,35%, nel 2019 diventerà il 20,76%, nel 2020 il 21,09, e nel 2021 il 21,16, sulle entrate correnti, che ovviamente sono fotografate al 2018. La Pianta Organica verrà trasmessa al Ministero per l'approvazione. Tiene a sottolineare che l'AdSP del Mare di Sardegna è una delle Autorità di Sistema più complesse e più estese d'Italia, con più porti, con Sarroch, secondo polo petrolifero italiano, per cui di fronte ad Autorità con strutture da 80-82-84 persone approvate dal Ministero, ritiene di poter sostenere la proposta di una struttura composta da 106 persone, con un delta rispetto a quello attualmente vigente di 24. Fatto più importante, è sostenibile finanziariamente. Ricorda al Comitato che la legge istitutiva delle Autorità di Sistema ha posto in capo alle AdSP una serie di oneri e di compiti che precedentemente le Autorità Portuali non avevano. Basti pensare all'aspetto ambientale, alle funzioni pianificatorie, che prima non esistevano, alle ZES. L'AdSP dovrà gestire 2.777 ettari di ZES in Sardegna e tutto ciò l'AdSP dovrà gestirlo con risorse proprie, perché la legge istitutiva delle ZES prevede che vengano gestite "senza maggiori oneri per lo Stato".

**Il C.V. (CP) Maurizio Trogu** chiede di sapere se cambierà qualcosa nelle varie sedi. Sarebbe stato utile avere uno schema che potesse riassumere le posizioni organiche nei vari porti, per capire quali cambiamenti interverranno nella sede di Olbia o in quella di Porto Torres, per esempio, nella quale si potrebbe avere un referente, come previsto su Santa Teresa. A prescindere dalla contrattazione sindacale, che tutela le sedi esistenti, chiede di capire cosa cambierà nel rapporto tra Autorità Marittima e Autorità di Sistema Portuale, se cambieranno dei referenti, in più o in meno rispetto alla competenza.

**Il Presidente** chiarisce che la base di partenza è la contrattazione, in base alla quale, a meno che non ci siano specifiche richieste, tutto il personale ha avuto la garanzia di rimanere nella propria sede. Per esempio, per quanto riguarda l'area tecnica, non ci sono variazioni, perché le due aree tecniche sono rimaste una nel nord Sardegna e una nel sud Sardegna. Ci saranno 2 direzioni verticalizzate con dirigente a Cagliari, che sono la direzione pianificazione e sviluppo e la direzione amministrazione e bilancio, e 2 con base ad Olbia, che saranno la valorizzazione del patrimonio e la direzione occupazione ed impresa. Spiega che, comunque, vi è l'esigenza di presidiare, in forme diverse e con intensità differenti, tutti i porti dell'AdSP.

**La Dott.ssa Natalia Manca** chiede, relativamente alla tabella di riassunto degli oneri di fabbisogno, con l'incidenza sulle entrate correnti spalmate nei tre anni di previsione di adeguamento della pianta organica, se nell'incremento finale previsto di 11.436.721,79, debba ritenersi ricompreso anche l'incremento di circa 700.000 euro conseguente all'applicazione della contrattazione di secondo livello.

**Il Presidente** risponde affermativamente e fa presente che le piante organiche sono documenti programmatori che possono essere integrati e modificati.

**La Dott.ssa Natalia Manca** chiede se sia stato tenuto in considerazione che, nel lungo periodo, prevedere questo numero di unità nelle fasce più basse, qualora fosse approvata la pianta organica, e qualora la progressione di carriera fosse fattibile con le risorse, determinerebbe comunque e sempre, un vuoto nell'organico, che magari dovrà essere coperto. Il costo presunto nella copertura dei posti che saranno





liberati ogni volta che ci saranno le progressioni è il motivo per il quale lo Stato non fa le progressioni. Quindi, se rimanesse congelata così anche oltre il 2021, va bene. Potrebbe essere un suggerimento anche prevedere che non si procederà sempre con le progressioni, perché poi altrimenti si svuotano posti.

**Il Presidente** risponde che la pianta organica, quando a regime, avrà 22 unità di quarto livello, una di 5 livello, la figura dell'autista, che attualmente non esiste in pianta ma è fondamentale, 18 unità di terzo, 19 di secondo e di primo, e poi 4 quadri A e 6 dirigenti. Le nuove assunzioni saranno effettuate ai livelli più bassi. Nel 2018 sono state fatte 25 progressioni di personale fermo al medesimo livello anche da 13 anni, da 10 anni. Non bisogna dimenticare poi, una dinamica importante: più si progredisce, più c'è una crescita esponenziale dell'età, quindi l'aspettativa di servizio è un'aspettativa ovviamente minore. Ci si trova in una situazione ibrida, a volte ci si applicano le norme per gli Enti pubblici, a volte no. In ogni caso, un quarto livello, in riqualificazione, può salire sino al Quadro A.

**La Dott.ssa Natalia Manca** rileva che chi leggerà il documento, lo farà in termini di incremento di costi, farà una valutazione in proiezione di costi nel lungo periodo, quindi non si fermeranno alla proiezione del 2021, ma valuteranno quale costo avrà l'Ente negli anni.

**Il Presidente** spiega che con la dottoressa Serra ha provato a capire quanto fosse sostenibile la pianta organica. Un pezzo della produttività del porto, e quindi anche della sua capacità di fare utile, di fare reddito, dipende da questo. Bisognerà lavorare su Portovesme, su Oristano, magari su Arbatax, e bisognerà farlo con un struttura adeguata. Informa di avere interloquuto in maniera informale con il Ministero, anticipando una pianta organica che non può essere la sommatoria di quelle delle due ex Autorità. Non essendovi ulteriori interventi, sottopone l'argomento di cui al punto numero 5 all'ordine del giorno, ossia la "Pianta Organica dell'AdSP del Mare di Sardegna" alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità, senza la partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale esprime il proprio voto.

#### **PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SU CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME INFRAQUADRIENNALI.**

Il Presidente elenca le concessioni demaniali marittime infraquadriennali nei porti di Cagliari, Oristano, Portovesme, oggetto di informativa al Comitato, che sono le seguenti:

**Prat n. 96/010 – Dott.ssa Graziella Giglio** - Istanza di rinnovo per un periodo di 4 (quattro) anni presentata dalla Dott.ssa Graziella Giglio al fine di poter continuare ad occupare mq. 24,70 di superficie pertinenze in Cagliari, Molo Sabauda per mantenere un ambulatorio per il personale marittimo.

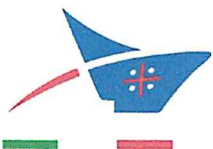
**Prat n. 03/024 – Società Battellieri Cagliari S.r.l.** - Istanza di rinnovo per un periodo di 4 (quattro) annipresentata dalla Società Battellieri Cagliari S.r.l. al fine di poter continuare ad occupare mq. 736,00 di pertinenze superficiali in Cagliari, Molo Sabauda, per mantenere un deposito di attrezzature utilizzate per il disinquinamento marino.

**Prat n.05/004 – Società Anatella di V. Anatella & C. S.r.l.** - Istanza di rinnovo per un periodo di 4 (quattro) anni presentata dalla Società Anatella di V. Anatella & C. S.r.l al fine di poter continuare ad occupare mq. 102,88 di superficie pertinenze in Cagliari, Zona Riva di Ponente per mantenere un ufficio di spedizioniere marittimo per assistenza navi Ro-Ro che scalano il Porto di Cagliari.

**Prat n.05/021 – Logistica Mediterranea S.p.A.** - Istanza di rinnovo per un periodo di 4 (quattro) anni presentata dalla Società Logistica Mediterranea S.p.A. al fine di poter continuare ad occupare mq. 51,44 in Cagliari, Zona Riva di Ponente per mantenere un ufficio.

**Prat n.07/005 – Logistica Mediterranea S.p.A.** - Istanza di rinnovo per un periodo di 4 (quattro) anni presentata dalla Società Logistica Mediterranea S.p.A. al fine di poter continuare ad occupare mq 2.680,00 di area non pavimentata in Cagliari, Zona Riva di Ponente per mantenere un ricovero temporaneo auto nuove in arrivo dai porti continentali. **Prat n.13/008 – Società Combined Terminal Operators S.r.l. (C.T.O. S.r.l.)** - Istanza di rinnovo di una concessione quadriennale presentata dalla Società Combined Terminal Operators s.r.l. al fine di poter continuare ad occupare mq. 87,00 di superficie pertinenze in Cagliari, Località Porto Canale, per mantenere degli uffici.





**Dem 3090 – Società Logistica Italiana S.r.l.** - Rilascio di una concessione demaniale marittima ubicata nel Porto Canale di Cagliari, precedentemente in concessione alla Società Italtrans Logistica s.r.l. da adibire a parcheggio e manutenzione automezzi aziendali e deposito merci su cui posizionare n. 2 containers, per una superficie complessiva di mq. 92,33, una cisterna di mq. 10, 72 ed un box prefabbricato facilmente rimovibile di mq. 7,37 da utilizzare per la guardiania.

**Dem 3097 – Società Grimaldi S.r.l.** - Rilascio di una concessione demaniale marittima di n. 2 locali di complessivi mq. 113,06 ubicati in zona Riva di Ponente del Porto di Cagliari, precedentemente assentiti in concessione alla Società Cari. Mar S.r.l., da adibire ad uso ufficio per l’Agenzia Marittima per assistenza navi ro-ro che scalano il Porto storico.

**Prat n. 95/054 – Società ENI S.p.A.** – concessione demaniale marittima prat. n. 95/084 – Istanza di subingresso, ex art. 46 Cod. Nav. della Società Gas Costiero Livorno S.p.A. al fine di poter utilizzare mq. 120,00 di superficie occupata da impianti di difficile rimozione nel Comune di Sarroch – Loc. Torre Antigori, destinata al mantenimento di uno scarico a mare di acqua di risulta e scogliera di protezione.

**DEM 3336 - Cooperativa Pescatori Arborea S.c.a.r.l.** - Istanza di variazione al fine di realizzare un cavidotto destinato all’alimentazione elettrica e idrica della banchina di ormeggio delle imbarcazioni asservite agli impianti di mitilicoltura nel Golfo di Oristano.

**DEM 3338 - Cooperativa Pescatori Arborea S.c.a.r.l.** - Istanza di variazione alla concessione demaniale marittima Reg. n. 5/15 – Rep. n. 84/15 consistente in mq. 1223,75 di specchio acqueo e m. 296,75 di are comprendenti una piattaforma d’attracco con tre pontili galleggianti, un prefabbricato di appoggio (spogliatoio e wc chimico), un impianto idrico con serbatoio e pompa 12 volt e impianto fotovoltaico nel Porto di Oristano.

**Prat OR 17/039 – Società SIMEC S.p.A.** – Rilascio concessione demaniale marittima ex art. 10 RCN al fine di poter occupare una superficie di mq. 2.157,10 situata nel Comune di Santa Giusta, Loc. Cirras - Porto Industriale per poter mantenere una banchina con relativo impianto di imbarco e sbarco cereali e una bitta per ormeggio.

**OR 17/028 - GIU.MAR. Inspections di Tonio Fenu s.a.s.** – Licenza n. 01/2015 – Rep. 42/2015 istanza per il rinnovo di una concessione demaniale marittima per il mantenimento di un fabbricato adibito a pesa ubicata nel Porto Industriale di Oristano – Loc. Cirras.

**OR 17/031 – Società Maffei Sarda Silicati S.p.A.**- Concessione demaniale marittima pratica n. OR 17/031 – Licenza n. 06/2016 – Rep. 78/2016 – del 13.07.2016 con scadenza 31.12.2018, avente ad oggetto l’occupazione di un’area demaniale destinata al deposito di sabbie di feldspato in attesa di imbarco per il trasporto via mare, ubicata nel Porto Industriale di Oristano in prossimità della Banchina di Sottoflutto.

**Prot. N. 10/010 – Società Cagliari Ro – Ro Terminal s.r.l.** - Istanza di rinnovo per un periodo di 4 (quattro) anni presentata dalla Società Cagliari Ro-Ro Terminal s.r.l. s.r.l. al fine di poter continuare ad occupare mq. 51,44 di superficie pertinenze in Cagliari, Zona Riva di Ponente, per mantenere un ufficio di impresa portuale per navi Ro- Ro che scalano il Porto di Cagliari.

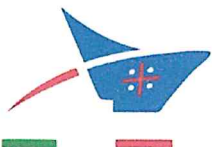
**PV 17/016 – Agenzia Marittima Cincotta S.r.l.** - Rinnovo concessione demaniale marittima pratica n. PV 17/016 per occupare un’area demaniale marittima della superficie di mq. 44,85, ubicata nel Comune di Portoscuso - Porto di Portovesme, al fine di mantenere un prefabbricato adibito ad uso ufficio

**DEM 3210 - La Deriva S.r.l.s.** - Istanza per il rilascio di una concessione demaniale marittima di uno specchio acqueo di mq 672, nel Pennello “Bonaria” del Porto di Cagliari, al fine di ormeggiare un pontone galleggiante da adibire a bar pizzeria per i diportisti nonché per i turisti e gli abitanti della Città di Cagliari.

**DEM 3253 Società Grandi Lavori Fincosit S.p.A.** — Istanza di rilascio di una concessione demaniale marittima, di mq 4.00,00 di specchio acqueo ubicato nel Molo Foraneo di Ponente del Porto Storico di Cagliari da adibire all’ormeggio di mezzi navali.

**DEM 3273 Cooperativa pescatori Arborea S.c.a.r.l.** – Istanza per il rilascio di una concessione demaniale marittima di una banchina nel Porto di Oristano per le operazioni di imbarco e sbarco del prodotto allevato negli impianti di mitilicoltura nel Golfo di Oristano.





**- PUNTO NUMERO 7 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIAZIONE SCOPO CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA, RILASCIATA ALLA SNO SERVICE S.R.L. – OLBIA (SS) – ZONA INDUSTRIALE – LOC. CALA SACCAIA**

**- PUNTO NUMERO 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA DELLA DURATA DI ANNI 15 (QUINDICI) ALLA INDUSTRIE CALA SACCAIA S.R.L..**

Il **Presidente** introduce gli argomenti di cui ai punti 7 e 8 all'ordine del giorno e cede la parola al Dott. Sechi. Il **Dott. Giovanni Fabio Sechi** introduce il primo argomento, la concessione alla SNO, una società che opera come cantiere navale ad Olbia - uno dei più grossi operatori del Mediterraneo - in località Cala Saccaia. Si tratta di una variazione dello scopo della concessione demaniale marittima con una richiesta di prolungamento della data di scadenza della concessione per ulteriori 15 anni, sino al 31.12.2035, perché hanno previsto investimenti per realizzare un ulteriore banchinamento nel quale sopra ci sarà una gru, il travel lift. La durata è superiore ai 4 anni. Adesso hanno una base nautica e chiedono di poter ottenere una modifica dell'atto concessorio in cantiere navale, con un investimento per la realizzazione di un banchinamento con gru ed un'estensione della durata della concessione per consentire di poter ammortizzare gli investimenti. Un'attività, dunque, diversa rispetto a quella precedente. Nell'ex Ap di Olbia e Golfo Aranci vi era una distinzione tra base nautica e cantiere navale. Le basi svolgono un'attività prevalente di alaggio, varo, rimessaggio, assistenza e invernaggio, mentre il cantiere navale, di fatto, fa prevalentemente costruzione, trasformazione e demolizione. L'altro argomento all'ordine del giorno riguarda, invece, una nuova concessione alla società Industrie Cala Saccaia, nell'omonima località. Si tratta di una concessione per poter realizzare un banchinamento, un piazzale, con un bacino per il travel lift, posizionare una gru di alaggio ed opere di protezione, al servizio del retrostante cantiere che si trova in proprietà privata. Anche questa è una richiesta per nuova concessione per 15 anni. Si tratta di una concessione già istruita e che, per motivi societari, poi, di fatto, non si era conclusa con il rilascio di un titolo. Il **C.V. (CP) Maurizio Trogu** precisa che l'Autorità Marittima ha anche precisato alla SNO che è compito dell'Autorità di Sistema il rilascio dell'articolo 55, perché alcune opere in proprietà privata ricadono ex articolo 55, ed è stato riscontrato che la SNO non ha mai presentato richiesta.

Il **Dott. Giovanni Fabio Sechi** informa che l'autorizzazione ex art. 55 è già stata rilasciata.

Il **Presidente** precisa che, relativamente alla concessione alla Industrie Cala Saccaia, è intervenuta anche una nota dell'Autorità Marittima, che ha evidenziato una serie di criticità, però si è ritenuto di non sospendere temporaneamente l'iter amministrativo. E' stata tenuta, infatti, nella dovuta considerazione la nota della Capitaneria di Porto di Olbia che segnala alcuni accertamenti in corso in ordine a problematiche di tipo ambientale e non solo, ma nello stesso tempo l'AdSP ritiene, per ragioni, di speditezza amministrativa, di procedere e, se vi saranno delle risultanze per cui non sarà opportuno o legittimo, assentire la concessione, ovviamente non verrà assentita. Nel frattempo, trattandosi di una pratica che necessita dell'approvazione del Comitato di Gestione, ritiene di farla andare avanti, anche perché si tratta di investimenti molto importanti, che sarebbe interessante acquisire, al netto di una serie di attività istruttorie, o ispettive.

Il **C.V. (CP) Maurizio Trogu** comprende le esigenze richiamate dal Presidente, ma non sarebbe così propenso ad andare avanti, la situazione è complessa. Si sta parlando di un progetto del 2009, con un parere positivo della Capitaneria del 2011, poi il procedimento è stato interrotto per svariati motivi, ascrivibili per buona parte a problemi societari della società richiedente, e nel frattempo sono intervenute novità, per cui il parere positivo rilasciato nel 2011 non ha più valore. Tutto ciò è stato ribadito con la nota della Capitaneria del 7 dicembre, nella quale si fa presente che, nel frattempo, nel 2012 la Capitaneria ha emanato un'ordinanza, ancora vigente, sulla sicurezza della navigazione, che su quell'area impone determinate limitazioni di installazioni di qualsiasi opera, e che quindi l'ordinanza andrebbe comunque rivista e poi il parere positivo rilasciato a suo tempo teneva in considerazione il fatto che gli impianti di mitilicoltura insistenti in quella zona non fossero regolari, invece adesso sono stati tutti regolarizzati. Quindi ci sono delle opere confliggenti tra il canale di accesso all'eventuale cantiere nautico con gli impianti di mitilicoltura con regolare concessione. Il progetto del 2009 dovrebbe essere rivisto, in quanto non tiene conto di quanto





accaduto dal 2009 ad oggi. Quindi, la Capitaneria non concorda sul fatto di procedere con rapidità. L'ordinanza del 2012 è successiva al parere positivo e, di fatto, lo elimina, e nel frattempo, nel 2016, i mitilicoltori crede siano stati tutti regolarizzati, si trovano su quell'area e confliggono con il canale di accesso alla base nautica, quindi il disegno del progetto andrebbe un po' rivisto anche da parte della società.

**Il Presidente** spiega che, in qualità di Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale ha interesse a far crescere tutti gli investimenti che portino ricchezza all'interno delle aree e degli specchi acquei assentiti in concessione, e quindi "anche" con la mitilicoltura. Però assentire in concessione aree sterminate per la mitilicoltura non deve condizionare la pianificazione in crescita del traffico, si sta parlando del principale porto passeggeri italiano, di un porto con un trend di potenziale crescita della cantieristica tra i più alti del Mediterraneo. Non ritiene accettabile che l'Autorità sia condizionata nella previsione, trattandosi di un investimento importante, grazie al quale sarà sistemata un'area profondamente degradata e abbandonata.

**Il C.V. (CP) Maurizio Trogu** sottolinea che i mitilicoltori oggi sono autorizzati, hanno una regolare concessione, hanno una regolare autorizzazione, e la Industrie Cala Saccaia no.

**Il Presidente** ritiene di avere il dovere e l'obbligo di prender in considerazione un insediamento produttivo che produce ricchezza, a prescindere dalle concessioni rilasciate dalla Regione, che sono dichiaratamente recessive rispetto alle esigenze portuali. L'investimento di Cala Saccaia è importante per creare un'attività industriale, legata alla nautica, che diventerebbe un distretto rilevante, con una capacità di moltiplicatore reddituale molto elevata. Finché si riesce a stare in equilibrio, bene, ma nel momento in cui trova frustrata un'esigenza di sviluppo delle aree demaniali, occorre trovare un punto di caduta.

**Il C.V. (CP) Maurizio Trogu** chiarisce di non essere contrario al cantiere nautico - è evidente che il cantiere nautico debba rientrare all'interno del porto - registra solo che vi sono degli impianti di mitilicoltura, che sono regolarmente autorizzati, che confliggono, per la sicurezza della navigazione, con quello che sarà il progetto. E siccome il progetto è del 2009, si deve trovare un punto di caduta.

**Il Dott. Giovanni Fabio Sechi** precisa che il parere dato all'epoca dal Comitato Portuale dell'ex AP di Olbia e Golfo Aranci, essendo un parere che riguardava sia aree che erano previste dalla bozza del Piano Regolatore, sia aree più ampie, per la parte più ampia fu subordinato al fatto che, nel momento in cui fosse stato necessario avere, per altre attività, quelle aree, la Regione le avrebbe revocate su semplice richiesta, e ci si trova proprio in quelle aree. Oltretutto può segnalare che, sentita informalmente la società, a loro non serve tutto quello specchio acqueo della richiesta iniziale. Quindi non avrebbero problemi a ridurlo e ci sarebbero tutte le condizioni per trovare un punto di caduta.

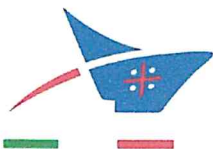
**Il C.V. (CP) Maurizio Trogu** spiega che con la nota del 7 dicembre è stato richiesto di rivedere il progetto originario, che forse è obsoleto. Una volta rivisto partirebbero dei pareri positivi inattaccabili, perché dare una concessione con un parere positivo della Capitaneria rilasciato nel 2011, è un percorso un po' in salita. Quindi fa presente che si asterrà dalla votazione e rimanda alle osservazioni fatte in riunione.

**Il Prof. Ing. Italo Meloni** rileva, dalla bozza di delibera ricevuta, che la SNO ha un'area di cantiere che non rientra all'interno delle aree portuali. Sarebbe importante avere una tavola per capire meglio e chiede chiarimenti.

**Il Presidente** spiega che si trova nella zona del Consorzio, del CIPNES.

**Il Dott. Giovanni Fabio Sechi** specifica che la SNO ha, attualmente, una concessione di 2.925 metri quadri in area demaniale e sta richiedendo un ampliamento sino a 3.585 metri quadri. L'ampliamento è suddiviso in questo modo: 660 metri, di cui 500 di specchio acqueo, occupato da opere di difficile rimozione, e 160 metri quadri di specchio acqueo libero, in cui non vi sarà niente, che però è antistante all'opera di difficile rimozione data dal banchinamento, se serve per la movimentazione. Quindi, attualmente, uno specchio acqueo che diventerà una banchina per 500 metri quadri. Contestualmente sta richiedendo anche la variazione dello scopo da base nautica a cantiere navale. La vecchia concessione era alla SNO S.r.l., poi diventata SNO Service. Nella delibera si sta dando conto anche delle variazioni societarie. La prima concessione era di 4 anni. Adesso, dovendo fare degli investimenti, sta chiedendo un'estensione della durata di 15 anni, a partire dalla data del rilascio. E si rilascia un nuovo atto, quindi si sta variando sia la durata, sia lo scopo. Quella di 4 anni è ancora in essere, scadrà nel 2020.





**Il Prof. Ing. Italo Meloni**, in merito alla concessione alle Industrie Cala Saccaia, rileva le perplessità che ha presentato il Comandante, e poi dagli atti, sembra che in questa nuova richiesta non abbiano riaggiornato le autorizzazioni necessarie per richiedere la concessione.

**Il Dott. Giovanni Fabio Sechi** spiega che hanno presentato una nuova richiesta, rifacendosi a quella del 2008.

**Il Presidente** precisa che nella relativa delibera di approvazione saranno inserite le correzioni suggerite dal professor Meloni e dal Comandante Trogu, esplicitando nelle ultime parti le perplessità sollevate dalla Capitaneria e la potenziale conflittualità con la quale ci si confronterà. Non essendovi ulteriori interventi, sottopone gli argomenti di cui ai punti numero 7 e 8 all'ordine del giorno, alla votazione del Comitato.

Relativamente al punto n. 7 all'OdG, il Comitato di gestione approva, all'unanimità dei presenti, il rilascio alla SNO Service S.r.l. della concessione suppletiva, ai sensi dell'art. 24, I comma, del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, con scadenza 31/12/2035, nelle more della definizione, con esito favorevole, dell'iter istruttorio attualmente in essere.

Relativamente al punto n. 8 all'OdG, il Comitato approva, all'unanimità dei presenti, il rilascio alla Industrie Cala Saccaia S.r.l., della concessione demaniale marittima, della durata di anni 15 (quindici), in località Cala Saccaia – Zona Industriale - nel Comune di Olbia (SS).

#### **PUNTO NUMERO 9 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SUI LAVORI DELLE COMMISSIONI CONSULTIVE.**

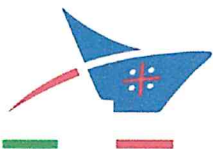
**Il Presidente** procede dando l'informativa sui lavori delle Commissioni consultive. Si sono tenute le cinque Commissioni consultive locali, costituite ex novo, in quanto Commissioni consultive dell'Autorità di Sistema, nei porti del nord, di Porto Torres, Olbia e Golfo Aranci, e poi del sud, Oristano, Portovesme e Cagliari. All'ordine del giorno delle Commissioni consultive vi erano la deliberazione sul numero massimo di imprese e le autorizzazioni sulle imprese. Non essendovi state modifiche sul numero massimo di imprese autorizzate, e poiché le autorizzazioni erano autorizzazioni per il 2018, che non è stato possibile dare all'inizio del 2018, perché non esistevano le Commissioni consultive, di fatto si è trattato di ratifiche. Sostanzialmente si sono insediate e sono stati risolti problemi di carattere operativo.

#### **PUNTO NUMERO 10 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANO DELL'ORGANICO DEL PORTO DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE DI CUI AGLI ARTICOLI 16, 17 E 18 ART. 8, COMMA 2, LETTERA S BIS), LEGGE 84/94 E SS.MM.II..**

**IL Presidente** introduce la discussione sul Piano dell'Organico del Porto. Tra i vari compiti attribuiti ex novo alle AdSP dal Correttivo porti, vi è la redazione del Piano dell'Organico di Porto. Si tratta anche di un obiettivo che è stato assegnato dal Ministero come obiettivo strategico per il 2018. Il Piano dell'Organico del Porto rappresenta una fotografia della situazione delle imprese che operano all'interno dei porti dell'AdSP e ha lo scopo di fornire una visione dettagliata e analitica, anche da un punto di vista statistico, e quella di individuare eventuali criticità sulle quali promuovere, insieme con le imprese, eventuali elementi correttivi.

All'interno dei porti vi sono 26 imprese, che operano nei porti di Cagliari, Olbia, Oristano, Porto Torres, Portovesme e Golfo Aranci. Durante la precedente riunione sono state approvate le linee portanti del Piano dell'Organico. Gli Uffici, coordinati dal dottor Franchi, hanno successivamente predisposto un questionario somministrato a tutte le imprese - le quali hanno risposto - e si è incominciato a dare la rappresentazione di tutto il quadro. Per esempio, si conosce il numero delle imprese, la forma giuridica, il numero degli addetti, l'andamento del fatturato attuale, o presunto. Inoltre gli Uffici hanno predisposto anche la tabella di riconciliazione Istat, e quindi hanno ricollegato queste competenze. Tutto ciò serve per avere una chiara indicazione di quale sia la situazione di partenza, e serve per mettere a regime, per certi versi anche in economia di scala, le varie esigenze. Informa di essersi impegnato nel mese di gennaio per creare una sorta di tavolo, convocare una sorta di Stati Generali delle imprese, in modo tale che vengano date gambe al Piano dell'Organico del Porto. In data odierna, dopo essere stato sottoposto alle Commissioni consultive e





ricevuto il consensus dall'Organismo di Partenariato, viene sottoposto all'approvazione del Comitato. Ringrazia per l'ottimo lavoro coloro i quali l'hanno redatto, quindi Alessandro Franchi, Francesca Murru, Mario Sangaino, Simone Forti, Tiziano Deiana e Marinella Frasconi. Non essendovi ulteriori interventi, sottopone l'argomento di cui al punto numero 10 all'ordine del giorno, alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità.

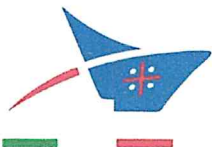
#### **PUNTO NUMERO 11 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA CIRCA LA FORNITURA DI LAVORO TEMPORANEO NEL PORTO DI PORTOVESME.**

Il **Presidente**, in merito al punto numero 1 all'ordine del giorno, informa il Comitato, spiegando che a Portovesme è presente un fornitore di lavoro temporaneo, la Cooperativa CLP San Giorgio, che opera con un organico unico sui porti di Sant'Antioco e Portovesme, in precedenza entrambi soggetti al governo dell'Autorità Marittima, attualmente uno governato dall'Autorità Marittima e uno governato dall'Autorità di Sistema, con in più il fatto che l'ALPS è l'Agenzia del lavoro temporaneo del sistema, quindi una situazione un po' complicata. Inoltre l'autorizzazione alla Cooperativa CLP San Giorgio, a seguito di una proroga, scade il 31.12.2018. Il Ministero inizialmente non era favorevole, anche perché si tratta di una situazione mista, Autorità Marittima, Autorità di Sistema, traffico non particolarmente rigoglioso, e quindi un fornitore di lavoro temporaneo che generava molta IMA, l'indennità di mancato avviamento. L'AdSP ha raggiunto un ottimo risultato - per il quale ringrazia il dottor Alessandro Franchi - e verrà prorogata alla Cooperativa CLP San Giorgio la validità dell'autorizzazione emanata dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Portoscuso e recepita dall'AdSP, sino all'aggiudicazione definitiva delle procedure ad evidenza pubblica, da esperire congiuntamente all'Autorità Marittima di Sant'Antioco, volte ad individuare il soggetto unico fornitore di lavoro temporaneo per i porti di Portovesme e Sant'Antioco per un periodo non superiore a sei mesi. Informa il Comitato della firma, il giorno precedente, di un protocollo di intesa con l'ASPAL, con l'Assessorato al lavoro e con le associazioni sindacali. Come noto, il Ministero ha consentito la nascita dell'ALPS per un numero massimo di 29 dipendenti e per un periodo sperimentale di 12 mesi dal momento della sua operatività. Ma l'ALPS, anche per non consumare l'anno di periodo sperimentale, non ha incominciato la sua operatività, anche perché i dipendenti che dovrebbe assumere sono in NASPI, e quindi hanno un minimo di copertura, inoltre l'AdSP si è fatta carico, utilizzando i fondi di cui al 15 bis, di pagare la formazione, per un importo di circa 800.000 euro. Considerato che si tratta di 44 persone, più 5 che sono andate in pensione, ben definite e profilate, è stata aperta un'interlocuzione con l'ASPAL, con l'Assessore al lavoro, grazie soprattutto al lavoro svolto dal Segretario generale, fautore di questo protocollo. Quindi l'ALPS non dovrà spendere risorse proprie. Nell'accordo è stato previsto anche che i lavoratori che verranno assunti, una volta formati, potranno usufruire di un voucher occupazionale. Quindi l'ALPS potrà partire con tranquillità, perché durante il primo anno, nel quale non avrà grandissimi utili di impresa, non avrà neanche perdite.

#### **PUNTO NUMERO 12 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SULLA REVISIONE DELLE PARTECIPAZIONI PUBBLICHE DELL'ADSP DEL MARE DI SARDEGNA.**

Il **Presidente**, in merito al punto all'ordine del giorno, spiega che l'Ente ha la necessità, entro il 31.12 di ogni anno, di adottare un provvedimento di razionalizzazione delle partecipazioni detenute. Il provvedimento verrà adottato con decreto del Presidente secondo quanto previsto dalle linee guida per la razionalizzazione delle partecipazioni, nel quale sarà indicato che la decisione in merito al mantenimento, o alla dismissione, o alla riparametrazione delle quote in Cagliari Free Zone sarà adottata dal Comitato nel corso del 2019. Le uniche società partecipate in cui è presente l'AdSP sono due: l'ALPS e la Cagliari Free Zone, in cui l'AdSP è presente con il 50%. Per quanto attiene alla Cagliari Free Zone, è stato avviato un lungo percorso che, come suggerito dal Ministero vigilante, avrebbe dovuto condurre alla dismissione delle quote, dopodiché si è aperta una lunghissima trattativa sul valore delle quote, sono state messe a gara ma nessuno le ha comprate. E' stata semplificata la struttura della Cagliari Free Zone: è stato eliminato il Consiglio di Amministrazione, è stato nominato un amministratore unico e modificata la composizione del Collegio dei





revisori. Dovranno essere approvati i bilanci del 2017 e del 2018 e sarà verificata, contestualmente, quale sia la capitalizzazione della società. Saranno poi assunte le opportune decisioni circa un eventuale contenimento dell'impegno dell'AdSP, che verranno sottoposte all'attenzione del Comitato di Gestione. Fa presente di non aver condiviso, quando partecipava ad altro titolo al Comitato Portuale dell'Autorità Portuale di Cagliari, l'eccessiva fretta e preoccupazione relative alla dismissione delle quote, come suggerito dal Ministero vigilante e dalla Corte dei Conti. Si parlava, infatti, di partecipazioni non strategiche, mentre ritiene strategico partecipare alla Cagliari Free Zone, o all'ALPS, dove addirittura, è stato lo stesso Ministero che ha autorizzato l'AdSP ad entrare, e dove è la legge stessa che dice che si può partecipare.

### **PUNTO NUMERO 13 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI.**

**Il Presidente**, tra le "Varie ed eventuali", comunica che in merito alla contrattazione di secondo livello approvata, vi è stata una lunga interlocuzione con i revisori e con il Ministero. Informa che l'Ente, accogliendo alcune osservazioni, ha risposto al Ministero vigilante, per cui si procede a rettificare, di intesa con le RSA firmatarie, la contrattazione aziendale, correlando, come richiesto dal Ministero, il premio di risultato non più alle presenze effettive, ma solo al raggiungimento degli obiettivi, ed erogando l'intero importo entro il primo trimestre dell'anno successivo, dopo la certificazione dell'OIV, e non, come previsto prima, con un'anticipazione del 30% e poi con il saldo successivo. Queste due modifiche sono state condivise e firmate dalle RSA in data odierna, essendo state trasmesse la sera precedente. Poiché era stata approvata la contrattazione di secondo livello contenente quelle due parti, il Comitato approva semplicemente la rettifica di ciò, con l'intesa delle RSA. Nella nota scritta al Ministero, è stato ribadito che "alla luce dei chiarimenti forniti e delle osservazioni condivise, e salvo diverso avviso di codesto rispettabile Ministero, si procederà nei termini su esposti, dal prossimo mese di gennaio, a dar corso alla contrattazione".

**Il Prof. Ing. Italo Meloni**, essendo il redattore del Piano regionale della mobilità ciclabile approvato dalla Giunta regionale, suggerisce di completare la parte di pista ciclabile di Su Siccu, tenuto conto che il Presidente è stato in Comune di Cagliari per un'audizione in Commissione, in cui ha parlato, tra le altre cose, anche della pista ciclabile di completamento a Su Siccu.

**Il Presidente** rassicura sul fatto che si debba completarla – ci sono sia il progetto che i finanziamenti, manca solo un'interlocuzione con il Sindaco e con l'Amministrazione.

**Il Prof. Ing. Italo Meloni** chiede quando sarà riaperta la passeggiata a mare fronte la Marina Militare.

**Il Presidente** spiegando i motivi della chiusura, informa di aver affidato i lavori il giorno precedente.

**Il Prof. Ing. Italo Meloni** chiede informazioni sul progetto Optimed.

**Il Presidente** risponde di non aver più avuto notizie dalla Regione, che segue Optimed. Ovviamente è a disposizione. Non essendovi ulteriori interventi o richieste di chiarimenti, ringrazia il Comitato e dichiara conclusa la seduta alle ore 12.35.

<b>Il Segretario Generale</b>	<b>Il Presidente</b>
<i>Avv. Natale Ditel</i>	<i>Prof. Avv. Massimo Deiana</i>