



## VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2019**, il giorno **25** del mese di **giugno** in Cagliari (Provincia di Cagliari), alle ore 10.00 in prima convocazione e alle ore 10.30 in seconda convocazione, presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente con nota n. 11883 del 18.06.2020, si è riunito **l'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'AdSP del Mare di Sardegna** per trattare gli argomenti compresi nel seguente Ordine del Giorno:

1. Variazione Programma triennale delle opere pubbliche 2020-2022, elenco annuale dei lavori 2020 e programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2020-2021;
2. Riaccertamento residui al 31.12.2019;
3. Rendiconto generale 2019;
4. Ratifica variazioni al bilancio di previsione 2020;
5. Assestamento e variazioni al bilancio di previsione 2020;
6. Linee guida del sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle performance (sistema di performance)-Aggiornamento 2020;
7. Esame delle istanze di primo rilascio e di rinnovo di autorizzazioni (annuali o pluriennali, di durata comunque pari od inferiore ai 4 anni) allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali nell'ambito dei porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ai sensi degli artt. 16/18 L. 84/94;
8. Informativa aggiornamento DEASP;
9. Informativa Piano triennale per la prevenzione della corruzione e la trasparenza – PTPCT 2020-2022. Rinvio delle scadenze legate all'adozione di misure di prevenzione prioritarie a seguito dell'emergenza Covid-19;
10. Informativa valutazione finale Obiettivi del Presidente di cui alla Direttiva Ministeriale n. 348 del 2 agosto 2019;
11. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Prof. Avv. Massimo Deiana	X				
Comandante del Porto di Cagliari	C.V. (CP) Giulio Piroddi	X				
Comandante del Porto di Olbia	C.V. (CP) Maurizio Trogu	X				
<b>CATEGORIA/OO. SS.</b>	<b>MEMBRO EFFETTIVO</b>			<b>MEMBRO SUPPLENTE</b>		
a) un rappresentante degli armatori	Dott. Francesco Del Giudice		X	Dott. Massimo Mura		
b) un rappresentante degli industriali	Ing. Maurizio De Pascale		X	Dott. Giuseppe Ruggiu		
c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18	Dott. Giancarlo Acciaro	X		Sig. Francesco Stara		



d) un rappresentante degli spedizionieri	Sig. Salvatore Plaisant		X	Sig. Giovanni Fanciulli		
e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Ing. Antonio Musso	X		Dott. Stefano Fercia		
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Ing. Pier Paolo Olla		X	Ing. Michele Volpicella		
g) un rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi	Dott. Michele Pons	X		Sig. Alberto Sini		
h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Sig. Francesco Pinna	X		Sig. Roberto Acciaro		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	Sigg.ri - Francesco Monaco - Corrado Pani - William Zonca	X X X		Sigg.ri: - Massimiliana Tocco - Gianluca Langiu - Valerio Mereu		
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Dott. Francesco Galietti			Sig. Emanuele Garzia	X	
l -bis un rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'articolo 17 designato dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali - ANCIP o dalle altre associazioni di categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale	Sig. Roberto Brugattu		X	Sig. Sandro Massidda		
<b>Totale presenti</b>		11/16				
<b>Totale assenti</b>						

Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Prof. Avv. Massimo Deiana, con l'assistenza del Segretario Generale Avv. Natale Ditel, del Dott. Alessandro Franchi, del Dott. Alessandro Meloni, dell'Ing. Sergio Murgia, della Dott.ssa Federica Cannas.

**Il Presidente**, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, dichiara aperta la seduta alle ore 10.45. Partecipano, con un proprio rappresentante stabile senza diritto di voto, il Consorzio



Industriale Provinciale di Sassari con il Dott. Gianfranco Dessì, Confcooperative Sardegna con il Presidente Fulgenzio Cocco, il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari con il Presidente Salvatore Mattana.

Prima di dare inizio ai lavori, ricorda con affetto e commozione l'Ammiraglio Vincenzo Di Marco, scomparso pochi giorni prima. Ricorda l'amico e l'apprezzato Direttore Marittimo di Cagliari e Commissario dell'Autorità Portuale di Cagliari. Attualmente svolgeva le importanti funzioni di Capo del IV Reparto, preposto alla gestione dei mezzi aeronavali della Guardia costiera, importante settore strategico al Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto di Roma.

Il verbale della seduta del 19.12.2019, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato. Comincia, quindi, la trattazione degli argomenti all'ordine del giorno.

### **PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIAZIONE PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2020-2022, ELENCO ANNUALE DEI LAVORI 2020 E PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2020-2021**

**Il Presidente**, prima di procedere con l'illustrazione del primo punto all'Ordine del giorno, informa che il Collegio dei Revisori è ancora impegnato con l'esame dell' "Assestamento e variazioni al bilancio di previsione 2020", di cui al punto numero 5 all'ordine del giorno, che verrà, pertanto, trattato, appena i revisori avranno concluso la riunione del Collegio. Illustra diffusamente i contenuti dell'aggiornamento 2020 al Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2020-2022 elenco annuale dei lavori 2020 e programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2020-2021. A titolo esemplificativo, fa riferimento all'infrastrutturazione della sponda ovest del Porto Canale ed al completamento del banchinamento del settore Cocciani, a proposito del quale - informa - vi è stato un proficuo incontro la settimana precedente con la CGIL, con cui si è discusso di alcune questioni importanti relative al porto di Olbia.

Informa, altresì, che sono stati assegnati all'AdSP 508.000 euro di cui al Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la *project review* delle infrastrutture già finanziate. Chiede se vi siano interventi.

**Il Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco – CGIL** introducendo un tema che sistematicamente sottopone all'attenzione dell'Organismo di partenariato, chiede se parte delle risorse cui ha accennato poco prima il Presidente, ossia i 508.000 euro in relazione alla nuova progettualità, possa essere utilizzata per la ridefinizione del Piano Regolatore del Porto di Olbia.

**Il Presidente** spiega che si tratta di fondi per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la *project review* delle infrastrutture già finanziate. Sottolinea ancora una volta, comunque, che non si è in presenza di un problema di risorse, ma deve essere concretizzata una progettualità complessa, che, comunque, si farà. Non essendovi ulteriori interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero 1 all'ordine del giorno, esprime il proprio "consensus".

### **PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RIACCERTAMENTO RESIDUI AL 31.12.2019**

**Il Presidente** comincia a trattare l'argomento di cui al punto numero 2 all'ordine del giorno, ossia il riaccertamento residui al 31.12.2019 e ricorda ai presenti che l'art. 43 del Regolamento di Amministrazione e Contabilità disciplina le modalità di riaccertamento dei residui attivi e passivi alla chiusura dell'esercizio. Il Collegio dei Revisori ha espresso parere favorevole circa le proposte variazioni dei residui attivi e passivi alla data del 31.12.2019. I residui attivi dichiarati insussistenti ammontano complessivamente ad € 205.623,71, mentre quelli passivi ammontano complessivamente ad € 383.556,32. Ringrazia il Collegio dei Revisori, per aver lavorato in condizioni non semplici e, soprattutto, tenendo conto di una serie di modifiche legislative e



di un quadro normativo ancora non totalmente assestato, poichè il “decreto Rilancio” prevede disposizioni particolarmente importanti per il settore portuale. Non essendovi interventi, l’Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero 2 all’ordine del giorno, esprime il proprio “consensus”.

### **PUNTO NUMERO 3 ALL’ORDINE DEL GIORNO: RENDICONTO GENERALE 2019**

**Il Presidente** espone i contenuti del “Rendiconto generale 2019”, sottolineando che si tratta di un bilancio importante, chiusosi bene, nonostante la crisi della seconda metà del 2019 nel terminal contenitori del Porto Canale di Cagliari. I numeri, per quanto riguarda passeggeri, merci, rinfuse e ro-ro, sono stati incoraggianti e vi sono stati segnali di crescita: le rinfuse liquide collocano l’AdSP del Mare di Sardegna al secondo posto in Italia come Sistema Portuale; come ro-ro vi è stata una crescita quasi vicina al 10 %; sulle rinfuse si è stabili; per quanto riguarda i passeggeri, vi è stato un consolidamento del porto di Porto Torres, riposizionatosi sul milione di passeggeri. Il mondo crocieristico sta cercando forme anche simboliche di ripresa e, a tal proposito, informa che la settimana successiva avrà un incontro con i vari player, che hanno già avuto un incontro anche con il Ministro dei Trasporti. Si stanno ipotizzando crociere locali, nazionali. Il rendiconto generale 2019 presenta i seguenti risultati: un avanzo finanziario di competenza pari a 12.045.374,79 euro, un avanzo economico pari a 26.536.395,54 euro, un avanzo di amministrazione pari a 363.889.194,71 euro - di cui vincolato 270.738.635,71 euro e disponibile 93.150.559,00 euro – e un fondo di cassa finale pari a 361.738.993,37 euro. L’avanzo finanziario 2020 di € 12.045.374,79 sarà vincolato sull’avanzo di amministrazione disponibile al 31.12.2019 per far fronte alle disposizioni di cui all’art. 199 del Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19*”. Tale risultato sarà difficilmente raggiungibile nel 2020, perché si avranno diversi ordini di problemi: un fortissimo abbattimento delle entrate, basti pensare ai diritti passeggeri e merci, importi dogane, tasse di ancoraggio, che rappresentano l’insieme delle entrate dell’AdSP, con una perdita stimata prudenzialmente in circa 4 milioni e mezzo. L’AdSP avrebbe una capacità di intervento straordinaria, perché oltre l’avanzo finanziario 2019 di € 12.045.374,79, avrebbe anche 39 milioni di euro non vincolati. Chiede se vi siano interventi.

**Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario** condivide la strategia del Presidente e pone in evidenza tre diverse possibilità in merito al pagamento dei canoni concessori: stornare quanto già corrisposto da un concessionario con la successiva concessione; restituire quanto corrisposto; dilazionare il pagamento nei due anni, effettuando tale anticipo. Ritiene che vi siano problemi tecnici non dovuti al Coronavirus, dato che durante i due mesi di lockdown vi sono state le giornate di rinfuse e si è continuato a fatturare, non si fattura adesso. Quindi, ritiene che, se dovesse esserci una sorta di riconoscimento sul fatturato, bisognerebbe spostarlo da quei termini, estendendo a tutto l’anno. Con 12 milioni di euro devono essere soddisfatte le esigenze degli operatori, con un’agevolazione sul pagamento delle tasse. Chiede al Presidente di ricevere informazioni, anche nei periodi in cui non viene convocato l’Organismo, per avere un confronto più diretto in quanto componenti, per uno scambio di opinioni. Fa presente di avere appreso di un incontro con il Consorzio Industriale e chiede informazioni.

**Il Presidente** informa sulla situazione della conversione del decreto Rilancio. Ripete che l’AdSP ha, non solo 12 milioni di avanzo di gestione, ma anche gli avanzi di amministrazione disponibili, che sono a disposizione del cluster. Il problema fondamentale è che tutto ciò non è lasciato normativamente alla buona volontà dell’Autorità, anche perché la gran parte dei Presidenti sarebbe disponibile. Al momento si stanno presentando emendamenti. L’art. 199 del Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34, in considerazione del calo dei traffici derivanti dall'emergenza COVID, prevede che le AdSP, compatibilmente con le proprie disponibilità



di bilancio, possano disporre la riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui all'articolo 36 C.N., agli articoli 16, 17 e 18 della Legge 84/94 e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri, dovuti in relazione all'anno 2020, allo scopo anche utilizzando il proprio avanzo di amministrazione. La riduzione può essere riconosciuta per i canoni dovuti fino alla data del 31 luglio 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito nel periodo compreso tra il 1 febbraio 2020 e il 30 giugno 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019 e, per i canoni dovuti dal 1 agosto 2020 al 31 dicembre 2020, in favore dei concessionari che dimostrino di aver subito, nel periodo compreso tra il 1 luglio 2020 e il 30 novembre 2020, una diminuzione del fatturato pari o superiore al 20 per cento del fatturato registrato nel medesimo periodo dell'anno 2019. Sul punto si attendono disposizioni regolamentari dal MIT.

Per quanto riguarda il Consorzio Industriale, informa che quest'ultimo ha organizzato un incontro nella sede istituzionale del Consiglio comunale. A Porto Torres vi sono circa 42 milioni di euro di opere appaltate, 37 per l'antemurale, 3 per il mercato ittico, etc.. Il Consorzio ha fatto presente di avere proposte interessanti e di essere disponibile a trattare, l'AdSP ha mostrato la propria disponibilità, previa sottoposizione al Comitato di gestione. L'unica cosa stabilita prima dal Comitato Portuale dell'ex Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci e ratificata dal Comitato di Gestione dell'AdSP, è la disponibilità a prendere in considerazione eventuali infrastrutture riguardanti il gas.

Afferma di essere disponibile a momenti di confronto che non siano collegati esclusivamente alle sedute dell'Organismo.

**Il Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco – CGIL** interviene per sottolineare la mancanza di attenzione da parte del Governo per il cluster marittimo, pur riconoscendo che, negli anni passati, vi sono stati momenti importanti nello sviluppo economico del Paese, durante i quali i Governi hanno mostrato maggiore attenzione verso la portualità. Per esempio, la riforma dei porti, seppur oggetto di critica, di suggerimenti, di modifiche, è stata la dimostrazione che il Governo ha inteso pensare alla portualità italiana come Sistema Paese, attribuendole il giusto valore strategico. Si sofferma sulla disponibilità riservata all'azienda Alitalia, per sottolineare che ciò viene fatto in quanto il trasporto aereo, giustamente, è ritenuto strategico per il Paese, ma il Governo - quale sia il Governo in carica – deve continuare a dare continuità e attenzione massima anche al ruolo strategico attribuito ai porti dalla riforma. Suggestisce, al fine di recuperare la meritata attenzione, di creare le giuste sinergie tra organizzazioni sindacali e operatori del cluster marittimo. Rappresentando in Organismo di Partenariato i lavoratori portuali, come i colleghi di CISL e UIL, ricorda che ad Olbia in relazione alla pandemia, vi sono 60 lavoratori in cassa integrazione, provvedimento che sta per terminare, e anche quella classe di lavoratori, come gli ormeggiatori, hanno avuto un numero inferiore di giornate di lavoro, cassa integrazione, e quindi una decurtazione del reddito. Chiede se fra le pieghe normative che consentono alle AdSP la spendibilità di quelle risorse, si possa trovare una soluzione per intervenire e sostenere il reddito anche per questa categoria di lavoratori, che, senza togliere nulla agli altri, sono un po' la spina dorsale di tutta l'attività dei porti.

**Il rappresentante degli agenti e raccomandati marittimi Michele Pons** sottolinea che, nello spirito di ricerca di soluzioni sinergiche ai problemi del porto, la categoria che rappresenta è a disposizione per eventuali Comitati o Commissioni. Chiede di ricevere notizie in merito alla situazione del Porto Canale, perché al di là di quanto appreso dalla stampa, non ha ulteriori notizie. A fronte di ciò, chiede se il piazzale sia ancora in concessione alla CICT. Segnala che la categoria da lui rappresentata vedrebbe la possibilità di utilizzare l'ormeggio per determinate navi, che vorrebbero utilizzare tale banchina vuota, senza utilizzare il piazzale, per cinque-sei ore - il tempo massimo che utilizza adesso la bettolina -, anche in previsione della seconda bettolina, che intende utilizzare la Saras. Potrebbe essere un approdo importante per Cagliari e Sarroch e vi



sono anche navi ro-ro particolari che hanno necessità di andare all'ormeggio, poiché l'attacco delle manichette è talmente alto, che in rada non è fattibile. Segnala che per il servizio di ritiro rifiuti, per il quale è scaduto l'appalto, dato in proroga, manca completamente quello delle acque di sentina. Da parte degli armatori vi è richiesta di circa 400-500 metri cubi di acque di sentina da scaricare. L'attuale società non ha i mezzi per poter soddisfare questa richiesta. Alcuni armatori scalerebbero solo per scaricare le acque di sentina del lavaggio, si potrebbe creare un polo del Mediterraneo.

**Il Presidente** ringrazia il rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi Michele Pons per il suo contributo e, non essendovi ulteriori interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero 3 all'ordine del giorno, esprime il proprio "consensus".

#### **PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RATIFICA VARIAZIONI AL BILANCIO DI PREVISIONE 2020**

**Il Presidente** procede con l'illustrazione dell'Argomento di cui al punto 4 all'Ordine del giorno. Fa presente che il 27 marzo, in pieno lockdown, è stata adottata con decreto del Presidente la variazione al bilancio di previsione 2020, da portare a ratifica nella prima seduta utile del Comitato di gestione, necessaria per bandire la gara per i servizi nel porto di Olbia, nel quale è scaduta la concessione alla società che aveva in gestione il Terminale Marittimo Isola Bianca ed i relativi servizi e fabbricati annessi, per l'esercizio dei servizi di assistenza ai traffici passeggeri e merci nell'ambito del predetto Terminale. La società ha presentato un progetto di finanza, che non è andato a buon fine. Per garantire la continuità dei servizi essenziali per il traffico passeggeri e merci e assicurare il corretto funzionamento del porto di Olbia Isola Bianca, si è reso necessario e urgente procedere all'affidamento dei servizi di instradamento, bus navetta e informazioni ai passeggeri, con scadenza aprile. Poi, con il lockdown, alcuni di questi servizi sono venuti meno. A quel punto è stato pubblicato, in data 20 aprile 2020, il bando di gara con un valore stimato complessivo dell'appalto di € 6.445.645,74, stanziati con un decreto di variazione del bilancio di previsione, della durata complessiva di 3 anni, inclusa l'opzione di prosecuzione di un anno, avente ad oggetto la procedura aperta telematica di importo superiore alla soglia comunitaria nei settori speciali per l'affidamento dei servizi ai passeggeri presso il porto di Olbia Isola Bianca, in tre lotti, ed esattamente: LOTTO 1, Servizio di accoglimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli che transitano, sia in arrivo che in partenza dalle navi, dal Pontile Isola Bianca di Olbia; LOTTO 2, Servizio di bus navetta interno all'Area ad accesso ristretto del Pontile Isola Bianca di Olbia dedicato ai passeggeri in arrivo, in partenza, ed in transito; LOTTO 3, Servizi di informazioni, di deposito bagagli e di assistenza a favore dei passeggeri in arrivo, in partenza, ed in transito dal Pontile Isola Bianca di Olbia. La gara si è tenuta e la società che aveva gestito in concessione il Porto di Olbia negli anni precedenti ha deciso di non partecipare e di impugnarla, sostenendo che la stessa fosse strutturata in maniera non corretta e non consentisse una partecipazione. Tuttavia, hanno partecipato ben dieci ditte, quindi la storica società di gestione ha chiesto un provvedimento di *inaudita altera parte* al Presidente del TAR, che non ha accolto la richiesta. Quindi, sottopone al consensus dell'Organismo la ratifica del decreto adottato il 27 marzo per poter bandire la gara il 20 aprile, con scadenza ad inizio giugno, per la quale sono state aperte le offerte e sono stati assegnati il Lotto 1 e il Lotto 3, mentre per il Lotto 2 deve essere verificata l'anomalia dell'offerta. Sottolinea che è stata prevista una clausola sociale con il riassorbimento di tutto il personale.

**Il Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco – CGIL** sottolinea che non solo la Sinergest, ma anche altre società, a Olbia, che nel passato mese di dicembre avevano partecipato alla gara per l'assegnazione provvisoria per qualche mese, di tali servizi, questa volta non l'hanno fatto, proprio per le perplessità che hanno evidenziato nella costruzione del bando. Rileva che vi è



preoccupazione per i lavoratori, peraltro tutti iscritti all'organizzazione sindacale che lui rappresenta, che non riguarda tanto il fatto che non possano essere riassorbiti, poiché il bando prevede la clausola sociale. Ciò che preoccupa è l'applicazione del contratto di lavoro. Spiega che all'epoca in cui era Console della Compagnia portuale, fu costituito un Consorzio delle Imprese portuali e venne applicato il contratto dei lavoratori dei porti, perché svolgevano un'attività dentro il porto. Quando il Consorzio fu chiuso e il primo Commissario dall'Autorità Portuale di Olbia affidò alla Sinergest il servizio ereditato dal Consorzio delle Imprese portuali, stabilì che la Sinergest dovesse applicare il contratto dei lavoratori dei porti. Se il soggetto che subentra applicasse un contratto differente rispetto al CCNL dei lavoratori dei porti, la perdita salariale da parte dei lavoratori sarebbe cospicua, pertanto, doverosamente, sottopone tale preoccupazione all'attenzione dell'Organismo. Spiega, in merito alla questione dei lavoratori stagionali, che, normalmente, nel periodo estivo, stante l'aumento dei traffici, venivano riassunti 40 stagionali, oltre quelli che rientrano nella clausola sociale che impegna il nuovo soggetto. Sicuramente i numeri dell'estate 2020 non saranno quelli del 2019 o degli anni precedenti, però lo stesso bando prevede una soglia che arriva sino a 35 operatori, dei 21 che sono attualmente coperti dalla clausola sociale, quindi vi sarebbero altri 14 stagionali, teoricamente. Le risorse bastano per coprire l'operatività sino a 35 persone. La richiesta, che, tramite l'Autorità di Sistema Portuale, verrà fatta anche al soggetto che subentra, è che la clausola sociale sia applicata anche agli stagionali storici. **Il Presidente** sottolinea che verrà applicata nel caso in cui servissero.

**Il Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco – CGIL** concorda sul fatto che venga applicata la clausola sociale qualora servissero, però la richiesta, che formula all'Autorità Portuale e successivamente al soggetto che subentra, è che la clausola sociale sia applicata dal punto di vista dell'anzianità di assunzione nei confronti degli stagionali che verranno richiamati.

**Il Presidente**, non essendovi ulteriori interventi, sottopone l'argomento di cui al punto numero 4 all'ordine del giorno all'attenzione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, che esprime il proprio "consensus".

#### **PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ASSESTAMENTO E VARIAZIONI DI BILANCIO DI PREVISIONE 2020**

**Il Presidente** chiede all'Organismo di sospendere temporaneamente la trattazione del quinto punto all'ordine del giorno: "Assestamento e variazione di bilancio di previsione 2020", essendo il Collegio dei Revisori ancora riunito per l'esame dell'argomento di cui trattasi.

#### **PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: LINEE GUIDA DEL SISTEMA DI PROGRAMMAZIONE, MISURAZIONE E VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE (SISTEMA DI PERFORMANCE) - AGGIORNAMENTO 2020**

**Il Presidente** introduce l'argomento relativo alle linee guida per il sistema di programmazione e misurazione delle performance 2020, spiegando che annualmente si procede all'aggiornamento del SPMVP allo scopo di: incrementare l'accountability degli obiettivi verso l'esterno e l'affinamento degli obiettivi e dei risultati legati agli obiettivi esterni dell'Ente; migliorare la correlazione tra la programmazione economico-finanziaria e l'assegnazione degli obiettivi di performance; ottimizzare la capacità di misurazione della performance, anche attraverso la declinazione di indicatori orientati alla valorizzazione dell'effettiva efficacia delle azioni e alla gradualità della misurazione e valutazione della performance; definire un modello di valutazione partecipativa; formalizzare il legame tra Sistema di performance ed attuazione del Piano per la prevenzione della corruzione e la trasparenza, nonché il correlato assolvimento degli obblighi di pubblicità.

Lo schema di Aggiornamento per l'anno 2020 del Sistema di Programmazione, misurazione e valutazione



della performance, è stato trasmesso all'OIV, il quale ha espresso parere positivo in data 10.06.2020, integrato in data 24.06.2020 con successiva comunicazione con cui è stato confermato il parere favorevole espresso in precedenza, dopo aver preso atto delle modifiche introdotte al documento a seguito di osservazioni e correzioni di refusi da parte delle Rappresentanze Sindacali Aziendali. Non essendovi interventi, sottopone l'argomento di cui al punto numero 6 all'ordine del giorno all'attenzione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, che esprime il proprio "consensus".

**PUNTO NUMERO 7 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ESAME DELLE ISTANZE DI PRIMO RILASCIO E DI RINNOVO DI AUTORIZZAZIONI (ANNUALI O PLURIENNALI, DI DURATA COMUNQUE PARI OD INFERIORE AI 4 ANNI) ALLO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI E SERVIZI SPECIALISTICI PORTUALI NELL'AMBITO DEI PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA AI SENSI DEGLI ARTT. 16/18 L. 84/94**

**Il Presidente** elenca le istanze pervenute all'Ente, relative al primo rilascio o al rinnovo di autorizzazioni infraquadriennali allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali nell'ambito dei porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna, ai sensi degli artt. 16 e 18 della L. 84/94, e ricorda i successivi adempimenti procedurali, le relative conclusioni ad essi collegati, nonché i pareri non vincolanti espressi dalle Commissioni Consultive Locali dei porti corrispondenti. L'unica anomalia da segnalare riguarda l'istanza di una società, che ha chiesto il rilascio di autorizzazione finalizzata allo svolgimento di operazioni e servizi portuali per conto terzi di cui all'art. 16 della legge 84/94 e ss.mm.ii., presso il porto di Portovesme per un periodo di quattro anni. Preso atto che la maggioranza dei presenti in Commissione Consultiva ha espresso parere negativo, il Presidente, nell'esprimere il proprio voto favorevole al rilascio dell'autorizzazione, ha fatto presente che, come previsto dalla vigente normativa, la Commissione Consultiva Locale esprime parere non vincolante, e che rientra tra le proprie prerogative la facoltà di discostarsi dal predetto parere, previo parere del Comitato di Gestione, con adeguate motivazioni, per cui, nel caso in questione, ha ritenuto che il principio da seguire fosse quello a favore della concorrenza, autorizzando il maggior numero di operatori possibile entro il predetto limite.

**Il Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Corrado Pani – CISL** afferma, pur non essendo stato presente durante i lavori della CCL, che l'unica impresa autorizzata è quella i cui lavoratori sono anche dipendenti e forse, in buona fede, hanno ritenuto "minacciato" il proprio posto di lavoro. È chiaro che il principio della concorrenza debba essere garantito. Interviene, relativamente alle autorizzazioni ex articolo 16, riferendo che vi sono state segnalazioni di lavoratori relativamente ad un'impresa ex articolo 16, che starebbe utilizzando il rapporto di lavoro come se fosse un articolo 17 nel porto di Oristano. Quindi, è stata acquisita la documentazione, che verrà valutata insieme all'INPS e, se fosse così, chiederà all'AdSP di fare una verifica, perché viene segnalato che vengono pagate esclusivamente le giornate di lavoro effettuate e questo non è possibile.

**Il Presidente** recepisce l'informativa del Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Corrado Pani.

**Il Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in Porto Franco Monaco – CGIL** precisa che nei vari porti è proceduto tutto regolarmente, l'unica problematica è sorta a Portovesme. Non tutti i componenti della Commissione consultiva da parte delle organizzazioni sindacali sono dipendenti. Ritiene che creare uno strappo rispetto alle indicazioni della Commissione consultiva, ancorché consentito dalla legge, costituisca un precedente, mai capitato prima. Normalmente ciò che ha guidato nell'attribuzione e nell'apertura a ulteriori numeri 16, è il fatto che siano portatori di nuovi traffici, perché essendo presenti più imprese già in concorrenza, quel posto in più viene attribuito con la garanzia di nuovo traffico, non per sottrarre traffico a



chi già lo detiene, perché in presenza di tre imprese, la concorrenza è già garantita.

**Il Presidente** comunica di avere fatto presente che stavano difendendo una situazione di monopolio. Non essendovi ulteriori interventi, sottopone l'argomento di cui al punto numero 7 all'ordine del giorno all'attenzione dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, che esprime il proprio "consensus".

#### **PUNTO NUMERO 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA AGGIORNAMENTO DEASP**

**Il Presidente** spiega che l'AdSP sta provvedendo ad aggiornare il DEASP, documento di pianificazione energetico ambientale del Sistema Portuale del Mare di Sardegna, previsto dall'articolo 4-bis della legge n. 84/1994 ed adottato dall'Ente nel mese di dicembre 2019. L'aggiornamento annuale è previsto, conformemente alle Linee guida del decreto interdirettoriale del 17 dicembre 2018 del Ministero dell'ambiente e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nello stesso DEASP e consentirà di sviluppare le modalità di coordinamento tra gli interventi e le misure ambientali con la programmazione degli interventi infrastrutturali del sistema portuale sardo. In particolare, dovranno essere definite adeguate misure di monitoraggio energetico ed ambientale degli interventi realizzati al fine di consentire una valutazione della loro efficacia. A tal fine, si è ritenuto necessario ricorrere ad un supporto tecnico esterno e, pertanto, il RUP, come previsto nel decreto n. 200/2020, sta portando avanti la procedura di affidamento, comunque sotto la soglia dei 40 mila euro, attraverso la richiesta di preventivi ad operatori del settore energetico ed ambientale iscritti nell'Albo dei fornitori dell'Ente.

#### **PUNTO NUMERO 9 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA PIANO TRIENNALE PER LA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E LA TRASPARENZA – PTPCT 2020-2022. RINVIO DELLE SCADENZE LEGATE ALL'ADOZIONE DI MISURE DI PREVENZIONE PRIORITARIE A SEGUITO DELL'EMERGENZA COVID-19**

**Il Presidente** dà un'altra informativa rapida sul "Piano triennale per la prevenzione della corruzione e la trasparenza 2020-2022", facendo presente che si è reso necessario rinviare le scadenze legate all'adozione di misure di prevenzione prioritarie a seguito dell'emergenza covid-19 e quindi il Piano dovrà essere adeguato.

#### **PUNTO NUMERO 10 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA VALUTAZIONE FINALE OBIETTIVI DEL PRESIDENTE DI CUI ALLA DIRETTIVA MINISTERIALE N. 348 DEL 2 AGOSTO 2019**

**Il Presidente** dà un'ulteriore breve informativa, segnalando che in data 3 marzo, il Ministero ha comunicato la valutazione finale positiva, con il punteggio massimo del 100%, dei risultati rapportati all'attività svolta dal vertice decisionale dell'Ente nel corso del 2019 nelle varie fasi di declinazione degli obiettivi assegnati annualmente dal Ministro ai Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale.

#### **PUNTO NUMERO 11 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI**

**Il Presidente** introduce le "Varie ed eventuali" e informa, relativamente al Porto Canale, che nei giorni successivi sarà chiusa una lunga trattativa con CICT, il concessionario che sta lasciando il porto dopo 23 anni. Appare evidente che per una concessione con 40 ettari pavimentati, 400.000 metri quadri, più 1.600 metri di banchina, vi siano divergenze, nell'intendere il concetto di restituzione in pristino stato, tra la valutazione dell'AdSP e quella di CICT. A seguito di confronto, le posizioni si sono avvicinate e si dovrebbe giungere, a breve, ad una soluzione condivisa. Apre una parentesi per segnalare che, grazie alla Capitaneria ed alla Saras, sta funzionando egregiamente e in sicurezza, il rifornimento con la bettolina. Sul Porto Canale non vi è nessuna informazione nuova rispetto a quelle ricevute dalla stampa. Sono stati prorogati al prossimo al 31 agosto 2020 i termini per la presentazione delle domande sul compendio portuale. Una decisione



determinata da diversi fattori. Da una parte, la prosecuzione della situazione emergenziale, che ha spinto alcuni operatori interessati a sollecitare un'ulteriore estensione dei tempi necessari per approfondimenti tecnici e per le persistenti difficoltà nei collegamenti con l'Isola per l'effettuazione dei necessari sopralluoghi. Dall'altra, le richieste delle Organizzazioni sindacali di attivazione di un nuovo tavolo interministeriale urgente sulla crisi del Porto Canale, le cui risultanze hanno registrato una piena convergenza sull'opportunità di un'ulteriore proroga finalizzata a garantire una più ampia partecipazione di soggetti alla call internazionale. Tutto invariato, quindi, fino al 31 agosto.

In merito al piano rifiuti, si sta lavorando per predisporre il nuovo bando.

Informa relativamente alla stipula di un accordo di collaborazione con Amministrazione Difesa, Marina Militare, Ministero delle Infrastrutture, e società Difesa e Servizi S.p.A., che valorizza il patrimonio delle Forze Armate, perché la Società Difesa Servizi sta mettendo a disposizione i depositi strategici NATO posizionati sotto la Sella del Diavolo, che passano con stazioni di pompaggio sotto il parcheggio a cura dello stadio e corrono sulla banchina che insiste sul Molo di Levante del Porto di Cagliari. Un accordo trilaterale tra AdSP, Capitaneria, Difesa Servizi. Quando, poi, sarà avvenuta la stipula, Difesa Servizi chiederà in concessione la banchina, per poi affidarla unitariamente a un operatore economico che la potrà utilizzare per riempire i serbatoi e usarli come riserva, ovvero usarlo anche come stazione di rifornimento per navi.

Per quanto attiene all'argomento di cui al punto numero 5, spiega quale sia l'oggetto del contendere, ossia l'assestamento al bilancio di previsione 2020. L'AdSP ha adottato con decreto del Presidente il 27 marzo 2020, la variazione al bilancio di previsione 2020, da sottoporre, per la successiva ratifica, al Comitato di gestione. La finanziaria del 2020 ha previsto, al comma 591, che una serie di Enti, tra cui anche le AdSP, per il 2020 non potranno effettuare spese per l'acquisto di beni e servizi per un importo superiore al valore medio sostenuto per le medesime finalità negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018, come risultante dai relativi rendiconti o bilanci deliberati. Il Comitato di gestione ha approvato un bilancio di previsione che prevedeva spese per acquisti di beni e servizi per il 2020 per circa 22 milioni di euro. Dovendo applicare la norma, sottolinea che nel 2016 e nel 2017 l'Autorità di Sistema Portuale non esisteva, esistevano l'Autorità Portuale del Nord Sardegna e l'Autorità Portuale di Cagliari, i cui bilanci non possono essere semplicisticamente uniti, essendo l'Autorità di Sistema Portuale un Ente di nuova costituzione. Successivamente è intervenuta una circolare interpretativa del MEF, in base alla quale, per gli Enti di nuova costituzione, deve essere considerato il primo bilancio consolidato dell'Ente, dunque quello del 2018. La circolare interpretativa del MEF prevede che si possano aggiungere eventuali maggiori entrate, che fortunatamente nel 2019 vi sono state.

**La Dott.ssa Maria Valeria Serra – Dirigente DAB** sottolinea che il Collegio, nell'esaminare la documentazione relativa alla nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione 2020, ritiene vi sia un elemento ostativo alla formulazione del proprio parere, ossia la non approvazione, alla data odierna, da parte del Ministero, del rendiconto 2019.

**Il Presidente**, terminata la trattazione dei punti all'ordine del giorno e non essendovi ulteriori interventi, ringrazia i componenti l'Organismo di partenariato per aver partecipato e dichiara conclusa la seduta alle ore 12.30.

**Il Segretario Generale**  
Avv. Natale Ditel

**Il Presidente**  
Prof. Avv. Massimo Deiana