

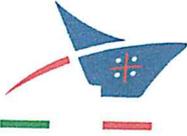
## VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2017**, il giorno **21** del mese di **dicembre** 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. 13792 del 15 dicembre 2017 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. insediamento Organismo di partenariato della risorsa mare;
2. programma attività 2018;
3. varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

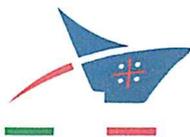
		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Prof. Avv. Massimo Deiana	X				
Comandante del Porto di Cagliari	C.V. (CP) Giuseppe Minotauro	X				
Comandante del Porto di Olbia	C.V. (CP) Maurizio Trogu	X				
<b>CATEGORIA/OO. SS.</b>	<b>MEMBRO EFFETTIVO</b>			<b>MEMBRO SUPPLENTE</b>		
a) un rappresentante degli armatori	Dott. Pierre Canu	X		Dott. Giovanni Massimiliano Consoli		X
b) un rappresentante degli industriali	Ing. Maurizio De Pascale		X	Dott. Giuseppe Ruggiu		X
c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18	Dott. Giancarlo Acciario	X		Non indicato: da indicare		
d) un rappresentante degli spedizionieri	Sig. Salvatore Plaisant		X	Sig. Giovanni Fanciulli		X
e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto;	Ing. Antonio Musso		X	Non indicato: da indicare		
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Ing. Christian Colaneri		X	Ing. Daria Piccioni		X
g) un rappresentante degli agenti e raccomandati marittimi	Dott. Michele Pons	X		Dott. Giancarlo Acciario: da sostituire		



Seduta del 21 dicembre 2017

h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Sig. Francesco Pinna		X	Sig. Roberto Acciario	X	
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	X X x	
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Dott. Francesco Galietti	X		Sig. Emanuele Garzia	X	
<b>Totale presenti</b>	<b>11</b>					
<b>Totale assenti</b>	<b>4</b>					

**RAGGIUNTO IL NUMERO LEGALE DI PRESENZE NECESSARIE PER L'INIZIO DEI LAVORI  
ALLE ORE 11:00 IL PRESIDENTE DICHIARA APERTI I LAVORI DELLA RIUNIONE**



Seduta del 21 dicembre 2017

Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Prof. Avv. Massimo Deiana, con l'assistenza del Segretario Generale f.f. Dott. Giovanni Fabio Sechi, della Dott.ssa Federica Cannas e della Dott.ssa Giovanna Maria Porcu.

**Il Presidente**, preso atto dei presenti, ai quali dà il benvenuto, dichiara aperta la riunione.

Elenca i nominativi di quanti designati e dichiara costituito ed insediato l'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'AdSP Mare di Sardegna, organismo di cui sintetizza composizione e compiti previsti dall'art. 11-bis della legge 84/94, così come introdotto dall'art. 14 del D. Lgs. 4 agosto 2016 n. 169.

Presso ciascuna Autorità di Sistema Portuale è istituito l'Organismo di partenariato della risorsa mare, composto, oltre che dal Presidente dell'AdSP, che lo presiede, dal comandante del porto ovvero dei porti, già sedi di autorità portuale, facenti parte del sistema portuale dell'AdSP, nonché da:

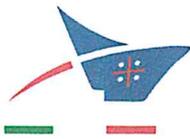
- a) un rappresentante degli armatori;
- b) un rappresentante degli industriali;
- c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18;
- d) un rappresentante degli spedizionieri;
- e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto;
- f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto;
- g) un rappresentante degli agenti e raccomandati marittimi;
- h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale;
- i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto;
- l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto.

Con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 18 novembre 2016 sono state disciplinate le modalità di designazione dei componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare nonché le modalità di svolgimento della sua attività, con particolare riguardo alle forme e ai metodi della consultazione dei soggetti interessati.

L'Organismo ha funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine:

- a) all'adozione del piano regolatore di sistema portuale;
- b) all'adozione del piano operativo triennale;
- c) alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'AdSP suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività del porto;
- d) al progetto di bilancio preventivo e consuntivo;
- e) alla composizione degli strumenti di cui all'articolo 9, comma 5, lettera l). Qualora l'Autorità intenda discostarsi dai pareri resi dall'Organismo, è tenuta a darne adeguata motivazione.

Spiega come le modalità di designazione dei componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare e le modalità di svolgimento della sua attività siano disciplinate dal decreto ministeriale 18 novembre 2016.



Seduta del 21 dicembre 2017

Inoltre, il cosiddetto “Correttivo Porti”, lo schema di decreto legislativo recante “Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016”, in corso di pubblicazione introdurrà modifiche all’articolo 11-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84: al comma 1, dopo la lettera l), aggiunta, infatti, la seguente: *“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.”*.

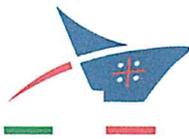
Per quanto riguarda le designazioni pervenute, fa presente che alcune categorie sono rappresentate da più associazioni. Nel caso in questione si è trattato di due categorie: armatori e rappresentanti di cui agli artt. 16 e 18: Confitarma e Fedarlinea per gli armatori e Assologistica e Assiterminal per i rappresentanti di cui agli artt. 16 e 18. Le Linee guida sul metodo e sui criteri per le designazioni dell’Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, approvate nella seduta della Conferenza Nazionale di coordinamento delle AdSP del 28.09.2017, hanno però consentito di effettuare una scelta sulla base di dati specifici.

Spiega di aver richiesto alle Associazioni Confitarma, Fedarlinea, Assologistica e Assiterminal di far pervenire i dati dei porti di competenza dell’AdSP al fine di verificare la maggiore rappresentatività in caso di designazioni plurime e che, per quanto riguarda la categoria armatori, è emersa la maggiore rappresentatività di Fedarlinea con 3.370.000 passeggeri e 4.070.000 mezzi comm.li (metri lineari) nel 2016 delle proprie associate Moby e Cin ed è stata considerata, comunque, risolutiva l’assenza di riscontro di Confitarma all’atto della firma del decreto di costituzione dell’Organismo.

Per la categoria operatori di cui agli articoli 16 e 18, invece, è risultata maggiormente rappresentativa Assiterminal con 5 imprese associate presenti in diversi porti dell’AdSP del Mare di Sardegna per un totale di 133 dipendenti, un volume d’affari nel 2016 di 8.773.314 euro, un volume di traffico nel 2016 di 8.701.381,15 ton, traffico containers di 476.428 teus, investimenti nel 2016 per 14.103.974,88 euro, a fronte di quanto comunicato da Assologistica con una sola impresa iscritta per un totale di 218 dipendenti, ricavi netti nel 2016 di 34.429.000,00 euro, traffico containers nel 2016 di 671.176 teus, investimenti netti nel 2016 per 2.071.000,00 euro. Assiterminal, pur con un numero inferiore di dipendenti e minor volume di affari, evidenzia una più diffusa e articolata presenza nei porti di competenza di questa AdSP, volumi di traffico complessivamente superiori, investimenti dichiarati molto più significativi ed una più articolata attività che riguarda non solo carichi unitizzati, ma anche rinfuse e Ro-Ro.

Prosegue dicendo che, comunque, l’AdSP per dare piena attuazione ai principi ed agli obiettivi contenuti nel Regolamento (CE) 240/2014, favorirà la massima partecipazione consultiva all’Organismo anche di altri soggetti, pubblici o privati, interessati localmente all’analisi ed alle scelte relative alla portualità ed alla logistica.

Spiega di aver convocato la riunione prenatalizia per dare completezza al processo cominciato con la nomina del Comitato di gestione, la realizzazione di un sito istituzionale e di un nuovo logomarchio identificativo dell’AdSP, la procedura di nomina dell’OIV, la predisposizione di un unico bilancio di previsione, l’unificazione dei sistemi informativi dell’Ente, del sistema di protocollazione documentale, del sistema di telefonia VOIP e videoconferenza interna fra tutti gli uffici territoriali, della piattaforma per la fatturazione elettronica e per la contabilità e del software per la gestione delle paghe e delle presenze.



Seduta del 21 dicembre 2017

Informa che la Regione Sardegna, la settimana precedente, ha fatto motivata formale istanza per l'ingresso di Arbatax nell'AdSP del Mare di Sardegna e, a tal proposito, ringrazia il Comandante Minotauro che ha dato un grande apporto con una corposa relazione tecnica della Capitaneria di porto di Arbatax.

Per quanto riguarda le ZES - Zone Economiche Speciali, spiega come tutti i consorzi industriali della Sardegna stiano lavorando per studiare insieme possibili soluzioni. La Regione, infatti, deve formulare la proposta di istituzione della ZES, specificando le caratteristiche dell'area identificata. Il soggetto per l'amministrazione dell'area ZES è identificato in un Comitato di indirizzo presieduto dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale che si avvale del Segretario generale dell'AdSP per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali. In Sardegna avrebbe dovuto essere compresa in un'area di 1200 ettari ed ora si è giunti a 3600. In sintesi benefici fiscali, semplificazioni, rapporti con i porti. Se il porto di Arbatax non facesse parte dell'AdSP risulterebbe alquanto problematico gestirlo con la ZES ad esso connessa.

Sottolinea come la presenza delle organizzazioni sindacali rappresenti un contributo molto importante per l'Organismo e spera, in tempi brevi, di sottoporre sia all'Organismo che al Comitato di gestione lo schema di nuova pianta organica che - sottolinea - partirà da un livello professionale dell'AdSP molto elevato, il POT, le problematiche del lavoro portuale, il PRSP, piano regolatore non solo dei singoli porti ma dell'intero sistema portuale.

Informa, a tal proposito, che grazie al Correttivo porti, in corso di pubblicazione, fino all'approvazione dei piani regolatori di sistema portuale, sono ammesse varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti, purché la loro adozione da parte del Comitato di gestione avvenga entro il 31 dicembre 2019. Varianti che prevedono interventi di natura infrastrutturale e improcrastinabili, il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo dei porti, finalizzate anche alla qualificazione funzionale del porto e sottoposte al medesimo procedimento previsto per l'approvazione delle varianti-stralcio di cui all'articolo 5, comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Afferma che avere un sistema di gestione unitaria può liberare energie positive e valorizzare ciascun porto.

Ricorda che in serata sarà a Porto Torres per la firma del protocollo d'intesa con la Regione ed il Comune di Porto Torres relativamente al mercato ittico.

Sottolinea che il porto di Cagliari ha il suo Piano Regolatore approvato, uno dei 6 approvati in Italia, che prevede grande sviluppo per la zona del porto canale, con lavori di un centinaio di milioni di euro con progettazioni esecutive, ma è tutto bloccato perché il porto di Cagliari sarebbe privo di autorizzazioni paesaggistiche. Non è stato possibile, per esempio, risolvere, per quanto riguarda la zona franca, il problema della recinzione dei primi sei ettari di zona franca. Si tratta di un'area a 270 m dal mare che rientrava per 30 metri all'interno della zona protetta da vincolo paesaggistico, quindi il Cacip ha rimodulato il progetto, retrocedendo di 30 m.

Dichiara di aver fatto presente anche in Assoporti nei giorni precedenti, in sede di conferenza dei Presidenti, che non sia possibile procedere in tale maniera. La predisposizione del PRSP richiederà, quindi, un imponente lavoro con grande dispendio di energia.



Seduta del 21 dicembre 2017

Cita l'esempio del porto di Olbia, che sta rischiando l'impraticabilità, per il quale dopo complessa e laboriosa procedura, si sta riattivando la convenzione con ISPRA, a cui sarà affidato l'incarico di individuare a un sito in alto mare dove immergere i residui di dragaggio.

Ricorda che l'Organismo di partenariato, come da Decreto Ministeriale 18 novembre 2016 deve essere convocato almeno quattro volte l'anno, ma precisa che sarà sua intenzione convocarlo più spesso, oltre quanto previsto dal decreto e, comunque, ogni qual volta verrà richiesto.

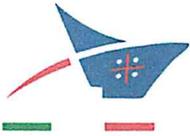
Il Presidente chiede ai componenti di fare i propri interventi e di esprimere le proprie osservazioni.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco** afferma la necessità di dismettere i panni delle vecchie autorità portuali di Olbia, Porto Torres o Cagliari per calarsi completamente dentro la riforma, altrimenti non sarà possibile "fare sistema".

Siccome - precisa - la legge di riforma consegna un quadro diverso, riaspetto al passato, dal punto di vista dell'amministrazione dei porti, cancellando i comitati portuali, sono stati creati il Comitato di gestione e l'Organismo di partenariato, che dovrà comunque proseguire sul solco tracciato dai comitati portuali, il Presidente dovrà tenere conto dell'apporto di chi lavora in porto. Precisa che in Sardegna la riforma non stravolge il quadro esistente, perchè i porti sardi hanno tutti delle specificità che derivano storicamente da ciò che è transitato in quei porti: la realtà di Cagliari più portata al traffico containers ed il sistema portuale del nord Sardegna, per ragioni geografiche, orientato soprattutto verso il traffico passeggeri. Prosegue affermando che all'interno di un'organizzazione di questo genere fare sistema è possibile, perchè l'AdSP del Mare di Sardegna non sconta come il sistema ligure o toscano una rivalità tra porti per medesime tipologie di traffico. Entrando nello specifico di alcuni argomenti trattati dal Presidente, per quanto riguarda la composizione dell'Organismo di partenariato, fa presente che la partecipazione è stata estesa dal Correttivo porti ad 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. Sulla possibilità di estendere la partecipazione ad altri soggetti, sottolineando come in alcune Autorità di sistema portuale sia stata inventata la figura di invitati permanenti estesa ad altre associazioni, afferma che abbia senso che l'Organismo di partenariato estenda la partecipazione quando vengono discussi specifici temi. Prosegue affermando che senza uno strumento di pianificazione vengono bloccate tutte le iniziative di sviluppo. Cita le emergenze infrastrutturali a Porto Torres ed il problema dei fondali ad Olbia che sta facendo correre il rischio al porto di essere messo out. Si fatica ad attrarre traffici nei nostri porti. Cagliari ha il problema del parere della soprintendenza, Olbia quello della VAS. Cita questo caso perchè lo conosce meglio, ma ovviamente afferma che sono necessari pianificazione e sviluppo per tutte le realtà portuali della Sardegna. Per quanto riguarda l'accorpamento delle due ex autorità portuali di Olbia e Cagliari e l'organizzazione della struttura afferma che ci saranno occasioni per confortarsi.

Per quanto riguarda il lavoro portuale a Cagliari, auspica la nascita quanto prima dell'agenzia del lavoro, ai sensi dell'art. 17, comma 5 della Legge 84/94. Ci sono ancora sofferenze non sanate dei lavoratori portuali che meriterebbero uno sguardo d'attenzione.

**Il rappresentante degli armatori Pierre Canu** sottolinea come la categoria armatori abbia da sempre collaborato in maniera attiva con l'Autorità portuale e con l'Autorità marittima, che ringrazia



Seduta del 21 dicembre 2017

pubblicamente. Si complimenta con il Presidente che, pur essendosi insediato da pochi mesi, ha offerto una fotografia completa e precisa di tutti gli argomenti e le priorità da affrontare. Approfitta per fare gli auguri per le imminenti festività.

**Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario** informa che durante il recente incontro avuto con il Dott. Ivano Russo, della Segreteria del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è emerso un quadro poco rassicurante, in quanto quest'ultimo è stato categorico sulla scelta fatta nei confronti di Gioia Tauro, quale porto di transhipment, mentre è soddisfatto per tutto il resto e per la metodologia del lavoro che sarà portato avanti. Sostiene che il ruolo dei componenti è anche e soprattutto quello di rappresentare problematiche per condividerle e cercare insieme possibili soluzioni. Se è vero che ci saranno grandi investimenti nel porto di Gioia Tauro questo porterà ad una devianza politica. Per quanto riguarda la firma in serata a Porto Torres del protocollo d'intesa tra Regione, Comune di Porto Torres ed AdSP del Mare di Sardegna, che segna il passaggio ufficiale della struttura dall'ente comunale all'AdSP per essere riqualificata e completata, sarà sua cura far avere al Presidente dati statistici sul traffico del pescato a Porto Torres. Benissimo, infatti, prendere in carico la struttura del mercato a Porto Torres, ma francamente è necessario riflettere bene sul discorso del mercato. Assurdo che all'interno del porto industriale ci sia una secca a 5 m, escavo fu fatto intorno ma non fu completato. Quella secca è di fondamentale importanza, ci sono grossi problemi in quanto zona sic. Operatività, quindi, necessaria, per superare scogli burocratici. Conclude augurando a tutti buone feste.

**Il Presidente** informa che sulla questione del traffico di transhipment si stanno mettendo in campo tutte le energie e sarà un tema da affrontare in una riunione ad hoc.

Afferma sia necessario avere la capacità di pensare che un porto di puro transhipment come è stato pensato anni fa a Cagliari, oggi è stato superato dalle dinamiche mondiali del traffico di transhipment. Il porto canale di Cagliari è un porto di transhipment puro, funziona come una piattaforma logistica. Le grandi navi in arrivo, ad esempio dall'Estremo Oriente, scaricano i containers che poi quelle più piccole ricaricano per trasportarli ovunque nel Mediterraneo. Il problema è che se sino a qualche anno fa queste grandi navi trasportavano al massimo ottomila container ora sono dei mostri che arrivano ad oltre ventimila ed hanno un'esigenza: approdare in un porto che sia più vicino possibile a quello di partenza e che rappresenti l'accesso anche via terra ad un territorio vasto e quindi ad un mercato ampio. Non a caso le navi in arrivo dall'Oriente, entrando da Suez, vanno al Pireo dove i cinesi hanno investito miliardi. La stessa cosa accade per quelle che arrivano da Gibilterra, scelgono Tangeri o la Spagna con Algeciras. Il porto si può rilanciare, ma in questo scenario immaginare che possa essere esclusivamente uno scalo di transhipment puro è una scommessa persa. Bisogna sviluppare la capacità tecnica e mantenere il massimo appeal possibile, migliorando le gru e facendo tutto ciò che serve, ma si devono anche avere prospettive innovative.

Spiega che il progetto per la realizzazione di una struttura da destinare a mercato ittico a Porto Torres nasce diversi decenni fa, ma la situazione odierna del settore è molto cambiata: nel corso dell'ultimo decennio, infatti, l'indotto del pescato del Golfo dell'Asinara ha subito notevoli cali e, pertanto, l'originaria impostazione della struttura appare ormai obsoleta e sovradimensionata rispetto alle attuali esigenze del settore pesca. Il Comune di Porto Torres non possiede attualmente le risorse per poter completare l'opera e renderla funzionale, quindi è necessario sistemare



Seduta del 21 dicembre 2017

l'immobile e destinarlo ad una nuova e più funzionale finalità. Con la firma del protocollo d'intesa fra la RAS, il Comune di Porto Torres e l'AdSP sarà possibile tenere conto sia delle esigenze delle attività portuali che di quelle della pesca.

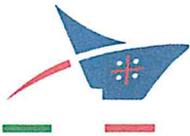
**Il C.V. (CP) Maurizio Trogu** interviene dichiarando che più di una volta ha rappresentato la preoccupazione per la rappresentatività dell'autorità marittima del Nord Sardegna in questo Organismo rispetto alla centralità di Cagliari. Ringrazia il Presidente per aver dato rassicurazioni in merito a ciò ed anche ad altre problematiche e sottolinea di tenere particolarmente ad essere sempre presente in prima persona, ogni qual volta gli impegni istituzionali glielo consentiranno, perché fare sistema significa essere presenti e dare la massima disponibilità. Augura buone feste a tutti.

**Il Presidente** interviene per segnalare che con il Correttivo porti è stata solo parzialmente risolta la criticità della rappresentanza e ricorda che l'AdSP del Mare di Sardegna è l'unica Autorità con due direzioni marittime. Vi è una certa ambiguità nella formula che ha istituito i comitati di gestione, ora nel correttivo è previsto che non sia più un rappresentante dell'autorità marittima ma il direttore marittimo nella cui giurisdizione rientra il porto sede dell'Autorità di sistema portuale e, su designazione di quest'ultimo, dal rappresentante dell'autorità marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'Autorità di sistema portuale, fermo restando il diritto di voto limitato a uno dei componenti dell'autorità marittima e nelle sole materie di propria competenza. Si confida in un'interpretazione autentica sul concetto di "materie di propria competenza". Il direttore marittimo può farsi supportare da comandanti di altri porti, qualora dovessero essere trattati argomenti specifici di quei porti.

**Il C.V. (CP) Giuseppe Minotauro** fa presente di avere proseguito finora nello svolgimento delle proprie funzioni amministrative per quanto riguarda i porti di Oristano e Portovesme, al fine di consentire il regolare espletamento delle attività nei suddetti porti e di essere in attesa di effettuare il passaggio di consegne all'AdSP. Augura buone feste a tutti.

**Il rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi Michele Pons**, nello specificare che gli agenti marittimi rappresentano gli interessi degli armatori italiani ed esteri, garantisce la massima disponibilità da parte degli agenti marittimi all'interno del nuovo Organismo di partenariato.

Relativamente all'incontro avuto a Roma con Ivano Russo per discutere del porto canale di Cagliari, fa presente che la categoria degli agenti marittimi è molto preoccupata per la riduzione del traffico dei container che, inevitabilmente, avrà ripercussioni sui posti di lavoro. Ivano Russo è stato chiaro: la Hapag-Lloyd non utilizzerà più Cagliari come scalo ma punterà le rotte su porti concorrenti: Grecia, Tangeri, Alessandria d'Egitto e Gioia Tauro. Gli armatori, a parità di costi e servizi, preferiscono scali con caratteristiche logistiche migliori. Il traffico sarà deviato a Gioia Tauro dove, grazie alla rete ferroviaria, è possibile spedire i contenitori nel Nord Europa. A Cagliari, invece, per smistare i contenitori si utilizzano le piccole e più costose navi *feeder*. Ribadisce le preoccupazioni della categoria. A Cagliari non si riesce ad attrarre armatori. È vero che il traffico e la nuova alleanza tra compagnie stanno cambiando, però Ivano Russo ha detto che se si riuscirà ad investire su un porto attrezzato, con una Zona franca, nuove gru adatte per la movimentazione dei container trasportati in mezzi sempre più grandi, dragaggi, bunkeraggi, niente vieta che anche gli armatori possano investire. Pur non essendo presenti nella Grande Alleanza degli armatori, nessuno vieta di



Seduta del 21 dicembre 2017

rimboccarsi le maniche e tenere un porto attrezzato e costi al massimo contenuti. Ringrazia ed augura buone feste a tutti.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto William Zonca** evidenzia l'importanza del tavolo e afferma che qualcosa è cambiato rispetto al passato, considerato che ora si parla di sistema. Auspica che dal tavolo possa costituire un luogo nel quale si discuta di sviluppo per i porti, programmazione, investimenti, decisioni su come gestire i porti, concessioni orientate allo sviluppo. Sottolinea il ruolo importante dell'Organismo di partenariato nei rapporti con le Istituzioni che dovranno essere coinvolte, sollecitate, chiamate in causa, non ultimo sulla questione del porto canale, una partita che non si esaurisce certo tra armatori e terminalisti. I sindacati sono a disposizione per lavorare in tal senso. Conclude augurando a tutti buone feste.

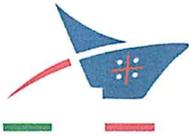
**Il rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto Francesco Galiotti** afferma di essere lieto di essere presente nell'Organismo di partenariato e ricorda di far parte di Clia, l'organizzazione internazionale che racchiude al suo interno oltre 60 compagnie di crociera. Il sistema Sardegna, insieme a Civitavecchia e Venezia è uno dei tre poli monitorati da Clia per l'attività crocieristica. Conclude, augurando buone feste.

**Il rappresentante supplente degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto Emanuele Garzia** afferma di essere colpito, in particolar modo, da uno degli argomenti trattati: le Zes – Zone Economiche Speciali istituite con Legge 3 agosto 2017, n. 123. Sottolinea come sull'argomento ci sia ancora confusione. L'Avv. Maurizio D'amico, uno dei maggiori esperti di ZES, durante un incontro alla presenza dell'Assessore regionale degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica Cristiano Erriu, ha chiarito molti dubbi. In Sardegna sarà possibile creare solo una o due ZES. Una ZES principale a Cagliari a cui collegare altre zone del territorio. Attualmente esistono due progetti di ZES e 206 milioni di euro messi in campo.

**Il Presidente** ricorda che la legge prevede sia la Regione a formulare la proposta di istituzione della ZES, specificando le caratteristiche dell'area identificata. Può essere una ma anche estesa e frazionata. Potrebbe essere una collegata al porto Sardegna e partirebbe dal porto *core* per comprendere tutti gli altri porti che hanno un loro entroterra.

Una nota positiva è rappresentata dai vari consorzi industriali che tutti insieme hanno messo in campo un tavolo per studiare soluzioni. Si partirà con una ZES che può essere una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, che comprenderà almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Corrado Pani** ricorda di essere stato designato dalla Cisl e presenta il collega supplente Gianluca Langiu. Rimarca la necessità di un tavolo di questo genere e ringrazia il Presidente per la celerità con la quale sono stati costituiti sia il Comitato di gestione che l'Organismo di partenariato della risorsa mare, a pochi mesi dal suo insediamento il 17 luglio 2017. Ricorda di rappresentare i lavoratori, ci sono le aziende che lavorano, ma ci sono anche i lavoratori e le organizzazioni sindacali portano il proprio contributo. Sostiene sia necessario lavorare tanto, cita come esempio i porti di Oristano, Portovesme, Sant'Antioco e che sia importante lavorare in sinergia per trovare soluzioni alle problematiche che verranno portate al



Seduta del 21 dicembre 2017

tavolo. In merito alle componenti aggiuntive di cui parlava il Presidente, chiede se sia possibile che le parti sociali partecipino al comitato di gestione, anche solo come auditori. Approfitta per augurare a tutti buone feste.

**Il Presidente** ringrazia tutti e specifica, in merito alla richiesta di Corrado Pani, che tecnicamente appare di difficile realizzazione, perché è prevista la partecipazione di tutta una serie di soggetti già individuata. Sottolinea come in data odierna non è stata data una forma strutturata alla riunione ma nelle successive riunioni verranno affrontati meglio alcuni argomenti. Bisogna cercare di proporre il nostro porto come un porto in cui il transhipment non sarà il traffico primario, ma un porto dove si fanno tante attività, più moderne, che magari cinque anni fa non esistevano. Bisogna puntare maggiormente sul traffico dei semirimorchi che presto verranno trasferiti dal porto storico al porto canale, dove sono già state spostate le rinfuse: in entrambi questi settori le prospettive di crescita sono molto interessanti. Ringrazia gli Uffici per aver lavorato alacremente per consentire la destinazione di 2 milioni di euro per l'abbattimento delle tasse di ancoraggio.

Informa di aver siglato un protocollo d'intesa sulle crociere con il Comune di Cagliari, il terminalista Cagliari Cruise Port, la Sogaer, la Città Metropolitana di Cagliari, per organizzare nel modo migliore l'accoglienza dei turisti. Cagliari ha dimostrato di essere uno scalo competitivo e i numeri sono lusinghieri, ma ci si muove all'interno di un mercato che ha bisogno sempre più di servizi, bisogna sempre cercare di dare qualcosa in più sull'accoglienza, sull'agibilità della città e sul livello qualitativo dei servizi. Bisogna essere capaci di trovare qualcosa di innovativo, come nel caso delle persone con mobilità ridotta. Spesso sono costrette a rimanere a bordo, ma si trovano soluzioni perché l'accoglienza del porto e della città sono fondamentali.

Dichiara che l'AdSP è sostanzialmente favorevole al GNL. Un deposito costiero per il Gas naturale liquido, collocato nella posizione tecnicamente più funzionale e meno impattante, è fondamentale per il rifornimento delle navi che nel 2020 dovranno usarlo nelle vicinanze dei porti e si sta lavorando anche con gli operatori che hanno qualche difficoltà, per superare le criticità, al netto dei comitati per il no. Ringrazia ed augura buone feste a tutti. Terminata la trattazione dei temi all'ordine del giorno e non essendovi altri interventi, Il Presidente dichiara chiusa la seduta alle ore 12.45.

<b>Il Segretario Generale f.f.</b>	<b>Il Presidente</b>
<i>Dott. Giovanni Fabio Sechi</i>	<i>Prof. Avv. Massimo Deiana</i>