

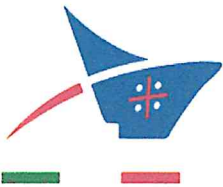
VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2019**, il giorno **1** del mese di **luglio** in Cagliari (Provincia di Cagliari), alle ore 11.00 in prima convocazione e alle ore 11.30 in seconda convocazione, presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente con nota n. 12542 del 24 giugno 2019, 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. Informativa Situazione Porto Canale;
2. CICT_Decadenza concessione ex art. 18 e revoca autorizzazione ex art. 16;
3. Informativa Terminale marittimo dell'Isola Bianca in concessione alla Sinergest Olbia S.p.A._Differimento al 31 dicembre 2019 data di scadenza licenza provvisoria n° 12/2018;
4. 1^ nota di assestamento e variazione bilancio di previsione 2019;
5. Variazione programma triennale dei lavori 2019-2021 ed elenco annuale 2019 e variazione del programma biennale dei servizi e delle forniture 2019-2020;
6. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

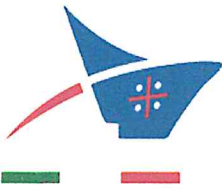
| | | Presente | Assente | | Presente | Assente |
|--|---------------------------------|----------|---------|-------------------------------------|----------|---------|
| Presidente AdSP | Prof. Avv. Massimo Deiana | X | | | | |
| Comandante del Porto di Cagliari | C.V. (CP) Giuseppe Minotauro | | X | C.V. (CP) Massimo Di Martino | X | |
| Comandante del Porto di Olbia | C.V. (CP) Maurizio Trogu | | X | C.V. (CP) Raffaele Esposito | X | |
| CATEGORIA/OO. SS. | MEMBRO EFFETTIVO | | | MEMBRO SUPPLENTE | | |
| a) un rappresentante degli armatori | Dott. Pierre Canu | X | | Dott. Giovanni Massimiliano Consoli | | |
| 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 | | | Dott. Stefano Fercia | X | |



| | | | | | | |
|---|--|------------|---|--|---|--|
| f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto | Ing. Pier Paolo Olla | | X | Ing. Michele Volpicella | | |
| g) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi | Dott. Michele Pons | X | | Sig. Alberto Sini | | |
| h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale | Sig. Francesco Pinna | X | | Sig. Roberto Acciario | | |
| 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 | |
| l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto | Dott. Francesco Galietti | | X | Sig. Emanuele Garzia | X | |
| l -bis un rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'articolo 17 designato dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali - ANCIPI o dalle altre associazioni di categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale | Sig. Roberto Brugattu | X | | Sig. Sandro Massidda | | |
| Totale presenti | | 13/16 | | | | |
| Totale assenti | | | | | | |

Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Prof. Avv. Massimo Deiana, con l'assistenza del Segretario Generale Avv. Natale Ditel, dell'Ing. Alessandra Mannai e della Dott.ssa Federica Cannas. Partecipano, con un proprio rappresentante stabile senza diritto di voto: Consorzio Industriale Provinciale Sassari (Dott. Gian Franco Dessi), Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari (Avv. Salvatore Mattana).

Il Presidente, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, dichiara aperta la seduta alle ore 11.45. Chiede di invertire l'ordine del giorno, e di rinviare la trattazione degli argomenti relativi alla crisi del Porto Canale alla fase conclusiva della seduta. Il verbale della seduta del 17.04.2019, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.



PUNTO NUMERO 4 ALL'ODG: 1^ NOTA DI ASSESTAMENTO E VARIAZIONE BILANCIO DI PREVISIONE 2019

Il Presidente introduce l'argomento all'ordine del giorno e cede la parola alla Dott.ssa Maria Valeria Serra. **Dott.ssa Maria Valeria Serra** illustra la 1^ nota di assestamento e variazione bilancio di previsione 2019, spiegando che l'articolo 14, comma 1, del Regolamento di Amministrazione e Contabilità, prevede che, entro il mese di luglio di ciascun anno, venga deliberato l'assestamento del bilancio dell'esercizio in corso, al fine di adeguare il bilancio di previsione alle risultanze contabili dell'esercizio concluso. Per tale motivo l'Ente ha provveduto a rideterminare gli stanziamenti di cassa per l'esercizio in corso in base ai residui attivi e passivi effettivi risultanti dal Conto Consuntivo 2018, approvato dal Comitato di Gestione con Delibera n. 3 del 17.04.2019 e in corso di approvazione da parte dei Ministeri vigilanti, rispettivamente pari a € 53.544.200,89 e € 42.286.102,39. Spiega che l'Ente ha verificato le previsioni ai capitoli del bilancio corrente sulla base delle esigenze manifestate nell'esercizio in corso e ha proposto di apportare le variazioni, in competenza e cassa, che hanno interessato sia capitoli di entrata che capitoli di spesa. Sui capitoli delle entrate sono state proposte variazioni complessive di € 1.882.660,00, di cui € 70.000,00 alle entrate correnti, € 1.364.900,00 alle entrate in conto capitale ed € 447.760,00 alle entrate per partite di giro. Sui capitoli di spesa le variazioni complessive proposte sono pari a € 12.609.172,89, di cui € 1.771.229,82 per le spese correnti, € 10.390.183,07 per le spese in conto capitale ed € 447.760,00 per partite di giro. Tutte le variazioni introdotte in entrata e in uscita, sono state analiticamente esaminate nella relazione dell'Ente trasmessa all'Organismo. Il Collegio dei Revisori ha espresso parere favorevole all'approvazione da parte del Comitato di gestione della 1^ nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione 2019.

Il Presidente chiede se vi siano interventi e cede la parola al Dott. Giancarlo Acciario.

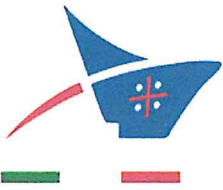
Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Dott. Giancarlo Acciario chiede di poter ricevere la documentazione con maggiore anticipo.

Il Presidente spiega che la nota di variazione è accompagnata da una relazione del Collegio dei revisori, il quale si è potuto riunire solo in data 27 giugno 2019, quindi si è preferito attendere sino a tale data per poter trasmettere la 1^ nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione 2019 unitamente alla relazione dei revisori. Chiede se vi siano ulteriori osservazioni o richieste di chiarimenti in merito. Nessuno dei componenti l'Organismo formula osservazioni. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero 4 all'Ordine del Giorno, esprime il proprio "consensus".

PUNTO NUMERO 5 ALL'ODG: VARIAZIONE PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI 2019-2021 ED ELENCO ANNUALE 2019 E VARIAZIONE DEL PROGRAMMA BIENNALE DEI SERVIZI E DELLE FORNITURE 2019-2020

Il Presidente introduce l'argomento all'ordine del giorno, elencando i vari interventi ricompresi nella variazione al programma triennale dei lavori 2019-2021, all'elenco annuale 2019 e al programma biennale dei servizi e delle forniture 2019-2020. Dopo averne illustrato i contenuti, chiede se vi siano interventi od osservazioni o richieste di chiarimenti.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Sig. Francesco Monaco interviene relativamente al tema dei fondali, la cui situazione ritiene sia da considerare con attenzione. Fa presente che nelle infrastrutture del Porto di Olbia vi sono opere da completare che potrebbero accogliere i materiali di escavo. Suggestisce una verifica al riguardo, perché la proposta che sta avanzando è strettamente legata al piano regolatore del porto di Olbia, adottato dal Comitato portuale dell'ex AP di Olbia e Golfo Aranci. Ritiene che l'ADSP possa riprendere la pratica del piano regolatore del porto di Olbia, dal punto esatto in cui è stata



lasciata, non subordinandola all'approvazione del piano portuale strategico di sistema. Reputa necessario cercare ogni possibile soluzione per approvare definitivamente il piano regolatore del Porto di Olbia e Golfo Aranci. Il porto ha potenzialità notevoli e portare a compimento le opere iniziate garantirebbe, da un punto di vista dello sviluppo e dell'occupazione, una situazione molto stabile negli anni. Afferma che nel cosiddetto "Correttivo porti" è stata prevista la possibilità di approvare, entro il 31 dicembre 2019, quei progetti necessari per la sicurezza o lo sviluppo del porto, partendo dai piani regolatori approvati. Chiede di capire se, sulla base delle norme e disposizioni vigenti, si possa dare risposta agli investimenti nel porto di Olbia.

Il Presidente, in merito al materiale di risulta dei dragaggi, afferma che l'AdSP non ha a disposizione casse di colmata. Il porto di Olbia, diversamente da altri porti, non ha sostanzialmente grandi opere infrastrutturali, trattandosi di un porto naturale. Informa di aver richiesto al commissario del Porto di Livorno – porto che ha vasche di colmata molto capienti - la disponibilità di poter usufruire della cassa di colmata del porto di Livorno. Ad Olbia non vi sono opere di progettazione che possano assorbire quantità accettabili di questo materiale. Per quanto riguarda il piano regolatore portuale di Olbia è stato fatto un lavoro importante, ma al momento dell'entrata in vigore della legge istitutiva delle AdSP, non era ancora entrato in vigore. La legge stabilisce in maniera chiara che i piani in vigore siano salvi, i piani non in vigore vengano annullati e si riparta da zero. Nulla osta all'utilizzo del lavoro svolto in precedenza, ma prima deve essere redatto il DPSS (documento di pianificazione strategica di sistema). Solo per i piani approvati si ha tempo fino al 31/12/2019 per fare gli adeguamenti tecnico funzionali e le varianti di piano. Informa che si stanno facendo adeguamenti tecnico funzionali e varianti per l'unico porto con un piano regolatore approvato, cioè Cagliari. Informa che il giorno successivo i Presidenti e i Segretari generali delle AdSP sono stati convocati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per discutere dei piani regolatori portuali e delle modalità con cui realizzare le varianti. In secondo luogo, su input del Ministero, relativamente alle linee guida per la realizzazione dei documenti di pianificazione strategica di sistema, ai quali si sta lavorando.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Sig. Francesco Monaco auspica che il piano regolatore del porto di Olbia e Golfo Aranci, venga ripreso, perchè la legge fa riferimento a PRP adottati. **Il Presidente** chiede se vi siano ulteriori osservazioni o richieste di chiarimenti in merito. Nessuno dei componenti l'Organismo formula osservazioni. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito ai punti numero 5 all'Ordine del Giorno, esprime il proprio "consensus".

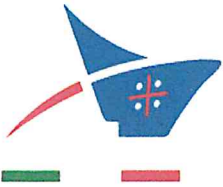
PUNTO NUMERO 3 ALL'ODG: INFORMATIVA TERMINALE MARITTIMO DELL'ISOLA BIANCA IN CONCESSIONE ALLA SINERGEST OLBIA S.P.A._DIFFERIMENTO AL 31 DICEMBRE 2019 DATA DI SCADENZA LICENZA PROVVISORIA N° 12/2018

Il Presidente dà l'informativa sul differimento al 31 dicembre 2019 della data di scadenza della licenza provvisoria n° 12/2018-terminale marittimo dell'Isola Bianca in concessione alla Sinergest Olbia s.p.a.. E' stata pubblicata la call pubblica per la stimolazione di mercato per presentare proposte di finanziamento ai sensi dell'art. 183, comma 15 della Legge sugli Appalti, per la concessione della stazione marittima di Olbia e di tutte le attività connesse al traffico commerciale dell'Isola Bianca, il cui termine è il 19 settembre 2019. L'AdSP aveva prorogato alla Sinergest la concessione fino al 30 giugno 2019, ma, per consentire di terminare il procedimento, informa l'Organismo e nel pomeriggio il Comitato di gestione, del differimento al 31 dicembre 2019 della data di scadenza della licenza provvisoria.



PUNTO NUMERO 1 ODG: INFORMATIVA SITUAZIONE PORTO CANALE e PUNTO NUMERO 2 ALL'ODG: CICT_DECADENZA CONCESSIONE EX ART. 18 E REVOCA AUTORIZZAZIONE EX ART. 16

Il **Presidente** ricostruisce brevemente le ultime vicende legate alla concessione alla società C.I.C.T. S.p.A., titolare di una concessione demaniale marittima ex art. 18 L. 84/94 e ss.mm.ii., per svolgere operazioni portuali nel Porto Canale di Cagliari, correlata alla licenza d'impresa portuale di cui all'art. 16 della medesima legge. Spiega che la predetta concessione comporta la verifica annuale del programma operativo pluriennale presentato dalla società, nel quale, per il quadriennio 2017/2020, la CICT ha previsto lo stesso livello di movimentazioni del 2016, pari a circa 675.000 Teus. Dalla comparazione dei dati del programma operativo pluriennale con le risultanze dichiarate per l'anno 2017 era già stato riscontrato un calo dei volumi pari al 35%, in ragione del quale la CICT aveva presentato una relazione sull'evoluzione del mercato e delle previsioni dei volumi. Alla luce di quanto evidenziato nella relazione, l'AdSP, nel mese di settembre 2018, ha chiesto alla C.I.C.T. di voler fornire informazioni in merito al mancato raggiungimento dell'obiettivo annuale. La CICT, nel mese di ottobre 2018, nel ribadire le difficoltà correlate all'evoluzione del mercato di riferimento, ha comunicato di essere impegnata in avanzate discussioni commerciali con la nuova tipologia di clientela ed impegnata a valutare attentamente le soluzioni migliori per lo sviluppo futuro, confidando di trovare presto l'accordo. L'AdSP, nel mese di marzo 2019, verificato, anche per il 2019, il crollo delle movimentazioni, ha chiesto assicurazioni in merito alla ripresa dei traffici per l'anno in corso. La CICT, in data 2 aprile 2019 ha rappresentato l'impossibilità di finalizzare accordi nel breve periodo e, pertanto, l'inattuabilità del programma operativo previsto per il 2019 e, conseguentemente, l'incapacità di garantire, anche successivamente, una ripresa delle movimentazioni. L'AdSP, il 3 aprile 2019, ha comunicato alla CICT l'intendimento di dichiarare la revoca della licenza d'impresa per il mancato e reiterato rispetto degli impegni assunti nel programma operativo e, conseguentemente, la decadenza dalla concessione. La CICT, senza fornire le informazioni richieste dall'AdSP, nel mese di maggio 2019 ha comunicato di aver provveduto a coprire le perdite e a ricostituire il capitale sociale, confermando il proprio impegno per risolvere la crisi dello scalo. Sulla questione relativa alla crisi del Terminalista è intervenuto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, coordinando diversi incontri tra i soggetti pubblici e privati coinvolti. In data 6 giugno 2019, l'Autorità, atteso il tempo trascorso e la gravità delle problematiche, ha intimato a CICT di riscontrare entro il termine del 20 giugno 2019, provvedendo, altresì, a voler fornire ogni informazione in merito alle decisioni ufficialmente assunte sul futuro della concessione. In data 11 giugno 2019, la CICT, riconoscendo il conclamato stato di crisi, ha fatto riferimento, senza peraltro indicarle, alle decisioni assunte in data 07.06.2019 dal Consiglio di Amministrazione, senza fornire gli elementi di cognizione richiesti dall'Autorità. In data 19 giugno 2019, CICT ha reso formalmente nota la decisione del Consiglio di Amministrazione, ossia la riduzione del personale dell'intera forza lavoro impiegata da CICT, pari a 210 unità, con conseguente cessazione dell'attività entro e non oltre il 31.08.2019. In data 26 giugno 2019, l'AdSP – considerato che la CICT non ha prodotto controdeduzioni a seguito delle richieste formulate, ma, di fatto, ha rappresentato ulteriori elementi idonei a confermare l'intendimento espresso dall'Ente nella surrichiamata nota del 03.04.2019 - ha comunicato di dovere necessariamente assumere le determinazioni del caso. La Società ha, quindi, disatteso gli impegni assunti in sede di programma operativo 2017/2020 e ha dichiarato l'impossibilità di garantire la ripresa delle movimentazioni. Informa che il Comitato di gestione è stato convocato nel pomeriggio per deliberare sulla revoca della licenza d'impresa e conseguente decadenza dalla concessione di CICT. Informa di avere ricevuto questa mattina una mail dal Vice Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, della quale dà lettura: *"...nella riunione di ieri (giovedì 27.06.2019) i sindacati in relazione alla crisi del porto commerciale di Cagliari hanno chiesto il rinvio del punto inserito all'ordine del*



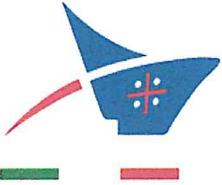
giorno del prossimo comitato portuale relativo alla decadenza della concessione ai sensi della legge 84/94 alla società Cl.C.T.. Attese le interlocuzioni in corso relativamente alla vertenza in atto, si prega di soprassedere". Chiede all'Organismo di esprimersi in merito.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Dott. Giancarlo Acciario interviene per informare il Comitato della sua nomina nel Consiglio direttivo di Assiterminal. Fa presente che durante l'assemblea ha chiesto ai partecipanti se fossero a conoscenza della crisi del porto canale di Cagliari e se vi fossero eventuali interessi da manifestare. Purtroppo, le risposte sono state negative: cioè il trashipment per Cagliari è finito. Condivide la fermezza con la quale reagire, - i lavoratori, chiaramente, sono la parte più delicata -, ma si ha il dovere di capire se vi siano possibilità per modificare le cose, perché non si possono mantenere in piedi strutture in assenza di lavoro, quindi anche i lavoratori dovranno essere pronti nel cambiare attività. Da operatore ritiene sia doveroso fare tutti i tentativi possibili per rilanciare il porto, verificare se la continuità della gestione operativa dei contenitori sia l'unica e aprire l'ipotesi di pubblicità di questa situazione, salvaguardando i lavoratori. Chiede al Presidente di decidere con tutta la coscienza del caso, ovviamente seguendo le direttive che la legge impone.

Il Presidente precisa meglio. A fronte di un Comitato di gestione convocato per tempo, con un punto ben preciso all'ordine del giorno, è disponibile a rinviare la discussione ad una successiva seduta, tenendo conto del fatto che, comunque, il Comitato avrebbe adottato una delibera non immediatamente esecutiva, ma legata ad un successivo decreto del Presidente. Una soluzione che in qualche modo avrebbe salvato entrambe le esigenze. Poi se nei sessanta giorni dal primo luglio al 30 agosto vi fosse qualche novità e le interlocuzioni governative, sindacali producessero nuovi sviluppi, si sarà pronti a riconvocare un comitato di gestione. Operando una valutazione degli interessi in campo, ritiene che tale soluzione possa essere sostenibile, quindi è pronto a prenderla in considerazione. Cede la parola al rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant ritiene non si possa attendere a lungo. Crede che il sistema di spedizione delle merci tramite contenitori, grazie al quale si vende fuori dalla Sardegna, debba avere garanzie. Ritiene sia problematico ritornare indietro e non utilizzare più il sistema containers. Poi si tratta di salvaguardare le famiglie dei lavoratori di Cagliari, più tutte le altre famiglie della filiera. Cagliari è il porto della Sardegna, dei prodotti sardi, può comunicare con il resto del mondo. Quindi invita il Presidente a cercare soluzioni alternative per consentire a qualunque vettore, a qualunque mezzo, di arrivare in qualunque porto a questo punto (se una nave contenitori riuscisse ad accettare questo spirito di continuità). La crisi è da considerare a livello globale, una crisi della Sardegna. Invita il Presidente ad assumere decisioni, non rinvio, ma immediata procedura, quale quella che deve essere seguita per legge e soprattutto, possibilità per qualunque porto della Sardegna di accogliere piccole navi contenitori, affinché l'intera Regione non perda anche siffatta opportunità.

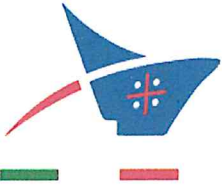
Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Massimiliana Tocco fa presente che si è di fronte ad un problema ben più complesso di quanto, dal punto di vista amministrativo, si possa desumere. Da una parte vi è l'esigenza da parte sindacale di mantenere i livelli occupazionali ai livelli attuali: non si tratta di 210 lavoratori, bensì di quasi 350 lavoratori nel sito, perché 210 sono della ClCT, più tutte le aziende di appalto che lavoravano in esclusiva all'interno del sito. Dall'altra, e concorda con chi è intervenuto in precedenza, è un problema che riguarda l'economia di tutta la Sardegna, proprio perché interessa l'import – export, la produzione di prodotti sardi, tanto che la crisi è stata dimensionata in 700 lavoratori per la Sardegna, non solo quelli strettamente riconducibili alle operazioni portuali. Ognuno ha investito per poter far crescere ed utilizzare il porto, quindi è giusto che le soluzioni per rilanciare il porto vengano organizzate in maniera sistemica. Non concorda con chi sostiene sia possibile far arrivare merci su container in qualsiasi



porto della Sardegna, perché sarebbe una soluzione immediata e molto semplice da un certo punto di vista, ma lascerebbe il nervo scoperto, riducendo la visione della portata di una crisi che investe tutto il comparto. Vi è la necessità di far ripartire il Porto Canale e si sta portando avanti un'importante battaglia sindacale per salvare i livelli occupazionali, considerato che il transhipment porta una quantità di lavoratori decisamente superiore a qualsiasi altro tipo di operazione portuale. I 300 lavoratori che sono impiegati a Cagliari per quella quantità di contenitori, non possono essere reimpiegati in nessun'altra delle operazioni portuali o delle attività portuali, proprio per la diversa tipologia di lavoro. Altro aspetto da mettere in evidenza è la necessità del rilancio del porto e il fatto che la crisi sia venuta fuori in maniera importante a livello mediatico ha portato ad un'accelerazione dei processi che sono ostacolo alla concorrenzialità rispetto agli altri porti del Mediterraneo. La concorrenzialità sta nel fatto che non si è in grado di costruire un porto in grado di attrarre traffici con le stesse caratteristiche dei porti del nord Africa, sia per la questione del costo del lavoro, che oggettivamente è più alto, sia per la questione della burocrazia snella, che comunque fa la differenza. Se venisse fatto un ragionamento più organico, che coinvolgesse tutte le istituzioni oltre che l'Autorità di Sistema, che sta facendo il suo lavoro da questo punto di vista, si potrebbe persino riuscire, con l'intreccio tra la zona economica speciale, la zona franca interclusa e tutti altri strumenti possibili per migliorare le condizioni del porto, a rimanere all'interno del mercato. Cercare soluzioni è quantomai necessario, ma ci si trova in una situazione per cui non si è assolutamente appetibili e quindi bisogna contemporaneamente avviare tutte le procedure utili per migliorare ciò che non rende appetibile il porto agli occhi esterni. Contemporaneamente però non si può neanche pensare di aprire oggi una procedura di mobilità, perché crollerebbe ovviamente tutto il comparto, se venisse meno da un giorno all'altro la concessione, seppure all'interno delle previsioni normative. La difficoltà ad accettare la revoca sta nel fatto che non si potrebbero, per esempio, utilizzare ammortizzatori sociali ordinari, perché è necessario che esista un soggetto, l'azienda, che la porti avanti, e che soprattutto abbia delle ipotetiche possibilità di ripresa. Quindi i sindacati durante i mesi passati hanno chiesto al Presidente dell'Autorità di Sistema di rallentare un processo che, giustamente, poi dal punto di vista burocratico deve avere un compimento. Le Organizzazioni Sindacali chiedono che vi sia la possibilità di procedere con una riduzione anche abbastanza importante della concessione per poter permettere contemporaneamente all'azienda di esistere, qualora l'azienda ne avesse la volontà. Nel caso, le attività potrebbero andare avanti e contemporaneamente si consentirebbe ai lavoratori di avere una cassa integrazione ordinaria, che li traghetterebbe verso soluzioni diverse, con la possibilità di poter anche sondare, per la restante parte della banchina, la possibilità di una call internazionale, senza precludersi la possibilità né di trasferire container, e quindi lasciando una piccola parte ancora attiva di quella azienda, né tantomeno di licenziare personale.

Il Presidente spiega che l'AdSP non può imporre ad un concessionario che ha dichiarato di voler abbandonare il porto, di chiedere una riduzione della concessione, né può ridurla autoritativamente. Il concessionario non ha manifestato l'intenzione di ridurre lo spazio in concessione, ma ha deciso di andare via da Cagliari. La volontà chiara è che c'è un disimpegno da parte di chi controlla la CICT. Comprende, che dichiarando decadenza dalla concessione e revoca dell'autorizzazione, si aprirebbe un problema, però si sta giungendo al paradosso che a questo punto il problema, creato da Contship con la decisione di abbandonare Cagliari, è come se lo aprisse l'AdSP. L'unica possibilità, se emergerà dalla discussione, è attendere sino al 20-25 luglio, ma dopo bisognerà assumere una decisione.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto William Zonca afferma di comprendere il momento di imbarazzo, anche perché le date citate dal Presidente indicano che nel mese di settembre si è acceso un faro sull'andamento del terminal container della CICT. Non ritiene che il sindacato debba assumersi responsabilità che non gli competano. L'azienda non solo ha applicato una procedura di licenziamento

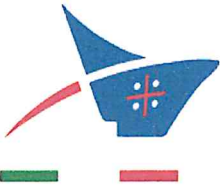


collettivo per 210 dipendenti, ha anche stabilito una data di chiusura. Informa che i sindacati hanno fatto presenti le proprie perplessità durante la riunione al Ministero: revocare o eliminare la concessione e la licenza equivarrebbe ad un ritiro della patente ad un autista. Per chiarezza, precisa che i sindacati hanno solo fatto questa constatazione durante l'incontro al MIT, senza nessuna richiesta. Dunque, ritiene che ognuno debba assumersi le proprie responsabilità, a cominciare dal Ministero, che, peraltro, ha incontrato tutti i soggetti interessati, tranne le organizzazioni sindacali. Ritiene di non potersi esprimere sulla revoca o meno della concessione e precisa che le organizzazioni sindacali sono state convocate dal Ministero solo la settimana precedente, dopo tre incontri con gli altri attori. Fa presente che il giorno dopo ci sarà un altro incontro relativo alla procedura prevista dalla Legge 223/1991, ma probabilmente salterà per precedenti impegni dei sindacati. Ripete che ognuno deve assumersi le proprie responsabilità: la CICT non pagava solo i 210 lavoratori diretti, ma anche tutte le aziende che lavoravano per la CICT, che forse, ad oggi, non hanno pagato neanche gli stipendi dei propri dipendenti. Quindi si può comprendere quali irreversibili ricadute negative si avrebbero sui livelli occupazionali e retributivi dell'indotto. Il problema viene sottovalutato, ma è un problema che avrà una ricaduta regionale negativa, perché il Porto Industriale di Cagliari è un tassello fondamentale per l'intera economia regionale. Ritiene che l'Autorità di Sistema Portuale debba dare un indirizzo ai porti e che il porto di Cagliari debba mantenere l'indirizzo di transhipment. Bisogna stabilire insieme alle autorità regionali, perché si tratta di una scelta politica, se continuare ad avere un porto che fa transhipment oppure no e da questo deriva una fetta di economia di un territorio. Se il porto di Cagliari manterrà la sua mission di porto di transhipment, si deve fare il possibile affinché il porto diventi competitivo. Potrebbe essere una soluzione posticipare la revoca della concessione oggi all'ordine del giorno, oppure differirla al 31 agosto e vedere cosa succede, anche se CICT ha già dichiarato che il 31 agosto ci sarà la cessazione di attività. Ritiene non competa alle organizzazioni sindacali esprimersi sulla revoca. Poi sarà il Ministero, formalmente, che dovrà scrivere di mantenere in piedi la concessione, L'Organismo di partenariato non propone soluzioni alternative, che fanno capo ad un tavolo ministeriale. Le Organizzazioni Sindacali auspicano che l'Autorità di sistema portuale agisca non solo per lo sviluppo del porto, ma anche per la tutela di tutti i lavoratori. Qualora nel tavolo ministeriale, ci si augura avvenga, si trovasse qualche via alternativa, ci sarà la collaborazione con l'Autorità di sistema portuale per quanto riguarda tutti gli aspetti tecnici e di applicazione, però i sindacati non possono esprimersi sulla revoca e, ribadisce, non hanno chiesto al Ministero di chiedere all'AdSP di non revocare la concessione, hanno semplicemente manifestato le proprie perplessità.

Il Presidente sottolinea il fatto che il Ministero abbia scritto che la richiesta sia pervenuta dai sindacati.

Il rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi Michele Pons afferma che la decadenza, di fatto, è una formula normale e dovuta. Interviene sottolineando che la CICT ha disatteso gli impegni assunti in sede di programma operativo 2017/2020, non ha mai investito nel porto, pur avendo ricevuto bonus, quali abbattimento tasse di ancoraggio e quant'altro. Si riallaccia al ragionamento fatto precedentemente, sulla visione futura del porto, per capire come si intenda procedere, se vi la volontà di conservare la vocazione di transhipment del porto di Cagliari. In tal caso, sarebbero necessari investimenti, quindi o si sostituiscono le gru, in maniera tale che siano adeguate o non si va da nessuna parte. Quindi o l'autorità di sistema può affidare tramite pubblica gara ad un privato, perché solo un privato può fare questo, quindi privatizzare il porto canale. In caso contrario, bisognerà cambiare completamente l'idea del molo, perché tanto non si va da nessuna parte. Ritiene che il tempo concesso sia già stato abbastanza.

Il rappresentante degli armatori Pierre Canu afferma che si è in presenza di una situazione complessa, resa ancora più difficile per l'atteggiamento tenuto da Contship, in particolare nell'ultimo periodo. Atteggiamento che non ha rispettato il territorio, l'intero sistema, i lavoratori e gli imprenditori. Vi erano segnali, evidenze



anche note in relazione ai traffici, al fatturato, elementi di carattere oggettivo che riguardavano il traffico nel porto industriale di Cagliari, che, per un atteggiamento equilibrato e responsabile non hanno determinato altre soluzioni, perché adottare provvedimenti avrebbe un pregiudizio a tutta l'economia del sistema. Ritiene che il sistema portuale del trashipment non debba essere accantonato, piuttosto bisogna ricercare, ognuno per quanto di competenza, ogni soluzione possibile per rilanciare il sistema porto non solo con il trashipment. Il Ministero, per esempio, invece di scrivere al Presidente, dovrebbe indicare la strada da percorrere per gestire la complessità nella quale si trovano i lavoratori. Se occorressero quindici o venti giorni, per cercare soluzioni che rendessero meno difficile questo momento, nel rispetto della procedura, come ha proposto il Presidente, ben vengano. Occorre però che la situazione venga affrontata anche in altri tavoli. Si domanda se poi questi provvedimenti possano pregiudicare l'utilizzo di strumenti come ammortizzatori sociali. Se tale situazione fosse stata segnalata prima, come è accaduto da altre parti, si sarebbero potute adottare altre soluzioni. Quindi crede che occorra, oltre che senso di responsabilità e il rispetto della norma, impegno per ricercare anche qualche altra soluzione, nel rispetto di un percorso che può durare qualche settimana, però richiamando anche qualcuno alle proprie responsabilità. Ritiene che le cose non muteranno per quanto riguarda la cessazione delle attività di Contship e che si debba valutare in modo realistico la situazione in cui ci si trova.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Sig. Francesco Monaco ritiene che ogni soluzione alla crisi del Porto Canale richieda del tempo. Il Porto Canale di Cagliari non è il primo porto di trashipment a livello nazionale che si trovi in questa condizione, anche Taranto e Gioia Tauro prima di Cagliari. In quelle occasioni, l'intervento del Governo è stato importante, sono stati sottoscritti dei protocolli d'intesa che hanno previsto un percorso attraverso il quale, nell'immediato, venivano salvaguardati non i posti di lavoro, ma le condizioni reddituali di coloro i quali lavoravano in porto, in attesa di capire se quei porti potessero andare incontro a un rilancio del trashipment o ad una riconversione. Per i porti citati, l'ipotesi prevalente era un rilancio, come sta avvenendo per Gioia Tauro. Se oggi, a Cagliari, venisse decretata la revoca della concessione, anche all'interno della procedura, quei margini sarebbero totalmente vanificati. Il Presidente ha chiarito la propria posizione ed è stato chiarissimo anche nel coinvolgere l'Organismo in questa decisione, perché la soluzione si deve trovare a livello del Porto, a livello della Regione, con l'indubbio ausilio anche delle componenti ministeriali, e quella è una soluzione che va più verso la riconversione del porto che verso il rilancio del trashipment, ma non si può prescindere da un ruolo che i Ministeri competenti devono giocare in tale vicenda, perché se non vi è nessuna soluzione immediata e la soluzione va costruita nel tempo, il ruolo e gli impegni dei Ministeri sono conosciuti e precisi. Ritiene non si debba disattendere una richiesta del Ministero, anche se informale, a prescindere dal fatto che siano state o meno le organizzazioni sindacali a richiederla. Fatto salvo il principio, come diceva il Presidente, che i termini per il mantenimento della concessione non ci sono più, attese le interlocuzioni in corso, reputa che la decisione di revoca possa trovare un momento di riflessione. Però, poi ognuno dei soggetti che dovranno sedersi intorno ad un tavolo importante, ministeriale, si assuma la propria parte di responsabilità e concorra alla soluzione del problema, perché poi il prezzo della crisi viene pagato dai lavoratori, per cui si ha il dovere di evitare che ciò avvenga.

Il Presidente specifica che non sia totalmente corretto affermare che, considerato che non si è fatto niente nell'ultimo anno e mezzo, adesso tutto è andato perduto. Fino al 2 aprile 2019 CICT, pur non potendo nascondere il calo dei traffici, ha dichiarato di essere impegnata nella ricerca di soluzioni e, nel frattempo, ha continuato anche a pagare gli stipendi. Fino al 2 aprile era in piedi un processo che avrebbe potuto portare ad un'apertura. Il 2 aprile, per la prima volta CICT, anzi Contship, ha preso atto dell'impossibilità di finalizzare i nuovi accordi e quello è il momento in cui si è formalizzata la crisi e la situazione ha preso una piega diversa.



PUNTO NUMERO 6 ALL'ODG: VARIE ED EVENTUALI

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 13.52.

| Il Segretario Generale | Il Presidente |
|------------------------|---------------------------|
| Avv. Natale Ditel | Prof. Avv. Massimo Deiana |