



VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2019**, il giorno **29** del mese di **ottobre** in Cagliari (Provincia di Cagliari), alle ore 9.30 in prima convocazione e alle ore 10.00 in seconda convocazione, presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente con nota n. 20586 del 22 ottobre 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. Variazione Programma triennale delle opere pubbliche 2019-2021, elenco annuale dei lavori 2019 e programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2019-2020;
2. Bilancio di previsione 2020 e Programma triennale delle opere pubbliche 2020-2022, elenco annuale dei lavori 2020 e programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2020-2021;
3. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

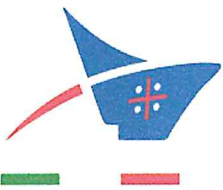
		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Prof. Avv. Massimo Deiana	X				
Comandante del Porto di Cagliari	C.V. (CP) Giuseppe Minotauro		X	C.F. (CP) Fernando Fanari	X	
Comandante del Porto di Olbia	C.V. (CP) Maurizio Trogu		X	C.F. (CP) Paolo Bianca	X	
CATEGORIA/OO. SS.	MEMBRO EFFETTIVO			MEMBRO SUPPLENTE		
a) un rappresentante degli armatori	Dott. Massimo Mura		X	Dott. Francesco Del Giudice		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	Sig. Francesco Stara		X
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	Dott. Stefano Fercia		X



f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Ing. Pier Paolo Olla		X	Ing. Michele Volpicella		X
g) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi	Dott. Michele Pons		X	Sig. Alberto Sini		X
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	
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		X
Totale presenti		9/16				
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, della Dott.ssa Maria Valeria Serra, della Dott.ssa Federica Cannas. Partecipano, con un proprio rappresentante stabile senza diritto di voto: Consorzio Industriale Provinciale Sassari (Dott. Gian Franco Dessì), Consorzio Industriale Provinciale Carbonia Iglesias (Ing. Giacomo Guadagnini), Confapi (Sig. Giorgio Delpiano), Confcooperative (Fulgenzio Cocco).

Il Presidente, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, dichiara aperta la seduta alle ore 10.15. Il verbale della seduta del 01.07.2019, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.

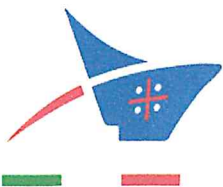


PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIAZIONE PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2019-2021, ELENCO ANNUALE DEI LAVORI 2019 E PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2019-2020

Il Presidente comincia ad illustrare il primo punto all'ordine del giorno, ossia la Variazione Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2019-2021, Elenco Annuale dei Lavori 2019 e Programma Biennale degli Acquisti di Forniture e Servizi 2019-2020. Fa presente l'inserimento, nel documento, di tre variazioni relative a: progetto di demolizione del silos, relativamente al quale è stato pubblicato l'avviso pubblico, sono stati affidati i lavori di demolizione e nella prima metà del 2020 i silos verranno demoliti; procedura di affidamento dell'incarico per l'adeguamento della progettazione definitiva dello studio di impatto ambientale e della relazione paesaggistica dell'intervento di realizzazione del terminal Ro-Ro nel Porto Canale; affidamento del servizio di guardiania presso la banchina del Porto Canale, attualmente garantito dalla Società CICT, che verrà preso in carico dall'AdSP nel momento in cui verrà riconsegnato il bene. Chiede se vi siano interventi.

Il rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale Francesco Pinna esprime contrarietà riguardo al mancato coinvolgimento, da parte del Presidente e del Comitato di gestione, dei componenti l'Organismo nelle questioni rilevanti, quali, ad esempio, l'ordinanza sul parcheggio dei semirimorchi nel porto o i lavori al molo rinfuse al Porto Canale, in cui vi sono, per gli autotrasportatori, disagi legati, per esempio, alla realizzazione di un ingresso, per il quale non è stata fatta un'adeguata valutazione delle necessità dei mezzi con determinate dimensioni. In linea generale segnala per le imprese di trasporto effetti negativi e aggravio di costi a seguito dell'applicazione dell'ordinanza in questione. Non ritiene corretto non essere coinvolto quando si discutono questioni di tale portata. Segnala, inoltre, il cedimento dell'asfalto nel piazzale realizzato per la sosta dei semirimorchi. Ritiene si tratti di problematiche superabili se condivise. Fa, inoltre riferimento, ad un incontro organizzato l'11 novembre con Confindustria, per discutere dell'Ordinanza che disciplina la circolazione e sosta dei semirimorchi nel Porto Storico di Cagliari. Ritiene che, in qualità di rappresentante degli autotrasportatori in Organismo di partenariato, sarebbe stato corretto ricevere la convocazione per partecipare all'incontro.

Il Presidente ritiene sia stata ingenerata confusione e se ne dispiace. Evidenzia che il Comitato di Gestione, non è un'assemblea pubblica. La legge di riforma dei porti ha previsto, infatti, che i portatori di interesse in Comitato di Gestione non siano più gli stessi previsti per il precedente Comitato portuale. Del Comitato di Gestione fanno parte: il Presidente dell'Autorità di sistema portuale, un componente designato dalla Regione, un componente designato dal sindaco della città metropolitana di Cagliari, un componente designato dal sindaco del Comune di Olbia, il direttore marittimo nella cui giurisdizione rientra il porto sede dell'Autorità di sistema portuale e, su designazione di quest'ultimo, il rappresentante dell'autorità marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'Autorità di sistema portuale. Nonostante l'Organismo di Partenariato non si esprima con votazioni, ma tramite "consensus", che può essere comunque superato, qualora l'Autorità, con adeguata motivazione, intenda discostarsi dai pareri resi dall'Organismo, considera l'Organismo uno strumento di confronto importante, poichè offre l'opportunità di mettere in luce le problematiche, permettendo anche di tracciare le linee per le modifiche che dovessero rendersi necessarie. Ricorda che l'AdSP del Mare di Sardegna ha esteso la partecipazione a soggetti invitati permanenti, quali i rappresentanti dei Consorzi Industriali, i Sindaci dei Comuni interessati e in Italia non sono in tanti ad averlo fatto. Spiega quante contingenze l'AdSP affronti quotidianamente e come il Presidente non



possa, anche volendo, discutere tutte le ordinanze con tutti i portatori di interesse, pena la paralisi dell'attività. Ciononostante, le ordinanze più impegnative e importanti vengono condivise, tanto che per quanto riguarda la questione dei semirimorchi, vi sono stati almeno tre incontri. Spiega che prima dell'emanazione dell'ordinanza, i semirimorchi venivano parcheggiati in maniera caotica, secondo le modalità più disparate. La Polizia di frontiera e l'Autorità Marittima, in considerazione del potenziale pericolo all'interno dell'area di security, a causa della coesistenza tra imbarco e sbarco di passeggeri di navi Ro-Ro pax, navi da crociera e semirimorchi, hanno chiesto all'AdSP di individuare aree alternative da adibire alla sosta di questi ultimi. Si è cercato di sgomberare il più possibile le banchine e le aree antistanti le banchine dai semirimorchi e si è aperto un polmone, attualmente di quasi 5 ettari, che dovrebbe diventare ancora più esteso appena sarà demolito il silos. Al fine di affrontare tale problematica, sono state indette numerose riunioni con gli operatori del settore, la Capitaneria, le Forze di Polizia, nel corso delle quali è stata ritenuta idonea la soluzione che prevede il deposito di semirimorchi in un'area esterna alla zona sterile. I tempi di sosta dei semirimorchi possono essere 12, 24, 36 ore prima dell'imbarco e 24, 18 o 36 ore dopo lo sbarco.

Per quanto riguarda Confindustria, informa che la stessa ha richiesto un incontro urgente per discutere dell'Ordinanza che disciplina la circolazione e sosta dei semirimorchi nel Porto Storico di Cagliari, che l'AdSP ha accolto. Sarà valutata l'efficacia dell'estensione delle ore di franchigia, trattandosi di una sperimentazione. Rispetto a quanto segnalato sul cedimento dell'asfalto, assicura che saranno fatte le opportune verifiche e le eventuali necessarie sistemazioni.

Relativamente alla banchina rinfuse del Porto Canale, spiega che è stata realizzata una strada che collega il lato occidentale con il lato orientale del Porto Canale, che si deve poi immettere nella viabilità. Nel corso dei lavori, gli operatori sono stati informati dei possibili disagi per un periodo di un 10-15 giorni.

Vi è poi il problema dell'assenza di uno spazio per le merci pericolose segnalato dalla Capitaneria. L'AdSP ha verificato quante e quali siano le merci pericolose, poiché rappresentano un costo sia in termini economici che in termini di spazio. Si sta cercando una soluzione, perché alcune categorie possiedono un livello di pericolosità inferiore e quindi anche in quel caso si è in fase di sperimentazione.

Sottolinea che l'area portuale non è un luogo nel quale si possano strutturare attività di impresa, che abbiano necessità di proprie aree per lo stoccaggio delle merci. Si tratta di un porto all'interno della città, alla quale sono stati "sottratti" 5 ettari.

Sottolinea che il tema dei semirimorchi e delle auto in polizza è stato affrontato anche con gli operatori, quindi il Comitato di Gestione agisce e pubblica i propri provvedimenti, non è prevista altra pubblicità. Peraltro le ordinanze sono pubblicate in quanto tali, non passano attraverso il Comitato di Gestione. Comunque, utilissimo confrontarsi e se, in futuro, dovessero esservi ulteriori criticità, saranno convocati con più attenzione tutti i portatori di interesse.

Il rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto Emanuele Garzia chiede se, la voce "completamento della passeggiata pedonale e ciclabile e sistemazione della viabilità intorno a Su Siccu", contenuta nel documento relativo alla variazione, riguardi anche l'area antistante il padiglione Nervi, perché tempo fa Confcommercio propose la realizzazione di un acquario.

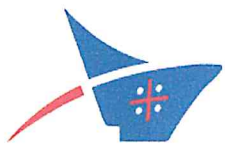
Il Presidente spiega che il padiglione Nervi è stato ed è oggetto di quattro interventi di circa 7 milioni di euro in totale: uno, già completato, è il consolidamento statico; un altro relativo alla ripulitura di tutto il parco



circostante, è attualmente in corso e dovrebbe terminare nei primi mesi del 2020; poi vi è un altro intervento, ossia la demolizione del corpo scale ed il rifacimento di tutto il ciglio banchina e di tutta la passeggiata fino a Su Siccu. Ribadisce che la competenza sul padiglione Nervi è dell’Autorità di Sistema Portuale, ma si vorrebbe darne una fruizione che fosse la più ampia possibile. L’idea dell’acquario è un’operazione onerosa, per la quale sono necessari investimenti importanti ed è statisticamente in perdita, basti pensare all’acquario di Genova. Non è convinto del fatto che l’acquario in quanto tale sia un elemento capace di modificare la capacità turistico-ricettiva di Cagliari, ritiene invece che il Padiglione Nervi possa essere utilizzato per una fruizione che sia la più ampia possibile, ma si rende, comunque, sempre disponibile al confronto. Inoltre, una parte delle risorse destinate al Nervi, circa 3 milioni, è stata messa a disposizione dal Comune all’interno di un piano di utilizzo che prevede che il padiglione Nervi sia l’accesso al parco del Molentargius, quindi ritiene debba avere una fruizione orientata ad un utilizzo che valorizzi questo tipo di percorso in parte museale, ma soprattutto che possa essere un luogo di libera fruizione da parte della cittadinanza, essendo situato nel mezzo di una delle passeggiate ciclopedonali più grandi d’Europa. L’AdSP ha messo in sicurezza e creato le condizioni, dopodiché verrà messo a disposizione di chiunque farà una proposta assistita da un piano economico finanziario. L’interlocutore principale da questo punto di vista è il Comune. Poco oltre il padiglione Nervi, il Comune ha avuto necessità di modificare il progetto del ponticello, per trasformarlo da pedonale a ciclopedonale, quindi ha impegnato una parte maggiore dell’area che l’AdSP stava dando in concessione. Quindi, modificato il progetto, si sta mettendo nuovamente a gara anche la banchina di fronte al padiglione Nervi. Poi lì ha termine la competenza AdSP e comincia la competenza comunale. 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 1 all’Ordine del Giorno, esprime il proprio “consensus”.

PUNTO 2 ALL’ORDINE DEL GIORNO: BILANCIO DI PREVISIONE 2020 E PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2020–2022, ELENCO ANNUALE DEI LAVORI 2020 E PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2020–2021

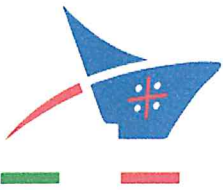
Il **Presidente**, con il supporto della Dott.ssa Maria Valeria Serra Dirigente dell’Area Amministrazione e Bilancio, introduce il secondo argomento all’ordine del giorno, sottolineando che il bilancio di previsione 2020 segna per l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna una sorta di “maturità” contabile. Dopo il primo documento previsionale per l’esercizio 2018, conseguente all’istituzione dell’Ente nel 2017, il bilancio in corso ha formalmente unificato anche la gestione finanziaria derivante dalle precedenti realtà amministrative dell’Autorità portuale di Cagliari e di quella di Olbia e Golfo Aranci. Con lo schema di bilancio che si sta sottoponendo all’attenzione del Comitato, l’Ente si proietta verso il consolidamento della completa unificazione della gestione economica e delle linee di intervento finanziario. Il bilancio preventivo 2020 traccia il percorso entro cui le nuove articolazioni dell’AdSP potranno in essere le rispettive iniziative gestionali, sia sul versante delle spese che su quello delle entrate. Riguardo alle prime si prevede che l’AdSP generi quasi 150 milioni di euro, di cui oltre 100 destinate ad investimenti, mentre a più di 55 milioni di euro ammonteranno le diverse voci di entrata, impiegando a compensazione quota parte dei 321 milioni di euro



provenienti dall'avanzo del 2019. Le stime previsionali utilizzate sono state elaborate sulla base dei trend relativi alle principali variabili degli asset aziendali. Da questi si riscontrano valori positivi riguardanti i traffici portuali, confermando la sostanziale e stabile tenuta del sistema portuale sardo, che si dovrebbe confermare anche nel 2020 in testa alla movimentazione ro/pax a livello nazionale, data la consolidata crescita nel settore passeggeri e merci varie su gommato (previsto un +7% ad Olbia ed un +13% a Porto Torres). Tengono sostanzialmente anche le merci alla rinfusa, nonostante una lieve flessione su Olbia (principalmente su lapidei e cemento). Anche il segmento crocieristico conferma per il 2020, come emerso dall' "Italian Cruise Day", evento clou del settore, svoltosi proprio a Cagliari lo scorso 18 ottobre, l'andamento positivo, con ricadute notevoli sulla "destinazione Sardegna". Un capitolo a parte va riservato al comparto container, che soffre l'uscita del terminalista del Porto Canale di Cagliari, avvenuta nel settembre scorso. Ne consegue che le previsioni per il 2020, in attesa dell'arrivo di nuovi operatori, scontano minori entrate per l'Ente riguardo a canoni di concessione demaniale marittima (-1.105.000 €) e tasse di ancoraggio (-2.000.000 €). Al riguardo l'AdSP ha già avviato le opportune iniziative per il rilancio del settore del traffico containerizzato, predisponendo una call internazionale, che verrà formalizzata nelle prossime settimane, per la ricerca di terminalisti interessati alle aree del Porto Canale, per le quali sono disponibili facilities non presenti presso altri scali concorrenti, quali il rifornimento (ora anche tramite bettolina e, presto, anche per propulsione a GNL), fiscalità di vantaggio (è in corso la recinzione della zona franca doganale, e a breve dovrebbe avere avvio il regime delle zone economiche speciali), nonché la possibilità di un abbattimento delle tasse di ancoraggio.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco interviene per chiedere un chiarimento in merito alle opere preventivate nel 2020, per un totale di 64.157.440,02 euro. Si parla dell'accordo quadro per i porti del nord della Sardegna per un importo di 18.821.197. Trattandosi di una cifra dettagliata, chiede di capire quale sia il tipo di intervento infrastrutturale. Nell'elenco delle opere da qui al 2022, relativamente all'intervento sui fondali del porto di Olbia, i cui problemi burocratici sono noti, segnala che la situazione dei traffici a Olbia, legata al tema dei fondali, sta diventando giorno dopo giorno sempre più problematica. Segnala che la MSC nel 2019 non ha fatto scalo ad Olbia e non ha intenzione di scalare Olbia neanche nel 2020. Lo si dice con la responsabilità dovuta nell'affrontare questi problemi e auspica che sul tema l'AdSP si faccia promotrice di una Conferenza di Servizi, analogamente a quello che è stato fatto a Cagliari per il Porto Canale, in maniera che ci sia un'assunzione di responsabilità da parte di tutti. Evidenzia un refuso nella relazione programmatica del Presidente trasmessa al Comitato. Sommando le opere evidenziate, infatti, il totale è 55.257.439,2, anziché 64.157.440,02 euro come indicato nel documento.

Il Presidente spiega che i 18 milioni dell'accordo quadro sono praticamente divisi in tre lotti: 9 milioni per opere marittime; 5 milioni per opere stradali per quanto riguarda Porto Torres e Golfo Aranci; 4 milioni per opere e impianti tecnologici, tutti i sottoservizi e piccoli immobili. Per quanto riguarda i dragaggi, ricorda che verso la fine del 2017 è stata bandita la gara per effettuare i rilievi batimetrici nel porto di Olbia e, successivamente, per fare le caratterizzazioni. Nell'estate del 2018 ha avuto le batimetrie, un anno fa la caratterizzazione dei fanghi di dragaggio. Nel dicembre 2018 è stata stipulata una convenzione con ISPRA, quale supporto alla redazione del piano di caratterizzazione dei sedimenti da dragare e dell'analisi dei risultati



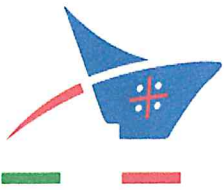
forniti dalla AdSP ed all'individuazione di un sito di immersione per i sedimenti dragati. Olbia, purtroppo, è un porto privo di casse di colmata. Si è cercata una soluzione, per esempio, con il porto di Livorno, che ha ricevuto 5.000 metri cubi di fanghi di dragaggio, sempre molto pochi. Per legge il monitoraggio che Ispra deve fare sui siti di immersione ha durata 12 mesi, perché tiene conto di tutte le condizioni meteomarine presenti nel sito. Nel mese di gennaio 2020, a conclusione del periodo di osservazione, si avranno la caratterizzazione e la quantità, perché si avranno le batimetrie, e quindi saranno noti i metri cubi di sedimenti da portare via, è stato identificato anche il luogo. Il dragaggio della canaletta di accesso dei bacini di evoluzione e delle aree circostanti è un'operazione che dura non più di 4 mesi, ma per realizzarla occorrono almeno 3 anni. Questo però non è un problema di Conferenza di Servizi, la legge ha già previsto quali siano i soggetti interessati e i termini. In questo momento si deve attendere il via libera per l'area con il sito di immersione e dopo può partire la gara di affidamento dei dragaggi, per la quale saranno necessari un paio di mesi e massimo 6 mesi per il dragaggio.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco sottolinea di aver suggerito una Conferenza di Servizi, allo scopo di riunire tutti coloro che possano dare il proprio contributo sulla vicenda, in modo tale da non consentire improvvisazione a chi di questa materia non ha una visione completa. Prosegue, facendo una considerazione sulle opere e una sul conto economico. Relativamente alle opere, ritiene immotivata l'ipotesi che ad Olbia non sia possibile, con casse di colmata, riutilizzare escavo, perché, se venisse portato a compimento il porto industriale, si riuscirebbe a realizzare qualche cassa di colmata e il problema sarebbe in parte risolto. Per quanto riguarda invece il bilancio, sulla questione concessione Sinergest il bilancio di previsione per il 2020 prende in considerazione il fatto che vi sia un nuovo contesto dal punto di vista della responsabilità di diritti portuali, e quindi del conto economico dell'Ente. Infatti dal primo gennaio 2020 cambierà il sistema di riscossione dei diritti portuali a Olbia.

Il Presidente fa presente che per una parte del 2020 potrebbe esserci un'ulteriore proroga, se non si riuscirà ad assentirla in concessione, in pendenza di una procedura ad evidenza pubblica.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco chiede conferma del fatto che, ove vi fosse una proroga all'attuale soggetto gestore, verrebbero mantenute invariate le condizioni. Per quanto riguarda le missioni del personale dipendente, segnala che vi sono missioni tecniche associate a procedimenti per i quali è previsto un quadro economico separato, che non vengono più retribuite in base alla contrattazione di secondo livello, perché si intenderebbe applicare la restrizione imposta dalla circolare del Ministero.

La Dott.ssa Maria Valeria Serra spiega che per la realizzazione delle opere per le quali l'Ufficio tecnico percepisce incentivi di cui al vecchio art. 18 del decreto legge 109, ora incentivi alla progettazione, direzione lavori, e quant'altro, il Ministero aveva inteso che gli emolumenti concernenti il lavoro straordinario e l'indennità di missione potessero essere riconosciuti al personale, unicamente nell'ambito della quota percentuale prevista per gli incaricati della Direzione Lavori, ai sensi dell'art. 18, comma 1 della legge 109/94. Il Ministero riteneva di dover estendere detto principio non solo ai componenti la Direzione Lavori ma anche a tutti gli altri soggetti remunerati ai sensi degli articoli di legge richiamati. Quindi, esemplificando, il lavoratore che si trattiene al lavoro fino alle dieci di notte per fare un progetto per il quale percepisce un



incentivo, non ha diritto, secondo il Ministero, alla remunerazione dello straordinario. L'ex Autorità Portuale di Cagliari ha sempre proceduto secondo questo criterio, quindi i lavoratori non hanno avuto l'indennità di missione, ma esclusivamente il rimborso delle spese. Nel momento in cui è stata istituita l'AdSP, caratterizzata, rispetto alle precedenti Autorità portuali di Cagliari e Olbia-Golfo Aranci, da una competenza territoriale molto vasta ed estesa ad ulteriori ambiti portuali, relativi a sette porti distanti tra loro anche centinaia di chilometri, si è cercato di risolvere ponendo un quesito al Ministero, al quale il Ministero ha risposto rappresentando che la materia relativa al trattamento del lavoro straordinario e dell'indennità di missione ai dipendenti destinatari dell'incentivo di cui all'art. 113 del D. Lgs. 50/2016 possa essere regolamentata con la contrattazione di II livello e, dunque, potrà essere rivista nella prossima contrattazione.

Il Presidente segnala che il perdurare dei limiti di spesa derivanti da tagli lineari applicati a valori di bilancio del 2009 costituisce sempre più un insostenibile vincolo all'autonomia amministrativa finanziaria dell'Autorità. Esemplicando, per una determinata tipologia di spese l'AdSP deve spendere il 30-40% in meno, anche il 50%, rispetto alle spese del 2009. Però dal 2009 al 2020 è cambiato tutto, si era in presenza di un Ente diverso, l'Autorità di Sistema non è la somma delle ex AP di Cagliari e Olbia-Golfo Aranci, perché in più vi sono Oristano, Portovesme e Santa Teresa Gallura, e a breve anche Arbatax, quindi è un nuovo Ente, per gestire il quale si possono utilizzare al massimo il 50% delle risorse che venivano spese nel 2009. L'AdSP procede richiedendo deroghe al Ministero, che vengono concesse con riserva.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant chiede chiarimenti sui dragaggi, perché a Cagliari, se non ricorda male, mancava ancora l'approvazione dell'Ente Idrografico per avere le batimetriche ufficiali. Fa presente che molte navi, soprattutto quelle inglesi, più particolari, hanno necessità di quei dati.

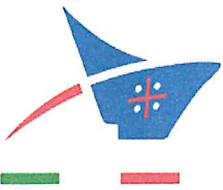
Il Presidente risponde affermando di avere trasmesso le batimetrie per conoscenza alla Capitaneria e poi, per il tramite della Capitaneria, devono essere trasmesse all'Istituto Idrografico.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant suppone che, indipendentemente dall'Istituto Idrografico, l'AdSP potrà stilare un foglio ufficiale e farlo circolare, perché, proprio pochi giorni prima, nella cosiddetta banchina Grendi, c'è stata una divergenza di opinioni tra i piloti, la Capitaneria, il concessionario, sul pescaggio di cui le navi devono tenere conto, perché l'assenza di tale dato ed è un problema assicurativo non di poco conto. Quindi chiede se le risposte ufficiali pervengano dalla Capitaneria.

Il Presidente risponde affermativamente, disponendo dei dati forniti dall'AdSP. 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 2 all'Ordine del Giorno, esprime il proprio "consensus".

PUNTO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI.

Il Presidente comincia a trattare l'ultimo punto all'ordine del giorno, relativo al nuovo Regolamento ex articolo 68. Fa presente che allo stato attuale, le attività industriali, artigianali e commerciali, ovvero sia le attività di cui all'art. 68 cod.nav. che si svolgono nei porti di competenza dell'AdSP sono regolate da un decreto del 2009 per il porto di Cagliari, una delibera commissariale del 2002 per i porti del nord Sardegna, e da 3 diverse Ordinanze di varie Autorità Marittime per i porti di Oristano, Portovesme e Santa Teresa Gallura. Questa frammentazione normativa era assolutamente inaccettabile ed insostenibile, sia per l'utenza



che per gli stessi uffici dell'Ente. Si è quindi provveduto a redigere un nuovo Regolamento, che prevede al suo interno notevoli innovazioni. Le imprese potranno innanzitutto procedere ad un'unica istanza di iscrizione che, in caso di esito favorevole, consentirà al soggetto di essere iscritto in un unico Registro e di svolgere la propria attività in tutti i porti di competenza dell'AdSP. Rispetto agli oneri sin qui sostenuti dalle imprese iscritte nei registri delle ex AA.PP., ci sarà anche un risparmio in termini puramente finanziari, che sarà sensibilmente maggiore per quelle imprese che sinora hanno dovuto iscriversi in più Registri, sostenendone i relativi costi. Inoltre, il Regolamento prevede una serie di meccanismi mirati alla semplificazione amministrativa, tra i quali ad esempio la durata triennale dell'iscrizione e lo snellimento delle modalità per il versamento delle spese di istruttoria (tramite PagoPA) ed il pagamento dell'imposta di bollo tramite autodichiarazione o mediante Mod. F23. Non va infine sottovalutato il notevole impulso che la nuova disposizione fornisce al flusso di informazioni tra gli uffici Lavoro Portuale e Security, e tra questi e le locali Autorità Marittime. L'obbligo di iscrizione, infine, riguarderà una platea più ampia di soggetti, in vista della implementazione del sistema di sicurezza per l'ingresso nelle aree ad accesso ristretto di tutti i porti dell'Ente.

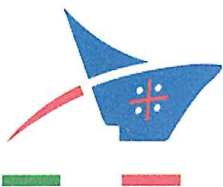
Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco afferma che ad Olbia le società di autotrasporto, per poter posizionare i semirimorchi, dovranno mettersi in regola e quindi fare domanda e avere l'autorizzazione a poter depositare in un'area dell'Autorità Portuale, del demanio marittimo, i propri mezzi dovranno avere il 68. Quindi, questa è la novità.

Il Presidente introduce un nuovo argomento. Ricorda che nella seduta precedente si preannunciava la revoca della concessione CICT. Ha predisposto una bozza di call internazionale per stimolare la richiesta di concessione demaniale del Porto Canale, per quanto riguarda l'utilizzo delle aree attualmente in uso per il transhipment e per il traffico contenitori. Era sua intenzione pubblicarla entro la metà del mese di ottobre, poiché auspicava che qualcuno degli elementi su cui si fondava la call si realizzasse: la ZES, la zona franca doganale interclusa, il vincolo paesaggistico. Tre cose che renderebbero appetibile il pacchetto insediativo. Sta comunque procedendo alla traduzione della call, trattandosi di una call internazionale, dopodiché sarà pubblicata su tutti i principali organi di informazione internazionali e verrà fatta pendere per il tempo necessario, che ritiene non debba essere superiore a 2-3 mesi, perché, a quel punto, CICT andrà via dal porto canale. A quel punto il mercato si svelerà, dirà se vi siano interessi e a quali condizioni e se, nel frattempo, si siano verificate le condizioni citate.

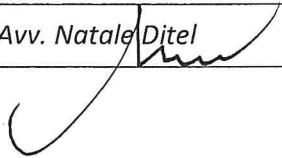
Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto William Zonca, significando l'urgenza della call internazionale, poiché nel mese di agosto 2020 scadrà la cassa integrazione dei lavoratori CICT, chiede se vi siano aggiornamenti in merito, sia riguardo alla tempistica di pubblicazione che alla durata. Informa, inoltre, che i sindacati hanno rinnovato la necessità di un tavolo permanente interministeriale presso il MISE in merito alla vertenza.

Il Presidente afferma che la call partirà nelle prossime settimane e durerà sino al mese di febbraio 2020.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco interviene per chiedere di verificare l'applicabilità ai dipendenti dell'Autorità di Sistema Portuale della circolare INPS 10/2019, che introduce la quota 94, in base alla quale sarà possibile lasciare il lavoro con almeno 59 anni d'età e 35 di contributi al 31 dicembre 2018, ovvero "quota 94", se l'azienda si impegna ad assumere.



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 11.50.

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