

VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2019**, il giorno **17** del mese di **aprile** in Cagliari (Provincia di Cagliari), alle ore 10.30 in prima convocazione e alle ore 11.00 in seconda convocazione, presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente con nota n. 7383 del 8 aprile 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:

- 1a. Riaccertamento residui al 31.12.2018;
- 1b. Rendiconto generale AdSP del Mare di Sardegna 2018;
2. Variazione programma triennale dei lavori 2019-2021 ed elenco annuale 2019 e variazione del programma biennale dei servizi e delle forniture 2019-2020;
3. Informativa Situazione Porto Canale;
4. Informativa autorizzazioni alle imprese ex artt. 16 e 18 (rinnovi e verifiche di atti pluriennali) per svolgere operazioni e servizi portuali nei porti di Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres e Santa Teresa Gallura nell'anno 2019;
5. Informativa valutazione finale obiettivi Presidente 2018;
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.F. (CP) Davide Barbagiovanni Minciullo	X	
Comandante del Porto di Olbia	C.V. (CP) Maurizio Trogu	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		

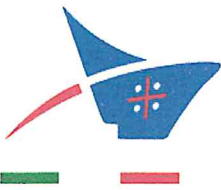


e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Ing. Antonio Musso	X		Dott. Stefano Fercia		
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Ing. Pier Paolo Olla		X	Ing. Michele Volpicella		
g) un rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi	Dott. Michele Pons		X	Sig. Alberto Sini		
h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Sig. Francesco Pinna	X		Sig. Roberto Acciaro		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	Sigg.ri - Francesco Monaco - Corrado Pani - William Zonca	X X X		Sigg.ri: - Massimiliana Tocco - Gianluca Langiu - Valerio Mereu		
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Dott. Francesco Galietti		X	Sig. Emanuele Garzia		
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		
Totale presenti		12/16				
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 e della Dott.ssa Federica Cannas.

Partecipano, con un proprio rappresentante stabile senza diritto di voto: Confcooperative (Fulgenzio Cocco), Consorzio Industriale Provinciale Sassari (Dott. Gian Franco Dessì).

Il Presidente, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, dichiara aperta la seduta alle ore 11.15. Il verbale della seduta del 19.12.2018, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.



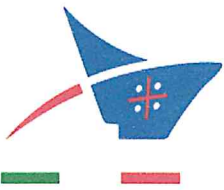
PUNTO NUMERO 1a ALL'ORDINE DEL GIORNO: RIACCERTAMENTO RESIDUI AL 31.12.2018

PUNTO NUMERO 1b ALL'ORDINE DEL GIORNO: RENDICONTO GENERALE ADSP DEL MARE DI SARDEGNA 2018

Il **Presidente** comincia la trattazione dei punti 1a e 1b all'ordine del giorno, strettamente correlati. Spiega che, ai sensi dell'art. 43 del Regolamento di Amministrazione e Contabilità, si è provveduto all'analisi della situazione dei residui attivi e passivi provenienti dai bilanci delle cessate Autorità portuali e alla predisposizione della proposta di stralcio per quelle partite non più realizzabili o dovute. La predetta analisi assicura il rispetto del principio della veridicità del bilancio, atteso che la gestione dei residui incide sull'attendibilità del risultato contabile finale e sulla formazione dell'avanzo di amministrazione. Come per i passati esercizi, l'Ente ha proceduto all'analisi dei residui attivi e passivi provenienti dagli esercizi anteriori a quello di competenza, a seguito della quale ha definito quelli da ridurre o cancellare. L'Ente ha effettuato una puntuale ricognizione dei residui stessi, ottemperando al principio di veridicità del Bilancio, atteso che il mantenimento di residui attivi e passivi, in tutto o in parte inesigibili o non dovuti, incide sull'attendibilità e significatività dei risultati finali e sulla formazione dell'avanzo di amministrazione. Il Collegio dei revisori dei conti dell'Ente ha esaminato la situazione dei residui attivi e passivi dell'AdSP, nonché la proposta di stralcio formulata nella relazione predisposta dall'Ente e ha espresso parere favorevole circa le proposte di variazioni dei residui attivi e passivi alla data del 31.12.2018. Segnala la complessità del procedimento amministrativo collegato alle opere portuali, problematica portata dai Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale all'attenzione del Ministero e della Presidenza del Consiglio dei Ministri. I porti - spiega - per la loro particolare attività, e per il fatto che devono confrontarsi con un mercato molto rapido e vivace, non possono attendere i tempi della burocrazia italiana. Cita, quale esempio, un'attività molto molto specifica, essenziale per la funzionalità dei porti: i dragaggi. L'opera di dragaggio è tecnicamente abbastanza semplice e rapida, i problemi nascono con la gestione dei residui/fanghi che i dragaggi generano. Cita, a titolo esemplificativo, il banchinamento dell'avamposto ovest del Porto Canale e il banchinamento dell'avamposto est del Porto Canale, nel quale si deve realizzare il Distretto della nautica. Per l'avamposto ovest vi sono 64 milioni di euro circa, per il Distretto della nautica 36 milioni di euro immediatamente cantierabili, bloccati perché tutte le opere insistono su un'area sulla quale esiste un vincolo paesaggistico. Situazione, quest'ultima, portata all'attenzione del Viceministro, il quale ritiene sia inaccettabile, avendo peraltro constatato di persona la situazione del porto di Cagliari. Prosegue, informando che i Presidenti delle AdSP hanno richiesto al Ministero procedimenti dedicati, uno Statuto derogatorio, come lo hanno altri soggetti, per esempio RFI, con procedure semplificate. Questo ragionamento prende spunto dal fatto che, per esempio, nel riaccertamento dei residui, che spesso sono piuttosto elevati, vi è una serie di somme che non si riesce a spendere. Deve essere preso in considerazione, quindi, un criterio interpretativo primario ispirato dal buonsenso, che, spesso, l'amministrazione pubblica italiana non persegue, a volte anche comprensibilmente, perché l'interpretazione secondo buonsenso non sempre corrisponde all'interpretazione formale. 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 1a e 1b all'Ordine del Giorno, esprime il proprio "consensus".

PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIAZIONE PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI 2019-2021 ED ELENCO ANNUALE 2019 E VARIAZIONE DEL PROGRAMMA BIENNALE DEI SERVIZI E DELLE FORNITURE 2019-2020

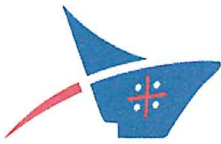
Il **Presidente** procede con l'illustrazione del punto numero 2 all'ordine del giorno, ossia la "Proposta di 1ª variazione al programma triennale dei lavori 2019-2021, all'elenco annuale 2019 e al programma biennale



dei servizi e delle forniture 2019-2020". Chiede se vi siano osservazioni in merito.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco, riprendendo quanto sottolineato dal Presidente in merito alle problematiche burocratiche esistenti per la realizzazione delle opere in ambito portuale, afferma che spesso le opere non possono, ancorché necessarie, essere realizzate, perché non pienamente contemplate all'interno degli strumenti di programmazione. Introduce il tema del Piano Regolatore Portuale, ritenendo necessario inserirlo all'ordine del giorno dell'Organismo di partenariato, che Cagliari ha adottato, mentre Olbia - che in qualche maniera ha approvato il PRP -, si trova in una situazione leggermente più vantaggiosa rispetto a Porto Torres. La situazione delle batimetriche nei moli di Olbia non è quella rilevata dalle cartine e la situazione è critica: vi sono batimetriche di 3-4 metri a pochi metri dal punto in cui le navi ormeggiano. Comprende che il tema dei fondali ad Olbia sia legato all'ingrandimento della canaletta ed alla rimozione di metri cubi di fondale. Invece in tema di manutenzione ordinaria, reputa si debbano evitare i cumuli di sabbia a fianco all'ormeggio delle navi o le colline di sabbia che si creano nel porto industriale e che rendono impossibile l'arrivo di navi di stazza maggiore, fondamentali per la riattivazione dei traffici in quel porto. La questione del Piano Regolatore del porto e l'ultimazione delle opere portuali nel porto di Olbia sono strettamente correlate, perché chi ha realizzato tempo addietro gli ormeggi, l'1, il 2, i nuovi ormeggi a nord del pontile dell'Isola Bianca, ha in quell'occasione portato a meno 10-11 metri i fondali della canaletta. All'Isola Bianca, lungo il viale in cui ha sede la Capitaneria, si trova un rialzamento della banchina di quasi 1,5 metri, in cui sono confluiti tutti i residui di escavo della canaletta. Il progetto del porto industriale è stato approvato in adeguamento tecnico, e quindi è stato realizzato soltanto un primo lotto. Quindi, ritiene che l'ultimazione del porto industriale, in forza di quello strumento di programmazione, possa essere ultimato, mutuando ciò che a suo tempo è stato fatto sulla collocazione dei materiali di risulta degli escavi, così si avrebbe una capacità di assorbimento di quei materiali di risulta, una volta realizzato il prolungamento della banchina. Chiede di verificare, se sia possibile ultimare, ad Olbia, il secondo lotto in funzione anche non soltanto di un'opportunità di maggiori attracchi relativamente ad un traffico cosiddetto tradizionale, in ripresa nel porto di Olbia, ma anche per risolvere indirettamente la problematica dei fondali. Rivolge all'Organismo di Partenariato ed al Comitato di Gestione la richiesta di fare il punto sulla situazione dei Piani Regolatori, in modo che si apra una discussione/confronto su questo tema.

Il Presidente spiega che verrà fatto il Piano Regolatore di Sistema Portuale, non il Piano Regolatore Portuale di Olbia, di Porto Torres, di Oristano, di Portovesme, di Cagliari, così come previsto dal D. Lgs. 13 dicembre 2017 n. 232, che ha modificato la norma relativa ai Piani Regolatori Portuali. Il Piano Regolatore di Sistema Portuale, lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale dell'AdSP del Mare di Sardegna, si compone di un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto, quindi prioritariamente deve essere fatto il Piano Strategico di Sistema. E' attualmente in discussione un correttivo del Correttivo, che prevede un'ulteriore modifica della natura del DPSS, che non dovrà essere solamente un documento di pianificazione strategica generale, ma dovrà entrare nello specifico, in modo tale che diventi più complesso il DPSS, ma più semplici i Piani Regolatori Portuali. La norma prevede che i Piani Regolatori Portuali non entrati in vigore siano annullati. E' evidente che non verrà disconosciuto il lavoro fatto e che, quando dovrà essere predisposto ogni singolo Piano Regolatore Portuale, sarà preso in considerazione quanto fatto in precedenza nei vari porti. Fa presente che è stato avviato un gruppo di lavoro per predisporre il Piano Strategico di Sistema, che individuerà la *mission* di ciascun porto, tenendo conto della vocazione specifica di ognuno. Il Piano Regolatore di Olbia non è né in vigore, né applicabile, mentre il Porto di Cagliari è uno dei pochi con un Piano Regolatore Portuale approvato e ancora in vigore, che però, nelle more dell'approvazione del Piano Regolatore di Sistema ha la possibilità di approvare adeguamenti tecnico-funzionali o varianti localizzate fino al 31.12.2019. Nelle more, ci si trova in



una situazione di incertezza, perché, se nell'arco di qualche mese potrà essere portato a termine il Piano Regolatore di Sistema che dà un quadro cornice, per fare un'attività più analitica è necessario del tempo maggiore. Avere un Piano Regolatore Portuale non risolve i problemi relativi alle opere. Per quanto riguarda i dragaggi, per esempio, il problema non è riconducibile al Piano Regolatore, in quanto i dragaggi si fanno a prescindere. Olbia, purtroppo è un porto che si insabbia, non è un caso che esistesse il servizio escavazione porti, che attualmente non c'è, quindi, ogni volta che si rende necessario, bisogna fare la manutenzione. Oltretutto ad Olbia è difficile contemperare le esigenze di chi ha le concessioni per lo sviluppo della molluschicoltura con l'incremento del traffico navale. Fino a quando le due attività riusciranno a convivere, tutto andrà bene. Se le divergenze divenissero insanabili, bisognerà prendere atto del fatto che gli impianti rappresentano un limite allo sviluppo portuale. La canaletta di accesso è stretta e circondata dagli allevamenti di cozze. La perimetrazione attuale consente una convivenza tra i due sistemi produttivi, ma in caso di nuove concessioni andranno trovate diverse collocazioni. In assenza del Piano Regolatore, la Regione ha dato in concessione, con il parere favorevole della Capitaneria e dell'ex AP di Olbia e Golfo Aranci, però, sempre a condizione che non fosse intralciata la primaria attività commerciale del porto e la sua utilizzabilità tecnico-nautica.

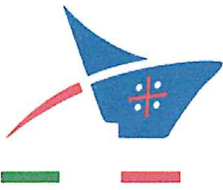
C.V. (CP) Maurizio Trogu suggerisce che gli allevamenti di cozze potrebbero essere delocalizzati nell'area del Golfo di Cugnana, tenuto conto che è completamente vuoto.

Il Segretario Generale interviene per assicurare i componenti l'Organismo che, relativamente ai dragaggi di Olbia, verranno effettuati durante il mandato. Informa, inoltre, che l'AdSP ha sottoscritto, nel mese di aprile dell'anno precedente, un accordo con ISPRA e i dirigenti tecnici dell'AdSP si sono recentemente recati a Livorno per discutere l'argomento.

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 al punto numero 2 all'Ordine del Giorno, esprime il proprio "consensus".

PUNTO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SITUAZIONE PORTO CANALE

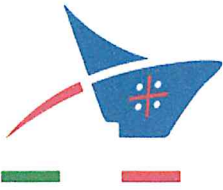
Il Presidente comincia a trattare il terzo punto all'ordine del giorno, informando l'Organismo sulla situazione di crisi del Porto Canale. Nel Porto Canale la società concessionaria CICT ha in concessione trentennale, sino al 2027, una banchina di 1.500 metri, con 16 metri di fondale e 40 ettari di piazzale pavimentato. La medesima società possiede un'autorizzazione di impresa ex articolo 16, che si fonda sul raggiungimento/mantenimento di un programma quadriennale: quindi un titolo concessorio ex articolo 18 ed un titolo ex articolo 16, di impresa autorizzata per lavori portuali. La CICT, soggetto in possesso di concessione e autorizzazione, ha presentato un documento programmatico per il quadriennio 2017-2020, contenente l'andamento dei volumi nel quadriennio precedente e la prospettiva per i volumi del quadriennio 2017-2020, fissata in 675.000 contenitori. L'AdSP, tenuto conto che nel 2016 il traffico contenitori era pari a 559.000 teus, nel 2017 pari a 432.000 e nel 2018 pari a 214.000, ha constatato il mancato rispetto del piano. La CICT ha addebitato la crisi dei traffici ai mutamenti nel mondo del transhipment: grosse quantità di contenitori si sono spostate sulla base del fatto che i grandi player si sono concentrati, il transhipment tradizionale è in crisi e oggi si cerca sempre più di andare verso porti dove una parte importante del traffico venga assorbito o prodotto dal territorio. Cagliari è un porto di transhipment puro, e altro non potrà mai essere per quanto riguarda i contenitori, perché non vi sono, al momento, né consumi tali da attrarre traffici, né produzioni tali da generare traffici. Quindi, CICT ha dato - e di questo le rappresentanze sindacali sono state sempre ampiamente informate - ampie garanzie sul fatto che, nonostante una diminuzione dei volumi, avrebbe



mantenuto inalterata la forza lavoro impegnata, particolarmente importante, trattandosi di 210-212 occupati diretti, più altri 90 lavoratori delle due società direttamente connesse, la CTS e la ITERC. CICT ha continuato, nonostante il calo dei volumi, anche per il 2017, a mantenere il livello occupazionale e salariale sia dei lavoratori della CICT che del personale delle imprese esterne. L'AdSP ha manifestato preoccupazione, ha convocato CICT e parlato con la Contship (controllata al 100% dal Gruppo Eurokay Eurogate di Thomas Eckelmann, di Amburgo, uno dei principali terminalisti europei, uno dei principali player del mondo), proprietaria del 92% delle azioni di CICT (Cagliari International Container Terminal, S.p.A. basata a Cagliari, con il 92% di Contship Italia e l'8% di Cacip). I vertici di Contship, durante le interlocuzioni, hanno comunicato i loro sforzi volti al rilancio dei traffici, tra i quali il tentativo di chiudere un grosso accordo commerciale capace di garantire un livello di volume di traffico pari, se non addirittura superiore, a quello precedente la crisi. Hanno garantito, soprattutto, il mantenimento dei posti di lavoro. La situazione si è poi complicata, perché il traffico non ha subito variazioni in positivo. Nel frattempo ci sono stati contatti con Maersk, CMA CGM, e, fondamentalmente, per un lungo periodo di circa sei mesi, Cagliari è stata presa in considerazione per diventare un hub importante dei francesi, per CMA CGM, quindi, una partnership tra terminalista e linee, che ormai rappresenta il nuovo trend. Ritiene che Cagliari abbia perso questa partita, perché c'è stato un momento in cui era praticamente chiusa, ma Maersk nel mese di marzo, nell'arco di dieci giorni ha spostato 513.000 contenitori da Malta a Port Said, in cui sono presenti banchine, fondali e gru di ultima generazione, fra le più competitive al mondo. CMA CGM ha deciso di puntare su Malta, che a quel punto si è ritrovata ad avere, invece, maggiore capacità. Nel mese di settembre, l'AdSP ha scritto alla CICT, per capire come considerare il calo del 35% del 2017 e l'ulteriore calo del 48% del 2018. CICT ha comunicato che il gruppo, essendo impegnato in avanzate discussioni commerciali con la nuova tipologia di clientela – quella sopraccitata – stava valutando attentamente le soluzioni migliori, e confidava di trovare presto l'accordo. Se l'AdSP avesse avviato la procedura di decadenza dalla concessione e di revoca dell'autorizzazione, CICT avrebbe dovuto licenziare i 210 propri dipendenti. A quel punto, l'AdSP ha incontrato nuovamente i vertici di Contship, i quali hanno comunicato di non aver ancora chiuso alcun contratto. Nel mese di marzo l'AdSP, valutato che anche il 2018 si è chiuso con un calo importante, con un volume di traffico pari a 220.000 teus, ha chiesto a CICT di dare riscontro sulle intenzioni future. La società concessionaria, nel mese di aprile 2019, ha comunicato di aver preso atto della reale impossibilità di finalizzare nuovi accordi commerciali nel breve periodo e della definitiva decisione di Hapag Lloyd di interrompere gli scali a Cagliari a partire dalla fine del mese di aprile. Lo scenario che si prefigura, pertanto, è quello dell'impossibilità, per la società, di rispettare, per il 2019, l'obiettivo annuale alla base della concessione. A fronte di questa comunicazione l'AdSP ha comunicato l'intendimento di dichiarare la revoca della licenza di impresa per il mancato e reiterato rispetto degli impegni assunti nel programma operativo, e la decadenza della concessione di cui la CICT è titolare, per inadempimento degli obblighi concessori, e ha dato tempo fino a entro e non oltre il 15 aprile, per le deduzioni in merito. A questo punto CICT ha convocato, la scorsa settimana, un Consiglio di Amministrazione, che è stato aggiornato alla data odierna.

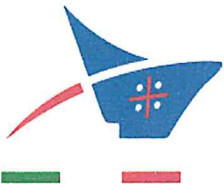
Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Ing. Antonio Musso chiede se sinora la concessione demaniale sia stata pagata regolarmente.

Il Presidente risponde affermativamente. Poi prosegue, comunicando che ci sono state le doverose prese di posizione sindacali, è stato aperto un tavolo presso la Prefettura, al quale è seguito un primo incontro con il Ministero e, fondamentalmente, la situazione viene affrontata sotto due ordini di profili: uno relativamente alla situazione di crisi aziendale di CICT, e quindi, a caduta, della tutela dei posti di lavoro, ed un'altra, più strutturale, relativa alla competitività del terminal. Uno dei principali motivi per cui l'AdSP non ha avviato con urgenza il procedimento di decadenza del concessionario, riscontrando il calo dei volumi di traffico, è



dovuto al fatto che si è preferito non turbare una momentanea pace sociale occupazionale. Segnala il fatto che gli armatori preferiscano recarsi laddove abbiano costi inferiori e strumenti di cattura del traffico, legati alla natura dell'insediamento logistico e dell'insediamento produttivo. Durante la riunione del giorno precedente con il Viceministro Rixi, alla presenza del Presidente e dell'Assessore al lavoro della Regione Sardegna, informa di aver ricordato al viceministro che la Regione Autonoma della Sardegna ha approvato il Piano Strategico per le zone economiche speciali il 22 novembre 2018 e il 29 novembre 2018 l'ha trasmesso al Governo. I Ministeri competenti il 23 marzo 2019 hanno espresso parere positivo sul Piano. Manca, a questo punto, solo il decreto istitutivo delle ZES, già istituite in Campania e in Calabria, che il Governo si è impegnato ad emanare in tempi rapidi. Il Viceministro è stato chiarissimo, bisogna sdoganare la semplificazione amministrativa liberandola da impedimenti, in modo tale da consentire il rilancio del porto. Ritiene che il porto, per quanto riguarda il traffico contenitori, potrebbe trovare elementi di competitività laddove fosse possibile l'insediamento di distretti produttivi innovativi capaci di attrarre traffici. Da un punto di vista tecnico, è innegabile l'ampia disponibilità di aree infrastrutturate in area portuale ed in area retroportuale, ma nessuno è interessato a tale tipologia di traffico, che non giustifica neanche la deviazione rispetto alla rotta ideale che collega Suez e Gibilterra per arrivare a Cagliari, rispetto ad una deviazione minima per arrivare a Malta, per esempio. Ringrazia la Capitaneria di Cagliari, perché a seguito di un lungo e importantissimo lavoro, ha approvato la bozza del Regolamento di bunkeraggio, per cui la Saras a breve potrà fare bunkeraggio, anche con sulphur oil, olio di ultima generazione, in linea con la deadline del 1° gennaio 2020 – data in cui entrerà in vigore il nuovo limite alle emissioni di zolfo per le navi stabilito dall'International Maritime Organization (IMO). Si sta procedendo anche con le interlocuzioni relativamente al GNL, anche se la procedura di autorizzazione per un'attività complessa come quella di un rigassificatore comporta una serie di step. Per quanto riguarda i 300 lavoratori, più quelli dell'indotto, si deve trovare una forma di sostegno. Se CICT venisse liquidata, i lavoratori perderebbero il posto di lavoro, se CICT entrasse in stato di crisi con possibilità di rilancio, sarebbe diverso. Nel corso del tavolo al Ministero è stata presa in considerazione la possibilità di lavorare ad un modello già utilizzato in altre situazioni di crisi in Italia, a Gioia Tauro e a Taranto, dove le due società sono rimaste in piedi. Il Ministero ha già avuto l'input dal tavolo, dal Ministro in persona, per elaborare una pianta dei fabbisogni. La norma utilizzata per Gioia Tauro e Taranto, denominata "interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale con particolare riferimento a situazioni critiche di alcune aree del Mezzogiorno", aveva previsto lo stanziamento di 18 milioni il primo anno, 14 il secondo e 8 il terzo, valida per il triennio 2017-2019. Potrebbero essere più o meno, inizialmente, circa 8 milioni, e poi ovviamente a decrescere. La Regione Sardegna, presente al tavolo con l'Assessore al lavoro e con il Direttore generale dell'Aspal, si è resa disponibile a valutare eventuali forme di politiche attive del lavoro per riqualificazione dei lavoratori, i quali, per essere riassorbiti, necessitano di un porto che movimentasse 500-600.000 contenitori. Ma ritornare a quei livelli sarà molto difficile, almeno nel breve periodo. Nel frattempo, assicura che l'AdSP continuerà a cercare soluzioni: verrà preparata una call internazionale per rendere concorrenziale lo scalo, e si spera di poterlo fare con una ZES e con una zona franca doganale interclusa che avesse superato il vincolo paesaggistico. Bisogna pensare anche ad utilizzi alternativi del porto, con un chilometro e mezzo di banchina, 16 metri di fondale, 40 ettari pavimentati, più altri 360 ettari di area retrostante. L'obiettivo è il rilancio del traffico al Porto Canale, perché la capacità di assorbimento, anche occupazionale, del traffico contenitori, è enormemente più elevata rispetto a tutte le altre.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Corrado Pani afferma che i lavoratori non debbano vivere di ammortizzatori sociali e non si può pensare, in prospettiva futura, di applicare a Cagliari quanto messo in campo per i porti di Taranto e Gioia Tauro. Ritiene che il porto di Cagliari sia e debba continuare ad essere un porto di transhipment e che si debbano vagliare tutte le possibili soluzioni, affinché



il porto venga rilanciato come tale. Chiede se l'AdSP abbia avuto modo di interloquire con la compagnia Hapag Lloyd, per capire se vi fosse l'interesse di prendere in considerazione Cagliari in toto, utilizzando investimenti propri, cercando nel frattempo di capire quello che succederà con il terminalista CICT. E' anche vero che Hapag Lloyd non ha mai mostrato contrarietà a continuare a rimanere a Cagliari, tenuto conto che, comunque, ad oggi vi è semplicemente una comunicazione secondo la quale l'ultima nave arriverà a Cagliari il 29 aprile e tutti i traffici verranno spostati a Livorno. Ciò significa che tutti coloro i quali ruotano intorno alle attività del Porto Canale, e quindi spedizionieri eccetera, saranno costretti a pagare prezzi raddoppiati, perché non potranno imbarcare la merce nel Porto Canale e dovranno utilizzare altri porti. Chiede di sapere se ci sia stata questa interlocuzione e di capire se si possa ripercorrere questa strada con Hapag Lloyd oppure si debba pensare ad una gara internazionale. Quindi, una volta chiarite la questione ripermetro zona franca interclusa e la questione dell'avvio definitivo delle ZES, avviare anche la famosa cabina di regia, che permetta alle imprese facilità di insediamento e di usufruire di 50 milioni di credito di imposta.

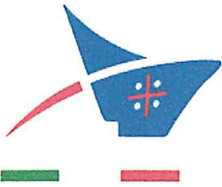
Il Presidente spiega che l'AdSP non ha rapporti diretti con le compagnie, ma informa di avere incontrato diversi gruppi per verificare un eventuale interesse, laddove non ci fosse stato più un terminalista. La situazione del porto di Cagliari, contrariamente a quanto si possa pensare, è nota al mondo dello shipping. Hapag Lloyd non ha comunicato le proprie decisioni all'AdSP, non avendo rapporti con l'Ente, bensì con il terminalista, però Hapag Lloyd si trova all'interno di un'alleanza, che ha fatto una scelta diversa. I vertici italiani di Hapag Lloyd sostengono che il traffico stia andando verso un'altra direzione. Che si debba fare una CALL pubblica è fuori discussione, però è evidente che non si può pensare di tenere aperto il terminal contenitori per quei 5.700 container che, al massimo, si è riusciti a muovere direttamente dalla Sardegna, quando sono stati mossi 780.000 contenitori complessivi.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Corrado Pani spiega di aver fatto tale ragionamento, perché i dati mostrano che Cagliari in interventi import-export ha fatto un più 14% su 80.000 contenitori movimentati, rispetto a quello che ha fatto Gioia Tauro, che sono un più 3% con quasi il doppio della movimentazione dei contenitori.

Il Presidente sostiene si tratti di un numero viziato dai 50.000 contenitori dell'import-export di Grendi. Nei numeri del terminal di transshipment i contenitori con origine/destinazione Sardegna sono veramente risibili. Non intende dire che non sia importante, però bisogna provare a pensare, invece, che tali numeri debbano diventare meno risibili. La scelta di Hapag Lloyd è frutto di una scelta strategica a livello internazionale.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant afferma che le aziende sarde che utilizzano il Porto Canale di Cagliari stanno per trovarsi di fronte ad un problema di circa 15/10 anni prima, quando il costo per far uscire un contenitore che andava sempre su Livorno, su Genova, su La Spezia, per poi uscire veramente dall'Italia, era pari a 1.000 euro in più solo per quel piccolo tratto di mare, mentre, invece, con la nave che partiva direttamente da Cagliari quel costo non esisteva e, quindi, finalmente alcune aziende sarde potevano competere con altre realtà internazionali. Da questo momento ci sarà nuovamente questo aggravio di costo, perché l'Hapag Lloyd ha informato che metterà un feeder, che toccherà Livorno e toccherebbe due volte al mese Cagliari, non sufficienti alle aziende per mantenere impegni internazionali di fornitura o di acquisto in maniera continua. Sarebbe stato l'ideale almeno una volta alla settimana. Purtroppo, aziende di consumo, di trasformazione, che in qualche modo si sono mantenute in Sardegna, verranno sempre meno a produrre e a creare occupazione, proprio perché anche questo filo leggero sta per spezzarsi.

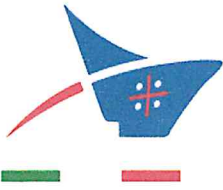
Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto William Zonca condivide quanto dichiarato dal Presidente, anche se ritiene che l'Organismo di partenariato debba tenere presente che il Porto Canale e tutto il polo industriale al suo interno è vitale, non solo per chi ci lavora, ma anche per l'economia del territorio. Reputa che l'Organismo di partenariato, con la presenza al proprio interno delle parti sociali e



di quelle datoriali, abbia il compito di portare avanti azioni di tutela verso l'unica realtà di tale genere presente in Sardegna. Per quanto riguarda la strada da percorrere, sicuramente i binari da seguire sono due. Uno di questi è lo sviluppo del porto, e bisogna essere veloci, perché non si possono imbrigliare aziende che vogliono sviluppare sia economicamente che in maniera occupazionale le realtà presenti nel porto di Cagliari, e dunque è giusto che l'Autorità faccia sentire la propria voce nei tavoli ministeriali, affinché questi ostacoli vengano superati. Non è accettabile che un Piano paesaggistico blocchi la ZES o le opere infrastrutturali in porto. D'altra parte, deve anche guardare ai livelli occupazionali, che non potranno mai essere riassorbiti solo con le attività collaterali, dunque bisogna mantenere in piedi l'attività di transhipment a Cagliari, essendo capaci di intercettare l'offerta del mercato. Non sono certi i tempi della politica per avere un decreto che permetta di avere le stesse caratteristiche per Gioia Tauro, o Taranto, diciamo di sostegno. Non si deve attendere tre anni per poter mettere sul mercato le banchine, però la banchina non è detto che debba rimanere al terminalista in toto - sempre che il terminalista non liquidi la società e, dunque, si parlerebbe di un altro scenario, che si cerca di scongiurare - e, ripete, la società deve rimanere in piedi, perché Contship è il socio di maggioranza, nulla impedisce ad altri di entrare nell'azionariato di CICT, per tenerla in vita con un altro soggetto anche temporaneamente, in maniera transitoria, affinché poi questo riacquisisca il mercato, soprattutto se poi si ha all'orizzonte una prospettiva, come quella di Taranto o Gioia Tauro, che comunque va a coprire per quanto riguarda l'aspetto occupazionale, quei dipendenti. La banchina deve svilupparsi anche con le attività collaterali. Può essere ridotta la concessione, 1.500 metri di banchina non sono oggi necessari. Basti pensare a Brema, dove le gru sono una a 50 metri dall'altra, ma viaggiano con numeri esponenzialmente maggiori rispetto a quelli di Cagliari, con una metratura diversa. Dunque, da quel punto di vista non deve essere bloccato lo sviluppo delle infrastrutture del retroporto, anzi, questo forse in un progetto può dare anche la riqualificazione e la riconversione del personale, però bisogna essere fermi sul fatto che il transhipment a Cagliari deve essere portato avanti, di pari passo con la tutela dell'occupazione. Dunque, si dovrebbe procedere sul doppio binario, tutela delle aziende e di occupazione e sviluppo.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario conferma le preoccupazioni espresse dal Presidente. Ritiene che senza investimenti nel retroporto, si continuerà a dipendere da scelte altrui. Non si decide di fare transhipment a Cagliari, quando il mondo si sta muovendo in altra direzione. Il problema è grave, con il dovuto rispetto e la dovuta considerazione per le 600 famiglie che stanno rischiando di perdere il posto di lavoro. L'Autorità di Sistema Portuale deve essere presente nel tavolo politico. E' necessario un Piano industriale, in assenza del quale in Sardegna non può essere tutelata l'occupazione e tutto ciò che è collegato all'industria, il settore trasporti in primis. Ritiene sia arrivato il momento di affrontare seriamente la situazione, poiché il mondo sta cambiando rotta e ancor di più l'AdSP deve cercare soluzioni, con un coinvolgimento maggiore della parte politica, che spera possa essere l'interlocutore vero, serio, privilegiato che possa agire su questo, perché senza investimenti è inutile avere ettari nel retroporto e non si possono attendere i tempi della burocrazia per avere un parere. E' evidente che poi vi siano problemi legati alla trasformazione dell'operatività, al cambiamento della forza lavoro, che si deve adeguare e aggiornare. Segnala, per quanto riguarda il porto di Porto Torres la mancanza di manutenzione dell'illuminazione, che va a discapito dell'operatività esistente. Chiede di sapere quando Arbatax rientrerà nell'AdSP.

Il Presidente, sulla manutenzione dell'illuminazione, informa che è stato da poco predisposto il bando e, relativamente all'inclusione di Arbatax all'interno della circoscrizione dell'AdSP, spiega che vi è stato un grande lavoro da parte della Regione Sardegna, che ha avviato tutte le interlocuzioni necessarie con il Ministero affinché il porto di Arbatax, ad oggi classificato come porto rifugio, venga inserito nella rete regionale, avendone tutte le caratteristiche di base. Fa presente che il caso di Arbatax è all'attenzione del Ministro e del Viceministro dei trasporti, la Regione ha dato il suo assenso e l'AdSP è soggetto interessato ma



passivo rispetto alla procedura. Il Governo deve fare un decreto ministeriale, così come previsto dalla legge 84/94, per includere all'interno della circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale della Sardegna anche il porto di Arbatax. L'ultima comunicazione del Ministero inviata alla Capitaneria, che l'ha resa nota a questa Presidenza, contiene una disquisizione sulla qualificazione giuridica del porto di Arbatax.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco sulle vicende del Porto Canale, ritiene che in una situazione di piena emergenza, le analisi sulle dinamiche del transshipment mondiale non siano salvifiche, ci si deve, piuttosto, concentrare sul problema che incombe sui lavoratori. E' indispensabile che la società CICT non venga messa in liquidazione e che possano essere adottati nei confronti dei lavoratori tutti gli strumenti, quali, per esempio, gli ammortizzatori sociali, che possano garantire una continuazione, perché l'ipotesi dei licenziamenti tout court sarebbe inaccettabile e, soprattutto, non offrirebbe prospettive. Si deve cercare di capire come riproteggere i lavoratori e con quale diversificazione di offerta il porto Cagliari possa continuare ad essere un tassello fondamentale nel sistema della portualità isolana.

Il Presidente chiede se vi siano ulteriori osservazioni o richieste di chiarimenti in merito. Si impegna a tenere aggiornato l'Organismo di Partenariato in merito. Ovviamente l'AdSP ha un rapporto diretto e continuo con le rappresentanze sindacali perché vi sono due aspetti collegati: quello occupazionale ed il rilancio del porto. E' evidente che l'AdSP potrà essere coinvolta in alcuni dei possibili strumenti da mettere in campo per tutelare almeno l'aspetto retributivo, se non quello occupazionale.

PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA AUTORIZZAZIONI ALLE IMPRESE EX ARTT. 16 E 18 (RINNOVI E VERIFICHE DI ATTI PLURIENNALI) PER SVOLGERE OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI NEI PORTI DI OLBIA, GOLFO ARANCI, PORTO TORRES E SANTA TERESA DI GALLURA NELL'ANNO 2019

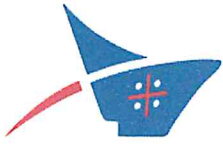
Il Presidente illustra l'argomento di cui al punto numero 4 all'ordine del giorno, ossia l'Informativa sulle autorizzazioni alle imprese ex artt. 16 e 18 per svolgere operazioni e servizi portuali nei porti di Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres e Santa Teresa Gallura nell'anno 2019. Chiede se vi siano osservazioni o richieste di chiarimenti in merito. Nessuno dei componenti l'Organismo formula osservazioni.

PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA VALUTAZIONE FINALE OBIETTIVI PRESIDENTE 2018

Il Presidente dà informativa, brevissima, sulla valutazione finale agli obiettivi del Presidente per l'anno 2018. Spiega che l'Autorità viene valutata sulla base del raggiungimento degli obiettivi, il Ministero vigilante ha riconosciuto al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale il 100% del raggiungimento degli obiettivi fissati dal Ministero stesso per l'anno 2018. A seguito di ciò, vi è una parte variabile del 30% degli emolumenti del Presidente, e a cascata, del Segretario e di tutto il personale, collegata al raggiungimento degli obiettivi, ed è un processo abbastanza complicato, tanto che ad oggi l'AdSP non ha ancora ricevuto gli obiettivi per l'anno 2019.

PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI

C.V. (CP) Maurizio Trogu interviene per dare due comunicazioni e consegnare una relazione, che poi vorrebbe venisse sottoposta anche al Comitato, relativamente ad una particolare concessione demaniale marittima per la darsena pescherecci nel Golfo di Olbia, località Isola Gabbia, per vent'anni, rilasciata dall'Assessorato Agricoltura, alla Spano Group, che riporta la discussione sull'argomento mitilicoltura. Si tratta di una concessione ventennale già rilasciata con un parere favorevole del 2015, sia della Capitaneria che dell'ex Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci. Vi è una determinazione, la n. 5926, in cui si fa



riferimento ad un piazzale, ad un'opera di difficile rimozione nel porto industriale e ad uno specchio acqueo di circa 3.000 metri quadri. La Spano group vorrebbe realizzare un piazzale, un'opera di difficile rimozione. Trattandosi di una concessione ventennale, chi fa l'investimento, vorrà avere un ammortamento dell'investimento, se poi lo si volesse mandare via fra due anni, sarebbe difficile, potrebbe profilarsi un'eventuale causa che durerebbe a lungo, magari oltre la scadenza concessione demaniale.

Il Segretario Generale afferma che l'iter amministrativo da seguire è la revoca del parere favorevole già rilasciato.

C.V. (CP) Maurizio Trogu introduce un altro argomento che attiene alla manutenzione dei fondali. Consegna una relazione, in maniera tale che se ne prenda visione, chiedendo al Presidente di sottoporla al Comitato. Informa di avere partecipato, la settimana precedente, ad una riunione per il calendario dei lavori di manutenzione dei fondali, a seguito della quale è stata fatta una riunione interna, poiché si richiedeva un intervento di 40 giorni in un periodo compreso tra il 13 maggio e il 23 giugno. Mostra a tal proposito il calendario degli accosti dal 14 maggio all'11 giugno, per cui a suo giudizio, è possibile mantenere il calendario, solo per la darsena dei moli 3 e 4, mentre per i lavori che devono interessare il molo 1 e il Bonaria si può arrivare fino al 10 giugno, ma non fino al 23 giugno, perché dal 10 giugno, con le doppie corse, la GNV, le crociere, è impossibile interdire, a meno che non si lascino le navi in rada, e a quel punto bisogna fare un altro ragionamento con la compagnia. Facendo un grosso sforzo, si garantisce la darsena libera, moli 3 e 4 liberi per tutto il periodo dei 40 giorni, molo 1 e molo Bonaria, poi se vi fossero soluzioni diverse, saranno valutate.

Il Presidente afferma che verranno fatte dopo il periodo estivo.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco intende portare all'attenzione dell'Organismo due questioni: il mese precedente sono stati ripresi i contatti con una delle imprese che opera nel porto di Olbia, la società Asdomar, per l'eventuale sbarco di tonno congelato con viaggi specifici. Con l'intenzione dell'Asdomar di riprendere il traffico, si sta riproponendo il problema del PIF, il posto di ispezione frontaliera. Ricorda che durante l'incontro svoltosi tempo prima in sede di Autorità Portuale Nord Sardegna, con la responsabile del PIF Toscana, sotto la quale sta la Regione Sardegna, e specificamente il PIF di Cagliari, era stata ipotizzata una soluzione, da verificare. Uno degli ostacoli per l'Asdomar di riportare il tonno è che se il PIF si trova a Cagliari, dovrebbe portare la nave a Cagliari con costi aggiuntivi, per cui era stata richiesta l'apertura di un sub punto del PIF di Cagliari ad Olbia, presso lo stabilimento dell'Asdomar, come avveniva prima, perché la legge stabilisce che quelle indagini vadano fatte avendo l'infrastruttura necessaria.

Il Presidente afferma che la questione gli risulta essere stata risolta. L'Asdomar ha dato la disponibilità, i referenti della Sanità hanno detto che non avrebbero difficoltà, anche perché la maggior parte dei veterinari provengono da Sassari.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco ritiene che la responsabile del PIF della Toscana possa essere ricontattata e che i portatori di interesse di quella vicenda debbano sentire la responsabile. Laddove poi fosse necessario un parere dell'Autorità di Sistema Portuale, glielo si potrebbe fornire. Chiede, altresì, di avere notizie rispetto al bando di gara per la gestione del terminale marittimo di Olbia.

Il Presidente, relativamente al terminale marittimo di Olbia, comunica che sta per essere pubblicata la sollecitazione di mercato. Dopo una lunga analisi di carattere tecnico-giuridico e amministrativo prevista dall'articolo 183, comma 15, del D. Lgs. 18 aprile 2016 n. 50, e che, fondamentalmente, si chiederà al mercato di presentare un'offerta progettuale per la gestione di aree e servizi. Le aree sono quelle della Stazione marittima più una serie di aree per i parcheggi dei semirimorchi ed una rivisitazione complessiva della



viabilità. E' prevista una riqualificazione complessiva. Sono stati salvaguardati tutti i livelli di servizio e nella manifestazione di interesse sarà inserita anche una clausola per cui, nei limiti dell'organizzazione di impresa della sostenibilità economica del progetto, verrà riassorbito prioritariamente il personale attualmente impegnato in quel genere di servizio. Tendenzialmente, rispetto alla situazione precedente, si tratta di un notevole ampliamento delle aree e dei servizi. Poichè vi saranno aree che verranno affidate come un servizio al porto, è chiaro che dovrà essere attivato un servizio di instradamento, guardiania, controllo, vigilanza, eccetera, per cui si avrà un sistema molto più organizzato che, sicuramente, non avrà ricadute occupazionali negative, tutt'altro.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco, in relazione alla clausola sociale, ritiene sia opportuno tenere conto del fatto che l'Autorità di regolazione dei trasporti ha recentemente redatto la base normativa per l'eventuale futuro bando di gara che dovrà assegnare le rotte marittime da e per la Sardegna, introducendo o ribadendo alcune norme di carattere generale sulle clausole sociali.

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 13.55.

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