



VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2022**, il giorno **28** del mese di **aprile** in Cagliari alle ore 10.00, giusta convocazione del Presidente - nota n. 9227 del 21.04.2022 -, 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. Riaccertamento residui al 31.12.2021;
2. Rendiconto generale 2021;
3. Relazione annuale 2021;
4. Adeguamento Tecnico Funzionale sottozona H2 del PRP;
5. Informativa: ASD Circolo Nautico Olbia- Richiesta di rilascio rinnovo di concessione per Atto Formale ex art. 36 Cod. Nav.;
6. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Massimo Deiana	X				
Direzione Marittima di Cagliari	C.V. (CP) Mario Valente	X				
Direzione Marittima di Olbia	C.F. (CP) Paolo Bianca	X				
CATEGORIA/OO. SS.	MEMBRO EFFETTIVO			MEMBRO SUPPLENTE		
a) un rappresentante degli armatori	Francesco Del Giudice Edoardo Cossu Grondona	X X		Luca Brandimarte Francesco Beltrano		
b) un rappresentante degli industriali	Antonello Argiolas		X	Giuseppe Ruggiu		
c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18	Giancarlo Acciaro	X		Antonio Di Monte		
d) un rappresentante degli spedizionieri	Salvatore Plaisant	X		Giovanni Fanciulli		
e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Antonio Musso	X		Stefano Fercia		
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Pier Paolo Olla		X	Silvia Cavaliere		



g) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi	Vincenzo Brandi	X		Marco Argiolas		
h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Non indicato			Non indicato		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	- Alessio Salis - Corrado Pani - William Zonca		X X	- Sergio Prontu - Gianluca Langiu - Valerio Mereu	X X	
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Francesco Galietti		X	Michele Pons		
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	Vincenzo Pani	X		Roberto Brugattu		
Totale presenti		10/13				
Totale assenti		3/13				

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 e della Dott.ssa Federica Cannas.

Il Presidente, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, alle ore 10.10 dichiara aperta la seduta. Partecipano, con un proprio rappresentante senza diritto di voto, il Comune di Porto Torres con il Sindaco Massimo Mulas, Confcooperative Sardegna con il Presidente Fulgenzio Cocco. Il verbale della seduta del 3 marzo 2021, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.

PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RIACCERTAMENTO RESIDUI AL 31.12.2021

Il Presidente, in merito all'argomento in discussione, spiega che, ai sensi dell'art. 43 del regolamento di Amministrazione e Contabilità vigente, si è provveduto all'analisi della situazione dei residui attivi e passivi provenienti da precedenti esercizi e alla predisposizione della proposta di stralcio per quelle partite non più realizzabili o dovute. La gestione dei residui tiene conto delle riscossioni e dei pagamenti effettuati sulle partite attive e passive di bilancio da precedenti esercizi, nonché della verifica effettuata sulle singole partite



circa il permanere o meno delle ragioni del credito o del debito con eventuale iscrizione, nella colonna variazioni, della rettifica registrata. 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 ed in particolare sulla formazione dell'avanzo di amministrazione al 31.12.2021. La variazione dei residui attivi e passivi al 31.12.2021 risulta essere la seguente:

- residui attivi dichiarati insussistenti per complessivi € 669.644,62;
- residui passivi stralciati per complessivi € 2.438.122,31.

Informa che il Collegio ha espresso, il giorno precedente, parere favorevole, ai sensi dell'articolo 43, comma 4, del vigente Regolamento di amministrazione e contabilità dell'Autorità, circa le proposte di variazione dei residui, che sarà oggetto di deliberazione del Comitato di Gestione.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario interviene per sottolineare che, pur non avendo nulla da eccepire sull'argomento in discussione, ritiene non si possa chiedere ai componenti l'Organismo un parere, senza trasmettere la relativa documentazione atteso che nessuno ha letto il parere dei revisori.

Il Presidente spiega che la documentazione in base alla quale l'Organismo dovrà esprimere il proprio consensus è stata trasmessa per tempo. Nel caso specifico, il Collegio dei revisori si è riunito la settimana precedente, ma il verbale con la verifica per il riaccertamento dei residui è stato trasmesso solamente il giorno precedente. Per tale ragione, solo ed esclusivamente il parere favorevole sul riaccertamento residui 2021 non è stato trasmesso all'Organismo di partenariato. Mentre il documento predisposto dagli Uffici, relativamente all'analisi della situazione dei residui attivi e passivi, è stato trasmesso con largo anticipo per consentirne la lettura ai componenti l'Organismo.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario non mette in dubbio quanto eseguito dall'Ente, ma ribadisce che viene chiesta l'approvazione di un documento che non è stato possibile visionare.

Il Presidente interviene per chiarire meglio che la documentazione sulla quale l'Organismo esprimerà il proprio consensus viene trasmessa per tempo, pertanto tutti i componenti hanno ricevuto la stessa e possono esprimere la propria posizione in merito. Ribadisce che non è stato trasmesso all'Organismo di partenariato esclusivamente il parere del collegio dei revisori, che comunque è favorevole, in quanto pervenuto appena il pomeriggio precedente. Il documento relativo al riaccertamento residui al 31.12.2021, invece, è stato trasmesso con largo anticipo.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario non mette in discussione il lavoro svolto dagli Uffici, intende però sottolineare che non è la prima volta che la documentazione venga presentata senza un congruo anticipo, come nel caso di specie. Dunque, dovendo esprimere il proprio consensus, lo esprimerà sulla base della fiducia.

Il Presidente conclude, ribadendo quanto sopra rappresentato. Non essendovi ulteriori interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RENDICONTO GENERALE 2021

Il Presidente, illustrando il rendiconto generale dell'esercizio finanziario 2021, spiega che riflette in sintesi la gestione finanziaria, economica e patrimoniale dell'AdSP del Mare di Sardegna e si compone dei documenti



contabili ed allegati. Al conto consuntivo, predisposto secondo il Regolamento di Amministrazione e Contabilità vigente, è stato allegato il prospetto di raccordo tra lo schema del rendiconto finanziario gestionale e le voci del Piano dei conti integrato di cui al D.P.R. 132/2013 e allegato alla circolare n. 27 del 9 settembre 2015 del Ministero dell'Economia e delle Finanze. Al rendiconto generale è altresì allegato un prospetto, sottoscritto dal legale rappresentante e dal responsabile finanziario dell'Ente, attestante la tempestività dei pagamenti così come richiesto dal M.I.T. con la circolare n. 7583 del 16.07.2014, nonché un prospetto riepilogativo, che riassume la spesa classificata per missioni e programmi. Infine, in applicazione delle disposizioni di cui al Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze del 29.05.2018 – art. 5, al rendiconto generale è allegato il prospetto delle entrate e delle uscite dei dati SIOPE del mese di dicembre contenenti i valori cumulati dell'anno di riferimento e la relativa situazione delle disponibilità liquide, presenti nell'applicativo della Banca d'Italia www.siope.it. Il rendiconto generale 2021 chiude con i seguenti risultati:

Avanzo finanziario di competenza	€ 178.445.549,27
Avanzo Economico	€ 12.646.287,56
Avanzo di Amministrazione	€ 536.694.827,96
- di cui vincolato	€ 445.680.978,94
- disponibile	€ 91.013.849,02

Fa presente che il Collegio dei Revisori dei Conti ha espresso parere favorevole all'approvazione da parte del Comitato di gestione del rendiconto generale 2021. Tiene a segnalare una tempistica particolarmente stringente per i fondi PNRR, per l'avanzamento dei quali il Ministero chiede l'effettuazione di un monitoraggio ogni 15 giorni. Trattandosi, allo stato attuale, di uno dei punti più sfidanti dell'attività dell'Ente, ricorda che i fondi PNRR sono collegati ad erogazioni che pervengono dall'Unione europea e sono ancorati a specifiche tempistiche e deadline. Nel caso del terminal ro-ro, si tratta di un progetto già definitivo; per quanto riguarda il cold ironing, l'elettrificazione delle banchine, ci si trova in una condizione di difficoltà, perché tutte le AdSP hanno avuto un finanziamento per un totale di circa 900 milioni e l'AdSP del Mare di Sardegna 70 milioni, quindi una percentuale particolarmente rilevante, però sono tutte attività da progettare ex novo. Tutte le Autorità di Sistema Portuale hanno ricevuto nelle settimane precedenti una nota della Corte dei Conti, che sta esercitando, per la prima volta, un controllo preventivo sui fondi PNRR. Quindi, è stata dedicata una settimana per la compilazione di un complesso foglio Excel per la Corte dei Conti, per spiegare come si intende spendere i fondi PNRR, nonostante le medesime informazioni siano già in possesso del Ministero, ma il Ministero utilizza un format, la Corte dei Conti un altro. Sottolinea che - ovviamente la Corte dei Conti lo sta facendo nel rispetto di ciò che impone la legge - da un lato si chiede alle AdSP di correre, però poi tali procedimenti hanno ingranaggi deceleranti. Ricorda che tutti i fondi PNRR dovranno essere spesi entro il 2026, che pur apparendo una data molto lontana, per quello che riguarda i lavori pubblici in questo Paese, non è esattamente un termine particolarmente confortevole. Non è un caso che i Presidenti delle Regioni stiano chiedendo una proroga dei tempi di scadenza del PNRR dal 2026 al 2028, che, ovviamente, non potrà essere concessa, perché tali risorse, di cui l'Italia ha già preso una prima tranche importante la settimana precedente, vengono attribuite per stati di avanzamento, e se non viene portata a termine l'opera nel periodo previsto, bisogna restituire anche i SAL avuti in precedenza. Ribadisce che, per quanto riguarda i fondi PNRR l'Autorità di Sistema ha intercettato 171 milioni nel 2021, e 10 milioni nel 2022, per il completamento di una strada di collegamento tra transiti portuali e viabilità e tali fondi erano stati attribuiti alle ZES, ma, come noto, le ZES ancora in Sardegna all'epoca non erano state istituite. Oggi non sono state ancora istituite, ma è noto che il decreto è intervenuto nel marzo dell'anno 2022.



Uno dei rappresentanti degli armatori Edoardo Cossu afferma che trattandosi di 180 milioni di euro in totale che pervengono dal PNRR, di cui 70 milioni destinati al cold ironing, da spendere entro il 2026, tutto ciò appare impresa impossibile, tenuto conto che i lavori pubblici in Italia si protraggono per un'infinità di anni.

Il Presidente spiega che si sta procedendo per l'indizione di una gara per la progettazione unitaria e verranno concessi pochissimi mesi per avere la progettazione. Dopodiché, l'AdSP possiede le risorse e verrà indetta la gara per la realizzazione dell'infrastruttura. Mette in evidenza alcune criticità ed esemplifica, citando quanto si sta realizzando in merito all'elettificazione delle banchine. Vengono spesi 70 milioni di euro per elettrificare tutte le banchine crociere e passeggeri, dopodiché, una volta creata l'infrastruttura, l'impianto deve essere collegato alla rete elettrica nazionale, quindi bisognerà avviare rapporti con Terna e soprattutto si renderà necessaria una norma - il Governo sta lavorando in tal senso - per vincolare Terna alla fornitura di energia con quella tipologia di tensione. In alcuni casi l'elettificazione in banchina è poco più che un'elettificazione industriale, perché serve poca energia, ma quando deve essere elettrificata una banchina nella quale arrivano navi da crociera da 6.000 persone e 3.000 persone di equipaggio, di fatto, bisogna alimentare una cittadina di 10.000 persone, quindi è necessaria una sottostazione di Terna che porti energia in porto con quelle determinate caratteristiche, e questo è un aspetto sul quale il Governo sta lavorando. Poi vi è un altro aspetto fondamentale, ossia il rapporto con i cluster marittimi. Bisognerà capire chi dovrà comunicare agli armatori che quando arrivano in porto si devono disalimentare dal loro impianto di generazione a combustibile fossile e collegare alla corrente elettrica. L'AdSP non ha alcun potere coercitivo in tal senso.

Uno dei rappresentanti degli armatori Edoardo Cossu concorda con quanto affermato dal Presidente, anche perché alcuni saranno pronti con navi adeguate, e altri non lo saranno.

Il Presidente mette in luce due aspetti: la capacità dell'armatore a collegarsi ed a sostenere i sovraccosti derivanti dall'energia elettrica, che ha costi più o meno due volte-due volte e mezzo quella che verrebbe prodotta da un generatore interno alla nave. Probabilmente sarà necessario prevedere un contributo per il primo periodo.

Uno dei rappresentanti degli armatori Edoardo Cossu afferma che tutti gli armatori hanno una dead-line, entro cui dovranno adeguarsi: il 2050. Il 2026 appare un termine troppo vicino nel tempo.

Il Presidente afferma che nel 2026 bisognerebbe avere le infrastrutture pronte ed operative, dopodiché ci si augura che l'offerta generi la domanda. Comunque, elettrificare le banchine è un input preciso a livello governativo e a livello comunitario. Chiede se vi siano ulteriori interventi.

Uno dei rappresentanti degli armatori Franco Del Giudice, in merito a quanto detto relativamente al cold ironing, chiede sia verificata l'opportunità di avere degli incontri specifici con le associazioni di categoria, con le associazioni armatoriali. Informa che gli armatori hanno già avuto due riunioni importanti sul tema, durante le quali sono state dibattute sia questioni burocratiche che temi tecnici importanti, per cui è necessario, prima che l'Autorità di Sistema vada avanti con le sue procedure, verificare le criticità già emerse, che sono all'attenzione del Prof. Catalano, il Coordinatore della struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Il Presidente spiega che la struttura tecnica di missione del MIMS ha fortemente voluto l'elettificazione e si è fatta carico di avviare le interlocuzioni sia con Terna, che con gli armatori, per trovare un punto di caduta. Nel momento in cui l'Autorità di Sistema Portuale avrà individuato il soggetto che farà da general project del progetto di elettrificazione delle quasi 15 banchine di tutti i porti della Sardegna che si intende elettrificare,



poi sarà fatto anche un ragionamento porto per porto, con gli armatori che abitualmente scalano tali porti, per illustrarlo e accogliere i suggerimenti.

Uno dei rappresentanti degli armatori Franco Del Giudice ribadisce la necessità di evitare errori per la Sardegna, proprio perché si è parlato di alcune difficoltà anche con alcune Autorità di Sistema Portuale e sono state messe in luce criticità punto per punto. E' necessario che l'AdSP del Mare di Sardegna le faccia proprie, perché potrebbe partire avvantaggiata. Fa presente di avere partecipato a diversi incontri e afferma che si possa e debba dare un grande contributo perché le cose funzionino al meglio.

Il Presidente informa che allo stato attuale è stato individuato un responsabile unico di tutto il procedimento ingegneristico del cold ironing ed è in via di indizione la gara per affidare la progettazione, che è molto importante e delicata, trattandosi di una progettazione di impianti per 70 milioni di euro. Dopodiché, una volta selezionato il progettista, vi sarà l'interlocuzione con gli armatori. Fa presente di avere letto con piacere che MSC sta concludendo accordi o, comunque, sta già immaginando di fare una transizione per quanto riguarda il traffico crocieristico e passeggeri sul sistema di approvvigionamento in banchina.

Non essendovi ulteriori interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RELAZIONE ANNUALE 2021

Il Presidente illustra la Relazione annuale, il documento attraverso il quale l'Autorità di Sistema Portuale riferisce annualmente al Ministero vigilante riguardo alla propria attività. Il documento costituisce un report di sintesi sugli aspetti organizzativi e l'attività operativa, di pianificazione e sviluppo dei porti del sistema, sulle attività svolte in ambito portuale relativamente agli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94 e sull'articolo 68 del codice della navigazione, sulla manutenzione ordinaria e straordinaria e sugli interventi infrastrutturali e le opere di grande infrastrutturazione, sulla gestione del demanio, sulle tasse portuali. Vi è un elemento che intende segnalare all'Organismo, e cioè il fatto che verso la fine del 2021 si è conclusa positivamente una lunga battaglia condotta insieme anche alle organizzazioni sindacali, che ha portato all'emanazione della norma che sta consentendo di istituire a Cagliari la Kalport, cioè l'Agenzia per il lavoro di transhipment, approvata nelle precedenti sedute di Organismo di partenariato e Comitato di Gestione e che si sta provvedendo in queste settimane a far partire. Informa che proprio il giorno precedente il Ministero della Transizione Ecologica, il MITE, ha comunicato che l'AdSP MS è risultata vincitrice di una gara per la quale erano stati richiesti 31 milioni di finanziamento e per cui sono stati finanziati interventi per 28 milioni di euro, per i rimanenti 3 milioni verranno utilizzati fondi propri, per interventi di transizione ecologica del bando Green Ports. Di fatto si tratta di sette interventi volti alla riduzione delle emissioni e all'autosufficienza energetica in porto, al cambio di tutte le attrezzature delle Autorità Portuali, ma anche delle imprese che lo vorranno, facendo una transizione elettrica. In altri termini, vi sono dei progetti che devono essere ancora predisposti mediante il partenariato pubblico-privato, totalmente finanziati dal Ministero della Transizione Ecologica, e che porteranno, per esempio, ad installare in porto impianti di ricarica per i mezzi portuali, che saranno alimentati, nei limiti del possibile, con energia co-generata in porto. Quindi, per esempio, impianti di micro eolico in porto, impianti di micro solare in porto, efficientamento energetico, tutte le strutture piane dei porti, tutti gli edifici dei porti verranno dotati di pannelli solari, per cercare di avere un abbattimento delle emissioni. Le imprese portuali saranno fortemente incentivate a dismettere i mezzi a gasolio per avviare il cambiamento delle proprie attrezzature in attrezzature elettriche. Alcuni operatori lo stanno già facendo, per esempio, recentemente ad Oristano è stata inaugurata una grande gru, comprata da un'impresa portuale



locale, che possiede un impianto energetico duale, funziona sia tradizionalmente con motore termico, ma è già pronta per essere collegata ad una fornitura di corrente, per poter lavorare senza emissioni. Il MITE ha scritto che la Commissione europea deve ancora dare il proprio parere positivo circa la compatibilità di questa misura con gli aiuti di Stato, ma rientrando nel Next Generation EU, rientra nel Green Ports, quindi ritiene non si dovrebbero avere problemi da questo punto di vista. Non essendovi ulteriori interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE SOTTOZONA H2 DEL PRP

Il Presidente, illustra l'argomento all'ordine del giorno e spiega che il Piano Regolatore del Porto di Cagliari prevede nell'avamposto est del Porto Canale (sottozona H2) la realizzazione di un distretto della cantieristica per la nautica da diporto e, in particolare, per il refitting delle imbarcazioni con un approfondimento dei fondali fino a -5.00 m s.l.m.m.. A seguito delle esigenze manifestate dagli operatori del settore, per lo svolgimento delle suddette attività è necessario un approfondimento dei fondali antistanti i cantieri di maggiori dimensioni sino a -7.00 m. La modifica si configura quale Adeguamento Tecnico Funzionale, in quanto non altera in modo sostanziale la struttura del Piano Regolatore Portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree cui si riferisce e non risulta neppure avere rilevanza ai fini dell'impatto ambientale, come indicato nella relazione illustrativa sulla proposta di A.T.F. predisposta dall'Ufficio Tecnico. Non essendovi interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA: ASD CIRCOLO NAUTICO OLBIA- RICHIESTA DI RILASCIO RINNOVO DI CONCESSIONE PER ATTO FORMALE EX ART. 36 COD. NAV.

Il Presidente introduce l'informativa di cui al punto 5 all'ordine del giorno e spiega che con Concessione Demaniale Marittima n° 12 del 03/04/2017, e relativa proroga di un anno, con scadenza 31/12/2021, si concedeva all'ASD Circolo Nautico Olbia di mantenere, utilizzare e gestire dei pontili galleggianti, banchina/piazzale, specchi acquei, sede sociale, opere varie di facile rimozione, aree a verde, ecc., il tutto destinato a servizio dei propri fini associativi e del diporto nautico, sul Molo Brin ad Olbia. L'ASD Circolo Nautico Olbia ha poi presentato, in data 6 dicembre 2021, istanza per ottenere, per un periodo di 15 anni, il rilascio/rinnovo della concessione demaniale marittima di cui trattasi. L'AdSP ha concluso l'iter istruttorio: sono state effettuate le pubblicazioni e nei tempi stabiliti non sono pervenute domande in concorrenza né osservazioni o opposizioni. E' stata convocata la Conferenza di Servizi Asincrona conclusasi con determinazione di conclusione positiva della conferenza di servizi decisoria.

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

Il Presidente informa sul raggiungimento degli obiettivi assegnati per l'anno 2021 dal Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili al Presidente, con una valutazione finale pari a 100/100 per il quinto anno consecutivo. Dopo due anni di pandemia molto difficili, si può intravedere, ormai in maniera piuttosto chiara, una prospettiva di uscita con una ripresa dei traffici. Il 2019, l'anno pre-pandemia, è stato un anno



eccezionale, e su alcuni driver, quali traffico passeggeri, traffico merci, traffico ro-ro, si è giunti nuovamente ai numeri del 2019. Ovviamente non ci si accontenta, si procederà per essere sempre più attrattivi e sempre più in grado di ricevere traffico. Al momento si sta affrontando la difficile crisi derivante dagli eventi bellici, che stanno avendo un impatto non eccessivamente gravoso sull'economia portuale sarda, ma che, ovviamente, potranno, in futuro, rappresentare criticità. Relativamente ai livelli di traffico da e per la Russia e l'Ucraina, per esempio, su Porto Torres oltre l'80% del carbone in arrivo è di provenienza russa, quindi, sarà necessario individuare una fonte alternativa. Su Oristano, per esempio, un segmento importante dei traffici relativi a mangimi, granaglie, pellet, arriva da Russia e Ucraina. Quindi, si tratta di percentuali che, al momento, hanno un trend non prevedibile. Per quanto riguarda le scelte energetiche, il Governo sta operando scelte importanti verso l'approvvigionamento energetico da fonti alternative da un punto di vista anche geografico, che coinvolgeranno sicuramente le AdSP in scelte sulle quali al momento ci sono ancora delle incertezze.

Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Vincenzo Brandi, Presidente dell'Associazione agenti marittimi della Sardegna, formula due richieste. La prima è relativa all'erogazione dell'acqua potabile alle navi. Segnala di avere ricevuto varie richieste di intervento, affinché la gestione iniziale sia curata direttamente dall'Autorità di Sistema Portuale, con proprio personale, giacché per tale attività, sinora svolta dai propri collaboratori, sono da tenere in considerazione anche i rischi sulla sicurezza nei quali possono incorrere, ma sarebbe opportuno che venissero gestite dall'AdSP, anche per una questione di responsabilità, per eventuali danni che dovessero essere arrecati a tali strutture. La seconda richiesta, abbastanza contestata, è l'utilizzo, finché il porto container non verrà assentito in concessione - ed è auspicabile che ciò avvenga al più presto -, che venga autorizzato l'utilizzo di ormeggio temporaneo, quindi per periodi brevissimi, per l'espletamento delle operazioni di bunkeraggio delle navi che non possono, per motivi di tempo, farlo in rada. Chiede la possibilità di utilizzo dell'ormeggio nel Porto Canale, zona container, per tali navi per il periodo strettamente necessario per le operazioni di bunkeraggio. Reitera una richiesta avanzata tempo prima, ossia l'eventuale utilizzo, fino a quando il porto, ovviamente, non verrà assegnato, per l'ormeggio di navi da crociera, quando qualche armatore dovesse chiedere l'utilizzo di banchine, anche per uno o due mesi, per tenere le navi in posti sicuri.

Il Presidente spiega, per quanto riguarda l'erogazione dell'acqua potabile, trattarsi di una tipologia di attività per la quale l'AdSP non è, al momento, organizzata, non essendo presente in pianta organica personale che possa svolgere tale attività manutentiva o meglio operativa. Con il Segretario Generale si sta cercando una soluzione, per individuare chi possa svolgere anche tale attività, però è evidente che non può svolgerla un impiegato amministrativo. Quindi qualcuno che opera sul campo, della security o dell'area tecnica, pur destinato all'area manutentiva. Per quanto riguarda il Porto Canale, fa presente di avere respinto, durante il lockdown, le richieste di tutte le compagnie di crociera che intendevano popolare le banchine con navi in disarmo, o comunque in sosta inoperosa, per un motivo semplice: il Porto Canale di Cagliari fino al mese di luglio dell'anno precedente era oggetto di lavori di ripristino da parte di CICT. L'AdSP ha avuto a riconsegna solo a partire da metà luglio 2021, quindi aveva già dovuto negare sia l'ormeggio di navi da crociera, che quello di navi per fare bunkeraggio. Per adesso il problema della sosta inoperosa delle navi da crociera non si pone, comunque, nel caso, si eviterà di far passare il principio che il Porto Canale possa essere utilizzato per soste inoperose, di chiunque esse siano, perché poi diventerebbe un precedente pericoloso. Per quanto riguarda il bunkeraggio, invece, eccezionalmente, su autorizzazione o richiesta della Capitaneria, alcune volte, per condimeteo particolarmente avverse, è stato consentito di appoggiarsi alla banchina "ex CICT", con



due ordini di problemi. Ricorda che la banchina non è presidiata da un punto di vista operativo. È vero che in quel caso la nave ormeggia e poi l'operazione di bunkeraggio avviene lato mare, e quindi il problema si supererebbe. Si avvicina la stagione estiva, quindi le condimeteo negative dovrebbero ridursi. Quindi, trattandosi sicuramente di servizi in più per il porto di Cagliari, sarà possibile utilizzare una banchina perlomeno per il bunkeraggio, senza occupare ulteriori spazi. Ma ci si augura fortemente che arrivi la domanda di concessione per utilizzare la banchina e l'area retrobanchinale per il traffico contenitori. Il servizio di bunkeraggio, contrariamente a quello che pensano alcuni, è una medaglia per tutto il porto di Cagliari, perché oltre il 60% di coloro che arrivano per fare il bunkeraggio, arrivano appositamente per questo. **Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Vincenzo Brandi** ipotizza, forse, anche l'80%.

Il Presidente prosegue affermando che chi arriva a Cagliari per fare il bunkeraggio, verrebbe per farlo stabilmente, avendo la possibilità di farlo agevolmente, poiché Cagliari è un porto accogliente e scalabile. Sicuramente, ha un elemento in più anche a livello di attrattività e di reputazione, quindi, oltre al fatto che le agenzie marittime e tutta una serie di soggetti lavorano, si è favorevolissimi. Da questo punto di vista, rassicura sul fatto che già questo accade in casi eccezionali, mentre, invece, la banchina del Porto Canale non potrà essere concessa per svolgere attività commerciali, perché in questo momento rimane destinata alla sua prioritaria destinazione.

Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Vincenzo Brandi aggiunge che tutti i servizi coinvolti nelle navi bunker non sono soltanto piloti e ormeggiatori nel caso di ormeggio su Cagliari, ma tantissime di queste navi effettuano anche cambi equipaggi a Cagliari, che significa coinvolgere attività di servizio di taxi, alberghi etc..

Il Presidente precisa che la banchina del Porto Canale, essendo una banchina vigilata ma non operativa, ha al momento una operatività limitata, almeno per i 1.350 metri ex CICT, perché gli altri, concessi a Mito Srl, stanno lavorando.

Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso segnala che sulla banchina di Mito, queste operazioni, trattandosi di una banchina presidiata, attiva, l'operazione di bunkeraggio è possibile. La dà solo come informazione: se non è presente la nave che trasporta contenitori, che nel mese di aprile è solo una alla settimana, la banchina è disponibile e risolve i problemi di cui si dibatteva. Non intende fare pubblicità, si tratta solamente di un'informazione.

Uno dei tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto Valerio Mereu chiede di attendere ancora con un po' di pazienza, proprio adesso che è stata istituita l'Agenzia per tre anni.

Il Presidente chiarisce che, tenuto conto che fino ad oggi ha escluso la possibilità di utilizzare la banchina, per esempio, per fare il bunkeraggio, anche per dimostrare che la banchina era disponibile, per qualche attività non impattante sulla banchina, potrebbe concederle l'utilizzo.

Uno dei tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto Valerio Mereu ritiene che la concessione della banchina, se ne venisse richiesto l'utilizzo per bunkeraggio per un arco di tempo di un giorno, non solo non rappresenti un problema, ma sia più che giusto.

Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Vincenzo Brandi auspica che il porto container ritorni a svolgere la sua attività originaria, perché si tratta di attività fondamentali per l'economia della Sardegna.

Il Presidente informa che il giorno 26 aprile è scaduto il termine per la presentazione delle candidature per ricoprire il ruolo di amministratore unico e di revisore dei conti di Kalport. Gli Uffici stanno valutando il possesso dei requisiti. Il 3 maggio scade il termine assegnato dalla legge al Ministero e all'Agcom per fare osservazioni sullo Statuto di Kalport. Se non dovessero pervenire osservazioni entro il 3 maggio, dal giorno



successivo si potrà stipulare la costituzione della società. Una volta costituita, sarà convocata l'Assemblea dei Soci. Auspica che possa essere operativa dalla metà del mese di maggio.

Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Vincenzo Brandi ringrazia l'ingegner Musso, per l'apporto dato e per la soluzione proposta, almeno momentanea.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant interviene per associarsi nel ringraziamento all'Ing. Musso.

Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso specifica trattarsi di un'attività in fase di sperimentazione, che certamente potrà essere perfezionata.

Il Presidente, non essendovi ulteriori contributi, ringrazia i componenti l'Organismo di partenariato per la partecipazione e dichiara conclusa la seduta alle ore 11.30.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana