



VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2021**, il giorno **14** del mese di **gennaio** in Cagliari (Provincia di Cagliari), alle ore 10.00 in prima convocazione e alle ore 10.30 in seconda convocazione, presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente con nota n. 342 del 07.01.2021, 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. Approvazione Piano Operativo Triennale 2021-2023 – art. 9, c. 5, lett. b) della Legge 84/94 e ss.mm.ii.;
2. Adozione adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Cagliari – art. 5, c. 5 della Legge 85/94 e ss.mm.ii.;
3. Adozione Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Olbia – art. 5, c. 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii.;
4. Informativa sugli obiettivi del Presidente per l'anno 2020 (Direttiva ministeriale n. 307 in data 30 luglio 2020);
5. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Prof. Avv. Massimo Deiana	X				
Comandante del Porto di Cagliari	C. F. (CP) Davide Giuseppe Barbagiovanni Minciullo	X				
Comandante del Porto di Olbia	C.V. (CP) Raffaele Esposito	X				
CATEGORIA/OO. SS.	MEMBRO EFFETTIVO			MEMBRO SUPPLENTE		
a) un rappresentante degli armatori	Dott. Francesco Del Giudice	X		Dott. Massimo Mura		
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 Acciario	X		Sig. Francesco Stara		
d) un rappresentante degli spedizionieri	Sig. Salvatore Plaisant	X		Sig. Giovanni Fanciulli		
e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Ing. Antonio Musso			Dott. Stefano Fercia	X	



f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Ing. Pier Paolo Olla		X	Ing. Michele Volpicella		
g) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi	Dott. Michele Pons	X		Sig. Alberto Sini		
h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Sig. Francesco Pinna		X	Sig. Roberto Acciario		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	Sigg.ri - Francesco Monaco - Corrado Pani - William Zonca	X X X		Sigg.ri: - Massimiliana Tocco - Gianluca Langiu - Valerio Mereu		
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		10/14				
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, del Dott. Alessandro Franchi, dell'Ing. Alessandro Meloni, della Dott.ssa Federica Cannas.

Il Presidente, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, alle ore 10:35 dichiara aperta la seduta. Partecipano, con un proprio rappresentante stabile senza diritto di voto, il Comune di Santa Teresa Gallura con il Dott. Sandro Villani, il Consorzio Industriale Provinciale di Sassari con il Dott. Gianfranco Dessì, il Cipnes Olbia con il Dott. Mario Gattu, il Dott. Aldo Carta e l'Ing. Antonio Catgiu, il Cacip con il Dott. Salvatore Mattana, Confcooperative Federlavoro Sardegna con Fulgenzio Cocco, il Comune di Porto Torres con il Sindaco Massimo Mulas.

Il verbale della seduta del 30.11.2020, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato. Propone ai componenti un'inversione dell'ordine del giorno, per affrontare la discussione sul Piano Operativo



Triennale per ultima, trattandosi di argomento corposo. I componenti l'Organismo concordano e comincia la trattazione degli argomenti all'ordine del giorno.

PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ADOZIONE ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI CAGLIARI – ART. 5, C. 5 DELLA LEGGE 84/94 E SS.MM.II.

Il Presidente illustra l'argomento di cui al punto numero due all'ordine del giorno. Ricorda che il Piano Regolatore del Porto di Cagliari è stato approvato con delibere della Giunta Regionale n. 32/78 del 15.09.2010 e n. 18/13 del 20.05.2014 e che l'art. 5, comma 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii. e le Linee guida per la redazione dei PRP redatte dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici definiscono gli Adeguamenti Tecnico Funzionali ed il loro iter approvativo. Spiega che è intendimento dell'Ente apportare una variante sostanziale al PRP, prevedendo il trasferimento di tutti i traffici commerciali, ed in particolare il traffico Ro Ro-pax, nel Porto Canale di Cagliari, previa realizzazione di un apposito terminal. Chiarisce che nelle more della predisposizione della suddetta variante, si rende necessaria ed urgente una modifica della ripartizione funzionale di alcune zone portuali e, in particolare, della zona "D" ed "E" del Porto Storico, al fine di assicurare il pieno utilizzo delle opere portuali esistenti, senza attuare onerosi interventi, che non sarebbero giustificati in previsione della variante medesima. Sottolinea che la suddetta modifica era già stata predisposta quale variante localizzata di cui all'art. 14 del D. Lgs. 232/2017, adottata dal Comitato di Gestione con Delibera n. 24 nella seduta del 19 dicembre 2019 e su cui il Comune di Cagliari in data 4 febbraio 2020, con Deliberazione n. 12 del Consiglio Comunale, aveva espresso parere favorevole alla sua approvazione. Dalle interlocuzioni con il Consiglio Superiore dei LL.PP., che l'Ente ha nel frattempo avuto per procedure similari, è emerso che un limitato scambio di aree fra zone aventi differenti funzioni, che non modifica gli obiettivi del PRP, può essere ricompreso fra gli adeguamenti tecnico funzionali. Ripete che la modifica di cui trattasi appare ricompresa nella fattispecie degli adeguamenti tecnico funzionali di cui all'art. 5, comma 5 della legge 84/94 e ss.mm.ii., in quanto non altera in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali. Informa che il 15 dicembre 2020 è stata trasmessa al Comune di Cagliari la proposta di adeguamento tecnico funzionale al Piano Regolatore Portuale ed il Comune ha risposto in data 18 dicembre 2020, attestando che l'ATF in oggetto non contrasta con gli strumenti urbanistici vigenti. Non essendovi interventi, 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 NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ADOZIONE ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI OLBIA – ART. 5, C. 5 DELLA LEGGE 84/94 E SS.MM.II.

Il Presidente comincia a trattare l'argomento di cui al punto numero tre all'ordine del giorno. Facendo riferimento al Piano Regolatore vigente del Porto di Olbia, rappresenta l'esigenza di procedere all'estensione della funzione nautica da diporto, già presente nella porzione settentrionale del Molo Brin, anche alla porzione meridionale dello stesso ed alle banchine del Molo Vecchio. Tale modifica di funzione consentirebbe di sanare una situazione che vede tale area utilizzata da 20 anni per l'ormeggio stagionale e saltuario di imbarcazioni da diporto. Presso la banchina sud del Molo Brin e la banchina orientale del Molo Vecchio ormeggiano imbarcazioni da diporto di maggiori dimensioni che non possono essere ormeggiate ai pontili disposti sull'altro lato del molo. Inoltre, sanare tale modifica di funzione consentirebbe di coinvolgere, nella strategia di sviluppo della banchina Sud del Molo Brin e della banchina orientale del Molo Vecchio, anche l'edificio, ad oggi abbandonato ed in cattivo stato di conservazione, che sarà utilizzato per servizi portuali connessi alla nautica da diporto ed all'assistenza del cittadino. Rappresenta che l'attuale destinazione delle



aree in oggetto al traffico commerciale risulta in contrasto sia con la pianificazione del Comune di Olbia - che nel Piano Urbanistico Comunale destina tutto lo specchio acqueo compreso tra i Moli Brin e Vecchio ad "Ampliamento Porto Turistico" -, sia con le strategie di sviluppo del complesso portuale di Olbia, che hanno nel tempo promosso il trasferimento di tutti i traffici commerciali che si svolgevano in questa porzione del Porto Interno nel Porto Industriale di Seno Cocciani, allontanandoli dalla città, mentre la conversione sia di tutto il Molo Benedetto Brin che delle banchine del Molo Vecchio alla nautica da diporto risulta pienamente coerente con i suddetti atti di pianificazione. Spiega che l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Olbia proposto introduce modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali ed è in linea con il PUC adottato dal Consiglio Comunale di Olbia. In data 22 dicembre 2020 è stata trasmessa al Comune di Olbia la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Olbia ed il Comune ha risposto in data 13 gennaio 2021 con la dichiarazione di non contrasto tra l'ATF proposto e i vigenti strumenti urbanistici e con il PUC adottato. Chiede se vi siano interventi.

L'Ing. Antonio Catgiu – Vicedirettore Cipnes Gallura chiede qualche chiarimento in ordine allo stato di attuazione del Piano Regolatore del molo Cocciani.

Il Presidente precisa trattarsi del PRP approvato negli anni '80, così come modificato dall'ultima variante localizzata del 2004, che prevede ancora sul molo Brin l'attracco delle navi.

L'Ing. Antonio Catgiu – Vicedirettore Cipnes Gallura specifica di fare riferimento allo stato dell'arte del Piano Regolatore Portuale del molo Cocciani.

Il Presidente propone di rinviare la discussione sull'argomento quando verrà trattato il POT 2021-2023.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco osserva che la necessità di modificare la destinazione d'uso del molo Brin, estendendo alla parte meridionale la funzione della nautica da diporto, già presente nella porzione settentrionale del molo, era richiesta da tempo, quindi accoglie favorevolmente la proposta di ATF.

Il C.V. (CP) Esposito Raffaele – Direzione Marittima Olbia afferma che si tratta di un'iniziativa che consente di dare definitivamente una destinazione più confacente al molo Brin e al molo vecchio, che non può che essere il diporto, tenuto conto anche dei vari lavori in atto lungo i due fronti. Segnala qualche piccola imprecisione, meri errori di battitura, nella relazione sull'ATF, che, ritiene sia opportuno correggere, prima della trasmissione al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici. In definitiva, è importante che venga approvata la destinazione d'uso, però trattandosi di una progettualità propedeutica ad un bando di gara per affidare in concessione in futuro, auspica che la gara per l'affidamento in concessione venga definita in tempi rapidi. Il layout sia del Brin che del molo vecchio, prevederebbe, addirittura, il posizionamento di un camminamento in legno, dunque in assenza di una concessione non potrà essere utilizzato il Brin per navi in accosto di una certa dimensione. Dicasi altrettanto per le ex Officine Mameli, per cui la Capitaneria è stata chiamata ad intervenire in presenza di atti vandalici. Afferma che sarebbe stato necessario un momento di confronto per poter dare suggerimenti utili. La direzione intrapresa dall'ADSP è ottimale, però, il layout, tutto l'orientamento delle unità, è verso sud, ma, considerato che tutti i golfi sono nettamente est-ovest, proprio in considerazione dei venti predominanti, non comprende come si ipotizzi un posizionamento in andana. Immagina sia stata fatta una valutazione, però non vi è stato un coinvolgimento dei nostromi, dei capireparto, per confrontarsi sul tema. Si tratta di un ATF che si rivolge, idealmente, al vecchio Piano Regolatore Portuale - quello in corso di redazione lo prevede già espressamente -, però è giusto che si proceda in questo modo, così che l'ADSP abbia la possibilità di bandire una gara per tale area, in modo che abbia una propria funzionalità, e anche Olbia avrà benefici in termini occupazionali. L'aspetto relativo alla sicurezza della navigazione, ovviamente, sarà analizzato quando si discuterà di tale progetto, poiché essendo



stato inserito un camminamento in legno, preferirebbe che la Capitaneria potesse dare il proprio supporto insieme al Provveditorato Opere Pubbliche, agli Organi deputati a verificare la prevalenza dei venti, onde evitare di andare a mettere dei mezzi in andana, che potrebbero essere trascinati altrove a seconda dei venti. La Capitaneria offrirà tutto il proprio supporto.

Il Presidente rassicura il Comandante Esposito sia sulla correzione degli errori materiali che sul layout, che è puramente indicativo. L'elemento fondamentale dell'ATF è la modifica della destinazione d'uso. Poi, come verrà modificata, quale sarà il Piano degli ormeggi, se e come verranno utilizzate le Officine Mameli, sarà oggetto di uno sviluppo futuro. Non essendovi ulteriori interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero 3 all'ordine del giorno, esprime il proprio "consensus".

PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SUGLI OBIETTIVI DEL PRESIDENTE PER L'ANNO 2020 (DIRETTIVA MINISTERIALE N. 307 IN DATA 30 LUGLIO 2020)

Il Presidente dà l'informativa di cui al punto numero 4 all'ordine del giorno. Ricorda che la Direttiva n. n. 307 in data 30 luglio 2020 ha assegnato, per il 2020, ai Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale due ordini di obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti stessi:

- Obiettivo Istituzionale Generale, per il perseguimento dei compiti cui le medesime Autorità sono preposte ai sensi dell'art. 6 della legge n. 84/1994: Rimodulazione della spesa prevista nel bilancio di previsione 2020 rispetto alle minori entrate a causa degli effetti sul bilancio dell'Ente imposti dall'emergenza sanitaria;
- Obiettivi Strategici Particolari, stabiliti direttamente per ciascuna Autorità ai fini del raggiungimento di specifiche finalità connesse agli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti: Attuazione delle linee guida per l'adozione delle misure in materia di cybersecurity e data protection della rete informatica e dei sistemi informativi interni dell'Ente; Mappatura dei processi delle aree a rischio corruttivo.

Comunica che tutti gli obiettivi sono stati raggiunti entro il 31 di dicembre e che in giornata sarà trasmessa al Ministero la dettagliata relazione finale al riguardo.

PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI

Il Presidente si sofferma sulla situazione dell'anno appena concluso, che poi introduce il discorso del POT. Nel 2020 è stato riscontrato un calo del 14,3% per quanto riguarda le merci, quindi abbastanza contenuto, per non dire una delle minori perdite registrate nei sistemi portuali italiani. Relativamente ai passeggeri, si è avuta invece una perdita contenuta entro il 40%. Per quanto riguarda le crociere, invece, purtroppo, nel 2020, il calo rispetto al 2019 è pari al 98,5%, ma ricorda che le crociere sono sospese a causa del Covid e, per quei pochi mesi in cui sono state consentite, a Cagliari vi sono stati 6.900 passeggeri, che equivalgono, più o meno, a 12 toccate da 400/500 passeggeri ciascuna.

PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2021-2023 – ART. 9, C. 5, LETT. B) DELLA LEGGE 84/94 E SS.MM.II.

Il Presidente illustra diffusamente l'argomento di cui al punto numero uno all'ordine del giorno. Sottolinea che l'impianto del Piano Operativo Triennale 2021 – 2023 trae ispirazione da una visione di compiuta consapevolezza e maturità. Si tratta di un documento dalla valenza fortemente strategica, nel quale le esperienze maturate nel precedente triennio hanno saputo virtuosamente fondersi nella dimensione



sistemica, del tutto inedita e complessa, introdotta dal D. Lgs 169/2016. Dalla fine del 2017 ad oggi, l'AdSP del Mare di Sardegna ha percorso con successo una via non sempre facile, raggiungendo ed affermando una propria identità originale, che consente di tracciare in maniera nitida e decisa la direzione dell'agire futuro. Tale rotta, nonostante la crisi pandemica che, dal febbraio 2020, ha minato ogni certezza finora acquisita, è stata tenuta saldamente, senza mai venir meno agli impegni in agenda, sostenuta dalla consapevolezza del ruolo di estrema responsabilità nella gestione e amministrazione coordinata dei sette scali di competenza e nel supporto ai traffici marittimi dell'Isola. Un percorso costantemente supportato e stimolato dall'intero cluster portuale, tramite il Comitato di Gestione, l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e le Commissioni Consultive Locali, senza dimenticare il Collegio dei Revisori e l'OIV che, in un clima di dialogo aperto, costruttivo e rispettoso delle rispettive posizioni ed attribuzioni, ha consentito la crescita e l'affermazione di un sistema efficiente ed efficace. In questi anni, nonostante la giovane età, il Sistema portuale sardo così costituito è divenuto un punto di riferimento affidabile per l'iniziativa privata, ponendosi come attento interlocutore per numerose proposte progettuali, volte al rilancio infrastrutturale e tecnologico degli scali, dei servizi ai passeggeri e degli stessi traffici marittimi. Ma, soprattutto, ha acquisito la legittimazione a candidarsi non più e non solo come mero gestore di infrastrutture nelle quali si ricevono e rilasciano flussi di traffico, ma come promotore di una più ampia ed articolata dimensione economico-sociale, che riguarda la logistica, i servizi, la trasformazione industriale, l'energia, la sostenibilità, l'innovazione tecnologica e, soprattutto, l'occupazione. Ed è proprio in quest'ultima dimensione che la sfida del rilancio dell'attività terminalistica nel compendio dedicato del porto canale di Cagliari deve essere eletta come la priorità più urgente e rilevante del prossimo triennio, a tal fine intensificando tutte le azioni necessarie ad assicurare al comparto la maggiore capacità di attrazione possibile in un mercato globale molto complesso e competitivo. Infine, ma non per ultimo, nel ricordare come si è faticosamente riusciti a mettere a punto una macchina capace di sviluppare alte prestazioni, sottolinea, con riconoscenza, come essa abbia trovato nel personale tutto dell'AdSP il protagonista principale che, con capacità, professionalità e scrupolo ha operato senza risparmiarsi, consapevole della importante responsabilità di cui è investito. Prosegue affermando che al secondo POT dell'AdSP del Mare di Sardegna gli eventi in corso consegnano un compito particolarmente gravoso: individuare le sfide future che attendono non solo l'Ente, ma l'intera portualità regionale sarda, e, di conseguenza, tracciare gli ambiti di azione nel breve-medio periodo. L'emergenza sanitaria planetaria dovuta al virus Covid-19 ha evidentemente stravolto qualsiasi scenario prefigurato in precedenza attraverso gli strumenti di pianificazione a disposizione sia di soggetti pubblici che privati, rendendone oltremodo problematico un loro aggiornamento. Come già considerato nella Relazione programmatica al bilancio di previsione 2021, permane tuttora la consapevolezza che gli scenari resteranno, per molti versi, indistinti, alla luce anche dell'imponderabilità del fall-out epidemiologico. Lo stesso Governo nazionale, nel Documento programmatico di bilancio 2021, sostiene infatti che *«il quadro presenta ancora molte fonti di incertezza legate alla seconda ondata dell'epidemia nei mesi autunnali e invernali, ed alle misure restrittive che saranno eventualmente implementate sia dall'Italia che dagli altri paesi europei»*. Appare dunque ragionevole ritenere che saranno solo i prossimi adeguamenti del Piano Operativo Triennale a disegnare più compiutamente e dettagliatamente le future misure di intervento e che quelle qui indicate potranno subire slittamenti temporali e/o rimodulazioni in funzione dell'evolversi delle contingenze. Il POT 2021-2023 è dunque chiamato ad assolvere una mission molto delicata nel contesto di criticità diffusa sopra accennata: dovrà porsi, infatti, quale "strumento di sostegno alla resilienza del Sistema" e propulsore di iniziative per la ripartenza del comparto. Come buona parte degli assetti socio-economici globali, anche il settore del trasporto marittimo e della filiera logistica ad esso collegata ha subito il pesante contraccolpo legato alla crisi pandemica, dalla quale sarà possibile uscire anche grazie ad un nuovo slancio che potrà essere dato al cluster



portuale, ganglio nevralgico delle comunicazioni e del commercio mondiale, attraverso l'intervento di policy mirate. Sia l'emergenza COVID-19, sia il processo riorganizzazione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, ancora in essere, richiederà un'evidente azione di adattamento della propria organizzazione e programmazione. L'emergenza ha peraltro impattato sulle attività previste dal POT 2018-2020, che hanno dovuto scontare le difficoltà ed i tempi necessari alla riorganizzazione della portualità sarda in un unico Ente. Difficilmente si potranno dunque stimare e prevedere le conseguenze della crisi epidemiologica in corso sulla programmazione dell'Autorità ed è ragionevole ritenere che gli obiettivi individuati nel breve-medio periodo potranno trovare compimento in tempi più dilatati. È quindi compito precipuo di questo secondo Piano operativo triennale dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna tracciare un quadro riassuntivo di quanto realizzato, nonché individuare le sfide future. Lo strumento di pianificazione che segue delineerà, dunque, gli obiettivi iniziali, le iniziative di start-up, assegnando loro le relative priorità e, allo stesso tempo, cercherà di garantire la funzionalità delle strutture portuali di riferimento, adattando le linee di azione del Piano alle necessità emergenziali e non che eventualmente si presenteranno. Lo sviluppo delle attività del Piano e delle eventuali correzioni dovute ai fattori già evidenziati non sarà neutro rispetto al modello organizzativo ed alla dotazione organica che l'Ente saprà darsi nel futuro. Di qui, pertanto, l'esigenza di procedere verso una riorganizzazione, con ampia flessibilità delle risorse umane e strumentali che possa consegnare all'Amministrazione una struttura in grado di rispondere tempestivamente alle mutate esigenze e criticità. Il nuovo POT è fortemente caratterizzato da un obiettivo di grande complessità ed ampiezza, che per sua stessa natura va considerato assorbente. Si tratta del processo di concepimento, redazione, approvazione ed adozione degli strumenti pianificatori di tutti i porti del Sistema del Mare di Sardegna, che deve essere governato da un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) finalizzato a individuare la mission e le linee di sviluppo della portualità sarda intesa nella sua più organica ed armonica dimensione sistemica. Ricorda che di tutti i 7 porti dell'Autorità di Sistema Portuale l'unico con un Piano Regolatore Portuale approvato, ai sensi dell'84/94, è il porto di Cagliari. Vi sarà una separazione del PRP di Olbia da quello di Golfo Aranci, trattandosi di due realtà diverse che stanno intraprendendo percorsi differenti, che, quindi, non possono avere un Piano Regolatore unico. Vi sarà il Piano Regolatore di Porto Torres, di Portovesme, di Oristano e di Santa Teresa Gallura. Il Piano Regolatore di Cagliari dovrà essere adeguato alle nuove indicazioni che scaturiranno dal DPSS che sarà discusso con tutti i comuni interessati. Una volta approvato il documento di pianificazione strategica di sistema, quest'ultimo darà le linee portanti per costruire i singoli Piani Regolatori Portuali dei porti - al momento 7, con l'ingresso del porto di Arbatax, dato per imminente, come ottavo - che attualmente fanno parte del Sistema Portuale. Prosegue spiegando che, decorso il primo triennio di applicazione di un metodo gestionale sistemico, occorre sviluppare alcune riflessioni sul complesso assetto della portualità della Sardegna, che rappresenta un unicum nel panorama nazionale, per estensione territoriale e per numero di scali. Dal momento della sua istituzione nella seconda metà del 2017, gran parte delle risorse e delle energie della nuova Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna sono state dedicate a mettere a punto un software di sistema adeguato ed efficace, che non poteva, né doveva, risolversi nella mera e pedissequa duplicazione delle modalità gestorie ante Riforma 2016. È stato quindi necessario dotarsi di nuove regole organizzative, amministrative e operative comuni, pensate per un sistema unico, complesso e articolato, e non più per un semplice insieme di porti. Il primo necessario step è stato quindi doverosamente quello di immaginare e articolare una dotazione organica nuova e adeguata al nuovo scenario, perché prima che in infrastrutture, si è ritenuto necessario investire soprattutto sulle persone, sulla capacità progettuale, sui processi gestionali e sulla loro ottimizzazione. L'intenso lavoro profuso ha ricevuto alcuni graditi riscontri, sia nell'indice di gradimento degli stakeholders, sia nel riconoscimento come Ente pubblico più veloce nei pagamenti nella graduatoria nazionale redatta dal MEF



nel 2019, nella efficienza nelle procedure di gara, invariabilmente riconosciute corrette in sede giudiziale. Da ultimo, proprio nell'analisi del sistema portuale presentato nell'ambito della sessione "Porti e finanza" della Napoli Shipping Week 2020, quella del Mare di Sardegna è stata riconosciuta quale Autorità di Sistema Portuale italiana con il "più alto indice di performance". Lo studio ha simulato l'applicazione alle 16 Autorità - seppur Enti pubblici - di precisi metodi di analisi a cui vengono generalmente sottoposte le aziende private. A conclusione dell'analitica ricognizione degli obiettivi e delle connesse azioni del successivo triennio, ribadisce che la sfida del rilancio nell'attività terminalistica nel compendio del porto canale di Cagliari deve essere eletta come la priorità più urgente e rilevante. Il rilancio del traffico contenitori è quindi la "madre di tutte le battaglie" del programma operativo 2021-2023. Una battaglia che si sta combattendo e si continuerà ostinatamente a combattere perché tale settore è stato in grado nel recente passato di regalare grandi soddisfazioni, con numeri importanti che avevano collocato il terminal contenitori di Cagliari nel gotha degli scali italiani dedicati a questo tipo di traffico. Ma anche perché si è convinti che, assistito da alcune necessarie condizioni competitive, il terminal contenitori di Cagliari sia in grado di proporsi efficacemente e imporsi con successo sul mercato. Ricorda che al momento non si è ancora conclusa la procedura di sollecitazione di mercato - che ha impegnato l'intero 2020 - volta ad individuare un concessionario terminalista, procedura sulla quale sono state investite molte risorse ed energie, non certamente aiutati da una contingenza globale tanto difficile, quanto inattesa. Auspica che il processo possa definirsi con successo, insistendo nella mai interrotta attività di scouting e proseguendo nel percorso finalizzato a garantire al compendio le migliori condizioni di competitività. Sottolinea e rimarca il fatto che da oltre due anni, dopo un intenso lavoro della Regione Autonoma, dell'Autorità di Sistema Portuale, dei Consorzi Industriali provinciali, a seguito anche di riunioni convocate in ogni sede istituzionale (Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero per il Mezzogiorno), all'avvenuta perimetrazione della ZES Sardegna, non ha avuto seguito il DPCM istitutivo. A tal proposito, risolte con successo le annose questioni connesse all'autorizzazione paesaggistica grazie ad una corale mobilitazione di tutte le istituzioni ed in via di conclusione, entro gennaio 2021, gli interventi di rimessione "in pristino stato" dell'infrastruttura da parte del concessionario uscente, rimangono comunque aperte alcune questioni, sulle quali è opportuno e necessario replicare quella stessa sollecitazione. Ritiene non più rinviabile l'istituzione delle ZES, il completamento delle infrastrutture necessarie per l'operatività del primo lotto di 6 ettari di Zona Franca Doganale Interclusa, già perimetrato dal CACIP, e l'individuazione di misure di sostegno all'investimento, sulla falsariga del contratto di localizzazione a suo tempo previsto e mai utilizzato dal precedente terminalista. Ma soprattutto ritiene necessaria una forte mobilitazione collettiva per garantire la salvaguardia dell'asset più rilevante: la professionalità dei lavoratori del comparto terminalistico dei contenitori, ampiamente affermata e riconosciuta sul mercato internazionale. Ribadisce ancora una volta che l'Autorità si farà parte diligente nella stimolazione e nel sostegno delle necessarie iniziative legislative che dovranno essere adottate per consentire l'istituzione di una dedicata Agenzia del lavoro terminalistico contenitori nel porto di Cagliari. Tale strumento consentirebbe infatti la salvaguardia temporanea per un triennio di minimi livelli retributivi e contributivi degli ex lavoratori del comparto, ma soprattutto sarebbe in grado di garantire un bacino di offerta lavorativa professionale, formata e aggiornata, in grado di intervenire nei processi industriali terminalistici ed esserne gradualmente assorbita stabilmente. Ritiene siano queste le "armi" necessarie per combattere la difficile battaglia, che potrà essere vinta, con il supporto di tutte le istituzioni politiche e sociali a livello locale e nazionale.

Pr quanto riguarda gli interventi, tenendo conto che si è partiti con oltre 320 milioni di residui, poi si è arrivati a 360, oggi 280 totalmente impegnati in lavori in progettazione definitiva, in progettazione esecutiva, o, addirittura, in operatività cantieristica, e, partendo da Cagliari, elenca: i 100 milioni del ro-ro, i 30 milioni del Distretto della cantieristica, i 13 milioni delle aree G1W retrostanti alle rinfuse. Informa con orgoglio che il



Ministero ha finanziato parzialmente la progettazione del prolungamento del banchinamento rinfuse nel lato ovest del Porto Canale, con allargamento della canaletta, approfondimento dei fondali e con ulteriori 1.500 metri di banchinamento per le rinfuse, che consentirà al porto rinfuse di Cagliari di divenire uno dei più grandi e importanti del Mediterraneo, sia per quanto riguarda la lunghezza di banchine, che per quanto riguarda aree retrostanti. Solo questo è un intervento da 105 milioni, ancora non finanziato, ma per il quale si è già in grado di intervenire anche con risorse proprie. A Portovesme sono previsti interventi che riguardano i dragaggi, portati avanti dall'AdSP e dal Consorzio Industriale. Si dovrebbe riuscire entro l'anno ad avere le autorizzazioni per dragare il nuovo attracco per i traghetti da e per Carloforte, e per completare il dragaggio davanti alla banchina commerciale. Si sta parlando, comunque, di oltre 15 milioni di lavori avviati. Per quanto riguarda Oristano, ci sarà una importantissima opera di riqualificazione di tutti i piazzali, la definizione di aree banchinali e aree non banchinali, le aree sterili verranno notevolmente ridotte e le altre aree verranno dedicate ad attività commerciali, con una riqualificazione completa, un layout completamente diverso, discusso anche con l'Agenzia delle Dogane. Per quanto riguarda Porto Torres, si tratta di un porto che nel 2017 si trovava in condizioni di arretratezza, per superare la quale, sia dal punto di vista progettuale, sia dal punto di vista manutentivo e della sicurezza, è stato fatto tantissimo. Sono stati appaltati quasi 2 milioni di euro per il rifacimento dell'illuminazione, altrettanti per quanto riguarda la pavimentazione, 3 milioni per il rifacimento del mercato ittico, 7 milioni per il travel lift, 37 milioni per quanto riguarda il dragaggio, la realizzazione della banchina dell'antemurale e la dissecazione degli alti fondali, in modo tale da far diventare il porto di Porto Torres un porto moderno, scavato a meno 11, in grado di poter accogliere tutte le tipologie di traffico. Il porto di Porto Torres, in questo momento, è uno dei porti con maggiori opere in cantiere, oltre 50 milioni. Informa che la settimana successiva incontrerà il Sindaco Mulas, per un confronto. Porto Torres ha, poi, in progetto un'altra serie di importanti attività, tra le quali spicca il lavoro della cosiddetta "stazione passeggeri" o "terminal Lunardi", che è stato finanziato, costruito e ancora non completato dopo 12 anni, un terminal passeggeri collocato fuori dal recinto portuale, quindi si dovranno trovare insieme al Sindaco le soluzioni tecniche. Per quanto riguarda Santa Teresa Gallura, dove si ha competenza solo sulla banchina commerciale, la Regione Sardegna ha stanziato 500.000 euro per l'ampliamento dei piazzali e l'allungamento di 25 metri della banchina, che si faranno entro poco tempo, perché ormai è stata affidata la progettazione, che dovrebbe consentire di ospitare, contemporaneamente, in sosta, anche piccole unità nei collegamenti da e per Bonifacio. L'unica finalità per cui è stata inclusa la banchina commerciale del Porto di Santa Teresa è solo ed esclusivamente per questo tipo di collegamenti. Chiede al Dott. Villani di voler rappresentare al sindaco la disponibilità dell'AdSP per un confronto al riguardo. Su Golfo Aranci vi sono state interlocuzioni molto importanti, relativamente alle finalità future del porto. Informa di aver avuto occasioni di confronto con l'Amministrazione comunale e di avere percepito – tenendone conto - che il territorio ha interessi e intenzioni orientate in maniera differente rispetto a 5-6 anni prima. Golfo Aranci vuole orientarsi verso uno sviluppo più dedicato, sostenibile, di carattere turistico-ricreativo e, quindi, vorrebbe, liberarsi dal traffico di tipo commerciale ed è un'istanza importante che non può essere sottovalutata da chi deve programmare il futuro. Quindi, ovviamente, nel DPSS e nel Piano Regolatore Portuale e di Golfo Aranci si dovrà tenere conto di ciò. Apre una parentesi per comunicare che dovrà riconvocare in tempi brevi l'Organismo di Partenariato ed il Comitato di Gestione, per la risoluzione di due piccole questioni: una riguarda una richiesta del Ministero vigilante di una rappresentazione più chiara della situazione amministrativa allegata alla nota di assestamento al bilancio di previsione 2020, che una volta corretta, superata la verifica del Collegio dei Revisori, sarà sottoposta nuovamente al consensus dell'Organismo di partenariato ed all'approvazione del Comitato di Gestione nella prima riunione utile. Relativamente al Porto di Olbia la madre di tutte le sfide è il dragaggio. Rispetto all'ultima seduta informa che è stata affidata la progettazione dei lavori di dragaggio,



quasi 50 milioni di euro e circa 630.000 metri cubi di materiale da collocare. Si tratta di una grandissima sfida, uno degli interventi più importanti che si possa ricordare negli ultimi vent'anni, che si sta riuscendo a portare a compimento tra non poche difficoltà, con la progettazione della pavimentazione delle aree, prevedendo la continuazione del banchinamento Cocciani, quasi raddoppiato, per sopperire alle esigenze rappresentate dagli operatori. In più si sta riqualificando interamente l'Isola Bianca, che non sarà più un parcheggio libero di semirimorchi, di auto, ma avrà una nuova viabilità, una sua videosorveglianza, illuminazione e sicurezza.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco riferendosi a quanto indicato nel POT, afferma che si possa ben comprendere quanto lo sviluppo dei porti del nord dipenda dall'approvazione degli strumenti di pianificazione. Ricorda che sulla questione del Piano Regolatore del porto di Olbia e Golfo Aranci adottato, ma non approvato, il confronto all'interno dell'Organismo di Partenariato è durato qualche anno, per verificare l'applicabilità o meno dell'articolo 22, comma 6, del D.Lgs. 169/2016. Nell'ultima riunione dell'Organismo di Partenariato, il Presidente ha informato di avere richiesto alla Società affidataria Mate Engineering un parere su come procedere in applicazione del ricordato decreto legislativo 169, e la relazione redatta dalla società suggerisce di proseguire l'iter del PRP di Olbia e Golfo Aranci e, in contemporanea, attivare la redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. Ha inteso, dall'intervento del Presidente, che prima debba essere definito il Piano Regolatore di Sistema Portuale e poi a discendere i PRP dei vari porti, ritornando indietro su una posizione che a lui sembrava superata. Non vorrebbe, poi, che prevedendo la separazione dei due Piani Regolatori di Olbia e Golfo Aranci, ciò allungasse i tempi per consegnare ai porti di Olbia e di Golfo Aranci i propri strumenti regolatori. Per cui, se all'interno della rivisitazione di quel Piano Regolatore adottato, le posizioni di Golfo Aranci possono e devono essere ridefinite in relazione a quello che l'Amministrazione ritiene più giusto, auspica che lo si faccia, però invita Presidente e Segretario generale a percorrere la strada che più efficacemente e immediatamente metta nella condizione di dotare Olbia, Golfo Aranci, e poi anche Porto Torres di un Piano Regolatore. In attesa della definizione dei Piani Regolatori, così come si è proceduto ad esprimere un consensus su un ATF che riguarda il porto storico, cambiando la destinazione d'uso e dando un'ulteriore opportunità di sviluppo al porto di Olbia, ritiene che si possa procedere con il completamento del porto industriale, che ha tutte le carte in regola per poter essere ultimato, manca una Valutazione di Impatto Ambientale. Anche la richiesta di un gruppo armatoriale, di poter scalare Golfo Aranci o Olbia, ma verosimilmente più il porto industriale di Olbia, dimostra quanto la vicinanza del sistema portuale Olbia-Golfo Aranci verso il Continente renda strategico tale sistema portuale. Suggerisce, contestualmente ai lavori di escavo, di porre attenzione al problema dell'invasamento delle banchine dell'Isola Bianca. Considerato che Olbia potrebbe essere scalata da navi di maggior tonnellaggio, si ha necessità di qualche metro di fondale a ciglio banchina. Gli pare di ricordare che vi fosse già uno studio dell'Autorità Portuale in merito. Un'ultima osservazione riguarda, invece, le risorse all'interno del POT da destinare alla componente umana di chi lavora in banchina. Osserva che si è di fronte ad un processo di ricambio generazionale all'interno di chi presta le operazioni portuali nelle banchine - gli anziani vanno via e subentrano giovani - e questo è veramente un buon segno, però, quando gli anziani vanno via, si perdono anche delle professionalità. Quindi, anche in relazione ai nuovi possibili traffici, le imprese portuali hanno necessità di poter avere un sostegno alla formazione del proprio personale e siccome la legge prevede qualcosa in tal senso, quando si va a definire l'organico di porto, non soltanto il numero, ma anche le figure professionali all'interno del porto, chiede all'Autorità di Sistema Portuale se, in presenza di progetti di professionalizzazione per il proprio personale presentato dalle imprese, possa e voglia dare un proprio contributo in questa direzione. In merito alla definizione dei Piani Regolatori di Olbia, o Golfo Aranci, invita l'Ente, nel momento in cui tale tema sarà affrontato, a mettere a disposizione di tale progetto tutte le risorse umane necessarie per questo difficile compito.



Il Presidente per quanto riguarda Cocciani, segnala che si intende progettare banchinamento Cocciani nord e relativo dragaggio fondali, pavimentazione aree retrobanchinali, automazione vigilanza accessi mezzi commerciali. Quindi, si tratta di una delle principali priorità per quanto riguarda il traffico commerciale nel porto di Olbia. Relativamente al dragaggio prevede la canaletta a meno 11 e tutto il resto dell'area a meno 10, comprese le banchine. Poi in corso d'opera, laddove fossero necessari interventi, per esempio, di consolidamento, sicuramente verranno fatti. Per quanto riguarda la formazione del lavoro portuale afferma che l'AdSP non si è mai sottratta e diversi interventi di questo tipo, previsti per legge, e quando vengono presentati, come è stato fatto a Cagliari, vengono finanziati. Quindi, per qualunque soggetto che operi nei porti, e presenti un serio programma di formazione, vi sono delle somme destinate per legge. Se si riuscisse a farlo in maniera coordinata all'interno del Piano dell'Organico del Porto, sarebbe meglio. Da ultimo, ma non ultimo, relativamente alla questione del Piano Regolatore, fa presente che la società Mate Engineering ha suggerito, nella propria relazione, di valutare quale sarebbe stata la strada più rapida, più efficace e meno costosa. Sistemare un Piano Regolatore, che non è il Piano Regolatore solamente di Olbia, bensì il Piano Regolatore di Olbia e Golfo Aranci, smontandolo, senza aver fatto prima il DPSS, non sembra opportuno. Quindi, l'idea è quella di lavorare su entrambi i fronti, sia Olbia che Golfo Aranci, lavorare sul DPSS, fare approvare il DPSS, e armonizzare questi nuovi Piani Regolatori con il DPSS, che sarebbero non uno, ma due, utilizzando al massimo la progettualità esistente ed utilizzando, nei limiti del possibile, lo strumento degli ATF, come è stato fatto per il Brin, ma potrà essere fatto anche per altre aree, e adesso, per esempio, alcune di quelle di cui si è parlato, cioè il Cocciani, per tutta una serie di interventi. Dà rassicurazioni sul fatto che la pianificazione è uno dei principali obiettivi strategici del POT 2021-2023.

L'Ing. Antonio Catgiu – Vicedirettore Cipnes Gallura chiede qualche chiarimento, anche a seguito dell'intervento del rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco, poiché anche il Cipnes ritiene che, dal punto di vista della pianificazione portuale, il molo Cocciani sia assolutamente efficace. A seguito dell'adeguamento tecnico approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nel 1998, l'unica condizione posta dal Consiglio Superiore era l'adeguamento dei Piani agli strumenti urbanistici sovraordinati e ciò è stato fatto nel 2000, con un recepimento dell'adeguamento tecnico all'interno del Piano Regolatore. Quello che sfugge è se gli interventi cui faceva cenno il Presidente e che sono previsti nel molo Cocciani - il prolungamento della banchina e il banchinamento del piazzale -, siano legati alla pianificazione, e quindi occorra prima approvare la pianificazione e dopo procedere, oppure, se siano interventi, tipo la pianificazione, che non comportano particolari problematiche dal punto di vista autorizzativo, e possano partire anche subito. Il Cipnes ritiene che dal punto di vista della pianificazione, quest'ultima sia pienamente efficace e che si possa andare avanti con le progettazioni, con gli eventuali studi di impatto ambientale, che dovranno essere fatti sui progetti, ma non sulla pianificazione, che, ripete, è efficace, e inoltre chiede di capire se nel POT vi siano risorse allocate per la realizzazione di tali interventi, poiché è indicata la previsione sul porto Cocciani di un intervento per la realizzazione di 3 bitte e l'allargamento delle scasse, però non sono indicate risorse né nella prima annualità, né in quelle successive, relativamente ad altre opere, né di pavimentazione, né tantomeno di banchinamento. Chiede di capire se ciò sia dovuto al fatto che l'AdSP ritenga si debba prima portare all'approvazione il Piano delle Opere Portuali, oppure se tali risorse siano state indicate in qualche altro passaggio del POT.

Il Presidente spiega che il POT non prevede allocazione di risorse, che sono allocate con il Programma triennale delle opere, e con l'aggiornamento del Piano annuale dei lavori.

L'ing. Antonio Catgiu – Vicedirettore Cipnes Gallura precisa di avere letto l'elenco degli interventi inserito a pagina 58 del POT, che è l'elenco delle opere previste nel Programma triennale dei lavori.



Il Presidente spiega trattarsi di interventi compresi nel Programma triennale dei lavori pubblici 2021–2023 e riportati in estratto. Dà garanzie in merito al fatto che gli interventi di pavimentazione dell'area retrobanchinale nord del Cocciani possano essere effettuati anche subito, senza attendere alcuna ulteriore autorizzazione. Diverso è il discorso, invece, per la prosecuzione del banchinamento ed il dragaggio, per cui si ha necessità di uno strumento pianificatorio.

Il Dott. Aldo Carta - Direttore Generale Cipnes Gallura interviene per ricordare, per un eventuale approfondimento, che il progetto di adeguamento funzionale del porto Cala Cocciani, che era stato elaborato dal Cipnes su incarico, in base alla normativa all'epoca vigente, della Cassa per il Mezzogiorno e poi dall'Agensud, fu approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nel '98, con la prescrizione che quella progettazione, che era uno strumento pianificatorio, venisse recepita nella strumentazione urbanistica territoriale, come il Consorzio ha, poi, fatto attraverso il proprio strumento urbanistico territoriale, approvato dalla Regione Sardegna, dall'Autorità Urbanistica, locale e regionale, in sede di Conferenza di Servizi, nel 2000. Esiste un provvedimento di recepimento nella strumentazione urbanistica, regionale e locale, di quel progetto di adeguamento tecnico funzionale approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nel '98, quindi non coglie la necessità ulteriore di attivare e predisporre uno strumento pianificatorio aggiuntivo, o che, addirittura, andrà a sovrapporsi a quello esistente.

Il Presidente specifica che non si tratta di un Piano Regolatore Portuale.

Il Dott. Aldo Carta - Direttore Generale Cipnes Gallura sottolinea che il Piano Regolatore Portuale non può essere in contrasto con la strumentazione urbanistica sovraordinata.

Il Segretario Generale interviene per spiegare che non esiste una sovraordinazione che lede il Piano urbanistico comunale. Secondo quanto affermato dal Consiglio di Stato la settimana precedente, deve esserci il non contrasto tra Piani, che non significa sovraordinati, perché i Piani stanno su un piano orizzontale, importante che non contrastino.

Il Dott. Aldo Carta - Direttore Generale Cipnes Gallura afferma che il Piano di coordinamento urbanistico territoriale, che è quello consortile, approvato non a caso dalla Regione Sardegna, proprio perché strumento sovraordinato, è comunque vincolante per la pianificazione locale. Ritiene sia utile un ulteriore approfondimento da questo punto di vista, magari con il Consiglio Superiore, con la Regione Sardegna e con Autorità altre che possano pronunciarsi.

Il Presidente afferma che si è sufficientemente consapevoli e competenti per intervenire a livello pianificatorio. La rassicurazione che intende dare è che recuperando i vecchi Piani Regolatori e adeguandoli, ci si deve porre nella condizione, nel successivo triennio, di poter ottenere una affidabile organizzazione pianificatoria che consenta di intervenire. Segnala che nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza sono stati stanziati 3,68 miliardi per intermodalità e logistica integrata, con investimenti per rendere i porti più competitivi e sostenibili.

Il Dott. Aldo Carta - Direttore Generale Cipnes Gallura afferma di aver voluto discutere l'argomento per prevenire un eventuale ostacolo nella procedura, perché, se vi è uno strumento di coordinamento territoriale, e quello portuale non può essere in contrasto con la pianificazione e la strumentazione urbanistica vigente, ci sarà necessità di fare una variante a quello strumento, e non sarebbe passeggiata.

L'Ing. Alessandro Meloni spiega che si fa riferimento ad un parere del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici del '98 superato, perché vi è un parere, il 52/2004, con l'ultimo ATF, che cita l'infrazione della Comunità europea, e stabilisce che tutti i lavori previsti nei PRP, ed allo stato attuale non realizzati, saranno rivalutati nel nuovo PRP dell'Autorità Portuale.

Il Dott. Aldo Carta - Direttore Generale Cipnes Gallura afferma che non si tratta di un parere, intende dire in termini propositivi che dal punto di vista della strumentazione urbanistica la configurazione progettuale



generale, che è in quel parere del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, è stata recepita dalla Regione Sardegna in un proprio strumento urbanistico, che è il Piano di Coordinamento Territoriale Industriale.

Il Presidente propone un approfondimento con l'Ufficio tecnico del Cipnes.

L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero uno all'ordine del giorno, esprime il proprio "consensus".

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 12.00.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana