



VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2021**, il giorno **25** del mese di **febbraio** 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. 3565 del 18.02.2021, 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. Assestamento bilancio di previsione 2020;
2. Aggiornamento Programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2020-2021;
3. Aggiornamento Programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2021-2022;
4. Istituzione nuova Direzione Security;
5. Esame di una istanza finalizzata al rilascio di una autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali ex art. 16 L. 84/94 presso il porto di Olbia;
6. Determinazioni in merito alla concessione demaniale marittima della banchina transhipment del Porto Canale di Cagliari;
7. 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) Mario Valente	X				
Comandante del Porto di Olbia	C. V. (CP) Giovanni Canu	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 Acciaro	X		Sig. Francesco Stara		
d) un rappresentante degli spedizionieri	Sig. Salvatore Plaisant	X		Sig. Giovanni Fanciulli	X	



e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Ing. Antonio Musso	X		Dott. Stefano Fercia		
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Ing. Pier Paolo Olla		X	Ing. Michele Volpicella		
g) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi	Dott. Michele Pons	X		Sig. Alberto Sini		
h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Sig. Francesco Pinna		X	Sig. Roberto Acciario		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	Sigg.ri - Francesco Monaco - Corrado Pani - William Zonca	X X	X	Sigg.ri: - Massimiliana Tocco - Gianluca Langiu - Valerio Mereu	X	
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Dott. Francesco Galietti			Sig. Emanuele Garzia	X	
l-bis un rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'articolo 17 designato dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali - ANCIPI o dalle altre associazioni di categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale	Sig. Roberto Brugattu	X		Sig. Sandro Massidda		
Totale presenti		11/14				
Totale assenti		3/14				

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, del Sig. Carlo Costa, della Dott.ssa Federica Cannas.



Il Presidente, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, alle ore 10: 40 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, Confcooperative Federlavoro Sardegna con Fulgenzio Cocco, il Comune di Porto Torres con il Sindaco Massimo Mulas, Confapi con il Dott. Salvatore Rivano, il Cacip con il Dott. Salvatore Mattana. Il verbale della seduta del 14.01.2021, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.

PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ASSESTAMENTO BILANCIO DI PREVISIONE 2020

Il Presidente introduce l'argomento, ricordando che il Comitato di gestione, con Delibera n. 13 del 30.11.2020, ha approvato la nota di assestamento al bilancio di previsione 2020, regolarmente trasmessa ai Ministeri vigilanti per la successiva approvazione, i quali, durante l'esame della stessa, hanno evidenziato la necessità di riformulare la situazione amministrativa, che non aveva tenuto conto dei successivi decreti di svincolo di risorse stanziati tra le partite vincolate dell'Avanzo di amministrazione e delle altre risorse vincolate per le partite anche inserite tra gli stanziamenti ai capitoli di competenza del bilancio 2020. In data 08.01.2021 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha, quindi, rappresentato la necessità di riformulare la predetta nota di assestamento, da sottoporre al Collegio dei Revisori e al Comitato di Gestione, e ha chiesto il ricalcolo del limite di spesa per l'acquisto di beni e servizi, di cui all'articolo 1, comma 590 e seguenti della legge n. 160/2019, ricomprendendo nello stesso alcune tipologie di spesa precedentemente escluse dall'Ente. La nota di assestamento al bilancio di previsione 2020 è stata predisposta ai sensi dell'art. 14 del vigente regolamento di amministrazione e contabilità, riformulata secondo le indicazioni del Ministero Vigilante e trasmessa al Collegio dei Revisori il 01.02.2021. Il Collegio dei Revisori dei Conti nella relazione sulla nota di assestamento al bilancio di previsione 2020, allegato n. 1 al verbale n. 1/2021, ha espresso parere favorevole all'approvazione da parte del Comitato di gestione, ai sensi dell'art. 9, comma 5, lett. c) della legge 84/94 e ss.mm.ii.. 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" sulla Nota di assestamento al bilancio di previsione 2020 con la seguente Situazione Amministrativa:

• Avanzo al 01.01.2020 (Consuntivo 2019)	€ 363.889.194,71
• Disavanzo bilancio previsione 2020	€ 90.784.568,21
(avanzo di parte corrente € 8.564.266,79 disavanzo in parte capitale € 99.348.835,00)	
Avanzo di Amministrazione presunto al 31.12.2020	€ 273.104.626,50
• 1^ variazione bilancio saldo zero	=
• decreto 432 del 12/11/2020	- € 109.620,00
• decreto 450 del 23/11/2020	- € 20.729.038,16

Avanzo di Amministrazione presunto al 31.12.2020 € 252.265.968,34

Sull'avanzo di amministrazione presunto al 31.12.2020 risultano risorse vincolate per € 134.953.831,64 e disponibili per € 117.312.136,70.

PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI



DI FORNITURE E SERVIZI 2020-2021 - PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2021-2022

Il Presidente comincia a trattare gli argomenti di cui ai punti numero 2 e numero 3 all'ordine del giorno. Relativamente all'aggiornamento del programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2020-2021 è previsto il servizio di centralino e di pulizia giornaliera e periodica degli uffici, degli spazi comuni e spazzatura degli spazi esterni presso gli immobili e le aree portuali di Cagliari – importo a base d'asta € 85.568,92. Il servizio è stato già avviato nel mese di dicembre 2020.

Per quanto riguarda, invece, l'aggiornamento programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2021-2022, l'ente al fine di migliorare il servizio di security, contrariamente all'appalto precedente, che oltre il servizio di vigilanza prevedeva anche la messa a disposizione delle apparecchiature di security, intende procedere con due separati appalti. Un appalto teso all'acquisto delle apparecchiature di ultima generazione ed un appalto per l'affidamento de servizio di vigilanza:

- Servizio di vigilanza degli impianti portuali, delle aree portuali e demaniali, presidio dei varchi di accesso, controllo di sicurezza dei passeggeri, dei veicoli, dei bagagli al seguito e della merce, da effettuarsi nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, nonchè il servizio centralino da svolgersi nei porti di Olbia e Porto Torres (importo a base d'asta per anni 5 € 39.558.100,00).
- Fornitura, installazione e manutenzione di apparecchiature di security presso i porti dell'AdSP del Nord Sardegna ai fini dei controlli previsti sui passeggeri dai piani di security (importo a base d'asta € 4.368.054,20 comprensivo della manutenzione per anni 4).

L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito ai punti numero due e tre all'ordine del giorno, esprime il proprio "consensus".

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant chiede di valutare la possibilità di inserire tra gli interventi previsti per il 2021, possibilmente prima dell'inizio della stagione estiva, un intervento relativamente ai piazzali dei parcheggi dell'Isola Bianca di Olbia, perché, spiega, non essendovi una cartellonistica adeguata che consenta di avere indicazioni in merito ad aree e spazi ben definiti, è veramente arduo rinvenire i mezzi e questo comporta grosse perdite di tempo per chi deve recuperarli.

Il Presidente precisa che da un punto di vista finanziario non vi sono problemi per interventi di questo tipo. Fa però presente che è in corso di redazione un progetto articolato, che prevede una totale risistemazione di tali spazi, attualmente liberi, utilizzati impropriamente per tempi abnormi. Si sta lavorando ad una risistemazione completa che preveda uno spazio dedicato per i semirimorchi di lunga sosta, per quelli che devono essere immediatamente imbarcati o che sono stati appena sbarcati, per le auto in polizza, e che prevede anche una radicale modificazione della viabilità. Ovviamente si stanno facendo le opportune verifiche da un punto di vista tecnico, e poi si affronterà di concerto con la Capitaneria, che ha una competenza primaria per quanto riguarda la circolazione e la sicurezza nelle aree portuali. Accogliendo il suggerimento del rappresentante degli spedizionieri, verificherà se, almeno in questa fase intermedia, sia possibile dare una sistemazione provvisoria con un'ordinanza, che dovrebbe modificare anche la viabilità.

Il C.V. (CP) Giovanni Canu interviene per informare in merito ad un incontro tenutosi il giorno precedente con l'Ufficio tecnico dell'UTP di Olbia ed alcuni operatori, che hanno suggerito di modificare leggermente la viabilità esistente, in modo da consentire una separazione dei flussi di traffico di ralle, semirimorchi e auto in imbarco. Nell'ambito di questa riorganizzazione, come ha sostenuto nel proprio intervento il rappresentante



degli spedizionieri, sarebbe possibile procedere con la numerazione delle aree. Ritiene necessario, ovviamente, emanare una nuova ordinanza relativamente alla viabilità, se il Presidente ed il Segretario concordassero con quanto valutato insieme. L'Ufficio Tecnico dell'UTP di Olbia ha comunicato che avrebbe incaricato la ditta con la quale è stato firmato l'accordo quadro, per poter fare un progetto di viabilità nuovo, che poi verrà sottoposto al Direttore marittimo per le successive valutazioni e la firma di una nuova ordinanza che tenga conto di tali nuove esigenze. Conclude, affermando che la proposta è un'ottima idea che rientra nella razionalizzazione degli spazi di cui parlava il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant.

Il Presidente rassicura sul fatto che, provvisoriamente, verrà data sistemazione alle aree.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco ritiene sia possibile prevedere, nell'immediato, piccoli interventi provvisori, perché il problema è separare il traffico delle auto al seguito dei passeggeri dal traffico commerciale e riordinare i flussi di traffico verso le piazzole di sosta, in maniera che non vi sia tale interferenza. Suggerisce di garantire la manutenzione dei piazzali, tenuto conto che soprattutto durante la stagione invernale, a causa della pioggia, possono crearsi delle buche e, nel contempo, di garantire un'adeguata illuminazione delle aree in cui vengono posizionati i semirimorchi, perché, nelle ore notturne, la ricerca di una targa di un semirimorchio da imbarcare è veramente complicata, considerata anche la concitazione con la quale vengono svolte le operazioni di sbarco e imbarco per consentire alla nave di rispettare gli orari di arrivo e di partenza.

PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ISTITUZIONE NUOVA DIREZIONE SECURITY

Il Presidente informa che si sta procedendo alla modifica della pianta organica. Durante il triennio appena trascorso, che ha visto delineata la fisionomia organizzativa dell'Autorità di Sistema, sono emerse alcune criticità determinate dall'aver incardinato le tematiche collegate alla Security portuale in capo alla Direzione Occupazione e Impresa e, di contro, le positive potenzialità che invece si potrebbero determinare ove tali tematiche venissero affidate ad una specifica direzione a ciò dedicata. Occorre formalizzare la separazione fra le competenze sul lavoro portuale e le imprese, da quelle sulla security, istituendo una ulteriore Direzione Security Portuale (DSP), da affidare a una specifica figura dirigenziale che possa provvedere alle relative competenze per tutti i porti e i relativi ulteriori ambiti portuali rientranti nella circoscrizione territoriale di competenza.

PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ESAME DI UNA ISTANZA FINALIZZATA AL RILASCIO DI UNA AUTORIZZAZIONE ALLO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI PORTUALI EX ART. 16 L. 84/94 PRESSO IL PORTO DI OLBIA

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero 5 all'ordine del giorno, spiegando che la ditta G.T.M. Grendi Trasporti Marittimi s.p.a. di Cagliari, con una prima istanza pervenuta in data 09.10.2020 e successivamente integrata su richiesta dell'AdSP, aveva presentato richiesta finalizzata al rilascio di una autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi presso il porto di Golfo Aranci, per la durata di quattro anni. Dalla verifica della documentazione, era stato riscontrato il possesso dei requisiti, quali la idoneità personale e professionale all'esercizio delle attività portuali da parte del richiedente, la sussistenza di una articolata capacità tecnica, costituita da un vasto complesso di beni mobili (navi, attrezzature di proprietà come reach stacker, forklift e trattori portuali) utilizzabili per lo



svolgimento delle attività richieste, capacità finanziaria solida, desunta da bilanci e referenze bancarie, ed un organigramma dei dipendenti ben strutturato. La società istante aveva inoltre, come previsto, presentato un programma operativo che poneva in risalto sia gli investimenti pianificati, ammontanti a € 1.800.000, sia le assunzioni future che le prospettive dei traffici, inizialmente limitate a tre toccate settimanali ma che veniva ipotizzato potessero arrivare anche a quattro, in base allo sviluppo dei traffici e del mercato. Oltre al tariffario, al DURC regolare, alla visura camerale ed al certificato assicurativo RCT/RCO in corso di validità, l'impresa aveva presentato anche un D.V.R. già sufficientemente dettagliato, con impegno a procedere ad un ulteriore aggiornamento in base alle eventuali criticità che si fossero presentate dopo l'avvio delle attività. All'epoca, la Commissione Consultiva Locale di Olbia e Golfo Aranci aveva, come noto, espresso il proprio parere non favorevole a maggioranza, motivandolo sostanzialmente non già da riscontrate carenze documentali dell'istanza o da mancanza di requisiti previsti dalla legge, quanto piuttosto da un dichiarato senso di timore che l'ingresso di un nuovo soggetto ex art. 16 sul mercato portuale gallurese potesse sottrarre quote di traffico agli operatori già esistenti, oltre che dalla preoccupazione che il nuovo traffico potesse far venir meno la vocazione turistica del paese di Golfo Aranci o potesse causare conseguenze negative alla viabilità cittadina. Il Comitato di Gestione, riunitosi in data 30 novembre 2020, aveva tuttavia ritenuto opportuno, a motivo della presenza di uno slot libero presso i porti di Olbia-Golfo Aranci per imprese che intendessero svolgere operazioni portuali, della piena sussistenza dei requisiti previsti dalla legge e della completezza della documentazione presentata, discostarsi dal parere non favorevole, comunque non vincolante, espresso dalla Commissione Consultiva Locale dei porti di Olbia e Golfo Aranci, rilasciando quindi, con Dispositivo n. 14 del 30.11.2020, il proprio parere favorevole relativamente al rilascio dell'autorizzazione di cui trattavasi. Il procedimento si era pertanto chiuso in maniera positiva a favore dell'istante, alla quale doveva solamente essere inviata la nota di richiesta del canone e della cauzione, così come previsto dalla L. 84/94 e dal D.M. 585/95, per procedere infine al rilascio dell'autorizzazione. Tuttavia, una serie di criticità evidenziate in particolare dal Comune di Golfo Aranci e legate sostanzialmente alla infrastrutturazione stradale ed alla viabilità di accesso al porto, avevano indotto l'Ente ad invitare la richiedente a voler valutare la possibilità di rivedere/modificare la propria istanza, proponendo soluzioni alternative di radicamento del traffico, assicurando, nel contempo, la più ampia disponibilità per il loro vaglio (nota prot. n. 24877 del 21.12.2020). La G.T.M. aveva quindi espresso a sua volta la propria disponibilità alla ponderazione di ipotesi differenti, rispetto a quanto richiesto in prima istanza, valutando la possibilità di rivolgere la propria attività allo scalo di Olbia – Porto Cocciani. Infine, la G.M.T., accogliendo in toto la richiesta dell'Ente, ha inoltrato, in data 04.01.2021, una istanza volta all'ottenimento di una autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi presso il porto di Olbia, per la durata di anni quattro. Nel contempo, l'impresa ha specificato di voler considerare come acquisito il favorevole procedimento conclusosi con riferimento al porto di Golfo Aranci, nelle more del rilascio dell'autorizzazione relativa al porto di Olbia. Resta ovviamente inteso che, una volta che dovesse terminare favorevolmente il procedimento sul porto di Olbia, il corrispondente relativo al porto di Golfo Aranci andrebbe automaticamente a decadere. Nell'istanza del 4 gennaio 2021, è stato altresì fatto completo riferimento alla documentazione presentata in allegato alla richiesta del 9 ottobre 2020 ed alle successive integrazioni. In particolare, la G.T.M. ha dichiarato di voler mantenere sostanzialmente valido il programma operativo presentato in allegato alla prima istanza, che prevede un totale di investimenti previsti pari ad € 1.800.000,00, la quasi totalità dei quali relativi all'acquisto



di nuovi macchinari e mezzi meccanici. Alla luce di quanto precede, considerata altresì la presenza di uno slot libero tra quelli previsti come numero massimo di imprese autorizzabili per l'anno 2021, fissato a mezzo decreto n. 457/2020 del 26.11.2020, l'ufficio competente ha ritenuto la documentazione presentata completa e corretta, i requisiti di legge completamente soddisfatti, ed ha ritenuto, pertanto, di poter fornire il proprio avviso favorevole al rilascio dell'autorizzazione oggetto dell'istanza così come modificata, e quindi riferita al porto di Olbia. La Commissione Consultiva Locale dei porti di Olbia e Golfo Aranci, nel corso della seduta del 22.01.2021, ha espresso all'unanimità il proprio parere favorevole, non vincolante, al rilascio della autorizzazione di cui trattasi.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco esprime parere favorevole rispetto alla concessione ex articolo 16. Come già suggerito nella riunione precedente, infatti, la scelta di Olbia, in luogo di Golfo Aranci, è quella più conveniente anche per lo stesso armatore che ha deciso di scalare il sistema portuale del nord est della Sardegna. Dal primo momento era stata richiamata l'attenzione anche sul ricorso al possibile utilizzo di manodopera ricercata in loco ed esprime soddisfazione in merito al fatto che si sia proceduto in tal senso.

Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso ringrazia il cluster portuale ed il Presidente. Si asterrà, ovviamente, dall'esprimere il proprio consensus.

Il Presidente sottopone l'argomento all'espressione del consensus da parte dell'Organismo di partenariato, il quale, alla luce di quanto emerso dalla discussione, esprime il proprio "consensus", con l'astensione del rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso.

PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: DETERMINAZIONI IN MERITO ALLA CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA DELLA BANCHINA TRANSHIPMENT DEL PORTO CANALE DI CAGLIARI

Il Presidente introduce l'argomento, ricordando che nel mese precedente si è proceduto al rigetto definitivo dell'istanza presentata dalla Società Pifim, per motivi che sono stati ampiamente spiegati e ripresi, anche da un punto di vista cronologico, nella bozza di delibera trasmessa a tutti i componenti. Spiega che sono rimaste inevase importanti questioni che erano state oggetto di discussione e in merito alle quali la Pifim ha ritenuto, con l'ultima sgarbata risposta, di non avere nulla da aggiungere. A questo punto l'AdSP ha formalizzato, ovviamente, il provvedimento di rigetto. La questione viene sottoposta all'attenzione dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione, perché vi è una sorta di presa d'atto e di ratifica di questa decisione, imposta dal fatto che, se un soggetto che intenda richiedere una concessione ex articolo 18 non presenta tutti i documenti necessari, ovviamente la sua domanda deve essere rigettata. A seguito del rigetto della domanda Pifim, che aveva, in qualche modo, congelato qualunque tipo di altra domanda di concessione – perché, spiega, in presenza di domande di concessione per l'intero compendio, non sarebbero state prese in considerazione domande di concessione parziale - è necessario valutare domande di concessione parziale. Con l'abbandono da parte di CICT del terminal contenitori di Cagliari, ci si è immediatamente domandati come continuare a garantire il necessario, vitale traffico di contenitori import-export, che da sempre ha costituito una costante del traffico contenitori del Porto Canale di Cagliari. Si tratta di quei 30-40.000 pezzi all'anno che sono sempre stati costanti anche quando si era in presenza di 750.000 pezzi di transhipment. Questa porzione di traffico ha sempre costituito una costante del traffico contenitori, che, chiaramente, tutti gli operatori, soprattutto quelli della logistica, gli industriali, hanno sollecitato fin da subito all'AdSP. Fa



presente che un operatore che offre un servizio di trasporto merci soprattutto a mezzo container, ha preso in carico questo traffico e l'AdSP, ovviamente, ha valutato positivamente questa possibilità, perché si è riusciti a basare questo traffico in un'area retrostante la base dell'operatore, che poi è del gruppo Grendi. Informa, peraltro, che il numero dei contenitori che, nel 2019, aveva subito una battuta d'arresto, nel 2020, nonostante la pandemia, si è consolidato.

Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso precisa che il traffico direttamente movimentato da nave estera, quindi nel servizio MSC, ha raggiunto i 23.000 teu nel 2020.

C'è, poi, una quota di traffico destinato al mercato sardo, che viene dall'estero, che passa attraverso gli altri operatori, di cui Hapag Lloyd sicuramente è il principale esponente, che quota in altri 8-9.000 teu circa, per un totale di 32-33.000 teu nell'anno 2020, che è un anno di pandemia, e che ha visto due mesi di crollo di questo traffico, e poi una leggera, ma costante ripresa.

Il Presidente spiega che attualmente la Grendi gestisce tale traffico in condizioni sempre più problematiche, perché gli spazi sono sempre meno, e anche le modalità di gestione di questo traffico non sono tra le più efficienti da un punto di vista commerciale. In più aggiunge di avere avuto dei contatti con un altro operatore piuttosto importante che ha manifestato l'interesse a scalare il porto di Cagliari. In tale contesto, prima ancora che partisse la call internazionale, si inserisce la domanda presentata nel novembre del 2019 dalla Grendi, per poter estendere la propria attività terminalistica per contenitori, quindi in perfetta armonia con quella che è la destinazione d'uso della banchina, nel versante sud della scassa, per una lunghezza adeguata a servire il traffico, che ha ipotizzato, ma è pronto a fare tutte le valutazioni del caso, possa essere circa 300 metri, che dovrebbero essere sufficienti per accogliere il traffico. Questa concessione ex articolo 18 sarebbe da prendere positivamente in considerazione, in presenza di alcune condizioni. La prima condizione è che in presenza dell'arrivo di un nuovo terminalista che manifestasse l'interesse di richiedere in concessione l'intero compendio, ossia tutti i 1.600 metri di banchina, il terminalista autorizzato ad esercitare nei 300 o 350 metri, con un congruo anticipo, contenuto nell'arco di sei mesi, dovrà sgomberare e gli verrà revocata la concessione. La concessione di per sé non potrà avere una lunga durata, per il semplice motivo che ci si augura, nel breve periodo, di rilanciare il traffico di transhipment con un terminalista che riporti il terminal agli splendori passati. Quindi, le condizioni sono: 1) limitazione dell'entità spaziale della banchina; 2) limitazione temporale della concessione; 3) abbandono, senza nessuna richiesta, e quindi sottomissione del concessionario, chiunque esso sia, alla clausola per cui, se la banchina servisse per un superiore interesse, che considera essere quello di un terminalista che intenda richiedere l'intero compendio, ovviamente il terminalista parziale dovrà cedere il campo. A seguito della reiezione della domanda di Pifim, sono stati intensificati, i mai interrotti contatti e le interlocuzioni con altri operatori che hanno manifestato attenzione al traffico di transhipment nel Porto Canale di Cagliari. Parla di attenzione, perché la manifestazione di interesse è qualcosa di diverso, si dovrebbe, poi, tradurre in una domanda di concessione. E' un dato di fatto che siano pervenute manifestazioni di attenzione, manifestazioni di blando interesse, ma una formale manifestazione di interesse al momento non vi è stata. Rassicura tutti che sull'attività relativa alla cosiddetta call, si sta continuando ad andare avanti con il supporto di un programma, Invest In Italy, gestito dall'ICE, l'Istituto del Commercio con l'Estero, e Invitalia, che ha promosso il porto di Cagliari in 80 desk in tutto il mondo, per cui la call è stata adeguatamente pubblicizzata. SRM, che è società di consulenza molto importante, con la quale l'AdSP collabora, ha manifestato, nel suo ultimo report presentato poche settimane



prima, la sempre maggiore centralità della posizione del Porto Canale di Cagliari rispetto a tutta una serie di flussi di traffico. Gli interlocutori conoscono molto bene quegli studi, perché in molti casi hanno fornito essi stessi dati i dati per costruirli. Si è impegnati anche con le organizzazioni sindacali in una durissima battaglia per far inserire nel primo provvedimento emergenziale utile una norma che consenta di istituire l'agenzia di lavoro portuale, che, a questo punto, consentirebbe di mettere in sicurezza per il successivo triennio tutto il cluster di oltre 200 lavoratori che al momento si trova in grave difficoltà, e questo consentirà di portare avanti la vertenza nella maniera più serena. Quindi, la proposta è quella di salvaguardare il traffico esistente, dare una concessione parziale a determinate condizioni, ossia limitata nel tempo, limitata nello spazio, e revocabile a prima istanza, laddove esista un operatore che intendesse richiedere l'intero compendio. Chiede se vi siano interventi.

Il rappresentante degli industriali Maurizio De Pascale concorda sul fatto che si debba favorire una ripresa della movimentazione nel Porto Canale e fa alcune considerazioni. Ritiene corretto inserire una clausola che consenta, in presenza di un terminalista che intendesse richiedere in concessione l'intero compendio, di revocare la concessione demaniale marittima parziale, entro un lasso di tempo adeguato. Per quanto riguarda l'estensione della banchina, se è vero che non si può eccedere oltre un certo limite, ritiene che sarebbe opportuno stabilire anche un limite inferiore. Poiché in presenza di più concessionari si ingenererebbero problemi di varia natura, definirebbe un limite sul numero massimo di eventuali richieste di concessioni parziali per 1.600 metri di banchina.

Il Presidente specifica che la proposta è che si dia un'unica concessione, e per 300-350 metri, non oltre, perché il resto deve rimanere sul mercato, non può passare il principio che si sta "suddividendo" la banchina, tenendo anche conto che non possono essere prese in considerazione richieste di concessione per attività diverse da quella terminalistica contenitori, e quindi, al momento, vi è una richiesta e forse un'altra per attività terminalistica per contenitori. Per adesso si ritiene necessario e indispensabile poter garantire la continuità di questo traffico contenitori, con l'auspicio che arrivi una domanda per l'intero compendio.

Il rappresentante degli industriali Maurizio De Pascale ritiene corretto, assolutamente solo per quell'attività. Si poneva proprio il problema espresso molto bene dal Presidente, ossia non avere uno sviluppo di banchina spezzettato. Quindi è in tal senso che suggeriva di valutare anche la possibilità di aumentare i 300 metri di cui parlava il Presidente. Considera necessario procedere all'autorizzazione in maniera tale che, finalmente, possa riprendere la movimentazione su un'area più estesa.

Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso interviene, sperando di dare un contributo, ma precisa di trovarsi in posizione di conflitto di interesse, in quanto rappresenta la domanda di concessione presentata, per cui dichiara che si asterrà dall'esprimere il proprio consensus. Si sofferma su due punti importanti.

Il primo è relativo al fatto che quando è stato richiesto alla Grendi di provare ad offrire il servizio ro-ro ad un operatore internazionale, come la MSC, la Grendi aveva dato una prima risposta negativa, sia per motivi di mancanza di esperienza, sia per ragioni di limitato spazio. Si riteneva che i due traffici, quello gestito normalmente nel terminal della banchina sud, che è un traffico ro-ro, e il traffico ro-ro, potessero avere difficoltà di convivenza, e poi si è accettato, con una certa pressione del cluster portuale, con la garanzia che sarebbe stata un'attività provvisoria in attesa di una soluzione più strutturata: o l'intervento di un terminalista che avrebbe ripreso in mano l'intera area ex CICT, o un trasferimento di Grendi. Era il settembre



del 2019 e in 18 mesi, per fortuna, si è riusciti a rimanere in piedi, ma, come ha anticipato il Presidente, con diverse difficoltà non solo operative, ma anche di efficienza, che hanno, inevitabilmente, portato a dare un servizio non ottimale, come quello che potrebbe essere offerto in un'area dedicata con le attrezzature più specializzate, con ripercussioni in inefficienze del servizio e in aumento dei costi.

Il secondo punto è che, nonostante parecchie pressioni per poter ricevere un secondo armatore, che è interessato a scalare Cagliari con un secondo servizio Feed, non è stato possibile acconsentire, perché il sistema sarebbe stato messo completamente in crisi e ritiene, per un discorso di sviluppo del traffico internazionale, e di servizio al cluster produttivo annuo, che avere due armatori, piuttosto che uno, può cambiare significativamente l'offerta commerciale, e quindi la competitività del servizio.

Fatte queste due premesse, che però ritiene importanti nella valutazione di tale progetto, fa una brevissima valutazione sulle tre condizioni illustrate dal Presidente e comprese nella delibera anticipata via mail ai componenti l'Organismo. La prima clausola, cioè un accordo da parte dell'eventuale futuro concessionario ad andar via, con un preavviso di sei mesi, ritiene sia decisamente vincolante e pesante, però ha una sua logica e sta all'interno di un ciclo di progettualità del porto di Cagliari che ha sempre voluto vedere nello sviluppo del transhipment l'occupazione di quella banchina, quindi capisce che debba essere inserita, e come tale deve essere accettata, seppur con qualche difficoltà, perché è evidente che se un operatore parte con un progetto e con degli investimenti, ed in qualunque momento, con sei mesi di preavviso deve mollare tutto, la condizione non è facilissima. A, valle però, di questa prima condizione, ritiene un po' meno logiche e un po' contraddittorie le altre due, perché la limitazione dei quattro anni, di fronte ad una condizione nella quale il giorno in cui dovesse arrivare un concessionario per l'intera area, può averla, non si capisce perché una limitazione di quattro anni. La ritiene una condizione un po' meno logica, ma la accetta. Nel contempo invita l'AdSP a processare con una tempistica serrata le pratiche, perché la variabile tempo in questo momento non è trascurabile, né per la gestione dell'attuale traffico, né per l'eventuale gestione di un futuro armatore che volesse scalare Cagliari. Relativamente alla lunghezza, ripete quanto affermato in precedenza, e cioè che di fronte ad una condizione che permette ad un concessionario che voglia tutto il compendio, di poterlo avere, con un solo preavviso di tre mesi, pare illogico e anche un po' contraddittorio dare una limitazione fisica, perché è stata presentata istanza per 400 metri, e una limitazione a 300 metri potrebbe avere delle controindicazioni importanti, perché, nella speranza di riuscire a portare due armatori, toglierebbe la possibilità di operare con due navi contemporaneamente. Quindi, chiede che tale limite possa essere spostato da 300 ad almeno 350 metri, perché nei 350 metri possono operare due navi contemporaneamente, nei 300 no. Conferma la propria posizione di astensione dall'espressione del consensus.

Il Presidente afferma che, in presenza di una ragione operativa, non ha motivo di non prevedere un massimo di 350 metri, in modo tale che vi sia anche questa possibilità. Per quanto riguarda la durata temporale della concessione, spiega che è massimo quadriennale per due motivi: una concessione ultra quadriennale in presenza di una call internazionale potrebbe sembrare un segnale definitivo. È vero che vi è la clausola che con il preavviso di sei mesi verrebbe revocata, però, proprio perché è stata chiesta una celerità, ovviamente una concessione infraquadriennale è una concessione che verrebbe rilasciata molto più rapidamente rispetto ad una concessione ultra quadriennale, per cui è necessaria anche una istruttoria diversa. Quindi, se si riesce a contenere temporalmente la concessione, si ottengono due risultati: da un lato si semplifica il processo, e dall'altro si dà l'impressione che non vi sia un orientamento difforme rispetto a quello che è sempre stato



dichiarato e cioè che il porto è a disposizione, c'è un operatore che ne sta occupando una parte, ma se qualcuno intendesse richiederlo tutto, se ne va in sei mesi, che è poi, di fatto, il termine necessario per processare la domanda e arrivare all'insediamento del nuovo operatore. Chiede se vi siano interventi.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Valerio Mereu interviene per porre dei quesiti su alcuni passaggi in merito a tale istanza. Chiede se si tratti di una nuova istanza o di un ampliamento di quella esistente e se sia stata richiesta da Grendi e per quanto tempo. Perché in presenza di una nuova istanza scaturiscono un piano industriale e anche un piano occupazionale, che è ciò che interessa maggiormente ai sindacati, per capire quale ricaduta occupazionale possa avere l'occupazione di questa porzione di banchina. Chiede, inoltre, quali parametri vengano utilizzati ai fini dell'onere della banchina e se siano gli stessi utilizzati nella call. Chiede se sia una proporzione di quanto si stava vendendo prima o meno. Sapeva che si trattava di 250-300, oggi si sta parlando di 400, dunque si domanda se la domanda sia stata fatta in maniera generica, oppure già oggi si sa che ne servono 400. Perché ha ragione l'ingegner Musso quando sostiene che una nave mica può stare in rada, non si lavorerebbe bene. Chiede di capire se si tratti di 250 o 400. Non ha problemi nel limite, però vorrebbe che si chiarisse e si definisse esattamente quant'è l'utilizzo, per quanto tempo e come.

Il Presidente risponde, spiegando che l'istanza è stata presentata da Grendi Trasporti Marittimi nel mese di novembre 2019, invece il concessionario della banchina in cui la Grendi fa il traffico ro-ro, è della Feeder and Domestic. Quindi era la concessione, che non è stata processata, perché era in piedi la call. Oltre alla domanda della Grendi, vi è un'altra domanda. Mentre la domanda della Grendi è una domanda strutturata, con tutti i canoni per una richiesta di concessione, è pervenuta il 27.06.2019, dalla Sardinia All Service, una lettera di poche righe con cui si manifesta interesse ad avere informazioni per ottenere in concessione circa 500 metri di banchina con l'utilizzo di 2 gru. Però ad oggi non ha avuto un seguito. Ovviamente, a seguito dell'incontro odierno e delle relative deliberazioni del Comitato, scriverà alla Grendi ed alla società Sardinia All Service, per comunicare che si è deciso di dare un'unica concessione per 300, o 350 metri, quindi meno dei 400 richiesti da Grendi, perché ritiene che sia più favorevole contenerla, purché non pregiudichi l'operatività. Ma con 350 metri l'auspicato arrivo di due navi ritiene possa essere comunque gestito contemporaneamente. A quel punto le società interessate saranno invitate a presentare una domanda secondo le regole stabilite. Per quanto riguarda i canoni, assicura che sia i canoni che tutti i requisiti di concessione sono requisiti oggettivi e sono previsti dalla legge. Non viene applicato nessun sovracanone, ma non si può, purtroppo, applicare uno sconto sul canone, perché il canone è quello moltiplicato per i metri quadri.

Il Segretario Generale specifica che il canone della call era comprensivo di tutti i fabbricati.

Il Presidente sottolinea che era comprensivo anche di tutti i fabbricati, quindi palazzina uffici, magazzini, spogliatoi, eccetera. In questo caso specifico, nella concessione che dovrebbe essere richiesta, non sarebbero compresi, perché rimangono disponibili per essere dati a chi presenterà una domanda per l'intero compendio.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant afferma che come spedizionieri è da diverso tempo che si auspica una soluzione quale quella oggetto di discussione, perché tanta merce, che potrebbe essere spedita, soprattutto l'ortofrutta, che ha bisogno di strutture anche per attrezzature di refrigerazione, non trova spazi sufficienti nella realtà attuale - benché l'ingegner Musso sia disponibile -, ma gli spazi sono limitati.



Quindi, con l'ampliamento di questa nuova concessione, che intenderebbe utile se fosse 350 m almeno di lunghezza, verrebbe favorita la possibilità di spedire i prodotti sardi. Questa è la base per tutto, perché il porto rappresenta una porta, si produce e si deve far passare attraverso un porto la propria produzione: va ampliato quando la produzione aumenta, va ridotto quando la produzione diminuisce. L'ultima richiesta, come spedizionieri, è non tralasciare quanto suggerito dall'Ingegnere De Pascale, e cioè aprire a qualche altro eventuale concessionario, in qualche altra area del Porto Canale, perché gli spazi in qualche modo devono essere utilizzati.

Il Presidente risponde all'ultima affermazione, in parte anticipata anche dall'ingegner De Pascale. Afferma di credere fermamente nella ripresa del traffico contenitori e dell'attività di transhipment, magari collegata anche ad un'attività di insediamento industriale logistico correlata, per esempio, alla zona franca doganale interclusa, alla ZES, che ancora non è partita, ma ricorda a tutti che si è ancora in presenza di un vincolo paesaggistico. Ribadisce di voler continuare a credere che tutta quell'area sia destinata, come previsto dal Piano Regolatore Portuale, al traffico contenitori. Sono state rappresentate, nell'ultimo anno, interessantissime iniziative di insediamento di traffici di carattere anche industriale particolarmente interessanti e strutturate, che, però, non sono in linea con l'orientamento pianificatorio del Porto Canale. Quindi, un'eventuale ammissione di attività diverse da quella terminalistica, avrebbe, a parte la difficoltà politica, anche una difficoltà pratica, perché bisognerebbe modificare, e a questo punto non con un adeguamento tecnico funzionale, ma con una variante, il Piano Regolatore. Ma ciò equivarrebbe ad una presa d'atto che non si è più aperti al traffico contenitori, mentre, invece, vuole continuare a credere, e vuole dare tutta la rassicurazione possibile soprattutto a chi, in questo momento, sta combattendo con l'AdSP anche per il rilancio di questo tipo di traffico e per la garanzia dei livelli occupazionali.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco concorda con la proposta del Presidente. Fra le osservazioni dell'Ingegnere Musso accoglierebbe quella sui metri lineari di banchina per consentire l'ormeggio di due navi contemporaneamente, per 50 metri non avrebbe davvero senso impedire tale opportunità. Sposa pienamente l'idea di mantenere ancora viva un'ipotesi che il Porto Canale possa reinserirsi nel sistema del traffico dei contenitori, però ci si trova in un periodo veramente difficile. Proprio per questo trova veramente ingrato leggere sulla stampa che l'Autorità Portuale non stesse facendo tutto il possibile per dare soluzione a questo problema. Non soltanto la pandemia, ma anche la rivoluzione in atto sulle scelte dei grossi trasportatori di container nel mondo: Suez che va a ridimensionarsi, i Cinesi che vogliono portare i contenitori tramite ferrovia, lo spostamento di gestori, che dal Mediterraneo costituiscono i propri hub in Marocco, rendono estremamente difficile la ricerca di un soggetto che voglia scommettere sul Porto Canale di Cagliari. Ciò nondimeno, bisogna continuare l'attività di ricerca. Però iniziative come quelle che sono state rappresentate vanno sicuramente accolte, perché non avrebbe senso rinunciare al parziale per avere il tutto. Condivide la sollecitazione del collega Mereu, della UIL, sul fatto che sarebbe opportuno, sempre che questo non sia già stato fatto, che il dottor Musso presenti un Piano industriale e, soprattutto che parli delle ricadute occupazionali sui lavoratori del Porto Canale di Cagliari, che oggi sono in estrema difficoltà.

Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso ripete che la domanda è stata presentata dalla Grendi Trasporti Marittimi, che è un soggetto giuridico differente rispetto alla Feeder and Domestic Service, per quanto facente parte dello stesso gruppo. La domanda era stata



presentata per 400 metri di banchina, 96.000 metri di piazzale, e per una durata di trent'anni e, ovviamente, come per questa tipologia di domande, aveva un Piano industriale sia di investimenti, che di volumi, che di occupazioni. È chiaro - ed è scritto esplicitamente nella delibera - che gli investimenti devono essere pensati per poter essere ammortizzati nel giro della durata della concessione quadriennale, e questo pone qualche limitazione al progetto, visto che si tratta soprattutto di un ripristino di funzionalità di mezzi esistenti, buoni, ma sicuramente datati. Da un punto di vista occupazionale è chiaro che il progetto presentato, che era strutturato e completo, quindi toccava i tre aspetti, dovrà essere rivisto. Non sa ancora come, ma conferma che sarà presentata una nuova domanda, visto che viene richiesto, che tenga conto delle indicazioni che verranno assunte in data odierna, soprattutto dal Comitato di Gestione, nel quale ci sarà la dimensione richiesta, gli investimenti previsti e il Piano occupazionale. Conferma che i canoni erano quelli previsti nel porto di Cagliari, con il Regolamento che è stato, peraltro, varato recentemente dal Comitato di Gestione, quindi, insomma, sicuramente non canoni ad personam, ma i canoni che vengono applicati dall'Autorità di Sistema Portuale a qualunque concessionario.

Il Presidente specifica che in data odierna non verrà deliberata una concessione, il Comitato di Gestione delibererà sulle condizioni alle quali si potrà rilasciare una concessione. Quindi, sarà reso noto a tutti gli operatori interessati, che al momento sono "uno e mezzo", nel senso che un altro non ha presentato una domanda formale, ma solo una mera dichiarazione di interesse, ma comunque gli saranno comunicate le condizioni alle quali si è disponibili a processare una domanda: 350 metri, regola del preavviso minimo per restituire la concessione e massimo quattro anni. Dopodiché, sarà oggetto di un ulteriore Comitato di Gestione, di un ulteriore Organismo di Partenariato, l'esame della domanda. Quindi, sarà anche chiaro, per esempio, quali potranno essere le modalità. Nel Piano presentato dalla Grendi, per esempio, vi era l'ipotesi di utilizzare una o due gru, e di impiegare diverse decine di operatori, che ovviamente non potranno che essere operatori che, in qualche misura, già hanno operato e che conoscano la struttura e che, quindi, non potranno che provenire da quel bacino che, al momento, è fortemente in crisi.

Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso chiarisce tale aspetto, assicurando in merito al fatto che il giorno in cui dovesse ottenere una concessione, andrà ad attingere dal bacino degli ex dipendenti CICT, non solo perché è abbastanza naturale, ma anche perché non vi sono dubbi che tra i dipendenti CICT c'è quella professionalità necessaria a fare tale tipologia di attività, e chiarisce, per quelli che non lo sapessero ancora, che per fare l'attività lo-lo MSC nel terminal, sono state assunte 7 persone che provenivano dal bacino ex dipendenti CICT, perché lì vi era l'unica professionalità e la disponibilità di questi dipendenti che hanno permesso di portare avanti il lavoro. Rassicura i rappresentanti dei lavoratori sul fatto che serva quel tipo di professionalità e non avrebbe nessun senso andarla a cercare altrove. È chiaro che i numeri in gioco non sono quelli del problema occupazionale CICT. In maniera un po' superficiale si parla di una ventina di posti di lavoro diretti, che pensa di poter confermare, anche se alla luce delle nuove restrizioni, verrà fatta qualche altra valutazione, e 20 persone non risolvono il problema di circa 200. Però, 20 è meglio di zero. Teneva a chiarire tale aspetto.

Il Presidente del CACIP Salvatore Mattana spiega che come Consorzio Industriale, vi è l'impegno verso tutte le iniziative volte a favorire il rilancio del porto. Non ha ruoli in area portuale demaniale, ma nell'area retroportuale, dove vi è la zona franca doganale. Il Consorzio aveva una quota di partecipazione nella società Feeder and Domestic Service, che è stata dismessa, non ha alcuna quota di partecipazione nella società



Grendi. Ha, sicuramente, al momento la titolarità delle attrezzature portuali e delle gru, che, dopo la riconsegna, sta provvedendo a manutenzionare e a custodire, nonostante non abbia un'attività diretta sul sistema portuale, allo scopo di favorire il rilancio dell'attività e anche l'affidamento ad un nuovo concessionario. Tale impegno sta avvenendo anche con un progetto, che ha un orizzonte temporale finalizzato al riaffidamento della concessione, che prevede l'impegno di lavoratori del bacino portuale, che è stato presentato anche alla Regione, con un finanziamento consistente da parte del Consorzio, che sta sostenendo un onere importante anche per un'attività che non è tra le attività industriali che sono nell'oggetto sociale e nello scopo sociale del Consorzio. Ritiene importante comunicarlo, proprio per il sistema, per favorire il rilancio del porto. Ricorda al Comitato che è stata ultimata la realizzazione delle opere di urbanizzazione della zona franca doganale nel mese di luglio 2020, ed è stata richiesta la concessione edilizia - sperando che l'iter possa concludersi presto- per la realizzazione dei due edifici per la gestione delle Dogane e per gli uffici del porto. Quindi, ritiene che ogni iniziativa tesa a favorire il rilancio delle attività con le ricadute occupazionali sul porto, sia da prendere in considerazione. Non entra nel merito degli aspetti e delle condizioni, però sicuramente il Consorzio si impegna a favorire qualsiasi soluzione. Vorrebbe che il rilancio del porto avesse un impegno generale, perché il Consorzio è un Consorzio di Enti locali, e può mettere in campo un impegno in risorse fino ad un certo periodo, poi, insomma, le gru e le altre attrezzature, la cui manutenzione comporta un onere notevole, per cui è stato già contrattualizzato un ex dipendente CICT, che era responsabile delle manutenzioni, che poi venisse, naturalmente affidata al nuovo concessionario.

Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Michele Pons dichiara che gli agenti marittimi, sono favorevoli all'ampliamento del gruppo Grendi nel Porto Canale, dando anche sostegno al PIF, che attualmente sta faticando per mantenere attivo un servizio fondamentale per il Porto Canale. Quindi, ben venga un operatore, che forse è l'unico e andrebbe premiato, ma non dovrebbe essere vincolato con termini temporali e con procedure interminabili.

Il Presidente specifica che chiederà di riformulare l'istanza. A questo punto, teoricamente potrebbe esserci anche quest'altro operatore che potrebbe decidere di presentarla, mentre Grendi ha già comunicato che presenterà istanza.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Valerio Mereu intende chiarire, come sindacato, che sarebbe auspicabile potessero operare due navi contemporaneamente, in modo che sia più proficua la stessa area da gestire. Così come per le quote del canone, non intendeva fare un ragionamento ad personam, bensì un ragionamento diverso rispetto alla call. Afferma che siccome si sta parlando di banchina, vorrebbe fosse data per il transhipment, però, si è ben lieti che vi sia una seconda società che possa usufruirne mentre è in disuso.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Corrado Pani dichiara che è stato rappresentato quanto discusso durante le interlocuzioni avute nei mesi precedenti, nessuna sorpresa. Tutti erano in attesa di conoscere l'esito della domanda di Pifim, purtroppo è ormai noto quanto accaduto, quindi, la domanda della Grendi, come ha sempre detto il Presidente, era una domanda che doveva essere processata nel momento in cui si fossero verificate le condizioni. Ma tenuto conto anche che il Presidente ha comunicato che l'Ente si riserva la facoltà di procedere alla revoca della concessione nel caso in cui si presenti un soggetto che sia interessato per l'intero compendio, pensa che non ci sia altro da aggiungere, si è più che favorevoli. Come sindacato ha sempre strappato al Presidente la promessa che è fondamentale il



transshipment e che la banchina venga messa a disposizione nella sua interezza, ma, aggiunge anche che, quando si parla di assunzioni, non si può che essere favorevoli, e quindi è opportuno che il tutto venga portato avanti quanto prima possibile.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario, prendendo spunto dall'approvazione, il giorno precedente, da parte della Camera dei Deputati, del decreto Milleproroghe, in cui è previsto l'abbattimento degli oneri concessori, ora all'esame del Senato, afferma che ciò deve far riflettere sul fatto che non sia un problema di tariffe, di concessioni, ma un problema di volontà. Il porto deve essere messo sul mercato alle migliori condizioni e ben venga se l'operatore, chiunque esso sia, chiede più spazi e più metri lineari di banchina per poter lavorare, perché questo garantisce quello sviluppo di cui deve farsi promotrice l'Autorità di Sistema Portuale. Quindi, ben vengano gli imprenditori, ben vengano gli spazi utilizzati, perché è assurdo che si vincoli l'attività ai 300 metri di concessione di banchina, perché in presenza di due navi o di una nave più lunga, non ci si può porre il problema dell'autorizzazione di volta in volta. Troppo spesso la burocrazia impone troppi vincoli. Si rivolge alle Direzioni marittime e informa l'Organismo di avere avuto recentemente un controllo all'interno del terminal di Porto Torres, in occasione del quale gli è stato chiesto, da parte della sicurezza della Capitaneria, di chiudere sulla banchina. Si deve tenere in considerazione, però, anche la sicurezza dell'ormeggio e gli addetti agli ormeggi delle navi devono avere la possibilità di correre anche in emergenza lungo il bordo banchina. Non la si può chiudere, guardando miopi ad un ragionamento legato alla sicurezza, che ne esclude però un altro. Quindi, assolutamente favorevole alle richieste di concessione, ma, soprattutto, che siano accolte con uno spirito di ampie vedute, perché dal futuro, purtroppo, dopo questa fase di epidemia, bisogna aspettarsi di tutto. Auspica che il Porto Canale di Cagliari possa essere quello che strategicamente e naturalmente è, nel centro del Mediterraneo. E' necessaria apertura a tutti i servizi possibili ed è necessario evitare di creare situazioni che possano essere vincolanti. Bisogna, inoltre, cominciare a mettere mano alle tariffe dei servizi marittimi. Non possono esserci, in Sardegna, visto che l'Autorità è l'Autorità di sette porti, porti e tariffe diverse.

Il Presidente condivide le osservazioni molto pertinenti, che fanno parte di un cruccio continuo, perché ci si trova ad operare in una condizione troppo spesso vincolata da norme o da declinazioni di norme in contraddizione tra di loro. Informa di avere richiesto all'Organismo di Partenariato un confronto che è stato molto utile: si deve continuare ad insistere sulla possibilità di rilancio della banchina del transshipment del porto di Cagliari. Nelle more, si è tutti consapevoli della grande responsabilità di salvaguardare i traffici esistenti. 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 7 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI

Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Michele Pons porta all'attenzione dell'Organismo il fatto che, per il concessionario del servizio di ritiro rifiuti, manca sempre il rifiuto delle acque di sentina in rada. Non è possibile usufruire di tale servizio perché il concessionario non ha la b Bettolina adeguata per poter svolgere tale tipologia di servizio. Quindi, come già richiesto la volta precedente, chiede se sia possibile bandire una gara, prevedendo tale servizio, perché sono tanti gli scali nave che arrivano solo per le acque di sentina, e Cagliari non consente tale servizio. Altro argomento, sempre portato all'attenzione dell'Organismo, è il servizio antincendio. Fa presente che tra il porto commerciale e il Porto Canale vi è un servizio a macchia



di leopardo che, se funzionante al meglio, darebbe la possibilità di regolamentare tutte le banchine.

Il Presidente conferma che si sta procedendo con la redazione del nuovo Piano di ritiro dei rifiuti, per il quale è stato coinvolto anche un livello tecnico di particolare eccellenza, quale l'Università di Cagliari. Nel Piano dei rifiuti verrà considerato anche questo tema, che nella precedente gara non era stato considerato. Quindi, rassicura su questo, ci sarà un nuovo Piano dei rifiuti, che prevederà specificamente anche il ritiro delle acque di sentina, e quando verrà fatta la gara, ovviamente, sarà un tipo di servizio che dovrà essere garantito non più come servizio eventuale, ma come servizio effettivo. Per quanto riguarda l'acqua, spiega che vi è un contenzioso milionario con Abbanoa, che ha praticamente consegnato all'AdSP l'impianto sul quale ha delle incerte competenze e, in questo momento ci si trova in una fase di ricorso contro una sentenza che ha visto soccombere l'AdSP. Si auspica che, a seguito del ricorso, si possa instaurare un dialogo transattivo che porti a definire ciò. Non è direttamente connesso, però riguarda, ovviamente, la gestione di tutto l'impianto idrico portuale.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco informa che il giorno precedente è stato sottoscritto l'accordo per il rinnovo del contratto dei porti, scaduto il 31 dicembre 2018. L'accordo è stato raggiunto dopo due anni, ed è la prima volta che ciò accade con ritardo. Nelle scadenze precedenti l'accordo è stato rinnovato prima della scadenza e si è evitato, per qualche decennio, che nei porti si facesse una sola ora di sciopero per il rinnovo del contratto.

Il Presidente terminata la trattazione dei punti all'ordine del giorno e non essendovi ulteriori interventi, ringrazia i componenti l'Organismo di partenariato della risorsa mare per avere partecipato e dichiara conclusa la seduta alle ore 12.30.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana