



## VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2021**, il giorno **20** del mese di **dicembre** in Cagliari alle ore 10.00, giusta convocazione del Presidente - nota n. 26907 del 13.12.2021 e integrazione n. 27296 del 17.12.2021 -, 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:

Aggiornamento Programma triennale delle opere pubbliche 2022-2024, elenco annuale dei lavori 2022 e programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2022-2023;

2. Adeguamento Tecnico Funzionale Porto Canale Sottozona H4 (Terminal Ro Ro tutto merci);
3. Piano di razionalizzazione delle partecipazioni azionarie al 31.12.2020 - Art. 20 D. Lgs. 175/2016;
4. Aggiornamento 2021 Linee guida del sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle performance (c.d. sistema di performance);
5. Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese ex artt. 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994 – P.O.P.S. 2022-2024;
6. Informativa su:
  - a) Fissazione del numero massimo delle imprese ex artt. 16/18, operazioni e servizi, autorizzabili per l'anno 2022 nei porti del sistema;
  - b) Disciplina della comunicazione relativa agli avviamenti dei lavoratori delle imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii. e disciplina delle funzioni di vigilanza e controllo e dei connessi poteri di polizia amministrativa in materia di sicurezza ed igiene del lavoro nei porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna;
  - c) Sosta delle navi inopere nei porti ricadenti all'interno della circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna;
  - d) Norme in caso di infortuni ed incidenti in ambito portuale ed istituzione del Registro unico degli infortuni per il sistema portuale;
7. Ratifica decreto del Presidente 3<sup>a</sup> variazione al bilancio di previsione 2021, ai sensi dell'art. 14, commi 2 e 7 del vigente regolamento di amministrazione e contabilità;
8. Conseguente adeguamento bilancio di previsione 2021;
9. 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) Pasquale Mazza	X				
Comandante del Porto di Olbia	C. V. (CP) Giovanni Canu		X			
<b>CATEGORIA/OO. SS.</b>	<b>MEMBRO EFFETTIVO</b>			<b>MEMBRO SUPPLENTE</b>		



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		Sigg.ri: - Massimiliana Tocco - Gianluca Langiu - Valerio Mereu	X	
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		
<b>Totale presenti</b>		9/14				
<b>Totale assenti</b>		5/14				



Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Prof. Avv. Massimo Deiana, con l'assistenza del Segretario Generale Avv. Natale Ditel e della Dott.ssa Federica Cannas.

**Il Presidente**, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, alle ore 10.15 dichiara aperta la seduta. Partecipa Confapi con un proprio rappresentante senza diritto di voto, Lorenzo Fadda. Il verbale della seduta del 2 novembre 2021, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.

### **PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2022-2024, ELENCO ANNUALE 2022 E PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2022-2023**

**Il Presidente** introduce l'argomento di cui al punto numero 1 all'Ordine del giorno ed illustra diffusamente le variazioni, che sono le seguenti, relativamente al programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2022-2023:

- Progettazione, direzione dei lavori e coordinamento per la sicurezza per i lavori di realizzazione della rete fognaria in loc. Sa Scaffa nel Porto di Cagliari – Nuovo inserimento per affidamento servizio di ingegneria – Importo già ricompreso nel QE dei relativi lavori già inserito in programmazione triennale (CUI L00141450924202200008).
- Progettazione e direzione dei lavori per i lavori di realizzazione della strada di collegamento del Terminal Ro Ro nell'avamposto ovest del Porto Canale con lo svincolo viario esistente sulla SS 195 – Porto di Cagliari – Nuovo inserimento per affidamento servizio di ingegneria – Importo già ricompreso nel QE dei relativi lavori già inserito in programmazione triennale (CUI L00141450924202000018).
- Progettazione, coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione e di direttore operativo per i lavori di ristrutturazione, efficientamento energetico ed adeguamento normativo dell'edificio identificato come caserma ex VV.F. sito nel Porto di Oristano – Nuovo inserimento per affidamento servizio di ingegneria – Importo già ricompreso nel QE dei relativi lavori già inserito in programmazione triennale (CUI L00141450924202000045);

e le seguenti, relativamente al programma triennale delle opere pubbliche 2022-2024

- Realizzazione di nuova rete fognaria in zona Sa Scaffa – Inserito CUP.
- Lavori di riqualificazione del Molo Sanità con realizzazione di una struttura turistico ricettiva e rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il Molo Sanità e il Molo Sant'Agostino – Riproposto in programmazione per avvio lavori nel 2022 (CUI L00141450924202100007) – Progetto di fattibilità approvato dicembre 2021 – Project Financing QE 34.160.000,00 euro.
- Interventi di ristrutturazione, efficientamento energetico e adeguamento normativo dell'edificio identificato come ex caserma dei VV.F. sito nel porto di Oristano da destinarsi anche ad uffici dell'Ente – Inserito CUP.

Chiede se vi siano ulteriori interventi. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

### **PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE PORTO CANALE SOTTOZONA H4 (TERMINAL RO RO TUTTO MERCI)**

**Il Presidente** spiega che è stato predisposto l'adeguamento tecnico-funzionale del Porto Canale, relativo al terminal ro-ro, il cui progetto è stato recentemente finanziato con i fondi complementari al PNRR per 99,5 milioni, quindi sono stati svincolati 100 milioni di fondi dell'AdSP destinati al terminal ro ro. Informa che si



sta procedendo con la progettazione esecutiva e auspica di poter bandire la gara nel primo semestre del 2022. Prosegue, spiegando che, come indicato nelle Norme di Attuazione del PRP, la sottozona H4, localizzata nell'avamposto ovest del Porto Canale, è destinata al Terminal Ro Ro tutto merci e rappresenta la necessaria fase complementare al Terminal Ro Ro misto, ubicato nel Porto Storico sui moli Sabaudò e Rinascita. Il sistema degli attracchi potrà garantire l'ormeggio sino a sei navi. L'attracco contiguo al canale d'ingresso del canale sarà destinato ad ospitare un bacino di carenaggio e l'ampia disponibilità di piazzali garantirà l'operatività del sistema con qualunque fattore di contemporaneità. Il traffico Ro Ro-pax viene movimentato attualmente nel Porto Storico di Cagliari. Tuttavia, le caratteristiche fisiche del Porto non consentono di poter ricevere tutto il traffico. Pertanto, si renderà necessario ancor di più negli anni a venire accogliere parte del suddetto traffico nel Terminal Ro Ro, da realizzarsi nel vicino Porto Canale. Per assicurare una maggiore flessibilità di utilizzo delle strutture portuali, come peraltro più volte raccomandato dal Consiglio Superiore LL.PP., si rende necessario pertanto integrare le funzioni della zona H4 (Terminal Ro Ro tutto merci), prevedendo di potervi ormeggiare anche navi Ro Ro-pax. Ciò consentirà, inoltre, di limitare il congestionamento della viabilità cittadina col traffico Ro Ro, essendo il Porto Storico interamente circondato da aree urbanizzate, non avendo un collegamento diretto con la rete viaria sarda (al contrario del Porto Canale). Vi è, inoltre, un problema, difficilmente risolvibile, di insufficienza di aree di sosta di preimbarco e postsbarco. Pertanto, la proposta è, di fatto, un'integrazione funzionale per prevedere l'accoglimento nel Terminal Ro Ro anche di parte del traffico Ro Ro-pax. Occorre, inoltre, tener conto delle esigenze manifestate da parte delle Pubbliche Amministrazioni e degli operatori del settore, che dovranno trasferirsi nel Porto Canale, in una riunione tenutasi in data 22/07/2021. Si propone una modifica delle Norme di Attuazione con un incremento dell'indice di utilizzazione territoriale, occorrente per garantire la funzionalità del Terminal. A tal fine, sono state previste: una Stazione Marittima; le strutture necessarie per garantire i controlli di security e per i locali tecnici. Sempre nelle Norme di Attuazione occorre prevedere una fascia di rispetto di 100 m su ambo i lati del prolungamento della SS195, che rimanga ineditata, potendosi realizzare unicamente la viabilità di accesso al Terminal ed i relativi sottoservizi. Ciò al fine di tener conto di quanto rappresentato dall'allora Ministero dei beni Culturali nella procedura di VIA del 1° lotto dell'intervento, che ha chiesto il riconoscimento delle qualità paesaggistiche di cui al DM 01/03/1967 che riconosce nella spiaggia della Plaia in Cagliari - non più esistente con la realizzazione negli anni '80 del Porto Canale - una zona di notevole interesse pubblico perché costituisce un esteso belvedere dal quale si gode la vista di un ampio specchio di mare fra i promontori di Pula e della Sella del Diavolo, nonché, verso terra, la visuale di un quadro panoramico limitato dai monti di Pula, comprendente in primo piano lo stagno e le saline dette di Macchiareddu. Nella suddetta zona si provvederà, inoltre, a trapiantare il *Limonium sp.* rivenuto per una superficie di circa 10 mq in corrispondenza della linea di costa attuale. La suddetta modifica costituisce un Adeguamento Tecnico Funzionale, in quanto finalizzato a perseguire gli obiettivi del P.R.P. e, pertanto, non altera le scelte strategiche e la caratterizzazione funzionale delle aree portuali cui si riferisce. L'A.T.F. in esame costituisce un adattamento indispensabile del P.R.P. a seguito delle esigenze manifestate dai soggetti, pubblici e privati, operanti in Porto (Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, agenti marittimi, imprese portuali). In ogni caso, l'incremento dell'indice di utilizzazione territoriale risulta irrilevante, tenuto conto delle dimensioni dell'area (quasi 40 ettari) e del fatto che si stanno considerando le esigenze di soggetti che avrebbero, comunque, dovuto operare nel Terminal e che, quindi, non vanno ad aumentare il carico urbanistico gravante sulla zona, e già valutato in sede di VAS. Chiede se vi siano interventi.

**Il rappresentante degli agenti marittimi Michele Pons** chiede se sia prevista la possibilità di ospitare nella struttura eventuali operatori, quali agenti, spedizionieri, armatori. Chiede inoltre di conoscere quale linea utilizzerà l'ormeggio nei due scali di ro-pax ( Livorno al posto di Civitavecchia).

**Il Presidente** mette al corrente i componenti del fatto che si sta realizzando una stazione marittima ampia, in modo tale che abbia la capacità di ospitare e dare servizi ai passeggeri. Sono pervenute diverse richieste



da parte dei vari Enti di Stato, quali Polizia di frontiera, Guardia di Finanza, e così via. Non esclude dunque che vi sia lo spazio per le biglietterie, eccetera. Per quanto riguarda gli agenti marittimi, sono stati immaginati ulteriori spazi, bisognerà capire come organizzarli, per avere anche qualche spazio per l'assistenza al traffico merci. Afferma inoltre che le banchine sono tutte libere, non vi è nessuna concessione. Preferibilmente i due scali più vicini alla stazione marittima sono per le navi ro-pax, perché si può andare agevolmente a piedi dalla stazione marittima all'imbarco. Quelli più lontani sono dedicati, invece, solamente ai ro-ro tutto merci.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco** si complimenta per la razionalizzazione operata nel porto di Cagliari. La separazione dei traffici, quindi la specializzazione dei porti è uno degli assi portanti di ogni ragionamento che si dovrebbe fare sulla portualità, e vederlo concretizzato a Cagliari, è importante, nella speranza, poi, di poterlo realizzare anche nelle altre realtà portuali.

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

### **PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANO DI RAZIONALIZZAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI AZIONARIE AL 31.12.2020 - ART. 20 D. LGS. 175/2016**

**Il Presidente** ricorda che l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna al 31.12.2020 detiene due partecipazioni societarie: Cagliari Free Zone S.C. P. A. (partecipazione diretta 50%, quota capitale € 25.000,00) e Agenzia per il lavoro portuale della Sardegna S.r.l. (partecipazione diretta 16%, quota capitale € 8.000,00). L'Ente per entrambe le Società prevede il mantenimento delle partecipazioni, atteso che le stesse, allo stato attuale, sono necessarie e funzionali alla realizzazione dei compiti di istituto dell'Ente.

Spiega quali siano le misure di razionalizzazione per Cagliari Free Zone S.C.P.A. Nel 2016 si è dato corso, senza successo, alle procedure di dismissione. In ragione dell'entrata in vigore del Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169, le procedure, come da indicazione Ministeriale, sono state interrotte rimettendo agli organi della neocostituita ADSP ogni valutazione in merito. Nel corso del 2017 il CACIP, socio del restante 50% del Capitale Sociale della Free Zone, ha presentato presso il SUAPE del Comune di Cagliari il progetto relativo alla perimetrazione e infrastrutturazione primaria dei primi sei ettari della Zona Franca, la quale insisterà nelle aree della Zona Economica Speciale (ZES) recentemente istituita. Le predette mutate condizioni suggeriscono, pertanto, il mantenimento della partecipazione nella Società che dall'autunno 2020 potrà operare, essendo prevista, per tale data, la conclusione dei lavori di perimetrazione ed infrastrutturazione primaria dei primi 6 ettari. L'importanza che la Zona Franca potrà rivestire nello sviluppo del porto industriale di Cagliari e dell'intero territorio regionale, sono condizioni idonee a prevedere il mantenimento della partecipazione nella Società e ad evitare la messa in liquidazione della stessa ai sensi del D.lgs. 175/06. Tali condizioni e la decisiva importanza che la Zona Franca potrà rivestire per lo sviluppo del porto industriale di Cagliari hanno motivato il mantenimento della partecipazione sociale decisa dal Comitato di Gestione con Delibera n. 23 del 19.12.2019.

Per quanto attiene, invece, alle misure di razionalizzazione per l'Agenzia per il lavoro portuale della Sardegna Srl (ALPS Srl), spiega che a seguito di fallimento della società CLP Srl, autorizzata ai sensi dell'ex art. 17 della Legge 84/94 alla fornitura di lavoro temporaneo nel Porto di Cagliari, l'Ente nel 2018 ha manifestato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l'urgenza di costituire un'Agenzia del Lavoro ai sensi del comma 5 del succitato art. 17 L.84/94. Il Ministero Vigilante, nel prendere atto di quanto rappresentato dall'AdSP ha invitato l'Ente a trasmettere copia dell'atto costitutivo in cui indicare la sperimentabilità della predetta Agenzia. Con delibera n. 4 del 14.02.2018, il Comitato di Gestione ha approvato l'ingresso dell'Ente nell'Agenzia del lavoro e in data 10.05.2018, con la partecipazione delle imprese autorizzate ex art.16 L. 84/94, è



stata costituita la società ALPS Srl, con un capitale sociale di € 50.000,00. Il D.L. Rilancio ha prorogato di 2 anni la durata di tutte le autorizzazioni ex art. 17 L. 84/94 e ss.mm.ii., pertanto il mantenimento di ALPS, inizialmente previsto in via sperimentale per 12 mesi, deve essere garantito fino al termine della citata proroga normativa.

L'attuazione delle misure previste nel Piano di razionalizzazione periodica al 31.12.2020 è la seguente:

- Cagliari Free Zone

a seguito della decisione del C. G. di mantenere la partecipazione nel corso del 2020 non era prevista alcuna misura di razionalizzazione.

- Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna Srl (ALPS Srl)

a seguito della proroga ex lege delle autorizzazioni ex art. 17 l. 84/94 non era prevista alcuna misura di razionalizzazione.

In merito alla Società Free Zone deve essere rappresentato che la stessa nel biennio 2017-2018 ha registrato delle perdite pregresse, pari a €. 172.763,00 (anno 2017 € 91.312,00 - anno 2018 € 81.451,00). Le predette perdite sono state determinate dalla liquidazione di fatture per impegni assunti nelle precedenti annualità a fronte di prestazioni rese per studi e progetti propedeutici all'inizio attività. In ragione di quanto sopra espresso, si è resa necessaria l'adozione degli adempimenti di cui all'art. 2446, co. 3, cod. civ., con la conseguente riduzione del capitale sociale ad euro 50.000,00. Nel giugno del 2021, per dare impulso all'attività, l'assemblea dei soci ha nominato l'amministratore unico che sta provvedendo agli adempimenti propedeutici all'elaborazione del nuovo piano industriale. Nel corso del 2020 ALPS ha avuto ricavi tali da compensare le perdite relative agli anni precedenti con un utile residuo di euro 8.868,00.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco** afferma che non vi è stata un'adesione all'ALPS delle due imprese portuali di Olbia, poichè vi è un trend, durante tutto l'anno, che in genere non prevede la possibilità di utilizzo di manodopera aggiuntiva. Il problema si pone nella stagione estiva, quando vi è un incremento della popolazione in Sardegna, con relativo incremento delle auto a seguito dei passeggeri e del traffico merci, pertanto in quel periodo vi è necessità di un supporto di manodopera. Il tema è che tutti gli anni, nella categoria degli stagionali, a cui fanno riferimento le imprese, vi è un elenco di lavoratori portuali ormai storici, che, non potendo lavorare tutto l'anno, aspettano il periodo estivo per poter svolgere la propria attività, e già da qualche anno, quando si è palesata la difficoltà dell'ALPS di totalizzare ore di lavoro, aveva suggerito una rivalutazione delle imprese di Olbia sull'adesione all'ALPS e l'inserimento nell'organico dell'ALPS anche degli stagionali di Olbia. Con questo sistema verrà garantito il lavoro agli stagionali di Olbia e tali lavoratori, non rappresentando un numero eccessivo, porterebbero le ore lavorate dell'ALPS dal 20% al 30-40%, consentendo all'Autorità di sistema portuale, rispetto alla concessione all'autorizzazione ministeriale sull'istituzione dell'ALPS, di poter avere i numeri per poter continuare. Questo non risolve automaticamente il problema, ma concorre al raggiungimento di quell'obiettivo.

**Il Presidente** spiega che vi sono due ordini di problemi. Auspica che possa realizzarsi quanto rappresentato da Francesco Monaco in futuro, però l'ALPS è stata costituita con un numero di lavoratori consentito che è di 29 full time equivalent e ciò significa che sono stati presi tutti i 49 provenienti dalla Compagnia portuale di Cagliari, fallita. E' stata ammessa per 29, sono stati inseriti pochissimi full time, e gli altri quasi tutti in part time al 66,6% o al 50%. Qualcuno è andato in pensione, però ancora, ovviamente, tutto ciò non modifica i 29 full time equivalent, semplicemente è aumentata la percentuale di coloro che sono a tempo pieno, oppure quelli al 50 sono stati portati al 66, qualcuno dal 66 è stato portato al 100%, facendolo sempre con i più anziani. Sarà possibile fare quanto auspicato da Francesco Monaco, che è quello che auspica anche l'AdSP, quando il numero si ridurrà ancora, e quando verrà consentito tale assorbimento. Però potrà essere consentito, in quel caso, a condizione che entrino comunque in ALPS altre società. Quindi, è in programma, perché ci si augura che l'ALPS continui, e, quindi, l'anno successivo, quando il Ministero verificherà il



funzionamento e la perduranza dell'ALPS. Chiede se vi siano ulteriori interventi. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

#### **PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO 2021 LINEE GUIDA DEL SISTEMA DI PROGRAMMAZIONE, MISURAZIONE E VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE (C.D. SISTEMA DI PERFORMANCE)**

**Il Presidente**, in merito all'argomento di cui al punto numero 4 all'ordine del giorno, spiega che con il documento in approvazione, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna prosegue nel percorso avviato nel 2018 a seguito dell'adozione delle "Linee guida del Sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle performance" adottate dal Comitato di gestione a mezzo della delibera n. 27 del 31 ottobre 2018. Il Sistema di performance utilizzato ha assunto, per precisa scelta di indirizzo, un carattere sperimentale, in ragione, essenzialmente, della contestuale fase di *start-up* del nuovo Ente, sorto nel 2017 dalla fusione delle sopresse Autorità portuali di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci. A distanza, pertanto, di oltre un anno dalla delibera n. 27/2018 ed in considerazione dell'avanzamento del processo di integrazione della struttura organizzativa dell'AdSP, nel 2020 si è reso necessario un aggiornamento del documento iniziale, anche alla luce dell'esperienza fin qui maturata in materia di *standard* prestazionali e delle indicazioni fornite dall'Organismo indipendente di valutazione dell'Autorità. Accanto alle sopra richiamate Linee guida del 2018, il Comitato di gestione, sempre nella seduta del 31 ottobre 2018, ha approvato la delibera n. 28, di adozione del Regolamento sulla performance del personale non dirigenziale. Ciò consente di disporre di un modello unitario di performance per entrambe le suddette categorie di personale, conforme ai vigenti principi di contabilità pubblica e in accordo alle previsioni contrattuali (nazionali e decentrate) relative ai trattamenti retributivi variabili connessi alle prestazioni rese in termini di obiettivi e risultati. L'Aggiornamento 2020 del SPMVP è stato approvato con Delibera del Comitato di gestione n. 8 del 25 giugno 2020. Con la Relazione sul funzionamento complessivo del sistema di valutazione, trasparenza e integrità dei controlli interni per l'anno 2020, l'Organismo Indipendente di Valutazione dell'Autorità ha formulato dettagliate raccomandazioni per l'Aggiornamento 2021 del SPMVP. Spiega che l'aggiornamento 2021 del Sistema è, pertanto, volto principalmente:

- al rafforzamento della solidità delle griglie di valutazione dei comportamenti organizzativi e della capacità dei dipendenti di comprensione della valutazione in base ai criteri indicati;
  - al rafforzamento del sistema di feedback relativo alla valutazione;
  - al miglioramento della capacità di gradazione della valutazione da parte dei valutatori;
  - alla verifica di indicatori sfidanti ed adeguati al livello di performance richiesto per i diversi livelli di inquadramento del personale;
  - al potenziamento della formazione dei dirigenti verso il miglioramento della cultura della valutazione.
- Chiede se vi siano ulteriori interventi.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco** fa una osservazione strettamente sindacale. Vi è una pianta organica approvata e nel meccanismo riferito ai dipendenti dell'Ente si è in presenza di performance, quando uno ha avuto l'inquadramento, ha avuto le mansioni da svolgere, non quando gli viene attribuita una mansione diversa o superiore.

**Il Presidente** ringrazia il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco, che gli consente di fare una precisazione. Spiega che quando ha assunto l'incarico di Presidente, ha trovato una situazione complicata, relativamente al personale. Rassicura sul fatto che il Piano delle performance tiene conto delle mansioni previste in pianta organica. Informa che a breve saranno pubblicate le graduatorie finali dei concorsi per assumere 16 nuove unità di personale, a fronte di 22 posti liberi in pianta organica, poi



la graduatoria rimarrà aperta per tre anni, e, quindi, si riuscirà a completare la pianta organica e ad implementarla in base alle necessità. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

#### **PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANO DELL'ORGANICO DEL PORTO DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE EX ARTT. 16, 17 E 18 DELLA LEGGE N. 84/1994 – P.O.P.S. 2022-2024**

**Il Presidente** introduce l'argomento e ricorda che il "Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18" è adottato dal Presidente dell'Autorità previa delibera del Comitato di gestione, sentita la Commissione consultiva. Il Piano 2022-2024, è stato elaborato come documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto. Si è proceduto ad acquisire direttamente dai datori di lavoro, mediante un questionario, tutte le informazioni più rilevanti sulle imprese che operano nella circoscrizione territoriale della AdSP. Tale strumento di "raccolta" di informazioni e di dati a disposizione dell'Autorità di Sistema Portuale, costituisce, la base di partenza per la successiva adozione dei previsti *piani operativi di intervento per il lavoro portuale* - POI, propedeutici a qualsiasi intervento dell'Ente nei settori della formazione professionale, riqualificazione o riconversione del lavoratore portuale, ovvero per la ricollocazione del lavoratore stesso in altre mansioni o attività in porto, come espressamente previsto dall'articolo 17, co. 15-*bis*, L. 84/94.

Dà alcune informazioni:

- La maggioranza delle 25 imprese intervistate è costituita in forma societaria a responsabilità limitata, mentre solo 7 risultano costituite con partecipazione azionaria.
- L'impresa più "vecchia", autorizzata ad operare in ambito portuale, è la Eurallumina, presente dal 1972, mentre la più "giovane" è costituita dalla Grendi Trasporti Marittimi presso il porto di Olbia.
- Il numero dei dipendenti impiegati al 30/06/2021 dichiarato dai rispondenti, varia tra un minimo di 3 ed un massimo di 254.
- Il numero complessivo dei dipendenti indicato nel questionario è dunque pari a 911 unità. Nello stesso periodo del 2020 il numero registrato era di 650. Va tenuto presente però che nell'ultimo anno sono state autorizzate ad operare in ambito portuale tre nuove imprese.
- Per il 44% degli intervistati, il fatturato dell'azienda è rimasto invariato negli ultimi tre anni, mentre il 20% delle imprese ha registrato un aumento di almeno il 3%, per un ulteriore 36% vi è stata invece una diminuzione del 3%.
- Riguardo all'andamento del fatturato dei prossimi tre anni, quasi il 50% dei rispondenti prevede un'invarianza dei risultati, mentre il 44% ipotizza un aumento di oltre il 3%. Per 8% si registra una diminuzione.
- Su un totale complessivo di addetti pari, come visto, a 911 unità al 30.06.2021, la forza lavoro è così ripartita: 41 donne e 870 uomini.
- È stato altresì rilevato l'inquadramento contrattuale delle unità: assunti con un contratto a tempo indeterminato sono 816 unità.
- Nel corso del 2021 solo il 40% delle aziende ha assunto nuovo personale e sempre il 40% delle aziende ritiene di poter assumere nei prossimi due anni.
- Le aziende si mostrano disponibili ad assumere in settori professionali connotati da un tasso di competenza tecnica e manuale maggiore.
- Tali mansioni potrebbero essere oggetto dei corsi di aggiornamento professionale previsti dal POI.





- Tale Piano terrà conto dei fabbisogni dello scalo di Arbatax a decorrere dal 2022 in occasione della Revisione annuale del Piano medesimo.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco**, ritiene che nel POPS manchi un dato: non è presente la domanda sul contratto nazionale di lavoro applicato da ogni singola impresa, tenuto conto che nell'indagine del POPS ci si interroga anche su quanto le imprese stiano facendo per il benessere dei propri lavoratori. Ritiene che il primo benessere per il lavoratore è quando l'azienda correttamente applica il contratto di lavoro di riferimento, nella fattispecie il contratto unico dei porti. Quindi, chiede di sapere, come dato informativo su cui eventualmente intervenire, se il contratto unico dei porti sia quello applicato da tutte le imprese, perché non può nascondere che nella realtà di Olbia, e specificatamente, poi, di Golfo Aranci, venga applicato un contratto diverso, per la Forship, seguendo l'interpretazione secondo la quale sia un contratto equivalente se non migliorativo. Ha qualche dubbio che contratti diversi dal contratto unico dei porti siano equivalenti, o migliorativi.

**Il Presidente** ritiene sia una domanda che si possa inserire nel POPS. Afferma che la stragrande maggioranza delle imprese portuali applica il contratto collettivo nazionale dei porti, anche perché l'AdSP e in parte l'Autorità marittima esercitano una vigilanza sul corretto inquadramento. Questa è un'ulteriore domanda che può essere aggiunta, per capire se il 95% o il 100% delle imprese applichi il CCNL dei lavoratori dei porti. Per legge è possibile, comunque, applicare un contratto che sia pari, o migliorativo. Chiede se vi siano ulteriori interventi. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

#### **PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SU:**

- FISSAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DELLE IMPRESE EX ARTT. 16/18, OPERAZIONI E SERVIZI, AUTORIZZABILI PER L'ANNO 2022 NEI PORTI DEL SISTEMA**
- DISCIPLINA DELLA COMUNICAZIONE RELATIVA AGLI AVVIAMENTI DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE AUTORIZZATE AI SENSI DEGLI ARTT. 16, 17 E 18 DELLA LEGGE N. 84/1994 E SS.MM.II. E DISCIPLINA DELLE FUNZIONI DI VIGILANZA E CONTROLLO E DEI CONNESSI POTERI DI POLIZIA AMMINISTRATIVA IN MATERIA DI SICUREZZA ED IGIENE DEL LAVORO NEI PORTI DI COMPETENZA DELL'ADSP DEL MARE DI SARDEGNA**
- SOSTA DELLE NAVI INOPEROSE NEI PORTI RICADENTI ALL'INTERNO DELLA CIRCOSCRIZIONE TERRITORIALE DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA**
- NORME IN CASO DI INFORTUNI ED INCIDENTI IN AMBITO PORTUALE ED ISTITUZIONE DEL REGISTRO UNICO DEGLI INFORTUNI PER IL SISTEMA PORTUALE**

**Il Presidente** introduce l'informativa di cui al punto numero 6 all'ordine del giorno ed illustra i seguenti argomenti:

- FISSAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DELLE IMPRESE EX ARTT. 16/18, OPERAZIONI E SERVIZI, AUTORIZZABILI PER L'ANNO 2022 NEI PORTI DEL SISTEMA**

Facendo seguito alle sedute delle Commissioni Consultive Locali svoltesi nelle giornate del 24, 25 e 26 novembre 2021, informa che sono stati emanati e pubblicati sul sito istituzionale dell'Ente, nella sezione "Amministrazione trasparente", i decreti presidenziali nn. 363, 364, 365 e 370, all'interno dei quali si è provveduto a fissare il numero massimo delle imprese autorizzabili a svolgere attività di cui agli artt. 16/18 della L. 84/94 per l'anno 2022. Inoltre, per i porti di Oristano, Portovesme e Arbatax, in occasione delle medesime Commissioni Consultive, si è proceduto a determinare i canoni e le cauzioni dovuti per l'anno 2022, successivamente adottati con Decreti presidenziali nn. 366, 367 e 375. Differentemente, per lo scalo di Cagliari, i canoni e le cauzioni sono determinati con Regolamento di cui al Decreto n. 237/2009.



b) DISCIPLINA DELLA COMUNICAZIONE RELATIVA AGLI AVVIAMENTI DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE AUTORIZZATE AI SENSI DEGLI ARTT. 16, 17 E 18 DELLA LEGGE N. 84/1994 E SS.MM.II. E DISCIPLINA DELLE FUNZIONI DI VIGILANZA E CONTROLLO E DEI CONNESSI POTERI DI POLIZIA AMMINISTRATIVA IN MATERIA DI SICUREZZA ED IGIENE DEL LAVORO NEI PORTI DI COMPETENZA DELL'ADSP DEL MARE DI SARDEGNA

Come è noto, l'art. 24, c. 2bis, della Legge n. 84/1994, ferme restando le attribuzioni delle Unità Sanitarie Locali competenti per territorio, nonché le competenze degli uffici periferici di Sanità Marittima del Ministero della Sanità, affida alle Autorità di Sistema Portuale i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza e igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa. Nell'ambito dei suddetti poteri, ed al fine di svolgere una efficace attività di controllo anche attraverso l'adozione di azioni di prevenzione in merito alla salvaguardia della salute e della sicurezza dei luoghi di lavoro, si è ritenuto opportuno predisporre una Ordinanza che disciplini la comunicazione relativa agli avviamenti dei lavoratori delle Imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994 e ss.mm.ii.. Tale necessità ha assunto carattere di cogenza anche a seguito della riunione tenutasi il 04.10.2021, con la presenza dell'Ispettorato del Lavoro e dello S.Pre.S.A.L. di Cagliari, durante la quale è emersa la difficoltà, da parte dell'Ispettorato del Lavoro, di tracciare la presenza del personale durante le operazioni di sbarco-imbarco. È risultato, pertanto, indispensabile tracciare con certezza, ai fini dell'esecuzione dei controlli su persone e turnazioni dei lavoratori in porto, la presenza o assenza dei medesimi in banchina. Con l'Ordinanza sottoposta all'attenzione della Commissione Consultiva, oltre a rispondere efficacemente all'esigenza delle suddette Amministrazioni, si intende implementare il processo di vigilanza sulle pratiche di impiego dei predetti lavoratori attraverso un sistema codificato di raccolta dei dati e monitoraggio degli stessi. Infatti, l'Ordinanza di cui trattasi prevede che tutte le Imprese autorizzate ai sensi dei sopra citati articoli e che operano nella circoscrizione di competenza di questo Ente, debbano obbligatoriamente comunicare all'indirizzo PEC indicato nella suddetta Ordinanza, utilizzando come schema l'apposita modulistica allegata alla medesima (o comunque, per agevolare l'avvio del processo, inviando i medesimi dati in essa contenuti ma utilizzando un proprio foglio di lavoro), gli avviamenti pianificati, preferibilmente su base settimanale, nonché i turni dei lavoratori; dovranno, altresì, essere immediatamente comunicate le variazioni agli avviamenti pianificati. Il personale del Servizio Ispettivo effettuerà verifiche a campione relativamente ai dati pervenuti mediante sopralluoghi presso le banchine ad uso pubblico ed i Terminal. La mancata comunicazione degli avviamenti, nonché l'accertamento di incongruenza tra l'elenco dichiarato del personale avviato con quello effettivamente riscontrato in loco, in assenza di comunicazioni di rettifica degli avviamenti, comporterà l'attivazione, a seconda del caso, delle procedure previste dall'art. 8 dell'Ordinanza in argomento.

c) SOSTA DELLE NAVI INOPEROSE NEI PORTI RICADENTI ALL'INTERNO DELLA CIRCOSCRIZIONE TERRITORIALE DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

In linea di principio, da prassi ormai consolidata, nei porti facenti parte della circoscrizione territoriale di questo Ente non è consentito porre in disarmo navi e/o galleggianti, né occupare banchine pubbliche con navi, galleggianti e natanti in genere non interessati dall'espletamento di operazioni portuali/commerciali/diportistiche (cd. navi inoperose). Tuttavia, con l'entrata in vigore dell'Ordinanza n. 13/2020, venne a suo tempo stabilito che, in caso di particolari necessità, debitamente motivate, potesse essere autorizzata, previo nulla osta dell'Autorità Marittima locale, la sosta inoperosa delle sopra indicate unità per limitati periodi di tempo ed a determinate condizioni. Alla data odierna si rende tuttavia necessario procedere ad una revisione della sopra citata Ordinanza, introducendo apposita modulistica e puntualizzando taluni aspetti anche allo scopo di



velocizzare e rendere maggiormente efficiente il procedimento per il rilascio dell'autorizzazione, rendendone altresì possibile la digitalizzazione attraverso lo S.U.A.M.S. (Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna), fermo restando che, fintanto che il suddetto Sistema non risulterà operativo, le istanze dovranno essere presentate alla PEC dell'Ente.

d) **NORME IN CASO DI INFORTUNI ED INCIDENTI IN AMBITO PORTUALE ED ISTITUZIONE DEL REGISTRO UNICO DEGLI INFORTUNI PER IL SISTEMA PORTUALE**

Ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 6, c. 4, lett. a) ed all'art. 24, c. 2bis, della Legge n. 84/1994 (poteri di ordinanza in materia di sicurezza rispetto ai rischi di incidenti ed alle condizioni di igiene sul lavoro), si è reso necessario dotare l'Ente di uno strumento che abbia lo scopo di individuare i principali fattori di rischio nelle aree e nelle attività portuali, che sia idoneo a valutare l'evoluzione dei rischi e che rappresenti un documento anche di prevenzione e di supporto alle attività istituzionali dell'Ente. Come previsto dall'art. 1 dell'Ordinanza in via di emanazione, il campo di applicazione della medesima riguarderà tutti i soggetti autorizzati ad operare, a vario titolo, nelle aree di competenza di questo Ente, comprendendo sia le Imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 della L.84/94, che tutti coloro i quali operano in quanto iscritti nel Registro di cui all'art. 68 C.N., o come concessionari ex art. 36 C.N. od ancora in qualità di soggetti prestatori di servizi di interesse generale. Mentre le Imprese portuali avranno l'obbligo di comunicare all'AdSP, mediante l'utilizzo di apposita modulistica, sia l'infortunio che l'incidente che il "near miss" verificatosi, gli altri soggetti dovranno procedere alla comunicazione solo ed esclusivamente in caso di infortunio, e tali dati verranno utilizzati dall'Ente unicamente ai fini conoscitivi. I dati raccolti con riferimento alla prima fattispecie (Imprese portuali ex artt. 16, 17 e 18 L.84/94) verranno inseriti nell'istituendo Registro unico degli infortuni per il sistema portuale, creato al fine di consentire una valutazione tecnica ed una disamina dei fattori di rischio nell'ottica di prevenzione di eventuali eventi infortunistici futuri.

**Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Stefano Fercia** informa che la Grendi sta cercando di coinvolgere la compagnia portuale di Olbia anche nelle operazioni del carico e dello scarico containers.

**Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Michele Pons** interviene relativamente allo scalo inoperoso. Ritiene che la banchina della Marina militare possa essere sfruttata per questa tipologia di scalo, anche le navi in disarmo portano benefici economici al porto ed al cluster marittimo. Chiede se una nave che dovesse arrivare per fare bunkeraggio, e quindi non sta all'interno delle 24 ore e sosta per 36 ore, debba pagare anche per la differenza oraria. Segnala che alcuni colleghi hanno sottolineato che quando fanno bunkeraggio viene considerato scalo inoperoso. Relativamente al fatto che qualora il vettore/armatore, ovvero il suo raccomandatario/agente marittimo, omettesse di presentare l'istanza finalizzata all'autorizzazione alla sosta inoperosa, è prevista l'applicazione di una maggiorazione al canone pari a 1.000 euro da corrispondersi *una tantum*, dichiara di non essere d'accordo sulla parte testuale dell'ordinanza in cui è indicato "ovvero il suo raccomandatario marittimo", riterrebbe più corretto che fosse indicato "vettore, armatore, o noleggiatore, tramite il suo rappresentante".

**Il Presidente**, in merito alla prima richiesta, seppur precisando che non sia mai capitato, afferma che il bunkeraggio non rientrerebbe tra la sosta inoperosa e comunque rassicura del fatto che verificherà su entrambe le richieste.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Valerio Mereu** afferma che sono apprezzabili le azioni messe in atto relativamente al fatto che le società che operano all'interno dei porti comunichino l'elenco del personale. Benchè sembri banale, infatti, così si evitano tanti problemi e si regolarizza meglio il sistema.



**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano Francesco Monaco** sottolinea la propria posizione contraria in merito al fatto che l'AdSP faccia pagare la sosta inoperosa all'Alan Kurdi, per l'ovvio motivo che l'Alan Kurdi è stata costretta al fermo non per sua volontà, e, tra l'altro, in quei mesi in cui è stata ferma, è stata sottratta ad un compito nobilissimo. Sottolinea che quella dell'Alan Kurdi è una fattispecie totalmente diversa dall'armatore che non ha pagato le maestranze all'ultimo scalo o dall'armatore che ha bloccato la nave e licenziato l'equipaggio. Inoltre segnala che è difficile capire a chi richiedere il pagamento di tale cifra, tenuto conto che l'armatore non è più lo stesso rispetto a quando la nave ha ormeggiato a Olbia. **Il Presidente** fa presente che esiste un Regolamento in vigore, che prevede che tutte le navi, compresa l'Alan Kurdi, paghino il 100% di quanto dovuto. Quindi, non si può opporre al fatto che l'AdSP stia prevedendo uno sconto.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano Francesco Monaco** sottolinea che non si sta opponendo al fatto che l'AdSP faccia lo sconto, si sta opponendo al fatto che l'AdSP faccia pagare un canone all'Alan Kurdi.

**Il Presidente** ribadisce che esiste un Regolamento in vigore che deve essere osservato e sul quale anche Francesco Monaco espresse il proprio consensus.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano Francesco** afferma che non sta contestando l'ordinanza, sta facendo uno specifico intervento sulla questione dell'Alan Kurdi, e sta dando, a titolo informativo, la notizia sul cambio dell'armatore, che non è più quello tedesco, adesso la nave è di un armamento italiano e ha cambiato nome.

**Il Presidente** sottolinea che l'utilizzo di qualunque banchina, non può essere a titolo gratuito. Uno dei motivi per cui si sta modificando l'ordinanza è che ci si è resi conto, proprio a seguito della vicenda dell'Alan Kurdi, che dispiaceva far pagare sei mesi, perché è stata ferma quattro mesi, cinque mesi. Con l'ordinanza in vigore doveva pagare il 100% del canone, in questo caso su sua richiesta, può pagare il 50%. Tutte le navi che svolgono delle meritorie attività devono essere, comunque, in condizioni perfette da un punto di vista tecnico e da un punto di vista documentale. L'Alan Kurdi è rimasta cinque/sei mesi nel porto di Olbia e, per quanto svolga un'attività benefica e solidaristica, la sosta inoperosa è durata cinque mesi per una sua responsabilità, perché bastava semplicemente che avessero avuto la nave e i documenti in regola e la sosta inoperosa sarebbe durata pochi giorni. Non solo occupano le banchine, ma diventano, nell'arco di pochi anni, spese per l'Autorità portuale. Quindi, benché capisca il senso del ragionamento fatto da Francesco Monaco, in questo caso è stato fatto un passaggio migliorativo rispetto a quello precedente, riducendo del 50% il pagamento del canone.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Valerio Mereu** afferma che non si possa mettere in discussione un Regolamento che esiste già, approvato un anno e mezzo prima, con una dichiarazione a verbale di Francesco Monaco, che giudica pretestuosa.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco**, in merito all'ordinanza sull'avviamento, siccome esiste la possibilità che lo svolgimento reale delle operazioni possa entrare in contraddizione con la programmazione di base che viene data, chiede che chi è deputato ai controlli abbia una capacità di comprensione nell'applicazione di tale ordinanza. Dal punto di vista delle finalità, ossia prevenire gli infortuni nel porto, ritiene sia un obiettivo da perseguire con ogni mezzo, e il raggiungimento di un siffatto obiettivo non può che far onore a chi amministra questa materia.

**Il rappresentante degli armatori Francesco Del Giudice** raccomanda buon senso nell'applicazione dell'ordinanza.

**Il Presidente** afferma che molti preferiscono la sosta inoperosa, quando devono tenere ferma una nave due-tre giorni, perché, evidentemente conviene più che tenerla in un altro porto, dove, forse, pagherebbero di più per stare in un posto meno agevole. Terrà conto dell'indicazione di Michele Pons, con quella modifica,



Non gli risulta sia mai stata chiesta la sosta inoperosa per cambio di equipaggio e la sosta per un lasso di tempo di 24 ore non è considerata sosta inoperosa.

**PUNTO NUMERO 7 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RATIFICA DECRETO DEL PRESIDENTE 3<sup>A</sup> VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2021, AI SENSI DELL'ART. 14, COMMI 2 E 7 DEL VIGENTE REGOLAMENTO DI AMMINISTRAZIONE E CONTABILITÀ E PUNTO NUMERO 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: CONSEGUENTE ADEGUAMENTO BILANCIO DI PREVISIONE 2021**

**Il Presidente** introduce i due argomenti di cui ai punti 7 e 8 all'ordine del giorno, strettamente collegati tra loro. Per quanto attiene al punto numero 7 all'ordine del giorno, spiega che sono stati stipulati degli accordi procedurali con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, inerenti al PNRR e che con i suddetti accordi l'Ente è stato ammesso ai finanziamenti statali per un importo complessivo di € 170.180.000,00 per la realizzazione interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al PNRR. Dei citati finanziamenti statali, in data 10.12.2021, risulta versato nel conto di Tesoreria dell'Ente l'importo di € 18.341.536,46 per l'intervento di banchinamento del nuovo terminal Ro Ro del Porto Canale di Cagliari. Inoltre, alla data odierna risultano maggiori somme accertate su alcuni capitoli delle entrate correnti rispetto ai dati inseriti in fase di bilancio di previsione 2021. L'art. 16, comma 2, del vigente Regolamento di Amministrazione e Contabilità prevede che *"Entrata è accertata quando l'Autorità, individuata la ragione del credito ed il debitore, iscrive in conto competenza l'ammontare del credito sorto entro l'anno ...."*. Quindi vi è la necessità di adeguare il bilancio di previsione 2021 alle suddette maggiori entrate mediante l'introduzione delle variazioni sui pertinenti capitoli delle entrate correnti e in conto capitale. L'art. 14 del Vigente Regolamento di Amministrazione e Contabilità "Assestamento, variazioni e storni di bilancio", al comma 7, in casi eccezionali da motivare, prevede che possano essere adottati provvedimenti di variazione al bilancio di previsione durante l'ultimo mese dell'esercizio finanziario. L'art. 14, comma 2, del citato Regolamento consente, in caso di urgenza, la possibilità di procedere ad introdurre variazioni al bilancio di previsione con provvedimento del Presidente da portare a ratifica nella prima adunanza utile del Comitato di Gestione. Informa di avere adottato con Decreto, in data 17.12.2021, la 3<sup>a</sup> variazione al bilancio di previsione 2021. Il Collegio dei Revisori dei Conti, con verbale n. 8/2021, ha espresso parere favorevole all'approvazione del succitato provvedimento di 3<sup>a</sup> variazione al bilancio di previsione 2021. Ringrazia sia il nuovo Collegio dei Revisori che la Direzione Amministrazione e Bilancio per avere lavorato assiduamente durante il fine settimana per poter sottoporre ad Organismo e Comitato. Chiede all'Organismo di esprimere il proprio consensus in merito alla ratifica del decreto del Presidente n. 400/2021, con il quale è stata adottata la 3<sup>a</sup> variazione al bilancio di previsione 2021. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

Per quanto riguarda il punto numero 8 all'ordine del giorno, ricorda che nella precedente seduta del Comitato di Gestione, previo consensus dell'Organismo di Partenariato, è stato approvato il bilancio di previsione 2022. Informa che il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, con nota n. 37665 del 14.12.2021 ha invitato questa AdSP a riformulare correttamente la tabella riassuntiva del risultato di amministrazione presunto al 31.12.2021, da applicare al bilancio previsionale 2022, in cui risultano vincolate somme per un importo superiore all'avanzo di amministrazione e, conseguentemente, a modificare la relazione illustrativa e ogni altro documento collegato e a sottoporre il bilancio così rimodulato nuovamente all'approvazione del Comitato di Gestione, previo parere del Collegio dei revisori. L'Ente, come richiesto dal Ministero vigilante, ha provveduto a rielaborare il documento contabile 2022 contenente le note illustrative al bilancio di previsione 2022 e bilancio triennale 2022-2024 trasmesso poi all'Organismo con la nota di integrazione dell'ordine del giorno. La predetta rielaborazione del Bilancio 2022 si rende necessaria per stornare dalle previsioni dell'esercizio 2022 l'importo di € 170.180.000,00 inserito al capitolo delle entrate in conto capitale E 221/010 con la 3<sup>a</sup> variazione al bilancio 2021 adottata con la Delibera del Comitato di Gestione n. 27 del



20.12.2021. Non vengono modificati altri importi nelle previsioni delle entrate e delle spese inserite ed esaminate dal precedente Collegio con il verbale n.6/2021. Il Collegio ha verificato che il nuovo elaborato previsionale è stato redatto in conformità ai modelli allegati al Regolamento di Amministrazione e Contabilità vigente ed ha espresso parere favorevole alle modifiche apportate al Bilancio di previsione 2022 e all'approvazione dello stesso da parte del Comitato di gestione. Il Bilancio di previsione 2022 e relativi allegati, a seguito dell'adeguamento, presenta i seguenti risultati:

- Disavanzo finanziario di competenza di € 52.900.222,46 determinato da un avanzo di parte corrente di € 228.207,54 e un disavanzo in conto capitale di € 53.128.430,00, che trova copertura nell'Avanzo di Amministrazione presunto al 31.12.2022;
- Avanzo di Amministrazione presunto al 31.12.2021 da applicare all'esercizio 2022 € 537.234.953,86, di cui vincolati € 446.974.959,18 e disponibili € 90.259.994,68.
- Fondo iniziale di cassa presunto, € 413.082.963,84;
- Disavanzo economico presunto, € 3.359.481,46.

Chiede se vi siano ulteriori interventi. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

#### **PUNTO 9 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI**

**Il Presidente** introduce le "Varie ed eventuali". Dà una breve informativa su un nuovo strumento di pianificazione che dovrà essere adottato anche dall'AdSP, il PIAO - PIANO INTEGRATO DI ATTIVITÀ E ORGANIZZAZIONE. Il PIAO è previsto dall'articolo 6 del decreto legge 80/2021 (rafforzamento delle PA in funzione del PNRR – legge di conversione 6 agosto 2021, n. 113) ed è uno strumento di pianificazione organizzativa, amministrativa e contabile che sostituirà diversi provvedimenti pianificatori, attualmente dotati di una propria autonomia, che ciascuna PA con più di 50 dipendenti, ad esclusione delle scuole, dovrà adottare. La legge attribuisce al PIAO le seguenti finalità: garantire qualità e trasparenza dell'attività amministrativa; migliorare la qualità dei servizi ai cittadini e alle imprese; procedere alla costante e progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi anche in materia di diritto di accesso.

Il PIAO di fatto andrebbe a compendiare:

1. il Piano delle performance
2. il Piano organizzativo del lavoro agile – POLA e il Piano della formazione
3. il Piano triennale del fabbisogno del personale – PTFP
4. il Piano triennale per la prevenzione della corruzione e la trasparenza – PTPCT

Il PIAO, inoltre, dovrà contenere:

- a) l'elenco delle procedure da semplificare e reingegnerizzare ogni anno, anche mediante il ricorso alla tecnologia e sulla base della consultazione degli utenti, nonché la pianificazione delle attività inclusa la graduale misurazione dei tempi effettivi di completamento delle procedure effettuata attraverso strumenti automatizzati;
- b) le modalità e le azioni finalizzate a realizzare la piena accessibilità alle amministrazioni, fisica e digitale, da parte dei cittadini ultrasessantacinquenni e dei cittadini con disabilità;
- c) le modalità e le azioni finalizzate al pieno rispetto della parità di genere, anche con riguardo alla composizione delle commissioni esaminatrici dei concorsi.

Il PIAO dovrà anche definire le modalità di monitoraggio degli esiti delle azioni, con cadenza periodica, inclusi gli impatti sugli utenti, anche attraverso rilevazioni della soddisfazione degli utenti stessi, quindi anche le attività di customer satisfaction.

**Il C.V. (CP) Pasquale Mazza** chiede, in merito all'adeguamento tecnico-funzionale del Porto Canale, relativo al terminal ro-ro, se si tratti di un intervento per il quale debba essere richiesta l'approvazione del Consiglio dei lavori pubblici.



**Il Presidente** risponde affermativamente e ricorda che il Consiglio Superiore ha 45 giorni di tempo per esprimersi.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco** coglie l'occasione per salutare tutti, trattandosi dell'ultima riunione dell'Organismo di Partenariato cui parteciperà, poiché, essendo ormai in pensione, non è più designabile. Desidera ringraziare tutti, perché durante i quattro anni appena trascorsi non è mai stato perso di vista l'aspetto più importante: contribuire con le proprie idee, proposte e soprattutto con le proprie azioni, ciascuno in base al ruolo ricoperto, al miglioramento delle strutture portuali, e ciò ha permesso anche di superare il momento di crisi. Augura a tutti ed al Presidente di portare a compimento le cose importanti: il nuovo terminal ro-ro, sperando che i tempi lo consentano, ma, soprattutto, che sia data risposta ai tanti lavoratori che ancora non trovano occasione di lavoro. Lo sciopero che è stato rinviato, sospeso, aveva, fra i suoi punti all'ordine del giorno, non solo il rifinanziamento delle Agenzie di Taranto e Gioia Tauro, ma anche la costituzione dell'Agenzia di Cagliari, perché dal primo gennaio per quei lavoratori, ove il Governo nella manovra non finanzia la costituzione dell'Agenzia, non vi è più prospettiva. Auspica che venga raggiunto questo traguardo, e che, all'interno del mandato del Presidente, sia conseguito l'obiettivo di predisporre il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale, ma poi, da quello, far discendere il Piano Regolatore Portuale di ogni singolo porto. Rassicura, infine, in merito al fatto che in questo compito il Presidente potrà contare sempre sulla sua collaborazione, tenuto conto che per quanto riguarda la CGIL Gallura, continuerà a svolgere il proprio ruolo.

**Il Presidente**, non essendovi ulteriori contributi, ringrazia l'Organismo di partenariato e dichiara conclusa la seduta alle ore 11:50.

Il Segretario Generale  
Avv. Natale Ditel

Il Presidente  
Prof. Avv. Massimo Deiana