

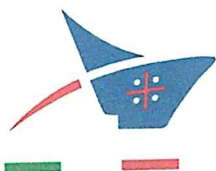
VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2018**, il giorno **14** del mese di **febbraio** in Cagliari (Provincia di Cagliari), alle ore 10.30 in prima convocazione e alle ore 11.00 in seconda convocazione presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente con nota n. 2589 del 7 febbraio 2018 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. Piano Operativo Triennale 2018-2020;
2. Agenzia del Lavoro ex articolo 17, comma 5 della Legge n. 84/94;
3. varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Prof. Avv. Massimo Deiana	X				
Comandante del Porto di Cagliari	C.V. (CP) Giuseppe Minotauro		X			
Comandante del Porto di Olbia	C.V. (CP) Maurizio Trogu		X			
CATEGORIA/OO. SS.	MEMBRO EFFETTIVO			MEMBRO SUPPLENTE		
a) un rappresentante degli armatori	Dott. Pierre Canu		X	Dott. Giovanni Massimiliano Consoli		X
b) un rappresentante degli industriali	Ing. Maurizio De Pascale		X	Dott. Giuseppe Ruggiu		X
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		X	Dott. Stefano Fercia	X	
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Ing. Christian Colaneri		X	Ing. Daria Piccioni		X
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 Acciaro		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	Sigg.ri - Francesco Monaco - Corrado Pani - William Zonca	X X X		Sigg.ri: - Massimiliana Tocco - Gianluca Langiu - Valerio Mereu		
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Dott. Francesco Galietti			Sig. Emanuele Garzia	X	
Totale presenti	10					
Totale assenti	5					

**RAGGIUNTO IL NUMERO LEGALE DI PRESENZE NECESSARIE PER L'INIZIO DEI LAVORI
ALLE ORE 11:00 IL PRESIDENTE DICHIARA APERTI I LAVORI DELLA RIUNIONE**

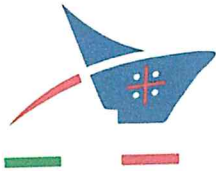
Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Prof. Avv. Massimo Deiana, con l'assistenza del Segretario Generale f.f. Dott. Giovanni Fabio Sechi, del dirigente dell'Area Operativa Dott. Alessandro Franchi, della Dott.ssa Federica Cannas.

Partecipa, avendone fatta richiesta, con un proprio rappresentante stabile senza diritto voto, il Dott. Mirko Murgia, CONFAPI Sardegna.

PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2018-2020

Il **Presidente**, verificata la presenza della metà più uno dei componenti, apre la seduta e, prima di passare alla trattazione del punto numero 1 all'ordine del giorno: Piano Operativo Triennale 2018-2020, fa una precisazione a proposito della composizione dell'Organismo.

Le Linee guida sul metodo e sui criteri per le designazioni dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare approvate nella seduta della Conferenza Nazionale di coordinamento delle AdSP del 28.09.2017 hanno stabilito dei criteri per la scelta di rappresentanti da parte di organizzazioni rappresentative della medesima categoria laddove ci fossero delle concorrenze. Spiega che, per quanto riguarda i terminalisti, si è dovuta operare una scelta tra Assiterminal e Assologica, e, per quanto riguarda i rappresentanti della categoria armatori, si è dovuta fare una scelta tra Confitarma



e Fedarlinea. A questo proposito, segnala che Confitarma ha formulato una richiesta di supplemento di istruttoria, alla quale si sta procedendo.

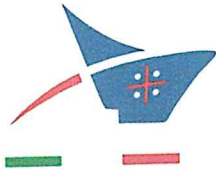
Fa presente che le Linee guida consentono, e in qualche misura addirittura stimolano l'ampliamento della partecipazione di tutti i soggetti, istituzioni pubbliche e private e portatori di interessi di soggetti collegati al comparto portuale del sistema della Sardegna. Dichiara di aver ricevuto una istanza da parte della Confapi, che ha chiesto di potere essere invitata come osservatore, membro permanente senza diritto di voto.

E' stata accolta la richiesta di Confapi, quindi dà il benvenuto al Presidente di Confapi Dott. Mirko Murgia, che darà il proprio contributo e potrà intervenire per fare osservazioni e richieste senza diritto di voto.

Fa presente che intende individuare una serie di ulteriori soggetti che abbiano un ruolo istituzionale relativo ai porti del sistema portuale della Sardegna e che sono totalmente esclusi dai processi informativi e decisionali, quali, ad esempio, il Sindaco di Portovesme, il Sindaco di Santa Giusta, il Sindaco di Porto Torres, il Sindaco di Santa Teresa e il Sindaco di Golfo Aranci.

Ricorda, utilizzando le parole delle linee guida, che il Presidente, anche su richiesta di alcuni dei componenti dell'Organismo, può invitare a partecipare ad una riunione dell'Organismo, senza diritto di voto, i rappresentanti e i soggetti pubblici e privati che siano portatori di specifici interessi o dotati di peculiari competenze in relazione alla materia oggetto di detta riunione. Possono altresì partecipare alle riunioni, su invito del Presidente, esperti di specifiche materie o i rappresentanti di altre Amministrazioni. Pertanto, fa presente che intenderebbe invitare i Comuni citati e i consorzi industriali interessati dai porti del Sistema ad indicare un rappresentante per i quali può esistere istituzionalmente o anche semplicemente socialmente o economicamente un interesse a partecipare. Oggi è presente il rappresentante di Confapi, perché l'ha richiesto. Fa presente di non avere all'ordine del giorno l'approvazione del verbale perché è stato inviato a tutti e non sono pervenute osservazioni.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco fa presente di non averlo ricevuto in quanto è stato inviato ad un indirizzo mail non più attivo.

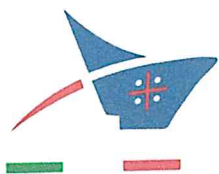


Il Presidente gli consegna una copia cartacea del verbale. Comunica che il Comandante del Nord Sardegna non ha potuto essere presente, in quanto impegnato con il Vice Comandante Generale, Ammiraglio Basile. Il Comandante Minotauro invece è fuori per motivi istituzionali e quindi non ha potuto essere presente. All'ordine del giorno ci sono due argomenti molto importanti, il Piano Operativo Triennale e l'Agenzia del Lavoro.

Il Presidente, in relazione al punto evidenzia l'importanza ed il valore strategico del Piano Operativo Triennale, che deve essere approvato entro 90 giorni dalla costituzione del Comitato di Gestione, avvenuta il 17.11.2017. Fa presente di averlo inviato in bozza nei termini utili la settimana precedente, nella quale sono state inserite alcune piccole correzioni di errori materiali. Sono state integrate anche alcune parti, quale ad esempio la descrizione del porto di Santa Teresa. Elemento importante, nel POT c'è un riferimento al Correttivo Porti, citato come in corso di emanazione. Mentre invece il 9 febbraio, quindi due giorni dopo che è stata inviata la convocazione, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale ed entrerà in vigore 15 giorni dopo, quindi il 24 febbraio.

Il Piano Operativo Triennale è stato costruito cercando di individuare una parte relativa all'hardware, cioè la parte diciamo infrastrutturale e quindi una descrizione della situazione attuale e di quello che si vuole mettere in campo, differenziata dal software, cioè dall'aspetto gestionale, quindi la governance e la gestione di tutta l'attività e quindi i servizi, la safety, la security, le imprese portuali, le politiche di marketing, eccetera. E' stato poi affrontato nel quarto capitolo il tema delle risorse del sistema, come si pensa di gestirle, di amministrare e quindi anche in quale modo si spera di incrementarle e poi la parte più programmatica, quella alla quale tengo di più. Una parte importante sulla quale si è lavorato molto e che ha anche impegnato in prima persona il Presidente; quella della "visione" del piano.

Rispetto ai precedenti piani, questo è il primo Piano Operativo Triennale di sistema, del quale ogni anno verrà fatto un aggiornamento. Quest'anno sarà dedicato soprattutto a mettere a regime tutto il sistema unico: unicità di risorse, unicità di governance, unicità di meccanismi, di procedure, unificazione di strumenti di gestione. Per esempio un regolamento unico per quanto riguarda il



lavoro portuale, per quanto riguarda la gestione del demanio, per quanto riguarda le imprese... Tutte cose che in questo momento scontano l'influenza di una differenza di rito che è inevitabile tra due Enti, che, pur essendo entrambi soggetti alla medesima Legge, l'hanno declinata magari in maniera differente.

Per non parlare poi di Portovesme, di Oristano o di Santa Teresa, dove c'era una gestione affidata all'Autorità Marittima, che ovviamente ha rispettato sicuramente al meglio le norme, ma che aveva un tipo di prospettiva necessariamente differente.

Quindi questo è il primo piano di sistema, dove nella visione si è cercato di dare il senso di un nuovo modello organizzativo, che è un nuovo modello organizzativo unico.

Gli Uffici hanno fatto grandi sforzi perché è stato messo in campo un sistema unico di protocollo, la PEC unica, la gestione unica dei documenti, un sistema gestionale anche del bilancio unico. E' stato avviato il sistema che ci darà un sistema di valorizzazione del patrimonio, in particolare quindi la gestione del demanio unico.

Si dovrà avere un metodo di gestione omogeneo, tenendo conto delle peculiarità di ciascun porto. Per il rilancio dei traffici sono stati individuati 3 strumenti.

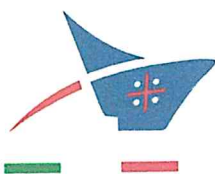
Il primo è costituito dal miglioramento delle capacità tecnico-funzionali degli scali in termini infrastrutturali.

Il secondo è l'adeguamento operativo a standard più moderni e innovativi.

Il terzo strumento è rappresentato dalla capacità di utilizzare appropriatamente tutti gli strumenti di miglioramento della competitività fiscale in questo momento a disposizione.

La Legge 3 agosto 2017 n. 123 ha affidato il compito di presiedere il Comitato di Indirizzo della ZES al Presidente dell'AdSP ed al Segretario Generale il compito di gestire le ZES, attribuendo, quindi, all'AdSP, un ruolo direttivo e di coordinamento amministrativo/gestionale.

Quando si parla di Zona Economica Speciale e di port factory, si parla di porti in cui bisogna fare qualcosa di più di quello che finora si è fatto. Se ci si limita nei porti a caricare e a scaricare delle merci, si sta facendo un'operazione che fanno, forse anche meglio e a costi più contenuti, tanti altri



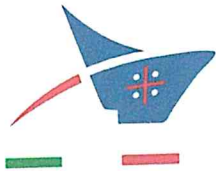
porti che competono direttamente con i porti del Sistema Sardegna. E' necessario individuare elementi di peculiarità che diventino elementi di competitività, poichè si concorre con porti della sponda sud del Mediterraneo che hanno delle condizioni competitive incredibili e sono porti di accesso a mercati sconfinati.

Nella parte della vision sono state inserite nelle ultime pagine alcune schede, con gli interventi infrastrutturali strategici. Desidera ringraziare pubblicamente tutta la struttura di Cagliari e di Olbia per l'importante lavoro svolto. In particolar modo vuole ringraziare il dottor Alessandro Franchi, che è il nuovo dirigente che ha preso servizio l'11 di dicembre dell'anno scorso. Quindi per tutti ringrazia il Segretario Generale che è il riferimento di tutta l'organizzazione. Ciascuno ha fatto il suo pezzo e si è riusciti a mettere in piedi il Piano Operativo Triennale, che nel pomeriggio verrà sottoposto all'approvazione al Comitato di Gestione.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco si congratula con il dottor Franchi per essere entrato a far parte della famiglia dell'AdSP, perché così gli piace intenderla, perché si deve continuare a dare voce a chi in porto lavora, attraverso lo strumento dell'Organismo di partenariato, per proseguire sul solco tracciato negli anni all'interno dei rispettivi comitati portuali che si è dimostrato preziosissimo e che ha permesso oggi di essere qui e continuare a programmare l'attività del sistema portuale sardo al meglio.

La visione che il Presidente ha illustrato dal punto di vista delle opportunità che il sistema portuale sardo ha per uscire da una situazione più o meno di crisi, è assolutamente condivisibile, perché è fuori discussione che se dietro le attività che si svolgono in banchina, sbarco e imbarco delle merci, non c'è un'economia, poi l'attività di quei porti, se è un'attività ghettizzata, è destinata a subire gli influssi di cicli e ricicli dell'economia mondiale trasportistica che a volte si abbattono in maniera rovinosa.

Il primo degli strumenti, che il Presidente ha individuato, è quello del sistema infrastrutturale e siccome sappiamo che il sistema infrastrutturale può essere realizzato nel momento in cui, in questo caso l'Autorità di Sistema Portuale, si dà gli strumenti di pianificazione per poter poi individuare e

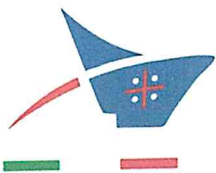


concretizzare gli investimenti infrastrutturali da fare nei singoli porti, è di tutta evidenza che l'impasse che si registra nel Porto Canale di Cagliari, per le note questioni delle autorizzazioni mancanti, va sanato al più presto. Per quello che riguarda gli altri porti, invece, si sa che gli strumenti di pianificazione, i Piani Regolatori dei porti, mentre quello di Olbia è stato adottato, quello di Porto Torres no e quindi rientrerà, assieme a tutti gli altri porti, dentro il Piano Regolatore di Sistema. Ma per quello che riguarda il Piano Regolatore del porto di Olbia, siccome pende una Valutazione Ambientale Strategica, bisogna che il documento di Pianificazione Strategico di Sistema recepisca quanto il Piano Regolatore ha individuato e che anche quell'iter sia completato nel più breve tempo possibile, perché anche ad Olbia la realizzazione di strutture, riferite al Porto Storico, dal punto di vista della sua riqualificazione a diversi usi da quelli commerciali, dell'isola bianca, per il completamento soprattutto dei fondali e del porto industriale, per il suo completamento essendo stato realizzato soltanto il primo lotto con un vecchio finanziamento.

Queste opere vanno realizzate perché si perde la possibilità di attrarre i traffici e molti soggetti, che sarebbero interessati, ad esempio, a scalare il porto di Olbia non vengono perché o non ci sono fondali o perché al porto industriale non ci sono spazi sufficienti per poter svolgere queste attività. Quindi il focus sulla definizione degli strumenti urbanistici di pianificazione va molto caratterizzato e quegli strumenti vanno realizzati nel più breve tempo possibile.

Chiede che il POT, il Piano Operativo Triennale, anche per quello che riguarda i porti del nord Sardegna, nelle schede in cui vengono individuate le opere da portare a termine, soprattutto con carattere emergenziale e si riferisce al porto di Olbia e ai fondali, ma anche agli altri interventi, parimenti per quello che è stato fatto per Cagliari, che sia dedicata una scheda in cui venga individuata l'opera, venga individuato presumibilmente il tempo in cui l'opera deve essere realizzata e le risorse appostate per la realizzazione di quell'opera. Ho notato che sotto questo profilo si è un po' carenti. Su Cagliari vengono dedicate 34 pagine di relazione e 24 schede, per i porti a nord Sardegna 6 pagine e 6 schede.

Quindi bisogna darsi gli strumenti, questo è vero, però è anche vero che per tutte le opere

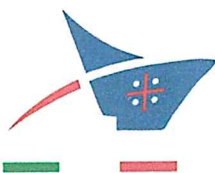


emergenziali, per tutte le opere che riguardano i fondali, ma anche per le strutture e gli interventi di ordinaria o straordinaria manutenzione delle banchine, siano individuate tempistiche e risorse con cui intervenire.

Legge nel POT un capitolo che riguarda le imprese che operano in porto. La vecchia, ma anche la nuova procedura continua a dare un ruolo alle Commissioni Consultive nell'individuazione del numero massimo delle imprese e al Comitato di Gestione, sentito anche l'Organismo di Partenariato di individuare il numero massimo.

Siccome siamo già da tempo a fasi alterne, un po' Olbia e un po' Porto Torres e in questo periodo Cagliari, di fronte ad una situazione che dal punto di vista occupazionale soffre parecchio, gli è sembrato di cogliere una valutazione che va verso la massima liberalizzazione delle autorizzazioni da rilasciare, suggerisce cautela, per il semplice motivo che oggi il numero massimo delle imprese autorizzate è strettamente legato all'attività che nei porti si svolge. La ratio con cui sono state fatte nel passato delle aperture a nuove imprese era che le nuove imprese fossero portatrici di attività nuove ed aggiuntive e non autorizzazioni per dividersi e spartirsi il poco che c'è, perché con il poco che c'è le attuali imprese hanno difficoltà a stare sul mercato. Quindi non è la moltiplicazione delle imprese la soluzione all'attuale crisi, la soluzione è che ci siano nuovi traffici e allora se uno è portatore di nuovi traffici, è un'ipotesi che può essere presa in considerazione, se non lo è, suggerirebbe cautela.

Ultima questione, che riguarda la struttura dell'Autorità di Sistema Portuale. Adesso la situazione non si è semplificata. Si è complicata, nel senso che l'Autorità di Sistema Portuale deve gestire 7/8 realtà portuali e quindi una complessità diversa rispetto alla precedente, tenendo conto che poi si parte dalle strutture delle due Autorità Portuali che vanno messe insieme e l'attività di queste due strutture va assemblata e messa in sintonia. E la soluzione poi va nella definizione di organigrammi, funzionigrammi e di quella contrattazione di secondo livello rispetto alla quale, proprio nella giornata di avantieri, a Roma le organizzazioni sindacali hanno trovato una sintesi sulle linee guida. L'Organismo di Partenariato per un percorso che inevitabilmente sarà fatto in maniera parallela. Fa



presente che le organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL, avevano chiesto, già all'indomani della nomina del Presidente, di poterla incontrare specificatamente su questi temi. La risposta fu – e non poteva essere che quella – che mancava ancora il Comitato di Gestione, mancavano altri pezzi e quindi non si era in condizione di portare a sintesi quel confronto con le organizzazioni sindacali. Crede di poter dire che adesso gli elementi per poterlo fare ci sono tutti e senza far torto ai colleghi, pensa che quella richiesta di incontro a suo tempo presentata possa trovare accoglimento con l'individuazione di una data nella quale aprire un tavolo di confronto per dare soluzione a questi problemi.

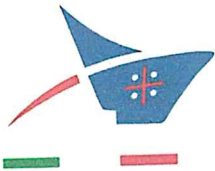
Il Presidente afferma che il correttivo, che entrerà in vigore il 24 febbraio, sostanzialmente, di fatto, ripensa la struttura del Piano Regolatore di Sistema Portuale, nel senso che la norma prevedeva che i sistemi portuali dovessero redigerlo, non dando precise indicazioni sulle modalità e soprattutto sul processo.

Il nuovo processo è stato pensato così: si è chiamati a redigere un Piano Strategico di Sistema che dà degli indirizzi, dà delle mission ai singoli porti ed all'intero sistema. Dopodiché, sulla base di questo piano di indirizzo strategico, si lavora porto per porto per redigere i singoli Piani Regolatori Portuali.

Quanto alle discrepanze fra nord e sud, esse derivano dal fatto che Cagliari ha un PRP, ha un Piano Regolatore approvato e nessun altro porto in Sardegna lo ha. Quindi avendo un Piano Regolatore approvato, molte opere strategiche hanno dei progetti esecutivi, hanno dei Piani Particolareggiati di intervento e hanno il finanziamento. In molti altri porti tutto ciò non c'è.

Le schede progettuali sono necessariamente più sintetiche perché ovviamente sono delle schede progettuali che non hanno alla base un PRP approvato.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco afferma che mancano, ma il Piano Regolatore del Porto ad Olbia non c'era né l'anno scorso e né due anni fa, aggiornato, perché uno comunque c'è. La qual cosa non ha impedito che nell'approvazione dei Piani Operativi Triennali tutti gli anni ci fosse una scheda che prevedesse l'opera, i tempi di realizzazione



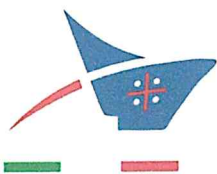
le risorse da utilizzare per realizzare quelle opere.

Il Presidente specifica che il POT è stato spesso confuso con il Piano delle Opere, mentre il POT è un'altra cosa. Esso ha una naturale dimensione strategica e non tecnico-infrastrutturale.

Si è parlato delle imprese. Sulla questione della presenza delle imprese e del numero delle imprese, ricorda che la competenza è rimasta sovrana in capo alle Commissioni Consultive. Ribadisce che ascolterà sempre e prenderà in considerazione quanto emergerà dalle Commissioni Consultive, ricordando che le Commissioni Consultive hanno la funzione di dare un parere su quella che è la migliore scelta operativa. A tal proposito ringrazia tutte le Commissioni Consultive, che, per inciso, in questo momento sono in fase di rinomina, sottolineando che nessuna, ha adottato un atteggiamento protezionistico.

Per quanto riguarda la struttura, è stato già condiviso al nostro livello interno un modello organizzativo che va verso l'unificazione, salvaguardando - e questo lo ribadisce - le peculiarità di ciascun porto. Quindi un'organizzazione verticale con delle diramazioni orizzontali in ciascuno dei porti, soprattutto in quelli più presidiati.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario fa presente che leggerà il POT e suggerisce di essere un po' più operativi. Il lavoro fatto dimostra l'efficienza degli Uffici, che ringrazia e approfitta per fare gli auguri al nuovo dirigente Dott. Alessandro Franchi. Dichiaro di essere stato favorevole alle due Autorità, ma una volta istituita quella unica, ci si adegua. L'importante è che ci siano i riferimenti conoscitivi, perché quello che viene da pensare molto spesso è che chi fa le norme, le Leggi, faccia come fa la Sovrintendenza che dopo cinquant'anni di lavoro al Porto Canale si accorge che quel Porto Canale non è in regola. Si chiede dove fossero tutti gli altri. È solamente una punta polemica perché è ridicolo che negli anni in cui si sta attraversando la concorrenza più generale di tutti gli altri porti, si debba stare dietro a queste prese di posizione. È convinto che le Sovrintendenze dovrebbero essere una realtà locale, dell'isola e non una cosa staccata. Come non deve essere staccata la realtà dell'Autorità Portuale di tutti i porti, quindi i riferimenti dei porti per avere l'informazione e poi l'autonomia dei porti è quella che serve per poter



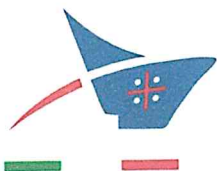
dare assolutamente tutte quelle che sono i suggerimenti, ma poi si deve decidere, perché altrimenti non si va avanti.

Se tutte le volte viene messo in discussione il lavoro fatto, non è dell'avviso che in questo tavolo noi dobbiamo entrare nel merito, a meno che non siano delle cose assolutamente così superficiali ed irreali. Ma se si deve mettere oggi in discussione la pianta organica, che si prevede in termini generali, nei particolari però ci saranno gli incontri tra l'Autorità e le sigle sindacali, come se ci devono essere situazioni che riguardano la categoria che rappresenta in questa sede, cioè i terminalisti e le imprese portuali con l'articolo 16 e 18, è chiaro che ci sarà la necessità di confrontarsi, essere chiari e andare a proporre.

Fa riferimento a quanto detto da Francesco Monaco e cioè che il "porto esiste se dietro esiste un tessuto economico e produttivo". Si possono fare tutti i fondali, tutte le dighe, si possono spostare le alghe, ma si deve anche fare una sorta di battaglia dietro. Per quanto riguarda il discorso delle ZES e della zona franca, bisogna attirare dei lavori perché altrimenti ci sarà una concorrenza spietata che andrà sempre a giocare sui prezzi e non sulle specializzazioni.

Senza polemica, vorrebbe che l'Organismo di partenariato fosse un tavolo operativo. Se si hanno delle cose da dire, ci sono a disposizione tutti i tempi e la disponibilità, e il Presidente l'ha sempre data, per poter anche chiacchierare fuori da questa sede. Poi in questa sede, invece, si approva quello che si deve approvare, si discute in termini di logica per ottenere e ci può essere anche qualche richiesta di sospensiva, ma non su cose che sono iniziali ed importanti come il piano che ha presentato.

Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Michele Pons dichiara di trovarsi completamente d'accordo sul tema dell'efficientamento energetico. Ci sono richieste da parte di unità navali che proprio vorrebbero un collegamento elettrico, quindi non utilizzando il carburante della nave e anche per una questione di ambiente, perché adesso c'è tutta una sorta di regolamentazione per benzina con zolfo e senza zolfo. Quindi la nave arriverebbe, si attaccherebbe al collegamento, rispettando l'ambiente. Quindi ci trova perfettamente d'accordo.

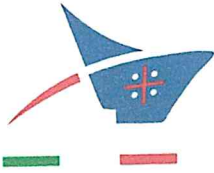


Per quanto riguarda le batimetriche chiede se sia possibile averle per avere il quadro della situazione attuale dei porti, magari di Cagliari, Sarroch.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Corrado Pani afferma che la presentazione attenta e precisa fatta dal Presidente mostra come l'Ente intende lavorare e come intende procedere nei prossimi tre anni. Tuttavia vorrebbe richiamare l'attenzione su quello che è anche il compito dell'Organismo di partenariato, che deve non solo verificare e partecipare agli argomenti posti all'ordine del giorno, ma anche eventualmente fornire dei contributi. Quindi sente di dire che 173 pagine forse necessitavano maggiore tempo di lettura per poi eventualmente dare qualche contributo tramite mail e partecipare. Si sofferma sul discorso della ZES, sul fatto per cui sono stati identificati per la Sardegna 2.700 ettari totali. Dall'analisi fatta, le zone che interessano i porti all'interno dell'ADSP sono circa 14 mila ettari. Quindi chiede se quando si lavorerà su questo, senza identificare o usare il termine porto di serie A o serie B, ci sarà un metodo per capire come circoscrivere l'area, anche in funzione della strategicità dell'importanza del porto.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto William Zonca interviene per ricordare che, e questo è in linea con quanto dichiarato poco prima da Giancarlo Acciaro, adesso si sta discutendo di una progettualità futura in prospettiva e bisogna dare gambe a questa progettualità, ci sono 100 milioni di investimenti bloccati per un'interpretazione della norma che tiene fermo tutto un tessuto economico che va dai lavoratori alle imprese allo sviluppo del territorio. Siccome l'Organismo di partenariato raggruppa tutto ciò che riguarda il tessuto economico e sociale del territorio della Sardegna, essendo un sistema sardo, si deve cercare di dar gambe a questo, cioè bisogna utilizzare la forza dell'Organismo di partenariato dare gambe a quello che c'è nella progettualità e nelle opere inserite dentro il POT.

Ritiene si debba fare sinergia e si debba dare operatività massima al Piano Operativo Triennale perché è ambizioso e perché poi alla fine la totalità dei servizi, anche andando oltre, come il tema Green, l'impatto ecologico e il recupero delle energie alternative che possono essere utilizzate e degli spazi, generano delle ricadute positive se questo viene fatto nel migliore dei modi e soprattutto



velocemente, perché i concorrenti dei porti sardi non stanno a guardare e bisogna riuscire ad essere bravi a far capire a tutti quelli che fanno parte della catena, che il tempo non è una variabile indipendente, bisogna essere veloci e rapidi nell'acchiappare queste occasioni.

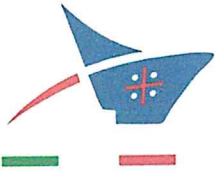
Il rappresentante di Confapi Sardegna Mirko Murgia ringrazia dell'accoglienza all'interno dell'Organismo già insediato e porta i saluti dell'organizzazione che rappresenta. Approfita per ringraziare il Presidente dell'opportunità e lo ringrazia in particolare anche per una cosa che sembra scontata, ma di questi tempi scontata non è, cioè la puntualità, la velocità e l'entusiasmo con cui ha accettato l'interesse di Confapi Sardegna a partecipare ad un tavolo come questo.

Un tavolo molto importante perché Confapi rappresenta imprese che lavorano in questo mondo e perché ritiene che il mondo della portualità sia un mondo sul quale la Sardegna e tutti i rappresentanti di interessi, devono puntare.

Quando si parlava di unica Autorità in Sardegna, non nega di aver anche espresso delle perplessità. Ma le perplessità erano più che altro legate alla capacità e alla possibilità di poter sviluppare progettazione e progettualità in questo senso. Quello che, invece, si vede oggi è qualcosa che entusiasma, perché vedere un progetto chiaro che, per questioni di tempo, non è riuscito a leggere con attenzione, un progetto che inquadra tutte le problematiche e le difficoltà e dà, come dire, degli spunti di soluzioni alla situazione Sardegna, crede che sia un passo in avanti che dà lustro a chi questo progetto l'ha voluto portare avanti e a chi questo progetto poi lo porterà a realizzazione.

Dichiara di essere rimasto colpito moltissimo dalla puntuale analisi delle difficoltà e degli handicap che in questo momento esistono nei vari porti, in particolare relativamente alle infrastrutture, problema che non riguarda certamente solo i porti. Il deficit infrastrutturale in Sardegna, infatti, è un problema che penalizza su vari fronti, però crede che dall'entusiasmo e dalla presentazione che ho potuto vedere oggi, ci sia la volontà e l'interesse affinché alcune problematiche vengano risolte, così come l'apertura anche culturale, oltre che strategico ed economica, al concetto di efficientamento energetico, sono elementi che chiaramente portano solo benefici.

Condivide poi con grande entusiasmo il concetto di port factory, che crede sia un elemento di grande



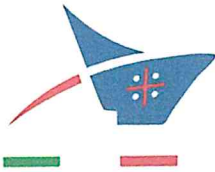
opportunità per un'isola come la nostra, che nella storia è sempre stata uno spazio strategico per quelli che erano i traffici a mare. Se a questo spazio strategico si aggiungono anche opportunità per le imprese che ci lavorano, in questo spazio strategico credo che sia veramente la vera e propria chiave utile per lo sviluppo.

Chiude su un aspetto del quale si sente anche responsabile, relativamente a quanto detto dal Presidente sullo scollamento esistente oggi tra gli attori di questo mondo, cioè tra la governance dei porti e i rappresentanti del mondo economico, affermando che si debba fare un'attenta riflessione per individuare le cause di questo, che talvolta vengono sottovalutate, e che ci si debba sforzare in maniera più attenta a trovare soluzioni. Dichiarò che Confapi Sardegna è a disposizione per portare avanti i progetti comuni e per fare in modo che ci sia in un progetto così ambizioso, come quello che oggi è stato presentato, una partecipazione forte dei sardi perché senza una partecipazione forte dei sardi, parla ovviamente di imprese, ma parla anche di una partecipazione culturale a questo piano di rilancio.

Il Presidente ringrazia tutti per la pazienza e afferma che non capiterà spesso di avere documenti così corposi. Afferma che gli Uffici hanno lavorato tanto per riuscire a trasmetterlo la settimana precedente. Fa presente che manderà il testo definitivo che verrà approvato in Comitato di Gestione nel pomeriggio.

PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGENZIA DEL LAVORO EX ARTICOLO 17, COMMA 5 DELLA LEGGE N. 84/94

Il Presidente in merito punto 2 all'ordine del giorno - Agenzia del lavoro ex articolo 17, comma 5 della legge n. 84/94-, ricorda trattarsi di tema molto delicato e sul quale si è lavorato moltissimo; ne sono testimoni le organizzazioni sindacali, con le quali c'è stata un'interlocuzione quasi quotidiana su questa questione. Li ringrazia particolarmente perché da subito si è lavorato senza guardare orari, data la rilevanza della questione, e questo non è scontato. Riassume la situazione.

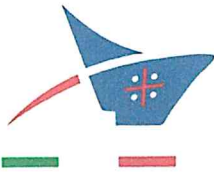


A Cagliari c'era una situazione di gravissima crisi della CLP, la compagnia dei lavoratori portuali, che era l'unico soggetto abilitato a fornire il lavoro temporaneo nell'articolo 17, comma 2. Questa crisi si è acuita nell'aprile del 2016, quando l'Autorità Portuale, valutato che la CLP non era più in grado di far fronte correttamente ai propri impegni, sia nei confronti delle imprese che nei confronti dei propri lavoratori, per capirsi le efficienze da un punto di vista contributivo, previdenziale, assicurativo, visite mediche, refresh e così via, l'allora Autorità Portuale, nell'esercizio dei propri poteri di vigilanza e controllo, aveva avviato la procedura di revoca dell'autorizzazione.

Nel corso di tutta una serie di interlocuzioni importanti, che ci sono state nel mese di maggio, giugno e terminate poi con una riunione nel luglio del 2017, alla quale non ha partecipato, non essendo ancora in carica, il Ministero dei Trasporti ha chiesto all'Autorità Portuale formalmente di sospendere il procedimento di revoca perché avrebbe autorizzato la costituzione di un'agenzia del lavoro portuale ex articolo 17, comma 5, quindi, nelle more della costituzione dell'Agenzia è stato chiesto di non chiudere la CLP perché così si sarebbe creata una sorta di continuità nel rapporto di lavoro tra dipendenti CLP e dipendenti dell'Agenzia.

Afferma di essere stato informato della vicenda sia dal Commissario che dal Ministero e dalle Organizzazioni Sindacali. Dopo il suo insediamento il 17 luglio, l'8 agosto è stato convocato un Comitato Portuale, perché all'epoca non era stato ancora costituito il Comitato di Gestione, con il quale è stato approvato l'ingresso dell'Autorità di Sistema Portuale nella compagine societaria dell'agenzia, che doveva essere al momento autorizzato.

Dopodiché è iniziata una faticosa interlocuzione con le imprese, che hanno cominciato a sollevare delle legittime perplessità sui costi di questo tipo di impresa e di attività, sul fatto che al momento il traffico era in calo, chiedendo quindi all'Autorità Portuale un intervento più forte all'interno di questa compagine. Si è discusso di tutto ciò, ma dopo si è trovato un punto di caduta e si è incominciato ad interloquire con il Ministero per chiedere tutta una serie di autorizzazioni, per esempio, per intervenire con l'attività di formazione e fare un refresh operativo e formativo di tutto il personale.

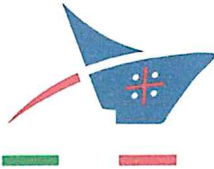


Nel frattempo le imprese hanno manifestato ancora qualche difficoltà, ma a quel punto è intervenuto il Ministero che ha segnalato una notevole contrazione del volume dei traffici nel porto di Cagliari e, di conseguenza, sono venuti meno i presupposti per la costituzione dell'Agazia. In tale situazione molto delicata, gestita, però, in maniera intelligente, spiega di avere autorizzato in via temporanea ed eccezionale le imprese a scambiarsi il personale per far fronte alle contingenze operative. La situazione si è ulteriormente complicata perché venerdì scorso un Giudice ha dichiarato fallita CLP (notizia di stampa). Nel frattempo, e questa è la buona notizia, è arrivata in data 12 febbraio la tanto attesa lettera in cui il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti autorizza la costituzione dell'agenzia, invitando l'AdSP a tenere aggiornato il Ministero sugli sviluppi della questione e ad inviare copia della bozza di atto costitutivo, che dovrà espressamente contenere le condizioni relative alla sperimentazione della stessa. Quindi ne è stata consentita la costituzione in via sperimentale per un periodo di 12 mesi, con rideterminazione dell'organico effettivo, prevedendo che esso debba essere rivalutato alla conclusione del periodo di sperimentazione, qualora, con il numero dei lavoratori assunti dall'agenzia non sia stato raggiunto, nel corso del periodo di sperimentazione, il rapporto di equilibrio tra giornate di lavoro e di mancato avviamento, che consente di ritenere congruo l'organico del soggetto prestatore di manodopera rispetto alla domanda del servizio.

Il numero dei lavoratori non potrà essere quello attuale. In CLP il numero era di 49 teste, ma da un punto di vista dell'organico erano circa 37 full time equivalent, perché c'erano alcuni al 100% e alcuni al 60 e passa per cento.

Al momento si è in grado di assorbirli tutti al 50%; intanto, assorbiti part time al 50%, i lavoratori saranno tutti occupati e tutti faranno il refresh. Quindi, con una certa soddisfazione per essere arrivati al termine di questo lunghissimo iter, con l'apporto di tutti, si è riusciti a chiudere l'operazione.

L'AdSP sta chiedendo di costituire – ed è stato il grimaldello logico giuridico che ha consentito al Ministero di autorizzare un'Agenzia del Lavoro di Sistema Portuale, non solo di Cagliari.



Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Michele Pons chiede se il personale richiesto in più di Olbia, a titolo di esempio, venga pescato dal personale di Cagliari che deve andare a lavorare ad Olbia.

Il Presidente informa che in questo momento hanno fatto richiesta di costituzione dell'Agencia solo imprese di Cagliari più l'Autorità di Sistema.

Il rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale Francesco Pinna segnala che al porto di Oristano ci sono state quattro navi contemporaneamente e mancava il personale, quindi hanno dovuto lasciare delle navi senza scaricare e sono rimaste ferme in attesa e qualcuna è andata anche in controscalia per questo motivo.

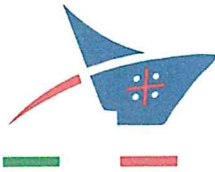
Il Presidente dichiara di esserne a conoscenza, però bisogna tener conto del fatto che le navi non arrivano senza che si sappia. Quindi non è che ci si ritrovi quattro navi improvvisamente.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco fa presente che il tema è più complicato di come possa apparire. Adesso si sta intervenendo e giustamente la sinergia che l'Autorità Portuale di Sistema ha trovato con le organizzazioni sindacali in tutti questi mesi è stata preziosissima e si è trovata una soluzione. Però questa soluzione si porta appresso altri problemi e prova ad elencarli.

Anche in altri porti: Olbia e Porto Torres, nel recentissimo passato, ci sono state situazioni di crisi che hanno avuto dei riflessi sui livelli occupazionali, e in questo periodo la relazione del POT lo riporta, si sono adottati degli ammortizzatori sociali: cassa integrazione, contratti di solidarietà. E quando non sono stati sufficienti, si è proceduto a fare anche dei licenziamenti.

Quindi ci sono lavoratori che hanno un nome e un cognome, che hanno una storia lavorativa di anni all'interno del porto, che hanno perso il loro lavoro e attualmente non hanno il lavoro. Sino ad oggi gli articoli 17, essendoci le due Autorità Portuali, venivano decretati per le due realtà e operavano ognuno in quella realtà.

A parte l'episodio che veniva ricordato dell'anno scorso per una settimana, situazione che si potrebbe riprodurre anche già da quest'estate se nei confronti dell'Asdomar si trovasse un'intesa



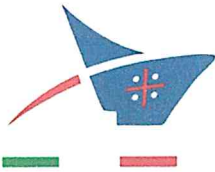
che trascina appresso l'annosa questione del PIF e ci permettesse di portare le navi con carichi specifici di tonno surgelato. Ma prevalentemente il lavoro nel porto di Olbia è legato ad una sua precarietà che è improprio chiamarla così, perché ci sono dei picchi che non sono durante la settimana o durante il mese legati all'arrivo di una nave spot, che mette in crisi un sistema, ma al fatto che da un certo periodo ad un altro certo periodo, essendo il porto di Olbia il porto di entrata dei passeggeri e delle merci per quasi tutta l'intera isola, abbiamo un'esplosione di attività, che va da Pasqua sino a settembre/ottobre. Allora, a questa maggiore necessità di manodopera, gli articoli 16 come risolvono? Assumendo a tempo determinato i lavoratori. Non è che arriva l'estate e allora siccome abbiamo l'articolo 17, comma 5, a Cagliari, ma siccome è di sistema, le imprese che operano nei porti di Olbia o di Porto Torres sono vincolate a chiamare questa forza lavoro nel periodo estivo, perché se fosse così, allora, staremmo operando, perché poi l'articolo 17, che opera qui, ha una sua titolarità nel senso che i soci, a parte la componente dell'Ente, sono imprese che operano qui ad Olbia, qui a Cagliari, l'attività che quelle imprese, che operano qui a Cagliari, verrebbero a svolgere nei porti a nord di Sardegna, lo farebbero a danno delle imprese che oggi operano.

Il Presidente precisa che, se si fa la scelta di istituire un'agenzia ex art. 17, comma 5, ed è un'agenzia di sistema, quelle imprese, che operano nei porti del nord, hanno due scelte. O serve loro il lavoro temporaneo programmato, e allora ovviano assumendo a tempo determinato chi ritengono, o, se serve loro personale per gestire un picco non programmato, dovranno reperirlo dall'Agenzia.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco fa presente che le assunzioni a tempo determinato sono pienamente previste dal Contratto Nazionale, pienamente legittime.

Il Presidente concorda e precisa che se esiste un'Agenzia e si spendono denari pubblici per costituirla, per formare il personale e per dare il meglio, è normale pretendere un sistema ordinato che venga fornito dall'agenzia.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco dichiara che se questa è la filosofia e l'interpretazione, allora auspica che l'Agenzia nasca subito con il



coinvolgimento di tutte quelle imprese che nel periodo estivo assumono a tempo determinato per avere l'opportunità di mettere dentro quel bacino anche quei lavoratori che altrimenti sarebbero esclusi, se per lavoro temporaneo si intende un'attività pienamente prevedibile, storicamente determinata, che a partire dal mese tot al mese tot, comporti un aumento di traffici costante e una necessità di organico costante, a cui si accede con gli strumenti contrattualmente previsti.

Il Presidente dice di essere d'accordo, c'è l'esigenza di costituire subito questa Agenzia. Intanto si costituirà con quelli che ne faranno richiesta nei termini previsti e con la massima celerità possibile.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco dice di essere favorevole a mantenere una situazione ordinata, soltanto che auspica che quello che si sta mettendo in campo non escluda da un'opportunità di lavoro personale ampiamente formato, che in banchina lavora da anni. E allora il tema non è solo l'opportunità di un'impresa di potere aderire o nel momento della costituzione o entro sei mesi. Il tema riguarda il contenuto del contenitore, perché se dentro quel contenitore ci stanno soltanto i 25 full time equivalent ovvero le 49 teste della ex Compagnia Portuale di Cagliari, automaticamente stiamo escludendo, se non stanno dentro quel contenitore, tutti quelli che in banchina ad Olbia o a Porto Torres nel periodo estivo, siccome c'è un incremento di traffico, vengono e lavorano.

Siccome l'ottenimento dell'articolo 17, comma 5, con le comunicazioni del Ministero, ritiene sia un traguardo e una cosa importante, nella maniera più assoluta vuole introdurre argomenti per mandarlo per aria. Quell'esito bisogna ancorarlo. Intende semplicemente mettere in evidenza, prima ancora che vengano mossi i passi successivi, le criticità che quel sistema si porta appresso, che non possiamo non vedere e tutti siamo tenuti a trovare una soluzione in merito a quelle criticità.

Il Presidente, non essendoci altri interventi, dichiara conclusa la seduta alle ore 13.30.

Il Segretario Generale f.f.	Il Presidente
Dott. Giovanni Fabio Sechi	Prof. Avv. Massimo Deiana