



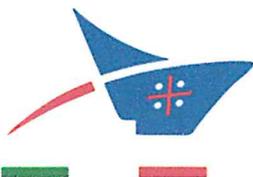
## VERBALE DI RIUNIONE - RESOCONTO SOMMARIO

L'anno **2019**, il giorno **17** del mese di **aprile** in Cagliari, alle ore 14.30 in prima convocazione e alle ore 15.00 in seconda convocazione, presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente - nota n. 7378 del 8 aprile 2019 - si è riunito il **COMITATO DI GESTIONE DELL'ADSP DEL MARE DI SARDEGNA** per trattare gli argomenti compresi nel seguente Ordine del Giorno:

1. Approvazione verbale seduta del 20.12.2018;
- 2a. Riaccertamento residui al 31.12.2018;
- 2b. Rendiconto generale AdSP del Mare di Sardegna 2018;
3. Variazione programma triennale dei lavori 2019-2021 ed elenco annuale 2019 e variazione del programma biennale dei servizi e delle forniture 2019-2020;
4. Relazione annuale 2018;
5. Informativa Situazione Porto Canale;
6. Informativa Concessioni demaniali marittime;
7. Informativa autorizzazioni alle imprese ex artt. 16 e 18 (rinnovi e verifiche di atti pluriennali) per svolgere operazioni e servizi portuali nei porti di Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres e Santa Teresa Gallura nell'anno 2019;
8. Informativa valutazione finale obiettivi Presidente 2018;
9. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

ENTE/CATEGORIA	RAPPRESENTANTE	PRESENTE	ASSENTE
Presidente AdSP del Mare di Sardegna	Prof. Massimo Deiana	X	
Rappresentante dell'Autorità Marittima	C.V. (CP) Giuseppe Minotauro	X	
Rappresentanti dell'Autorità Marittima competente in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'Autorità di sistema portuale	- C.V. (CP) Maurizio Trogu (Direzione Marittima di Olbia)	X	
	- C.F. (CP) Federico Pucci (Capitaneria di Porto di Porto Torres)	X	
	- ST. V. (CP) Luca Turrisi (Capitaneria di Porto di Oristano)	X	
	- T.V. (CP) Paolo Renzi (Ufficio Circondariale Marittimo di Portoscuso)	X	
Componente designato dalla Regione Autonoma della Sardegna	Prof. Ing. Italo Meloni	X	
Componente designato dalla Città Metropolitana di Cagliari	Prof. Massimiliano Piras	X	



<i>Componenti del Comitato di gestione</i>		<i>Presenti</i>	<i>Assenti</i>
<i>Componenti del Collegio dei Revisori</i>		<i>Presenti</i>	<i>Assenti</i>
Collegio dei Revisori	Dott. <sup>ssa</sup> Natalia Manca	X	
Collegio dei Revisori	Dott. Carlo Sedda	X	
Collegio dei Revisori	Dott. Domenico Romanò		X

Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Prof. Avv. Massimo Deiana, con l'assistenza del Segretario Generale Avv. Natale Ditel, della Dott.ssa M. Valeria Serra, del Dott. Alessandro Franchi, dell'Ing. Sergio Murgia, dell'Ing. Alessandro Meloni, della Dott.ssa Federica Cannas.

Il **Presidente**, verificata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta alle ore 15.15.

#### **PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE VERBALE SEDUTA DEL 20.12.2018**

Il **Presidente** introduce il primo punto all'ordine del giorno, l'approvazione del verbale della seduta precedente, e, non essendovi osservazioni o richieste di modifiche o integrazioni, lo sottopone alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità.

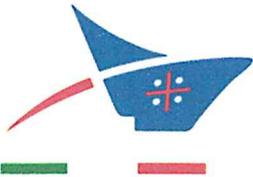
#### **PUNTO NUMERO 2a ALL'ORDINE DEL GIORNO: RIACCERTAMENTO RESIDUI AL 31.12.2018**

#### **PUNTO NUMERO 2b ALL'ORDINE DEL GIORNO: RENDICONTO GENERALE ADSP DEL MARE DI SARDEGNA 2018**

Il **Presidente** introduce i punti 2a e 2b all'ordine del giorno, strettamente collegati, e cede la parola alla Dott.ssa Maria Valeria Serra.

La **Dott. ssa Maria Valeria Serra** ricorda al Comitato che l'approvazione del riaccertamento dei residui al 31.12.2018, operazione propedeutica all'approvazione del rendiconto generale, è una parte di quest'ultimo relativa alla gestione dei residui degli anni precedenti e determina uno stralcio di quelle partite attive che non sono più esigibili per sopravvenute necessità. Si rilevano minori entrate per complessivi 33.829.504,02 euro, che derivano principalmente dallo stralcio di credito del finanziamento regionale per l'infrastrutturazione dell'avamposto di levante, di ponente del Porto Canale, interventi legati ad un'autorizzazione paesaggistica che è stata poi dichiarata sospesa. Di fatto, la sospensione dell'autorizzazione paesaggistica ha determinato un blocco degli investimenti, e quindi la decadenza dei termini per l'esecuzione delle opere. Sono stati restituiti alla Regione, per gli acconti ricevuti, oltre 2 milioni di euro. La gestione dei residui attivi e passivi determina un saldo negativo di circa 32 milioni di euro, che si ripercuote sull'avanzo di amministrazione. Sono partite che sono state esaminate dagli Uffici, dal Collegio dei revisori e per le quali il Comitato di gestione dovrà pronunciarsi, quindi prima delibera da assumere è quella sul riaccertamento dei residui.

Il **Presidente** non essendovi osservazioni o richieste di chiarimenti, sottopone l'argomento di cui al punto numero 2a all'ordine del giorno, ossia il Riaccertamento residui al 31.12.2018, alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità, senza la partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale esprime il proprio voto. Prosegue, quindi, la discussione sul punto 2b all'ordine del giorno, il Rendiconto generale 2018, e cede nuovamente la parola alla Dott. ssa Maria Valeria Serra.



La **Dott. ssa Maria Valeria Serra** spiega che il rendiconto generale 2018 chiude con un avanzo finanziario di 131.309.706 euro. Di questi 131 milioni, 99 milioni e oltre derivano dal trasferimento delle risorse finanziarie del saldo del conto di tesoreria della soppressa Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci. Quindi, la gestione caratteristica dell'Ente, al netto di questi 99 milioni, ha determinato un avanzo di oltre 32 milioni di euro. In parte corrente è stato registrato un avanzo di 136 milioni di euro, in conto capitale un disavanzo di 4 milioni di euro per gli interventi effettuati. L'avanzo economico che si registra è di 39 milioni di euro e l'avanzo di amministrazione è pari a 351.665.887 euro; di questo valore, 230 milioni sono vincolati per disposizioni di legge. Disponibili nell'avanzo di amministrazione sono 121.550.881 di euro, il saldo di cassa al 31.12.2018 è di 340.407.788,81 euro. Tra le entrate correnti il 25,75% è determinato da tasse portuali e tasse di ancoraggio. Le tasse portuali riscosse nei porti di tutta la circoscrizione territoriale sono oltre 33 milioni di euro; le tasse di ancoraggio sono pari a 8.336.000 euro, pressoché riscosse nel porto di Cagliari. La voce più significativa è "tasse portuali e tasse di ancoraggio", perché la voce trasferimenti correnti da Regioni e Province autonome in effetti ha, come voce importante, l'importo di euro 950.000, quale contributo che il Ministero ha dato per la riduzione di tasse di ancoraggio, nel 2018, gli altri 99 milioni sono quelli dell'Autorità Portuale di Olbia confluiti nel presente bilancio. Le voci più significative del nostro bilancio sono, quindi, tasse portuali di ancoraggio e canoni demaniali, che incidono come voce maggiormente significativa tra i proventi dell'AdSP. Per quanto riguarda l'incidenza delle spese, invece, quelle per gli organi dell'Ente influiscono per l'1,62%; gli oneri per il personale oltre il 30%; i consumi intermedi il 3%; le spese per prestazioni istituzionali il 43,77%. In questa voce sono tutte le spese ordinarie che l'AdSP sostiene per mantenere in efficienza e sicurezza tutti gli impianti portuali di tutti i porti. Questa è la voce più significativa. Invece, quanto a investimenti, sono state sostenute spese per oltre 6 milioni di euro, di cui prevalentemente investimenti per progetti comunitari per 1.800.000 euro e interventi di manutenzione straordinaria sulle parti comuni delle Autorità svolti nel porto di Olbia e Porto Torres, o di Golfo Aranci e Porto Torres, e altri investimenti che hanno riguardato per Cagliari e Porto Canale una cabina elettrica, e altri interventi fronte Marina Militare, passeggiata mare.

Il **Presidente** non essendovi osservazioni o richieste di chiarimenti, sottopone l'argomento di cui al punto numero 2b all'ordine del giorno, ossia il Rendiconto generale 2018 dell'AdSP del Mare di Sardegna, alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità, senza la partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale esprime il proprio voto.

### **PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIAZIONE PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI 2019-2021 ED ELENCO ANNUALE 2019 E VARIAZIONE DEL PROGRAMMA BIENNALE DEI SERVIZI E DELLE FORNITURE 2019-2020**

Il **Presidente** introduce il terzo punto all'ordine del giorno "Variazione programma triennale dei lavori ed elenco annuale 2019 e variazione del programma biennale dei servizi e delle forniture 2019-2020" e cede la parola all'Ing. Alessandro Meloni.

L'Ing. **Alessandro Meloni**, specificando che l'argomento in discussione riguarda esclusivamente la direzione tecnica del nord, informa che sono stati inseriti nuovi servizi e nuovi lavori non previsti nel mese di ottobre, perché non ritenuti ancora utili. Per quanto riguarda il programma dei servizi e delle forniture sono stati introdotti due interventi: uno riguarda il servizio sulla vulnerabilità sismica della Stazione marittima di Olbia Isola Bianca, collegato alla concessione della Stazione marittima, per procedere alla messa a norma di tutta la Stazione marittima. Il servizio è stato incluso nel programma biennale dei servizi, sono attualmente in corso le verifiche sull'offerta, e nell'arco di 15-20 giorni si procederà all'affidamento. L'altro intervento inserito riguarda un'implementazione del servizio di security di Porto Torres. In sede di Comitato di sicurezza sono emerse alcune carenze degli impianti di security, pertanto, essendoci i fondi, sono stati implementati il servizio e i lavori da realizzarsi per adeguare e ampliare la sicurezza del porto di Porto Torres.

Per quanto riguarda i lavori, nel programma annuale sono stati aggiunti ben cinque interventi. Un primo



intervento riguarda l'impianto di illuminazione del porto di Porto Torres. Nel 2014 fu redatto un progetto preliminare di tale servizio di illuminazione, per un importo del finanziamento pari ad euro 1.575.000, sia per il molo ASI, sia per il porto commerciale, per cui erano previste delle lampade a scarica, una tecnologia tradizionale. Adesso, in vista anche del nuovo efficientamento in via di predisposizione, sia per il nord che per il sud Sardegna, e soprattutto in considerazione del fatto che oggi, a prezzi più convenienti, vi sono altre tipologie di lampade, lampade a led e non a scarica, e al fine di garantire un maggior illuminamento del porto, si è reso necessario il potenziamento del numero delle torri faro.

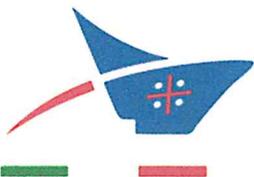
Un altro lavoro riguarda la posa in opera di bitte a bordo banchina nel porto industriale di Cocciani ad Olbia - su richiesta della Capitaneria di porto in accordo con l'AdSP -, la manutenzione straordinaria in ambito portuale e l'allargamento della scassa nei Moli 5-6 di Olbia, in base al quale verranno eliminati due accosti in andana, inutilizzati, per realizzare un'unica scassa, più larga, adeguata alla nuova tipologia di navi che vi accostano. L'importo di questo nuovo lavoro è di 735.000 euro.

Un altro dei lavori inseriti riguarda il rifacimento delle velette delle rampe del ponte che collega il porto commerciale di Golfo Aranci con la viabilità cittadina, ovvero il ripristino delle rampe di accesso ed uscita dal porto. Intervento già previsto nel 2018, però c'era la possibilità, in accordo con il Comune di Golfo Aranci, di demolire questa rampa e creare una viabilità a raso. Questo non è più possibile oggi, allora si è dovuto reintrodurre il progetto. Vi è un problema di competenze, perché quella rampa venne fatta tantissimi anni fa e ricade parte in area demaniale e parte in area comunale. L'AdSP ha fatto anche il collaudo, manutenzioni della parte demaniale, però non sono stati fatti interventi di manutenzione e collaudo della parte non demaniale. Il problema è che se l'AdSP fa il collaudo nella parte demaniale e il Comune non realizza gli stessi interventi nella parte comunale, il collaudo di per sé non ha alcun valore. Quindi, inizialmente, si era deciso con il Comune di valutare la possibilità di eliminare questa rampa e creare una viabilità molto più comoda al porto commerciale, una viabilità a raso, anche perché, effettivamente, quel ponte venne fatto perché a suo tempo c'era un grandissimo flusso di treni delle Ferrovie dello Stato che oggi non vi è più. Esiste un progetto definitivo, che riguarda esclusivamente la parte demaniale, già approvato in Conferenza dei Servizi, e ha tutte le autorizzazioni necessarie per poter essere avviato.

**Il Segretario Generale** interviene per una querelle che ha riguardato il cavalcaferrovia di Golfo Aranci, e che ha visto l'AdSP convocata a Roma dal Capo Dipartimento, insieme al Comune di Golfo Aranci, perché il Comune si rifiuta di prendere in carico l'opera, peraltro richiesta a suo tempo, negli anni '80, dal Comune di Golfo Aranci. Si rischiano, insomma, denunce penali, cioè il rifiuto di atti d'ufficio da parte del Comune. Quindi l'AdSP ha preso in carico la propria parte: quella demaniale, con consegna definitiva, perché la consegna era solo provvisoria, ed è un problema all'attenzione del Ministero.

**Il Presidente** spiega che il cavalcaferrovia arriva nel bel mezzo del piazzale e non riveste alcuna utilità, avendo, altresì, costi di gestione insostenibili, perché oggi è totalmente inadeguato, non sarebbe più a norma per il transito dei mezzi. Fu realizzato per attraversare un fascio di binari piuttosto importante, che oggi è totalmente privo di senso. L'idea sarebbe quella di convincere RFI a liberare il sito, in modo tale da avere totale libertà di azione sull'intero piazzale di Golfo Aranci. Il problema fondamentale è che RFI ha necessità di avere un punto di attracco per navi traghetto che trasportano materiale rotabile in Sardegna, perché rimarrebbe l'unico punto di attracco. Un altro punto di attracco potrebbe essere Oristano, con una scassa più adeguata e binari in banchina. I vertici di RFI sono sostanzialmente d'accordo, in primavera faranno un sopralluogo ad Oristano, dove recentemente hanno avuto il problema inverso: hanno dovuto sbarcare materiale di armamento per la rete ferroviaria, poi hanno caricato tutto su un carro ferroviario lì.

**L'Ing. Alessandro Meloni** conclude spiegando che un intervento è stato modificato, anche se non come importo, perché, nel precedente programma annuale erano previsti lavori di manutenzione sia al porto industriale di Cocciani, ad Olbia, sia al porto di Golfo Aranci. Questi due interventi sono stati unificati, sia per avere un notevole snellimento della procedura amministrativa, che per garantire un risparmio all'Ente. L'importo di 621.000 euro corrisponde alla somma di due interventi previsti precedentemente.



L'ultimo intervento inserito riguarda la manutenzione dell'impianto antincendio dei porti del Nord Sardegna, tutti dotati di impianto antincendio, ad eccezione del porto di Golfo Aranci, in cui tale impianto è presente solo nel porto peschereccio. Per alcuni si tratta di una manutenzione, per altri, come nel porto di Olbia, si tratta di un collaudo.

**Il Presidente** non essendovi osservazioni o richieste di chiarimenti, sottopone l'argomento di cui al punto numero 3 all'ordine del giorno, ossia la Variazione programma triennale dei lavori 2019-2021 ed elenco annuale 2019 e Variazione del programma biennale dei servizi e delle forniture 2019-2020, alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità, senza la partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale esprime il proprio voto.

#### **PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RELAZIONE ANNUALE 2018**

**Il Presidente** introduce il quarto punto all'ordine del giorno "Relazione annuale 2018", il documento di sintesi sull'attività svolta dall'AdSP nell'anno precedente, redatto sulla base delle indicazioni fornite dal Ministero vigilante, che deve essere approvato dal Comitato di gestione e trasmesso al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti entro il 30 aprile di ogni anno, ai sensi dell'art. 9, c. 3, lett. c) della Legge 28 gennaio 1994 e ss.mm.ii.. Informa - esauendo in tal modo anche il punto numero 8 all'ordine del giorno - che all'AdSP del Mare di Sardegna sono stati assegnati, per l'anno 2018, cinque obiettivi generali e particolari, che sono stati pienamente raggiunti con l'ottenimento del 100% del punteggio, e questo, ovviamente, ha consentito, a cascata, di riconoscere il raggiungimento degli obiettivi a tutto il personale.

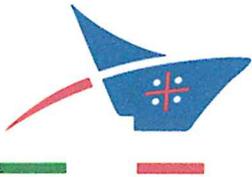
Rileva, essendo presente il dirigente responsabile della Direzione strategia e sviluppo, relativamente ai progetti comunitari, che tra prima, seconda e terza CALL, l'AdSP partecipa a circa venti progetti. Il problema è che, seppure con contenuti diversi, vi sono due progetti sul rumore a Cagliari e due progetti sul rumore ad Olbia: RUMBLE, Decibel, List Port, MON ACUMEN. Rivolge, dunque, un invito al Dott. Franchi, affinché cerchi di razionalizzare in futuro. Per esempio, sulla qualità delle acque portuali, sono in piedi due progetti ad Olbia, che hanno due capofila diversi, il Comune di Ajaccio e l'Università di Genova. Segnala di avere ricevuto una decina di proposte di partecipazione a progetti su sistemi di automazione dei porti, controllo, et cetera, ma è in piedi anche il progetto Cagliari 2020, un progetto operativo. Ritiene si debba cercare di ottimizzare.

**Il Prof. Ing. Italo Meloni** sottolinea di non essere riuscito a leggere tutto il documento con attenzione, pur interessante, ma avrebbe voluto fare un approfondimento, quindi, ritiene di non poter esprimere il proprio voto. Segnala l'assenza, all'interno della relazione, di un resoconto relativo alle attività di promozione, sviluppo, marketing.

**Il Presidente** spiega che la relazione annuale viene redatta seguendo lo schema fornito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che quest'anno non è pervenuto, ma, così come previsto dalla Legge 84/94 e ss.mm.ii., la relazione deve, comunque, essere trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento. Per cui è stato seguito lo schema dell'anno precedente, nel quale non era previsto un paragrafo sulle attività di promozione, sviluppo, marketing. Sottolinea che vi è stata una correzione nelle pagine 147 e seguenti, tre pagine sono state modificate: è stata eliminata una scheda ed inserito del testo. Consegna al Comitato le pagine con le modifiche apportate, affinché possa prenderne visione.

**Il C.V. (CP) Giuseppe Minotauro** chiede chiarimenti sul capitolo quarto a pagina 74, relativo alla "Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali – Opere di grande infrastrutturazione".

A proposito della realizzazione della segnaletica stradale orizzontale e verticale all'interno dell'area di security del porto di Cagliari il testo riporta "gli operatori del settore hanno più volte segnalato la difficoltà ad operare in sicurezza, stante la mancanza di idonea segnaletica all'interno dell'area di security". Fa presente che "mancanza di sicurezza" significa rischio. Successivamente, a pagina 75, il testo riporta "l'Ufficio sta studiando diverse ipotesi progettuali che necessariamente comportano una modifica della segnaletica orizzontale e verticale prevista dal progetto di cui trattasi, pertanto, una volta concordata con la Capitaneria



di Porto e le forze dell'ordine la riduzione dell'area di security, si valuterà la possibilità di modificare il progetto per il quale è stata espletata la gara e di procedere alla sua aggiudicazione". Chiede assicurazioni sul fatto che quest'attività, che di per sé sarà abbastanza lunga, venga fatta nei tempi più brevi possibili, perché va a discapito della sicurezza, della quale si dichiara la mancanza, quindi la questione è delicata.

**Il Presidente** spiega che sono in esame diverse ipotesi progettuali, che potrebbero comportare una più razionale viabilità ed una maggiore sicurezza e verranno condivise con la Capitaneria.

**L'Ing. Sergio Murgia** spiega che è già stata concordata un'ipotesi di spostamento della delimitazione di security prima con la Capitaneria e poi con gli operatori portuali. È in fase di progettazione, il progetto verrà sicuramente consegnato entro venti giorni circa, dopodiché si procederà con la gara d'appalto. Si tratta di superare i problemi iniziali, soprattutto per quanto riguarda la sosta dei semirimorchi, che dovranno andare all'esterno di quest'area. In una prima fase parte dei semirimorchi dovrà rimanere all'interno dell'area di security, finché non si riuscirà a sistemare tutte le aree esterne, il nuovo parcheggio dei semirimorchi esterno – purtroppo si è dovuta apportare una variante che ha circa venti giorni di ritardo, a fine maggio sarà tutto pronto. La segnaletica era stata prevista da tempo, ma dovendo modificare l'assetto dell'area di security, è necessario installare la nuova delimitazione e, successivamente, realizzare la segnaletica all'interno dell'area portuale.

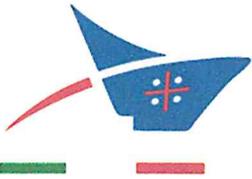
**Il Presidente** comunica che è stata trovata una soluzione per ridurre quell'area security: avendo asfaltato tutti i piazzali retrostanti via Sa Perdixedda, si procederà con lo spostamento dei new jersey che delimitavano quell'area e verranno usati per delimitare la security più avanti, considerato che poi sarà chiusa via Sa Perdixedda e, a quel punto, dal mercato ittico è stata costruita la strada che arriva direttamente alla darsena pescherecci.

**Il Segretario Generale** precisa che "difficoltà ad operare in sicurezza" non significa mancanza di sicurezza, c'è una difficoltà oggettiva, che l'ingegner Murgia ha spiegato bene.

**Il C.V. (CP) Giuseppe Minotauro** specifica che intendeva sottolineare di procedere con la necessaria attenzione, affinché si arrivi quanto prima ad una soluzione. Ritorna sul punto 3 all'ordine del giorno, ossia "Variazione programma triennale dei lavori 2019-2021 ed elenco annuale 2019 e variazione del programma biennale dei servizi e delle forniture 2019-2020". Vi sono due allegati, allegato 1 scheda E e allegato 1 scheda D, che tratta una delle voci di competenza, appunto, del porto di Cagliari, la penultima, dice "manutenzione piazzali e rifacimento segnaletica porti centro sud". La Capitaneria sta chiedendo da qualche tempo di strutturare degli spazi per la sosta delle merci pericolose. C'è stato uno scambio di vedute tra uffici tecnici, però non si è arrivati ad un accordo, probabilmente è stato dato un esito non favorevole alla richiesta della Capitaneria e coglie l'occasione per riproporla, domandando se in questi fondi non trovi collocazione un'appropriata strutturazione dei piazzali per poi prevedere il parcheggio di merci pericolose.

**L'Ing. Sergio Murgia** risponde affermando che la problematica sulle merci pericolose deve essere affrontata, tenendo conto di alcuni aspetti particolari. Il primo è che si tratta di un servizio di interesse generale, così come il controllo dei parcheggi, che è a titolo oneroso nei confronti dell'utenza. La gestione della zona comporterebbe, quindi, costi tali che nessuno utilizzerebbe quest'area. Poi vi è un altro aspetto: non sempre accumulare merci pericolose in una zona ristretta determina dei vantaggi per la sicurezza, anzi, molto spesso crea un effetto domino. Tant'è che era stato verificato, tempo fa, che nessun porto ha adottato delle misure particolari al riguardo. C'è un altro fatto, poi: l'AdSP ha valutato anche il numero di merci pericolose in arrivo, e per un numero così ridotto di merci pericolose che arrivano, gestire ed attrezzare un'area del genere rivestirebbe un costo enorme. Quindi si era pensato di trovare una deroga al limite principale, cioè il divieto di circolazione per i mezzi pesanti il fine settimana, sabato e domenica, quale unica soluzione percorribile. Però è una questione che può essere nuovamente valutata alla luce dei dati statistici sulle merci. Si potrebbe valutare se esista la compatibilità per far stare insieme due tipologie di merci ed individuare un'area che sia confinata rispetto alle altre, ammesso che possano convivere in uno spazio ristretto.

**Il C.V. (CP) Giuseppe Minotauro** ritiene che la questione dell'effetto domino sia molto relativa, a bordo delle



navi vanno merci anche di diversa tipologia. Esistono, però, norme che prevedono distanze minime di sicurezza, comportamenti che servono ad evitare l'effetto domino, altrimenti l'assurdo sarebbe mettere tutte le merci più distanti possibile, però non andrebbe bene. Ritiene che l'alternativa sarebbe far circolare rapidamente le merci.

**Il Presidente** sostiene che le navi possano organizzarsi per non arrivare il fine settimana o si lavora per una deroga al trasporto di merci pesanti durante il fine settimana.

**Il C.V. (CP) Giuseppe Minotauro** afferma che questa potrebbe essere una soluzione economica, tenuto conto delle necessità.

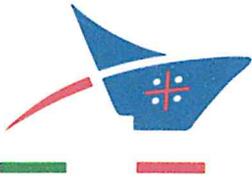
**Il Presidente** fa presente che diventa totalmente antieconomico da un punto di vista sia dell'infrastrutturazione, sia per mantenere le aree di rispetto, perché non ci sono spazi adeguati, e quindi, sarebbe necessaria un'area separata dalle altre, con tutta una serie di accorgimenti, di progettazioni, di griglie per la raccolta di liquidi, per poche decine di semirimorchi all'anno. Propone un'ordinanza congiunta con la quale non si consente il parcheggio dei semirimorchi con merci pericolose, e a quel punto nel porto di Cagliari le merci pericolose non arriveranno il sabato.

**Il C.V. (CP) Giuseppe Minotauro** concorda con il Presidente.

**Il Presidente** non essendovi osservazioni o richieste di chiarimenti, sottopone l'argomento di cui al punto numero 4 all'ordine del giorno, ossia la Relazione annuale 2018, alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità, con l'astensione del Prof. Italo Meloni, il quale dichiara di non aver avuto il tempo sufficiente per un'attenta ed approfondita lettura della sopracitata relazione.

#### **PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SITUAZIONE PORTO CANALE**

**Il Presidente** dà l'informativa sulla situazione del Porto Canale. CICT, impresa terminalista che opera nel Porto Canale di Cagliari ex articolo 16 della Legge 84/94 e ss.mm.ii., è autorizzata all'esercizio di una concessione demaniale marittima, assentita ai sensi dell'art. 18 della medesima Legge 84/94 e correlata al raggiungimento di determinati volumi di traffico, che il concessionario si è impegnato a raggiungere, fissandolo in 675.000 Teus nel proprio piano d'impresa 2017-2020. Il traffico containers presso la CICT, nell'ultimo biennio, ha registrato un calo preoccupante che ha coinvolto anche alcune imprese portuali che svolgevano la propria attività nell'ambito delle operazioni portuali della società terminalista, impedendo di fatto il raggiungimento del traguardo di 675.000 Teus. Tale situazione, di per sé, sarebbe sufficiente per attivare una procedura di decadenza dalla concessione ed una procedura di revoca dell'autorizzazione, ma ciò non è avvenuto perché, finora, il concessionario ha dato evidenza, anche formalmente, del fatto che stava attivando una serie di attività commerciali e di contrattazione per riportare i volumi di traffico a quel livello, ma, soprattutto, ha affrontato un rilevante impegno finanziario per pagare regolarmente gli stipendi a tutti i suoi dipendenti ed ai dipendenti delle imprese collegate. Ciò nondimeno l'AdSP ha attivato interlocuzioni con il concessionario, il quale, credendo nella prosecuzione della propria attività, ha dichiarato il proprio impegno nella ricerca di clienti per rilanciare lo scalo. L'AdSP ha avuto interlocuzioni dirette sia con la società concessionaria CICT, controllata per il 92% dalla Contship Italia e per l'8% dal Cacip, che con i vertici di Contship Italia e con quelli della società Eurokay, di proprietà di Thomas Eckelmann, che a sua volta controlla Contship Italia, che fino a quel momento hanno dato garanzie sul fatto che si stava lavorando per un incremento, o comunque un recupero dei traffici. Successivamente l'AdSP ha scritto alla CICT, chiedendo spiegazioni sul mancato rispetto dei livelli dei volumi di traffico e sulle discussioni commerciali in atto, in assenza delle quali l'AdSP avrebbe dovuto adottare i provvedimenti di competenza. Contship ha risposto con un'analisi sulle difficoltà e i condizionamenti subiti dal traffico di transhipment internazionale a causa del nuovo assetto di alleanze tra i players del settore, che hanno determinato un riposizionamento nei porti di riferimento. Ha spiegato, quindi, di dover prendere atto della reale impossibilità di finalizzare nuovi accordi commerciali nel breve periodo, e della definitiva decisione di Hapag-Lloyd di terminare gli scali a Cagliari a partire dalla fine del mese aprile. Lo scenario prefiguratosi, pertanto, è l'impossibilità per la società di rispettare per il 2019 l'obiettivo annuale



alla base della concessione. L'AdSP, a questo punto, ha annunciato l'intendimento di dichiarare la revoca della licenza di impresa per il mancato e reiterato rispetto degli impegni assunti nel programma operativo, e la decadenza della concessione di cui la società è titolare, per inadempienza degli obblighi concessori. E' stato dato, quale termine per presentare deduzioni, che non sono pervenute, il 15 aprile. Ma la CICT ha comunicato la risposta all'AdSP verbalmente e poi ha convocato un Consiglio di Amministrazione, con un unico punto all'ordine del giorno "Perdite di bilancio - Adozione dei provvedimenti conseguenti". Nel contempo, è iniziato uno stato di agitazione, il Prefetto ha organizzato un incontro in Prefettura, a cui ha partecipato l'AdSP, presenti i sindacati e la Città metropolitana. Se venisse revocata la concessione e ritirata la licenza di impresa, si procederà con una CALL internazionale per proporre ad un nuovo terminalista o ad un nuovo soggetto che lo volesse utilizzare, il terminal contenitori. Al momento, non ci sono state manifestazioni di interesse verso il porto di Cagliari.

Informa del fatto che il giorno precedente al Ministero dei Trasporti si è aperto un tavolo di concertazione coordinato dal Vice Ministro Edoardo Rixi - al quale partecipano l'AdSP, la Regione Sardegna e la Prefettura di Cagliari - che, tra le soluzioni percorribili, prevede un aiuto per l'AdSP teso al recupero di elementi di competitività. C'è stato un impegno formale del Governo ad emanare in tempi rapidissimi il decreto attuativo che renda operativa la Zona Economica Speciale e l'impegno ad individuare tutti gli strumenti più idonei per consentire di superare gli ostacoli nelle procedure di carattere tecnico-amministrativo. ZES e zona franca interclusa, dunque, rappresentano un'opportunità che non può essere sottovalutata per il rilancio del porto e che finora è mancata. A tal proposito informa di aver convocato una Conferenza di Servizi con le Amministrazioni interessate, finalizzata all'ottenimento dell'autorizzazione sul progetto di costruzione del compendio portuale del Porto Canale.

Per poter riattrarre traffico, il Porto di Cagliari dovrà possedere elementi di competitività e di attrattività, pari a quelli in possesso dei porti più competitivi, quali Tangeri, Port Said, Pireo, in possesso di zona franca interclusa e zona economica speciale.

**Il Prof. Ing. Italo Meloni** interviene, affermando che - come sottolineato dal Presidente - era evidente da alcuni anni che l'evoluzione del settore del transhipment nel Mediterraneo stesse cambiando, e che Contship potesse avere difficoltà di concentrazione, di acquisizione nel mercato, a seguito di quanto stava accadendo. Tale evoluzione poteva non giocare a favore del porto di Cagliari, perché Cagliari, fundamentalmente, tratta traffico transhipment e, nonostante i traffici nel Mediterraneo siano cresciuti e i porti di transhipment continuano a gestire una quota di traffico notevole, sono cresciuti maggiormente i porti che sono dei gateway, ossia punti di arrivo diretto della merce. Sottolinea che la sua non vuole essere una critica all'Autorità di Sistema Portuale, perché non si è in presenza di un problema soltanto dell'Autorità di Sistema Portuale - come ha detto il Presidente, l'AdSP potrebbe essere anche parte lesa - ma anche della Regione Sardegna e, ancor più, del Ministero.

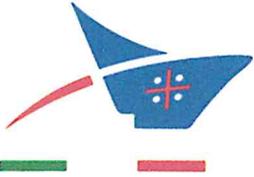
#### **PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME**

**Il Presidente** elenca le concessioni demaniali marittime infraquadriennali nei porti di Cagliari, Oristano, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, oggetto di informativa al Comitato, che sono le seguenti:

CAGLIARI DEM 3548 – Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna (ALPS) – Domanda per il rilascio di una concessione demaniale marittima, ai sensi dell'art. 36 Cod. Nav., di un box ubicato in Zona Riva di Ponente del Porto di Cagliari da adibire a sede legale e operativa.

CAGLIARI DEM 2219 – ENEL Distribuzione S.p.A. – Domanda per il rilascio di una concessione demaniale marittima al fine della regolarizzazione dell'occupazione di un'area nel Comune di Cagliari – Loc. Porto Canale su cui insiste un elettrodotto interrato di ml 2.384,92 per la fornitura di energia elettrica.

CAGLIARI DEM 3564 - Marina di Sant'Elmo S.r.l. – Istanza di variazione al contenuto della concessione demaniale marittima Prat. n. 96/001 – Rep n. 2503 – Reg. n. 79, con scadenza 31.12.2020, per l'utilizzo di



ulteriori mq. 3.464,31 di specchio acqueo nel Molo S. Elmo – lato est del Porto di Cagliari, da destinare al posizionamento di pontili galleggianti per l'ormeggio di unità da diporto.

CAGLIARI DEM 3570 - Steinhaus Lorella – Domanda per il rilascio di una concessione demaniale marittima di mq. 915,00 di superficie demaniale, compresa tra la radice del Molo Sanità e la Calata Via Roma - Porto di Cagliari, al fine di installare una ruota panoramica con finalità turistiche.

ORISTANO DEM 3337 - 3452 – Pratica OR 17/024 - Cooperativa Pescatori Arborea S.c.a.r.l. - Istanze di rinnovo, per un periodo di 2 (due) anni, al fine di mantenere un'area scoperta di mq. 4.286,36 e di variazione al contenuto della concessione demaniale marittima, ai sensi dell'art. 24 Cod. Nav., al fine di utilizzare un'area di ulteriori mq 7.700,00 circa, nel Comune di Santa Giusta (OR) – Porto Industriale di Oristano, da adibire ad area deposito e manutenzione delle attrezzature asservite agli impianti di acquacoltura nel Golfo di Oristano e relativi servizi ed impianti.

ORISTANO DEM 3451 – Cooperativa Pescatori Arborea S.c.a.r.l. – Istanza di rinnovo, per un periodo di 2 (due) anni, della concessione demaniale marittima Pratica OR 17/023, al fine di continuare ad occupare mq. 1.223,75 di specchio acqueo e mq. 294,75 di area scoperta nel Molo sottoflutto del Porto Industriale di Oristano, per mantenere una piattaforma di attracco con tre pontili galleggianti, un prefabbricato di appoggio, un impianto idrico con serbatoio, un impianto fotovoltaico e relative attrezzature asservite all'impianto di mitilicoltura nel Golfo di Oristano.

ORISTANO DEM 3579 – Cooperativa Pescatori Arborea S.c.a.r.l.– Domanda per il rilascio di una concessione demaniale marittima dello scivolo ro-ro ubicato nel Porto Industriale di Oristano, per complessivi mq. 670,00 ca, da adibire allo sbarco del prodotto dei propri impianti di acquacoltura ubicati nel Golfo di Oristano.

CAGLIARI DEM 3566 – Multimedia S.r.l. – Domanda per il rilascio di una concessione demaniale marittima di n. 2 locali per complessivi mq. 68,00 ca, all'interno della Struttura Polifunzionale ubicata nel Molo Ichnusa del Porto di Cagliari, da adibire ad uso ufficio per operatori del settore.

ORISTANO DEM 3357 - SIDER NET S.p.A - Avvio della decadenza, ai sensi dell'art. 47 , lett. a) e lett. b) Cod.Nav., della concessione demaniale marittima Pratica OR 17/038, concernente un'area scoperta di mq 10.490,00 di area scoperta ubicata nel Porto Industriale di Oristano, al fine di mantenere un deposito di prodotti siderurgici, non utilizzata dal concessionario.

OLBIA Istruttoria In Itinere (I.I.I.)

- 01-OL - I.I.I. - Richiesta di subingresso ex artt. 46 C.N. e 30 Reg. C.N.

Marina di Olbia S.r.l. "Concessionario" -

Marina di Olbia Yachting Services S.r.l. (MOYS) - "Subentrante";

02-OL - I.I.I. - ENI S.p.A. Refinig & Marketing S.p.A. - art. 36 C.N. - Rinnovo;

03-OL - I.I.I. - A.S.D. Marina Sacra Famiglia - art. 36 C.N. - Rinnovo;

GOLFO ARANCI Istruttoria In Itinere (I.I.I.)

01-G.A. - I.I.I. - Ditta Individuale Dolce Gallura di Magnaterra Maria Concetta - Rinnovo concessione ex art. 36 C.N. con modifiche ex art. 24 Reg. C.N.;

02-G.A.-I.I.I. - Fastweb Spa - Nuova concessione - art. 36 C.N.;

PORTO TORRES Istruttoria conclusa

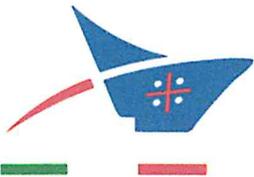
01-PT - Istruttoria conclusa - Richiesta di concessione demaniale al fine di eseguire lavori di bonifica in area darsena servizi del Porto Industriale di Porto Torres. Syndial S.p.A. — art. 36 C.N.

**Il C.V. (CP) Maurizio Trogu** chiede chiarimenti sul rinnovo della concessione ad ASD Marina Sacra Famiglia, trovandosi nella zona del cantiere del nuovo waterfront.

**Il Presidente** specifica si tratta di un rinnovo senza variazioni e l'istanza è in istruttoria, in itinere.

**Il C.V. (CP) Maurizio Trogu**, facendo riferimento a quanto segnalato poche ore prima durante la seduta dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, chiede di esaminare la concessione della darsena pescherecci.

**Il Presidente** specifica che si tratta di un atto concessorio della Regione, con l'autorizzazione della ex AP di



Olbia e Golfo Aranci e della Capitaneria di porto di Olbia.

**Il C.V. (CP) Maurizio Trogu** sottolinea che si tratta di un'autorizzazione rilasciata nel 2015 però, e che bisognerebbe cominciare a pensare a pareri vincolati nel tempo. In un dato momento, infatti, vi è una situazione di traffico di un certo tipo, ma se l'iter concessorio ha una durata di quattro anni, magari le condizioni, nel frattempo, mutano, per cui, la Regione forse dovrebbe rilasciare un atto concessorio, richiedendo dopo quattro anni, una conferma del parere. Olbia non è mai stata, storicamente, espressione di un ceto peschereccio ed oggi si sta ipotizzando nel porto di Olbia, una darsena pescherecci.

**Il Presidente** fa presente che bisognerebbe revocare la concessione sulla base del fatto che quell'area serve all'AdSP.

**Il C.V. (CP) Maurizio Trogu** afferma che si tratta di un'area industriale.

**Il Presidente** assicura che se ne discuterà.

#### **PUNTO NUMERO 7 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA AUTORIZZAZIONI ALLE IMPRESE EX ARTT. 16 E 18 (RINNOVI E VERIFICHE DI ATTI PLURIENNALI) PER SVOLGERE OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI NEI PORTI DI OLBIA, GOLFO ARANCI, PORTO TORRES E SANTA TERESA GALLURA NELL'ANNO 2019**

**Il Presidente** dà informativa sulle istanze di rilascio delle autorizzazioni ex articolo 16 per operazioni portuali e servizi specialistici: di fatto, una ricognizione di tutte le imprese operanti nei porti sulla base delle risultanze dei lavori delle Commissioni consultive locali. Sono limitate ai porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, e Santa Teresa, perché quelle di Cagliari hanno durata quadriennale e quindi, fundamentalmente, non vengono rinnovate ogni anno.

Per quanto riguarda le *operazioni portuali*, nei porti di Olbia e Golfo Aranci, nel 2018, operavano 3 imprese: la Compagnia Portuale "Filippo Corridoni" coop. a r.l. di Olbia, la Unione Servizi Portuali s.r.l. di Olbia e la Forship s.p.a. di Genova. Le prime due erano in possesso di un'autorizzazione pluriennale (entrambe 4 anni) allo svolgimento di operazioni portuali in conto terzi nei porti di Olbia e Golfo Aranci, per la quale hanno richiesto, con riferimento al 2019, la verifica della sussistenza dei requisiti.

La terza impresa era in possesso, nel 2018, di un'autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi presso il solo porto di Golfo Aranci per la durata di un anno, ed ha chiesto il rinnovo annuale della medesima tipologia di autorizzazione anche per il 2019. Per tutte e tre le imprese, l'Ente ha constatato la completezza della documentazione e la Commissione Consultiva Locale ha fornito il proprio parere favorevole all'unanimità.

Nel porto di Porto Torres, nel 2018 operavano tre imprese. L'Impresa Compagnia Portuale Porto Torres s.r.l. di Porto Torres era in possesso, nel 2018, di una autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali in conto terzi nel porto di Porto Torres avente validità triennale (con scadenza quindi al 31/12/2019). La Fiume Santo s.p.a. con sede legale in Roma risultava nel 2018 intestataria di un'autorizzazione allo svolgimento, nel terminal ubicato in Porto Torres Località Cabu Aspru, di operazioni portuali in conto proprio rilasciata ai sensi dell'art. 18 della L.84/94 ed avente scadenza al 30 maggio 2026. La società Shipping Mediterranean Sealog s.p.a. di Sassari, infine, è una impresa terminalista intestataria di un'autorizzazione, rilasciata ai sensi dell'art. 18 della L. 84/94, avente scadenza al 28 febbraio 2030, allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi nel terminal ubicato presso la Banchina ASI del porto di Porto Torres. Tutte e tre le imprese hanno chiesto quindi la verifica della sussistenza dei requisiti per la conferma delle rispettive autorizzazioni. L'Ente ha constatato la completezza della documentazione ed il rispetto del programma operativo di tutte e tre le richiedenti, e la Commissione Consultiva Locale ha fornito il proprio parere favorevole all'unanimità.

Nel porto di Santa Teresa Gallura, nel 2018, erano presenti due imprese, entrambe compagnie di navigazione, in possesso di altrettante autorizzazioni a svolgere in autoproduzione l'attività di rizzaggio e derizzaggio (sottosegmento del ciclo delle operazioni portuali) con personale di bordo presso il citato porto di Santa Teresa Gallura per la durata di un anno, che hanno entrambe chiesto il rinnovo annuale del medesimo tipo



di autorizzazione anche per l'anno 2019. L'Ente ha constatato la completezza e la correttezza della documentazione presentata.

Relativamente ai Servizi Portuali Specialistici, nei porti di Olbia e Golfo Aranci, nel 2018, erano autorizzate due imprese: La Compagnia Portuale "Filippo Corridoni" coop. a r.l. di Olbia, in possesso di una autorizzazione allo svolgimento di cinque servizi portuali in conto terzi nei porti di Olbia e Golfo Aranci con validità quadriennale (scadente quindi al 31/12/2019), e precisamente: Incolonnamento, Trasferimento auto in polizza, Pesatura e misurazione delle merci, Conteggio, marcatura e cernita delle merci, Noleggio a caldo di mezzi di sollevamento e traslazione, e la Unione Servizi Portuali s.r.l. di Olbia, in possesso di una autorizzazione allo svolgimento di quattro servizi portuali in conto terzi nei porti di Olbia e Golfo Aranci con validità quadriennale (scadente quindi al 31/12/2021), e precisamente: Incolonnamento, Trasferimento auto in polizza, Pesatura e misurazione delle merci, Conteggio, marcatura e cernita delle merci). Entrambe hanno provveduto a presentare documentata istanza finalizzata all'avvio del procedimento di verifica annuale dei requisiti previsti dalle suddette autorizzazioni. L'Ente ha constatato la completezza della documentazione ed il rispetto del programma operativo delle richiedenti, la Commissione Consultiva Locale ha fornito il proprio parere favorevole all'unanimità. Inoltre, nel solo porto di Golfo Aranci, la Forship s.p.a. era nel 2018 in possesso di una autorizzazione alla effettuazione del servizio specialistico portuale di incolonnamento, da svolgersi in conto proprio ed in conto terzi presso il solo porto di Golfo Aranci per la durata di un anno, ed ha chiesto il rinnovo annuale della medesima tipologia di autorizzazione anche per il 2019. Anche in questo caso, l'Ente ha constatato la completezza della documentazione e la Commissione Consultiva Locale ha fornito il proprio parere favorevole all'unanimità.

Nel porto di Porto Torres, nel 2018 l'Impresa Compagnia Portuale Porto Torres s.r.l. era in possesso, nel 2018, di una autorizzazione allo svolgimento di quattro servizi specialistici portuali in conto terzi (incolonnamento; conteggio, marcatura e cernita merci; noleggio a caldo di mezzi di sollevamento e traslazione; pulizia dell'ambito portuale) nel porto di Porto Torres avente validità triennale (scadenza 31/12/2019). L'impresa ha provveduto a presentare documentata istanza finalizzata all'avvio del procedimento di verifica annuale dei requisiti previsti dalla suddetta autorizzazione. L'Ente ha constatato la completezza della documentazione ed il rispetto del programma operativo e la Commissione Consultiva Locale ha fornito il proprio parere favorevole all'unanimità. Infine, l'Impresa SER.MAR s.r.l. di Porto Torres era titolare nel 2018 di una autorizzazione allo svolgimento del servizio portuale specialistico in conto terzi nel porto di Porto Torres di Pulizia dell'ambito portuale (banchine e stive) avente validità annuale (scadenza 31/12/2018). L'impresa ha presentato istanza di rinnovo della suddetta autorizzazione, sempre per la durata di un anno. La documentazione è risultata completa, ed anche in questo caso la Commissione Consultiva Locale ha fornito il proprio parere favorevole all'unanimità.

#### **PUNTO 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA VALUTAZIONE FINALE OBIETTIVI PRESIDENTE 2018**

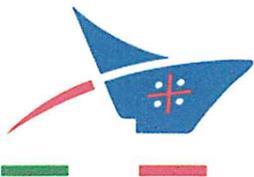
Il **Presidente**, in merito all'argomento di cui al punto numero 8 all'ordine del giorno, rinvia a quanto anticipato ad inizio seduta.

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

Il **Presidente** chiede ai componenti se vi siano interventi in merito.

**Prof. Ing. Italo Meloni** chiede chiarimenti su una lettera della Commissione Europea, del gennaio del 2019, che intima allo Stato italiano, entro 10 mesi, di pagare le tasse sulle concessioni demaniali.

Il **Presidente** risponde affermando che si tratta di una lunghissima procedura, il cui iter ha avuto inizio circa un anno prima, con la quale la Commissione Europea ha ribadito che la riscossione dei canoni concessori da parte delle Autorità di Sistema Portuale è un'attività economica e come tale soggetta a imposizione fiscale, confermando così quell'interpretazione delle norme comunitarie in materia di aiuti di Stato che le AdSP avevano già contestato. Lo Stato italiano ha risposto ed ha risposto anche ad Assoport. La Commissione ha



invitato l'Italia a conformare il proprio sistema di tassazione dei porti alle norme in materia di aiuti di Stato, assicurando che i porti paghino a partire dal primo gennaio 2020 l'imposta sulle società allo stesso modo delle imprese. Secondo la Commissione Europea, la facoltà di rilasciare concessioni e autorizzazioni, il loro essere enti pubblici-non economici rende le Autorità di sistema portuale alla stregua di imprese. A quel punto, lo Stato italiano ha risposto, dopo una lunga interlocuzione con i porti, con Assoporti, chiedendo una procedura collaborativa e i porti hanno risposto che non intendono collaborare, tenuto conto che i porti italiani vengono paragonati a quelli del Northern Range, che competono tra loro, mentre i porti italiani competono con un mercato completamente diverso, quello del Nord Africa. Si tratta di un problema ideologico, perché la Commissione sostiene che i porti italiani siano pubblici, la Spagna ha i Puertos del Estado, nel nord hanno i porti privati, S.p.A. vere e proprie, di proprietà dei Comuni, delle Camere di Commercio, delle associazioni della logistica, sono completamente differenti. Sicuramente verrà aperta una procedura di infrazione contro il Governo italiano, che ha assunto una posizione decisa.

**Il Prof. Ing. Italo Meloni** chiede delucidazioni relativamente ai parcheggi realizzati per i pullman turistici, per capire se siano riservati solo a coloro i quali devono accogliere i turisti che hanno acquistato un prodotto turistico a bordo.

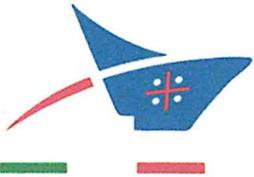
**Il Presidente** spiega che chi accede all'area sterile e arriva sottobordo, lo fa attraverso due canali: acquistando un pacchetto della compagnia di crociera e ottenendo l'autorizzazione all'accesso tramite il terminalista oppure acquistando il pacchetto dal terminalista stesso, il quale poi autorizza l'accesso. L'area indicata dal Prof. Meloni prevede, invece, parcheggi per tutti coloro i quali offrono servizi in libero mercato. Per entrare ad operare in porto devono essere in possesso di un'autorizzazione ex articolo 68 del Codice della Navigazione. Il problema è che chi offre servizi in libero mercato, vorrebbe entrare in area sterile senza autorizzazione. Allora sono stati realizzati i parcheggi e i noleggiatori con conducente hanno due stalli e li rispettano. Ci sono poi i pullman che parcheggiano lungo quei 200 metri. I tassisti, proprio il giorno precedente il Comitato, avrebbero voluto fare un blitz, entrando in area sterile. E' intervenuta la Polizia e sono stati mandati via. Coloro che esercitano un'attività all'interno del porto, diversa dalle operazioni o servizi portuali, sono soggetti all'iscrizione al registro di cui all'art. 68 C.N., quindi, devono richiedere un'autorizzazione.

**Il Prof. Ing. Italo Meloni** chiede informazioni sull'incarico che l'AdSP ha conferito alla società Risposte Turismo per la formulazione di uno studio.

**Il Presidente** informa che Risposte Turismo è la società che annualmente realizza il rapporto di ricerca contenente gli ultimi dati aggiornati e rilevanti sulla crocieristica e le previsioni per il futuro del comparto. Risposte Turismo ha deciso di fare a Cagliari l'edizione 2019 dell'Italian Cruise Day, l'evento d'incontro per discutere e confrontarsi sullo sviluppo e le prospettive dell'industria e del turismo crocieristici in Italia. In occasione dell'Italian Cruise Day, il porto che ospita l'evento presenta un report legato al territorio. A Cagliari verrà presentato uno studio sugli scenari e le strategie da intraprendere per incrementare la domanda di imbarco e sbarco dai porti della Sardegna con due focus: uno relativo alla Sardegna come destinazione unica per crociere (già al Seatrade a Miami sono state poste le basi con la compagnia tedesca Fti Cruises per un pacchetto che offrirà per la prima volta la circumnavigazione della Sardegna con scali in tutti i porti dell'AdSP), il secondo focus riguarda le criticità e le necessità strutturali necessarie per diventare home port, e ciò riguarda esclusivamente Cagliari.

**Il Prof. Ing. Italo Meloni** come già anticipato per le vie brevi, essendo componente designato dalla Regione Sardegna e, avendo la Regione un nuovo Presidente dal mese di febbraio 2019, informa che presenterà una lettera alla Presidenza della Regione, con la quale chiederà sia verificata l'opportunità che continui ad essere un componente del Comitato di gestione. Ritiene di doverlo fare, per correttezza.

**Il Presidente** riassume la procedura seguita per la nomina del Comitato di gestione, specificando che la Regione ha fatto la designazione, dopodiché, il Presidente dell'AdSP ha fatto la nomina sulla base di quella designazione. I componenti durano in carica un quadriennio.



La **Dott.ssa Natalia Manca** ritiene debba essere la correttezza amministrativa, non può essere che ogni volta che vi sono cambi di vertice ci sia anche il cambio di tutti gli organi all'interno degli Enti. Ritiene che il ruolo è una prerogativa che viene data all'Amministrazione nella designazione, però non è intesa come compagine politica, altrimenti, si creerebbe una continua instabilità. Seguendo questo ragionamento, avrebbero dovuto sostituire tutti i revisorati, i quali, invece, durano in carica tre-quattro anni e quando scadrà il loro mandato chi è al Governo in quel momento designerà altri rappresentanti.

**Il Presidente** non essendovi ulteriori interventi o richieste di chiarimenti, ringrazia il Comitato e dichiara conclusa la seduta alle ore 17.45.

Il Segretario Generale	Il Presidente
Avv. <i>Natale Ditel</i>	Prof. Avv. <i>Massimo Deiana</i>